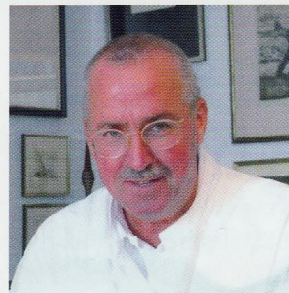


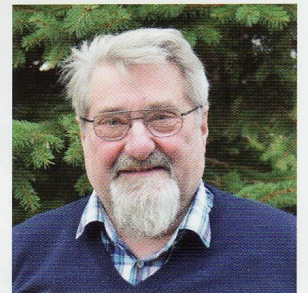


DER VERGEBLICHE KAMPF UM DIE „CONCEICAO MARIA“

BERICHT VON HELMER ZÜHLKE UND HEINRICH TEERLING



Dr. Helmer Zühlke



Heinrich Teerling

Das portugiesische Motorschiff „Conceição Maria“ war auf dem Weg mit Stückgut, Fischmehl, Kork und Terpentin in Fässern von Lissabon nach Bremen, als es, vor Anker liegend, von dem 9821 BRT großen niederländischen Motorschiff „Simonskerk“ bei dichtem Nebel mit Sichtweiten unter 100 m in der Nähe des Feuerschiffes „Borkumriff“ gerammt wurde.

Unter der Nr. 121 wurde die „Conceição Maria“ (Der Name „Conceição Maria“ steht für die unbefleckte Empfängnis und ist eine Umschreibung für die „Jungfrau Maria“) am 27.07.1946 auf der Werft der Companhia União Fabril in Lissabon auf Kiel gelegt. Auftraggeber war die Sociedade Geral de Comercio Industria e Transportes. Am 21.06.1947 erfolgte der Stapellauf in Anwesenheit des Marineministers Cte. Américo Thomaz. (Länge: 93,32 m; Breite: 12,84 m; Tiefgang: 4,55 m; Die Einzelschraube wurde von einem 1944 gebauten 7-Zyl.-Dieselmotor der dänischen Firma Burmeister & Wain mit 2500 PS angetrieben. BRT: 1736; Geschwindigkeit: 12 kn; Besatzung: 22 Mann; Platz für 8 Passagiere)

In den kommenden Jahren transportierte das Schiff vor allem Phosphor und Erdnüsse von den Kolonien nach Lissabon. Am 06.04.1948 lief das Schiff auf der Reise von Casablanca nach Newcastle auf den Goodwin-Sandbänken vor England auf Grund, jedoch ohne größere Schäden zu erleiden. In den 1960er Jahren diente es als Truppen- und Materialtransporter im Kolonialkrieg gegen Mosambik.

DER UNFALL

Am Donnerstag, den 3. Februar 1966, lag der Bergungsschlepper „Atlas“ unter Kapitän Werner Schröder auf seiner Station an der Brücke 3 im Neuen Hafen auf Borkum. Der Wind wehte schwach aus westlicher Richtung, es herrschte dichter Nebel. Als um 05.54 Uhr der SOS-Ruf des portugiesischen Motorschiffes „Conceição Maria“ eintraf, verließ „Atlas“ um 06.05 Uhr den Hafen von Borkum und lief in Höchstfahrt, trotz des dichten Nebels, unter Radar zur Unfallstelle, die sich in der Nähe der Anseglungstonne Westerems J/E2 befand.



Um 06.32 Uhr meldete der holländische Emslotsendampfer „Pollux“ über Norddeichradio die Übernahme der gesamten Besatzung des Portugiesen von 26 Mann. Davon wurden 17 später auf den Seenotkreuzer „Georg Breusing“, 9 Mann, einschließlich des Kapitäns, auf den Schlepper Atlas übergeben. Als „Atlas“ um 07.25 Uhr in der Nähe der Tonne W/1 beim Havaristen eintraf, hatte es aufgeklart, die Sicht betrug 2-3 Seemeilen, Wind WNW, Stärke 3, leicht bewegte See und Dünung. Die Mittschiffsaufbauten des Havaristen standen in hellen Flammen. Das Schiff trieb auf die Bohrinsel „Transocean 1“ zu und es bestand Kollisionsgefahr. Der Bergungsschlepper ging längsseits des Havaristen und begann mit dem Löschvorgang. Kurz vor der Bohrinsel, circa 200 m entfernt, konnten erfolgreich drei Mann auf den Havaristen abgesetzt werden und diesen gelang es, eine Schlepptrasse festzumachen und das Schiff über den Achterstern aus dem Kollisionsgebiet zu schleppen. Der hintere Tiefgang des Schiffes betrug circa 10 Fuß und am gerammten Bug circa 21 Fuß; es bestand eine Steuerbordschlagseite von etwa 14 Grad. Der jetzt eingetroffene Borkumer Schlepper „Burkana“, mit der Besatzung: Kapitän Daniel van Gerpen, Peter van Gerpen, Jan van Gerpen und Walter Langhorst, nahm das treibende Rettungsboot der „Conceição Maria“ auf Bitten des Kapitäns in Schlepp. In dem Boot befanden sich alle Papiere des Schiffes und der Besatzung. Auf Order des Kapitäns der „Atlas“ wurde gegen 10.00 Uhr von „Burkana“ mit dem Ankersuchgeschirr alles abgefischt, um sicherzugehen, dass keine Ankerketten oder Anker des Havaristen Kabel auf der Ems eventuell durch Mitschleppen beschädigen könnten.

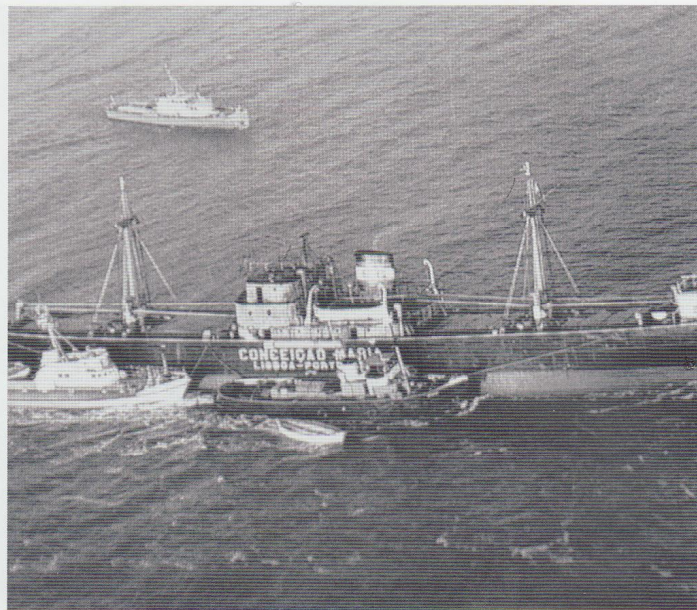
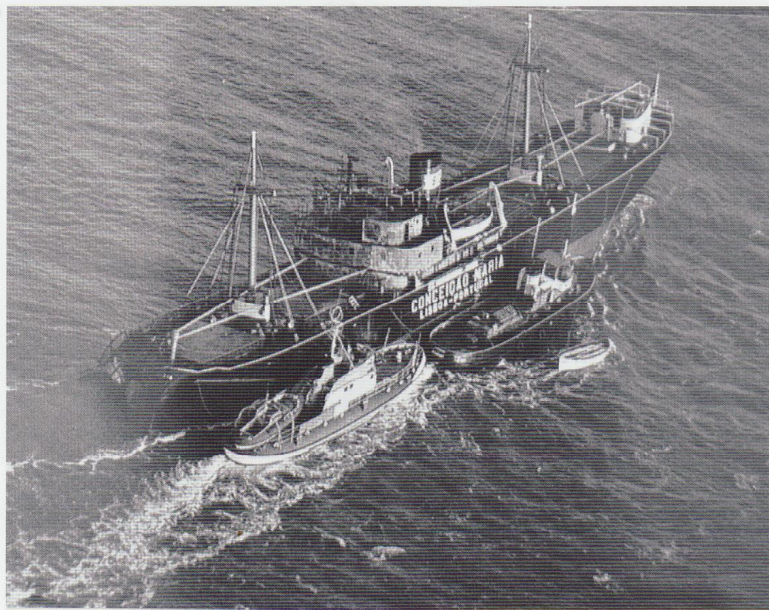
Um 10.00 Uhr traf der Rettungskreuzer „Georg Breusing“ der

Station Borkum erneut ein und bekämpfte gemeinsam mit „Burkana“ von der Backbordmittschiffsseite her das Feuer. Der Schleppzug bewegte sich langsam Richtung Emden, um 13.00 Uhr wurde die Tonne W/F bei stark diesigem Wetter und westlichen Winden passiert und das Feuer war unter Kontrolle. Um 15.10 Uhr passierte der Schleppzug die Borkumer-Signalstelle und der auf sein Schiff durch das Tochterboot der „Georg Breusing“ zurückgebrachte Kapitän unterzeichnete den Vertrag „Lloyd's Open Form“. Um 16.45 Uhr wurde durch das Rettungsboot der in Emden bestellte Emslotse vom AG-Ems-Fährschiff „Münsterland“ abgeholt, auf

„Atlas“ abgesetzt und der Kreuzer „Georg Breusing“ entlassen.

Um 17.10 Uhr wurde im Dukegat bei Tonne W/13 auf Order aus Emden der Schleppzug gegen den Strom gedreht und auf Position gehalten. Da in der Nacht zunehmend Wassereinbruch festgestellt wurde und „Burkana“ nicht ausreichend pumpen konnte, wurde in der Nähe des westlichen Fahrwassers gehalten, um das Schiff notfalls auf Grund setzen zu können. Der Bug des Havaristen war vom Kollisionsgegner abgeschnitten und das Vorderteil hing nach Steuerbordseite, daraus resultierte die Schlagseite. Laderaum 1 und 2 waren unter Wasser. Insgesamt waren 750 t Stückgut geladen, darunter im Vorschiff vorwiegend Kork, dieser gab dem Schiff den ausreichenden Auftrieb. Als Steuerschlepper wurde aus Emden ein weiterer Schlepper angefordert.

Am Freitag, den 4. Februar, nahm gegen 02.00 Uhr der Wassereinbruch zu und es war erforderlich, von „Atlas“ eine transportable Pumpe und 4 Mann auf den Havaristen abzusetzen. Mit Hilfe der Besatzung des Schleppers „Burkana“ trat diese erfolgreich in Aktion, der Maschinenraum wurde lenz und es konnten vier offene Seeventile geschlossen werden. Der Wessels-Schlepper „Spiekeroog“ traf gegen 04.00 Uhr beim Havaristen ein und machte vorn auf Steuerbordseite fest. Um 07.30 Uhr wurde unter kurzfristigem Pumpen der Schleppzug gedreht und bei diesigem Wetter die Reise nach Emden angetreten. Um 10.50 Uhr wurde Emden-Reede erreicht und der Havarist durch die Hafenschlepper „Norderney“, „Justine Wessels“ und „Spiekeroog“ durch die große Seeschleuse in den Emden Binnenhafen geschleppt und um 13.30 Uhr an den Dalben zwischen Süd- und Nordkai des neuen Binnenhafens



Der auf Borkum stationierte Rettungskreuzer „Georg Breusing“ und der Borkumer Schlepper „Burkana“ im Hilfseinsatz

festgemacht. Durch Untersuchung von Tauchern der „Atlas“ stellte man fest, dass das ganze Vorschiff des Havaristen mit Kollisionsschott nach der Steuerbordseite weggeklappt war und noch 3 m tief im Schlick lag.

Um 17.50 Uhr wurden in Anwesenheit des Reedereivertreters Mr. Monteiro verschiedene Ballasttanks geflutet, um so die Schlagseite kurzfristig zu verbessern. Weiterhin wurde gepumpt, um den Maschinenraum lenz zu halten. Da der 2. Ingenieur der „Conceição Maria“ mit Hilfe des „Atlas“-Maschinenpersonals die Hilfsdiesel in Betrieb nehmen konnte, war der Havarist mit eigener Energie versorgt und konnte selbst für das Lenzen des Schiffes sorgen.

Am Samstag, den 05. Februar war der Tauchermeister Kiess aus Kiel durch Bugsier nach Emden beordert worden, um eine exakte Untersuchung am Vorschiff vorzunehmen, da die Nordseewerke sich weigerten, den Havaristen mit dem hängenden Vorschiff und einem Tiefgang von mehr als 10 m einzudocken. Am Sonntag, den 06. Februar wurden mit Hilfe eines Schwimmkrans der Nordseewerke alle losen Überwasserteile im Bugbereich abgebrannt, um so das Vorschiff zu leichtern. Da die Untersuchung des Tauchermeisters Kiess keine Möglichkeit aufzeigte, das unter Wasser hängende Bugteil zu zerteilen, wurde beschlossen, es als Stück abzubrennen. Das abzubrennende Teil wurde mit Drähten durch die Ankerklüse gesichert und um 16.00 Uhr begannen die Unterwasserbrennarbeiten.

Am Dienstag, den 08. Februar lief die „Atlas“ wegen weiterer Seenotfälle nach Borkum und übergab im Hafen das Tauchergeschirr und die Unterwasserbrennbatterien an „Bugsier 27“, das damit nach Emden lief.

BERICHT DER „GEORG BREUSING“

Vormann: Wilhelm Eilers, Rettungsmänner: Hinnerk Nordman, Gerd Feeken.

Auch auf der „Georg Breusing“ hörte man am 03. Februar um 05.54 Uhr über Norddeichradio von der Kollision bei Tonne J/ E2 und lief um 06.10 Uhr bei Sichtweiten von 30-50 m unter Radarnutzung aus dem Borkumer „Neuen Hafen“ aus. Um 07.00 Uhr wurden vom Lotsendampfer „Pollux“ 16 Schiffsbrüchige und ein Schwerverletzter mit Arm- und Beinbrüchen übernommen und nach Borkum zurückgelaufen. Um 08.00 Uhr wurden die Männer mit einem Bus der Bundeswehr in die Stadt gefahren, der Schwerverletzte kam per Krankenwagen ins Borkumer Krankenhaus. „Breusing“ lief sofort wieder aus und löschte zusammen mit „Burkana“, wobei ein Übergreifen zum Maschinenraum und Luke 2 verhindert werden konnte. Die Ladung in Luke 2 bestand aus Korkballen und Terpentinfässern. Um 13.40 Uhr, nach 3,5 Std. Löscharbeit, war das Feuer vollständig unter Kontrolle.

Gegen 17.00 Uhr wurde der Lotse, von Emden kommend, vom Fährschiff „Münsterland“ übernommen und auf „Atlas“ abgesetzt. Um 17.30 Uhr lag die „Breusing“ wieder auf Station im Borkumer Hafen. Der schwer verletzte portugiesische Seemann Jasmin Nascimento erlag im Alter von 54 Jahren am Freitag, den 11. Februar 1960 im Borkumer Krankenhaus seinen Verletzungen. Der Tote wurde in seine Heimat Lissabon überführt. Die übrigen 16 auf Borkum gelandeten schiffbrüchigen Seeleute kehrten über Bremen in ihre Heimat zurück und der Agent der Reederei Sociedade Geral de Comércio Indústria e Transportes Lissabon, Herr Walter Sporleder, Bremen, be-

dankte sich schriftlich beim Strandvogt Dr. Theo Speer:

„Die von Ihnen übernommenen Seeleute haben sich über die ihnen durch Sie, die Bevölkerung von Borkum und seitens des Hotels zuteil gewordene Betreuung sehr lobend ausgesprochen und haben immer das Empfinden gehabt, dass sie mit ihren Problemen nicht allein standen.

Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen, zugleich mit meinem eigenen, auch den Dank des Kapitäns der MS „Conceição Maria“ sowie der Reederei zu übermitteln. Es ist ein gutes Werk getan worden, auch ich danke Ihnen nochmals dafür und bitte Sie, diesen Dank auch an alle anderen einschlägigen Instanzen Borkums weiterleiten zu wollen.“

Die „OZ“ meldet:

„Auf dem Haken des portugiesischen Schleppers „Praia da Adraga“ (Name :berühmter Strandabschnitt westlich von Lissabon an der Atlantikküste) verließ am Sonnabend die 1815 BRT große „Conceição Maria“ den Emden Hafen mit Kurs Lissabon, wo das Schiff einer eingehenden Prüfung unterzogen wird. Die „Conceição Maria“ war gelöscht und später vergeblich zum Verkauf und Umbau in Emden angeboten worden.“ ...

In der „BZ“ vom Dienstag, den 04. April 1967, liest man folgenden Eintrag:

„Ein seltsamer Schleppzug passierte am Samstag unsere Insel. Übers Heck mit einem Schlepper verbunden und so ein schwer zu dirigierendes Objekt, zog ein portugiesischer Schlepper den im Vorjahre durch Brand schwer beschädigten portugiesischen Dampfer „Conceição Maria“ nach See zu, um das Schiff nach Portugal zu bringen.“ ...

Das Schiff wurde im Dock Poço do Bispo / Lissabon aufgelegt, verkauft an Américo Vasques Vale, im Januar 1968 abgewrackt und aus dem Register gestrichen.