Schiffsunglück

Funkstille im Sturm

Seenot-Rettungskreuzer sind unsinkbar. Warum fanden dennoch, bei dem Desaster der „Alfried Krupp“, zwei Männer den Tod?

Es war eine höllische Sturmflutnacht mit Windstärke 11, letzte Woche nach dem verregneten Neujahrstag.

Auf der England-Fähre „Hamburg“, unterwegs nach Harwich, krochen seekranke Passagiere auf allen vieren. Notrufe bedrängter Schiffe schwirrten kreuz und quer, nahe der niederländischen Insel Texel sank ein norwegischer Frachter (alle Seelen an Bord wurden gerettet). 15 Seemeilen westlich der Insel Borkum gerieten vier deutsche Seenotretter selbst in Seenot – sie mußten um ihr Leben kämpfen.

Mit ihrem unsinkbaren, 27,5 Meter langen Rettungskreuzer „Alfried Krupp“ (3194 PS) waren sie ausgefahren, fremdes Leben zu retten. Um 22.14 Uhr, das Schiff kreuzte im Seegebiet Hubertgatt, riß der Funksprechverkehr zur Einsatzzentrale ab. Sechs Minuten später war noch ein per Hilfsfunkgerät abgesetzter Notruf („Mayday, Mayday“) zu hören, dann herrschte Funkstille im heulenden Sturm. „Da wußten wir“, so Bernd Anders, Geschäftsführer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, „daß ganz Schlimmes passiert sein mußte.“

Passiert war das Schlimmste, was Seeleute sich ausdenken mögen: Das Schiff war von einer Grundsee erfaßt worden, einer unvorhersehbaren, unbeherrschbaren Wasserlawine, die durch das Auflaufen sturmgetriebener Wellen aus tiefem Wasser auf flachen Küstengrund entsteht (siehe Grafik).

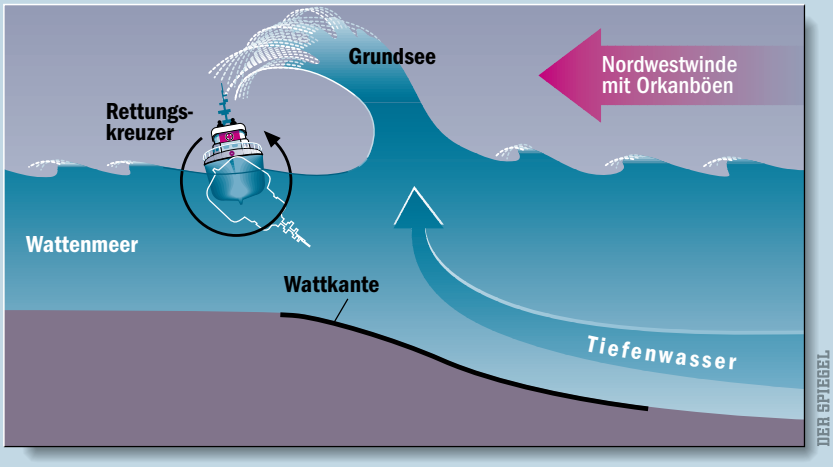
Mit Urgewalt, so rekonstruierten Experten, war die haushohe Wasserwand über dem Kreuzer zusammengestürzt und hatte ihn um seine Längsachse rollen („durchkentern“) lassen.

Das Schiff, das eine „selbstaufrichtende Konstruktion“ aufweist, hatte zwar laut Anders „funktioniert, wie erwartet“: Der mit doppelter Alu-Haut gebaute Rettungskreuzer drehte sich – schwer beschädigt – auf ebenen Kiel zurück. Doch zwei der vier an Bord befindlichen Retter wurden nacheinander von der tobenden See mitgerissen.

Vormann Bernhard Gruben, 53, Kapitän des Kreuzers, und Maschinist

Woge am Watt

Wie der Rettungskreuzer „Alfried Krupp“ verunglückte (schematische Darstellung)



Wenn bei einer Sturmflut die aus tiefem Wasser heranbrausenden Wogen in flachere Seegebiete, etwa ins Wattenmeer oder in Untiefen, gelangen, können sich die Wassermassen bis zu 15 Meter hoch auftürmen. Im Hubertgatt bei Borkum war dies in der Nacht zum 2. Januar an der Wattkante der Fall. Die niederbrechende Grundsee ließ den Rettungskreuzer „Alfried Krupp“ einmal um seine Längsachse rollen.

Theo Fischer, 51, hatten weniger Glück als jener niederländische Seenotbootsmann, um dessentwillen sie losgefahren waren. Über zweieinhalb Stunden lag der über Bord geratene Retter im sieben Grad kalten Wasser, einigermaßen geschützt durch seinen Überlebens-Overall; dann hievte ihn eine durch das Blinklicht der Schwimmweste aufmerksam gewordene Hubschrauberbesatzung an Bord.

Drei Tage lang durchpflügten andere Rettungskreuzer die See auf der Suche nach den verschwundenen Deutschen – vergebens. Erst am Donnerstag letzter Woche, vier Tage nach dem Unglück, ergab sich aus den protokollierten Aussagen der überlebenden Seenotbootsmänner Bernhard Runde, 45, und Diederich Vehn, 37, die lange unter Schock gestanden hatten, ein genauerer Überblick über den Verlauf. Demnach kam das Unheil in zwei Etappen über die vier Retter, die allesamt Thermo-Anzüge und Schwimmwesten trugen und vorschriftsmäßig an die Laufschienen ihres Schiffes angeschnallt waren.

Als die Grundsee das Schiff unter Wasser zwang, steuerte Vormann Gruben den Kreuzer vom offenen oberen Fahrstand aus, neben ihm stand als Ausguck der Maschinist Fischer. Rettungsmann Vehn besorgte im unteren Fahrstand, wo sich auch Runde aufhielt, die Navigation. Für einen Kontrollgang zur Maschine hatte sich Fischer kurz losgeschnallt – das wurde ihm zum Verhängnis.

Aus der Grundsee wieder aufgetaucht, entdeckten die Männer, daß ihr Maschinist verschwunden war. Vormann Gruben war verletzt, Vehn hatte den Fuß gebrochen. Das Schiff, nun manövrierunfähig wegen der beim Durchkentern ausgefallenen Maschinen, hatte schwere Schäden: Mast zerdrückt, Wassereinbruch, Kommunikationsmittel lahmgelegt. Entsetzt sahen die drei Überlebenden, wie sich in der Messe Teile der Ausrüstung, sogar der in Alu-Schienen festverankerte Fernseher, in die Decke gebohrt hatten.

90 Minuten später war ein Rettungshubschrauber zur Stelle. Vom Vorschiff aus suchten die Männer, alle durch Sicherheitsstrecktaue gesichert, die Windenschlinge des Hubschraubers zu greifen. Der Versuch mißlang. Das Schiff rollte jetzt mit Neigungswinkeln (Krängungen) bis zu 100 Grad. Der Vormann schickte seine Leute zurück in die relative Sicherheit des Deckshauses, er selbst wagte den gefährlichen Weg als letzter. Eine weitere Sturzsee nahm ihn mit.

Es dauerte einige Stunden, bis je ein deutscher und ein niederländischer Rettungskreuzer zur Stelle waren, um die beiden Überlebenden zu bergen und die havarierte „Alfried Krupp“ auf den Haken zu nehmen. Das Unglück rief an der Küste sogleich Erinnerungen an den Rettungskreuzer „Adolph Bermpohl“ wach, der am 24. Februar 1967 im Seegebiet nördlich von Helgoland im Orkan von einer turmhohen Wassersäule zugedeckt worden war.

Vier Retter und drei aus Seenot gerettete niederländische Fischer ertranken damals oder wurden erschlagen. Die Auftriebskraft seiner luftdicht abgeschlossenen Aufbauten ließen den Seenotkreuzer trotz schwerer Schäden aus der Tiefe wieder hochschnellen; als er anderntags aufgefunden wurde, lief noch immer einer seiner Diesel.

Das Unglück der „Adolph Bermpohl“ ereignete sich bei den Sellegrund-Riffen, einer Untiefen-Region, prädestiniert für die Bildung sogenannter Kaventsmänner; so bezeichnen Seeleute den riesenhaften Wellenberg, der entsteht, wenn zwei aus verschiedenen Richtungen anbrandende Wogen („Kreuzseen“) aufeinanderprallen.

Das Hubertgatt vor Borkum, wo letzte Woche die „Alfried Krupp“ verunglückte, ist mit nur noch 18 Metern Wassertiefe an der Wattkante, wo Tiefwasser auf Flachwasser trifft, offenkundig gleichfalls vorgeprägt für jählings aufwallende Wasserungeheuer.

Was ihre Technik angeht, brauchen modern ausgerüstete Seenotkreuzer diese schwerste Naturgewalt der Nordsee nicht zu fürchten. Die unsinkbaren Kreuzer können fremde Schiffe leerpumpen, Feuer löschen, im Bordhospital Verletzten helfen bis hin zur EKG-Telemetrie, bei der die gemessenen Werte von Geretteten sogleich per Funk in ein Krankenhaus übermittelt werden.

Nur eines können sie nicht mit letzter Sicherheit: ihre Männer an Bord halten. „Das bleibt“, sagte Bernd Anders von der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, „das Restrisiko der See, das nicht auszuschalten ist.“ ❑


DGZRS

Seenotkreuzer „Alfried Krupp“: Zwei Männer über Bord