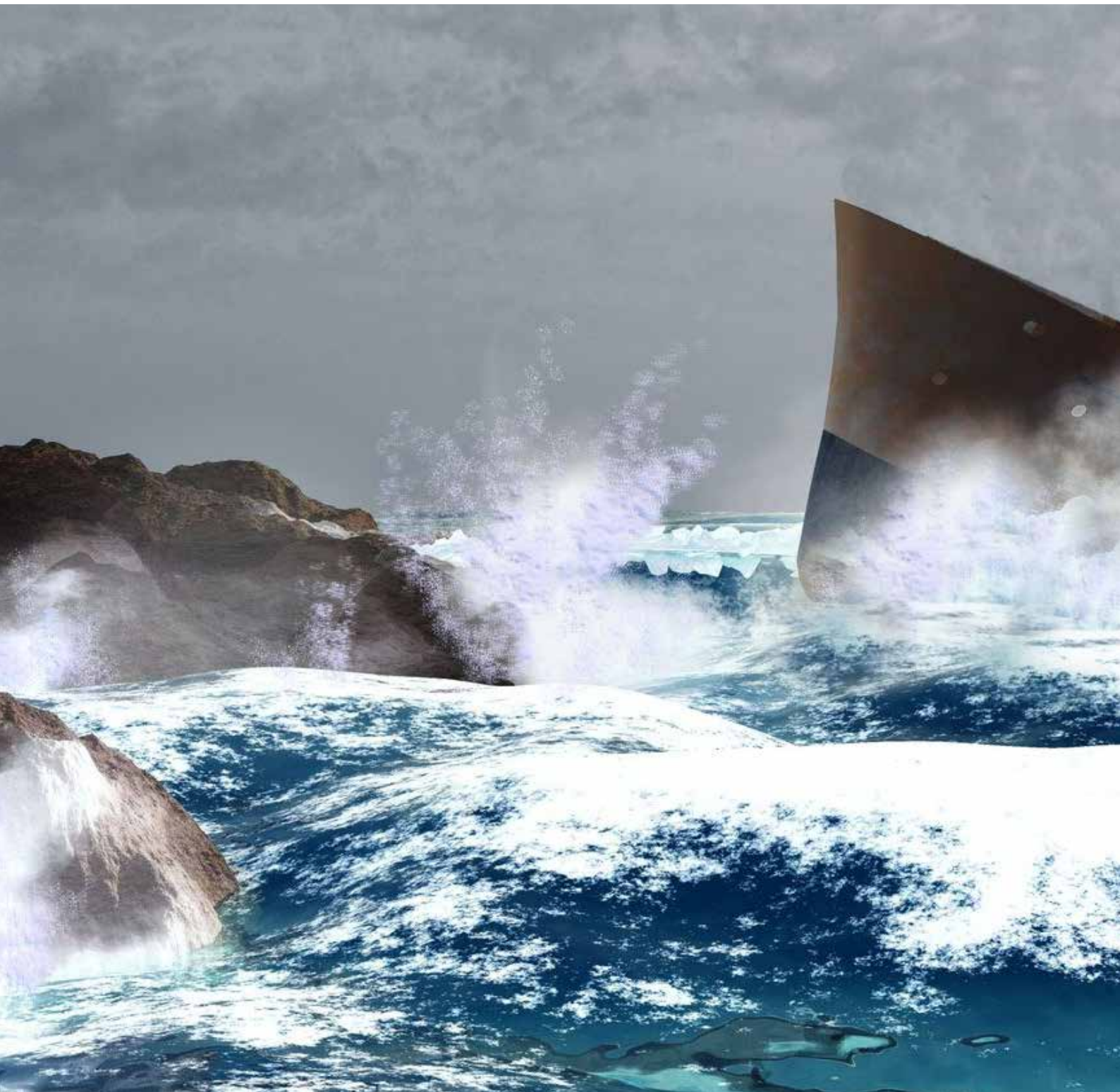


PDF
DOWNLOAD

>KURZ< **Geschichten**
aus dem Leben

Der Untergang der Teeswood





Der Untergang der Teeswood

Das Kalenderblatt zeigt Dienstag, den 27. November 1952, als am frühen Nachmittag der Küstenfrachter Teeswood die englische Humbermündung mit Kurs auf Emden verlässt. Captain Samuel Crawford hat sein 864 Bruttoregistertonnen großes Schiff mit 1020 Tonnen Fracht voll beladen. Außerdem führt er in seinen Bunkern 97 Tonnen Kohle und in seinem Wassertank etliche Tonnen Frischwasser mit.

Das Schiff ist eins der vielen soliden Frachtdampfer gleicher Bauart. Der Schornstein steht achtern, die Kommandobrücke mittschiffs, und der lange Laderaum, durch ein Schott geteilt, hat zwei Ladeluken.

Es weht ein steifer Nordwest, und das Barometer fällt und fällt. Doch die fünfzehn sturmerprobten Männer der Teeswood, die in der Küstenfahrt zwischen englischen, holländischen und deutschen Häfen ihr hartes Brot verdienen, sind schweren Seegang gewohnt.

Aber jetzt, wo bei zunehmender Windstärke die meisten Schiffe den Schutz der Häfen aufsuchen und ihre

Teeswood einsam ostwärts rollt, spricht keiner aus, woran jeder denkt: 300 Seemeilen aufgewühlte Nordsee – Mordsee – liegen noch vor ihnen. Und der peitschende Regen und die Hagelböen singen ihr schauriges Lied ...

Diese Nacht ist auch für eingefleischte Seebären kein Spaziergang, und kaum einer kommt zu einem kurzen Schlaf in die Koje. Doch mit 8 bis 9 Seemeilen pro Stunde kämpft sich der Frachter durch tief liegende Wolkenmassen und hoch aufschäumende Brecher weiter in Richtung deutsche Küste. Und so geht es lange, bange Stunden hindurch bis Mittwoch, den 28. November, wo sie gegen 16.30 Uhr die große Ansteuerungstonne „Hubert Gat“ vor Borkum passieren. Der tiefe Heulton der Boje vermischt sich schaurig mit dem Rollen und Brausen der immer bedrohlicher werdenden Brandung.

Windstärke 11 – der Sturm schwillt an zum Orkan. Verzweifelt brüllt der Steuermann: „Schiff steuert nicht mehr!“ Und das sich aufbäumende Meer wirft die schwere Teeswood hoch wie eine Schaukel. Wild schäumende Wellenberge überfluten Decks und Luken mit donnerndem Getöse.

Wie Löwen kämpfen die Männer an Bord. Jetzt bloß nicht auf Grund laufen! Denn jeder weiß es: Jetzt beginnt die Nordsee ihr mörderisches Spiel ...

Die Uhr zeigt genau 17.58 Uhr, als die Teeswood mit ohrenbetäubendem Krach auf Grund setzt. Noch einmal wird sie von haushohen Wellen wie mit einer Riesenfaust emporgerissen, um dann glas hart mit aller Gewalt wie auf Fels zu knallen. Als ob einem Riesentier das Rückgrat stückweise gebrochen wird, so hört sich das Kreischen der Eisenplatten und das Knacken der Stahlversteifungen an. Jeder weiß: Das ist die Katastrophe, wie sie schlimmer nicht sein kann. Das mit dem Heck wie in einem Schraubstock festsitzende Schiff wird von dem wütenden Meer und der eigenen schweren Ladung über kurz oder lang auseinandergerissen werden.

Abgekämpft und frierend stehen die 15 Mann Besatzung an Deck, wo sich der Bug durch das Verrutschen der Ladung immer steiler aus der tosenden See emporhebt. Die Schwimmwesten umgelegt, umklammern sie die Reling, um nicht von dem nächsten Brecher über Bord gefegt zu werden. Und dem Kapitän und dem Ersten Offizier bleibt nur eins zu tun: Ununterbrochen senden sie das letzte und dringendste Funksig-

nal, das die Seefahrt kennt: S – O – S! S – O – S!
Save our souls!

In der Seenot-Funkstation Borkum fliegt der Bleistift des Funkers hastig übers Papier. S – O – S! Name und Standort des Dampfers folgen. Über die Küstenfunkstelle Norddeich-Radio läuft dasselbe Signal. Die Rettungsaktion kann beginnen.

Im Nu haben die Männer der Leitstelle den genauen Standort in die großen Planquadrate der Seekarte eingetragen. Der Plan zur Rettung steht. Zur Teeswood wird zurückgefunkt, dass ihr Notsignal angekommen ist. Und Sekunden später klingelt bei dem Vormann Willi Eilers in der Richthofenstraße auf Borkum das Telefon. Er alarmiert die anderen Rettungsmänner. Von ihnen treffen Folkert Meuw und Christian Müller schnell ein. Auf andere zu warten, bleibt keine Zeit. Höchste Eile tut not! Eilers weiß, was es bedeutet, wenn ein auf Grund gelaufener Dampfer draußen in den Sänden solch schwere Grundseen und ihre mörderischen Brecher auszuhalten hat. Die drei springen ins Auto. Nach kurzer Fahrt sind sie im Hafen. Sie laufen zum Kai, und nach wenigen Minuten läuft das Rettungsschiff Borkum mit nur drei Mann Besatzung an Bord aus.

Mit einer Länge von 14m, einer Breite von 4,55m, einem Tiefgang von nur 1,40m und einem extra breiten Schlittenkiel ist die Borkum für diese Rettungsaktion gut geeignet. Die zwei Schrauben der 150 PS starken Motoren schaffen 8,5 Seemeilen pro Stunde. Kaum lässt die Borkum den schützenden Hafen hinter sich, da übergießt sie ein einziges tobendes Meer von Wellen und Gischt. Der Funkkontakt mit den Küstenstationen und auch mit der auf Grund liegenden Teeswood funktioniert. Die Rettungsmänner erfahren, dass der auf der Ems stationierte Bergungsdampfer Seefalke bereits bei dem Havaristen eingelaufen ist. Aber helfen kann er nicht. Wegen seines zu großen Tiefgangs kommt er nicht an die Teeswood heran. Und von dort kommen schlechte Signale: Das Schiff droht durchzubrechen. Und dann? – Es ist ein Kampf gegen die Zeit.

Der Lärm der gewaltigen Brecher mischt sich mit dem Aufheulen der Motoren. Und die tief dahinjagenden Wolkenfetzen und dichte Hagelböen nehmen in der anbrechenden Novembernacht die letzte Sicht. Da! Endlich! Der Vormann der Borkum erspäht den bläulich-hellen Schein eines Flackerfeuers, das die Teeswood abbrennt. Es ist genau 19.35 Uhr – eine Stunde nach dem Auslaufen –, als die Männer der Borkum mit ihrem Schiff nahen. Die Rettungsaktion kann beginnen.

Die Männer der Teeswood sehen sich dem Tod geweiht. Da tauchen plötzlich die Scheinwerfer der Borkum auf. Die Teeswood ist durchgebrochen. Ihr Vorschiff ist voll Wasser. Das Achterschiff liegt in der Flut. Die 15 Mann Besatzung stehen wie angeklammert hoch am Bug. Unter ihnen die mörderische See. Mittschiffs nur noch ein gähnendes, schaurig gurgelndes Loch. Und die eiskalten Wellen fegen in überkämmenden Fetzen über sie hinweg. Keinen trockenen Faden haben sie an. Der unbarmherzige Orkan will ihnen die letzten Kleider von den Knochen reißen.

Jetzt ist ihre einzige Hoffnung die Borkum. Aber wie soll sie anlegen? Der Sturm tobt. Die See: ein einziger brodelnder Hexenkessel. Bei der geringsten Annäherung drohen beide Schiffe wie Streichholzschachteln zermalmt zu werden. – Das Rettungsschiff dreht tatsächlich ab – aber nur, um ein neues Manöver zu versuchen. Da! Es kämpft sich dicht unter den steil aufragenden Bug der Teeswood hindurch. Die stauenden Männer meinen, die Masten der Borkum greifen zu können – und da hören sie über Megaphon eine laute Stimme: „Springen! Springt runter! Wir retten euch!“ –

Alle verstehen es blitzschnell: Wenn es eine Möglichkeit der Rettung vor dem sicheren Tod gibt, dann nur diese: der mutige Sprung in das rettende Schiff.

Dicht zusammengedrängt beobachten sie das Manöver. – Der Ruf verhallt, nicht ungehört – aber unbefolgt. Die Borkum kann sich nur kurz, ganz kurz unter dem Bug der Teeswood halten. Eine Sekunde zu lang, die geringste Unaufmerksamkeit – und der nächste Brecher würde das Rettungsschiff unter dem steil aufragenden Kiel des Frachters zerschellen. Keiner der zu Tode erschrockenen Männer hat den Sprung gewagt. Aber Eilers, der tapfere Vormann der Borkum, gibt nicht auf.

„Er versucht es noch einmal!“, ruft Kapitän Crawford, als er das kleine Schiff erneut kommen sieht. „Entweder wir springen oder wir ertrinken!“ Er weiß, dass sich jeder fürchtet. Und er fühlt, dass es seine Pflicht ist zu zeigen, dass der entscheidende Sprung getan werden muss. Der Kapitän muss in diesem Fall als Erster und nicht als Letzter – wie es die Tradition der Seefahrt bei einer anderen Situation verlangen würde – den entscheidenden Sprung tun. Dann werden die anderen es ihm nachtun.

Und schon arbeitet sich die Borkum erneut heran. Unter dem Bug des Frachters wird sie von einer rücklaufenden Grundsee gegen das Wrack geworfen – da, genau im richtigen Moment springt Kapitän Crawford ab und landet glücklich an der Reling

der Borkum, wo die Rettungsmänner zupacken und ihn sicher an Bord ziehen.

Die Borkum dreht wieder ab, um einen neuen Anlauf zu wagen. Und nun folgt ein Anlauf nach dem anderen. Schon haben drei Mann Mut gefasst und den Sprung gewagt. Sie sind in Sicherheit. Neue Manöver folgen – einer nach dem anderen springt – und wird gerettet.

Das Wasser steigt immer noch. Und mit auflaufender Flut rollen die schweren Wellen über das tiefer in den sandigen Grund sinkende Wrack. Das wird immer mehr zum Spielball des wild gewordenen Meeres. Mit jeder verrinnenden Minute wird die Rettungsaktion gefahrvoller – und schließlich unmöglich. Neunzehn Anläufe – und dreizehn von den fünfzehn Männern der Teeswood haben es gewagt und sind in Sicherheit. Noch ein letzter Versuch, und lebensgefährlich für alle wagt es die tapfere Besatzung der Borkum zum zwanzigsten Mal. Aber die beiden letzten Leute wagen den Absprung nicht. Von ihren Kameraden aufgefordert, endlich zu springen, schütteln sie nur den Kopf und sehen dem Rettungsmanöver fast gleichgültig zu. Und im nächsten Augenblick schon geschieht, was voraussehbar war: Mitsamt ihrem Wrack sinken sie in die eiskalte aufgewühlte Flut ...

Die Rettungsaktion der Borkum ist eine spannende Geschichte, voll ergreifender Dramatik. Nicht weniger dramatisch ist die Geschichte der Menschheit und jedes Einzelnen.

Denn jeder von uns ist unterwegs auf dem Meer des Lebens. Da geht es auf dem eigenen Schiff mit frischer Kraft, stolz und trotzig hinaus zu neuen Ufern. Und dann sind plötzlich die Stürme und Wellen da. Das Steuerruder gehorcht uns nicht mehr, und das Lebensschiff wird ein Spielball der entfesselten Mächte. Leckgeschlagen treibt es dem Riff und der sicheren Katastrophe zu.

Und dann rufen wir S-O-S! Rette meine Seele! – Und der Ruf wird gehört. Der große Gott – von uns eigenwilligen Geschöpfen ignoriert –, will nicht unser Unglück und fährt seine Rettungsanläufe. Er hört unser Schreien und will uns nicht in die Katastrophe rennen lassen. Und er tut das Größte, was zu tun möglich ist: Er sendet seinen Sohn auf diese Erde, um uns zu retten. Und bis heute ruft dieser uns zu: Kommt her zu mir, ihr Mühseligen und mit Sünde Beladenen! Lasst euch retten! Wagt den Absprung! Gott sei Dank, viele wagen es und werden gerettet. Doch andere wagen es nicht – und gehen ver-

loren. Jesus Christus sagt: „**Wer sein Leben lieb hat, wird es verlieren; und wer sein Leben in dieser Welt hasst, wird es zum ewigen Leben bewahren**“ (Johannes 12,25). Wer auf seinem alten, leckgeschlagenen Lebensschiff bleibt, wird mit ihm untergehen. Aber wer den Absprung wagt, bekommt neues, ewiges Leben.

Das meint die Bibel, wenn sie von Glauben redet. Glauben, das ist kein bloßes Fürwahrhalten von Richtigkeiten. Glauben, das ist auch keine intelligente Glanzleistung, für die man eine Eins bekommt. Man kann oben an Deck des Lebenswracks stehen und rein verstandesmäßig einsehen, was allein nötig ist. Man kann all das wissen, was man tun sollte – und geht doch verloren. Wie viele Anläufe hat er schon gemacht, um dich von dem zerborstenen Schiff des Lebens zu holen? Zwei, zehn oder sogar schon zwanzig? – Nur der Absprung rettet. Der Absprung in die Retterarme des Heilands. Der echte Wunsch zur Umkehr und den Absprung wagen – das ist Buße –, und das vertrauensvolle Sichfallenlassen in seine Hand – das ist Glaube. Einen anderen Weg zur Rettung gibt es nicht.

Manch einer hat gefragt: Was hat man vom Glauben? Was hat man davon, wenn man sein eigenes bedrohtes Leben loslässt und sich Gott übergibt? Vielleicht ist das auch deine Frage. Hier ist die Antwort, die Jesus, der Herr, selbst dir gibt: „**Wahrlich, wahrlich, ich sage euch: Wer mein Wort hört und dem glaubt, der mich gesandt hat, hat ewiges Leben und kommt nicht ins Gericht, sondern ist aus dem Tod in das Leben übergegangen**“ (Johannes 5,24). – Das hat man vom Glauben. Was willst du mehr?