

In Seenot

Mitte April 2010 starteten wir in Wihlhelmshaven.

Wir, das sind mein Husky „Skip“ unser Boot „Molly“ und ich.

Bei unserem Boot handelt es sich um eine „Nordic-Tug 26“, einem acht Meter Trawler aus Amerika, der für Langfahrten sehr gut geeignet ist. Geplant war es kreuz und quer durch das Kattegat und das Skagerrak zu fahren, mit den Eckpunkten: Oslo, Westausgang Skagerrak und Malmö.

Dafür waren sechs Monate an Zeit eingeplant.

Die Fahrt zum NOK und weiter durch den kleinen Belt, verlief wie geplant.

Am 12. Mai sollte es von der Insel Tunoe weiter nach Ebeltoft gehen.

Diese Strecke verlief aber anders als geplant.

Hier das entsprechende Kapitel aus meinem Buch:

„Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern“
Sechs Monate zwischen Oste und Oslo

So schnell kann es gehen.

Gestern ein wunderschöner Tag und ich schwelgte im Glück.

Jetzt sitze ich hier am Laptop und schreibe mir den Frust von der Seele.

Heute morgen war der Himmel dicht mit Wolken verhangen und immer wieder fegten Schauer über das Hafenbecken.

Definitiv kein Tag für Landausflüge. Der Wind pfiff mit fünf bis sechs Windstärken aus Nordost, aber da wir nur die etwa 19 Meilen bis nach Ebeltoft zurücklegen wollten, machte ich los und wir stürzten uns in die schon ziemlich aufgewühlte See.

Es lief ganz gut, nur zeitweise, wenn schwere Regenböen über uns hinwegzogen, fuhren wir fast blind. Auch im Radarbild war nur dichtes Schneegestöber auf dem Bildschirm zu sehen.

Hier in der Durchfahrt nördlich von Samsö, durch die alle Schiffe mit Kurs Kleiner Belt laufen müssen, war das natürlich nicht so schön. Dessen ungeachtet, erreichten wir um die Mittagszeit die Einfahrt in die Ebeltoft Vig. Der harte Seegang, den wir genau

gegenan hatten, forderte seinen Tribut und ließ uns selten mehr als fünf Knoten über Grund zurücklegen. Die See ging inzwischen zwei bis drei Meter hoch und der Wind hatte weiter zugenommen. Ich war guter Dinge und hoffte, wenn wir etwas weiter in die Bucht von Ebeltoft kommen, würde das Stampfen und Rollen nachlassen. Außerdem waren es nur noch knapp sechs Meilen bis zum Wunschhafen.

Plötzlich bemerkte ich, dass der Motor immer mehr an Drehzahl verlor. Die Temperaturen und Drücke waren normal.

Schließlich hatte ich nur noch einen etwas erhöhten Leerlauf zur Verfügung. Wir befanden uns genau zwischen dem Skadegrund und der Küste von Helgenaes. Ich versuchte noch, den Kurs nach West zu ändern um aus dem über zwanzig Meter tiefen Fahrwasser in flacheres Gebiet zu kommen und dort Anker setzen zu können. Nach wenigen Minuten erstarb der Motor aber komplett. Sofort legte sich „Molly“ quer und war es vorher schon nicht gerade gemütlich an Bord, begann nun ein wahrer Höllentanz.

Abenteuerliche Schräglagen vollführte das Boot, das nun zum Spielball der aufgewühlten See wurde. Ständig schlugen Brecher gegen die Seitenwände und schwappten über den Süllrand des Achterdecks. Glücklicherweise ist das Cockpit von „Molly“ selbstlenzend, so dass die Wassermassen immer wieder schnell abliefen.

Mehrere Startversuche blieben erfolglos, auch nachdem ich den Brennstoffvorfilter vorsichtshalber entwässert hatte. Irgendwelche Undichtigkeiten waren nicht zu entdecken und mehr Kontrollmöglichkeiten hatte ich auf die Schnelle in der aufgepeitschten See nicht. Zu sehr musste ich das Echolot und unsere Umgebung im Auge behalten, um mich auf eventuelle Niederschläge durch die im flacher werdenden Wasser immer höher auflaufenden Wellen, zu wappnen.

Noch immer hatten wir gut siebzehn Meter Wasser unter dem Kiel, so dass ich das Anker noch nicht setzen wollte. Unsere Ankerkette hat nur eine Länge von fünfunddreißig Metern und da wollte ich zumindest warten, bis die Tiefe maximal zehn Meter betrug.

Wir trieben inzwischen mit gut einem Knoten südwärts, aber leider extrem langsam in westliche Richtung, wo das flachere Wasser war. Nach gefühlten Stunden, in Wirklichkeit aber nur knapp dreißig

Minuten, zeigte das Echolot die ersehnten zehn Meter Wassertiefe an. In der Zwischenzeit hatte ich Lingby Radio über mein Problem informiert und um Schlepphilfe gebeten. Routiniert wurde als erstes zurück gefragt, ob es sich um einen „Mayday“ Ruf handelt. Als ich das verneinte wurde noch nachgefragt wie viele Personen sich an Bord befänden und daran erinnert, die Schwimmweste und eventuell vorhandene Schutzanzüge anzulegen. Meinen hatte ich schon bereit gelegt und begann nun damit in anzuziehen. Das gestaltete sich auf dem wild bockenden Boot recht schwierig. Mit beiden Füßen auf dem Boden, ist es nun einmal leichter, die unberechenbaren Bewegungen auszugleichen. Ich weiß nicht mehr wie viele Versuche ich benötigte, um auch mit dem zweiten Bein in den Anzug einzusteigen. Immer wieder musste ich das Vorhaben abbrechen, um mich schnellstens am nächsten erreichbaren Griff festzuklammern. Ohne Stürze und schmerzhaft Kontakte mit Ecken und Kanten der Einrichtung, ging diese Prozedur nicht vonstatten. Skip spürte wohl die besondere Situation und Gefahr in der wir uns befanden und hatte sich in eine Ecke des Vorschiffes verkrochen. Von dort aus beobachtete er alles ganz genau, war mir aber nie im Weg.

Nun hieß es also sich auf das wild tanzende Vordeck zu begeben. Hand über Hand arbeitete ich mich vor, stets darauf achtend, die Sicherungsleine zu benutzen. Dort angekommen und einigermaßen abgesichert, entferne ich die zusätzliche Ankersicherung. Erst jetzt fällt mir auf, dass ich zum Lösen der Bremse an der Kettenscheibe die erforderliche Betätigungsstange vergessen habe. So schnell es unter den gegebenen Umständen möglich ist, hangle ich mich wieder zurück in das Steuerhaus, um das vergessene Teil zu holen. Der Weg zurück auf das Vordeck, gestaltet sich nun noch schwieriger. Mit der ungefähr einen halben Meter langen Stange in der einen Hand, bleibt mir nur noch die zweite um mich selbst zu sichern. Ging es mir in der Zeit, als wir Richtung flacheres Wasser drifteten viel zu langsam, erscheint es mir nun genau umgekehrt. Viel zu schnell nähern wir uns dem Brandungsgürtel. All zu viel Zeit bleibt uns nicht mehr. Ich bete, dass unser Anker gleich auf einen guten Ankergrund trifft und greift. Für einen zweiten Versuch haben wir keine Zeit mehr. Je mehr die Wassertiefe um uns herum abnimmt, desto kürzer werden die Abstände, in denen „Molly“

brutal auf die Seite geworfen wird. Endlich bin ich auf dem Vordeck zurück und gesichert. Ich löse die Bremse des Spills und lasse das Anker fallen. Trotz aller Vorsicht verpasse ich auf dem bockenden Vordeck, wo ich nur sitzend oder auf den Knien einigermaßen Halt finde, das Kettenende und nur die Sicherungsleine verhindert das vollständige Ausrauschen der Kette. So konnte ich das natürlich nicht lassen. Die sechzehner Leine würde unmöglich lange halten. Da nun aber die Kette nicht mehr in der Kettennuss geführt war, konnte ich sie auch nicht mit dem Handspill einholen.

Ich versuchte die Kette von Hand soweit einzuholen, um sie wieder über die Nuss legen zu können.

Es war ein ungleicher Kampf. Der Bug stieg und fiel immer wieder um gut zwei Meter und was ich beim Eintauchen an Lose gewinnen konnte, wurde mir beim Anheben auf den Kamm der nächsten Welle wieder aus den Händen gerissen. Mehrfach musste ich die Kette im letzten Moment loslassen, um nicht selbst über Bord gerissen zu werden. Jedes mal ruckte sie dann mit ungeheurer Gewalt in die Sicherungsleine. Sollte diese brechen, oder sich von ihrer Befestigung im Kettenkasten lösen, würde der Verlust unseres Ankergeschirrs wahrscheinlich auch unser Ende bedeuten.

Unweigerlich würden wir auf dem der Küste etwa eine Meile vorgelagerten Flach stranden und die wütende See hätte leichtes Spiel damit, „Molly“ in ihre Einzelteile zu zerlegen. An ein Aussetzen des Beibootes war unter diesen Umständen nicht zu denken. Es blieb nur die Möglichkeit diesen Gedanken zu verdrängen und sich auf das Nächstliegende zu konzentrieren. Das war nun einmal die verdammte Ankerkette. Irgendwie musste es einfach gelingen, sie soweit einzuholen, dass sie wieder auf der Kettennuss zu liegen kam.

Mit dem Mut und der Kraft der Verzweiflung gelang es mir schließlich dann doch irgendwie, allerdings um den Preis einer schmerzhaft gequetschten linken Hand, die trotz aller Vorsicht, einmal zwischen Kette und Nuss geriet. Auch der Mittelfinger der Hand war aufgeplatzt und das Deck färbte sich rot von meinem Blut.

Wahrscheinlich durch das viele Adrenalin, das mein Körper ausschüttete konnte ich unbeirrt weiterarbeiten.

Ich wollte die extrem stark einruckende Kette mit einem Tau etwas entlasten, auch um zu verhindern, dass die Kette von der Nuss springen kann und wieder ausrauscht.

Dazu nahm ich das Tau mit dem ich normalerweise das Anker während der Fahrt sichere und welches dafür vorgesehen ist.

Es war noch nicht richtig belegt, als es beim ersten Einrucken in Fetzen flog. In Zukunft werde ich da wohl ein deutlich stärkeres Tau verwenden.

Nun konnte ich nur noch hoffen, dass die Ankerkette hält und sich bei dem Veitstanz, den „Molly“ aufführte, nicht von der Nuss löst. Ich begab mich zurück in das Steuerhaus. Dort erfuhr ich von Lingby Radio, welches in der Zwischenzeit einen Pan,Pan Ruf an alle Schiffe in der Umgebung ausgestrahlt hatte, dass ein Kutter aus Oer mir zur Hilfe kommen könnte. Dieser war im geschützten Küstenbereich mit Anglern unterwegs. Wegen der rauen See hier draußen müsste der Skipper aber zuerst seine Gäste an Land setzen. Dadurch würde es sich ein wenig verzögern, bis er bei uns einträte. Falls die Hilfe gewünscht würde, solle ich mich auf UKW Kanal 13 direkt mit dem Kutter „Nana“ in Verbindung setzen. Da ich keine weiteren Möglichkeiten sah, die Ursache des Motorausfalls zu finden und zu beheben, rief ich die „Nana“ über Funk. Schon nach meinem ersten Anruf meldete sie sich. Wir vereinbarten, dass sie so schnell als möglich zu unserer Position kommt, um uns auf den Haken zu nehmen.

Die Belastung der Ankerkette in der anrollenden See war enorm. Jedes mal wenn die Kette mit einem gewaltigen Knall stramm kam, gab es einen Schlag im ganzen Boot, als seien wir mit voller Fahrt gegen eine Mauer geprallt. Lange würde die Kette und wahrscheinlich die gesamte Ankerwinde diese Tortur nicht durchstehen. Mir blieb nur noch zu hoffen und zu beten.

Auch wenn man es sonst mit dem Glauben nicht ganz so ernst nimmt, in solchen Situationen bittet man doch vorsichtshalber auch bei höheren Instanzen um Hilfe.

Sie wurde uns gewährt und um 13:30 erreichte uns der Kutter „Nana“. Allerdings war dort nun nur noch der Skipper alleine an Bord.

Das machte die Übergabe der Schleppleine recht schwierig. Wir hatten uns auf Kanal 13 abgesprochen, dass ich zuerst mein Anker

hieven solle.

Leichter gesagt als getan. Ich hatte schon genug damit zu tun bei dem höllischen Tanz auf den Wellen überhaupt auf dem Vorschiff zu bleiben. Mehr als einmal verhinderte nur die Sicherungsleine mein über Bord gehen.

Bei jedem Eintauchen des Bugs in ein Wellental holte ich nun soviel als möglich der Ankerkette, mit Hilfe der Winde, ein. Wenn der Bug dann seine nächste Fahrt gegen den Himmel begann und die Kette wieder stramm kam, hoffte ich, dass mir die soeben geholten Zentimeter nicht wieder herausgerissen wurden. Sehr oft war es der Fall, dass mehr Kette beim Einrucken auslief, als ich beim vorangegangenen Hieven, eingeholt hatte. Erst als ich bemerkte, dass ich durchgehend mit der Winde einholen konnte und mir nicht immer wieder ein Teil der Kette entrissen wurde, holte ich die restliche Kette Hand über Hand ein. Das ging deutlich schneller. Endlich tauchte der Anker aus dem Wasser auf und ich konnte ihn in seiner Bughalterung sichern.

Inzwischen waren wir aber gefährlich nahe an eine Untiefe herangetrieben. Auch der kleine Kutter hatte schwer mit der rauen See zu kämpfen und der Skipper bekam so langsam Angst, dass er in der hohen See Grundberührung haben könnte. Sein Kutter hatte immerhin einen Tiefgang von einem Meter sechzig.

Ich hatte zwar meine Sicherungsleine am Relingslauf eingeklinkt, aber die war ja nur für den äußersten Notfall, um nicht komplett über Bord zu gehen. Um mich einigermaßen aufrecht halten zu können, musste ich mich mit einer Hand immer irgendwo festklammern. So hatte ich nur eine freie Hand zur Verfügung um die zugeworfene Schleppleine zu fangen. Dazu kam noch das durch überkommendes Seewasser und das Blut von meiner linken Hand sehr schmierig und rutschig gewordene Vordeck, welches es mir nicht gerade erleichterte einen sicheren Stand zu finden. Auch mein Helfer auf der „Nana“ hatte mit großen Problemen zu kämpfen. Nur für Sekunden konnte er das Ruder loslassen um dann zu versuchen mir eine Schleppleine zu übergeben. Er hatte dafür normalerweise auch nur eine Hand zur Verfügung, da sein Boot ebenfalls wild in der See umher rollte und er sich mit der zweiten Hand selbst sichern musste. Durch ihre recht hohe Verschanzung bot „Nana“ zwar etwas mehr Schutz vor dem Überbordgehen, aber

einen Sturz konnte auch sie nicht verhindern. Als es mir zum wiederholten Male nicht gelang die Leine mit der freien Hand zu ergreifen, da ich die andere benötigte um mich irgendwie festzuklammern, rief mir der Skipper zu, dass er nur noch einen Versuch wagen könne. Sollte es dabei nicht gelingen die Leine zu übernehmen, müsse ich auf sein Schiff überspringen. „Molly“ wäre dann unrettbar verloren, da eine Strandung in der brausenden Brandung ihr Ende besiegeln würde. Was an sich schon ein undenkbarer Gedanke war, wurde durch die Tatsache, dass es mir nicht möglich sein würde Skip mitzunehmen, vollkommen katastrophal. Es musste einfach gelingen!

Ein letzter verzweifelter Anlauf begann. „Nana“ hielt von achtern kommend auf unser Heck zu und passierte dann so nahe wie es in der kochenden See und bei dem starken Rollen der beiden Boote möglich war, unsere Steuerbord Seite. Als sie sich mit dem Heck auf der Höhe unseres Vorschiffes befand, stürzte der Skipper aus dem Steuerhaus, ergriff die Schleppleine und schleuderte diese in unsere Richtung. Sofort danach musste er wieder an sein Ruder, um zu verhindern, dass sein Kutter quer vor „Molly“ schlug. Ein gezieltes Werfen war unter diesen Umständen kaum möglich. Auch die Leine war natürlich nicht ordentlich aufgeschossen, sondern durch das Herumrutschen an Deck, teilweise ineinander verwickelt. Ich hängte mich soweit es ging über unsere Reling und erwischte die Leine im letzten Moment. Nun durfte sie mir nur nicht mehr aus der Hand gleiten. Der Skipper von „Nana“ versuchte so schnell als machbar, die Schleppleine stramm zu fahren, da er Angst hatte, dass sie in seine Schraube geraten könnte und diese dann blockieren würde. Dann wäre auch er in höchster Gefahr. Für mich bedeutete das, blitzschnell das Leinenende auf dem Vorschiffspoller zu belegen, damit sie mir nicht entrissen wird. Es gelang mir und unser Helfer konnte „Molly's“ Bug gegen die anrollenden Wellen ziehen. Schlagartig hörte das fürchterliche Rollen auf. Das Einrucken der Schleppleine war im Verhältnis zu dem der Ankerkette vorher, fast sanft.

Während des Übergabemanövers berührten sich die auf den Wellen tanzenden Boote einmal kurz, was „Molly“ mit einem kleinen Stück ihrer Rumpfabschlussleiste im Steuerbord Bugbereich bezahlen musste.

Ein verschmerzbarer Preis, angesichts der drohenden Gefahr.

Die Leine hatte ich über die Backbord Vorschiffsklampe geführt und auf dem stabilen Poller des Vordecks belegt.

An der Klampe sicherte ich sie zusätzlich. Das brachte den Vorteil, dass wir leicht versetzt geschleppt wurden und nicht genau hinter der „Nana“ hingen. Somit war die Gefahr des ungewollten Auflaufens geringer.

Ungefähr fünfunddreißig bis vierzig Meter Leine steckte ich, was mir in der relativ kurzen See als ausreichend erschien.

Mit zwei bis zweieinhalb Knoten Fahrt ging es nun auf die holprige Reise nach Oer.

Manchmal waren von dem uns schleppenden Kutter nur noch die Mastspitzen zu erkennen und kurz darauf ritt er drei Meter über uns auf einem Wellenkamm, so dass seine Schraube zu sehen war.

Immer wieder kam die lose gewordene Schleppleine mit einem peitschenden Knall steif und ich dankte den Konstrukteuren der „Molly“, für ihre stabilen Klampen und den wuchtigen Poller auf dem Vorschiff.

Die Leine, die uns vom Kutter übergeben worden war, erwies sich ebenfalls als haltbar. Als wir nach gut einer Stunde Schleppfahrt etwas unter Landschutz kamen, konnte ich sogar den Skipper der „Nana“ über Funk ansprechen um ihm zu sagen, dass er seine Fahrt etwas erhöhen könne.

Nach knapp zwei Stunden erreichten wir die Ansteuerungstonne zur Rinne die nach Oer führt. Dort war die See schon fast ruhig, so dass wir uns entschieden durch die schmale Zufahrt zur Schleuse nach Oer zu fahren. Ansonsten hätte ich mir einen Platz im Fährhafen suchen müssen.

Die Rinne ist allerdings sehr schmal, so dass wir die Schleppleine auf ungefähr acht Meter verkürzen mussten.

Dann ging es in die enge, gebaggerte Rinne. Mit Bravur brachte es der Skipper der „Nana“ fertig uns durch den engen Schlauch und an den Steg vor der Schleuse zu bugsieren.

Da dort allerdings kein Stromanschluss war, half er mir noch „Molly“ mittels Leinen, auf die andere Seite zu verlegen.

Der von dem Skipper gewünschte Preis von 200,- €, war meiner Meinung nach vollkommen OK. Immerhin war er gut vier Stunden beschäftigt gewesen, um uns aus unserer prekären Lage zu

befreien.

Ich bedankte mich noch einmal ganz herzlich, für die schnelle und professionelle Hilfe. Er war aber ein echter Skipper, der nicht viele Worte um die Sache machte und meinte, das sei doch selbstverständlich. Auch er meinte, dass die Seegangsbedingungen so die äußerste Grenze für einen Schlepp erreicht hatten.

„Nana“ war mit knapp zwölf Metern Länge und 1,60 Meter Tiefgang, ja gar nicht so wesentlich größer als „Molly“.

Nachdem das Boot aufgeklart war und der anstehende Landgang mit meinem Bordkumpel Skip, der alles mit der erfahrenen Ruhe eines alten Fahrers ertragen hatte, hinter uns lag begann ich mit der Fehlersuche.

Leider konnte ich nichts finden und nachdem ich den Motor kurz entlüftet hatte, lief er einwandfrei. Auch eingekuppelt unter Last, war alles in Ordnung. Irgendwie musste Luft in das System gekommen sein, obwohl der Tank noch fast voll war.

Es ist immer ein ungutes Gefühl, wenn man einen Fehler nicht genau analysieren kann und ein Verlust des Sicherheitsgefühles.

Aber so genau ich auch forschte, ich fand nichts.

Beim Schleusenwärter entrichtete ich noch meine 120 DK Liegegeld, um danach meine eigenen Wunden genauer zu betrachten.

Meine linke Hand war inzwischen dick geschwollen und nahm langsam eine gelb-blaue Farbe an. Ich konnte aber alle Finger bewegen, so dass es sich scheinbar „nur“ um eine kräftige Prellung handelte. Fast alle Finger wiesen Risse und Schründen auf, was auf die Arbeit an der Ankerkette und mit der Schleppleine zurückzuführen war. Mit Handschuhen konnte ich manche Feinheiten nicht erledigen und ich hatte auch Angst mich mit den Handschuhen nicht so gut an den, von der Nässe glatten Handläufen und Geländern, festhalten zu können.

Zwischen meinen Schenkeln, im Bereich des wichtigsten Stückes des Skippers, war auch alles blau und grün. Das musste passiert sein als ich auf dem Vordeck sitzend, den Mittelpoller mit den Beinen fest umschlossen, das Anker hievte. Da ich dazu ja beide Hände brauchte, wandelte ich den Spruch: „Eine Hand fürs Schiff und eine Hand fürs Leben“ etwas um in: „Zwei Hände fürs Schiff und die Beine fürs Leben“.

Ich fühlte mich wie durch die Mangel gedreht, aber am schlimmsten empfand ich es, dass ich mit niemanden reden konnte. Natürlich hatte ich meine Frau Christina angerufen und ihr gesagt, dass alles in Ordnung mit uns ist, aber telefonieren und mit jemanden reden ist eben nicht das selbe.

Am späten Abend flaute der Wind fast vollkommen ab und auch am darauffolgenden Morgen wehte es nur mit drei Beaufort.

Ich ließ den Motor noch einmal unter Last für zwanzig Minuten mit wechselnden Drehzahlen laufen, aber nichts deutete auf irgendeinen Fehler hin.

Danach verkroch ich mich erst einmal in meine Kojen, um mich von den Anstrengungen zu erholen.

In dieser Nacht schlief ich tief und traumlos, mit einem Gefühl der Dankbarkeit, doch alles noch einmal gut überstanden zu haben.

Am folgenden Tag setzten wir unsere Reise fort, die erst am 12.10.2010 in Wilhelmshaven endete. Alle erträumten Ziele wurden angelaufen. Insgesamt 113 verschiedene Häfen.

Drei weitere Male fiel auf dieser Reise der Motor aus, wegen im Tank gebildeter Algen.

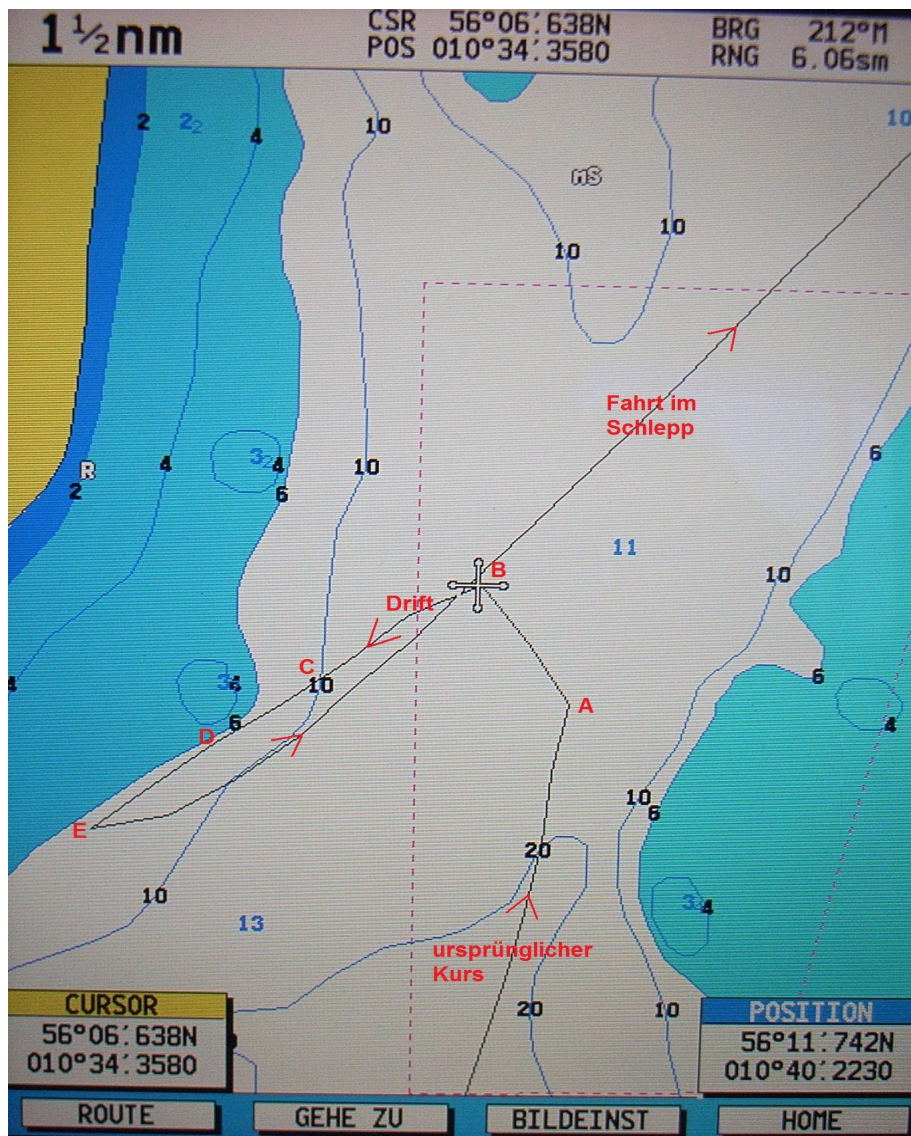
Dabei konnte ich mir aber immer selbst weiterhelfen, obwohl der Ausfall mitten im Oslofjord bei Windstärke 5 – 6 und schlechter Sicht, alles andere als angenehm war.

Als Konsequenz aus diesen Vorfällen, habe ich zuerst eine längere Ankerkette auf „Molly“ installiert. Auch ein Reservetank, der über Umschalthähne in Betrieb genommen wird und das Ansaugrohr im Haupttank sowie den Brennstoffvorfilter umgeht, werden über den Winter eingebaut. Ein paar kleinere Änderungen wie eine Fangleine an der Spillbetätigung und eine Markierung zum Ende der Ankerkette, sowie das Verkürzen des Taues am Ende der Kette, tragen dazu bei, dass ich mich wieder sicherer fühle.

Nun kann die Kette nur soweit auslaufen, dass sie sich immer noch auf der Kettennuss befindet.

Das Buch über die komplette Reise, mit vielen weiteren Erlebnissen ist beim Autor zu erhalten.

Bestellungen und Infos unter: chriskasauer@web.de



Erklärung:

A = Erster Drehzahlabfall

B = Stillstand des Motors

C = Ankerplatz

D = Driftstrecke während des Ankerhiebens und der
Leinenübergabe

E = Leinenübergabe und Beginn der Schleppfahrt