Warum eine Seefahrt nicht immer lustig ist

SCHIFFFAHRT Sturm und Wellengang – mehrere Vorfälle zeigen: Die Deutsche Bucht ist ein tückisches Revier

VON HOLGER BLOEM



Da braut sich was zusammen über Helgoland: Eine Seefahrt zur Felseninsel in der Deutschen Bucht ist bei Wind nicht immer lustig. BILD: HOLGER BLOEM

HELGOLAND/DEUTSCHE BUCHT – „Es ist ganz selten einmal, dass wir in der Deutschen Bucht keinen Seegang haben", weiß Kapitän Tom Thomssen. Der Wangerländer war in den vergangenen fünf Jahren in der Saison fast täglich mit Passagieren zwischen Festland und der Felseninsel Helgoland unterwegs und kennt die Nordsee. „Und der macht es zu einem anspruchsvollen wie unberechenbaren Revier."

Das belegt nicht nur der Zusammenstoß der beiden Frachter „Polesie" und „Verity" vor rund drei Jahren in der Nähe von Helgoland, bei dem die „Verity" sank und fünf Seemänner mit in die Tiefe riss.

Unglück der „Polarstern"

Aber auch dieses Unglück, das mittlerweile fast 20 Jahre zurückliegt, ist in Erinnerung geblieben: Es ist der 4. August 2008. Die See in der Deutschen Bucht ist unruhig. Windstärke 6 bis 7 aus Nordwest. Die Wellen sind im Schnitt bis zu 3,20 Meter hoch. Die höchsten Brecher haben eine Höhe von mehr als fünf Metern. Mittendrin in diesem Getose: die „Polarstern".

Das damalige Hochgeschwindigkeitsschiff der Emder Reederei AG „Ems" ist auf dem Weg zurück von Helgoland zum Festland und eigentlich nur für Wellenhöhen von bis zu 2,50 Meter gebaut. Längst hat der Kapitän die Geschwindigkeit gedrosselt. An Bord sind 357 Passagiere und zehn Besatzungsmitglieder. Viele von ihnen haben offenbar wegen der starken Bewegung des Schiffs mit Übelkeit zu kämpfen, sind seekrank und müssen sich übergeben.

Heftige Wellen

„Das waren schon heftige Wellen, wir sind richtig geflogen, wie auf der Achterbahn", beschreiben Passagiere danach die Situation. Die Menschen hätten geschrien, der Kapitän per Lautsprecher aufgerufen, Ruhe zu bewahren und sitzen zu bleiben. Dann plötzlich ein lauter Knall. Glassplitter fliegen umher, Wasser schwappt durch die Kabine.

Die Wasserschutzpolizei wird später rekonstruieren, dass sich aufgrund des Welleneinschlags an der Steuerbordseite des Bugs eine Metallstrebe gelöst hatte und dann durch ein Panoramafenster geschlagen war. Nach Angaben der Ermittler werden 24 Fahrgäste verletzt, drei Reisende von ihnen schwer, ein Passagier war sogar in einem „kritischen Zustand" gewesen. Das Unglück hat Diskussionen über die Sicherheit in der Nordsee neu entfacht und die Schifffahrt zur berühmten Felseninsel verändert.

> „Ich habe schon viel Elend gesehen."
> **Tom Thomssen**

Vorsorglich in den Häfen

Auch in diesem Sommer gab es immer mal wieder heftige Stürme in der Deutschen Bucht, so etwa am 2. Juli. Doch da blieben die Schnellschiffe „Nordlicht II", „Halunder Jet" sowie der „Adler Cat" der Reedereien „Cassen Eils", „FRS-Reederei" und von „Adler Eils" vorsorglich in den Häfen. „Zu viel Wind", sagt Tom Thomssen. „Das Wetter ist in diesem Jahr zu durchwachsen." So sei der Juni gefühlt schon fast zu gut gewesen – und der Juli gefühlt leider zu schlecht! „Wenn sich der Nordwest-Wind einbrennt, dann bleibt er auch – und auch der Schwell", erklärt der 33-Jährige. „Dann hast du zwei, drei Tage, an denen du nicht fahren kannst, zumindest nicht mit den schnellen Katamaranen, die ungünstig durch die Dünung knallen."

Einsätze für die Schlepper

Auch die „Funny Girl" verkehrte nicht zwischen schleswig-holsteinischem Festland und Küste. Hier galt: Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste! Das Schiff hatte erst Mitte Juni für Schlagzeilen gesorgt, als rund fünf Kilometer vor Helgoland die Maschine den Geist aufgegeben hatte und manövrierunfähig in der Nordsee trieb – bei Windstärke 7 und bis zu drei Meter hohen Wellen. Diese Bedingungen machten ein direktes Einschleppen in den kleinen Hafen von Helgoland unmöglich. Stattdessen nahm der staatliche Bergungsschlepper „Nordic" das Schiff schließlich auf den Haken und schleppte es nach Cuxhaven.

„Funny Girl" mit Panne

Dies war nicht der erste Vorfall mit der „Funny Girl", das 1972 als letztes von drei annähernd baugleichen Schiffen von der Mützelfeldtwerft in Cuxhaven vom Stapel gelaufen war. Im Oktober 2024 erlitt das Schiff einen Stromausfall durch einen defekten Schaltschrank und trieb mit 250 Passagieren manövrierunfähig in der verhältnismäßig ruhigen Nordsee. Auch damals halfen Schlepper.

Und Anfang Juli brach der Katamaran „Nordlicht II" eine Fahrt vom schleswig-holsteinischen Büsum nach Helgoland ab. Ein Arbeitsschiff war nach Angaben der Polizei kurz zuvor im Hafen Büsum gegen die festgelegte Fähre gefahren. Nach einer Untersuchung gaben die Behörden für die anschließende Fahrt grünes Licht. Doch kurz nachdem der Katamaran den Hafen verlassen hatte, meldete der Kapitän Probleme mit dem Kühlwasser.

Anspruchsvolles Revier

Diese Vorfälle zeigen: Das Nordsee-Revier in der Deutschen Bucht ist durch seine vielfältigen Gezeiten, Strömungen und Wetterbedingungen anspruchsvoll. Dabei muss noch nicht einmal ein starker Wind wehen. Bei länger anhaltendem starken Wind aus nordwestlichen Richtungen baut sich in der Deutschen Bucht eine längere Windsee auf, die es gerade an Bord der schnellen Katamarane unangenehm machen kann.

Als Helgoland am 6. Juni sein 200-jähriges Seebad-Jubiläum feierte, wurden auf der „Nordlicht I" kurz nach dem Ablegen an der „Alten Liebe" in Cuxhaven fleißig Spucktüten verteilt – schade um das Frühstück, das gerade noch auf dem Kapitänsdeck gereicht worden war. Immerhin: Auf dem Weg nach Helgoland erklärte der Kapitän den Passagieren die Situation und entschuldigte sich für die Unannehmlichkeiten.

„Ich habe schon viel Elend gesehen", sagt auch Kapitän Tom Thomssen, der nach fünf Jahren im Helgoland-Verkehr nun von Bord geht und in den Lotsendienst wechselt. „Und leider habe auch ich viele Leute zum Spucken gebracht."

Dann geh' doch nach Roffhausen

EINZELHANDEL Discounter zeigt offenbar Interesse an Ansiedlung an Olympia-Kreuzung

VON OLIVER BRAUN



Die Fläche auf dem TCN-Gelände an der Olympia-Kreuzung soll bald ein Nahversorger bebauen. BILD: OLIVER BRAUN

ROFFHAUSEN – Nachdem der Lebensmittelmarkt REWE wegen fehlender Quadratmeter Verkaufsfläche sein Interesse am Standort Roffhausen verloren hatte, hat die Stadt und hat vor allem der in Middelsfähr beheimatete CDU-Ratsherr Maximilian Striegl nicht locker gelassen und „ein bisschen herumtelefoniert". Er hat andere Lebensmittelmärkte und Discounter als mögliche Investoren kontaktiert. „Versuch macht klug und mehr als ein Nein kann man sich nicht abholen", berichtete Striegl am Donnerstagabend im Rat, der erneut vor Ort in der Bürgerbegegnungsstätte Roffhausen tagte und dort unter anderem über die Bauleitplanung für die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes auf dem TCN-Gelände befand.

„Ein Nahversorger wertet die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger in Roffhausen und Middelsfähr kräftig auf", so Striegl. Er habe sich inzwischen vor Ort mit einem möglichen Investor getroffen, der sich auch mit der maximalen Verkaufsfläche von 1300 Quadratmetern anfreunden könne, so Striegl. Auch mit den wenigen im Ort verbliebenen lokalen Einzelhändlern habe er Gespräche geführt. Es sieht insgesamt ganz gut aus. Der Stadtrat, der in dieser Konstellation zum letzten Mal in der laufenden Wahlperiode zusammen trat, um politische Entscheidungen zu treffen – bei der finalen Sitzung Ende Oktober stehen ausschließlich Verabschiedungen und Ehrungen auf der Tagesordnung – hat nun planerisch alles entschieden, was zu entscheiden ist. Nun muss nur noch der Discounter Ja sagen.

Auch für Christian Berner (SPD), Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Bauen, ist die einstimmige Entscheidung im Rat „ein sehr guter Beschluss für die Bürger in Roffhausen und Middelsfähr". Der Einzelhandel in beiden benachbarten Ortsteilen sei sehr ausgedünnt. Es gebe nur noch einen Fleischer und einen Bäcker vor Ort. Ein neuer Nahversorger werde von allen willkommen geheißen, sagte Berner. Er habe nicht nachvollziehen können, weshalb die IHK Ende vergangenen Jahres das erste Ansiedlungsvorhaben abgelehnt hatte. Die Kammer hatte auf eine maximale Verkaufsfläche von 1300 Quadratmeter gepocht. Das war REWE zu wenig und somit wirtschaftlich zu klein.