

Vier Katastrophen auf einen Schlag!

Die ganze, wenn auch an manchen Ecken und Enden amüsante Story hat real stattgefunden und beginnt in einem großen deutschen Hafen mit reichlich Tradition. Die Rede ist von Wilhelmshaven, diejenige Stadt, die von Kaiser Wilhelm erbaut wurde und seit neuestem Deutschlands Tiefwasserhafen beherbergt.

Wir schreiben einen Mittwochnachmittag, das Hochwasser findet etwa um 22.30h statt und soll voraussichtlich 2-4 dm niedriger als das mittlere Hochwasser eintreten. Soweit noch akzeptable Bedingungen für die Überführung meines neuen Bootes aus Wilhelmshaven nach Varel, einem kleinem, aber schönen Ort mit Hafen an der Südspitze des Jadebusens.

Als wir bei dem Bootshändler in Wilhelmshaven (Binnenhafen) starteten war meine Welt als Bootsfahrer noch in Ordnung. Wir starteten so gegen 18.00 Uhr, da wir zusammen mit einem KüMo (=Küstenmotorschiff) schleusen sollten. Alles verlief planmäßig, wir warteten vor den Schleusentoren der Großen Seeschleusen WHV kurz, ehe wir einfahren konnten.

Selbst das Anlegen an den Schwimmstegen klappte problemlos, worauf hin uns erst die beträchtlichen Ausmaße dieser Schleuse, die immerhin die zweitgrößte der Welt ist, bewusst wurden. Wir machten an Steuerbord fest (dies sollte sich hinterher leider nochmals zeigen).

Die im Moment leere Schleuse hat an beiden Seiten Schwimmstege, welche mindestens 300 Meter lang sind. Die Breite der Schleuse beträgt etwa 60 Meter. Schätzungsweise hätten noch 500 ähnliche Motorboote Platz gehabt, ohne dass diese sich hätten stapeln müssen.

Nun denn, wir warteten etwas, bis auch das KüMo eingefahren und festgemacht hatte, ehe der Schleusengang begann. Kurze Zeit später war dieser auch schon wieder beendet, da durch die Flut der Binnen- und Seewasserstand nahezu gleich war.

Doch damit sollte die Katastrophe 1 ihren Lauf nehmen. Der direkte Beginn war, als ich mich wieder an das Steuerrad begab, den Motor startete, die Leinen losgemacht wurden und wir uns vom Steg abdrückten. Dabei gab es nur leider das Problem, dass ich nicht die Ruderlage beachtet hatte, sodass mein Ruder auf Steuerbord lag, als ich den Gang (voraus) einlegte. Somit drehte das Boot in Richtung des Steges und damit nicht Richtung neuer Vorhafen. Die damit verbundene Panik lies nicht lange auf sich warten, sodass ich wieder in den Leerlauf schaltete, das Ruder auf Backbord und in Achterausfahrt etwas unsanft ging. Leider stellte sich dies wieder als Fehlentscheidung heraus, da damit das Boot sich nochweiter in Richtung Binnenhafen drehte. Prompt wechselte ich schnell von der Achterausfahrt in die Vorausfahrt, jedoch etwas zu schnell, da nun der Motor soviel Gas bekam, dass wir auch in die Gleitfahrt hätten übergehen können. Einzig das Problem, wir lagen immer noch parallel zur Schleusenausfahrt bzw. mit dem Bug in Richtung Steg. Zitat eines Besatzungsmitglieds: „Willst du etwa die Schleusenmauer hochfahren?“. Gut, die Antwort kann sich jeder denken.

Spätestens jetzt stellte sich der Umstand als „bootsrettend“ heraus, dass die Stege eine dicke Gummikante besaßen.

Langsam hatte ich wieder alle Sinne entdeckt und schaltete in den Leerlauf zurück. Bald darauf schafften wir es dann auch zu drehen und aus der Schleuse auszufahren.

Meine Nerven waren zu diesem Zeitpunkt schon überaus strapaziert, immerhin hatte ich mir mein neues Boot fast zu einem Häufchen unbrauchbaren Kunststoffschrott verfahren. Hätte ich jedoch von den weiteren Katastrophen nur die leiseste Ahnung gehabt, so hätte ich den Gedanken, das Boot einfach in den nächsten Hafen zu legen, sicherlich nochmals durchdacht.

Aber nun denn...

Wir liefen mehr oder weniger schnell aus dem streng bewachten Vorhafen aus, der von dem Marinearsenal umgeben ist und begannen so gleich mit dem ersten Motortest.

Kurs aufs Fahrwasser und dann ging die Fahrt ab; Hebel auf dem Tisch und Passagiere in die Sitze hieß der Slogan, der sogleich in die Tat umgesetzt wurde. Der V6er mit 4,3l Hubraum bewies auch seine Fähigkeiten... anfangs stand der Bug in den Himmel, ehe er sich langsam legte und die Gleitfahrt begann Spaß zu machen! Als ich nun den Motor hochtrimmte und das Boot richtig anfang zu gleiten, war der Spaßfaktor überaus hoch. Später wurde uns von zwei Landratten die schon vermutete Ästhetik des nun gleitenden Boots bestätigt.

Mit immer langsamer werdender Geschwindigkeit liefen wir in den Nassauhafen ein, der sich neben dem Südstrand Wilhelmshavens befindet. Als sich uns leider die Überfülltheit des Hafens durch ein Seglertreffen zeigte, blieb uns nichts anderes übrig als weiter zu fahren bzw. erstmal auszulaufen. Vielleicht wäre es mit Abstand die bessere alternative gewesen, sich irgendwo zwischen zu drängeln und auf die nächste Tide bzw. auf den nächsten Morgen zu warten in Anbetracht der noch folgenden Misere. Aber nach dem misslungenen Ablegemanöver in der Schleuse zogen ich und die Crew diesen Plan erst gar nicht in Erwägung. Mittlerweile war es 20.00h am Abend.

Da das Hochwasser noch dauern konnte beschlossen wir, einen Abstecher in den Dangaster Hafen auf der anderen Seite des Jadebusens zu machen, welchen wir grundsätzlich bei der Maschinenleistung auch relativ schnell erreicht hätten. Nun hielten wir Ausschau nach dem Prickenweg des Dangaster Fahrwassers, welchen wir schnell fanden. Die ersten paar Seemeilen vergingen schnell, ehe wir die starken Wendungen des Fahrwassers bemerkten. Zu dieser Zeit befanden wir uns etwa 2 Stunden vor HW WHV.

Und die Katastrophe Nr. 2 sollte beginnen. Ich reduzierte die Geschwindigkeit meines Bootes und wir folgten relativ langsam und mit Bedacht dem Fahrwasser bzw. den Pricken, die sich am Steuerbord befanden. Allerdings nur bis zu jener Kurve, die einen Winkel von geschätzt 170° besaß. Also dachte ich, warum nehme ich nicht den kürzeren und energiesparenderen Weg, der ca. 10 Meter kürzer war, als den Pricken zu folgen. So folgte ich natürlich nicht den Pricken und fuhr einfach querfeldein über die Kurvenmitte. Leider musste ich mit Entsetzen feststellen, dass mein Echolot von 1,5 Meter Tiefe in überschlagender Weise erst auf 0,7 Meter Tiefe sank, ehe es gar keinen Wert mehr anzeigte. Die Reaktion meines Bootes war vorprogrammiert. Man merkte wie das Boot sich nicht weiter vorwärts bewegte und der Motor erst schwerfällig weiterdrehte, ehe er sich in Windeseile meinte ausstellen zu müssen. Nun wir lagen mitten im Jadebusen auf einem Wattenhoch, der Motor war aus, die Möwen hörte man noch leise und einzig meine Anspannung wurde deutlicher. Was nun? Ist der Motor kaputt? Hab ich gar das Boot im zweiten Anlauf kaputtgefahren? Nein – ich war mir nun meiner Sache sicher! Achterausfahrt

langsam anlegen und dann runter vom Wattenhoch! Gesagt getan, nur nebenbei erwähnt, an meiner Einstellung zu langsamer Achterausfahrt sollte ich in den folgenden Tagen noch etwas zu arbeiten haben.

Dennoch befand ich mich wieder im Fahrwasser und meine Welt war aufs Neue gerettet! Nur zur Erinnerung: Zwei von vier Katastrophen sind erst erzählt!

Nach unseren Erlebnissen mit Wattenhochs, Fahrwassern und Prickenwege vertagten wir unseren Trip nach Dangast und brachen sogleich in Richtung Varelerhafen auf, es trat ja langsam schon die Dämmerung ein. Erst zurück nach Wilhelmshaven in tiefere Gebiete, schön den steinernen Leitdamm westlich passieren, der durchaus eine ähnliche Gefahr für mich als Anfänger hätte darstellen können, wenn ich mich nicht mit meiner Seekarte vorbereitet hätte und dann ab in das Vareler Fahrwasser. Zum Thema Seekarte werde ich später noch berichten...

Einmal mehr konnte ich meinen Motor ausfahren und der Fahrspaß war nach wie vor ungebrochen. Der Tonnenweg des Vareler Fahrwassers war schnell gefunden und durch die Jade ist diese so tief, dass man sich bislang keine weiteren Sorgen machen musste.

Nun fuhren wir also den Tonnen entlang, erst von Tonne V4 nach Tonne V6, dann nach Tonne V8, dann nach 10 und schließlich bis zur Tonne V12, wonach wir unseren Kurs nach Süden ändern sollten, um in den Prickenweg des Vareler Fahrwassers einzubiegen.

Und einmal mehr sollte sich eine Katastrophe (in unserem Sinne) zeigen. Pricken haben es leider an sich, aus dünnen Birken oder anderen Hölzern zu bestehen. Im Winter gerne durch Eis oder Stürme zerstört, werden Sie im Frühjahr / Sommer neu gesetzt, um bald wieder von Wassersportlern umgefahren zu werden. Sodass letztendlich relativ wenig Pricken ein Jahr überleben. Neu gesetzt werden Sie jedoch immer nur im folgenden Frühjahr.

Dieser Umstand sollte auch zu meinem nächsten Problem führen. In der Seekarte waren vier Pricken zwischen der letzten Tonne und dem eigentlichen Wattfahrwasser eingezeichnet. Vorhanden war keine. Die Uhr sagte 21.00h. Der Himmel sagte eine immer näher kommende Dunkelheit voraus. Also beste Bedingungen um einen ca. 10cm dicken Holzstamm auf dem großen Jadedeck zu finden.

Folglich suchten und suchten wir nach einer Pricke des Wattfahrwassers, ohne zu bemerken, dass sich unser Kurs von 180° (Süd) auf 220° geändert hatte (Dank waren Südostwinde).

Ebenso wenig war uns bewusst, dass das nächste Wattenhoch direkt voraus lag. Der Blick aufs Echolot verriet Ähnliches, mal wieder überschlug sich das Echolot von 3 Metern Tiefe in Richtung 0,6 Meter Tiefe. Spätestens jetzt erkannten wir, dass sich unser Kurs ungewollt geändert hatte und die Pricken nun östlich von uns zu liegen hatten.

Also das Spiel aufs Neue! Das Boot bewegte sich kaum noch, der Motor ließ auch nur Ungutes ahnen und vom Echolot will ich gar nicht erst berichten. Zeit für ein Zitat jenes Besatzungsmitglied aus der Schleuse: „Nein, nein, nicht schon wieder!“.

Anders betrachtet hatte die Situation nun einen Vorteil, wir konnten Ausguck halten, ohne dass sich das Boot merklich bewegte oder sich der Kurs änderte.

Zu diesem Zeitpunkt fragte ich mich, warum jedes Schiff so einen großen Vorrat an nautischer Literatur haben sollte: Ein Seehandbuch, ein Hafenhandbuch, einen Törnplaner, ein Leuchtfeuerverzeichnis, den Yachtfunkdienst, und vieles mehr. Alle

Bücher schadeten zwar nicht, doch beachtlich geholfen hatten nur die Seekarte und der Gezeitenkalender.

Nach langer Suche und einer resignierten Crew fanden wir dann eine Pricke in der starken Dämmerung. Also einmal mehr: Motor starten, Achterausfahrt anlegen und langsam in etwas tieferes Wasser.

Mit diesem Anlauf war es uns gelungen die Pricken zu finden und nach etwas vorsichtiger Fahrt hatten wir uns den Fahrwasser genähert. Betonung auf genähert, denn finden sollten wir es etwas später erst.

Die Wattfahrwasser haben leider die Eigenschaft, dass die Pricken nicht immer an Steuerbord stehen, sondern durchaus auch an Backbord. Aus den Dangaster Fahrwasser war uns aber nur erster Fall bekannt, sodass wir zum Fahrwasser parallel fuhren.

Zeigen tat sich dies beim dritten Wattenhoch, wo der Echolot abermals begann in Richtung 0,5 Meter Tiefe zu springen. Nun hatten wir dazugelernt und dank des Wissens eines Besatzungsmitglieds kamen wir auch auf die Idee mal die andere Seite des Fahrwassers genauer unter die Lupe zu nehmen. Und siehe da! 3,5 Meter Tiefe! Dort hätte selbst jeder Krabbenkutter fahren können. Zur Erinnerung: Es sind noch 1,5 Stunden bis HW WHV.

Langsam folgten wir nun dem Vareler Fahrwasser bzw. dem Prickenweg mit all seinen Kurven und Wendungen. Nach einer viertel Stunde erreichten wir mehr oder weniger sicher die Vareler Schleuse.

An Katastrophe 4 war folgender Bestandteil im Entferntesten mitbeteiligt: SV Werder Bremen sollte an diesem Abend das Endspiel des UEFA-Cups bestreiten, sodass sämtliche Herren ihrem Abend vor dem Fernseher verbrachten. So wahrscheinlich auch der Schleusenmeister der Vareler Schleuse. Uns blieb dadurch keine andere Wahl, als das Boot an der Kaimauer vor der Schleuse festzumachen. Der Tidenhub beträgt an dieser Stelle 3,9 Meter, was bedeuten sollte, ich müsse reichlich Leine geben.

Während sich nun die Besatzung ihrem Hobby, das Boot zu fendern, widmete, war mir die Aufgabe aufgetragen, das Boot zu vertäuen.

Nach einer halben Stunde war das Boot fertig festgemacht und wir brachen in Richtung unserer Unterkunft auf. Es war mittlerweile 23.30h.

Ein komisches Bauchgefühl bewegte mich und ein Besatzungsmitglied dazu, so gegen 4.00h nochmals zum Boot zu fahren und den Sitz der Leinen zu überprüfen. Immerhin war es das erste Festmachen in einem Tidengewässer.

Als wir am Hafen ankamen war der Schock noch relativ klein, als man das Boot nicht wirklich sah, da es 3 Meter unterhalb der Kaimauer liegen musste. Sinn machte dies, da bald das Niedrigwasser eintreten sollte. Als wir dann jedoch den Blick hinunter wagten, trat der nächste Schock ein: Das Boot lag mitten im Fahrwasser und dazu war es nur noch an zwei Springe und einer Querleine fest. Offensichtlich hatte sich eine Leine losgerissen oder eine Leine fehlte von Anfang an. Später stellte sich genau letzterer Fall als eingetreten heraus.

Aber in dem Moment, als wir das Boot in Mitten des Fahrwassers liegen sahen, konnten wir nur von Glück reden, dass ich an einer Leiter festgemacht hatte, sodass ich auch hinunter steigen durfte bzw. konnte. Ein weiterer glücklicher Umstand war, dass keine Winde wehten, wodurch das Boot mit dem Ebbstrom langsam herausgezogen wurde (allerdings nur ein Stück, da es ja von drei anderen Leinen gehalten wurde), bis der Pegel immer tiefer fiel und letztlich das Boot im weichen Schlick festsaß.

Nachdem wir die fehlende Leine nun gelegt hatten, konnten wir vorerst fahren.

Allerdings bevorzugte ich es nicht gleich am ersten Tag im Wassersportverein für Aufsehen

(bzw. für Spot) zu sorgen, sodass es zwei Stunden später erneutes Antanzen hieß, da das Boot mittlerweile durch die Flut wieder aufgetrieben war und es nun an die Kaie herangezogen werden konnte, sodass es nicht weiter im Fahrwasser lag.

Am nächsten Tag fuhren wir das Boot zu seinem Liegeplatz im Hafen und gönnten ihm erstmal eine ausführlichste Reinigung, um die Schlickspuren zu beseitigen.

So endete der wahrscheinlich kurioseste Törn meines Lebens, der zugleich auch mein erster Eigener war.

Im wahrsten Sinne des Wortes kann man sagen, es war Schule fürs Leben. Und zwei Devisen habe ich daraus gezogen: Zum einen: ein Boot reagiert sehr verzögert und ist letztlich nur träge Masse im Wasser und zum zweiten immer Ruhe bewahren! Daher niemals in Panik ausbrechen und unüberlegte Entscheidungen treffen, da ihr und euer Boot es bereuen würdet.

Eine Sache, die mir bei Wattfahrwassern auffiel, ist, dass man den zu fahrenden Kurs genau durchdacht haben muss. Seekarten sind unverzichtbar und auch eine Information über das Revier von anderen Wassersportlern kann sehr hilfreich sein. Ferner sind die Gezeitenkalender/Tafeln und ein Echolot im Wattenmeer unumgänglich.

Eine Sache, die ich noch vergessen habe zu erwähnen, ist, dass jeder Skipper seiner Crew die Knoten und besonders die zu erfüllenden Aufgaben genauestens erklären sollte, da dies sonst nur unnötige Probleme bereitet (Kleiner Tipp am Rande: Nicht nur auf Fender wert legen, sondern auch an Leinen denken, ich zumindest werde es ein Leben lang). Des Weiteren sollte auch die Crew in der Lage sein, Ruhe zu bewahren und im Notfall den Skipper nervlich zu unterstützen (gerade bei den ersten Fahrten auf der Nordsee überaus hilfreich).

Zum Schluss bemerkt: Mein Boot hat keinen einzigen Kratzer abbekommen, der Antrieb ist ganz geblieben und selbst die Schraube hat keinen Schaden genommen. Dieser Verlauf war mehr Glück als Verstand, daher kann ich jedem nur raten, nichts Unüberlegtes zu tun oder die Konzentration zu verlieren, euer Boot wird es euch danken!

P.S. Meine ganz persönliche Meinung dazu ist, es hätte noch viel schlimmer kommen können, hätte ich nicht so eine gute Sportbootschule besucht.