

Herausforderung Lesumsperrwerk

Immer wieder dienstags kracht es am Lesumsperrwerk: Am 22. September kentert ein Rudersechser von Lesum kommend in der Dämmerung kurz vor der Schleuse. Eine Woche später gerät der Skipper eines Kajütsegelbootes durch einen Motorschaden gleich zweimal unter die Sperrwerkstore. In beiden Fällen kommen die Menschen mit einem gehörigen Schrecken davon. Was bleibt, ist die eindringliche Warnung, sich auf die Passage des Strombauwerks gut vorzubereiten.

Am Dienstag, 22. September, sind die Sperrwerksschütze kurz vor Hochwasser mal wieder komplett heruntergefahren. Alles dicht, um das Hinterland vor den Wasserfluten zu schützen. Wäre das Sperrwerk offen gewesen, hätte die Rudergesellschaft sicher keine Schwierigkeiten mit der Passage bekommen. So aber muss auch die Besat-

Passage wird für Bootsführer immer wieder zum Problem – Deichverband rät Wassersportlern zu vernünftiger Vorbereitung

zung eines muskelbetriebenen Bootes auf das Öffnen der Schleusenammer warten. Offenbar verlagern zu viele der zumeist noch unerfahrenen Männer und Frauen im Boot ihr Gewicht gleichzeitig Richtung Spundwand: Jedenfalls kippt der Sechser um. Es dauert einen Moment, bis die Gruppe die Leiter in der Spundwand wahrnimmt. Wie die begossenen Pudel oben angekommen, begreifen alle, dass sie noch glimpflich davongekommen sind.

Eine Woche später, am 29. September, rauscht der Skipper eines Kajütsegelbootes zwei Stunden vor Hochwasser auf die Brücke der Schleusenammer zu. Boot erkannt, die Brücke geht auf. Plötzlich aber ist der Alleinsegler für den Deichverband-Mitarbeiter oben in der Sperrwerkswarte nicht mehr zu sehen. Sperrwerker Thomas Rieper ist in der Frühschicht mit drei Kollegen unten in den Anlagen beschäftigt, als die Ansage durch die Haussprechanlage kommt: „Jungs, da hat einer Probleme. Kommt mal raus. Der säuft wohl ab.“ Rieper schnappt sich den Rettungsring mit Leine und stellt wenige Sekunden später fest, dass der Segler nicht über Bord gegangen ist. Das Acht-Meter-Boot hängt quer vor dem fast heruntergelassenen Deichschütz direkt links von der Schleusenammer.

Fünf Minuten davor an Bord des Bootes: Skipper Heiner Meier (Name von der Redaktion geändert) kommt mit seinem frisch renovierten Kajütsegelboot gerade von einem Drei-Tages-Törn. Die schönen Spätsommer-

tage hatten wenig Wind im Gepäck. Der 40 Jahre alte Außenborder hinten im Schacht musste immer wieder schieben. Mit dem Motor hatte Meier den ganzen Trip von Nordenham kommend keine Probleme: „Ich habe dann tatsächlich erst in der Minute am Sperrwerk gemerkt, dass ich plötzlich navigationsunfähig bin.“ Er versteht nicht, warum er hinten am Heck plötzlich kein Schraubenwasser mehr sieht. Restfahrt und Strömung erledigen den Rest. Er schafft es nicht mehr in die richtige Durchfahrt.

Von Land aus sieht Sperrwerker Thomas Rieper, dass der Skipper den Motor aufheulen lässt, aber sich hinten, wo es blubbern müsste, absolut nichts mehr tut: „Ich dachte im ersten Moment, dass der vielleicht seine Schraube verloren hat. Wir haben jedenfalls erst einmal das Schütz ganz heruntergefahren, um so zumindest an der Stelle die Strömung auf Null zu bringen. Eine Leine wollte der Mann von uns aber nicht annehmen, warum auch immer.“ Rieper beobachtet, wie es dem Skipper gelingt, doch wieder den Rückwärtsgang einzulegen und drei, vier Meter freizukommen: „Aber dann ist er nicht rückwärts ganz zurück in Sicherheit gefahren, sondern viel zu früh voll voraus, am Pfeiler entlang geschrammt und in das nächste Tor rein. Der hatte offenbar die Strömung komplett unterschätzt.“

Gut drei Knoten Strom schieben das dunkle GFK-Boot mit festem Liegeplatz an der Lesum immer tiefer in die Durchfahrt. Acht Meter Boot, gut neun Meter Mast – das bedeutet: Kein Durchkommen. Das Boot legt sich immer mehr auf die Steuerbordseite. Das Rigg hält aber. Gegen den Rat der Sperrwerker steigt der Bootsführer auf seinen Mast, um sein Boot noch mehr auf die Seite zu legen und vielleicht doch noch durchzuschlüpfen. Thomas Rieper erlebt den Mann als ruhig und wortkarg, aber eben auch ziemlich beratungsresistent. Angesichts der Tipps aus der Menge Schaulustiger kann Rieper das aber rückblickend fast schon verstehen: „Da haben sich einige mit sehr dummen Vorschlägen gegenseitig überboten.“

Was tun, fragt sich die Sperrwerkbesatzung. Polizei oder Feuerwehr rufen? Dauert



Prekäre Lage: Dieser Skipper eines Kajütsegelbootes hat die richtige Durchfahrt verpasst und verfängt sich quer vor dem fast heruntergelassenen Deichschütz links von der Schleusenammer.

(Foto: Kölling)

zu lange, finden die Männer vom Sperrwerk: „Die Wasserschutzpolizei hätte aus Bremerhaven sicher eine Stunde gebraucht. Die Feuerwehr hätte den Mast sicher gekappt. Aber eine Akkuflex haben wir auch in der Werkstatt.“

Rieper und Kollegen beschließen, sich ein Boot zu besorgen und vom Wasser aus Hilfe zu leisten. Marc Wadepuhl vom Motorenservice „maxmare“ hat von der Bootswerft Winkler aus das Treiben gegenüber auch mitbekommen und geht mit drei Kollegen an Bord von Arbeitsboot „Hugo“.

Skipper Heiner Meier steht inzwischen aufrecht auf der Seitenwand seines Cockpits und ärgert sich: „Man glaubt nicht, wie viele Menschen in so einem Moment nur ihre Handys rausholen und anfangen zu filmen und Fotos zu machen – ohne einem Hilfe anzubieten.“ Die naht mittlerweile auf Höhe der Wasserlinie. Thomas Rieper und der Skipper stellen eine Leinenverbindung zwischen Schleppboot und der Mittschiffsklampe des Havaristen her. Marc Wadepuhl und die maxmare-Jungs schnappen sich das Großfall des Seglers. Wadepuhl: „Wir wollten für mehr Lage sorgen und haben die Leine komplett durchgeholt und das Boot damit Stück für Stück runtergepumpt.“ Der Segler kommt tatsächlich frei, will aber nicht an den nächsten Steg, sondern macht gegen Riepers Rat die Schleppleine los.

Was Skipper Rieper nicht weiß: Der Skipper hat den Schaden inzwischen gefunden. Die Kupplungsstange am Außenborder sei gebrochen. „Ich hatte den Deckel vom Motor aufgemacht und mit der Zange den Vor-

wärtsgang einlegen können. Deshalb bin ich dann weitergefahren.“ Ohne weitere Probleme, wie er betont. Er ärgert sich im Nachhinein über viel Häme, die er bereits abbekommen hat: „Dabei hätte dieser Schaden auch jedem viel erfahreneren Segler passieren können. Das war kein Anfängerfehler.“ Immerhin: Das Boot ist dicht geblieben, er körperlich auch. Nur seine Nerven lägen noch blank, gibt der Skipper zu.

Aus gegebenem Anlass rät der Deichverband Rechts der Weser allen Wassersportlern, sich auf die Passage des Lesumsperrwerks vernünftig vorzubereiten. Starke Strömungen müssen hier gerade zu Zeiten rund um halbe Tide immer einkalkuliert werden. Außerdem schließt das Bauwerk inzwischen häufiger, was man durch Beachtung der Wasserstandsvorhersagen in die Navigation einkalkulieren kann. Ansonsten bleibt dann den Wassersportlern während der Hochwasserschließung die Benutzung der Schleuse.

Außerdem: Bei extremem Niedrigwasser müssen gerade Segler am Sperrwerk die Wassertiefen beachten. Die Durchfahrt durch die Schleusenammer hat bei normalem Niedrigwasser nur eine Wassertiefe von 1,60 Meter. Es sind schon häufiger Segelboote auf die Drempe im Bereich der Schleusentore aufgebrummt. Für die Berechnung der aktuellen Wassertiefe auch in der Durchfahrt lässt sich die rote Leuchtanzeige am Sperrwerk heranziehen. Hier gilt die Faustformel: Zehn Meter minus der angezeigten Durchfahrts Höhe ergibt die aktuelle Wassertiefe.

(Volker Kölling)