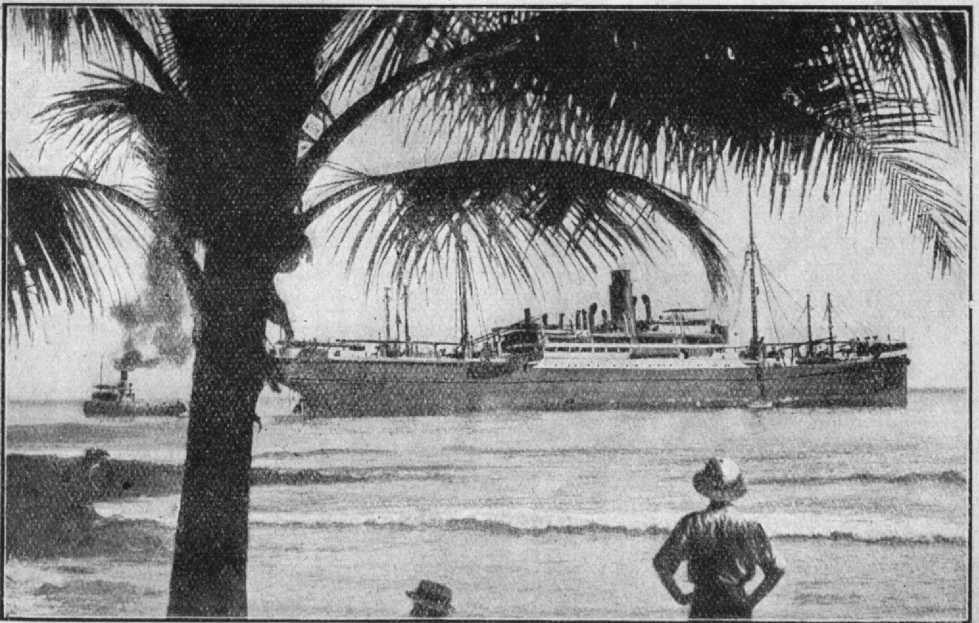


Rettung des Dampfers „Saarbrücken“ aus Seenot.

Eine interessante Rettung eines Dampfers aus Seenot spielte sich im Sommer 1924 vor dem Hafen von Sabang (auf der Insel Pulu Weh, Nordspitze Sumatra's, Niederländisch-Indien) ab. Das Patenschiff unserer Stadt Saarbrücken, der neue und mit den modernsten Einrichtungen versehene Passagierdampfer „Saarbrücken“ des Norddeutschen Lloyd, 9429 Brutto-Register-Tonnen groß, hatte diesen an dem großen Seewege nach Ostasien liegenden Platz angelaufen und war beim Verlassen des Hafens auf einem der vielen dort befindlichen Korallenriffe, diesen aus den Abscheidungen kleiner Seetiere unter Wasser ständig neu entstehenden und gewissermaßen wachsenden, aber felsenhart werdenden Gebilden, festgeraten. Ein eigenartiger Zufall wollte es, daß die schließliche Errettung dieses schönen Schiffes einem Dampfer gelang, der wiederum in Beziehungen mit dem Saargebiet steht. Die Interessen der Röchling'schen Unternehmungen erstreckten sich nicht nur auf die hier im Saargebiet bekannten Werke, sondern seit 1918 besteht in Hamburg auch eine zum Röchling-Konzern gehörende Reederei, die einen Fracht-Liniendienst nach Nordspanien-Portugal sowie nach der Levante und dem Schwarzen Meer betreibt. Die Röchling'sche Flotte hat sich trotz der schwierigen Frachtenlage in der Seeschifffahrt beträchtlich entwickeln können. Sie umfaßt zurzeit 18 Dampfer mit einer Tonnage von insgesamt rund 50000 Tonnen, die überwiegend in der oben erwähnten Linienschifffahrt verwandt werden. Nur zwei Tankdampfer „Amrum“ und „Usedom“ werden schon seit langer Zeit in den Gewässern von Ostasien bezw. Niederländisch- und Britisch-Ostindien, in der Öl- und Petroleumfahrt beschäftigt. Der Dampfer „Amrum“ hatte nun Gelegenheit, den Dampfer „Saarbrücken“ aus der Gefahr, in der er sich befand, zu retten. Einige diesem Artikel beigelegte Bilder, die an Ort und Stelle aufgenommen wurden, geben eine anschauliche Vorstellung von der gefährlichen Lage des gestrandeten Schiffes. Im übrigen entnehmen wir dem Bericht des Kapitäns des Dampfers „Amrum“ über den Hergang der Strandung und der glücklichen Rettung folgendes:



Strandung der „Saarbrücken“ an der Nordspitze Sumatra's vor der Insel Pulu Weh.

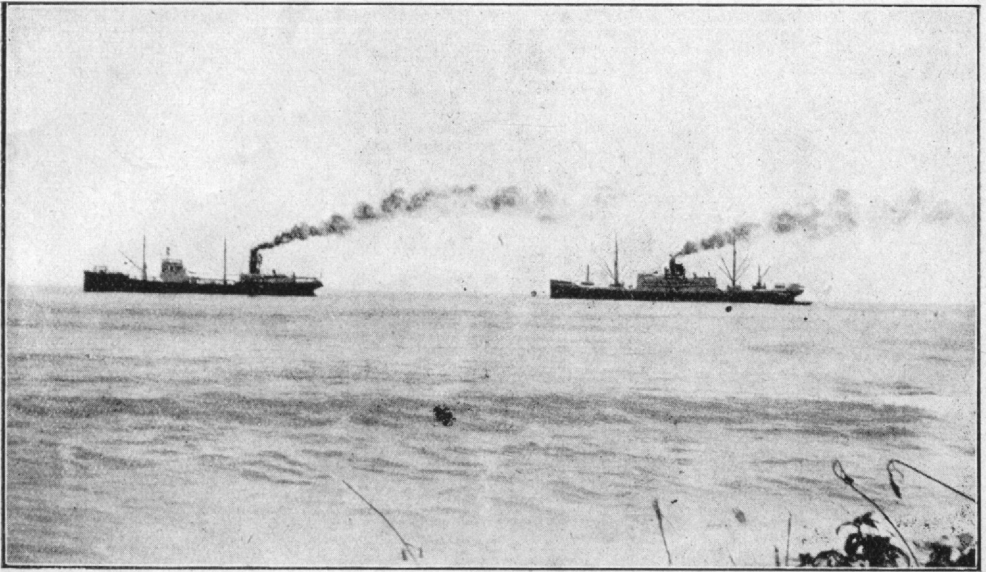
Die „Amrum“ lief am 16. Juni 1924 in früher Morgenstunde in den Hafen von Sabang ein und bemerkte nicht weit von der Küste ein großes modernes Schiff auf Strand sitzen, das dabei war, seine Ladung in Leichter zu löschen, aber keinerlei Signal zeigte, daß es Hilfe gebrauche. Kurz vor Sabang kam der Hafenlotse an Bord, der dann mitteilte, daß es sich um den Passagierdampfer „Saarbrücken“ vom Norddeutschen Lloyd handle, der sich auf seiner ersten Ausreise nach Ostasien befinde. Zwei große Dampfer hätten bereits versucht, die „Saarbrücken“ abzuschleppen, jedoch ohne Erfolg.

Der Kapitän der „Amrum“ versuchte sofort, an Land weitere Einzelheiten über die Strandung zu erfahren. Da gerade ein Boot zur „Saarbrücken“ hinüberfuhr, ging er mit, um sich die Lage dort näher anzusehen. Vom Kapitän der „Saarbrücken“ erfuhr er, daß die „Saarbrücken“ bereits seit dem 12. Juni, also bald volle 4 Tage, auf einer bisher unbekannten Korallenbank feststehe, auf die das Schiff ohne sein Verschulden bei der Ausfahrt aus Sabang geraten sei. Die Passagiere waren dank der sofort vom Norddeutschen Lloyd getroffenen Maßnahmen schon mit anderen Dampfern weiterbefördert worden, man hatte bereits damit begonnen, Ladung zu löschen, um soviel wie möglich davon in Sicherheit zu bringen und das Schiff für die weiteren Abschleppversuche leichter zu machen.

Mit der unter Seeleuten selbstverständlichen Hilfsbereitschaft bot der Kapitän der „Amrum“ sein Schiff zur Hilfeleistung an, das dafür wegen seiner flachen, wenig tiefgehenden Bauart und weil mit zwei Schrauben versehen, besonders geeignet erschien und für solche Zwecke auch mit schweren Stahltrossen ausgerüstet war. Das Angebot wurde mit Freuden angenommen, und der Kapitän der „Saarbrücken“ ging mit an Bord der „Amrum“, um die erforderlichen Maßnahmen zu besprechen. Dies geschah, und einige Stunden später dampfte die „Amrum“ dem Strandungsplatz zu und ankerte zunächst in der Nähe der „Saarbrücken“, da mit dem Beginn der Abschleppversuche bis zum Eintritt der Flut in den Abendstunden gewartet werden mußte, um genügend Wasser zu haben. Inzwischen wurden nochmals alle für das Abschleppen in Frage kommenden Einrichtungen und Gerätschaften einer eingehenden Prüfung unterworfen. Gleichzeitig wurde unter angestrengtester Arbeit der gesamten verfügbaren Schiffsbesatzung so viel wie möglich von der Ladung der „Saarbrücken“ auf die „Amrum“ übernommen, um den Tiefgang des gestrandeten Schiffes zu vermindern. Das Wetter war zum Glück günstig, nur wurden diese Arbeiten sehr erschwert durch eine ziemlich starke Dünung.

Mit der in den Tropen gleichbleibenden Regelmäßigkeit setzte um 6 Uhr die Dunkelheit ein. Das Wasser begann mit Hochwasser zu steigen, und man konnte beginnen, die Schlepprossen klarzumachen und die sonstigen umfangreichen Vorarbeiten in Angriff zu nehmen. Gegen 9 Uhr war volles Hochwasser. Die für die Verständigung vorher verabredeten Signale wurden ausgetaucht, und das Abschleppmanöver fing an. Bald hatte die „Amrum“ vollen Dampf und schleppte mit äußerster Kraft, doch die „Saarbrücken“ saß so fest auf den spitzen Korallenfelsen, daß sie nicht von der Stelle kam. Die „Amrum“ war während dieser Zeit ständig in der Gefahr, durch den entlang der Küste stark laufenden Strom, in dem das Schiff nur schwer zu regieren war, selbst auf die Riffe oder den Strand abgetrieben zu werden und kam auch einmal mit den Schrauben in gefährliche Nähe der Ankerketten der „Saarbrücken“, was noch gerade durch geschicktes Manövrieren verhindert werden konnte. Man mußte weitere Versuche an diesem Abend aufgeben, weil die Flut inzwischen verlaufen war und die Dunkelheit das Arbeiten in dem gefährlichen Fahrwasser auch für das Hilfe bringende Schiff zu unsicher machte.

Früh am nächsten Morgen mit erneut einsetzender Flut war an Bord schon alles auf den Beinen. Die „Amrum“ dampfte wieder auf die „Saarbrücken“ zu, brachte ihr Heck so dicht wie möglich an das feststehende Schiff heran und nahm durch Übernahme der Schleppleine die Verbindung zwischen den beiden Schiffen wieder auf. Die See war abgesehen von der noch laufenden langen Dünung ruhig. „Amrum“ legte sich mit beiden Bugankern fest vor Anker, und gegen 9 Uhr bei Hochwasser wurde mit dem Schleppen begonnen. Die Trossen kamen bald steif, und unter äußerster Anspannung der beiden Maschinen wurde mit „Voller Kraft voraus“ geschleppt. Angesichts der harten Notlage durfte man nicht vor der Möglichkeit zurückschrecken, eventuell durch allzu kräftiges Ziehen den ganzen Boden der „Saarbrücken“, bei der durch die eigene Schwere bereits Felsen spitzen durch



Die Dampfer „Saarbrücken“ und „Amrum“ auf der Rückfahrt nach dem Hafen von Sabang

den Schiffsboden gedrungen zu sein schienen, aufzureißen und das Schiff damit leck zu machen. Es gab eben keine andere Wahl, und die vereinten Anstrengungen wurden endlich auch von Erfolg gekrönt. Langsam begann die „Saarbrücken“ ihre Lage zu verändern und der Zugkraft der „Amrum“ nachzugeben. Einige Minuten später signalisierte die „Saarbrücken“: „Wir sind frei!“ Im gleichen Augenblick brach bei der „Amrum“ die Schlepptrasse; sie schoß durch das Freiwerden der Maschinenkräfte mit einem mächtigen Ruck vorwärts und wäre um ein Haar auf den Strand geraten und vielleicht selbst ein Opfer der See geworden. Später erwies sich dann noch, daß die „Amrum“ durch den Ruck einen Anker mit 45 Faden Kette verloren hatte, doch brauchte dieser Verlust nicht sehr tragisch genommen zu werden. War es doch für die Besatzung der „Amrum“ eine große Genugtuung, ein so wertvolles deutsches Schiff wie die „Saarbrücken“ vor dem sonst sicheren Untergange gerettet zu haben.

Dampfer „Amrum“ hat dann noch die „Saarbrücken“ in den Hafen von Sabang zurückbegleitet, um im Falle weiterer Not zur Hand zu sein. Es ging jedoch alles glatt, und die „Saarbrücken“ konnte bald, nachdem die verhältnismäßig nicht schweren Bodenschäden im Dock beseitigt waren, ihre Reise fortsetzen.

Die verkannte Notbremse. Ein Bauer, der bei allen Gelegenheiten gerne seine vermeintliche Ueberlegenheit kundgab, fuhr mit einigen Reiseonkeln, die bekanntlich aller Ränke voll sind, zusammen nach Lebach. Da damals die Kellertäler noch ziemlich von der Welt abgeschnitten waren und unser Bäuerleins Fahrt die zweite seines Lebens war, so war ihm die Einrichtung der Notbremse noch ein Buch mit sieben Siegeln. Trotzdem schwadronierte er und führte das große Wort, wollte gar die Reisenden uzen, bis es einem von ihnen, die sich alle stehend an den von der Decke hängenden Lederriemen festhielten, während der Bauer den Griff der Notbremse zur Stütze benutzte, zu dumm wurde, und er sprach: „Ihr kinne so gescheit sinn, Dettter, wie nr wolle, den Griff, den ihr in dr Hand halle, zieje ihr nit erunner!“ „Wat?“ erregte sich der Bauer, „dat loh wär gelacht!“ und: wupp! runter war die Notbremse. „Ja“, lachte er überlegen und deutete auf seine Muskeln, „loh muß mrt han“, — und einem Reisenden auf die Stirn deutend, „nit eloh!“ Wie ihm aber der Schaffner für seine Kraftleistung 100 Mk. abkänpfte, soll sein Gesichtsausdruck sehr viel an Gutmütigkeit verloren haben.