



REDAKTEUR IN GEFAHR

Mann über Bord

Nordseestreifen mit der BP 24 „Bad Bramstedt“



Seekartenkunde mit Kommandant Knut Hauch



Seefrau Saskia und Bootsmann Sven erläutern den Gebrauch der Rettungsmittel.

Meine dienstliche Heimat ist ein Hafen – ein Flughafen. Als Pressesprecher und Social-Media-Manager in Frankfurt am Main ist mir das Meer gar nicht so fremd, wie man vielleicht annehmen mag: Regelmäßig segelt man hart am Wind, gerät auch mal in raue See, sieht hin und wieder kein Land mehr und oft steht einem das Wasser bis zum Hals. Rein metaphorisch natürlich.

Mit der BP 24 „Bad Bramstedt“ betrete ich heute, um in dem begonnenen Bild zu bleiben, absolutes Neuland. Meine letzte Schifffahrt liegt etwa 35 Jahre zurück und ich verbrachte die „Butterfahrt“ von Puttgarden (Fehmarn) nach Rødby (Dänemark) seinerzeit über die Reling gebeugt. An diesem denkwürdigen Abend schliefen alle Möwen rund um den Fehmarnbelt satt und zufrieden ein.

„Schiff Ahoi!“

Als Torsten Tamm, Pressesprecher der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt, mich Ende Februar mit seinem Anruf aus einer Besprechung reißt, wird mir erstmals wirklich bewusst, auf welches Abenteuer ich mich da in der letzten Redaktionskonferenz eingelassen habe. „Micha, am 18. März geht es los“ – plötzlich scheint der Rechercheauftrag für „Redakteur in Gefahr“, den ich äußerlich betont gelassen angenommen hatte, gar nicht mehr in so weiter Ferne. Meine gespielte Gelassenheit verfliegt jedenfalls schlagartig und weicht ersten Zweifeln an der Sinnhaftigkeit dieser Unternehmung.

Ich erreiche Cuxhaven am frühen Vormittag, sodass noch Zeit für einen Kaffee und einen Schnack mit Wolfgang Rodehorst bleibt. Dieser ist in der Inspektion Cuxhaven zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit. Schnell merkt Wolfgang, dass mir nicht ganz wohl in meiner Haut ist. „Ja, Reisetabletten habe ich dabei“, quitiere ich einen seiner gut gemeinten Ratschläge. „Viel trinken, ausreichend essen.“ Alles Tipps, für die ich als „Landratte“ sehr dankbar bin.

Gegen 14:30 Uhr bringt uns ein Fahrer zur BP 24 „Bad Bramstedt“. Die Fotos für den Artikel wird Udo Luchterhand von der Direktion Bad Bramstedt schießen und wir werden uns eine Kammer teilen. Bei insgesamt 20 Mann an Bord heißt es zusammenrücken. Der Kommandant der 4. Besatzung, Knut Hauch, begrüßt uns sehr herzlich und stellt uns die ersten Mannschaftsmitglieder vor: Smutje Thorsten „Elvis“ Lüders, Maschinist Volker „Chief“ Behnert und Bootsmann Sven Hempel. Sven verpasst uns umgehend die vorgeschriebene Einweisung in die vorhandenen Rettungsmittel: Schwimmweste, Überlebensanzug und AIS-Transponder. Dieser sendet Funkwellen aus, die eine Ortung ermöglichen, sollte jemand über Bord gehen. Alle hier sind sehr nett und scheinen keine Vorbehalte gegen die „Landratten“ zu haben.

Noch positiver überrascht mich unsere Kammer – ein rustikales Etagenbett aus Massivholz, Arbeitsecke, Nasszelle mit WC und zwei romantische Bullaugen, die den Blick aufs Meer freigeben. Umso verwunderter bin ich, dass es sich um den sogenannten Knast handelt. Ist die Kammer nämlich nicht belegt, dient sie im Bedarfsfall als Gewahrsam, was die Durchreicheklappe samt Außenriegel an der Tür erklärt. Der „Knast“ liegt allerdings im Vorschiff, was den romantischen ersten Eindruck in der Folge noch etwas trüben wird.

„Leinen los!“

Die gesamte Besatzung lerne ich schließlich um 17:10 Uhr bei der sogenannten Musterung in der Messe¹ kennen. Knut stellt uns seiner Mannschaft vor und gibt einen Ausblick auf die Woche. Routine für die Leute an Bord. Ich werfe meine erste Reisetablette ein, als wir gegen halb sechs ablegen und Kurs auf die Elbe nehmen.

¹ Raum an Bord eines Schiffes, in dem das Essen eingenommen wird und die Freizeit verbracht werden kann.



Mittels Kletter-Rettensnetz geht es zurück an Bord.

Das Ablegemanöver erlebe ich auf der Brücke, einer für den Laien undurchschaubaren Anordnung von Bildschirmen, Anzeigen, Panels, Steuerknüppeln, Knöpfen, Schaltern und allerlei undefinierbaren Gerätschaften. Michael, der stellvertretende Kommandant, erklärt mir im Wechsel mit Knut die wichtigsten davon. Unterdessen gibt es in der Messe bereits Abendessen. Ich habe vor Aufregung keinen Hunger, erinnere mich aber an Wolfgangs Ratschlag bezüglich des Essens. Smutje „Elvis“ bestätigt dessen Tipps im Seemannsjargon: „Nichts schmerzt mehr, als auf nüchternen Magen zu kotzen.“ Brav esse ich also eine Portion Hühnchen mit Reis an einer Curry-Ananas-Sauce. Keinesfalls möchte ich wieder die Möwen füttern. Umso erfreuter bin ich ob der bislang ruhigen Fahrt. „Abwarten, wir sind ja immer noch auf der Elbe“, sagt Knut und grinst vielsagend, als er mir auf der Seekarte unsere Position und die geplante Route zeigt. Angeblich hat es weiter draußen auf der Nordsee vier Meter hohe Wellen, weshalb wir in der Jade über Nacht auf Reede gehen werden, also außerhalb eines Hafens ankern.

Ich werfe gerade vorbeugend die zweite Reisetablette ein, als die „Bad Bramstedt“ anfängt zu stampfen, sich also in Fahrtrichtung gegen die Wellen aufrichtet, um unmittelbar dahinter wieder abzufallen, sich aufrichtet und wieder abfällt, sich aufrichtet ...

Rodeo ohne Pferd

Nach wenigen „Durchgängen“ merke ich, wie Schwindel und Übelkeit mich überkommen. Ich verlasse die Brücke, um mich im „Knast“ mit Arbeit vom Wellengang abzulenken. Der Weg dorthin führt über schmale Gänge und steile Treppen ins Vorschiff. Es kostet mich erhebliche Anstrengungen, gegen das Stampfen des Schiffes anzukommen

– ein Vollrausch scheint mir ein lustiges Kinderspiel gegen diese Form der Fortbewegung. Ich torkele durchs Schiff und begegne dabei Besatzungsmitgliedern mit Kaffeebechern in der Hand. Kein Tropfen wird verschüttet. „Respekt“, denke ich, „mit der Nummer könnt ihr im Zirkus auftreten.“

Irgendwie kämpfe ich mich unfallfrei zu meiner Kajüte durch. Hier im Vorschiff ist das Stampfen noch heftiger zu spüren. Einen kurzen Gedanken an einen Besuch auf dem stillen Örtchen verwerfe ich deshalb sofort wieder. Das wäre wie Rodeo, nur ohne Pferd. Ich angle mir, das Stampfen mehr oder weniger geschickt ausgleichend, meinen Laptop und tänzele, nun schon etwas routinierter, in die Messe. Dort ist der Wellengang geringfügig erträglicher. Ich treffe hier auf Robert Hesch, den Waffenbootsmann. Auf meine Frage, ob ihm die Schaukelei überhaupt nichts ausmache, gibt er unumwunden zu, dass so ein heftiger Wellengang auch an gestandenen Seeleuten nicht immer spurlos vorbeigeht. Etwas beruhigter beginne ich, an meinem Artikel zu schreiben. Davon wird mir umgehend noch übler – mein Hirn kann Schaukelei und kreativen Prozess ganz offenbar nur schwerlich verbinden. Ich bekomme keinen vernünftigen Satz zustande. Stattdessen kehre ich auf die Brücke zurück, um zu fragen, wie lange der Zauber wohl noch anhalten wird. Als hätte Knut es geahnt, lässt er den Kurs in Richtung unseres nächtlichen Ankerplatzes in der Jade ändern. Mit Wind und Wellen von achtern, also von hinten, endet das Stampfen umgehend. Die „Bad Bramstedt“ scheint jetzt wie auf Schienen zu laufen. Meine Übelkeit schwindet allmählich und ich freue mich nun sogar etwas auf die erste Schiffsübernachtung meines Lebens.

„Mann über Bord!“

Ich schlafe erstaunlich gut, allerdings ist mir von der spürbaren Dünung² hundeeelend, als ich gegen fünf Uhr wach werde. Um überhaupt frühstücken zu können, nehme ich wieder einmal eine Reisetablette. Heute steht die Rolle „Mann über Bord“ auf dem Plan. Rolle ist der seemännische Begriff für eine festgelegte Prozedur, in welcher jedem Mannschaftsmitglied eine bestimmte Aufgabe zugewiesen ist. Seefrau Saskia und Bootsmann Sven erklären mir auf dem Achterdeck die Funktionsweise des Überlebensanzuges, den ich im „Überlebens-Store“ empfangen und bei der Rolle tragen werde, denn ich bin derjenige, der über Bord gehen soll. Dieser ist wasserdicht und soll das schnelle Auskühlen des Körpers im etwa fünf Grad kalten Nordseewasser verhindern. Im Ohnmachtsfall sorgt er dafür, dass sich der Kopf immer über Wasser befindet.

Das Laufen im Anzug ist ungewohnt und fällt schwer. Fast fühlt es sich an, als wären die Stiefel mit Blei gefüllt. Smutje Elvis, der für jeden an Bord ein herzliches Wort findet, erklärt mir mit ernster Miene, dass die Bleistiefel einen sicheren Stand auf dem Meeresgrund garantieren. Irgendwie fehlt mir in diesem Moment der Sinn für seemännischen Humor.

²Seegang nach einem Sturm mit gleichmäßig langen Wellen

Um 14:30 Uhr stehe ich in dem leuchtend gelben Anzug, der mir im Idealfall gleich das Leben retten soll, an der Reling. Drei Meter unter mir schlägt die kalte Nordsee an die Bordwand. Nach ermutigenden letzten Worten von Kommandant Knut springe ich beherzt in die Tiefe.

Das kalte Wasser schlägt über mir zusammen. Durch den Anzug treibe ich sofort rücklings auf und tatsächlich ist er dicht. Die Kapuze hält auch den Kopf trocken, allerdings sind meine ungeschützten Hände und mein Gesicht schon nach wenigen Sekunden taub vor Kälte. Ich höre an Bord den Alarm und die Durchsage „Mann über Bord zur Übung“ und vertraue darauf, dass die Mannschaft weiß, was zu tun ist, denn schnell verschwindet das Schiff aus meinem Sichtfeld.

Der Anzug, der seinen Träger zur Rückenlage zwingt, erschwert die Orientierung, denn man blickt automatisch in den Himmel. Angestrengt versuche ich, den Kopf zu heben, und rudere mit den Beinen, um mich in Blickrichtung Schiff auszurichten. Dabei komme ich nicht umhin, die eiskalten Hände als Ruder zu benutzen, denn allein mit meinen Beinen komme ich nicht gegen Wellen und Strömung an. Das Kontrollboot, welches angeblich nur zu meiner Beruhigung ausgesetzt wurde, verpasst mir ein paar ordentliche Bugwellen. Ich schmecke Salzwasser und versuche abzuschätzen, wie lange ich schon hier treibe. „Wir lassen keinen zurück“, hat Dr. Romann in der vergangenen Weihnachtsausgabe der **kompakt** geschrieben und ich hoffe, dass die Besatzung der BP 24 den Artikel auch gelesen hat.

Jeder Handgriff sitzt

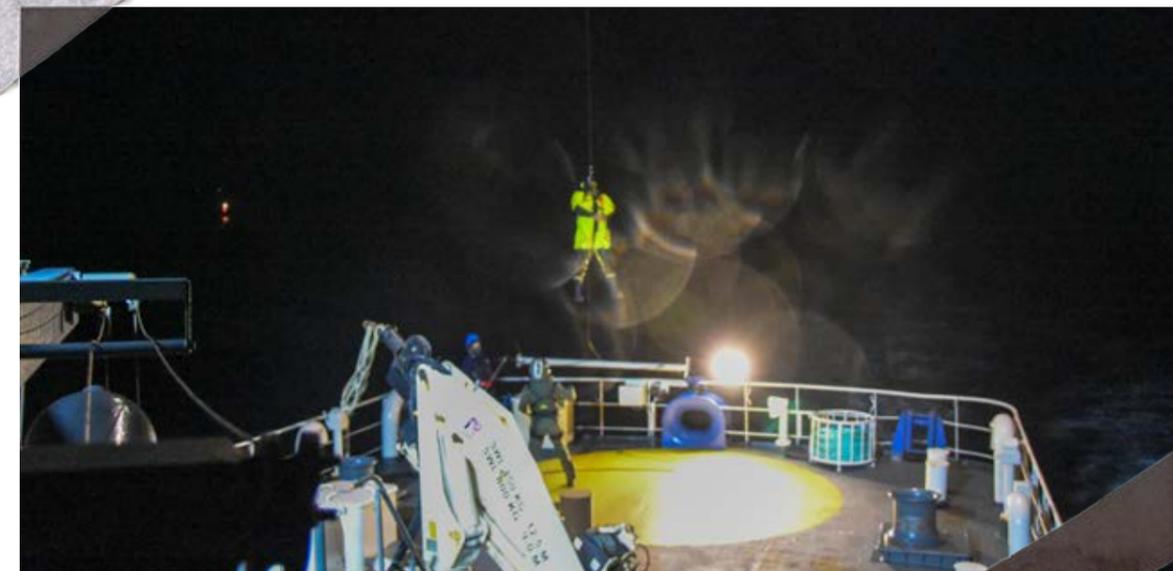
Langsam werden meine Füße kalt. Ich erkenne, dass die „Bad Bramstedt“ in der Ferne beidreht und Kurs auf mich



Das Kontrollboot wird ausgesetzt.

nimmt. Zunächst ein beruhigendes Gefühl. Als dann aber die tausend Tonnen Stahl unmittelbar vor mir auftauchen, wird mir doch mulmig. „Die fahren stumpf über dich drüber“, denke ich, als mich die Bugwelle fast schon sanft zur Seite schiebt. Ich gleite am Schiffsrumpf entlang und stoße mich mit den Füßen immer wieder leicht ab, weil über die gesamte Schiffslänge hinweg ein undefinierbarer und übel riechender Glibber direkt oberhalb der Wasserlinie hängt. „Hier könnte auch mal einer sauber machen“, schießt es mir durch den Kopf und ich muss trotz der nur bedingt lustigen Situation lachen.

An der Reling erblicke ich Elvis, der mit einem Bootshaken nach mir zu angeln scheint. Selbst der Smutje hat also im Notfall seine feste Aufgabe. „Zupacken!“, ruft er von



Der Redakteur wird gewünscht.

oben. Ich greife nach dem Haken. Meine Finger spüre ich nicht mehr, aber ich merke, wie Elvis mich am Bootshaken entlang der Bordwand nach achtern zieht. Dort wartet bereits Techniker Steffen im Kletter-Rettungsnetz, ergreift meine Hand und hievt mich mit einem Ruck ins rettende Geflecht. Sechs Besatzungsmitglieder ziehen mich im Netz auf Kommando des Bootsmanns nach oben. Ich fühle mich wie ein Rollbraten und bin froh, als man mich endlich auf dem Oberdeck ablegt. Nachdem ich mich aus dem Anzug geschält habe, verschwinde ich durchgefroren in die Kombüse, wo Elvis mit einem heißen Kaffee für wohlige Wärme von innen sorgt.

„Schon mal gewünscht worden?“

Kaum habe ich meinen Körper wieder auf Normaltemperatur gebracht, steht die nächste Rolle auf dem Programm.

Die Verletzten-Abbergung mittels Helikopter muss ebenfalls regelmäßig geübt werden und so stehe ich kurz nach Einbruch der Dunkelheit schon wieder im Überlebensanzug auf dem Achterdeck.

Michael, der stellvertretende Kommandant, weist mich kurz ein, während ich in der Ferne bereits das beeindruckende Rotorengeräusch eines Sea King-Hubschraubers der Bundesmarine höre. Nautiker Jakob steht mit einer Art Enterhaken neben dem gelben Smiley, der auf der „Bad Bramstedt“ dem anfliegenden Piloten als Orientierungspunkt dient. Michael schreit mir ins Ohr, dass es sich dabei um einen „Erdungshaken“ handelt, der die statische Ladung aus dem Stahlseil ableitet. „Damit du nachher keine Funken schlägst!“

Wieder so ein beruhigender Witz – bestimmt hat er sich mit Elvis abgesprochen. Ich schaue skeptisch in den Abendhimmel.

Der Sea King schwebt inzwischen direkt über dem Achterdeck. Gischt spritzt unter dem ungeheuren Rotorendruck auf und bricht das Licht der eingeschalteten Scheinwerfer tausendfach, sodass man kaum etwas sehen kann. Ein Soldat wird aus etwa 20 Metern „abgewünscht“ und tatsächlich sind – zwischen all den anderen Lichtreflexen – Funken zu erkennen, als Jakob den Erdungshaken vor dem Aufsetzen ans Stahlseil hält. Der Soldat nimmt kurz Kontakt zu Michael auf und läuft dann zu mir herüber. „Schon mal gewünscht

worden?“, brüllt er mir ins Ohr. Ich schüttele den Kopf und ehe ich mich versehe, trage ich zusätzlich zum Überlebensanzug auch noch Schwimmweste und Brustgurt. Er weist mich an, während des Winschvorgangs absolut passiv zu bleiben, führt mich auf die gedachte Nase des Smileys, hakt den Karabiner des Stahlseils in den Stahlring meines Brustgurt ein und reckt eine geballte Faust in die Luft. Unmittelbar auf dieses Zeichen hin reißt es mich nach oben. Ich rase auf den Sea King zu und erkenne zwei weitere Soldaten in der Seitentür. Sie greifen nach mir, setzen mich kurz auf der Kante der Tür ab, ziehen mich nach innen, klinken mich aus dem Stahlseil aus und bedeuten mir mit Handzeichen, mich zu setzen. Trotz Gehörschutz ist der Lärm ohrenbetäubend. Einer der beiden schnallt mich an. Wir drehen eine Runde um die „Bad Bramstedt“ und die Besatzung des Sea King führt einige Winschmanöver mit einer Rettungstrage durch, bevor ich selbst wieder zum Schiff abgewünscht werde.

Ich habe das Gefühl, dass mir das Adrenalin mittlerweile aus den Augen läuft und doch bin ich nach dem langen Tag, den vielen neuen Eindrücken und der frischen Seeluft hundemüde. Ich gehe also direkt zu Bett, kann allerdings



Redakteur am Haken



Redaktionsarbeit auf hoher See



Der Sprung vom Kontrollboot an die Lotsenleiter kostet Überwindung.

aufgrund der unruhigen See nicht schlafen. Zumindest scheint die Übelkeit aber mittlerweile verflogen. Gegen ein Uhr falle ich endlich in einen kurzen und unruhigen Schlaf.

Hafenkontrolle in Dagebüll

Nachdem ich nur drei Stunden geschlafen habe, besuche ich vor dem Frühstück die Brücke. Wir haben in der Nacht Kurs auf die Nordfriesischen Inseln genommen. Vor Amrum wird die „Bad Bramstedt“ auf Reede gehen, um anschließend das Kontrollboot für eine Hafenkontrolle in Dagebüll (Schleswig-Holstein) auszusetzen. Hierzu müssen wir zunächst das „Rütergat“ überqueren, was nur bei Hochwasser möglich ist und uns deshalb bis zum späten Abend zum Anker zwingen wird.

„Es könnte feucht werden“, beschreibt Sven vielsagend die bevorstehende zweistündige Kontrollfahrt in den Fährhafen von Dagebüll. Nach einem ausgiebigen Frühstück leihe ich mir deshalb die Offshore-Ausrüstung von Kommandant Knut. Seefrau Saskia und Bootsmann Sven navigieren die 260 Pferdestärken des Kontrollboots zügig durch die Wellen, während ich gemeinsam mit Techniker Steffen im Bug Ausschau nach den Fahrwassertonnen halte, welche die vorgeschriebene Fahrrinne markieren. Wie ein Brett klatscht das Kontrollboot auf die Wellen und schon nach wenigen Minuten sind die Klamotten nass von der aufspritzenden Gischt.

Steffen entdeckt nicht nur alle Tonnen eher als ich, sondern auf der Rückfahrt zur BP 24 auch einen Schweinswal, der uns steuerbords neugierig beäugt. Ich verpasse ihn natürlich, sehe nur Wasser, Gischt und Wellenkämme und bin erstaunt, dass man sich in dieser Umgebung trotz Nebel anhand einer Seekarte und Fahrwassertonnen so exakt

orientieren kann. Meine Knie schmerzen mittlerweile vom harten Auf und Ab in den Wellen und ich bin ein Stück weit froh, dass ich nun bis zum nächsten Hochwasser Zeit habe, mich um meinen redaktionellen Auftrag zu kümmern.

Seeluft macht hungrig und nach einer ordentlichen Portion „Labskaus Hamburger Art“ aus Elvis' Kombüse suche ich mir in der Messe ein ruhiges Eckchen zum Arbeiten.

Kurs auf Helgoland

Der Seegang bereitet mir mittlerweile keine Probleme mehr und so kann ich die Fahrt in Richtung Helgoland etwas genießen. Ich merke aber auch, dass die Reise physisch und psychisch etwas mit mir macht. Es ist für mich alles andere als alltäglich, auf einem Schiff den Naturgewalten ausgesetzt zu sein, den Dummy zu spielen und nachts im Rhythmus von Wellengang und Tide durch die Koje zu kullern.

Sieben Seemeilen³ südwestlich von Helgoland wird nach dem Frühstück das Kontrollboot ausgesetzt. Ein griechischer Tanker liegt dort auf Reede und soll grenzpolizeilich kontrolliert werden. Ich schnappe mir also wieder Knuts Offshore-Jacke und melde mich beim Kontrollboot. Wir setzen über und gehen längs des Tankers „Sikinos“, um über die Lotsenleiter an Bord zu klettern. Jakob macht den Anfang. Auf dem höchsten Punkt der Welle springt er vom Kontrollboot an die Strickleiter und erklimmt die acht Meter hohe Bordwand. Ich mache es ihm nach, verharre aber einen Augenblick zu lang an der Leiter. Die nächste Welle drückt das Kontrollboot nach oben und klemmt mir den rechten Fuß zwischen Tritt und Bordwand ein.

³ Eine Seemeile entspricht 1,852 Kilometer

■ Redakteur in Gefahr

Oben angelangt brennen meine Arme, der Fuß schmerzt und ich bin merklich außer Puste. Der Erste Offizier begrüßt uns und führt uns zum Kapitän. Jakob gleicht gerade Pässe und Seefahrtsbücher mit der Besatzungsliste ab, als Saskia einen Funkspruch von der Brücke empfängt. Die Bundesleitstelle Cuxhaven meldet, dass der Tanker möglicherweise gegen ein Handelsembargo verstoßen hat, und bittet deswegen um eingehende Überprüfung. Jakob lässt sich vom Kapitän die Ladungslisten und die Liste der letzten Häfen vorlegen – alles hat seine Ordnung und wir können zurück auf das Kontrollboot.

Der Seegang hat in der Zwischenzeit merklich zugenommen. Das Boot tanzt am Fuß der Lotsenleiter auf mehr als zwei Meter hohen Wellen. Ich gehe als Letzter auf die Leiter, zweifelnd, wie ich bei diesen Wellen wieder ins Boot kommen soll und sehe mich schon in der kalten Nordsee treiben. „Ein Überlebensanzug wäre jetzt eine tolle Sache“, denke ich bei mir, als ich hinter mir ein lautes „Jetzt!“ höre. Steffen und Jakob reißen mich von der Leiter nach unten ins Kontrollboot – geschafft!

Mein Bedarf an Abenteuer und Gefahr ist langsam gedeckt. Zum Glück ist heute Donnerstag, der sogenannte Seemannssonntag. Traditionell gibt es dann am Nachmittag Kaffee und Kuchen, was für mich nach einem entspannten Tagesausklang klingt.

Land in Sicht

Vorbei an den Ostfriesischen Inseln nehmen wir am Freitagmorgen Kurs auf Cuxhaven. Um 11:30 Uhr machen wir schließlich nach 531 Seemeilen – das entspricht der Strecke von Hannover nach Wien – im Hafen fest. Für mich endet damit eine spannende und lehrreiche Woche. Ich habe auf der „Bad Bramstedt“ viel über Seemannschaft, Nautik und Technik erfahren, aber auch über mich und meine ureigensten Ängste. Oft musste ich mich überwinden, aber immer waren helfende Hände und ermutigende Worte um mich.

An Bord der BP 24 arbeiten Menschen mit Herz und Verstand sowie einer schier unglaublichen Bandbreite an Fachwissen und Fähigkeiten. Sie sind Polizist, Seemann, Mechaniker, Sanitäter, Installateur, Elektroniker, Koch und Feuerwehrmann in einer Person. Es war ein schönes Gefühl, für einige Tage Teil dieser harmonischen Familie zu sein.

Ich bin froh, wieder an Land zu sein, werde mich aber immer wieder gerne an die wohl gefährlichste Woche meines Lebens erinnern!

Michael Moser

Die BP 24 „Bad Bramstedt“ auf hoher See

