



DER KAMPF UM DIE LUKUGA

DAS BUCH WIRD ENDE 2013 IM BURKANA VERLAG ERSCHEINEN



Die LUKUGA. Dieses stolze und schöne Schiff steht im Mittelpunkt eines neuen Buches von Dr. Helmer Zühlke und Kapitän Heinrich Teerling. Mit vielen bisher unveröffentlichten Bildern und Dokumenten erzählen die beiden Autoren von der dramatischen Bergung und Löschung des Schiffes sowie kuriose Details über die Bezahlung und Bergelöhne. Viele tapfere Borkumer Männer waren an der Rettungsaktion beteiligt.

Im Dezember des Jahres 1956 liegt dichter Nebel über der europäischen Küste und der Nordsee. Überall auf den bereit liegenden Schleppern sitzen die Funker an ihren Geräten und lauschen in den Äther. Am 20.12.56 hört auf der Station West-Terschelling der Funker Hein van Brakel des Motorrettungsschleppers „Holland“ eine SOS-Meldung über Scheveningen-Radio. Der norwegische Tanker von rund 10.000 t meldet eine Kollision mit einem Schiff von 6.000 t in Position 52 17 N und 4 50 O. Gleichzeitig eine SOS-Meldung der „Lukuga“, eines belgischen Motorschiffes von rund 6.000 t auf dem Zwangsweg Elbe - Texel in der Nähe der Boje E.T. 6. Aufgrund der Nebelsituation hatte „Holland“ seinen Liegeplatz West-Terschelling, dem Hafen der Insel Terschelling, bereits verlassen und lag auf Lauerposition im Windschatten der Insel. Sofort läuft der Schlepper „Holland“ in Richtung der angegebenen Position aus. Mit Hilfe des Radars erreicht die „Hol-

land“ mit voller Fahrt durch den Nebel brechend, um 04.20 Uhr die havarierte „Lukuga“ und übernimmt drei Passagiere und den verletzten 4. Offizier Thomas Hubert. Die Holländer sind nicht zimperlich und lassen den Kapitän der „Lukuga“ die Open Form „no cure, no pay“ unterschreiben. Gegen 06.00 Uhr werden die drei Passagiere und der verletzte 4. Offizier an Bord des Motorrettungsbootes aus Terschelling, die „Brandaris“ abgegeben. Der 4. Offizier Hubert, der durch die Kollision in seiner Kabine eingeklemmt war, wird von Dr. Smit aus Terschelling untersucht, glücklicherweise finden sich keine größeren ernsthaften Verletzungen. Die drei Passagiere sind Herr und Frau De Schepper aus La Panne (Belgien) und Mechaniker M. Verbaenen, Angestellter der CMB der Compagnie Maritime Belge der Reederei der „Lukuga“. Kapitän De Schepper ist Hafenkommendant von Matadi und auf dem Weg mit seiner Frau in den Urlaub nach Belgien.

Der Maschinenraum des Schiffes „Lukuga“ war innerhalb kurzer Zeit vollgelaufen und das Maschinenpersonal hatte nur kurze Zeit zur Verfügung, um zu entkommen. Außerdem nahmen die Laderäume 5 und 6, die sich im Achterschiff befanden, schnell Wasser. Der zunehmende Wassereinbruch in die Laderäume lässt den Schlepper „Holland“ um Hilfe bitten und so wird von der eigenen Firma der Schlepper „Zuidzee“ und von der Bugsier aus Hamburg der Schlepper „Seefalke“ der Station Borkum zur Hilfeleistung angefordert. Der Bergungsinspektor Gerhard Funk, der die Gefährlichkeit des Rummings hört, lässt „Seefalke“ sofort vom Borkumer Neuen Hafen auslaufen und alles für eine Hilfeleistung vorbereiten. Auf Höhe des Feuerschiffes „Terschellingerbank“ wird der Schleppzug von „Lukuga“, „Zuidzee“ und „Holland“ erreicht und festgemacht, um Pumpen zu übergeben. Die vereinigten Bergungsinspektoren der „Holland“ und des „Seefalken“ entscheiden sich, nach dem schweren Wassereinbruch, dem zunehmenden Schleppgewicht und der Flut im Rücken, die Reede von Borkum anzusteuern und das Schiff dorthin abzuschleppen. Auf der Reise dorthin jedoch, eine Entfernung von ca. 60 sm, kommt es weiter zu einem schweren Wassereinbruch und Tiefgang des Achterschiffes der „Lukuga“. Der Wert des Schiffes beträgt rund 50 Mio.

DM und es wird alles versucht, zu verhindern, dass dieses Schiff im tiefen Wasser sinkt. Deshalb wird beschlossen, das Schiff vor der Insel Schiermonnikoog, d. h. auf dem Wege nach Borkum-Reede, auf die Außenbänke von Schiermonnikoog auf Grund zu setzen. Das gelingt, aber zunehmende nordwestliche Winde und damit zunehmender Schwell und Brandung bringen die „Lukuga“ auf diesen berühmt-berühmten Sänden in große Gefahr, denn ein Schiff kann hier innerhalb kürzester Zeit durchbrechen. Zur Hilfeleistung werden die Schlepper „Stortemelk II“ aus Terschelling und aus Cuxhaven und Bremerhaven „Thor“ und „Danzig“ angefordert sowie der Leichter „Nation“. Die auffrischenden Winde lassen nichts Gutes ahnen und die Bergungsinspektoren entschließen sich, die „Lukuga“ erneut abzubergen und über das Hubertgat auf die Reede von Borkum zu schleppen. Das gelingt jedoch nur nach waghalsigen und lebensgefährlichen Tauchgängen eines deutschen Tauchers, der die Tür zwischen dem Maschinenraum, in dem ein Leck von rund 3 x 4 m unter der Wasserlinie klafft und dem Wellentunnel zu schließen. Dadurch können die mitgebrachten Pumpen in Aktion treten und das Schiff etwas gehoben werden....

Mehr erfahren Sie in dem Buch "Der Kampf um die Lukuga" im Dezember 2013.