

Ostfriesland Magazin

Bizarre
Skulpturen

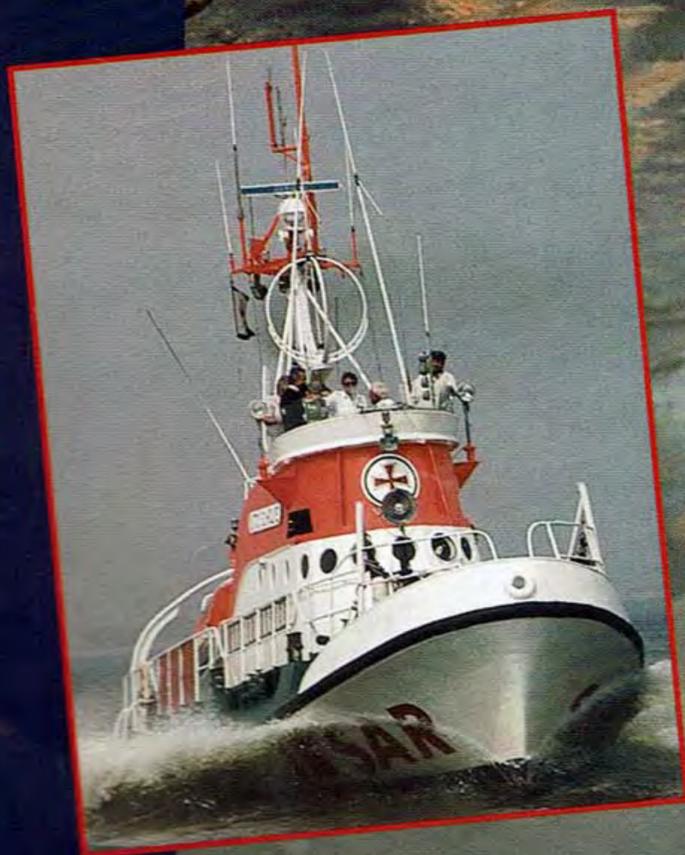
Erstarrte
Nordsee

im Watt

■ **Franz Radziwill:**
Porträt eines
streitbaren Künstlers

■ **Emsvertiefung:**
Wehe, wenn
die Fernwelle
kommt!

■ **In Seenot:**
Die Tragödie
auf der
„Alfried Krupp“



Revolution in der Medizin:
Ostfriesland: Heilerfolge mit
biomechanischer Stimulation

Der Unglücks-Rettungskreuzer
„Alfried Krupp“; zwei
Besatzungsmitglieder kehrten
nicht vom Einsatz zurück.

**Das neue Jahr
beginnt mit einer
Schreckens-
meldung. Ein
furchtbarer Sturm
wütet über die
Nordsee. Zwei
Seenotretter
bezahlen ihren
Einsatz mit dem
Leben. Sie
ertrinken, die
Rettung vor
Augen, im
Hubertgatt vor der
Insel Borkum in
den eiskalten
Fluten.
Was geschah
wirklich in der
Nacht zum
2. Januar?
Reinhard Former
schildert die
dramatischen
Ereignisse auf den
beteiligten
Rettungskreuzern
„Alfried Krupp“,
„Otto Schülke“
und „Die Gebrüder
Luden“.**



SOS - Die T

Sonntag, 1. Januar. Die Nacht von Neujahr auf Montag, spätabends. Den ganzen Tag über hatte die Familie um den brennenden Kamin gesessen, hatte die wohlige Wärme genossen, während es draußen naß und eisig stürmte. Jetzt aber schien sich der Sturm etwas gelegt zu haben. So nutzten die

Eheleute die Gelegenheit, sich nach all den Feierlichkeiten zum Jahreswechsel vor dem Schlafengehen noch ein wenig die Beine zu vertreten und frische Luft zu tanken.

Eine Stunde vor Mitternacht ist in Norden kaum noch jemand unterwegs. Von der Hauptstraße her hört man zwar hin und wieder ein Auto fahren, doch

um diese Zeit scheint die Stadt dem ersten Arbeitstag im neuen Jahr entgegenzuschlafen.

Ein seltsames Brausen läßt die beiden nächtlichen Spaziergänger aufhorchen. Zuerst glauben sie, in der Ferne ein dumpfes Maschinengeräusch ausmachen zu können. Oder ist es nur das Meeresrauschen? Sollte die Nordsee so aufgewühlt ge-

gen die Deiche peitschen, während den beiden Spaziergängern landeinwärts nur ein schwacher Wind entgegenbläst? Kaum zu glauben! So etwas haben sie in den vergangenen Jahren auf all ihren Spaziergängen bei Nacht und Nebel noch nicht erlebt. Das monotone Heulen begleitet sie auf ihrem Weg um die Nachbarhäuser, bis sie schließlich

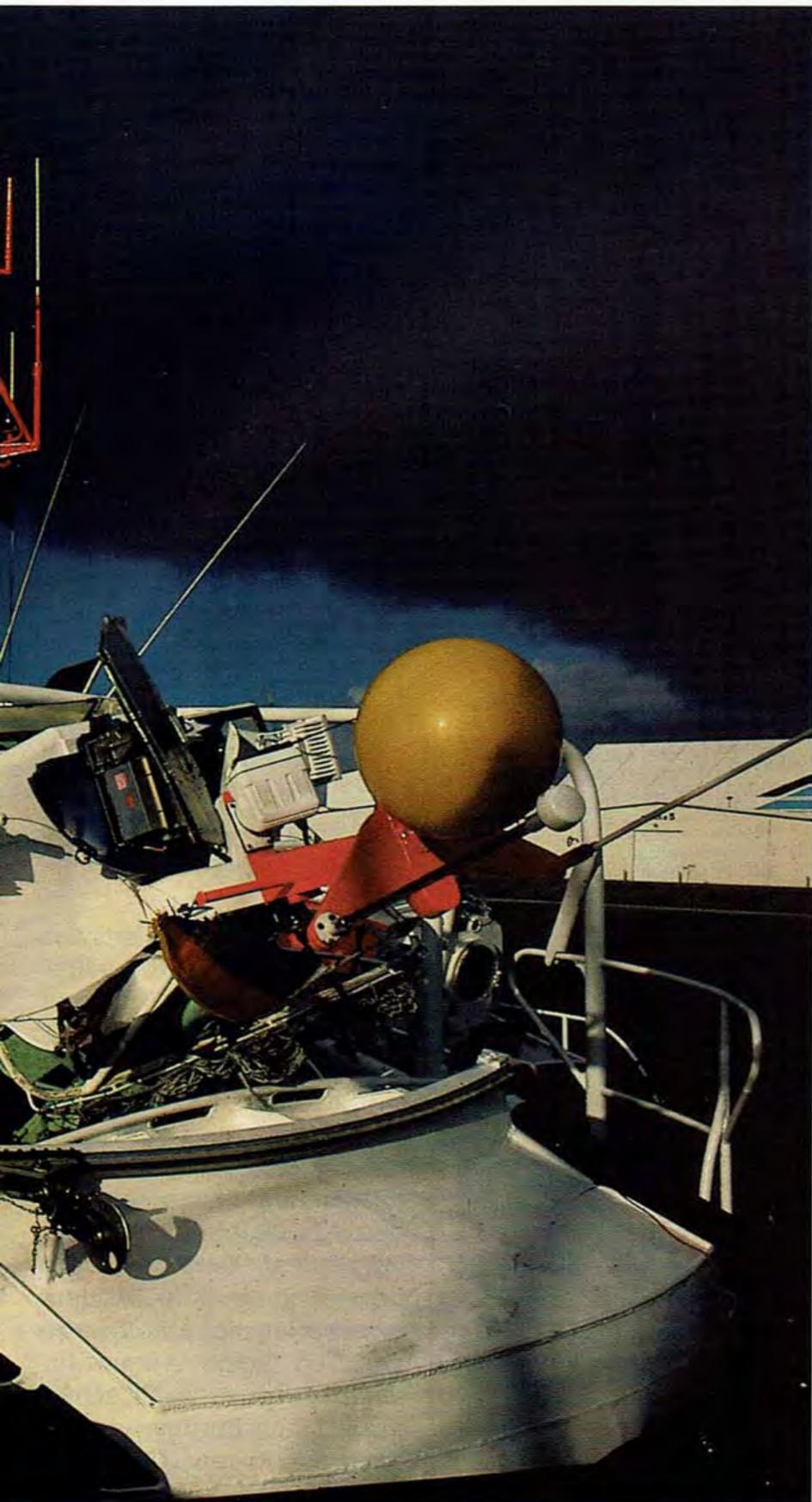


Foto: Specht

Magödie

um kurz vor zwölf wieder vor ihrer eigenen Haustür stehen. Im Dunkel hört sich der entfernte Sturm bedrohlich an.

Es ist Hochwasser. Gemessen werden um 23.26 Uhr, Höchststand, zwei Meter über Normal Null. Die Norddeicher Mole steht zu diesem Zeitpunkt bereits völlig unter Wasser. Polizeibeamte haben die Feuer-

wehr alarmiert. Sie trifft um 23.34 Uhr am Einsatzort ein und hilft den ebenfalls herbeigeeilten Abschleppunternehmen bei der Bergung mehrerer Personenwagen. Um 0.14 Uhr ist der Spuk vorüber.

Wovon auch die Feuerwehrmänner im Eifer des Gefechts nichts mitbekommen: auch im Norderneyer Hafen, gerade einmal acht

Kilometer vom Festland entfernt, geht es heiß her. Die bis dahin ruhenden 830 Pferdestärken des dort stationierten Seenotrettungskreuzers „Otto Schülke“ setzen sich mit Macht Richtung Borkum in Bewegung. Alles andere als ein alltäglicher Einsatz für die Crew von Vormann Peter Saß. Der Auftrag läßt die Mannschaft zunächst erschauern: Vier ihrer engsten Arbeitskollegen von der „Alfried Krupp“ sind in den haushohen Wellen eines Orkans in Lebensgefahr geraten. In Holland hatte man zuletzt gegen 23 Uhr ein verstümmeltes „Mayday, Mayday“ empfangen. Dann war der Funkkontakt abgebrochen.

Die Männer von der „Schülke“ haben jetzt keine Zeit, sich das Schlimmste auszumalen. Für sie beginnt ein Rennen gegen die Zeit. Sie müssen so schnell wie möglich den letzten Standort der „Krupp“, rund 15 Seemeilen (27 Kilometer) nordwestlich von Borkum, erreichen.

Der gleichzeitig von Helgoland aufgestiegene Marine-Hubschrauber sichtet den 27,5 Meter langen Rettungskreuzer, manövrierfähig und mit voller Beleuchtung, als erster gegen 23.50 Uhr inmitten einer aufgepeitschten See. Von der „Krupp“ werden Leuchtsignale abgefeuert.

Zwei Seenotretter vermißt

Es ist sieben Uhr morgens, als das Norder Ehepaar beim Frühstück wie gewohnt die ersten Radionachrichten hört. Das erklärt alles. Ein heftiger Sturm ist in der Nacht über die Nordsee gefegt. Zwei Seenotretter der in Borkum stationierten „Alfried Krupp“ werden vermißt. Verschollen sind der 51jährige Maschinist Theo Fischer aus Ditzum (Rheiderland) und sein Kollege, Kapitän und Vormann Bernhard Ewald Gruben, 53 Jahre alt, aus Neuharlingersiel.

Wer es nicht weiß: für einen Gruben ist der Beruf stets mehr als nur die Erfüllung eines Jobs. In der Familie ist man der Deutschen Gesellschaft zur Rettung

ALFRIED KRUPP

stationiert im Borkumer Hafen



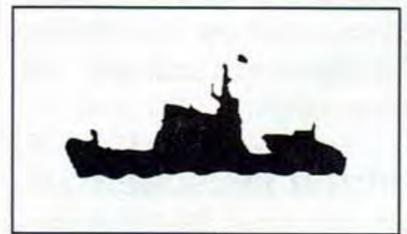
Länge 27,5 m, Breite 6,53 m, Tiefgang 1,65 m; ausgerüstet mit: 3 Propellern 781 - 1632 - 781 = 3194 PS, Funk, Echolot, Radar, Funkpeiler, GPS, Decca, Homing, Selbststeueranlage, Videoplotter, Fremdenanlage, Hospital, Feuerlöschanlage
Geschwindigkeit: 24 Knoten, entspricht 44,5 km/h

Tochterboot „Glückauf“:

Länge 7,50 m, Breite 2,50 m, Tiefgang 0,75 m; 165 PS, 17 kn

OTTO SCHÜLKE

stationiert auf Norderney



Länge 18,90 m, Breite 4,30 m, Tiefgang 1,40 m; ausgerüstet mit: 1 Propeller 830 PS, Funk, Echolot, Radar, Funkpeiler, GPS, Decca, Kreiselkompaß, Selbststeuer-, Feuerlösch- und Fremdenanlage
Geschwindigkeit: 16 Knoten, entspricht 30 km/h

Tochterboot:

„Johann Fidi“:
Länge 5,50 m, Tiefgang 0,5 m, 54 PS, 8 kn

„Insgesamt hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) 55 Rettungseinheiten im Einsatz (vergleiche auch Karte vom Einsatzgebiet). Damit zählt die Rettungsflotte zu den modernsten und leistungsfähigen der Welt. Trotz aller Technik: Im Mittelpunkt steht nach wie vor der Mensch. Wichtigste Voraussetzung bleibt die ständige Bereitschaft erfahrener Rettungsmänner zum selbstlosen, aufopferungsvollen Einsatz.“

(Auszug aus dem Jahrbuch 1994 der DGzRS)



Der Rettungskreuzer „Alfried Krupp“ in ruhigeren Tagen in seinem Heimathafen Borkum.

Schiffbrüchiger (DGzRS) immer schon eng verbunden gewesen. Vater, Bruder Wolfgang und andere Verwandte fahren seit langer Zeit ehrenamtlich auf Rettungsbooten.

Fragen zwischen Angst und Hoffnung

Was hat sich in dieser Winternacht zum 2. Januar 1995 auf den Rettungskreuzern „Otto Schülke“ und „Alfried Krupp“ wirklich zugetragen? Wie konnte dieses furchtbare Unglück nur passieren, wo es sich doch um erfahrene Männer, um echte Profis auf unkenterbar geltenden Schiffen handelte? Besteht für die Vermißten überhaupt eine Überlebenschance in der sieben Grad eisigen Nordsee? Oder sind sie längst ertrunken? Bange Fragen, die an diesem Montag morgen an vielen Frühstückstischen in Ostfriesland gestellt werden.

Betroffenheit allenthalben. In den Wohnorten der beiden vermißten Seeleute gibt es an diesem Tag nur ein Thema. Aber nicht nur dort. Auch auf Norderney und Borkum, den Heimathäfen der beiden Seenotkreuzer, fragen sich die Menschen gegenseitig nach den neusten Nachrichten über das Unglück. In den Büros der Reedereien wird speku-



Umgeknickt wie Streichhölzer sind der Mast und die übrigen Aufbauten beim Durchkentern. Auch unter Deck sind umfangreiche Reparaturen an der „Krupp“ notwendig.

liert, Personal und Fahrgäste auf den Inselfähren und Besatzungen der hiesigen Kutterflotte – sie alle mutmaßen nach der Unglücksursache, klammern sich an den letzten Funken Hoffnung. Doch von Stunde zu Stunde schwindet diese Hoffnung, die beiden doch noch lebend wiederzusehen.

Nach und nach werden weitere Einzelheiten bekannt. Bernhard Gruben hatte es kommen sehen: bereits am Sonntag nachmittag teilte der diensthabende Vormann auf der „Krupp“ der Emdener Zeitung mit: „Es braut sich vor Holland mächtig was zusammen. Wir wissen aber noch nicht, ob wir raus müssen.“

Die Krupp mußte raus, denn vor der niederländischen Küste tobte ein Sturm mit Windgeschwindigkeiten von über 100 Stundenkilometern. Darin geriet auch die „Linito“, ein norwegischer Frachter, nordwestlich der niederländischen Watteninsel Texel in Seenot.

Verhängnisvoller Einsatz

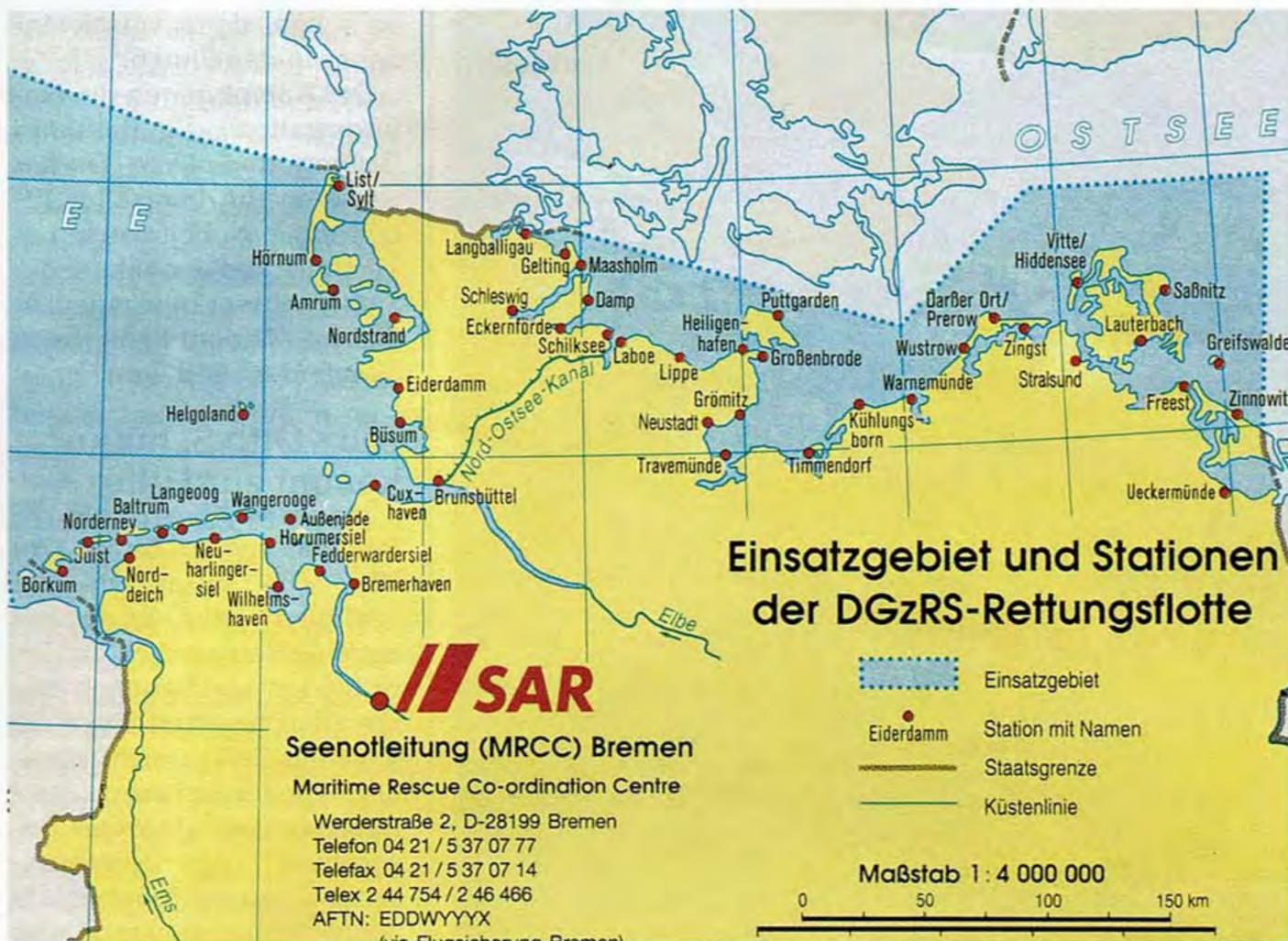
Weil die Ladung bei dem schweren Seegang verrutscht war, wollte eine niederländische Rettungsmannschaft die fünfköpfige Frachtercrew von Bord des Havaristen holen. Das übernahm, ehe das Schiff nach schwerer Schlagseite sank,

ein schwedischer Frachter. Dennoch wird diese Rettungsfahrt dem 47jährigen Seenothelfer Hans Westenberg zum Verhängnis. Er stürzt vom niederländischen Seenotkreuzer „Die Gebrüder Luden“, kämpft in den eisigen Fluten um sein Leben. Zweieinhalb Stunden lang sieht der Holländer dem Tod in die Augen. „Aber Gott sei Dank hatte der Tod keine Augen für mich!“ sagt er nach seiner glücklichen Rettung, zu der auch die „Krupp“-Crew von Borkum aus aufgebrochen war. Sie drehte allerdings wieder um, als sie über Funk von der erlösenden Nachricht erfuhr.

„Schlimmste Tour meines Lebens“

Eine unvergeßliche und furchtbare Neujahrsnacht auf der Nordsee erleben auch 16 Arbeiter einer Ölplattform, die die Firma Shell vor der englischen Ostküste betreibt. Alle Mitarbeiter müssen evakuiert werden, weil der Sturm ein Standbein der Plattform beschädigt hat.

Mit 45stündiger Verspätung erreicht die dänische Fähre „Dana Anglia“ am Dienstag morgen ihren Zielhafen Esbjerg an der Westküste Jütlands. Sie ist fahrplanmäßig am Silve-



2259 Einsätze in einem Jahr

Im Jahr 1993 wurde die Rettungsflotte der DGzRS 2259 mal zur Hilfe gerufen. Dabei retteten die Besatzungen in ihrem Einsatzgebiet Nord- und Ostsee:

- 211 Menschen aus Seenot
- 1407 Personen aus Gefahren.
- 508 Kranke und Verletzte mußten von Schiffen, Inseln oder Halligen zum Festland transportiert werden.
- 66 mal wurden Schiffe und Boote vor Totalverlust bewahrt.
- 874 Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art wurden erbracht.

Darüber hinaus war die Seenotleitstelle in Bremen in 367 Seenotfällen außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs unterstützend oder initiativ tätig.

Die Besatzungen legten mit ihren Seenotrettungskreuzern 1993 70267 Seemeilen = 130000 Kilometer zurück. Seit Gründung der Gesellschaft im Jahre 1865 wurden 56359 Menschen vor dem nassen Tod gerettet. (Alle Angaben aus der aktuellen Statistik der DGzRS)

sterabend mit 647 Passagieren an Bord vom englischen Harwich ausgelaufen. Zwei Tage und Nächte muß der Kapitän des 19 000 Bruttoregistertonnen-Giganten beidrehen und den Nordseestürmen trotzen. Für ihn ist es „die schlimmste Tour meines Lebens“, wahrscheinlich aber auch für die meisten, größtenteils schwer seekranken Mitreisenden.

Glückliche Rettung

Zurück zu Hans Westenberg: Vom „Glück im Unglück“ mag er am Tag nach seiner Rettung nichts wissen. Er ist viel zu schockiert vom Schicksal seiner beiden deutschen Kollegen, die ihm zur Hilfe geeilt waren und schließlich auf der Rückfahrt selbst über Bord gespült wurden.

Westenbergs wärmespender, wasserundurchlässiger Thermo-Overall aus Neopren, auch Überlebens-

Seenotkreuzer sind an der gesamten Nord- und Ostseeküste im Einsatz. Allein in Ostfriesland werden acht Stationen unterhalten.

anzug genannt, hat ihm wahrscheinlich das Leben gerettet. Ein Pilot ortete ein daran befestigtes Blitzlicht und fischte den Verunglückten wieder aus der mörderischen See.

Journalisten des „De Telegraaf“ schildert der Niederländer noch im Krankenhaus von Leeuwarden, wie er an der Reling plötzlich von einer Welle unter Wasser geschleudert wurde. Als er nach einer Weile wieder auftaucht, schnappt er erstmal nach Luft. Dann aktiviert er seine Schwimmweste und schaltet das Blitzlicht ein – in der Dunkelheit die einzige Chance, doch noch gesehen zu werden. Einziger Orientierungspunkt ist für ihn der Leuchtturm von Schiermonnikoog.

„Die ganze Zeit habe ich versucht, das Ding im Auge zu behalten. Dadurch fühlte ich mich nicht so allein.“

Hans Westenberg kämpft verbissen gegen den nassen Tod. Als man ihn findet, ist das Drama noch lange nicht vorbei. Er bricht sich das Handgelenk, als er sich an einem einfachen Drahtseil – das eigentliche Rettungsseil ist verlorengegangen – bis ins Innere des Hubschraubers emporhängelt. Erst jetzt ist die Odyssee für ihn vorüber.

Ein Kampf ums Überleben beginnt

Doch für die Männer der „Alfried Krupp“ ist der Kampf auf Leben und Tod noch nicht zu Ende, der sichere Borkumer Hafen noch lange nicht in Sicht.

Als die „Otto Schülke“ auftaucht, sind Vormann Gruben und Maschinist Fischer bereits vom Deck gewaschen. Auch ihre beiden

Kollegen unter Deck, die Seenotbootsmänner Bernhard Runde, 45, und Diederich Vehn, 37, sind in Angst und Schrecken darüber, wie sie dieser Hölle entrinnen können.

Die Tragödie beginnt um 22.14 Uhr

Die Tragödie hatte bereits um 22.14 Uhr begonnen. Vormann Gruben befindet sich angeschnallt auf der Backbordseite im oberen Fahrstand. Neben ihm steht als Ersatzmann und Ausguck Maschinist Fischer. Ei-

ner der beiden anderen Kollegen befindet sich verletzt unter Deck, der vierte Kollege hat im unteren Fahrstand mit der Navigation alle Hände voll zu tun. Als Fischer den Zustand im Maschinenraum kontrollieren will, wird der Kreuzer von mehreren gewaltigen Grundseen* getroffen. Das Schiff wird in diesem Augenblick von den Wellen aus dem Kurs gedreht, überrollt und kentert durch*. Mit geballter Wucht schleudert die „Krupp“ herum. Für Sekunden schwimmt das 27-Meter-Schiff kieloben. Teile der Aufbauten und der Ausrüstung reißen aus der Verankerung, bohren sich tief in die Decke. Als es sich nach dem harten Schlag wieder aufrichtet, ist Theo Fischer nicht mehr an seinem Platz. Er ist von Bord gerissen. Nur Vormann Bernhard Gruben hat die Durchkenterung, wenn auch verletzt, überstanden. Sein Kollege im unteren Fahrstand hat sich den Fuß gebrochen.

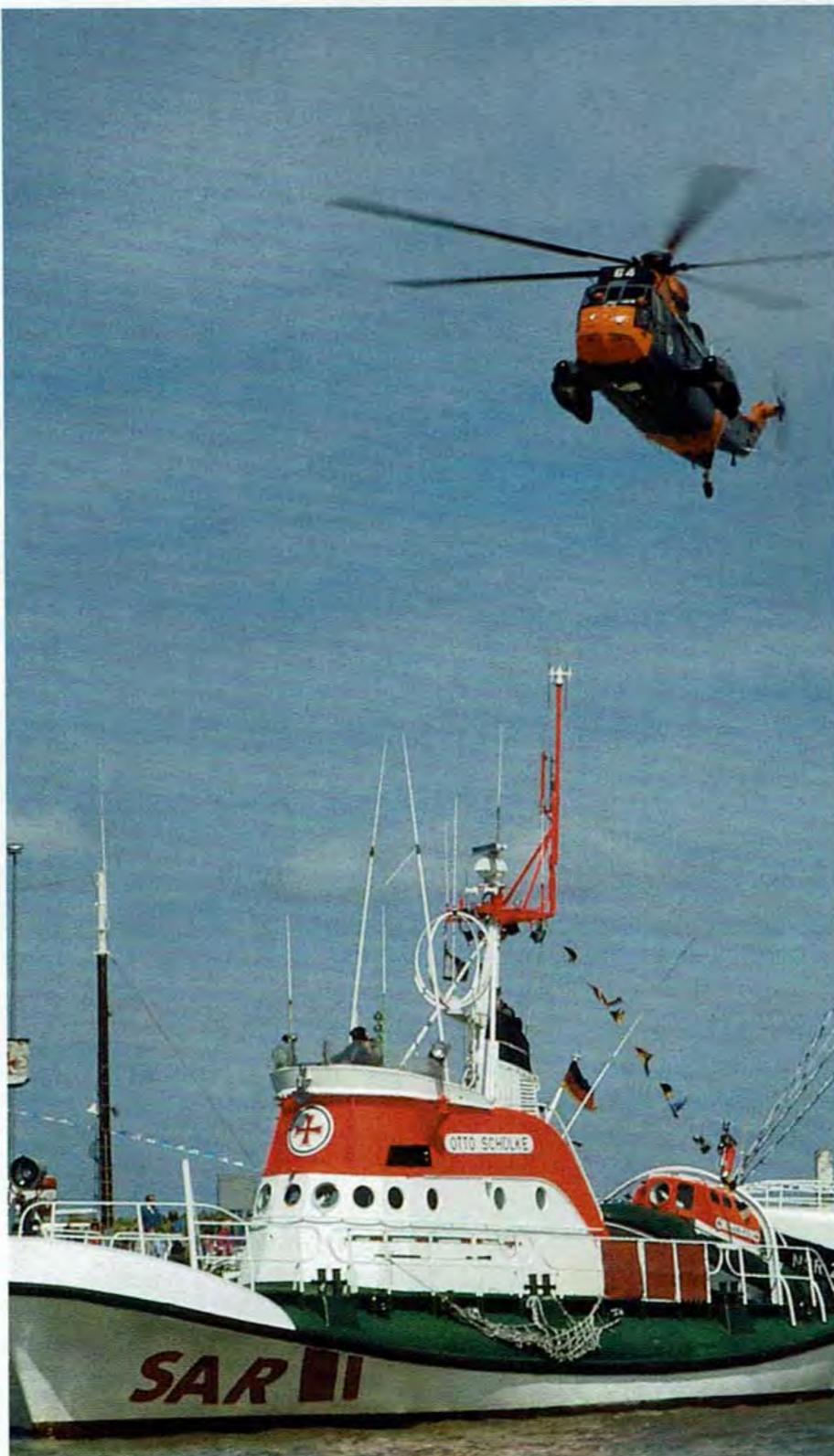
Zwei Scheiben sind eingeschlagen. Wasser dringt ein, elektrische Geräte sind beschädigt. Auch die beiden Seitenmotoren fallen aus. Sie haben sich wegen Überdrehung und Öldruckmangels automatisch abgestellt. Damit ist das Schiff ohne Antrieb, manövrierunfähig und ohne Stromversorgung.

Die Reling ist niedergedrückt, der obere Fahrstand schwer beschädigt, der Mast ist abgeknickt. Es gelingt nur noch über ein Funkgerät, „Mayday, Mayday“ abzusetzen. Es wird in Holland aufgefangen. Dann fällt auch der letzte Kontakt zur Außenwelt aus. Die Besatzung der „Alfried Krupp“ schießt Notsignale.

Die Retter kennen das Restrisiko

Warum um alles in der Welt haben die Männer ihren Kreuzer nicht nur von innen her gesteuert? Die Antwort ist simpel: Weil es gängige Praxis ist und bei diesen Wasserlawinen einfach absolut notwendig, um die sturmgetriebenen Wellen halbwegs aussteuern zu können. Zweifelsohne eine Meisterleistung, wie kom-

Foto: Stromann



Rettingsübung vor Norddeich: Was für Tausende von Zuschauern im Sommer ein außergewöhnliches Ferienspektakel ist, wird für die Männer auf den Rettungskreuzern immer wieder bittere Realität.

petente Seemänner hinterher übereinstimmend bestätigen. Andernfalls behindere aufpeitschende Gischt die Sicht der Steuerleute. Auch das berge, wie erfahrene Seenotretter wissen, größte Gefahren in sich. Gruben und Fischer kannten das nie auszuschaltende Restrisiko, das sie in dieser Nacht eingingen.

Ein Hubschrauber sichtet den Havaristen gegen 23.50 Uhr. Es beginnen erste Bergungsversuche. Zwei der „Krupp“-Männer klammern sich, gesichert, am Aufbau

des Kreuzers. Vormann Gruben hält sich in der Mitte des Vorschiffs an einem Sicherheitstau fest, um das Windenseil des Hubschraubers zu greifen. Doch das mißlingt trotz mehrerer Versuche. Die See ist zu aufgewühlt, das Schiff schlägt von kräftigen Rollbewegungen hin und her, hat bis zu 100 Grad Schlagseite. Das Deck steht vollständig unter Wasser. Windstärke 11, den Hubschrauber über ihren Köpfen, hangeln die drei Männer, vorschriftsmäßig an Laufschiene angehängt, zurück in die relative Sicherheit des Deckshauses. Aber nur zwei von ihnen gelingt dies. Gruben wird von einer weiteren Welle von Bord in die Tiefe gerissen. Sein Blinklicht an der Rettungsweste ist nur noch kurz

zu sehen, dann verschwindet es in den Fluten.

Der Kampf gegen die Naturgewalten – Bernhard Gruben und Theo Fischer verlieren ihn trotz aller Erfahrung, hochmoderner Technik und eingehaltener Sicherheitsvorkehrungen. In diesem Moment kann ihnen niemand mehr helfen.

Die „Otto Schülke“ kommt zur Hilfe

Stunden später. Es ist 2.30 Uhr. Die Besatzung der „Schülke“ muß jetzt alles auf eine Karte setzen, um ihre beiden verbliebenen Kameraden zu retten. Etwa zur gleichen Zeit erreicht auch der niederländische Rettungskreuzer „Jan van Engelenburg“ das Unglücksschiff. Einer der Männer faßt allen Mut zusammen und wechselt über zur „Krupp“. Dort findet er die beiden angeleiteten Decksleute verletzt und unter schwerem Schock vor. Das Schiff läßt sich nicht mehr manövrieren, so daß die „Otto Schülke“ es noch in der Nacht in den niederländischen Hafen Eemshaven schleppt. Die beiden Besatzungsmitglieder werden ins Borromäus-Hospital von Leer eingeliefert.

250 Quadratmeilen werden durchpflügt

Mit der Suche nach den vermißten Männern wird umgehend begonnen. Am nächsten Morgen wird das Suchgebiet auf 250 Quadratseemeilen abgesteckt. Im Einsatz ist wiederum die „Schülke“, doch beteiligen sich zahlreiche weitere Schiffe der DGzRS, des Zolls, Bundesgrenzschutzes sowie Helikopter. Inzwischen sinken die Überlebenschancen der Männer rapide gen Null. Keine Hoffnung mehr. Es ist fürchterlich!

Fischer und Seeleute aus Neuharlingersiel und Accumersiel steuern am folgenden Tag ihre Kutter, darunter die „Seestern“, auf der Gruben lange gefahren ist, ins Suchgebiet. Aber auch sie müssen ihren Einsatz bei Einbruch der Dunkelheit ergebnislos abbrechen.

Anfangs ist nicht klar, ob Gruben und Fischer überhaupt ihre Überlebens-Anzüge angezogen hatten. Falls nicht, hätte das nach wenigen Minuten den sicheren Tod im sieben Grad eisigen Meer bedeutet. Mit dem Neopren-Anzug allerdings können sie theoretisch bis zwölf Stunden im kalten Wasser treiben – vorausgesetzt, sie sind nicht verletzt.

Trauer und Flaggen auf halbmast

Der Niederländer Hans Westenberg ist schwer ins Grübeln geraten. Ihm ist praktisch ein zweites Leben geschenkt worden. Auf die Frage, ob er sich noch einmal bei Sturm auf die Nordsee hinaus wagt, antwortet er, daß er das wohl erst zu Hause besprechen müsse. Trauer und Mitgefühl für die Hinterbliebenen: Bremens Bürgermeister Klaus Wedemeier kondoliert in einem Telegramm. Flaggen bei der DGzRS, und nicht nur dort, wehen auf halbmast.

Die Nachrichtensendungen verbreiten am Abend des 4. Januar die Meldung, daß die Suche nach den Vermißten eingestellt ist.

Die Namen der beiden vermißten Seeleute, Theo Fischer und Bernhard Gruben, werden nicht in Vergessenheit geraten. Es wird der Tag kommen, an dem neue Seenotkreuzer ihre Namen tragen. Bestehen bleibt für die Zukunft auch ihr Vermächtnis, unter Aufopferung des eigenen Lebens den Kampf gegen Sturm und Wellen aufzunehmen, um Leben zu retten.

Erklärungen*:

Mayday = internationales Notsignal im Funksprechverkehr; vergleichbar mit SOS; beansprucht sofortige Funkstille auf der betreffenden Frequenz

Grundseen = Grundseen entstehen vornehmlich in flacheren Gewässern durch Sturm verursachte hohe Wellen. Sie können bis zu 15 Meter hoch werden und eine Wucht erzeugen, die sogar große Schiffe in die Tiefe drückt. Vergleichbar sind Grundseen mit einer Brandung am Strand, jedoch um ein Vielfaches gewaltiger. Sie sind nicht berechenbar, weil sie erst in der Endphase ihre immense Kraft entfalten. Auch erfahrene Seeleute können Grundseen nur schwer vorhersagen und kalkulieren.

durchkentern = das Schiff dreht sich

Windstärke 11. Es war in den letzten Tagen des November. Da hing am Signalmast der Seenotfunkstelle Borkum in den frühen Morgenstunden der schwarze Kegel mit der Spitze nach oben. Daneben wehte die rote Warnflagge. Das bedeutete: Sturm aus

verstanden hat. Dann ruft er seine Rettungsmänner an. Der Weg zum Hafen ist weit, und der Vormann weiß, wie schnell ein Dampfer auseinanderbricht, wenn er erst einmal richtig im Sande festsetzt.

Bald darauf treffen die beiden ersten Rettungsmän-

Drei Mann retten 13

Eine Geschichte von F. J. Müller, nach Berichten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, erschienen im „Ostfriesischen Lesebuch“. Das beschriebene Unglück ereignete sich am 28. November 1951.

Nordwest, Windstärke 9, rechtsdrehend. Und gegen Mittag steigerte sich der Sturm bis zu Windstärke 11.

In der Seenotfunkstelle sitzen die Funker mit größter Aufmerksamkeit vor ihren Apparaten. Jeden Augenblick kann der Notruf eines Schiffes eintreffen. Da läuft gegen 18 Uhr der Notruf eines Dampfers ein: SOS SOS SOS. Hinter dem Notsignal folgen Name und Standort des Schiffes.

Ruhig notiert der Funker die Angaben. Dann tritt er zu der großen Seekarte und bezeichnet den Standort des Schiffes. Danach ruft er den Vormann des Rettungsbootes an.

Vormann Eilers nimmt den Hörer ab und meldet sich. Bei dem schweren Unwetter hat er schon den ganzen Tag damit gerechnet, daß irgendein Schiff seine Hilfe braucht. „Hier Seenotfunkstelle Borkum“, tönt es aus dem Apparat, „habe soeben vom englischen Dampfer „TEESWOOD“ SOS aufgenommen. Bittet dringend um Rettungsboot und Bergungsschlepper. Ist ein bis zwei Meilen westlich der Leuchttonne ‚Möwensteert-Nord‘ auf Grund gelaufen.“ Eilers wiederholt dem Funker die Meldung, zum Zeichen, daß er alles

ner ein. Es sind Folkert Meeuw und Christian Müller.

Der Wagen steht mit laufendem Motor bereit. Sie steigen ein und brausen ab. Wie oft hat der Fahrer die Rettungsmänner schon bei solchem Wetter zu ihrem Boot gebracht! Er weiß, daß es auf jede Minute ankommt. 60, 70, 80 Kilometer zeigt der Geschwindigkeitsmesser. Regen und Sand prasseln gegen die Windschutzscheibe. Endlich blinken Lichter aus der Finsternis, rot, gelb, grün. Ein Kran wird sichtbar. Masten tauchen auf. Der Wagen stoppt. Sie springen hinaus und stürmen zum Boot.

Bereits 25 Minuten nach Eintreffen des SOS-Rufes verläßt das Rettungsboot „BORKUM“ mit nur drei Mann Besatzung den Hafen. Als es aus dem Schutz des Leitdammes herauskommt, überschüttet die tobende See das Boot immer von neuem mit ihren eisigkalten Güssen.

Breitbeinig, mit zusammengekniffenen Augen, steht der Vormann auf seinem Kommandoturm hinter dem Ruder. Er weiß, auf den alten Meeuw und den jungen Müller kann er sich auch in der schlimmsten Lage verlassen.

Gegen 19 Uhr, etwa eine halbe Stunde nach dem Auslaufen, sieht der Vormann des Rettungsbootes in der Ferne einen bläulichen Lichtschein. Das ist das Feuer der Fackeln, die sie auf dem Dampfer abbrennen, um dem Rettungsboot den Weg zu zeigen. – Noch eine halbe Stunde lang kämpft das Boot mit ruhig und gleichmäßig dröhnenden Motoren gegen Sturm und Flutstrom an, bis es endlich in der Nähe der Unglücksstelle eintrifft.

Höchste Not. Die Mannschaft der „TEESWOOD“ hat Schwimmwesten angelegt und sich auf der Kommandobrücke versammelt. Im Licht des starken Scheinwerfers, den der Bergungsschlepper „SEEFALKE“ auf das gestrandete Schiff gerichtet hat, beobachtet der englische Kapitän voll Sorge das Deck seines Schiffes.

Da! Was war das? Ein dumpfer Knall! Wie ein Kanonenschuß! Einmal – zweimal! Und hinterher Krachen und Knirschen! – Mit Entsetzen sehen die Männer auf der Brücke, wie plötzlich ein Riß quer über das Deck läuft. Und dieser Riß wird zusehends breiter. „Alles runter aufs Vorschiff!“ brüllt der Kapitän. „Schnell! Schnell!“

Da poltern die Männer die Niedergänge hinab, springen über den dunklen Spalt, in den das Wasser hinabrauscht, und stehen dann atemlos und keuchend auf dem Vorschiff. Halb erstarrt vor Kälte, mit steifgefrorenem Zeug, drängen sie sich eng aneinander. Hilflos müssen sie zusehen, wie ihr Schiff immer mehr auseinanderbricht und immer tiefer im Sand versinkt.

Hilfe im letzten Augenblick

„Rettungsboot in Sicht!“ schreit da plötzlich einer der Männer und weist auf einen kleinen Scheinwerfer, der langsam näherkommt. „Wahrhaftig, sie sind doch noch gekommen!“ murmelt der Kapitän. „Gott sei Dank!“

(auszugsweiser Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Verlages Gerhard Rautenberg, Leer)