

LEITARTIKEL



Von Lars Fetkötter

Nur Mut!

Lasst uns mutig sein! So lautet der Appell des künftigen Bundespräsidenten an seine „lieben Landsleute“. Frank-Walter Steinmeier hat die Messlatte für seine Amtszeit als Staatsoberhaupt schon vor dem Einzug ins Schloss Bellevue weit nach oben gelegt. Er will Deutschlands Mutmacher sein, nichts weniger als das.

Mut machen. Mehr wagen. Steinmeiers Rede nach seiner Wahl durch die Bundesversammlung erinnert an die erste Regierungserklärung des Lübeckers Willy Brandt: „Wir wollen mehr Demokratie wagen“, rief 1969 der SPD-Bundeskanzler, in dessen Tradition sich auch Steinmeier sieht. Die Kür Steinmeiers zum Präsidenten steht hingegen nicht unbedingt für Mut. Anstatt der Bundesversammlung etwas zuzutrauen und ihr eine echte Wahl unter mehreren Kandidaten zu lassen, handelten die Chefs der großen Parteien den Präsidentenposten mal wieder vorab aus. Sicherheit statt Risiko.

Die Risiken steigen, die Sorgen nehmen zu. Weltweit angesichts der Verunsicherung, die harschen Tönen von Donald Trump, Wladimir Putin oder Recep Tayyip Erdogan folgt. Aber auch angesichts der Spaltungstendenzen in Europa. Angesichts simpler Parolen, mit denen hierzulande gegen demokratische Werte und Prinzipien und gern auch mal gegen die Medien gewettert wird. Mutbürger statt Wutbürger – wenn Steinmeier in dieser Richtung wirksam wird, dann wäre viel erreicht.



Kaum irgendwo in der Welt gibt es mehr Chancen als bei uns, sagt der künftige Präsident Frank-Walter Steinmeier. Wir müssen sie nur ergreifen.

Die Risiken sind groß, die Chancen sind es auch. Was können wir tun, um die Werte der Freiheit und Demokratie zu verteidigen? Wo können wir unseren Mut beweisen? Zum Beispiel in der Bereitschaft, anderen zuzuhören. Widerspruch, wenn nötig, offen, aber fair zu äußern – also nicht verschont hinter einer verschleierte Identität im Internet zu ätzen, gegen „die da oben“ oder gegen eine angebliche „Lügenpresse“. „Wir brauchen den Mut, zu sagen, was ist“, sagt Steinmeier. „Auch was nicht ist“, ergänzt er. Stimmt. Aber wir brauchen auch die Aufrichtigkeit, uns zu dem Gesagten zu bekennen.

Mutig sein, die Zukunft beim Schopfe packen und sie gestalten. Das können wir, indem wir aufbrechen, einen Traum verwirklichen, ein Unternehmen gründen oder eine Familie, indem wir die Verzagttheit abstreifen und voller Zuversicht nach vorne schauen. Selbst wenn wir zweifeln. Stolpern. Stürzen. Uns wieder aufrappeln müssen. Und von Neuem starten.

„Wir brauchen Leute, die sich etwas zutrauen“, sagt der Ahrensburger Firmenchef Norbert Basler und will damit jungen Existenzgründern Mut machen. Kaum irgendwo in der Welt gibt es mehr Chancen als bei uns, sagt Frank-Walter Steinmeier. Wir müssen sie nur ergreifen. Nur Mut! Seite 10

SPEAKERS' CORNER



Von Wladimir Kaminer

Regieren kann jeder

Mich fragen die Kinder: Wie geht das, dass Politiker ihre Jobs wechseln wie Handschuhe? Gestern Außenminister – heute Präsident, früher Innenminister – jetzt Schatzmeister, gestern Kleinstadtbürgermeister – heute Kanzlerkandidat, gestern kinderreiche Ärztin – heute Landesverteidigerin. Muss man keine Qualifikation haben, um einen Staat zu führen?

Nee, muss man nicht, antworte ich. Schon Lenin wusste: Jede Köchin müsste einen Staat managen können. Das ist leichter, als eine Firma zu führen. Deswegen gehen Unternehmen öfter pleite als Staaten. Wenn eine Firma in die Insolvenz geht, teilen die Gläubiger unter sich auf, was übrig bleibt. Frankreich und Griechenland waren mehrmals bankrott, und was mussten sie abgeben? Die Akropolis? Die Champs-Élysées?

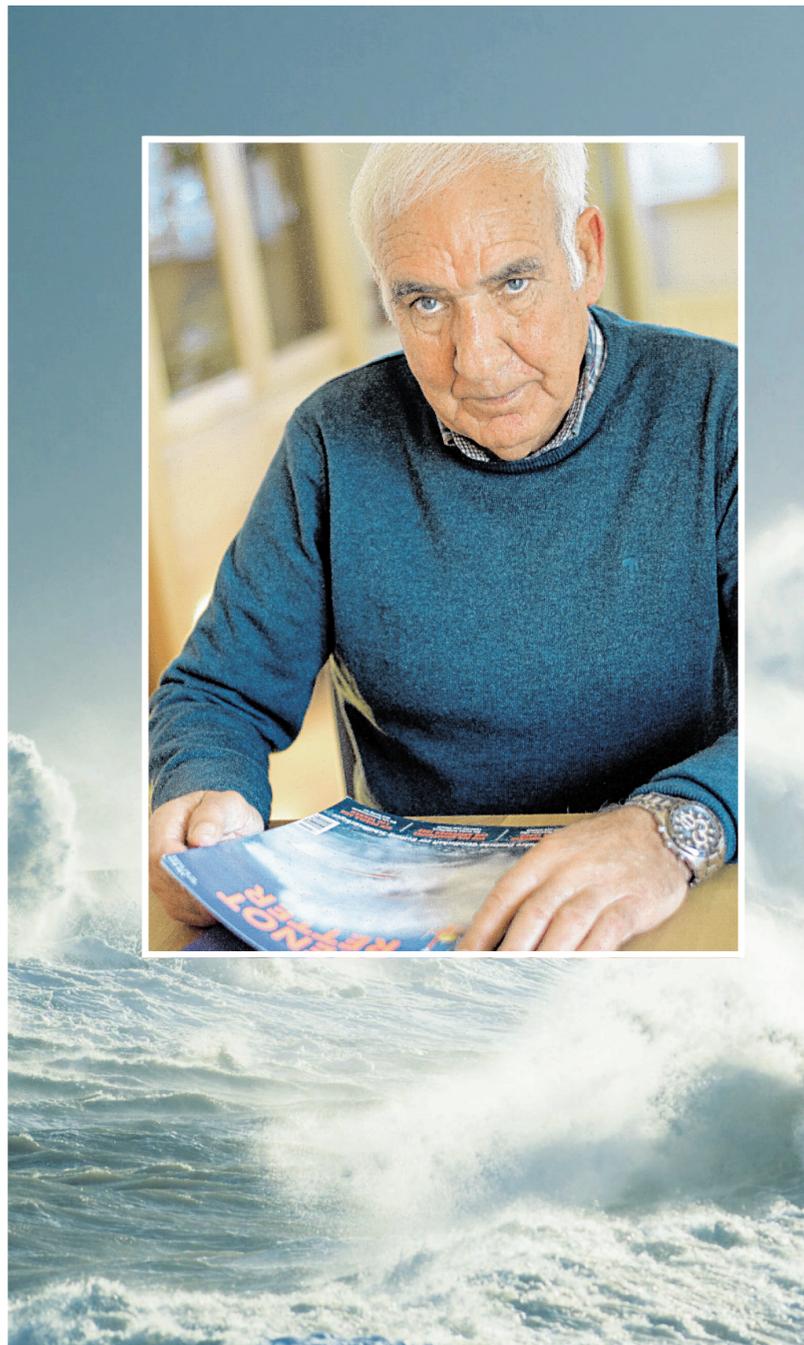
Firmen haben Konkurrenz und keine geschützten Grenzen, jeder kann sie übernehmen. Die Grenzen eines Staates sind durch Konventionen und Verträge gesichert, außerdem haben Staaten Armeen, manche sogar Atomwaffen. Firmen können ihre Absatzmärkte nicht mit Gewalt schützen, die Konkurrenz wegbomben. Staaten können das.

Der Staat ist eine Aktiengesellschaft mit Millionen Aktionären, aber jeder besitzt nur eine Aktie, das macht die Kontrolle über das Management beinahe unmöglich. Die einzige Gefahr für die Lenker wären rivalisierende Mächte, aber mit Atomwaffen im Portfolio ist auch diese bedeutungslos. Der Staat ist ein Managementparadies. Die meisten Politiker, die viele Jahre mitregieren, wären aus einer Firma nach drei Wochen rausgeflogen.

Wladimir Kaminer ist Autor in Berlin.

Sie waren auf dem Weg, anderen zu helfen, und sie hatten keine Chance. Am 23. Februar 1967 verlor der Seenotkreuzer „Adolph Bempohl“ im Orkan „Xanthia“ vor Helgoland seine komplette Besatzung. Alle Männer starben. Hinnerk Pick, ein Freund der Verunglückten, erinnert sich.

Die letzte Fahrt



Die „Adolph Bempohl“ wird am Morgen nach dem Unglück in der Nordsee treibend gefunden.

Von Marion Hahnfeldt

Er hatte eine Ahnung. Ein ungutes Gefühl, als sie auf den havarierten Rettungskreuzer zufuhren. Niemand zu sehen an Bord. Zu hören nur der Sturm, die Wellen, tosend und wütend schlugen sie um sich. Das Wasser war rot vom aufgewühlten Sand, und weil sie nicht rankamen an das gewaltig zur Seite schlingende Schiff, schossen sie mit Signalpistolen auf das, was vom Turm übrig geblieben war. Fünf Schuss. Hallo? Keine Antwort. Und das war beinahe das Schlimmste. Die „Adolph Bempohl“, Stolz der deutschen Seenotretter von Helgoland, lag da wie ein Geisterschiff.

Die Leichen der Besatzung fanden sie dann drei Monate später. Paul Denker. Otto Schülke. Günter Kuchenbecker. Nur der Jüngste, Hans-Jürgen Kratschke, 28 Jahre alt, Vater eines Jungen und eines Mädchens, blieb für immer verschollen, die Nordsee gab ihn nie wieder her. Alle vier waren bei dem Versuch gestorben, anderen Seeleuten das Leben zu retten. „Sie hatten den letzten, den höchsten Einsatz gebracht“, sagte Pastor Morschel bei der Trauerfeier, und draußen vor dem Gemeindehaus von Borkum heulte noch immer der Sturm. Bundespräsident Heinrich Lübke telegraphierte: „In Gedanken bin ich bei Ihnen und bei allen, die um die Besatzung trauern.“

Hinnerk Pick, den alle nur Hinnerk nennen, hat sich in seinem Leben oft die Frage gestellt nach dem Warum. Jetzt sitzt er da in seinem Wohnzimmer in Kosel nahe Eckernförde, ein großer, schlanker Mann mit durchdringend blauen Augen, er spricht in weichem Platt, und er sagt, er habe lange zu knabbern gehabt an jenen Ereignissen vor 50 Jahren. Pick ist Zeitzeuge, er ist

Überlebender jenes Orkans, der damals mit Geschwindigkeiten von bis zu 150 Kilometern in der Deutschen Bucht toste und von dem alte Helgoländer sagen, so etwas hätten sie in ihrem Leben noch nicht erlebt. Reihenweise funkten damals die Schiffe SOS; im Wattenmeer drohte das Fahrgastschiff „Kapitän Christiansen“ zu stranden, das dänische Küstenmotorschiff „Else Priss“ sank, die „J. C. Wrieden“ benötigte dringend Hilfe, überall in der Bucht waren Einheiten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) im Einsatz, und mittendrin Pick, damals gerade 25 Jahre alt, Steuermann auf dem Fahrgastschiff „Atlantis“. Hölle von Helgoland nannte man später die Ereignisse.

Pick hält eine Tasse Kaffee in den Händen, er trinkt ihn mit Milch, vor ihm auf dem Tisch liegen Fotos und alte Zeitungsausschnitte, und das, was ihm vor allem im Kopf geblieben ist, ist das Bild von der havarierten „Bempohl“, wie sie mit noch immer laufendem Motor und zerstörten Backbordfenstern 13 Seemeilen südlich von Helgoland im Wasser liegt. „Es war nicht einfach für uns“, sagt er. Die Machtlosigkeit, nichts tun zu können wegen der rauen See, abzudrehen mit hängendem Kopf und dem Wissen, dass die Dinge außer Kontrolle geraten sind, es fühlte sich nicht gut an, davonzukommen. Trauriges, glückliches Schicksal.

Die „Bempohl“, das war der größte und modernste Schiffstyp der Seenotretter seiner Zeit. Erbaut 1965 bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder, 26,66 Meter lang, 5,6 Meter breit, Höchstgeschwindigkeit 24 Knoten, Tiefgang: maximal 1,62 Meter, ausgestattet mit dem Tochterboot „Vege sack“ und so konstruiert, dass sich das Schiff

DGzRS

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

ist zuständig für den Such- und Rettungsdienst im Seenotfall. Die Seenotretter sind rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit. Es gibt mehr als 2000 Einsätze im Jahr.

Die allermeisten der rund 1000 deutschen Seenotretter sind Freiwillige.

Insgesamt unterhält die DGzRS rund 60 Rettungseinheiten auf 54 Stationen.

Seenotretter gibt es in Deutschland seit mehr als 150 Jahren.

Spenden sind möglich über das bekannte Spendenschiffchen, was sich auf vielen Ladentresen befindet (siehe Foto) oder über Spendenkonto: IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16,



Paul Denker (54), Vormann. Wie der Rest seiner Mannschaft bezahlte der erfahrene Seemann den Einsatz mit dem Leben.



Hans-Jürgen Kratschke (28), der Jüngste an Bord und zugleich „Bempohl“-Steuermann. Seine Leiche wurde nie gefunden.

immer wieder aufrichtet, selbst wenn es kopfstünde. Und dass es benannt wurde nach Adolph Bempohl, einem der Gründer der Deutschen Seenotrettung, ist eine weitere tragische Facette dieser Geschichte.

Es gibt Dinge im Leben, die vergisst man nicht. Das Unglück um die „Bempohl“, das Bangen und Hoffen, die von Elbe-Weser-Radio unbeantworteten Rufe, monoton, die ganze Nacht, hallo „Bempohl“, aber niemand meldete sich; für Hinnerk Pick sind die Ereignisse untrennbar mit seinem Leben



der „Adolph Bermppohl“



Steuermann Hinnerk Pick (linkes Bild) hat den führerlos treibenden Seenotrettungskreuzer gefunden.

FOTO: DPA, MARION HAHNFELDT (1), DIE SEENOTRETTER - DGZRS

„Nehmen Sie bitte Schwimmwesten mit“

Der letzte Funkkontakt der „Adolph Bermppohl“

Ein Auszug aus dem Funkkontakt zwischen Norddeich Radio, dem in Seenot geratenen niederländischen Fischkutter „Burgemeester van Kampen“ und der „Adolph Bermppohl“:

Norddeich: ... ich muss mich erst einmal um einen anderen Fall kümmern – das geht erstmal so, ja?

Bermppohl: Ja, es geht so – wir sind gleich ran. Wir sind auf 200 Meter ran – tschüs dann.

Norddeich: ... Wenn's kritisch wird, ruft man ruhig dazwischen, aber nur, wenn's kritisch wird.

Bermppohl: Bürgermeister van Kampen – wollen Sie das Schiff verlassen?

Kampen: Ja, wir wollen. ...
Bermppohl: ... Ja, ist in Ordnung, wir werden eine Leine rübergeben. ... ich melde mich gleich wieder. ...

Kampen: Ja, das ist gut. (Minuten später.) **Bermppohl:** Wir setzen jetzt unser kleines Tochterboot aus und kommen damit achtern ran, nicht? Binden Sie sich bitte Schwimmwesten um und dann nehmen wir Sie von Bord mit unserem Tochterboot. ... haben Sie das verstanden?

Kampen: Ja, das habe ich gut verstanden: Sie kommen mit der kleine Boot – holen uns ab – hab ich dat gut verstanden?

Bermppohl: Ja, haben Sie gut verstanden – seien Sie vorsichtig und nehmen Sie Schwimmwesten mit. ...

Danach leiten die Männer der Bermppohl offensichtlich die Rettung ein, sie melden sich erst 40 Minuten später wieder mit der Nachricht, dass die Männer der Kampen aufgenommen wurden. Das war der letzte Kontakt.

verbunden. Es waren gute Jungs, sagt er ein halbes Jahrhundert später während eines eiskalten sonnigen Morgens, und er erzählt, wie es war in jenen Stunden, die ihm fast das Herz brachen. Es gibt ein Schwarz-Weiß-Foto von diesem Tag. Zu sehen darauf die „Atlantis“; der Kahn, mehr unter als über dem Wasser, die kochende See, fliegende Gischt, am Ruder steht Hinnerk Pick, 25 Jahre alt, auf dem Weg von Cuxhaven nach Helgoland. Nur mit einem riskanten Manöver wird er das Schiff Augenblicke später in den Südhafen retten.

„Das war der Moment, wo ich dachte, jetzt ist Schluss“, sagt er mit samtwarmer Stimme, seine Finger kramen zwischen den Bildern, und er erzählt und erzählt, von der Ohnmacht, von der Trauer, mit der Erinnerung fällt eine Last von ihm; er setzt die Tasse an zum Trinken, setzt sie wieder ab, und von draußen aus dem eisverhangenen Garten dringt die Sonne und legt sich in Streifen auf das Parkett. „Wir waren alle sehr gut befreundet“, sagt er am Ende.

Pick ist sein ganzes Leben selbst zur See gefahren. Wie sein Vater,



Otto Schülke (53), Motormann. Wie alle anderen auch galt er als ausgesprochen erfahrener Seemann.



Günter Kuchenbecker (38), stellvertretender Motormann. Auch nach ihm wurde später ein Seenotkreuzer benannt.

wie sein Großvater, alle sind sie draußen gewesen. Vom Fenster seines Elternhauses auf Spiekeroog konnte er das Mahnmahl für die „Johanna“ sehen, das Auswandererschiff, das 1884 auf dem Weg in die neue Welt vor der Insel strandete, beinahe 80 Menschen ertranken. Er war bei „Hapag-Lloyd“ beschäftigt, er war auf der „Bremen“, er fuhr auf der „Berlin“, er hat 1962 die Kubakrise hautnah miterlebt; mit 57 dann ging er in Seemannsrente und arbeitete seither ehrenamtlich für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

in Eckernförde. Er hat also vieles mitgemacht in den Jahren. Er sagt: „Wenn ich das alles erzählen soll, sitzen wir morgen noch hier.“

Das Meer sei ein stummer Zeuge, heißt es. Unberechenbar, unsentimental. Es macht keinen Unterschied zwischen denjenigen, die helfen, und denjenigen, die in Not geraten sind. Das Meer ist klassenlos. Wie der Tod.

164 Menschen rettete die „Bermppohl“ bis zu jenen schicksalhaften Ereignissen, und als sie am 23. Februar 1967 auslief, tat es die vierköpfige Crew mit routinemäßiger Ruhe. In einem Zeitungsbericht zu den Ereignissen wird es später heißen: „Die Besatzung zeigte stets nautisch wie seemännisch hervorragendes Können.“

Pick sagt: „Das waren alles erfahrene Seemänner. Die wussten in dem Fall ja auch nicht, wie das mal enden würde.“

Als die „Bermppohl“ verunglückte, war sie mitten im Orkan unterwegs, um den drei Seeleuten auf dem niederländischen Kutter „Burgemeester van Kampen“ beizustehen. Die „Van Kampen“ hatte Wassereintrich gemeldet. Zunächst schien es, als würden die Dinge ihren gewohnten Gang gehen, es war ja immer gut gegangen, all die Jahre, all die Einsätze, kein Grund zur Sorge also. Irgendwann aber kippten die Ereignisse. Das letzte jedenfalls, was die „Bermppohl“ funkte, war: „Haben die drei Besatzungsmitglieder abgeborgen. Das Schiff ist aufgegeben. Fahren mit dem Tochterboot getrennt nach Helgoland. ... die Fahrt wird also länger dauern.“

Es war das letzte Lebenszeichen. Am nächsten Morgen wird der Seenotkreuzer südöstlich von Helgoland gefunden, und es ist ausgerechnet Hinnerk Pick, der von der „Atlantis“ auf dem Weg zurück

nach Cuxhaven den ramponierten Kreuzer zuerst entdeckt. Nur helfen, das kann er nicht, sein Schiff ist nicht gerüstet für solche Fälle, am Ende wird die „Bermppohl“ nach mehrfachen Versuchen vom Schwesterschiff „Arwed Emminghaus“ geborgen und in den Hafen von Cuxhaven geschleppt; ein trauriger Tross, geschlagen in einer Schlacht mit ungerecht verteilten Rollen.

In den Stunden und Tagen nach den Ereignissen kochen die Emotionen hoch. Und auch wenn sich nie genau klären lassen wird, was sich in diesen Stunden auf der Nordsee wirklich ereignete, Experten glauben, dass die „Bermppohl“ in eine Untiefen-Region des Sellobrunn-Riffs nördlich von Helgoland geriet, wo sich die anlaufenden Seen zu Monsterwellen auftürmten; die Männer wurden über Bord gespült.

Hinnerk Pick ist jetzt 75 Jahre alt. Die meiste Zeit seines Lebens war er Steuermann, er möchte die Zeit nicht missen, trotz allem. Vor einigen Tagen gab er bei der DGzRS sein Diensthandy zurück, er will, wie er sagt, vernünftig ums Leben kommen.

Einen Kilometer entfernt von Helgoland liegt die Insel „Düne“. Von oben sieht die Formation aus wie ein Helm, es gibt einen Campingplatz dort, und zwischen Sanddornbüschen, vorm Wind verborgen, liegt der Friedhof der Namenlosen, Gedenkstätte für all jene, die das Meer an die Strände spülte oder die ihr Leben auf der See verloren. Und es gibt einen Stein für die Besatzung des Seenotkreuzers „Adolph Bermppohl“: zur Erinnerung an diejenigen, „die während ihres Einsatzes für die in Not geratenen Mitmenschen auf See geblieben sind“.

Unvergessene Namen auf dem Friedhof der Namenlosen.

Frauen und acht Kinder hinterlassen

Mit bis zu 150 Stundenkilometern zog der Orkan am Unglückstag über die Nordsee, mehr als 80 Seeleute kamen dabei vermutlich ums Leben, allerdings gibt es darüber widersprüchliche Angaben. Belegt jedoch ist, dass Schiffe reihenweise SOS funkten.

Sieben DGzRS-Einheiten waren an dem Tag im Einsatz, auch die erst anderthalb Jahre zuvor in Dienst gestellte „Adolph Bermppohl“. Mit starkem Wassereintrich hatte die „Burgemeester van Kampen“ „Mayday“ gefunkt. Nichts deutete während des Funkverkehrs auf das Unheil hin. Die Crew der „Bermppohl“ meldete die erfolgreiche Rettung der Fischer und hob den Seenotfall auf.

In der Seeamtsverhandlung wurde festgestellt, dass die Seenotretter keine Chance hatten. Die Rettungseinheiten seien außergewöhnlichen Beanspruchungen gewachsen, aber: „Hier war die Natur gewaltiger als der Mensch.“

Denkmal: Im vergangenen Jahr wurde im niederländischen Termonterzijl ein Denkmal für alle auf See gebliebenen Fischer aufgestellt. Darauf auch: die Namen der vier deutschen Seenotretter. Die Männer hinterließen ihre Frauen und insgesamt acht Kinder.

Das Buch zum Unglück: Der niederländische Autor Hans Beukema hat Ende 2016 das Buch „Der ramp met de TM 1 en Adolph Bermppohl“ veröffentlicht. Soeben ist die deutsche Ausgabe („Das Drama der TM 1 und Adolph Bermppohl. Retter und Gerettete verloren ihr Leben“) erschienen. Erhältlich im seenotretter-shop.de, 14,50 Euro (1 Euro Spende).



Gedenkfeier für die Seenotretter

Am Donnerstag (23. Februar) findet in der St.-Nicolai-Kirche auf Helgoland eine Gedenkandacht der Seenotretter statt, zu der die Öffentlichkeit herzlich eingeladen ist. Beginn ist um 14 Uhr, so dass für Besucher vom Festland die An- und Abreise per Fährschiff am gleichen Tag möglich ist. Mit dem Schicksal der Adolph-Bermppohl-Besatzung erinnern sich die Seenotretter an alle 45 Rettungsmänner, die in den 152 Jahren des Bestehens der DGzRS im Einsatz auf See geblieben sind.

Seit Gründung der DGzRS im Jahr 1865 haben ihre Besatzungen mehr als 84 000 Menschen aus Seenot gerettet oder aus drohenden Gefahren befreit. Die Arbeit der Seenotretter wird ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert, ohne Steuergelder. „Rausfahren, wenn andere reinkommen“ heißt es bei den Rettern.

Mehr Informationen:
www.seenotretter.de

