

Der Adolph-Bermpohl-Orkan

Eine Erzählung von Werner Wilmes

1 – Die Nordsee meines Vaters

Mein Vater war ein stiller Mann, von Beruf Tischlermeister, der aber gerne ins Erzählen verfiel, wenn es um die See ging. Seine Mimik deutete die Wichtigkeit des Themas an, was sich auch rhetorisch verstärkte, indem er seine Brille abnahm und in der Hand hielt, um dann Betonungen damit zu verstärken. Das war seine Art, er war nicht nur Musiker, sondern auch Dirigent, leitete einen Musikverein im beschaulichen Leopoldstal, einem südlich gelegen Ortsteil von Horn-Bad Meinberg. Gelegentlich dirigierte er in Symphonie- und Kurorchestern, ein Mann der feinen Töne. Aber wenn er von der Nordsee sprach, dann änderte sich etwas in seiner Stimme. Dann klang da etwas Wildes mit, etwas Ungebändigtes, das so gar nicht zu Geigensonaten und seiner klassischen Musikwelt passen wollte.

Ich bin 1954 in Ostwestfalen-Lippe geboren, in der Residenzstadt Detmold, am Fuß des Teutoburger Waldes, weit weg vom Meer.

Mein Vater sorgte dafür, dass ich die Nordsee früh kennenlernte. Er war das, was man wohl einen „Nord-Fan“ nennen würde, und so fuhren wir als Familie regelmäßig nach Cuxhaven. Auf der Fahrt nach Norden lag ich mehr als ich saß auf der Rücksitzbank unseres türkisfarbenen Ford 12m, das Kofferradio am Ohr. Ich hörte meinen Lieblingen zu, den Bee Gees und ihrem wundervollen Hit „I’ve Gotta Get a Message to You“. Erst die Zufahrt zur Anlegestelle der Wappen von Hamburg in Cuxhaven, ein weißes Bäderschiff im Helgoland-Dienst, brachte mich wieder in die Wirklichkeit zurück.

Ich war zwölf Jahre alt, als ich zum ersten Mal von der Adolph Bermpohl hörte. Mein Vater erzählte davon, wie er von solchen Dingen erzählte: sachlich zunächst, dann mit einer Erschütterung, die er nicht verbergen konnte. Vier Seenotretter, drei Fischer, alle tot. Ein Schiff, das als das modernste und seetüchtigste seiner Art galt, hatte gegen die Nordsee verloren. „Die Nordsee“, sagte mein Vater, „die verzeiht keinen Fehler. Und manchmal verzeiht sie nicht mal, wenn du alles richtig machst.“

Dieser Satz blieb hängen. Er liegt irgendwo in meinem Kopf, zusammen mit dem Geruch von Salzwasser und Tang, dem Kreischen der Möwen über Cuxhavens „Alte Liebe“ und dem dumpfen Brummen der weißen Lady im Helgoland-Dienst. Die „Wappen von Hamburg“ war für mich ein Traumschiff. Kindheitserinnerungen, die sich über die Jahrzehnte nicht verflüchtigt haben, sondern schärfer geworden sind. Wie alte Fotografien, die man irgendwann koloriert.

Vor der roten Felseninsel im Meer wurden meine Eltern und ich ausgebootet, in Bördeboote, wie man sie nannte – für einen Jungen aus dem Binnenland war das wie eine Reise ans Ende der Welt.

Mein Vater starb 1970. Ich war sechzehn. Die Nordsee blieb.

* * *

2 – Ein Schiff im Wohnzimmer

Es muss Ende der 1980er gewesen sein, als ich in einem Berliner Geschäft für gebrauchte Modelle stand und plötzlich vor einem Schiff stehen blieb, das ich sofort erkannte. Ein Graupner-Modell des Seenotrettungskreuzers Adolph Bermpohl. 1,21 Meter lang, das war kein Spielzeug für den Setzkasten, das war ein Statement.

Ich kaufte es, ohne zu zögern. Es kam in unser Wohnzimmer im Haus in Berlin-Kladow, und dort stand es von da an wie ein Altar. Nicht dass ich es so empfunden hätte, damals jedenfalls nicht. Es war einfach da, jeden Tag, wenn ich morgens den Raum betrat. 1,21 Meter Erinnerung an eine Geschichte, die mich nicht losließ.

Damals wusste ich noch nicht, dass Adolph Bermpohl wie ich ein Ostwestfale war, geboren am 17. Januar 1833 in Gütersloh, nur 23 Kilometer Luftlinie von der Stadt meiner Kindheit entfernt. Bermpohl gilt als Initiator des organisierten Rettungswesens in Deutschland. Seine Wirkungsstätte wurde der Bremer Stadtteil



Vegesack. Genau der Name stand auf dem Beiboot des Rettungskreuzermodells, das in unserem Wohnzimmer stand.

Jahre vergingen. Ich lebte mein Berufsleben, war Führungskraft in der Versicherungswirtschaft, machte nebenbei Filme, weil mich das Filmemachen seit den 1980ern nicht mehr losgelassen hatte – ein Erbe meines Vaters, der mit seiner Canon 8mm in den sechziger Jahren die Familie filmte und mir damit einen Virus einpflanzte, der unheilbar war. Und während ich tagsüber Motivationsvideos für meine Mitarbeiter und Kollegen drehte und abends am Schnittplatz saß, stand die BERPohl im Wohnzimmer und schwieg.

Irgendwann, um 2003 herum, als ich dabei war, mein Leben an die Costa Blanca in Spanien zu verlagern, verkaufte ich das Modell. Es war einer dieser Momente, in denen man etwas loslässt und sofort weiß, dass man es irgendwann bereuen wird. Aber ich fotografierte es vorher. Von allen Seiten, akribisch, als hätte ich geahnt, dass diese Fotos eines Tages noch eine Rolle spielen würden.



* * *

3 – Ein Mann und das Meer

Mein Vater hatte mir die See vererbt, und ich nahm das Erbe an. Anfang der 1990er machte ich den Sportbootführerschein Binnen, dann sofort den Sportbootführerschein See. Ich kaufte einen alten Holländer, eine De Boarnstream, einen Boarncruiser de Luxe – zehn Meter Stahl in Knickspant-Bauweise mit langem Kiel, ein Schiff mit Charakter und Eigenheiten, wie man sie nur bei Booten findet, die schon ein paar Geschichten erlebt haben.

Mit diesem Boot schipperte ich durch die ostdeutschen Binnenwasserstraßen, die damals, kurz nach der Wende, noch den Charme des Vergessenen hatten. Ich durchfuhr den Nord-Ostsee-Kanal, besuchte den Hamburger Hafen und fuhr – natürlich – nach Helgoland. Und ja, ich fuhr auch bei Sturm über die Ostsee nach Bornholm, was rückblickend zu den Unternehmungen gehört, bei denen man froh ist, dass man sie gemacht hat, aber nicht unbedingt wiederholen muss.

Später wurde ich Segler. Charteryachten auf der Ostsee, eine eigene Segelyacht in Spanien – ein Fellowship 33, wieder ein Holländer, ein Classic Boat, ein Oldtimer auf dem Wasser. 4.500 Seemeilen stehen in meinem Meilenbuch. Für Seeleute klingt das wenig, für Landratten nach viel, und für einen Binnenländer

aus Ostwestfalen ist es das wohl auch. Aber wer einmal die Nordsee bei Stärke 7 erlebt hat, der weiß, dass Seemeilen nicht das sind, was zählt. Was zählt, ist der Respekt vor dem Wasser.

Dieser Respekt, glaube ich, macht den Unterschied zwischen Menschen, die das Meer romantisieren, und solchen, die es kennen. Die Männer auf der Adolph Bermpohl kannten es.

Übrigens: Meine älteste Tochter wurde erst Steuerfrau, dann Kapitänin auf hoher See. Man könnte meinen, die See liegt bei uns in der Familie. Und vielleicht ist das auch ein wenig so. Keines meiner Kinder samt Enkeln lebt weit von den Meeren Nord- und Ostsee entfernt. Küstennah ist das richtige Wort. Genauso lebe ich in Spanien, das Mittelmeer in Sichtweite.

* * *

4 – Der 23. Februar 1967

Norddeich Radio. 16 Uhr 14.

Drei Wörter, eine Uhrzeit. In der Seefahrt gibt es Momente, die sich in die Geschichte einbrennen, nicht weil irgendjemand sich vorgenommen hätte, Geschichte zu schreiben, sondern weil die Umstände es erzwingen. Dieser Moment war so einer.

Ein Hilferuf. Der niederländische Fischkutter „Burgemeester van Kampen“ funkt Mayday. Wassereinbruch, acht Seemeilen nördlich von Helgoland. An Bord die Fischer Jakob Vos, Schelto Westerhuis und Rommert Bijma. Drei Männer, deren Namen heute die meisten Menschen nicht kennen, die aber an diesem Tag zu Akteuren einer Tragödie wurden, die man später den Adolph-Bermpohl-Orkan nennen sollte.

Der Orkan „Xanthia“ tobt über der Nordsee. Man muss sich das vorstellen: Wellen von über sieben Metern, Windgeschwindigkeiten bis 140 Kilometer pro

Stunde, Wassertemperatur vier Grad. Wer in diese See fällt, hat Minuten. Nicht Stunden. Minuten.

Der Fischkutter liegt mit Maschinenproblemen dwars, also quer zur See, wie der Seemann es nennt. Durch das zerschlagene Backbordfenster des Ruderhauses dringt Wasser ein. Die Lage ist kritisch, und alle Beteiligten wissen das.

* * *

5 – Die BERPohl läuft aus

Der Heimathafen des Seenotrettungskreuzers Adolph BERPohl ist Helgoland, an der Station der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Ein stolzer Name für eine stolze Sache.

Vormann Paul Denker entscheidet: Wir gehen raus. Das ist keine leichte Entscheidung, aber Paul Denker ist ein erfahrener Mann, und die BERPohl ist das modernste Schiff der Flotte. Fast 27 Meter lang, 2.400 PS, drei Motoren, drei Propeller. Erst sechzehn Monate zuvor in Dienst gestellt, gebaut bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder, einer Werft, die weiß, was die Nordsee von einem Schiff verlangt.

Mit Paul-Johann Denker gehen Otto Schülke, Günter Kuchenbecker und Hans-Jürgen Kratschke. Vier Männer, die an diesem Tag ihren Job machen. Nicht mehr, nicht weniger. Allerdings ist ihr Job einer, bei dem man sein Leben riskiert.

Hinnerk Pick, Steuermann des Inselversorgers „Atlantis“, der zwischen Helgoland und Cuxhaven fährt, ist an diesem Tag selbst auf der Nordsee unterwegs. Mit einem riskanten Manöver rettet er sich und sein Schiff in den Helgoländer Südhafen. Von dort verfolgt er die Rettungsaktion seiner Freunde auf der BERPohl. Er hat ein gutes Gefühl. „Das war der neueste Kreuzer, den es gab bei der DGzRS“, wird er fünfzig Jahre später dem NDR erzählen.

Die BERPohl nimmt nördlichen Kurs. Sie muss sich durch die schwere See kämpfen, Meter für Meter, Welle für Welle. Um 17 Uhr 13 findet sie den Kutter fünf Seemeilen nord-nordöstlich von Helgoland.



* * *

6 – Rettung und Stille

Schnell ist klar: Der Kutter kann nicht beidrehen. Bei diesen Querseen würde er kentern. Schleppen nach Helgoland? Unmöglich. Die Fischer mit einer Leine auf den Kreuzer holen? Keine Option. Der Funkverkehr mit dem Kutter ist schlecht, Norddeich Radio leistet Hilfestellung als Vermittler.

Es bleibt nur ein Weg: Das Tochterboot. Die „Vegesack“, 8,5 Meter lang, 100 PS, wird um 17 Uhr 15 zu Wasser gelassen. Bei Sonnenuntergang nimmt sie Kurs auf die „Burgemeester van Kampen“. Es ist ein Manöver, das Können und Mut erfordert, und die Männer auf der Vegesack haben beides.

Um 18 Uhr sind die drei Fischer an Bord der Vegesack. Durchnässt, unterkühlt, erschöpft. Der niederländische Kutter wird aufgegeben, er wird die Nacht nicht überleben. Die BERPohl meldet ruhig: Drei Fischer gerettet, Vegesack läuft getrennt nach Helgoland, Seenotfall aufgehoben.

In Termunterzijl, dem kleinen niederländischen Fischerort, hört man den Funkverkehr mit. Jakobs Vater kommt und berichtet seiner Schwiegertochter Wilma, dass das Schiff verloren ist, die Jungs aber gerettet wurden. Wilma will am nächsten Tag nach Wilhelmshaven fahren, um die Männer von der Helgoland-Fähre abzuholen.

Im aufgezeichneten Funkverkehr deutet nichts auf das hin, was kommen wird. Im Gegenteil: Die erfahrenen Rettungsmänner meistern die Lage mit einer beeindruckenden, fast unheimlichen Ruhe.

Dann herrscht Stille im Funk.

Vierzig Minuten lang.

* * *

7 – Die Nordeinfahrt

Den Geretteten geht es schlecht. Sehr schlecht. Sie müssen ins Warme, und warm ist es nur auf dem Mutterschiff. Die Aufnahme der Vegesack auf die BERPohl ist bei diesem Seegang unmöglich, also muss man die Fischer irgendwie von Boot zu Schiff bringen. Kletternetze werden an Steuerbord der BERPohl ausgebracht.

Um Helgoland zu erreichen, hätte man die Insel westlich umfahren können. Aber das würde Zeit kosten, Zeit, die die unterkühlten Fischer vielleicht nicht haben. Und da ist noch der Notruf des Frachters „Ruhr“, südlich von Helgoland – auch dort braucht man Hilfe. Die Seenotretter entscheiden sich für die gefährlichere, aber kürzere Nordeinfahrt zwischen Hauptinsel und Düne.

Das Sellebrunn-Riff liegt in der Nordeinfahrt. Hinrich Pick, der es kennt, wird später sagen: „Dort stehen bei Sturm himmelhohe Seen.“ In Riffnähe bedeutet das: zehn Meter Wellenhöhe bei nur neun Meter Wassertiefe. Die Ansteuerungstonnen sind im Orkan verschwunden oder vertrieben.

Gegen 18 Uhr 45 sieht Helgolands Leuchtturmwärter für einen kurzen Moment Positionslichter eines Schiffes in der Nordeinfahrt. Zwei weiße Lichter, die den Weg zur Insel suchen.

Um 19 Uhr sind die Lichter verschwunden.

* * *



8 – Neunzehn Uhr

Beide Borduhren blieben um 19 Uhr stehen.

Das ist der Satz, den man sich merken muss. Beide Borduhren. Bermpohl und Vegesack. Gleichzeitig. Um 19 Uhr. Was auch immer geschah, es geschah in einem einzigen, vernichtenden Moment.

Die Rekonstruktion ergibt folgendes Bild, und ich betone: Es sind Annahmen, die auf Indizien beruhen. Niemand hat das Unglück überlebt, niemand kann erzählen, was wirklich geschah.

Die Vermutung ist plausibel, dass die jungen Fischer nach den vielen Stunden ihres Kampfes gegen den blanken Hans, wie man die Nordsee auch nennt, sehr erschöpft gewesen sein müssen, vielleicht sogar lebensbedrohlich. Vermutlich haben die Retter versucht, den Niederländern auf das Mutterschiff zu helfen, dort,

wo ein warmer Innenraum das Leben der Seeleute retten kann. Da stelle ich mir die Frage: „Warum sonst hätten die Seenotretter es gewagt, ausgerechnet jetzt...?“

Auf dem Sellebrunn-Riff muss eine Grundsee mit der verheerenden Gewalt einiger hundert Tonnen Wasser über die Berm-pohl zusammengebrochen sein. Die Ölstände und deren Spuren im Maschinenraum belegen: Das Schiff wurde um 90 Grad auf die Seite geworfen. In diesem Moment riss die See die Männer in die Tiefe und begrub das sich nähernde oder bereits längsseits liegende Tochterboot unter dem Seenotrettungskreuzer. Farbspuren deuten darauf hin, ein weiteres Indiz.

Man muss sich das vorstellen. Einen Moment lang. Fast 27 Meter Stahl, 90 Tonnen Verdrängung, von einer Welle wie ein Spielzeug auf die Seite geworfen. Und darunter ein 8,5-Meter-Boot mit drei bereits geretteten Fischern und möglicherweise einem oder mehreren Rettern.

Sieben Männer im schwarzen, vier Grad kalten Wasser. Orkanböen, sieben Meter Wellen, Dunkelheit. Keine Chance.

* * *



9 – Die Nacht

Die Küstenfunkstellen rufen die Adolph Bermpohl. Wieder und wieder. Es kommt keine Antwort.

Im Hafen von Helgoland ist der Seenotkreuzer überfällig. Jeder weiß, was das bedeutet. Niemand spricht es aus. Eine Suchaktion in der Nacht, mit Hubschraubern und Suchscheinwerfern über der tobenden See – erfolglos.

Das Bangen in der Nacht. Die Hoffnung, die als Letztes stirbt, wie man so sagt, obwohl das eine Floskel ist, die der Wahrheit nicht gerecht wird. Denn Hoffnung stirbt nicht zuletzt. Sie wird langsam kleiner, Stunde um Stunde, wie eine Kerze, die im Wind steht, und irgendwann ist da nur noch Rauch.

* * *

10 – Geisterschiffe



Am nächsten Tag, gegen 9 Uhr morgens. Die Besatzung des Inselversorgers „Atlantis“ sieht den Seenotrettungskreuzer. 13 Seemeilen südöstlich von Helgoland treibt er auf ebenem Kiel. Die Seitenmaschinen laufen, ausgekuppelt. An Steuerbord hängen Kletternetze.

An Bord ist keine Menschenseele.

Die Schotten sind geschlossen, der Mast geknickt, die Aufbauten verformt, aber dicht. Der Boden des oberen Fahrstands ist durchgebogen. Die Reling, die dem Wasser eigentlich wenig Angriffsfläche bietet, ist auf mehreren Metern weggerissen. Man kann an den Schäden ablesen, welche Gewalt hier gewütet hat.

Hinrich Pick steht an Deck der Atlantis und blickt auf das dunkle Schiff seiner Freunde. „Diese Momente neben dem dunklen Schiff, ohne zu wissen, ob nicht doch noch einer schwer verletzt drin liegt, das ist mit die schlimmste Erinnerung, die ich habe.“ Er ist 25 Jahre alt, als er das erlebt. Er wird später selbst freiwilliger Seenotretter werden.

Knall- und Dauerschallsignale bleiben ohne Reaktion. Das Schwesterschiff „Arwed Emminghaus“ schleppt die Bermpohl nach Cuxhaven. Ein Geisterschiff auf dem Weg in den Hafen.

In der folgenden Nacht findet ein Frachter die Vegesack. Kieloben treibend. Auch hier: niemand an Bord.

* * *

11 – Der Papa soll zurückkommen!

In Termunterzijl will Wilma am Morgen des 24. Februar nach Wilhelmshaven aufbrechen, um ihren Mann Jakob und seine Kollegen abzuholen. Dann erfährt sie, dass sie vermisst werden. Es war seltsam für sie, wie sie später erzählen wird. Im Dorf wussten sie wohl schon, was los war. Sie dachte sich, dass jeder hoffte, nicht selbst Bote der Unglücksnachricht sein zu müssen.

Jakobs Leichnam wird am 6. März an der dänischen Westküste nahe Esbjerg gefunden. Wilma wird am Tag nach der Beerdigung 22 Jahre alt.

In den Wochen und Monaten nach dem Unglück ruft der zweijährige Jakobus am Hafen von Termunterzijl – wie immer, wenn sein Vater auf See war und der Liegeplatz leer – fröhlich und laut und für alle vernehmlich nach seinem Papa, der doch endlich zurückkommen soll.

Die Leute aus dem Ort hatten früher gelächelt, wenn der Kleine das rief. Jetzt konnte niemand, der den Jungen hörte, die Tränen zurückhalten.

Ich muss hier kurz innehalten. Denn wenn ich diesen Satz schreibe, dann merke ich, dass auch fast sechzig Jahre nach dem Unglück diese Geschichte eine Wucht hat, die einen trifft. Nicht wie eine Welle, sondern wie etwas, das langsam kommt und dann bleibt.

* * *

12 – Die Bilanz einer Nacht

Die Seeamtsverhandlung stellt fest: Den erfahrenen Seenotrettern ist kein Vorwurf zu machen. Die Rettungseinheiten seien außergewöhnlichsten Beanspruchungen gewachsen, aber – und dieser Satz wurde zum Epitaph der Bermpohl-Besatzung – „Hier war die Natur gewaltiger als der Mensch.“

Fünf der sieben Seeleute werden in den Wochen und Monaten nach dem Unglück gefunden. Zwei hat die See behalten.

Schelto Westerhuis wird am Tag nach der Katastrophe auf der Nordsee geborgen. Er hinterließ eine Verlobte. Rommert Bijma bleibt vermisst. Er hinterließ Frau und Kind. Jakob Vos wird am 6. März nahe Esbjerg gefunden. Er hinterließ Wilma und zwei Söhne.

Günter Kuchenbecker wird Mitte Juni geborgen. Er hinterließ seine Verlobte und ein Kind aus erster Ehe. Otto Schülke wird am 10. Juli nahe Helgoland gefunden. Er hinterließ Frau und Kind. Vormann Paul Denker wird am 27. Juli auf der Nordsee geborgen. Er hinterließ Frau und Kind. Hans-Jürgen Kratschke bleibt vermisst. Er hinterließ Frau und zwei Kinder.

Doch die BERPpohl-Tragödie war nicht die einzige in dieser Orkannacht. Nur wenige Seemeilen südlich, vor Langeoog, trieb das Duisburger Küstenmotorschiff „Ruhr“ manövrierunfähig in der See, beladen mit schweren Stahlplatten. Die Seenotretter der BERPpohl, die auch der Ruhr noch hätten helfen sollen, konnten nicht mehr kommen. Sechs weitere Männer verloren ihr Leben.

Vor der schleswig-holsteinischen Westküste sank das dänische Küstenmotorschiff „Else Priess“ mit sechs Mann Besatzung. Und das Schiff „Ikone“, unterwegs mit einer Ladung Kies von Esbjerg nach Hamburg, verschwand spurlos. Ein treibender Lukendeckel und ein zerschlagenes Rettungsboot waren alles, was man fand.

Insgesamt starben bei dem Orkan „Xanthia“ 80 Menschen. Später nannte man diesen Sturm den Adolph-BERPpohl-Orkan. Nicht weil die BERPpohl das einzige Schiff war, das verloren ging, sondern weil ihr Schicksal symbolisch wurde für die Gewalt dieser Nacht: Selbst die Retter wurden zu Opfern.

* * *

13 – Was blieb

Wie ich las, aß Wilma zwei Jahre lang keinen Fisch. Das ist ein Detail, das vielleicht unwichtig klingt, aber wer einen Moment darüber nachdenkt, versteht, was darin steckt. Ihr Mann war Fischer. Das Meer hatte ihn genommen. Der Fisch auf dem Teller wurde unerträglich.

Nachbar Derk Landman wurde über die Jahre Stütze, Freund und schließlich Partner. Er hat, wie Wilma sagte, sie wieder zum Lachen gebracht. Das Jawort gab sie ihm erst rund 25 Jahre später.

Im Juli 1967 reiste Wilma mit Rommert Bijmas Witwe Elfie nach Helgoland, um die Hinterbliebenen der Seenotretter zu besuchen. Sie fuhr mit der reparierten Adolph BERPpohl hinaus zu der Stelle, an der die „Burgemeester van Kampen“ in Seenot geraten war. Noch während sie auf Helgoland waren, fand ein Kutter den Leichnam von Vormann Paul Denker. Wilma sagte, dass sie Blumen bestellt hätten und dann abgereist sind. Noch ein Begräbnis hätte sie nicht ausgehalten.

Erst 2012, 45 Jahre nach dem Unglück, wurde das Wrack der „Burgemeester van Kampen“ gefunden, aber nicht gehoben. Taucher brachten Wilma den Funkhörer, mit dem Jakob Kontakt zur Bermpohl gehalten hatte. Ein Gegenstand, über den man lange nachdenken kann.

Vor einigen Jahren wurde in Termunterzijl ein Denkmal für alle auf See gebliebenen Fischer aufgestellt. Darauf stehen auch die Namen der vier deutschen Seenotretter. In einer kleinen niederländischen Gemeinde, weit weg von Helgoland, erinnert man sich auch an Paul Denker, Otto Schülke, Günter Kuchenbecker und Hans-Jürgen Kratschke.

Das ist Seemannschaft. Über alle Grenzen hinweg.

* * *

14. Nordsee ist Mordsee

Der Spruch, der Angst einflößende Wirkung hat, stammt aus der Seemannssprache und bezeichnet die Nordsee aufgrund ihrer tückischen Strömungen, schweren Stürme und Gefahren für die Schifffahrt als gefährliches Gewässer.

Ich versuche, über die Hintergründe nachzudenken. Es sind wohl die historischen Erfahrungen, die sich in großer Zahl bei den Menschen gesammelt haben, unzählige Geschichten, Anekdoten und Erzählungen. Die Nordsee gilt seit Jahrhunderten als tückisch. Schwere Sturmfluten an den Flachküsten und unberechenbares Wetter machten sie zu einem gefährlichen Gebiet für Seeleute. Allein die Geschichte von Rungholt, als im Jahr 1362 vor der nordfriesischen Küste durch die Marcellus-Flut eine ganze Stadt mit ihren Menschen verschwand, untermauert das scheinbare Mordmotiv dieses Meeres.

Der Ausdruck wird sprichwörtlich oft genutzt, um vor den Risiken einer Fahrt auf der Nordsee zu warnen, insbesondere für unerfahrene Wassersportler. Ich denke, dass Naturgewalten keine Motive benötigen, um zu wüten. Sie sind Teil unseres Lebens. Dass sie doch bitte auf gerechte Art und Weise wüten sollen, ist legitimes Wunschdenken, aber dennoch eine Illusion.

Und dann sind da noch die „menschlichen Entscheidungen“. Das beschäftigt mich doch sehr und ich schaue in mein Seefahrerherz. Wie ist es wohl für Paul Denker, als er die Entscheidung trifft, rauszufahren? Ich versuche mich in die Lage der Seeleute zu versetzen. Paul ist Vormann, was er sagt, klingt für seine Leute sicher nicht wie ein Befehl, es dürfte eher ihr eigenes Denken stärken, ihre ohnehin vorhandene Entschlossenheit untermauern. „Helfen ist unser Job!“ Sie sind alle in diesem Team, um da zu sein, wenn andere in Not sind. Paul Denker wird, da bin ich sicher, bei der Mayday-Meldung nicht lange nachgedacht haben. Der Vormann weiß, dass die tobende See kein Zögern verzeiht. Da draußen kämpfen Menschen ums Überleben. Vom Notruf bis zum Ablegen wird nicht viel Zeit vergangen sein.

Wer Angehörige, Freunde und liebgewonnene Menschen durch einen Unfall verloren hat, denkt oft lange nach, beginnend mit Fragen, die immer anfangen, wie: „Was wäre gewesen, wenn?“ Und es endet immer mit der Erkenntnis, dass sich die Zeit nicht zurückdrehen lässt.



Paul Denker (Vormann) Otto Schülke Günter Kuchenbecker Hans-Jürgen Kratschke (Stellv.)

Die Mannschaft des Seenotkreuzers Adolph Bermpohl.

* * *

15 – Die Bempohl und ich

Die Adolph Bempohl wurde repariert und fuhr noch viele Jahre für die DGzRS. 2001 wurde sie abgewrackt. Das Schiff ist Geschichte, aber seine Geschichte ist geblieben.

Und ich? Ich lebte inzwischen seit über zwanzig Jahren an der Costa Blanca, machte Dokumentarfilme über die Provincia Alicante, Gotland oder Nordjütland und schrieb Songtexte, entdeckte die Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz für mein kreatives Schaffen. 2025 fiel mir auf, dass ich noch die Fotos hatte. Die Fotos vom Graupner-Modell, die ich vor über zwanzig Jahren gemacht hatte, bevor ich es verkaufte.

Mit KI-Technologie verwandelte ich diese Fotos in ein 3D-Modell. Und aus diesem Modell entstand ein Video. Sieben Minuten und 57 Sekunden, in denen ich die Geschichte der Bempohl erzählte, so wie ich sie kannte, so wie mein Vater sie mir anvertraut hatte, ergänzt um alles, was ich seither recherchiert und gelesen hatte. Ich entschied mich für ein Musikvideo mit gesprochenem Text und gesungenem Chorus.

Das Video wurde ein Erfolg, und ich merkte: Diese Geschichte ist noch nicht fertig erzählt. Nicht als Film, nicht als Video, nicht als Songtext. Sie braucht Worte. Viele Worte. Langsame Worte. Worte, die man lesen kann, bei denen man innehalten kann, bei denen man zurückblättern kann, um einen Satz noch einmal zu lesen.

Ein Buch vielleicht. Oder etwas, das sich so anfühlt. Unter dem Video fand ich einen Kommentar, der sagte: „Es ist für meinen Geschmack zu pathetisch. Die Musik, manche der Szenen.“ Es war unter den vielen Kommentaren der Einzige, der dieses Empfinden äußerte. Ich habe Verständnis dafür. Wenn ich aber an die Jahrzehnte denke, die ich diese Geschichte in meinem Kopf mit mir trage und welche Gefühle sie in mir auslöst, wird mir auch bewusst, dass Menschen unterschiedlich empfinden, je nachdem, wieviel emotionale Nähe sie zu dem Thema haben. Die Kommentare insgesamt und die vielen Aufrufe zeigen, dass dieses Unglück viele Menschen berührt und ich nicht allein bin mit meinen Gefühlen.

Denn die Geschichte der Adolph Bermpohl ist mehr als ein Seeunglück. Sie ist eine Geschichte über Männer, die hinausfahren, um andere zu retten, und dabei selbst zu Opfern wurden. Eine Geschichte über die Nordsee, die kein Mitleid kennt. Über Familien, die an einem Februarabend ihre Väter und Ehemänner verloren. Über einen kleinen Jungen, der am Hafen steht und ruft, dass sein Papa zurückkommen soll.

Und sie ist auch meine Geschichte. Die Geschichte eines Jungen aus Ostwestfalen, der von seinem Vater die Liebe zur See geerbt hat und sie bis heute nicht losgeworden ist. Der ein Schiffsmodell im Wohnzimmer stehen hatte und es jahrelang anschaute, ohne zu wissen, dass es eines Tages zu einem Film werden würde. Und dann zu diesem Text.

Die Natur war gewaltiger als der Mensch, hieß es im Urteil der Seeamtsverhandlung.

Aber die Erinnerung ist gewaltiger als die Natur. Denn die Natur vergisst. Wir nicht.

– Quellenangabe –

Historische Fakten basieren auf den recherchierten Quellen: NDR „Das Unglück des Seenotrettungskreuzers Adolph Bermpohl“; Christian Stipeldey, „Papa, komm zurück!“ (DGzRS-Magazin/seenotretter.de); Float Magazin „Rettungseinsatz ohne Wiederkehr“; sowie Wikipedia. Die persönlichen Schilderungen von Wilma Vos-Landman wurden auf Grundlage des Artikels von Christian Stipeldey in indirekter Rede wiedergegeben.

– Anmerkung zur Arbeitsgrundlage Modell –

Der Steuerstand-Aufbau des Graupner-Modells weicht vom historischen Original zum Unglückszeitpunkt ab. Grundlage für das Video und die dafür verwendeten Fotos/Grafiken ist ein 1,21 m langes Graupner-Modell des Seenotrettungskreuzers "Adolph Bermpohl", das ich Ende der 1980er Jahre erworben habe. Ich habe es rundum fotografiert und mit Hilfe von KI ein 3-D-Modell entwickelt. Wichtig: Das originale Schiff hatte zum Zeitpunkt des Unglücks noch keinen Steuerstand-Aufbau, wie ihn das Modell hat. Der wurde erst später hinzugefügt. Weil ich nicht genau ermitteln konnte, wie der ursprüngliche Steuerstand zum Unglückszeitpunkt aussah, habe ich die Modell-Version als Grundlage im Video und die Startframes benutzt. Es gilt aber die Erkenntnis, dass der Steuerstand für den Verlauf des Unglücks nicht relevant war. Für die Fotos in diesem Text habe ich den späteren Aufbau entfernt.