

Richtige Planung sorgt für Sicherheit

Ole Vierkötter und Maurice Myschker von der Wasserschutzpolizei beim Segel-Club Ochtmum

Die Sicherheit eines Törn entscheidet sich vor dem Auslaufen des Bootes. Nach dieser Grundregel haben knapp 40 Zuhörer beim Segel-Club Ochtmum (SCO) jetzt von den Kontaktbeamten der Wasserschutzpolizei Bremen gelernt, was für die Tour auf der Weser zu beachten ist. Nach zwei Schulstunden gab es niemanden im Vereinsheim, der sich nicht noch einen Tipp für die Saisonvorbereitung abgeholt hat.

VON VOLKER KÖLLING

Lemwerder. „Eine gründliche Planung ist Pflicht – egal wie lang der Törn ist,“ bläut Kommissar Ole Vierkötter den Skippern gleich zu Beginn des Vortrags ein. Auch die Drähte und der Mast seien alle paar Jahre genau zu kontrollieren. Seeventile hätten ebenfalls eine begrenzte Haltbarkeit: „Wechseln sie die nicht rechtzeitig aus, knacken die ihnen gerne mal vor Helgoland weg.“ Eine konkrete Reiseplanung ist nach Vierkötters Worten sogar zu dokumentieren.

Sein fiktiver Törn geht dann am 6. Juni um 9.10 Uhr mit dem Hochwasser an der Ochtmum los und soll bis Bremerhaven führen. Mit den Skippern im Saal entwickelt sich ein Hin und Her von Fragen und Antworten. Man ist sich schnell einig: Um acht Uhr sollte man auslaufen, ein bisschen gegen den Rest Tidestrom anschippern und dann nach 5,5 Stunden in Bremerhaven ankommen. Vierkötter: „Wir kalkulieren jetzt fünf Knoten Durchschnittsfahrt, auch wenn wir schneller sind. Man braucht immer noch ein wenig Luft zur Sicherheit.“ Wetterberichte und die Angabe von Nothäfen gehören ins Logbuch.

Die Crew sollte am besten am Vorabend mit dem Boot vertraut gemacht werden. Ole Vierkötter: „Ich muss mir immer Gedanken machen, was ist, wenn ich als Skipper ausfalle.“ Schon beim Rekrutieren der Crew müsse man überblicken, wen man da eigentlich an Bord nimmt: Neigt jemand zur Seekrankheit, ist ein Diabetiker an Bord oder jemand, der regelmäßig Tabletten braucht? „Mitsegler muss man über die Ausrüstung wie Rettungswesten, Lifebelts, Feuerlöscher informieren. Die Funktion der Toilette muss genauso wie die des Funkgerätes erklärt werden. Jeder sollte wissen, wie man den Motor startet.“

Der Kommissar, der selbst auch Sportbootfahrer ist, hat ein Video von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) dabei, dass den Weg eines selbst gebauten Trimarans von Büsum aus direkt in Orkanböen hinein verfolgt. Am Ende lässt sich der Einhandsegler ohne Mast von den Rettern zurück in den Krabbenkutterhafen schleppen: „Hätte der Mann einen Wetterbericht ernst genommen, hätte der nie und nimmer mit diesem Boot auslaufen dürfen.“

Vierkötter hat auch Fotos von Motorbooten, die hoch und trocken auf den Steinen des Leitdamms vor Sandstedt oder in Bremen vor dem Kelloggswerk liegen. „Bloß



Unterwegs im Auftrag der Sicherheit auf dem Wasser: Ole Vierkötter und Maurice Myschker kommen im nächsten Jahr wieder, dann wollen sie den Skippern erklären, was bei einem Hochseetörn zu beachten ist. FOTO: KÖLLING

nicht zu viele Bilder zeigen. Sonst taucht da doch noch ein SCO-Stander auf,“ witzelt einer der Zuhörer.

Auf 15 bis 20 der Sicherheitsvorträge bringen es Vierkötter und seine Kollegen Maurice Myschker und Holger Knauer von der Sportschiffahrtsgruppe im Jahr. An der Ochtmum haben sie im vergangenen Jahr schon Teil eins der Vortragsreihe zum Thema Sicherheit auf dem Wasser abgehakt. Dabei ging es um Dinge wie Pflichtausrüstung: nötige Zeugnisse, Papiere und Führerscheine. Nach dem Teil 2 zum Thema Törnvorbereitung und dem Törn bis Bremerhaven kommt im dritten Teil im kommenden Jahr dann noch die Hochseestrecke bis nach Helgoland, garniert mit Berichten von der Seeunfalluntersuchungsstelle.

Nach der Pause nimmt Maurice Myschker seine Zuhörer praktisch mit auf die Brücke der Seeschiffe, die noch die Weser befahren: Er hat Fotos von Lotsen dabei, die eindrucksvoll belegen, wie wenig die Kapi-

täne der großen Pötte auf dem schmalen Fluss überhaupt von den Sportbooten sehen. Der Sichtschatten eines Seeschiffes ist demnach bis zu 500 Meter lang. Die Lektion hier ist relativ einfach: Selbst wenn man Vorfahrt haben sollte, ist es schlauer,

„Jeder an Bord sollte wissen, wie man den Motor startet.“

Kommissar Ole Vierkötter

den Berufsschiffen aus dem Weg zu gehen. Myschker hat für die Schnellsegler ein Video von den britischen Inseln dabei: Ein Leutnant der British Navy schafft es nicht an einem Frachter vorbei. Der Bug packt seine Regattajacht und der Anker des Riesen zerfetzt Mast und Segel. Mancher im

Saal erleidet fast körperliche Schmerzen nur vom Zusehen.

Schnell kommt Myschker aber auch auf die Probleme im Heimatrevier zu sprechen und lässt den virtuellen Törn die Lesum-mündung erreichen. Fotos zeigen, wie ein Pulk von Sportbooten aus der Lesum quillt, um sich trotz des Polizeibootes in der Nähe wie eine Wolke auf dem Fluss zu verteilen. Myschker: „Da sollte man auch etwas mehr Rücksicht mit der Fähre an den Tag legen. Die Fähreute erzählen uns, dass sie regelmäßig Sportbootfahrer erleben, die scheinbar an ihrer Klappe anlegen wollen.“

Es gibt dann aber auch noch Fotos, die zeigen, wie man sich an solchen Ausfahrten vorbildlich verhält. Oberkommissar Myschker hat für die Verkehrssünder unter den Sportbootfahrern auch noch einen Spruch auf Lager: „Sie wissen, was die Bremer Wasserschutzpolizei von den Kollegen in Bremerhaven unterscheidet? Die dort sprechen Verwarnungsgelder aus, bei uns ist das Betreuungsgeld.“