



2025

JAHRBUCH

WIR SIND STOLZ DARAUF, DIE SEENOTRETTER BEI IHRER HARTEN ARBEIT ZU BEGLEITEN, DIE DANN BEGINNT, WENN ALLE ANDEREN DEN HAFEN ANSTEUERN.

FRISCH

PEOPLE WHO KNOW WEAR MUSTO



MUSTO

Erhältlich im guten Fachhandel oder unter www.frisch-onlineshop.de - Infos und Händlernachweis:
PETER FRISCH GMBH - München - www.frisch.de

JAHRBUCH 2025
und Tätigkeitsbericht 2024

© Die Seenotretter - DGzRS / David Hecker



JAHRBUCH 2025 und Tätigkeitsbericht 2024

VORWORT	4
160 JAHRE SEENOTRETTNER	6
150 JAHRE SAMMELSCHIFFCHEN	14
EINSATZ UND ERFOLG – Das Jahr 2024	22
LOGBUCH 2024 – Einsätze	26
DER RETTUNGSDIENST – Rückblick und Ausblick	60
RETTUNGSLEITSTELLE SEE / EINSATZGEBIET – Stationskarte	80
DIE RETTUNGSFLOTTE – Seenotrettungskreuzer & -boote	82
DIE RETTUNGSSTATIONEN	85
MENSCHEN & MEER – Geschichten	90
BOTSCHAFTER 2025 – Schriftsteller Klaus-Peter Wolf	113
KLÖNSCHNACK 2024 – Ereignisse	114
LÜTTJE SEENOTRETTNER – Große Geschichten kleiner Fans	124
FINANZDATEN – Investitionen und Ausgabenstruktur	126
ORGANISATION und Kontaktadressen	130
WIR GEDENKEN unserer Verstorbenen	132
TESTAMENT – Ein großes Danke	134
IM INTERNET – Seenotretter-Magazin & soziale Medien	136



NAUTISCHE INSTRUMENTE
MÜHLE
GLASHÜTTE/SA.



EINEN TICK
NAUTISCHER

Die 29er Big in
maritimen Farben.

IMPRESSUM

Herausgeber/Redaktion Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), Bremen
Redaktionsleitung: Christian Stipeldey, Kontakt: presse@seenotretter.de

Gestaltung Ilka Hagedorn-Gemahl, Hude
Herstellung ppm Fulda GmbH & Co. KG

Bildnachweis/Illustrationen DGzRS: 2, 1, 2, 4, 5, 6/7, 8M+U, 9, 10, 11M+U, 12, 1, 14, 1+3+10+12+18+21+22, 15, 5+6+9+10+13+14+16, 16f., 180, 190, 20f., 26-31, 320, 34-37, 40, 41, 420, 42U, 44-55, 56M, 57U, 580, 58M, 62, 67U, 68, 71, 72, 75, 76, 84, 94-96, 97M, 97U, 100/101, 102U, 103, 106-108, 116U, 117, 1180, 119U, 120L, 1210, 123, 124U, 1250L, 126/127, 131, 134U, 136; Aero Søredningsforening, Erik Bjørn Sørensen: 42ur, 43; ARD Brisant: 14, 13, 15, 17; Florian Arp: 15, 3; Augsburger Puppentheatermuseum: 15, 1; Claus Bergen: 8M; Frithof Blaasch: 129; Irk Bookhoff: 134/135; Haik Büchsenbusch: 112; Sven Claußen: 32u; Anna-Lena Ehlers: 1, 14, 11, 90, 91U, 1020, 109, 4; Esvagt: 570; Uli Faltus: 73; Karsten Fink: 109, 1; Patrick Fischer: 38/39; Flying Focus, Herman Jßseling: 60/61; Freiwillige Feuerwehr Esens: 58u; Mareike Guhr: 14, 16, 15, 2+4+7+15; Hamburg Commercial Bank: 1160; Jörg Harms: 109, 2; HB Hunte Engineering GmbH/Marigraph GmbH: 670, 69; David Hecker: 15, 8, 80, 90u, 910, 113; Intercongress: 1220; Hans-Peter Jürgens: 80; Sven Junge: 110, 12, 2; Alexander Krüger: 109, 3; Thorsten Meyer: 560; MZ Architektur: 70; NDR: 970; NDR/RB/Kinescope: 2, 3, 104f.; Peter Neumann, YPcollection: 13, 33, 77; Niederdeutsche Volksbühne Geesthacht: 121u; R2 Marine: 2, 2, 63, 65; Markus Rahaus: 132/133; Christian Rohleder: 15, 18, 1150; Rotary-Stiftung zu Lübeck/Photography Leisner: 115u; Jörg Sarbach: 15gr, 89, 110, 111; Rike Sattler/Uwe Beyer: 92/93; Senatspressestelle Bremen: 1280; Stefan Sobotta: 18u; Martin Stöver: 14, 15+19, 98f.; Tom Tautz: 14, 20, 190; Team Malizia: 114; Ilka Tomhofer: 15, 11; Urban Agency: 75u; Ingo Wagner: 12, 3+4; Wolfgang Weber: Titel/Rücktitel; Sebastian Wiener: 24/25; WindMW Service GmbH: 1190; Zipfelbund: 118u; privat: 14, 2+14+17, 15, 12, 120r, 122u, 1240+ur, 1250r+M+U, 1350

Der Originalentwurf für die Stationskarte auf Seite 81 und die Skizzen der Einheiten unserer Rettungsflotte auf den Seiten 82/83 sind Spenden von Bernd Jocham, Hörklofen. Die Skizzen der 8,4-Meter-Klasse stammen von Nele Marg., Nachdruck von Texten und Abbildungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers © Copyright by DGzRS, Bremen



Mehr erfahren:



160 Jahre Seenotretter 150 Jahre Sammelschiffchen

Sturm tobt über Nord- und Ostsee. Wellen türmen sich meterhoch auf. Gewaltige Brecher gefährden alle, die da draußen unterwegs sind. Jetzt brauchen die Seenotretter freiwillige Einsatzbereitschaft, großen Mut, modernste Technik und bestes Training, um andere Menschen zu retten. Und sie brauchen dazu Ihre ideelle und finanzielle Unterstützung. All dies ist heute nicht anders als 1865, bei Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) vor 160 Jahren. Für die Freiwilligkeit des Einsatzes auf See ebenso wie für die Finanzierung durch Spenden aus allen Teilen unseres Landes steht wie kein zweites Symbol das Sammelschiffchen, das seit nunmehr 150 Jahren für die Seenotretter im Einsatz ist.

Große Tradition und hochmoderne Technik gehen bei den Seenotrettern Hand in Hand. Das gilt auch für Deutschlands wohl bekannteste Spendendose. Abmessungen und Design der „Klingelbeutel der christlichen Seefahrt“ haben sich seit 1875 kaum verändert. Für klassische „Groschenkähne“ mit Münzschlitz und Scheinloch sowie moderne „Spendenfrachter“, die zusätzlich QR-Code und NFC-Chip tragen, gilt gleichermaßen: Der Kleine hilft dem Großen.

Die 32-Zentimeter-Klasse gilt als wichtigste Bootsklasse der DGzRS, für die Finanzierung ebenso wie als weithin bekannter Sympathieträger, heute wie schon zur Zeit der ersten Sammelschiffchen vor 150 Jahren. 160 Jahre nach Gründung der DGzRS liegen große Herausforderungen vor den Seenotrettern – technisch, personell und finanziell. Dazu gehören die konsequente Weiterentwicklung unserer bewährten Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot, die Konstruktion eines völlig neuen Seenotrettungsboot-Typs, der Neubau des Trainingszentrums der Seenotretter-Akademie für die Spezialausbildung unserer Crews sowie die Modernisierung unserer Rettungsleitstelle See, MRCC Bremen. Nicht zu-

letzt machen steigende Kosten für Unterhalt und Material auch vor der DGzRS nicht Halt.

Mit den Erlösen der Sammelschiffchen allein wären diese Investitionen nicht zu finanzieren. Aber ohne sie ginge es ebenso wenig. Denn die Spenden vieler Menschen aus allen Teilen unseres Landes sind die Grundlage unserer Arbeit. Die Sammelschiffchen tragen unsere Aufgabe auch in von der Küste weit entfernte Landstriche: auf Deutschlands höchsten Berg ebenso wie in ein tief in der Erde gelegenes Besucherbergwerk, an Bord eines Fahrgastschiffes auf dem Rhein genauso wie auf ein U-Boot der Marine. Unsere Sammelschiffchen schaffen Verbindungen – und Verbundenheit mit den Seenotrettern.

Vom Ruderrettungsboot zum Seenotrettungskreuzer war es ein langer Weg. Konstant hohe Einsatzzahlen belegen, dass die Seenotretter trotz sicherer gewordener Schifffahrt keinesfalls überflüssig sind. Denn auch immer mehr und immer größere Schiffe sind auf Nord- und Ostsee unterwegs – mit Unglückspotenzial, wie der Brand eines Tankers auf der Ostsee im vergangenen Herbst erneut gezeigt hat. Die Seenotretter haben alle Seeleute von Bord gerettet.



Deutschland ist maritim geprägt: Hunderttausende von Arbeitsplätzen hängen an Schifffahrt, Schiffbau und Offshore-Industrie. Die meisten Waren und Güter kommen übers Meer in unser Land – no shipping, no shopping. Nord- und Ostsee sind auch Orte der Freizeit und Erholung. Die Zahl der Menschen, die auf und an der See ihre Freizeit verbringen, wird ebenso steigen wie die Bedeutung des Seehandels und der Offshore-Windkraft.

Deshalb freut uns die breite Anerkennung unserer Arbeit sehr. Jahr für Jahr erreichen uns viele wertschätzende Briefe, E-Mails und Kommentare in den sozialen Medien. Egal ob mehr als eine Million Klicks für einen unserer Filme im Internet, ein selbst gemaltes Bild eines Kindes in unserer Tagespost oder die neue zehnteilige Fernseh-Dokuserie der ARD über die DGzRS: Alle, die unsere Arbeit würdigen, gehören fest zum #TeamSeenotretter.

160 Jahre nach Gründung der DGzRS sind wir vor allem eines: dankbar. Wir bedanken

uns bei allen, die unsere freiwillige, unabhängige und spendenfinanzierte Arbeit unterstützen, sei es erstmalig oder seit vielen Jahren. Die lange, erfolgreiche Geschichte der DGzRS ist der Beleg dafür, dass unsere Gründer sehr weitblickend gehandelt haben, als sie nicht nach dem Staat riefen, sondern ein ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziertes Rettungswerk schufen, das – damals wie heute – in gemeinschaftlicher zivilgesellschaftlicher Verantwortung die Sicherheit aller Menschen in unseren Gebieten von Nord- und Ostsee gewährleistet, ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel zu beanspruchen.

Wir sind zuversichtlich, dass wir kommenden Herausforderungen mit Ihrer Hilfe meistern werden: dank Ihrer Spende in eines unserer rund 13.000 Sammelschiffchen im ganzen Land, dank einer regelmäßigen Lastschrift oder vielleicht sogar eines Tages dank einer Berücksichtigung im Nachlass.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Matthias Claussen
stellvertretender Vorsitzter

Lars Carstensen
stellvertretender Vorsitzter

Ingo Kramer
Vorsitzter

Vom Ruderrettungsboot zum Seenotrettungskreuzer

160 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Die bewegte und bewegende Geschichte der Seenotretter

Noch Mitte des 19. Jahrhunderts wird Seenot vielerorts als unabwendbares Schicksal angesehen. Zwar sind einzelne Hilfeleistungen mutiger Menschen an der Küste aus allen Zeiten überliefert. Doch bis sich humanitäre Gedanken im Zuge der Aufklärung überall durchsetzen, steht man dem Unglück auf See meist gleichgültig gegenüber. Innerhalb weniger Jahre ändert sich dies grundlegend.

Mitte des 19. Jahrhunderts geraten allein vor den deutschen Nordseeinseln jährlich mehr als 50 Schiffe in Seenot. Mit einfachen Booten durch die Brandung zu stoßen, um Schiffbrüchige zu retten, hält man seinerzeit für unmöglich. Zudem herrscht noch das jahrhundertealte Strandrecht, alles in Besitz zu nehmen, was das Meer an Land spült – ein willkommener Nebenerwerb für die überwiegend in bescheidenen Verhältnissen lebende Küstenbevölkerung.

Doch innerhalb weniger Jahre vollzieht sich ein beinahe unbegreiflicher Wandel. Gemeinschaftsgeist und Hilfsbereitschaft überwinden die Ohnmacht des Einzelnen. Die jahrhundertealte Bitte „Gott segne unseren Strand“ wird zum von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden Wunsch „Gott segne das Rettungswerk“. Die bewegte und bewegende Geschichte der Seenotretter beginnt.





Strandung der Bark „Johanne“ vor Spiekeroog

1860 ruft der Vegesacker Navigationslehrer Adolph Bempohl nach schweren Schiffsunglücken an der Nordseeküste zur Gründung eines **spendenfinanzierten Seenotrettungswerkes** auf. 1861 gründet Oberzollinspektor Georg Breusing in Emden den ersten deutschen regionalen Verein zur Rettung Schiffbrüchiger. Weitere Vereine folgen entlang der Küste. Für den sinnvollen Zusammenschluss setzt sich der Bremer Redakteur Dr. Arwed Emminghaus ein.



Gründerväter
Adolph Bempohl (v. l.),
Georg Breusing und
Arwed Emminghaus

1865 wird die **Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)** am 29. Mai in Kiel gegründet. Sitz wird Bremen. Die Rettungsstationen sind ausgestattet mit speziell entwickelten offenen **Ruderrettungsbooten** sowie Raketenapparaten und Hosenbojen zur Hilfeleistung von Land aus. Die Einsätze sind gleichermaßen beschwerlich und gefährlich.



Seenotretter im Ruderrettungsboot



Rettungsstation Borkum-Süd

1890, 25 Jahre nach Gründung, haben die Seenotretter mehr als 1.800 Menschen gerettet. Es gibt **111 Stationen** und **mehr als 1.000 Freiwillige**. Wichtige Aufgaben sind, die Rettungstechnik zu verbessern und die Seenotretter als Ersthelfer auszubilden.

1911 wird das **erste Motorrettungsboot OBERINSPECTOR PFEIFER** getauft. Schon 1913 sind acht neue und sechs nachgerüstete offene Boote mit Motor im Dienst. Nach dem Ersten Weltkrieg kommen nach und nach gedeckte Boote mit robusten Dieselmotoren zum Einsatz.



Das erste Motorrettungsboot OBERINSPECTOR PFEIFER



Werbeplakat aus den 1930-er Jahren



Motorrettungsboot BREMEN, in Dienst gestellt 1929, in schwerer See

1939 sind 39 Motor- und 55 Ruderrettungsboote sowie 71 Raketenapparate auf 101 Stationen im Dienst. Im Zweiten Weltkrieg sind die Seenotretter unter dem Schutz der Genfer Konvention für **„Freund und Feind“ verstärkt im Einsatz**. Als unpolitische, rein humanitäre Organisation bewahrt die DGzRS ihre Eigenständigkeit, soweit es die Verhältnisse zulassen.

1945 trägt die Rolle der DGzRS während Krieges erheblich dazu bei, dass die Besatzungsmächte ihren Wiederaufbau nicht nur dulden, sondern unterstützen. Mit der **Teilung Deutschlands** setzt die DGzRS den Seenotrettungsdienst in der Deutschen Bucht und in der Westlichen Ostsee fort. Der Seenotrettungsdienst der DDR wird dagegen staatlich organisiert.



Motorrettungsboot BORKUM, Baujahr 1944, mit Turmaufbau



Aus einer „Funkbude“ entwickelt sich die Rettungsleitstelle See.



Zentrale der DGzRS mit Werfthalle kurz nach Errichtung 1952

1957 wird der erste neuzeitliche **Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot** getauft. Mit der THEODOR HEUSS beginnt eine neue, wegweisende Ära im Bau moderner, selbstaufrichtender, äußerst seetüchtiger, schneller und vielseitiger Rettungseinheiten.



Seenotrettungskreuzer THEODOR HEUSS

1965 erfährt die seit jeher eigenverantwortlich und unabhängig tätige DGzRS eine erste staatliche Rechtsgrundlage. Die Bundesrepublik Deutschland erkennt sie als alleinigen Seenotrettungsdienst an.



Stark beschädigter Seenotrettungskreuzer ADOLPH BERMPHOHL am Morgen nach dem Unglück

1967 verunglückt der **Seenotrettungskreuzer ADOLPH BERMPHOHL** im Orkan vor Helgoland schwer. Die vierköpfige Besatzung und drei zuvor gerettete niederländische Fischer kommen ums Leben: se-notretter.de/bermpohl. Bis Ende der 1970-er Jahre lösen neue Rettungseinheiten zwischen sieben und 44 Metern Länge mit bis zu 30 Knoten Geschwindigkeit die letzten Boote aus dem Krieg ab.



44-Meter-Seenotrettungskreuzer JOHN T. ESSBERGER, in Dienst gestellt 1975

1982 überträgt der Bund die **hoheitliche Aufgabe**, den maritimen Such- und Rettungsdienst durchzuführen und zu koordinieren, verbindlich der DGzRS. Sie tut dies weiterhin gemeinnützig und unabhängig, ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel zu beanspruchen. Die Einheiten der Rettungsflotte werden mit der weltweit verbindlichen Abkürzung **SAR** (Search and Rescue, Suche und Rettung) als Schiffe der zuständigen Organisation gekennzeichnet. Einsatzzentale für sämtliche SAR-Maßnahmen ist das **Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)** Bremen, die Rettungsleitstelle See der DGzRS.



MRCC Bremen in den 1980-er Jahren

1988 nimmt die DGzRS ihr eigenes **UKW-Funknetz** in Betrieb. Heute decken mehr als 20 Relaisstationen das Einsatzgebiet lückenlos ab. 1992 wird MRCC Bremen an das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) angeschlossen.

1990 übernimmt die DGzRS bei der **Wiedervereinigung** wieder die Arbeit auf zunächst elf Stationen in Mecklenburg-Vorpommern, heute sind es 17. Innerhalb von nur vier Jahren gelingt es, die dortige Technik an den hohen Standard der DGzRS anzugleichen.

STOLTERA (DDR) und G. KUCHENBECKER (DGzRS)



1995 verunglückt in der Neujahrsnacht der **Seenotrettungskreuzer ALFRIED KRUPP** im schweren Sturm auf dem Rückweg von einem Einsatz vor Borkum. Zwei Seenotretter kommen ums Leben. Mehr zu diesem Unglück auf den Seiten 92-97 dieses Jahrbuches und unter se-notretter.de/retter-in-seenot. Seit Gründung der DGzRS haben 45 Seenotretter ihr Leben im Dienst für andere verloren.

1996 richtet die DGzRS in Neustadt in Holstein ein **Trainingszentrum** zur strukturierten Aus- und Fortbildung ein. In Bremen geht bereits im Jahr zuvor ein erster **Simulator** in Betrieb.



Trainingszentrum der DGzRS in der Anfangszeit

1999 übernimmt die DGzRS nach Schließung von Norddeich Radio die **Hörwache** für den Not- und Dringlichkeitsverkehr auf UKW-Seefunk.



Hörwache in der Rettungsleitstelle See

2003 wird der **größte Seenotrettungskreuzer** der DGzRS in Dienst gestellt. Das Einsatzgebiet der HERMANN MARWEDE ist die Deutsche Bucht.



150 Jahre DGzRS auf dem Bremer Marktplatz 2015

2015 richtet die DGzRS anlässlich ihres 150-jährigen Bestehens den **XXII. World Maritime Rescue Congress** in Bremerhaven aus. Zum zweiten Mal nach 1959 sind Rettungseinheiten, Besatzungen und Fachleute vieler Länder zum umfassenden Erfahrungsaustausch in Deutschland zu Gast.



Open Ship und Parade der Rettungseinheiten aus vielen Ländern in Bremerhaven

Heute sind rund 60 Rettungseinheiten im Einsatz. **Die Rettungsflotte zählt zu den modernsten und leistungsfähigsten der Welt.** Trotz aller Technik: Im Mittelpunkt steht nach wie vor der Mensch mit seiner freiwilligen Einsatzbereitschaft. Seit der Gründung haben die Seenotretter mehr als 87.300 Menschen aus Seenot gerettet oder Gefahr befreit. Wachsende Anforderungen an Mensch und Technik bestimmen die Arbeit in der Zukunft.



FASSMER

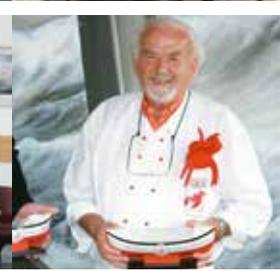
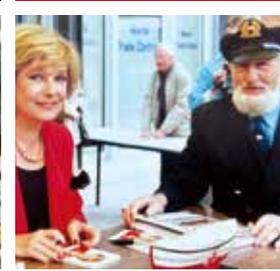
Innovation
meets
Experience
since 1850!

www.fassmer.de



150 Jahre

Sammelschiffchen





Der Kleine hilft dem Großen

150 Jahre Sammelschiffchen

„Die Seenotretter – das sind doch die mit den kleinen rot-weißen Schiffchen!“ Richtig, seit 150 Jahren: Nur zehn Jahre jünger als die DGzRS selbst sind ihre Sammelschiffchen. Seit 1875 tragen sie frei nach dem Motto „Der Kleine hilft dem Großen“ nicht unerheblich zur Finanzierung bei. Und sie haben unverwechselbare Symbolkraft. Sie stehen gleichermaßen für den freiwilligen Einsatz der Seenotretter wie für die unabhängige, ebenso freiwillige Finanzierung – ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel in Anspruch zu nehmen.

Im Einsatz sind die Sammelschiffchen an vielen öffentlich zugänglichen Orten: in Apotheken und Arztpraxen, beim Bäcker und in Büros, in Geschäften und Gaststätten, Kontoren und Kanzleien, Vereinen und Verwaltungen, beim Frisör und sogar im Fernsehstudio als begehrter „Komparsen“. Alle sind registriert, bleiben stets Eigentum der DGzRS, dürfen also – sooft wir auch gefragt werden – nicht verkauft werden und nur dort stehen, wo ein Sammlungsergebnis zu erwarten ist.

Rund 13.000 Sammelschiffchen sind zwischen Flensburg und Sonthofen, zwischen Aachen und Frankfurt an der Oder aktiv. Mehr als 75.000 Einheiten der kleinsten DGzRS-„Bootsklasse“ sind bisher insgesamt vom Stapel gelaufen – einst aus Metall, seit den 1960-er Jahren aus Kunststoff-Spritzgussteilen, bruchsticher verschleißt per Ultraschall. Wie die Großen, die Rettungseinheiten, müssen auch die Kleinen angesichts natürlichen Verschleißes regelmäßig modernisiert werden. Die jüngsten tragen



Sammelschiffchen aus verschiedenen Jahrzehnten: Die Form ist nahezu unverändert geblieben.



Stand der DGzRS mit Sammelschiffchen auf der Allgemeinen Deutschen Ausstellung für Unfallverhütung 1889 in Berlin

Der Kleine hilft dem Großen: Prospekt aus den 1960-er Jahren. Das Motto gilt bis heute.

modernste „Kommunikations- und Navigationsanlagen“: QR-Codes und NFC-Chips, um auch bargeldlose Zahlungen via Smartphone entgegenzunehmen.

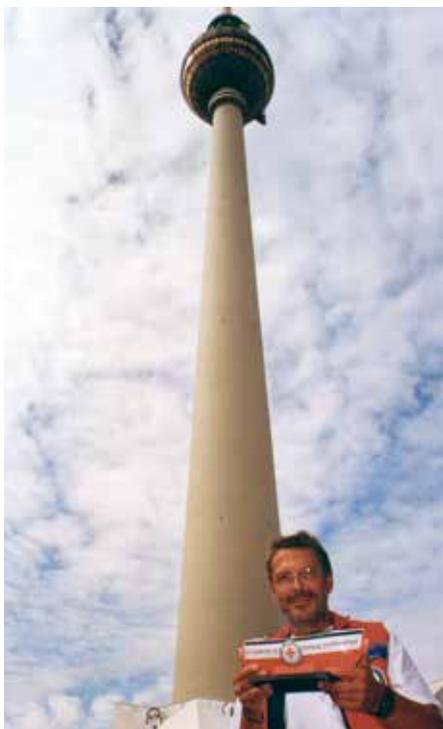
Das 50.000 Sammelschiffchen stellte Schauspieler Wolfgang Fierek 1996 auf der Zugspitze auf, nahezu drei Höhenkilometer über dem Meeresspiegel. Vier Jahre später

Rund um den Globus, in Höhen und Tiefen

Das „Schiffsregister“ verzeichnet manch ungewöhnlichen Liegeplatz. Sammelschiffchen reisen „huckepack“ auf dem Segelschulschiff „Alexander von Humboldt II“, auf einem Hapag-Lloyd-Großcontainerschiff und sogar unter Wasser auf einem U-Boot der Deutschen Marine über – und durch – die Weltmeere. Mit dem Forschungseisbrecher „Polarstern“ erreichte eines den Nordpol (siehe Seite 115). In der Antarktis wiederum liegt eines vor Anker auf der Forschungsstation „Neumayer III“.



Schauspieler Wolfgang Fierek, der „Bayer auf Rügen“, übergibt 1996 das 50.000 Sammelschiffchen auf der Zugspitze vor dem „Münchner Haus“ an Wirt Hans Jörg Barth.



Auf dem Weg an die Spitze: Sänger und DGzRS-Botschafter Reinhard Mey mit dem 55.000 Sammelschiffchen auf dem Berliner Alexanderplatz.

zog Sänger und DGzRS-Botschafter Reinhard Mey mit dem 55.000. nach – auf dem Berliner Fernsehturm, Deutschlands höchstem Gebäude. Auch tief unter der Erde ist eines zu finden, im Weltkulturerbe-Bergwerk Rammelsberg im Harz, und ganz in der Nähe im Brocken-Hotel in mehr als 1.100 Metern Höhe.

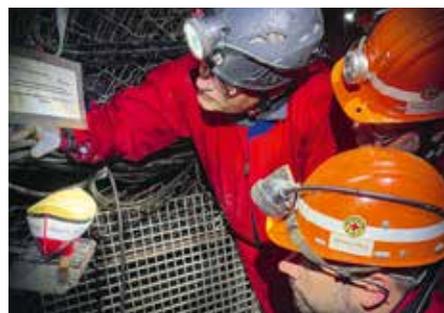
Im thüringischen Heilbad Heiligenstadt markiert ein Sammelschiffchen den von der Universität Bonn errechneten Mittelpunkt Deutschlands. Andere hingegen sind bei aller Ortsgebundenheit ständig in Bewegung, etwa an Bord eines Raddampfers auf der Elbe oder auf einer Autofähre am Niederrhein. Besonders weit herum kam eines mit einer Weltumseglerin.

Seenotretter-Fans gibt es überall, vom Nordkap in Nordnorwegen bis ins argentinische Ushuaia, in die südlichste Stadt der Welt. Entsprechend endlos sind die Sammelschiffchen-Geschichten, so dass wir sie an dieser Stelle längst nicht alle aufzählen können.

Stattdessen ein Blick in die Geschichte: Erste Sammelbüchsen der Seenotretter, noch nicht in Bootsform, erwähnt der Jahresbericht 1868/69 der DGzRS. Sechs Jahre später kam das Thema auf der Gesellschaftsausschusstagung in Bremen am 29. Mai 1875 grundsätzlich auf die Tagesordnung. Der Bezirksverein Bremen beantragte, „der Vorstand wolle Placate anfertigen lassen, welche an geeigneten öffentlichen Orten mit Sammelbüchsen aufzuhängen sind“.

„Geschmackvolle Böte“

Fünf Monate später waren die ersten in Form „geschmackvoller Böte“ fertig, hergestellt „nach dem Muster eines kleinen Peake’schen Bootes“. Diesen von James Peake entwickelten Ruderrettungsboot-Typ benutzte auch die junge DGzRS, bis sie ein leichteres, für den Transport durch den losen Dünenstrand an der deutschen Nordseeküste tauglicheres Boot selbst entwickelt hatte.



Untertageretter der Bergwacht Harz des sachsen-anhaltinischen Roten Kreuzes 2023 im Besucherbergwerk Weltkulturerbe Rammelsberg



32 Zentimeter treffen 2,40 Meter: der Klassiker und eines der großen Sammelschiffchen 2016 während der #bootstour zu Besuch bei der Berufsfeuerwehr Dresden.

Die Sammelschiffchen sollten „an Orten, an welchen ein zahlreiches Publikum verkehrt, also in Bahnhöfen, Geschäften, Restaurationen, öffentlichen Gärten u. dgl., vornehmlich auch an Badeorten, in unseren Seebädern etwa auch an den Rettungsschoppen“ aufgehängt werden. 1.240 wurden allein im ersten Jahr gefertigt, die meisten (442) in die preußische Provinz Hannover verschickt, namentlich in den starken Bezirksverein Emden, 203 nach Schleswig-Holstein, 188 blieben in Bremen, jeweils rund 50 gingen nach Pommern, Sachsen und Rheinland/Westfalen, jeweils rund 25 nach Bayern, Hessen und Lübeck, jeweils zehn nach Brandenburg, Schlesien, Baden und Mecklenburg und sogar zwölf nach Österreich.

Bereits 1879 gingen 100 Sammelschiffchen an die französische Seenotrettungsgesellschaft und zwölf an die spanische, jeweils in den entsprechenden Farben. Heute ist es kaum anders: Dieselbe deutsche „Werft“, die

die Schiffchen für die DGzRS produziert, stellt sie auch für ihre Schwestern in den Niederlanden (weiß-orange), in Großbritannien und Irland (blau), Frankreich (orange-blau-weiß), Schweden (weiß) und Südafrika (rot-gelb) her. Selbst bei unserer uruguayischen Schwestergesellschaft in Montevideo findet sich ein Sammelschiffchen nach deutschem Muster.



Typischer Aufstellort: eine Seemannskneipe in Wilhelmshaven



Eine Erfolgsgeschichte und viele Helfer

Schon im zehnten Jahr nach ihrer Einführung brachten die Sammelschiffchen mehr als 20.000 Mark, im Jubiläumsjahr der DGzRS 1890/91 wurde mit mehr als 27.000 Mark ihr höchstes Ergebnis vor dem Ersten Weltkrieg registriert. Nach dem Zweiten Weltkrieg mangelte es zunächst an „Baumaterial“ und einer „Werft“. 1950 war die Flotte wieder im Einsatz und erlöste 4.000 Mark. Von nun an ist der Erfolg ungebrochen. 1958 überschritt der Erlös 100.000 Mark, 1971 eine halbe Million, 1974 erstmals eine Million, und heute sind es bis zu einer Million Euro jährlich.

Damals wie heute betreuen unermüdete Ehrenamtliche die Sammelschiffchen von der Waterkant bis zum Alpenrand. Genauso wichtig sind die Aufsteller selbst, die ihre Kundschaft, Patienten und Gäste mit „ihrem“ Sammelschiffchen auf die Arbeit der Seenotretter hinweisen. Regelmäßig wird die „Fracht“ gelöscht und stets nach dem Vier-Augen-Prinzip gezählt.

Wer Kapitän eines Sammelschiffchens werden möchte, braucht dazu weder einen eigenen Hafen noch ein Patent. Es genügt ein Ort, an dem viele Menschen verkehren, die es „beladen“. Die Beantragung erfolgt einfach



via [seenotretter.de/sammelschiffchen](https://www.seenotretter.de/sammelschiffchen).

Die „geschmackvollen Böte“ können auch für Geburtstage, Familienfeiern oder Firmenjubiläen ausgeliehen werden, um statt Geschenken um eine Spende für die Seenotretter zu bitten. Neben dem Münzschlitz tragen diese Schiffchen anstelle des klassischen Einfüllstutzens für zusammengerollte Banknoten einen geldscheinbreiten Schlitz mit gummiartigem Rädchen zum leichteren Einzug – Handbetrieb, wie früher auf den Ruderrettungsbooten.

Und falls mal kein Sammelschiffchen in der Nähe ist: Eine SMS mit Kennwort RETTER an die Nummer 81190 genügt, dann werden fünf Euro über die Telefonrechnung abgebucht. Danke!



Technische Daten

Länge: 0,32 Meter
Breite: 0,10 Meter
Höhe: 0,08 Meter
Tiefgang: 0,05 Meter
Verdrängung: je nach Ladung



Leistung: rund eine Million Euro Spenden jährlich
Geschwindigkeit: 0 Knoten
Einheiten im Dienst: rund 13.000
Einheiten gebaut: mehr als 75.000

32-Zentimeter-Klasse



150 Jahre Sammelschiffchen

Plüsch-Sammelschiffchen
Solar-Wackel-Sammelschiffchen
Mug mit Jubiläumsmotiv
Strandtuch, grau

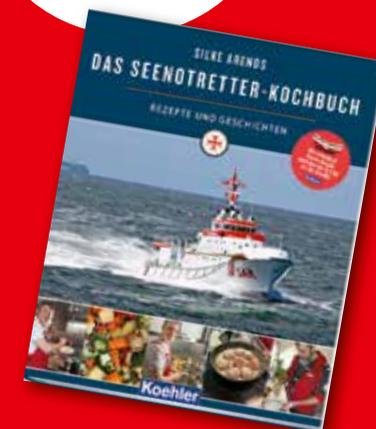
Seenotretter-Kochbuch

Rezepte und Geschichten
144 Seiten, 21 x 25 cm
Hardcover



10,1-m-Klasse

Seenotrettungsboot-Klemmbausteine-Set von Blue Brixx insgesamt 1.116 Teile inkl. Seenotretter-Figuren



Neue Artikel entdecken und online bestellen
[seenotretter-shop.de](https://www.seenotretter-shop.de)

Einsatz und Erfolg 2024

Ein Jahr macht einen großen Unterschied

2.967

Menschen auf Nord- und Ostsee insgesamt Hilfe geleistet



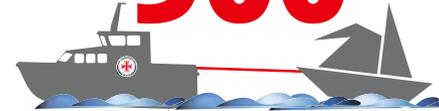
1.775

Einsätze mit 62 Rettungseinheiten – durchschnittlich fünf pro Tag



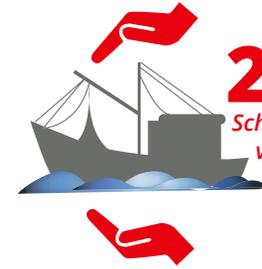
900

Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art



26

Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt



79

Menschen aus Seenot gerettet



und

403

Menschen aus drohender Gefahr befreit – insgesamt 87.308 seit der Gründung 1865



81

Einsätze bei Windstärke 7 und mehr



832.429,94



Euro „Kleingeld“ in den rund 13.000 Sammelschiffchen



616

Einsatzanläufe, Such- und Sicherungsfahrten



0

Euro Steuergelder, finanziert ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Spenden



2.572

Kontrollfahrten für beste Revierkenntnis

243

Mal erkrankte oder verletzte Menschen von Seeschiffen, Inseln oder Halligen zum Festland transportiert



160

Jahre freiwillig, unabhängig, spendenfinanziert

410



Mal außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches durch die Rettungsleitstelle See/ MRCC Bremen für die deutsche Schifffahrt weltweit unterstützend oder initiativ tätig gewesen

Einsatz und Erfolg 2024

oder: „Wenn es die Seenotretter nicht gäbe ...“

Die Arbeit der Seenotretter im Jahr 2024 spiegelt sich in der bundesweiten Berichterstattung der Medien wider. Eine kleine Auswahl der Schlagzeilen:

Fähre vor Hiddensee auf Grund gelaufen (Berliner Zeitung, 16.1.)

Mehr Einsätze für Seenotretter (AFP, 16.1.)

DGzRS half mehr als 3.500 Menschen (Aachener Zeitung, 17.1.)

Verletzter Seemann auf Schlepper gerettet (Hamburger Abendblatt, 26.2.)

Seenotretter helfen Peilboot in Not

(Dithmarscher Landeszeitung, 3.4.)

Zwei Skipper in der Nordsee verschwunden (Neue Westfälische, 1.5.)

Dramatische Rettung auf See (Kieler Nachrichten, 7.5.)

Notfall auf Ostseefähre (Kieler Nachrichten, 27.5.)

Vier britische Segler vor Norderney gerettet (Skipper, 1.6.)

Retter ziehen Schiffbrüchigen aus Nordsee (Kölner Express, 9.6.)

Fischer vor Borkum über Bord gegangen (Emdener Zeitung, 17.6.)

Verbrennungen an Bord: Kind von Segelschiff gerettet (Flensburger Tageblatt, 18.7.)

Retter ziehen Schiffbrüchigen aus Nordsee (Kölner Express, 9.6.)

Fischer vor Borkum über Bord gegangen (Emdener Zeitung, 17.6.)

Verbrennungen an Bord: Kind von Segelschiff gerettet (Flensburger Tageblatt, 18.7.)



Rettungseinsatz auf Krabbenkutter

(Der Insel-Bote, 5.8.) **Marineschiff vor Warnemünde ausgebrannt: Besatzung gerettet** (Norddeutsche

Neueste Nachrichten, 9.8.)

Segelyacht sinkt nach Feuer – Crew vermisst (Berliner Morgenpost, 5.9.)

Fischer in Lebensgefahr (Der Reporter, 18.9.)

Frachter stößt mit Segelyacht zusammen (Nordsee-Zeitung, 4.10.)

Seenotretter im Dauereinsatz (Kieler

Nachrichten, 7.10.)

Feuer auf Tankschiff – Großeinsatz auf der Ostsee (dpa, 11.10.)

Öltanker in Brand – Besatzung gerettet

(ARD-Tagesschau, 11.10.)

Seenotretter holen Kind von „Aidanova“

(Kieler Nachrichten, 22.10.)

Junge (14) aus Ostsee gerettet (Bild, 6.11.)

Seenotretter suchen fünf Stunden nach Segler in Not (Jeversches Wochenblatt, 11.11.)

Feuer auf Kutter: Seenotretter helfen in Dänemark (Lübecker Nachrichten, 6.12.)



Aktuelle Einsatzberichte:
seenotretter.de/einsatz



Feuer auf Tanker – alle Seeleute gerettet

Seenotretter im Rettungs- und Löscheinsatz auf der Ostsee

Feuer an Bord eines Öl- und Chemikaliertankers auf der Ostsee: Die 73 Meter lange „Annika“ alarmiert am 11. Oktober 2024 die Seenotretter. Sofort leitet die von der DGzRS betriebene deutsche Rettungsleitstelle See umfangreiche Maßnahmen ein. Weniger als eine Stunde später haben die Seenotretter alle sieben Seeleute der „Annika“ gerettet. Ein umfangreicher, viele Stunden dauernder Einsatz zur Brandbekämpfung folgt. ▶



Wenige Minuten, nachdem sie dieses Foto aufgenommen hat, rettet die Freiwilligen-Besatzung des Seenotrettungsbootes WILMA SIKORSKI aus Kühlungsborn die Crew der „Annika“. Vor den Flammen am Heck sind die sieben Seeleute aufs Vorschiff geflüchtet. Der Seenotrettungskreuzer ARKONA und der Notschlepper „Baltic“ haben mit der Brandbekämpfung begonnen.

„Feuer! Feuer!“, schreit jemand über Funk – mehr nicht. Gegen 9.15 Uhr läuft der Notruf im Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen auf. Schnell ist klar, wer ruft und wo: Die unter deutsche Flagge fahrende

„Annika“ befindet sich nur wenige Seemeilen vor Kühlungsborn, zwischen Wismar und Rostock. Offene Flammen fressen sich vom Maschinenraum Richtung Brücke. Deutlich ist die Rauchsäule an der Küste zu sehen.

Alarm für die Seenotretter aus Kühlungsborn: Sie besetzen das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI, das zur Vertretung während der Werftzeit der KONRAD-OTTO dort stationiert ist. Auch der Seenotrettungs-

kreuzer ARKONA/Station Warnemünde läuft sofort aus und nimmt Kurs auf die „Annika“. Er verfügt über eine besonders leistungsstarke Feuerlöschanlage mit einer Förderleistung von 36.000 Litern pro Minute. ▶



Einsatzvideo



Der Brand frisst sich vom Maschinenraum Richtung Brücke. Das auf seiner schrägen Aussetzvorrichtung ruhende Freifallrettungsboot am Heck der „Annika“ ist innerhalb kürzester Zeit für die Crew nicht mehr zu erreichen. Es wird ebenfalls ein Opfer der Flammen.

Um kurz nach 10 Uhr geht die WILMA SIKORSKI bei der „Annika“ längsseits und rettet alle sieben Besatzungsmitglieder. „Bei bis zu eineinhalb Metern Seegang war dies mit unserem relativ kleinen Seenotrettungsboot kein leichtes Unterfangen“, berichtet Vormann Rainer Kulack. Einige Seeleute haben giftige Rauchgase eingeatmet. Die Seenotretter versorgen sie mit Sauerstoff.

Blick in die Rettungsleitstelle See/MRCC Bremen während der Koordinierung des Einsatzes



Mit der WILMA SIKORSKI retten die freiwilligen Seenotretter aus Kühlungsborn die Crew der „Annika“.

Im Hafen von Kühlungsborn errichten Feuerwehr und Rettungsdienst an Land Zelte, um die Geretteten zu betreuen. Die Crew des Seenotretter-Trainingsschiffes CARLO SCHNEIDER, das zu der Zeit ebenfalls in Kühlungsborn liegt, unterstützt die beiden Notärzte und die Besatzungen mehrerer Rettungswagen dabei.

Die ARKONA, der vom Bundesverkehrsministerium gecharterte Notschlepper „Baltic“ und das Mehrzweckschiff „Arkona“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung haben bei westlichen Winden um fünf Beaufort (bis 38 km/h) mit der Brand-

bekämpfung begonnen. Weitere Schiffe und zwei Hubschrauber sind auf dem Weg zum Havaristen.

Das Havariekommando des Bundes und der Küstenländer für Großschadenslagen auf See übernimmt jetzt die Gesamteinsatzleitung für alle weiteren Maßnahmen. Auf dem Tanker brennt es weiter. Feuerwehrleute gehen an Bord und erkunden die Lage. Die Behörden entscheiden, die Brandbekämpfung an einem Liegeplatz von Land aus fortzusetzen. Der Havarist wird am Abend nach Rostock geschleppt und der Brand schließlich gelöscht.

Mann über Bord auf Fischkutter

Im Wattfahrwasser zwischen Borkum und Greetsiel stürzt am 16. Juni 2024 ein Fischer über Bord eines Kutters. Der Kapitän alarmiert gegen 7.30 Uhr die Seenotretter.

Die Rettungsleitstelle See der DGzRS koordiniert eine groß angelegte Suche. Drei deutsche und zwei niederländische Rettungseinheiten, zahlreiche Kutter, Behördenschiffe, ein Hubschrauber und ein Suchflugzeug beteiligen sich bei guter Sicht. Die Wassertemperatur beträgt 14 Grad Celsius.

Einsatzleiter vor Ort ist der Seenotrettungskreuzer HAMBURG. Feuerwehren suchen den Ufersaum ab. Alle Bemühungen bleiben vergebens. Mit hereinbrechender Dunkelheit gegen 22 Uhr bricht MRCC Bremen die Suche ab.

Sechs Tage später entdeckt die Besatzung eines Fährkatamarans den leblosen Körper des Vermissten. Er wird von der HAMBURG geborgen und nach Borkum gebracht.



Seemann auf Baggerschiff zusammengebrochen

Auf dem Bagger „Nordsee“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bricht am späten Abend des 19. September 2024 ein Seemann zusammen. Der Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN läuft sofort zu der etwa fünf Seemeilen (rund neun Kilometer) entfernten Position.

Zwei Seenotretter steigen zur Erstversorgung über. Zwar ist der Patient wieder bei Bewusstsein, doch der Notfallsanitäter der Johanniter am medizinischen Arbeitsplatz in der Rettungsleitstelle See der DGzRS entscheidet, dass dringend ärztliche Hilfe notwendig ist.

Das Seenotrettungsboot WOLFGANG PAUL LORENZ bringt seine freiwillige Seenotärztin zum Baggerschiff. Sie stabilisiert den Patienten so weit, dass er mit einer speziellen Bergungstrage transportiert werden kann. Per Kran lässt die „Nordsee“ ihn auf das Vorschiff der BERNHARD GRUBEN herunter. Während der Fahrt nach Hooksiel betreut die Seenotärztin den Seemann weiter, Rettungsdienst und Notarzt an Land übernehmen im Hafen.



Einsatzreiches Wochenende

Jahr für Jahr fahren die Seenotretter rund 2.000 Einsätze auf Nord- und Ostsee. Manchmal gehen in kurzer Zeit besonders viele Notrufe ein. Am langen ersten Oktober-Wochenende 2024 waren es innerhalb von weniger als 100 Stunden 25 Einsätze für insgesamt 65 Menschen.

Kollision: Ein Frachtschiff (89 Meter), unterwegs von Frankreich nach Litauen, und eine Segelyacht (9,5 Meter) stoßen in der Deutschen Bucht zusammen (gr. Bild). Die Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER und HERMANN MARWEDE sind stundenlang im Einsatz. Die Seenotretter schleppen die an Rumpf und Takelage schwer beschädigte Yacht nach Cuxhaven. Alle Menschen sind unverletzt geblieben.

Rauchentwicklung: Eine Familie auf einer Motoryacht funkt „Mayday“. Auf der Kieler Förde besteht Verdacht auf Maschinenraumbrand. Das Seenotrettungsboot JÜRGEN HORST übernimmt Mutter und zwei Kinder (5, 8). Später stellt sich heraus: Eine Kühlwasserleitung war geplatzt.

Mann über Bord: Ein Skipper (67) stürzt nördlich von Damp über Bord. Sein Motorboot strandet – Alarm für die freiwilligen Seenotretter. Bevor sie das herrenlose Boot finden und einschleppen, rettet die Crew einer zufällig vorbeikommenden Segelyacht den unterkühlten Schiffbrüchigen. Er hat großes Glück gehabt.

Seenotsignale: Am späten Abend melden Beobachter rote Leuchtraketen – ein internationales Seenotsignal. Die Seenotretter koordinieren eine groß angelegte Suche vor Bremerhaven mit zwei Seenotrettungskreuzern, Behördenschiffen und einem SAR-Hubschrauber der Marine. Feuerwehren, DLRG und THW suchen in Ufernähe – ohne Ergebnis.

Blackout: Ein Vermessungsschiff meldet nördlich der Insel Borkum Maschinenprobleme. Wiederholt fällt der Strom aus – eine Gefahr für das Schiff, aber auch für die allgemeine Schifffahrt. Der Seenotrettungskreuzer HAMBURG schleppt den Havaristen (24 Meter) mit sechs Seeleuten sicher in den Hafen der Insel (gr. Bild).

Wassereinbruch: Vier Menschen sind an Bord eines Motorbootes mit starkem Wassereinbruch auf der Elbe. Lotsen sind als erste vor Ort, schöpfen mit Eimern. Der Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER setzt starke Lenzpumpen ein und schleppt das Boot ein.

Überfälliges Boot: Nach einer Regatta auf der Ostsee kehrt ein offenes Segelboot ohne Motor nicht zurück. Seine dreiköpfige Crew ist der Witterung bei neun Grad Celsius Lufttemperatur schutzlos ausgesetzt. Die Position ist nur bruchstückhaft bekannt. Die freiwilligen Seenotretter aus Schilksee finden das Boot gegen 22.20 Uhr in Höhe Kiel Leuchtturm.



Barkasse in Flammen Soldaten in Seenot

Brand auf Verkehrsboot der Deutschen Marine

Dramatische Minuten an Bord eines Verkehrsbootes der Deutschen Marine auf der Ostsee: Vor Warnemünde bricht am 7. August 2024 ein Brand aus. Die beiden Soldaten müssen die Barkasse verlassen. Über Funk alarmieren sie die Seenotretter.



Das knapp zwölf Meter lange Boot brennt lichterloh, eine dreiviertel Seemeile (rund 1,4 Kilometer) vor der Küste. Eine gewaltige Rauchsäule steht weithin sichtbar am Himmel. Bereits nach wenigen Minuten ist der Seenotrettungskreuzer ARKONA vor Ort. Er bekämpft den Brand mit seinen beiden großen Feuerlöschmonitoren.

Ein kleines Rettungsboot der DRK-Wasserwacht, das den Badebetrieb am Warnemünder Strand sichert, erreicht kurz vor den Seenotrettern die Barkasse. Schnell steigen die Marinesoldaten über, um sich vor den

lodernden Flammen zu retten. Der Rettungsdienst bringt sie leicht verletzt ins Krankenhaus. Schon am nächsten Tag sind sie wieder im Dienst.

Innerhalb von 20 Minuten bringen die Seenotretter das Feuer unter Kontrolle. Dann übernehmen das Feuerlöschboot „Albert Wegener“ der Rostocker Berufsfeuerwehr – es ist der ehemalige Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS der DGzRS – und das Mehrzweckschiff „Arkona“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die weitere Brandbekämpfung. Ein Schlepper bringt die Barkasse in den Hafen des Marinestützpunkts Hohe Düne.

Im Seegatt in Lebensgefahr

Im auf offiziellen Seekarten als „stark veränderlich“ ausgewiesenen Seegatt zwischen Juist und Norderney geraten am 21. April 2024 vier Briten in Lebensgefahr. Die besonderen Seegangsverhältnisse des Schluchter-Fahrwassers werden ihrer zehn Meter langen Segelyacht zum Verhängnis. Sie kommt fest. Die Brandung beschädigt das Boot schwer, Wasser dringt ein.

Unter schwierigsten Bedingungen gelingt es der Freiwilligen-Besatzung des Seenotrettungsbootes OTTO DIERSCH/Station Norddeich, eine Leinenverbindung herzustellen und den Havaristen freizuschleppen. Der Seenotrettungskreuzer EUGEN/Station Norderney begleitet den Schleppverband in den Inselhafen. Dort holt ein Kran das Boot direkt aus dem Wasser. Die vier Segler sind unverletzt geblieben.



Ganz in der Nähe kommt ein norwegischer Alleinsegler am 7. Juni 2024 fest. Zufällig ist die EUGEN in der Nähe. Doch sie kann die Yacht bei Niedrigwasser nicht direkt erreichen. Per Leinenwurfgerät wollen die Seenotretter eine Verbindung herstellen. Doch der Skipper lehnt die Hilfe ab.

Die OTTO DIERSCH bleibt in seiner Nähe. Zwar weht der Wind nur mit vier Beaufort, aber vom Sturm der Vortage sind die Wellen hoch. Die auflaufende Brandung wirft die Segelyacht mehrfach auf die betonharte Sandbank. Kiel und Mast brechen.

Kurzerhand springt der 46-jährige Segler über Bord. Sofort erfasst ihn die Strömung. Die Seenotretter retten den Schiffbrüchigen durch die Bergungspforte der OTTO DIERSCH.





Feuer auf dänischem Fischkutter

Südlich der dänischen Ostseeinsel Ærø gerät am 4. Dezember 2024 das Ruderhaus eines Fischkutters in Brand. Gegen 14 Uhr gehen die beiden Fischer in die Rettungsinsel. Ein SAR-Hubschrauber der dänischen Marine rettet sie westlich von Vejsnæs.

Der Seenotrettungskreuzer FRITZ KNACK nimmt Kurs auf die rund 13 Seemeilen (ca. 24 Kilometer) entfernte neun Meter lange „Lille Lama“ mit Heimathafen Lundeborg. Einsatzleiter vor Ort (On-Scene Co-ordinator, OSC) ist das deutsche Minenjagdboot „Bad Rappenaun“.

Bei Wind um fünf Beaufort und etwa einem Meter Seegang bekämpfen die Seenotretter den Brand mit dem Feuerlöschmonitor der FRITZ KNACK. Nach gut einer Viertelstunde ist das Feuer unter Kontrolle.

Das Seenotrettungsboot „Erria Rescue“ der Ærø Søredningsforening nimmt den Havaristen auf den Haken. Während der Schleppreise nach Søby flammt der Brand mehrfach wieder auf, erneut löscht die FRITZ KNACK. Gegen 18.30 Uhr erreicht der Verband den sicheren Hafen. Dort löscht die dänische Feuerwehr den Brand an Bord endgültig.



Ungewöhnliches Fahrverhalten



Fischer melden sich am 7. Dezember 2024 um 3.30 Uhr bei der Rettungsleitstelle See der DGzRS. Rund neun Seemeilen (ca. 16,5 Kilometer) nordwestlich der Insel Fehmarn haben sie eine Segelyacht gesichtet, die ungewöhnliches Fahrverhalten zeigt und auf Anrufe über Funk nicht reagiert.

Das Einsatzschiff der Bundespolizei „Bamberg“ ist in der Nähe. Mit einem Kontrollboot setzen vier Polizisten über. Sie melden den Seenotrettern: An Bord sind zwei Menschen. Die Segelyacht hat eine Leine im Propeller, der Funk ist ausgefallen, und der Skipper ist anscheinend am Fuß verletzt.

Freiwilligen-Crews besetzen die Seenotrettungsboote HEILIGENHAFEN und ROMY FRANK. Die HEILIGENHAFEN ist als erste vor Ort und löst die Bundespolizisten ab. Die vermeintliche Verletzung am Fuß des Skippers ist bereits älter. Die Seenotretter brauchen den Fuß nicht akut zu versorgen.

Die HEILIGENHAFEN nimmt die Segelyacht auf den Haken. Die ROMY FRANK begleitet den Schleppverband. Gegen 9.30 Uhr treffen alle sicher in Heiligenhafen ein.



Zwei Verletzte auf Zweimaster

Notruf eines historischen Haikutters: Nordwestlich des Bastorfer Leuchtturms bricht am 26. August 2024 die Gaffelklau, die Führung des achteren Segels. Davon unabhängig blutet der Skipper am Kopf. Als der Anlasser versagt, atmet ein 65-Jähriger giftige Rauchgase ein.

Bei starkem Seegang geht das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI längsseits. Ein als Rettungsanitäter ausgebildeter Seenotretter steigt über. Der 65-Jährige steht unter Schock. Zudem leidet er unter Seekrankheit. Er erhält Sauerstoff. Blutdruck und Puls normalisieren sich.

Der Seenotrettungskreuzer ARKONA nimmt den Haikutter auf den Haken. Dem 65-Jährigen geht es zusehends besser, ebenso dem verletzten Skipper. Die Seenotretter schleppen den Zweimaster sicher nach Kühlungsborn.



Seemann auf Frachter verletzt

Der Containerfrachter „Maersk Newcastle“ (210 Meter) meldet am späten Nachmittag des 19. September 2024, dass ein philippinischer Seemann an Bord dringend ärztliche Hilfe benötigt.

Der Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE geht sieben Seemeilen (12,5 Kilometer) auf Reede nördlich von Wangerooge bei dem unter Singapur-Flagge fahrenden Schiff längsseits.



Die Seenotretter übernehmen den Patienten bei ruhigem Wetter und Seegang. Auf dem Weg nach Bremerhaven herrscht dichter Seenebel mit teils weniger als einer Seemeile (1,85 Kilometer) Sicht. Gegen 21 Uhr übergeben die Seenotretter den Seemann an den Rettungsdienst an Land.

Fischer in Lebensgefahr

Starker Wassereinbruch auf einem Fischkutter vor Travemünde: Über Funk sendet der Fischer während seiner Fangreise am 11. September 2024 „Mayday“ – unmittelbare Lebensgefahr. Eindringendes Wasser hat bereits die Maschine des etwa 9,5 Meter langen Bootes überspült.

Der Seenotrettungskreuzer FELIX SAND ändert auf Kontrollfahrt sofort seinen Kurs. Aus Travemünde läuft das Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS mit Freiwilligen aus: Der sinkende Kutter befindet sich in Höhe der Tonne Brodten Ost, etwa 2,5 Seemeilen entfernt.

Bei Südwestwind um fünf Beaufort gehen die Seenotretter längsseits. Mit einer mobilen Pumpe lenzen sie den Kutter. Die ERICH KOSCHUBS schleppt ihn sicher nach Travemünde.



Elfjährige mit Armbruch bei Kiel Leuchtturm

Auf einem Kreuzfahrtschiff in der Ostsee bricht sich am 19. September 2024 ein elfjähriges Mädchen den Unterarm. Gegen 20 Uhr meldet sich die „Aidanova“ bei den Seenotrettern. Sie ist unterwegs von Kiel nach Oslo.

In Absprache mit der Rettungsleitstelle See wendet das 337 Meter lange Schiff und läuft dem Seenotrettungskreuzer BERLIN entgegen. Etwa zwei Seemeilen nordöstlich Kiel Leuchtturm übernehmen die Seenotretter das Kind samt Mutter. Ein Rettungswagen bringt die beiden um 21.30 Uhr von Laboe aus ins Krankenhaus.



Manövrierunfähig im Großschiffahrtsweg

Der kleine dänische Fischkutter „Janne“ zieht sich am 11. Juni 2024 das Fanggeschirr in den Propeller. Das Zwölf-Meter-Schiff treibt mit zwei Fischern manövrierunfähig im Kiel-Ostsee-Weg, einem Großschiffahrtsweg, vier Seemeilen (rund 7,5 Kilometer) nordwestlich von Fehmarn. Jederzeit kann es zur Kollision mit dort fahrenden Frachtern kommen.

Das Seenotrettungsboot ROMY FRANK läuft aus dem Fährhafen Puttgarden aus. Bis zu seinem Eintreffen sichert das deutsche Minenjagdboot „Pegnitz“ die Unglücksstelle ab. Bei Westwind der Stärke 6 bis 7 stellen die Seenotretter eine Leinenverbindung her und schleppen den Kutter sicher in den Hafen von Rødby auf Lolland.



Notfall auf Ostseefähre

Auf einer Ostseefähre sieben Seemeilen vor Travemünde erkrankt in der Nacht zum 26. Mai 2024 ein Passagier lebensgefährlich. Die „Finnpartner“ (183 Meter) ist bei Tonne 1 des Lübeck-Gedser-Weges unterwegs ins schwedische Malmö. Das Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS nimmt Kurs auf sie, die Fähre geht auf Gegenkurs.

Bereits 35 Minuten nach Alarmierung steigen drei Seenotretter, darunter zwei Rettungsassistenten, über. Sie übernehmen die Erstversorgung des 54-jährigen Niederländers und stabilisieren ihn.

Die Rettungsleitstelle See der DGzRS führt mit dem Lotsenboot „Bülk“ ein medizinisches Team der Berufsfeuerwehr Lübeck zum Einsatzort nach. Die Notärztin betreut den nicht transportfähigen Patienten an Bord, bis die Fähre wieder in Travemünde festmacht. Ein Rettungswagen bringt den Mann ins Krankenhaus.



Stundenlange Nachtsuche

Auf einer Segelyacht in der Nordsee fällt am 9. November 2024 gegen 19.30 Uhr die Elektrik aus. Der Skipper (64) kann seine Position nicht angeben. Die Verständigung via Handsprechfunkgerät ist schlecht, dann reißt sie ganz ab. Lediglich das Funkrelais, über das die Seenotretter den Notruf empfangen haben, deutet ungefähr auf seinen Standort hin.

Fünf Rettungseinheiten der DGzRS, Behördenschiffe und ein Marinehubschrauber suchen bei Südwestwinden bis vier Beaufort und einem halben Meter Seegang ein großes Gebiet ab: von Cuxhaven im Osten bis zu den östlichen ostfriesischen Inseln im Westen, einschließlich Außenjade und -weser.



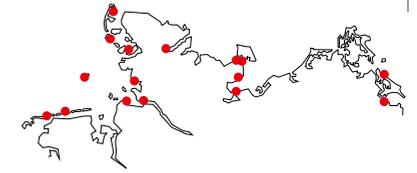
„Ich möchte Ihnen mit diesen Zeilen meine zutiefst empfundene Dankbarkeit ausdrücken, dass Sie unseren Vater – wir sind fünf Geschwister – aus Seenot gerettet und die Suche auch nach mehreren Stunden nicht aufgegeben haben. Mir kommen selten Tränen vor Dankbarkeit, aber jetzt gerade ist dies der Fall.“

Herzlichste Grüße, Julius Höfig, Hanerau-Hademarschen“

Als die Seenotretter erfahren, dass der Mann alleine von Den Helder nach Brunsbüttel unterwegs ist, hat die Crew der BERNHARD GRUBEN dank ihrer Revierkenntnis schließlich Erfolg: Gegen 0.45 Uhr findet sie das Boot nahe der Ansteuerungstonne Otzumer Balje zum Seegatt zwischen Spiekeroog und Langeoog. Gemeinsam mit Besatzungsmitgliedern der FRITZ THIEME versorgt sie den unterkühlten und erschöpften Skipper. Der Seenotrettungskreuzer nimmt das Boot auf den Haken. Gegen 4.30 Uhr erreicht der Schleppverband Hooksiel.



In den Bordtagebüchern geblättert



Seemann auf Schlepper verletzt

Heiligenhafen, Großenbrode • 24. Februar – Auf der „Fairplay-56“ stürzt ein Seemann einen Niedergang hinunter. Er benötigt dringend medizinische Hilfe. Das Seenotrettungsboot HEILIGENHAFEN und der Seenotrettungskreuzer BREMEN nehmen Kurs auf den Schlepper rund fünf Seemeilen nordwestlich von Fehmarn. Auf Höhe des Leuchtturms Flügge setzt die HEILIGENHAFEN einen freiwilligen Seenotarzt und zwei Notfallsanitäter des Rettungsdienstes an Land über. Die drei stabilisieren den Verletzten. Die BREMEN bringt ihn nach Heiligenhafen.



Das Seenotrettungsboot GILLIS GULLBRANSSON in der viel befahrenen Elbmündung

gelingt das Freischleppen. Die zweiköpfige Crew entfernt eine Leine, die sich um die Propeller der Motoren gewickelt hatte. Das Peilboot setzt seine Fahrt aus eigener Kraft fort. Die Seenotretter begleiten es sicherheitshalber in den Brunsbütteler Hafen.

Tragische Nacht auf der Nordsee

Deutsche Bucht/Helgoland, Cuxhaven, Nordstrand, Amrum, List • 29./30. April – Unabhängig voneinander verschwinden in der Nordsee nahezu zeitgleich zwei Skipper. Ein Festrumpfschlauchboot, gestartet in einem kleinen Elbehafen, wird mit laufender Maschine menschenleer etwa 25 Seemeilen nordwestlich von Cuxhaven gefunden. Die Seenotretter koordinieren eine großangelegte Suche mit Seenotrettungskreuzern, Behördenfahrzeugen, Fischkuttern,



Suchverband auf der Nordsee



Mit einer speziellen Trage übernehmen die Seenotretter den verletzten Seemann.

Peilboot in Not

Brunsbüttel • 28. März – Maschinenausfall bei Vermessungsarbeiten auf der Elbe: Ein Peilboot ist beim Schöpfwerk des ehemaligen St. Margarethener Hafens festgekommen. Die Außenborder lassen sich nicht mehr starten. Das ausgebrachte Peilgerät hält das Sieben-Meter-Boot in den Steinen auf Position. Das Seenotrettungsboot GILLIS GULLBRANSSON arbeitet sich im flachen Wasser heran. Den Seenotrettern

Handelsschiffen, Hubschraubern und einem Flugzeug. Während sie läuft, wird der Skipper einer Segelyacht zwischen Helgoland und Hörnum überfällig gemeldet. Die Seenotretter ziehen nicht mehr benötigte Einheiten nach Norden ab. Ein Marinehubschrauber findet am frühen Morgen das zweite Boot nördlich von Amrum im Watt auf Grund. Es ist niemand an Bord. Beide Skipper werden viel später tot geborgen. Zur Unglückszeit herrschte ruhiges Wetter.

Kleinflugzeug muss notwassern

Büsum • 26. Mai – Ein Kleinflugzeug muss auf der Nordsee notwassern. In der Nähe fahrende Fischer retten den Piloten – und bergen mit einer der Baumkurren ihres Kutters kurzerhand auch den Doppeldecker. Der Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM sichert die Bergung und das Einschleppen.



Ungewöhnlicher Fang vor der Dithmarscher Küste

Auf Legerwall vor Niendorf

Travemünde, Grömitz • 19. April – In starken auflandigen Winden fällt auf einem Segelboot vor dem Niendorfer Hafen die Maschine aus. Die zweiköpfige Crew gerät

manövrierunfähig nahe unter Land. Legerwall heißt diese gefürchtete Situation. Das Boot kommt fest. Es wird zum Spielball der Brandung. Die Crew muss heftige Grundstöße in bis zu zwei Meter hohen Wellen über-



Die ERISCH KOSCHUBS hat den Havaristen aus der gefährlichen Lage befreit.

stehen. Sie ist in Lebensgefahr. Dem Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS gelingt es mit Unterstützung des Tochterbootes SAPHIR der FELIX SAND und eines Schlauchbootes der Freiwilligen Feuerwehr Niendorf, den Havaristen freizuschleppen. Die Seenotretter befreien die Segler aus der lebensgefährlichen Brandungszone und bringen sie sicher in den Hafen.

Herzinfarktverdacht auf dem Achterwasser

Zinnowitz • 21. Juni – Ein Segler (57) klagt um kurz vor 6 Uhr bei der Rettungsleitstelle See der DGzRS über Unwohlsein und Schmerzen in Brust und Arm – Verdacht auf Herzinfarkt. Er ist allein an Bord seines Bootes, ankernd bei Krummin im Usedomer Achterwasser. Schon wenig später lassen die Zinnowitzer Seenotretter mit Traktor und Spezialtrailer das Seenotrettungsboot

HECHT nahe Krummin zu Wasser. Es geht am Boot des Patienten längsseits. Die Freiwilligen bergen den Mann ab und versorgen ihn medizinisch. Im Hafen Neeberg übergeben sie ihn an einen zwischenzeitlich alarmierten Rettungshubschrauber. Anschließend schleppt die HECHT das nun unbesetzte Boot nach Krummin.



STRÖPER und THEO FISCHER schleppen gemeinsam den Großsegler „Activ“.

Wassereinbruch im Achterwasser

Zinnowitz • 18. Juli – Auf Usedom sichern die Seenotretter zwei Reviere, östlich und westlich der Insel. An diesem Tag brechen sie ihr Training auf der Ostsee ab, verladen das Seenotrettungsboot HECHT auf seinen Spezialtrailer, bringen es mit Blaulicht per



Ein Kran hebt den Havaristen in Zinnowitz zur Reparatur an Land.

Traktor auf die andere Seite der Insel – und verhindern dort Schlimmeres: In ein Plattbodenschiff dringt Wasser ein. Das Seglerpaar an Bord bemüht sich, das Leck provisorisch zu stopfen. Ein Rettungsmann steigt über und schließt das Loch mit einem professionellen Leckkeil. Die HECHT schleppt den Havaristen in den Hafen von Zinnowitz.

TV-Großsegler in misslicher Lage

Amrum • 4. August – Vor Föhr muss ein Dreimastschoner mit Maschinenproblemen

notankern. Per Beiboot bringt die Besatzung der britisch geflaggt „Activ“ zehn Passagiere auf die Insel. Der Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER nimmt den Großsegler längsseits. Aufgrund der Länge (42 Meter) setzen die Seenotretter im schmalen Fahrwasser das Tochterboot STRÖPER als zusätzlichen Schlepper ein, um die „Activ“ sicher nach Föhr zu bringen. In den 1980-er Jahren soll sie als „Charming Molly“ in der TV-Serie „Jack Holborn“ mit Schauspieler Patrick Bach zu sehen gewesen sein.

Wasserflugzeug auf dem Haken

Ueckermünde • 24. August – Der Tower des Flugplatzes Heringsdorf alarmiert die Seenotretter. Auf dem Stettiner Haff kann ein Wasserflugzeug mit zwei Menschen an



Defektes Wasserflugzeug im Schlepp der EVA AHRENS-THIES

Bord nach Ausfall der Bordelektronik nicht mehr starten. Bei Südwind um Beaufort 4 bis 5 spülen die kurzen Wellen Wasser ins Innere des Flugzeugs etwa viereinhalb Seemeilen südlich von Wapnica im polnischen Teil des Haffs. Das 38 Knoten schnelle Seenotrettungsboot EVA AHRENS-THIES ist als erste Einheit vor Ort. Es schleppt das Wasserflugzeug sicher ins polnische Wapnica.



Die lichterloh brennende Segelyacht kurz vor ihrem Untergang

Segelyacht brennt aus und sinkt

Deutsche Bucht/Helgoland, Norderney • 3. September – Gegen 22.40 Uhr informiert ein Windparkschiff die Seenotretter über eine brennende Segelyacht nahe dem Windpark „Deutsche Bucht“. Es bekämpft den Brand. Andere Schiffe beginnen eine Suche. Kurz nach Mitternacht sinkt das ausgebrannte Boot. Die Seenotrettungskreuzer

HERMANN MARWEDE und EUGEN sowie zwei niederländische Rettungseinheiten suchen gemeinsam mit Hubschraubern und Flugzeugen bei wenig Seegang und Wind, aber starkem Regen systematisch. MRCC Bremen übergibt die Einsatzleitung an JRCC Den Helder. Es stellt die Suche gegen 7.20 Uhr ergebnislos ein.

RETTUNGSWESTEN
UND KÄLTESCHUTZ-
ANZÜGE MADE
IN GERMANY.

SECUMAR.COM



Vor dem Bug der HORST HEINER KNETEN treibt ein hilfloser Kitesurfer an seinem Schirm.

Kitesurfer in Lebensgefahr

List • 14. September – Ein Beobachter alarmiert die Seenotretter: Im Königshafen, einer großen Bucht im Norden Sylts, treibt ein Kitesurfer (28). Offenbar gelingt es ihm nicht mehr, seinen Schirm wieder zu starten. Sofort läuft das zu der Zeit in List liegende Seenotrettungsboot HORST HEINER KNETEN aus. Etwa 1,5 Seemeilen vom Hafen entfernt entdecken die Seenotretter den Mann. Er hat sein Brett verloren. Aus eigener Kraft kann er den Strand nicht mehr erreichen. Nordwestwind und ablaufendes Wasser treiben ihn immer weiter ab. Im 17 Grad Celsius kalten Wasser ist seine Körpertemperatur trotz Neoprenanzug auf 32 Grad Celsius abgesunken. Die Seenotretter versorgen ihn mit wärmerer Kleidung. Ein Rettungswagen bringt den Mann ins Krankenhaus. Prävention: seenotretter.de/sicheraufsee und seenotretter.de/kites-kennzeichnen

Gekentert auf der Schlei

Schleswig • 27. September – Auf der Schlei kentert bei starkem Südwestwind mit Böen bis acht Beaufort nahe der Möweninsel/Kleine Breite eine Jolle. Dem Seglerpaar gelingt es nicht mehr, das fünf Meter lange Boot wieder aufzurichten. Als sich das Seenotret-

tungsboot HERWIL GÖTSCH nähert, sitzen die Schiffbrüchigen auf dem Rumpf der kieloben treibenden Jolle. Sie sind stark unterkühlt. Die Seenotretter versorgen sie medizinisch und mit wärmerer Ersatzkleidung. Schnell stabilisiert sich ihr Zustand. Damit die Jolle nicht zur Gefahr für die Schifffahrt wird, fahren die Seenotretter erneut zur Unglücksstelle, richten sie auf und schleppen sie ein.



Die HERWIL GÖTSCH schleppt das wieder aufgerichtete Boot nach Schleswig.

Inselhaus in Flammen

Langeoog • 18. November – In einem Haus mit Ferienwohnungen bricht ein Brand aus. Die Inselfeuerwehr ist mit Atemschutzgeräteträgern vor Ort. Doch die können nur eine begrenzte Zeit im Einsatz sein. Angesichts des Brandausmaßes fehlt es an frischen Kräften. Die Freiwilligen der DGzRS holen mit dem Seenotrettungsboot SECRETARIUS Verstärkung vom Festland auf die Insel. In gemeinsamer Anstrengung gelingt es, den Brand zu löschen. Menschen werden nicht verletzt.



Die SECRETARIUS bringt Atemschutzgeräteträger der Feuerwehr Esens nach Langeoog.

Mein Schiff



Extraklasse auf dem Meer.

Die Crew der *Mein Schiff*® Flotte grüßt alle fest angestellten und freiwilligen Seenotretter auf Nord- und Ostsee, die rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit sind. Sie fahren raus, wenn andere reinkommen, um Schiffbrüchige aus Seenot zu retten, Menschen aus Gefahren zu befreien oder Verletzte und Kranke zu versorgen.

Danke, dass Ihr da seid!

Der Rettungsdienst

Zusammenarbeit ist auf See unabdingbar. Der Einzelne kann allein nichts ausrichten. Das gilt erst recht für die Seenotretter, auch grenzüberschreitend. Die internationale Seenotretter-Familie war im Mai 2024 in Poole und Amsterdam zu Gast. Anlass war das 200-jährige Bestehen der Royal National Lifeboat Institution (RNLI) und der Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), der ältesten Seenotrettungsgesellschaften der Welt. Bei dem intensiven Erfahrungsaustausch wurde einmal mehr der große Zusammenhalt zwischen den jeweils national zuständigen Organisationen deutlich. Auch im Alltag ist der ständige Austausch von großer Bedeutung, zum Beispiel für die technische Weiterentwicklung der Rettungsflotten. ▶

Der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS der Station Darßer Ort/Prerow vertrat die DGzRS 2024 auf internationaler Ebene.

Gemeinsam mit ihren in Organisations- und Finanzierungsform sehr ähnlichen privat-karitativen Schwestergesellschaften aus Großbritannien und Irland, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und Finnland hat die DGzRS eine Technical Exchange Group ins Leben gerufen. Sie war im Oktober 2024 in Deutschland zu Gast. Die Inspektoren wollen sich künftig zwei Mal jährlich treffen. Zwar sind Einsatzgebiete und Küstenverhältnisse durchaus verschieden, weshalb entsprechend unterschiedliche Rettungseinheiten im Einsatz sind. Dennoch ähneln sich die alltäglichen Herausforderungen. Im ständigen Erfahrungsaustausch sind sie leichter zu meistern.



Die Technical Exchange Group der DGzRS und ihrer Schwestergesellschaften zu Gast in Bremen

Insbesondere für den Bau und für die Spezialausrüstung neuer Rettungseinheiten hat die DGzRS diesen Austausch intensiviert. Neben dem seit Jahrzehnten vielfach verbesserten und weltweit viel beachteten Typ ihres Seenotrettungskreuzers mit Tochterboot zieht auch die bewährte 9,5-/10,1-Meter-Klasse Aufmerksamkeit auf sich. Für viele gilt sie als gelungenste DGzRS-Bootsklasse der vergangenen Jahrzehnte. Mehr als 30 Einheiten dreier Generationen dieses äußerst seetüchtigen, robusten und wendigen Spezi-

alschiffes sind im Einsatz. Die 1999 bis 2002 in Dienst gestellte erste Serie erreicht in absehbarer Zeit das durchschnittliche Dienstalter von rund 30 Jahren. Frühzeitig hat sich die DGzRS deshalb mit der Frage beschäftigt, wie sie ersetzt werden.

Neue Seenotrettungsboot-Klasse

Die DGzRS hat entschieden, den bisherigen Typ nicht weiter-, sondern eine völlig neue Seenotrettungsboot-Klasse zu entwickeln. Neben den für alle ihre Einheiten typischen Merkmalen – Selbstaufrichtefähigkeit, hohe Seetüchtigkeit und Einsatzfähigkeit auf offener See ebenso wie in küstennahen Flachwassergebieten, also entsprechend geringer Tiefgang – hat sie dazu drei wesentliche zusätzliche Anforderungen formuliert:

1. Trennung des Antriebsstrangs vom Fahrstand, um noch ruhigere Arbeitsbedingungen für die Besatzung zu schaffen und die Handhabung der Bergungstrage zu erleichtern, weil nicht erst der Maschinenraum überstiegen werden muss, bevor Schiffbrüchige/ Verletzte den geschützten Innenraum erreichen;
2. modernste Kommunikations- und Navigationsanlagen, aber einfach und intuitiv zu bedienende, robuste und redundante Systeme – das gilt auch für den Antrieb;
3. verbesserte Manövrierfähigkeit und deutlich höhere Geschwindigkeit, ohne die gewohnt hohe Seetüchtigkeit zu verringern.

Unter diesen Gesichtspunkten hat die DGzRS vier vergleichbar große Einheiten verschiedener ausländischer Schwestergesell-



Erste, unverbindliche Visualisierung eines neuen Seenotrettungsbootes: Das voraussichtlich gut zwölf Meter lange Boot verfügt über eine Doppeljet-Anlage mit je 425 PS starken Maschinen, die ihm mehr als 30 Knoten Geschwindigkeit ermöglichen.



schaften getestet. Aus diesen Erfahrungen entstand in enger Entwicklungszusammenarbeit mit Arctic Airboats aus Finnland (8,9-Meter- und 8,4-Meter-Klasse) als Optimum ein eigener neuer Typ. Das neue Seenotrettungsboot wird gut zwölf Meter lang sein. Ein Doppeljet-Antrieb mit bewährten Cummins-Motoren sorgt für mehr als 30 Knoten Höchst- und gut 25 Knoten Marschgeschwindigkeit, in Abhängigkeit von den Wetter- und Seegangsbedingungen.

Beide Antriebsstränge können völlig unabhängig voneinander betrieben werden (vollständige Redundanz). Doppelte Wasserstrahlantriebe verbessern die Manövrierfähigkeit unter allen Bedingungen. Sie saugen das Wasser seitlich an, die Kielschiene bleibt frei, das Boot kann sich nicht festsaugen. Ein Einzeljet wäre entsprechend größer, die gewünschte Trennung von Antrieb und Fahrstand unmöglich. Die Erfahrungen mit den Doppeljets der großen Tochterboote der HERMANN MARWEDE und der HARRO KOEBKE sind sehr gut.

Der neue Seenotrettungsboot-Typ wird aus glasfaserverstärktem und kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff gefertigt (GFK/CFK). Das Material ist im Vergleich zu Aluminium ebenfalls robust, aber noch leichter, in Bau und Unterhalt kostengünstiger sowie einfacher zu verarbeiten und instand zu halten. Und es ermöglicht, alle Räume an Bord völlig frei zu gestalten. Zudem sind deutlich weniger Opferanoden notwendig, um metallische Teile im Salzwasser zu schützen, konkret nur noch an den Jets.

Das Deckshaus wird vollständig elastisch gelagert, um die Geräusche im Fahrstand zusätzlich zu reduzieren. Erstmals sind für die gesamte Crew gefederte Sitze vorgesehen. Versuche am 1:1-Holzmodell (Mockup) haben die gewünschte hervorragende Rund-

umsicht im Fahrstand bestätigt. Dazu wird äußerst robustes Spezialsicherheitsglas wie auf den Seenotrettungskreuzern verbaut.

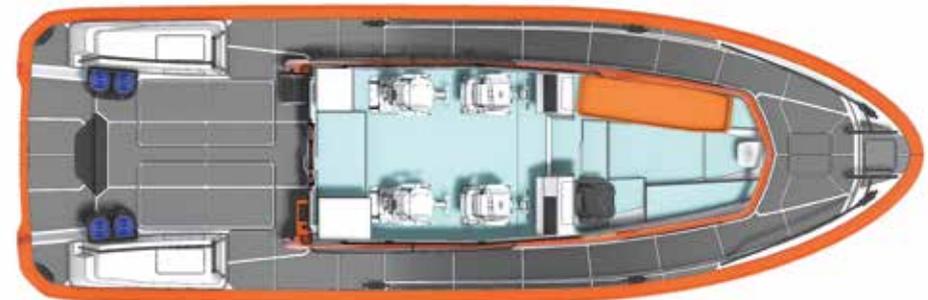
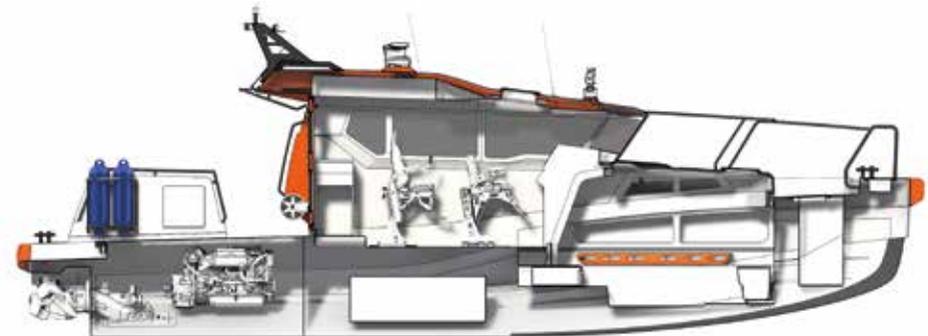
Im Vorschiff wird es unverändert einen Raum geben, um Schiffbrüchige zu betreuen und medizinisch zu versorgen. An Deck ist viel Freifläche vorgesehen, um Rettungsgeräte zu lagern und sicher zu handhaben. Die Rettung Schiffbrüchiger unmittelbar aus dem Wasser erfolgt über eine tiefliegende Bergungsplattform am Heck. Das rundumlaufende Fendersystem wird begebar sein. Verschiedene Leinensysteme sichern die Seenotretter bei Arbeiten an Deck.

Ein Positionierungssystem hält das neue Seenotrettungsboot automatisch an Ort und Stelle. So kann der Vormann vom Innenum zum Außenfahrstand wechseln, etwa bei der Bergung aus dem Wasser oder beim Manövrieren am Havaristen oder im Hafen.

Vorläufige Hauptdaten

Länge:	12,75 Meter
Breite:	4,18 Meter
Tiefgang:	0,76 Meter
Verdrängung:	11,5 Tonnen
Leistung:	2 x 425 PS auf Jets
Geschwindigkeit:	34 Knoten

Berechnungen zeigen hervorragendes Seegangsverhalten des neuen Seenotrettungsbootes. Entsprechende Tests in einem der Universität Helsinki angegliederten Versuchstank sollen dies bestätigen und gegebenenfalls Anpassungen ermöglichen. Anschließend wird unter der DGzRS-internen Registriernummer SRB 90 zunächst ein Prototyp gebaut und – voraussichtlich ab 2026 – auf vielen DGzRS-Stationen an Nord- und Ostsee „auf Herz und Nieren“ erprobt, bevor das neue Seenotrettungsboot in Serie geht.



Planzeichnungen eines neuen gut zwölf Meter langen Seenotrettungsbootes: Gut zu erkennen sind die Maschinen und ihre Jets, der Fahrstand mit Spezialsitzen für die gesamte Besatzung und der Raum für Gerettete mit Platz für die Bergungstrage im Vorschiff (unverbindliche Visualisierungen).

Neue Seenotrettungskreuzer-Klasse

Eine Gruppe aus Vor- und Rettungsleuten hat die Erfahrungen ausgewertet, die die Crews der sechs 28-Meter-Seenotrettungskreuzer gesammelt haben. Verbesserungen werden in künftige Neubauten einfließen, konkret in den Ersatz der beiden als nächstes außer Dienst zu stellenden Einheiten ARKONA und BREMEN. Damit ist allerdings noch nicht über die Stationierung entschieden.

Auch zur Entwicklung eines neuen Seenotrettungskreuzer-Typs hat die DGzRS neben den oben genannten für alle Einheiten typischen Merkmalen drei wesentliche zusätzliche Anforderungen formuliert:

1. Um Bau- und Betriebskosten deutlich zu reduzieren, sollen die Seenotretter künftig – wo immer es möglich ist – nicht mehr an Bord, sondern in Stationsgebäuden unmittelbar am Liegeplatz leben.
2. Anders als die 20-Meter-Seenotrettungskreuzer ist für die neue Klasse ein vollwertiges Tochterboot vorgesehen.
3. Der Behandlungsraum soll vom Rest des Deckshauses vollständig abgetrennt und auch getrennt betreten werden können, etwa im Falle von Infektionstransporten.

Gemeinsam mit einem Ingenieurbüro hat die DGzRS die Linienführung des Rumpfes in bewährter Aluminium-Netzspantenbauweise optimiert. Im Versuchstank der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) haben im Herbst 2024 umfangreiche Tests am Modell stattgefunden. Die Ergebnisse sind sehr zufriedenstellend.

Nach dem Planungsstand vom Januar 2025 wird der neue Seenotrettungskreuzer-

Typ gut 24 Meter lang werden. Erneut sorgt ein Deltarumpf mit der breitesten Stelle am Heck für gute Kursstabilität, insbesondere bei achterlichen Seen. Ein schlanker Wulstbug verlängert die Wasserlinie, schneidet damit durch die Wellen, verbessert die Wasserverdrängung, reduziert Spritzwasser und ermöglicht bei niedrigerer Leistung höhere Geschwindigkeit. Als Antrieb sind bewährte MTU-Maschinen vorgesehen, wie bei der 28-Meter-Klasse.

Die Neubauten werden über eine neunköpfige Stammbesatzung verfügen, von denen jeweils vier Seenotretter ständig im Dienst sind. Sie erhalten kein Wohndeck, aber je zwei Doppelkammern mit Behelfskojen sowie Messe und Pantry (Liegen auf See-position, kurzzeitige Übernachtung in anderen Häfen). Dadurch bleibt an Bord viel Platz, der neu aufgeteilt werden kann.

Das Hauptdeck selbst steigt Richtung Bug leicht an, ohne Stufe. Vorn ist der Behandlungsraum vorgesehen, zugänglich über eine Seitentür an Steuerbord. Direkt von vorn gelangt die Bergungstrage über eine Klappforte auf den Behandlungstisch, der als Scherenlift in der Höhe angepasst werden kann. Der achtere Bereich des Deckshauses kann im Innern mit einer Schiebetür abgetrennt werden.

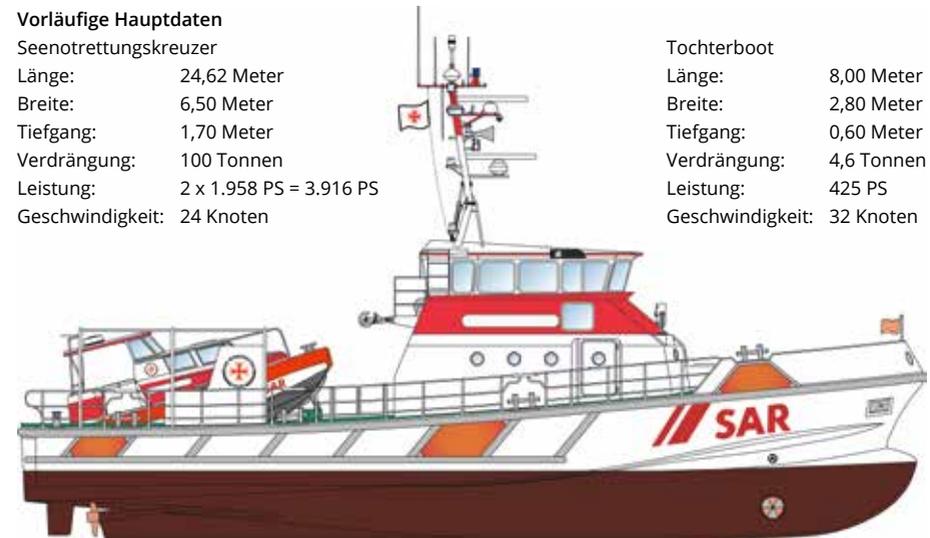
Auf dem Brückendeck sind zwei Innen- und – an der Achterkante des Deckshauses – zwei Außenfahrstände zum Manövrieren unter besonderen Bedingungen vorgesehen. Die Brücke selbst verfügt über vier Spezialsitze für die gesamte Besatzung und – wie bei der 28-Meter-Klasse – über eine hervorragende Rundumsicht dank großer, nach außen geneigter Spezialfenster.

Neu sind Bedienelemente auch in den Sitzen der Fahrstände. Sitzflächen und Fußstützen sind mit einem Handgriff zu klap-

Vorläufige Hauptdaten

Seenotrettungskreuzer	
Länge:	24,62 Meter
Breite:	6,50 Meter
Tiefgang:	1,70 Meter
Verdrängung:	100 Tonnen
Leistung:	2 x 1.958 PS = 3.916 PS
Geschwindigkeit:	24 Knoten

Tochterboot	
Länge:	8,00 Meter
Breite:	2,80 Meter
Tiefgang:	0,60 Meter
Verdrängung:	4,6 Tonnen
Leistung:	425 PS
Geschwindigkeit:	32 Knoten



Erste, unverbindliche Visualisierung eines neuen Seenotrettungskreuzers: Das voraussichtlich gut 24 Meter lange Spezialschiff weist zahlreiche Neuerungen auf. Es verfügt über ein acht Meter langes Tochterboot mit Jetantrieb.

Selbstfahrendes Modell des neuen Seenotrettungskreuzers im Versuchstank der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt



pen, so dass der Seenotrettungskreuzer von derselben Position aus entweder im Stehen oder im Sitzen zu fahren ist. Erstmals sind deshalb zusätzlich seitliche Fußraumfenster vorgesehen. Mehrere Außenkameras werden zudem ein virtuelles Gesamtbild erzeugen, das den Seenotrettungskreuzer jederzeit aus der Vogelperspektive zeigt.

Alle Konsolen, Wände und Decken sind in dunkler Spezialfarbe gehalten, um Reflexionen noch weiter zu reduzieren. Die beiden achteren Plätze auf der Brücke für den Maschinisten und den Einsatzleiter vor Ort (On-Scene Co-ordinator, OSC) werden etwa 20 Zentimeter erhöht gebaut, damit alle Besatzungsmitglieder beste Sicht auf die See haben.

Das Tochterboot mit Aluminiumrumpf wird dem neuen 8,4-Meter-Seenotrettungsboot ähneln. Es wird erstmals jetgetrieben sein, um noch besser manövrieren zu können. Im Vergleich zur 8,4-Meter-Klasse sind zusätzlich ein überdachter Außenfahrstand für die Arbeit mit einer zweiköpfigen Besatzung und Crewsicherungen auf dem Achterdeck vorgesehen. Die Rettung Schiffbrüchiger unmittelbar aus dem Wasser erfolgt über eine Bergungsplattform am Heck.

Geplant ist, unter den DGzRS-internen Bezeichnungen SK 43 mit TB 47 und SK 44 mit TB 48 zunächst zwei Seenotrettungskreuzer dieses neuen Typs zu bauen und umfangreich zu erproben. Bewähren sie sich, könnte der Typ auch die spätestens zu Beginn des kommenden Jahrzehnts außer Dienst zu stellenden vier Einheiten der 23,1-Meter-Klasse ersetzen, eventuell anschließend auch die sechs der 20-Meter-Klasse.

Sowohl der neue Seenotrettungsboot- als auch der neue Seenotrettungskreuzer-Typ sind neben herkömmlichem schwefelfreiem Marinediesel mit alternativen Brennstoffen

zu betreiben. Dazu kommen synthetische Brennstoffe (Gas-to-liquid) und HVO100 in Frage, nicht-fossiler hochwertiger Diesel aus biologischen Rest- und Abfallstoffen. Erforderlich sind dazu weder größere Anpassungen an den Maschinen noch teure, platzbeanspruchende und entsprechend den Verbrauch steigernde Einbauten wie Abgasnachbehandlungsanlagen, die die Ausmaße der Fahrzeuge erheblich vergrößern würden.



Seenotrettungsboot SRB 87/Station Zinnowitz

Abgelieferte neue Rettungseinheiten

Im vergangenen Jahr wurden der siebte und achte Neubau der 8,9-Meter-Klasse in Dienst gestellt. Die JÜRGEN HORST ist in Schilksee stationiert, die HELENE auf Fehmarn (Liegeplatz Burgstaaken, siehe Seiten 110/111). Diese robusten, wendigen und besonders schnellen Boote (38 Knoten) erweitern in ihren weitläufigen Revieren am Ausgang der Kieler Förde und südlich von Fehmarn die Einsatzmöglichkeiten der freiwilligen Seenotretter erheblich.

Abgeliefert wurden außerdem der zweite und der letzte Neubau der 8,4-Meter-Klasse. SRB 87 ist in Zinnowitz stationiert, SRB 89 in Zingst. Sie sollen im Frühjahr 2025 ihre endgültigen Namen erhalten. Die 33 Knoten schnellen Rettungseinheiten mit Jetantrieb sind komplette Neuentwicklungen. Sie ha-



Simulation eines neuen Seenotrettungskreuzer-Typs: Das gut 24 Meter lange Spezialschiff soll einen schlanken Wulstbug und Manövrierfahrstände außen an der Achterkante des Deckshauses erhalten. Auch die Brücke wird nach neuesten Erkenntnissen gestaltet (unverbindliche Visualisierungen).

ben sieben Meter lange Seenotrettungsboote nach mehr als 30 Einsatzjahren abgelöst. Die Neubauten sind auf ebenfalls neu konstruierten Spezialtrailern in Stationsgebäuden an Land untergebracht. Starke Traktoren bringen sie zum Ostseestrand oder aber zu den rückwärtigen Bodden und zum Usedomer Achterwasser.

Veränderungen auf den Stationen

Der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS der Station Darßer Ort/Prerow hat am 16. Oktober 2024 erstmals im neuen Inselhafen Prerow festgemacht. Am Ende der längsten Seebrücke an der Ostsee (720 Meter) ist nur 1,5 Seemeilen östlich seines bisherigen Liegeplatzes, des renaturierten Nothafens Darßer Ort, ein guter Ausgangshafen in größtmög-



Am Alten Strom in Warnemünde entstand direkt am Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers ARKONA dieser kleine Ersatzneubau.

licher Nähe zum engen, aber äußerst stark befahrenen Seeschiffahrtsweg Kadetrinne entstanden. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat den Hafen in enger Absprache mit der DGzRS so konzipiert, dass der strategisch wichtige Liegeplatz der Seenotretter erhalten bleibt. Zur Ver- und Entsorgung sowie zum Ausweichen bei Extremwetterlagen dient wie bisher Barhöft. Prerow ist einziger Hafen auf 50 Seemeilen (93 Kilometern) Küstenlinie zwischen Warnemünde und Barhöft, aber keine Marina, Sportboote dürfen höchstens 24 Stunden bleiben.

Auf der Station Fehmarn ist es gelungen, in der Nähe des Liegeplatzes Burgstaaken im Süden der Insel kleine Stationsräume einzurichten. Sie dienen der Besatzung des neuen Seenotrettungsbootes HELENE für die Trocknung ihrer Überlebensanzüge, Stationsbesprechungen und als Umkleidemöglichkeit.

Am Liegeplatz unseres Seenotrettungskreuzers ARKONA in Warnemünde direkt am Alten Strom entstand ein kleiner Ersatz für



Der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS der Station Darßer Ort/Prerow hat seinen neuen Liegeplatz im 2024 eröffneten Inselhafen Prerow. Der Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort liegt am Ende einer 720 Meter langen Seebrücke vor der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst.



einen verrotteten hölzernen Schuppen aus den 1990-er Jahren. Der Neubau mit kleiner Werkstatt, Nasszelle und Büro ist hochwassersicher. Er ergänzt den 1904 errichteten Rettungsschuppen auf der Mittelmole. Die Energieversorgung wird durch Photovoltaik auf dem Flachdach unterstützt. Außen sind Informationstafeln und eine digitale Spendenmöglichkeit vorgesehen.

Mit Stationierung der beiden neuen schnellen Seenotrettungsboote JÜRGEN HORST und HELENE in Schilksee und auf Fehmarn hat sich die DGzRS weitblickend darauf vorbereitet, die Hohwacher Bucht auch dann weiterhin abzusichern, falls der immer wieder von Versandung bedrohte Hafen Lippe nicht mehr zur Verfügung stehen sollte. Der private Hafenerbetreiber hat nun aus weiteren Gründen tatsächlich beschlossen, den Hafen zu schließen, und allen Liegeplatzinhabern zu Ende März 2025 gekündigt, auch den Seenotrettern. Das Seenotrettungsboot WOLTERA der Station Lippe/Weißenhaus wird zunächst turnusge-

mäß generalüberholt und anschließend als Trainingsboot und Springer eingesetzt.

Außerdienststellungen

Vier ehemalige DGzRS-Einheiten sind im vergangenen Jahr zu neuen Ufern aufgebroschen. Das Seenotrettungsboot BARSCH/Station Wustrow samt Spezialtrailer und Unimog ist seit 28. April 2024 neuer Hingucker im Unimog-Museum Gaggenau. Das 8,5-Meter-Seenotrettungsboot GERHARD TEN DOORNKAAT (1992 bis 2023 Uecker- münde, zuletzt Fehmarn) ist nun auf dem Chöwsgöl Nuur, einem der größten Binnenseen Asiens, für die Mongolia Maritime Administration im Einsatz, wie schon seine Schwesterschiffe CREMPE und JENS FÜRSCHIPP seit 2018.

Als letztes Boot dieser Klasse ging 2024 die OTTO BEHR außer Dienst (1993 bis 2019 Wilhelmshaven, seit 2019 Zinnowitz). Sie ist nun bei der estnischen Schwestergesellschaft Eesti Merepäästeühing (Trossi



Die BARSCH bei der Ausstellungseröffnung im Unimog-Museum Gaggenau mit den freiwilligen Seenotrettern der Station Wustrow und ehrenamtlichen Mitarbeitern an Land



Außerdienststellung der letzten beiden 8,5-Meter-Seenotrettungsboote: die ehemalige GERHARD TEN DOORNKAAT (l.) auf dem Weg zur Verschiffung per Container in die Mongolei, die ehemalige OTTO BEHR – Schiff auf Schiff – unterwegs nach Estland



mereabi) der DGzRS in Nasva auf der Insel Saaremaa unter dem Namen „Öigus“ (Gerechtigkeit) im Einsatz. Und das nicht allein: „Töde“ (Wahrheit) heißt das in Pärnu stationierte Schwesterschiff (ex-PUTBUS). Es wurde beim DLRG-Bezirk Hamburg-Altona frei, der es 2017 von der DGzRS gekauft hatte, ebenso wie 2024 als Ersatz die größere WALTER ROSE (9,5 Meter, ex-VERENA, Tochterboot der HERMANN MARWEDE, seit 2012 eigenständig in Schilksee, seit 2019 Trainingsboot und Springer). Als „Greif 1“ ist sie nun auf der Elbe unterwegs.

DGzRS und BSH kooperieren

Modernste Technik unterstützt die Seenotretter bei ihrer anspruchsvollen Aufgabe. Forschung und Entwicklung neuer Techniken für die Suche und Rettung auf See sind deshalb für die DGzRS von großer Bedeutung. Dazu arbeiten die Seenotretter eng mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zusammen. Das BSH erforscht, prüft und überwacht Rettungsmittel und Ausrüstungsgegenstände zur Kollisionsverhütung. Es begleitet und fördert die Entwicklung innovativer Produkte. Es prüft Prototypen technischer Schiffsausrüstungen, zum Beispiel elektronische Assistenzsysteme.

Im Dezember 2024 wurde eine entsprechende Vereinbarung zwischen BSH und DGzRS unterzeichnet. Die Prüfungs- und Entwicklungslabore des BSH, die Seenotrettungskreuzer, die Seenotretter-Akademie und die regelmäßigen großen Übungen der DGzRS in Nord- und Ostsee sind sehr gut geeignet, um neue Entwicklungen zu erproben.

Ein Ziel ist die Entwicklung eines Kamerasystems, das die See automatisch nach möglichen Anzeichen auf Schiffbrüchige absucht, um die menschlichen Augen der Seenotretter zu unterstützen. Zudem wollen BSH und DGzRS die Tragweite von Rettungsmittelleuchten, aber auch die Leistung elektrooptischer Systeme wie Nachtsichtgeräte verbessern, um auch ohne Rettungsmittel über Bord gegangene Menschen besser finden zu können.

Um vorhandene, von der Rettungsleitstelle See der DGzRS zur Suchgebietsberechnung genutzte Drift- und Strömungsmodelle zu verfeinern, sind zusätzliche Driftstudien mit Messbojen im stark tideabhängigen Wattenmeer, in den strömungsintensiven Seegatten zwischen den Inseln, aber auch vor den Steilküsten der Ostsee und in den Bodden geplant, um die sehr unterschiedlichen Strömungsverhältnisse genau zu beobachten.

Modernisierung der eigenen Werfthalle in Bremen

Kein Wetter kann den Rettungseinheiten der DGzRS etwas anhaben. Doch auch sie benötigen zuweilen ein schützendes Dach „über dem Kopf“: Zur turnusgemäßen Generalüberholung kommen die meisten von ihnen nach Bremen in die hauseigene Werfthalle der DGzRS.

Dort sorgen Schiffbauer, Maschinen Schlosser, Feinwerkmechaniker, Elektriker, Funkelektroniker und weitere Fachleute mit viel Kenntnis, Können, Engagement und Sorgfalt dafür, dass die Spezialschiffe bestens gewartet werden. Sie brauchen zeitgemäße Arbeitsbedingungen, um auch künftig sicherzustellen, dass die Technik im Einsatz jederzeit zuverlässig funktioniert. Erstmals seit mehr als 40 Jahren ist deshalb 2025 eine größere Modernisierung der Werfthalle notwendig.

Neubau für professionelles Training in Neustadt

Seit jeher betreibt die DGzRS großen Aufwand, um die Seenotretter professionell zu qualifizieren. Von großem Wert für die Besatzungen auf See ist deshalb eine weitere wichtige Landeinrichtung der DGzRS: das Trainingszentrum in Neustadt in Holstein. Gemeinsam mit der Trainingsflotte, dem Simulatorzentrum in der Zentrale, der elektronischen Lernplattform ELSAR und der SAR-zentrierten Qualifizierung neuer Festangestellter sind seit Anfang 2019 unter dem Namen der Seenotretter-Akademie alle Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der DGzRS gebündelt.

Das 1996 gegründete Trainingszentrum Neustadt i. H. verfügt seit 2004 über ein eigenes Gebäude, die ehemalige Standortver-

waltung der Marine. Um den Seenotrettern das immer umfangreichere Spezialwissen für den SAR-Dienst zu vermitteln, wachsen die Anforderungen weiter. Dem kann das von der Marine übernommene Gebäude langfristig nicht mehr gerecht werden. Die DGzRS beabsichtigt deshalb, einen Part eines dreiteiligen Gebäudekomplexes zu erwerben, den die Stadt Neustadt hat planen lassen, um die Südspitze auf der Hafenwestseite bis 2028 zu bebauen. Der Neubau liegt unmittelbar neben dem Gelände der Marine, auf dem die Trainingsflotte der Seenotretter ihre Liegeplätze hat und dessen Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr auch die DGzRS nutzt.

Ziel ist es, an bekannter und an Nord- und Ostsee etwa mittig gelegener Stelle eine neue zentrale Einrichtung zur Aus- und Fortbildung aller Seenotretter einzurichten. Die zeitlichen Ressourcen der Trainerinnen und Trainer, die Räume, aber auch die Ausrüstung könnten dann deutlich effizienter genutzt werden als bisher, die Seenotretter besser planbar und mit geringerem zeitlichem Aufwand ihre Kurse absolvieren. Auch das Simulatorzentrum in der Zentrale würde nach Neustadt umziehen – und damit in Bremen neue Raumgestaltungsmöglichkeiten schaffen.

Das Platzangebot für Sicherheitslehrgänge und Trainings zu Lernfeldern wie Brückendienst, Medizin und Seemannschaft, technischer Navigation und Bootstechnik würde sich den Anforderungen in Größe und Ausstattung anpassen. Auch 25 Kammern zur Unterbringung und eine kleine Messe sollen in dem Gebäude Platz finden. Bei rund 2.800 Lehrgangsteilnahmen jährlich und mindestens 200 Tagen mit parallelem Trainingsbetrieb geht die DGzRS von rund 7.000 Übernachtungen pro Jahr aus.



Baubesprechung in der hauseigenen Werfthalle der DGzRS in Bremen: Um den dort tätigen Fachleuten beste Arbeitsbedingungen zu bieten, hat eine umfangreiche Modernisierung begonnen. seenotretter.de/werfthalle

Erste, unverbindliche Visualisierung eines geplanten Neubaus der Stadt Neustadt: Zur Zentralisierung aller Aus- und Fortbildungsmaßnahmen beabsichtigt die DGzRS, das linke Gebäude und das Erdgeschoss des flachen Verbindungsgebäudes zu nutzen. In dem Fremdensemble plant die Stadt Neustadt Büros, Wohnungen und ein Boarding-Haus, ein Zuhause auf Zeit für längerfristige Aufenthalte. seenotretter.de/training





Schiffbrüchige suchen und retten, Verletzte versorgen, Havaristen schleppen und mit vielen Beteiligten kommunizieren – die Trainingsaufgaben der Seenotretter sind umfangreich, um komplexe Lagen zu bewältigen. Bei großen Such- und Rettungsübungen (Search and Rescue Exercises, SAREx) absolvieren die Seenotretter

Szenarien mit steigendem Schwierigkeitsgrad, ohne diese im Vorfeld zu kennen. Mehr in unserer Reportage: [seenotretter.de/sarex](https://www.seenotretter.de/sarex). Die Fotos auf dieser Doppelseite zeigen Szenarien der beiden SAREx 2024 auf der Jade vor Wilhelmshaven (l.) und im Greifswalder Bodden vor Lauterbach (r.).



Große Notfallübung in der Ostsee

Seenotretter, Havariekommando und TUI Cruises trainieren

„Kreuzfahrtschiff nach Kollision auf der Ostsee manövrierunfähig, viele Verletzte an Bord, mehrere Menschen vermisst“ – diese Übungsalarmierung erreicht die von der DGzRS betriebene deutsche Rettungsleitstelle See am 15. Juni 2024. Angenommener Havarist ist der Neubau „Mein Schiff 7“ (316 Meter, 2.900 Passagiere) der Reederei TUI Cruises.

Gemeinsam mit den Seenotrettern trainiert das Havariekommando. Es ist die gemeinsame Stelle des Bundes und der Küstenländer für Großschadenslagen auf See. Gehen, wie in diesem Fall, erforderliche Maßnahmen über die Suche und Rettung (Search and Rescue, SAR), die Aufgabe der DGzRS, hinaus, übernimmt es die Gesamteinsatzleitung. Die DGzRS bleibt aber auch dann weiterhin für den Bereich SAR zuständig und verantwortlich.

Wie international üblich, alarmiert die „Mein Schiff 7“ das zuständige Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen, die von der DGzRS betriebene deutsche Rettungsleitstelle See. Die Seenotrettungskreuzer ARKONA, BREMEN und NIS RANDERS sowie das Seenotrettungsboot KONRAD-OTTO nehmen Kurs auf den Unglücksort. Die Crew des Kreuzfahrtschiffes beginnt mit der Erstversorgung der Patienten, dargestellt von eigenen Besatzungsmitgliedern.



Seenotrettungskreuzer BREMEN längsseits der „Mein Schiff 7“



Hand in Hand arbeiten auf der „Mein Schiff 7“ die Mediziner des Kreuzfahrtschiffes, die Seenotretter und das MIRG-Team der Kieler Feuerwehr.

Die Seenotretter koordinieren eine Flächensuche nach den Vermissten. Die NIS RANDERS ist Einsatzleiter vor Ort (On-

Scene Co-ordinator). Ein Bundespolizeihubschrauber setzt mit der Seilwinde ein medizinisches Team der Maritime Incident Response Group (MIRG) der Berufsfeuerwehr Kiel an Bord ab. Die Seenotretter übernehmen einen Schwerverletzten, versorgen ihn an Bord weiter und bringen ihn sicher an Land.

Ein manövrierunfähiges Kreuzfahrtschiff ist auch eine Gefahr für die Schifffahrt. Der Crew der „Mein Schiff 7“ gelingt es, Schleppverbindungen mit dem Notschlepper „Baltic“ und dem Mehrzweckschiff „Arkona“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung herzustellen.

Nach etwa sechs Stunden sind alle Teile der groß angelegten Übung erfolgreich abgeschlossen.



Der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS nähert sich, um einen Schwerverletzten zu übernehmen.



SAR Rettungsleitstelle See der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
 SEARCH AND RESCUE Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen

Für den maritimen Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue, SAR) sind die Ozeane weltweit in Such- und Rettungsgebiete unterteilt (Search and Rescue Regions, SRR). In den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) verantwortlich. Die Bundesrepublik Deutschland hat der DGzRS diese hoheitliche Aufgabe verbindlich übertragen.

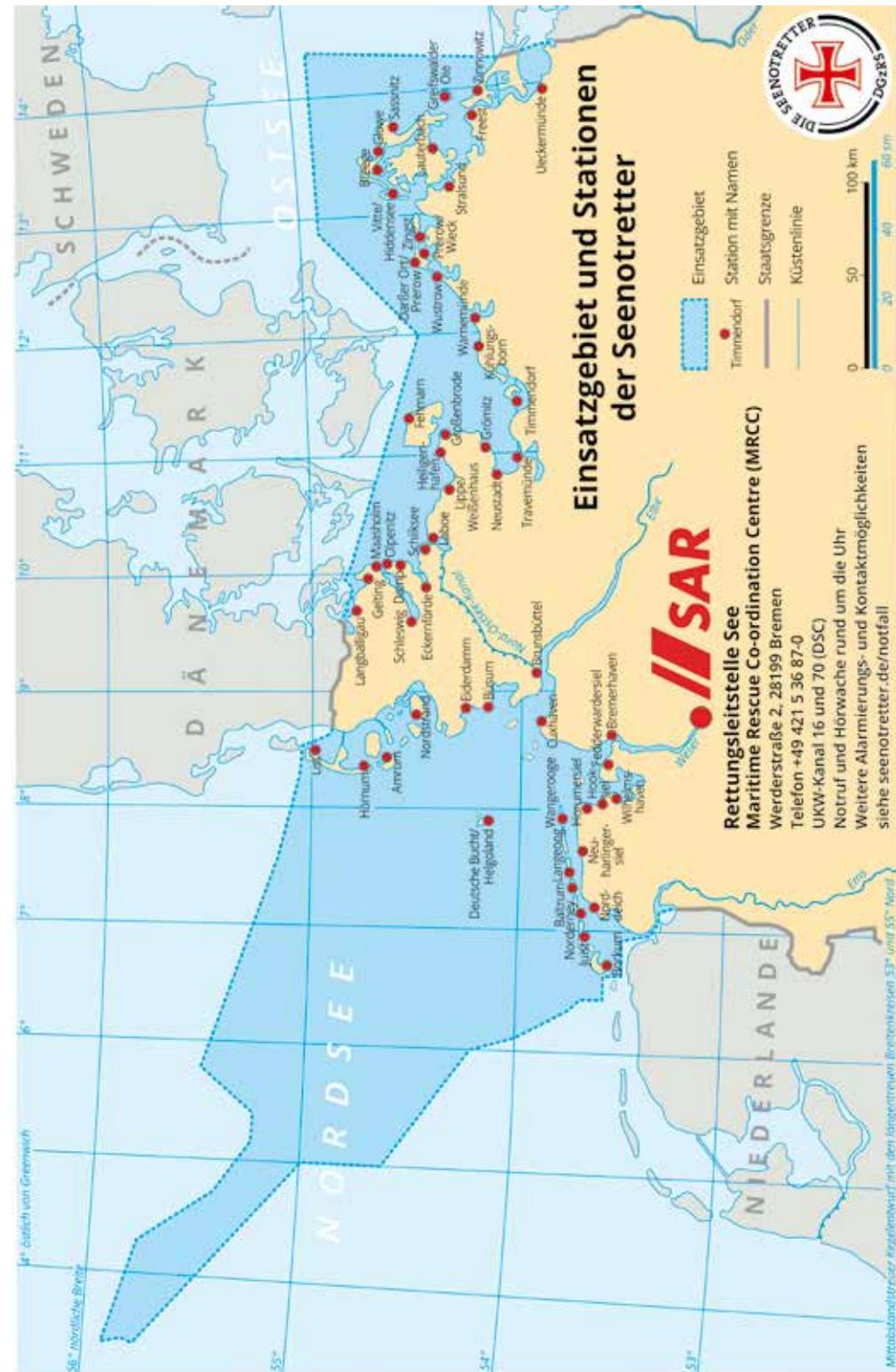
Im Seenotfall koordiniert die von der DGzRS betriebene deutsche Rettungsleitstelle See, das Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen, sämtliche Maßnahmen. Die Seenotküstenfunkstelle Bremen Rescue Radio überwacht die international einheitlichen Notfunk-

kanäle. Sie wickelt den kompletten Not- und Dringlichkeitsfunkverkehr ab.

Permanente enge Zusammenarbeit besteht mit der SAR-Leitstelle Glücksburg des aeronautischen SAR-Dienstes (Deutsche Marine). Im Seenotfall kann MRCC Bremen gemäß Vereinbarung BMV/BMVg Unterstützung durch SAR-Luftfahrzeuge anfordern. Umgekehrt unterstützt die DGzRS im Luftnotfall die Marine.

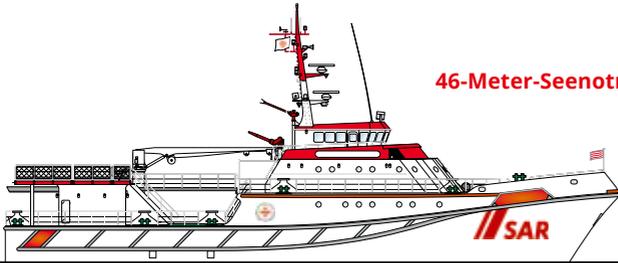
Im Rahmen der maritimen öffentlichen Gefahrenabwehr arbeiten die Seenotretter auch eng zusammen mit den kommunalen Leitstellen der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) an Land (Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei).

Rettungsleitstelle See	Bremen Rescue Radio
Maritime Rescue Co-ordination Centre	Rufname: Bremen Rescue
Telefon 0421 53687-0	UKW-Kanal 16 und 70 (DSC)
Notruf rund um die Uhr	Hörwache rund um die Uhr
Weitere Alarmierungs- und Kontaktmöglichkeiten siehe seenotretter.de/notfall	



Die Einheiten unserer Rettungsflotte

46-Meter-Seenotrettungskreuzer



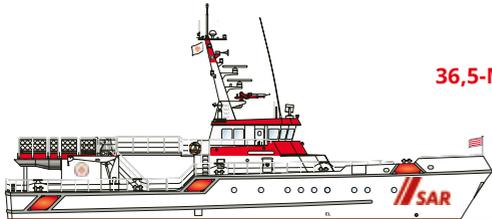
HERMANN MARWEDE

Länge: 46,00 m, Breite: 10,66 m, Tiefgang: 2,80 m, drei Propeller 2.775 + 3.700 + 2.775 = 9.250 PS, zwei Bugstrahlanlagen von je 142 PS, Verdrängung: 404 t, Geschwindigkeit: 25 kn

Tochterboot

Länge: 8,90 m, Breite: 3,60 m, Tiefgang: 0,65 m, 2 x 280 PS auf Jets, Geschwindigkeit: 34 kn

36,5-Meter-Seenotrettungskreuzer



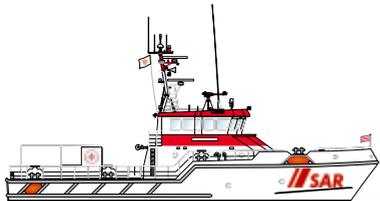
HARRO KOEBKE

Länge: 36,45 m, Breite: 8,20 m, Tiefgang: 2,70 m, drei Propeller 1.578 + 3.352 + 1.578 = 6.508 PS, Verdrängung: 220 t, Geschwindigkeit: 25 kn

Tochterboot

Länge: 8,90 m, Breite: 3,60 m, Tiefgang: 0,65 m, 2 x 250 PS auf Jets, Geschwindigkeit: 32 kn

28-Meter-Seenotrettungskreuzer



**ERNST MEIER-HEDE
BERLIN
ANNELIESE KRAMER**

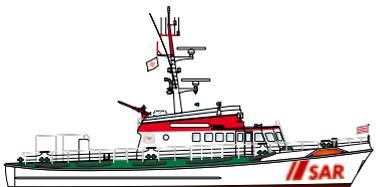
**HAMBURG
FELIX SAND
NIS RANDERS**

Länge: 27,90 m, Breite: 6,20 m, Tiefgang: 1,95 m, zwei Propeller 830/*885 + 1.632 + 830/*885 PS = 3.292 PS/*3.402 PS, Verdrängung: 103 t, Geschwindigkeit: 24 kn

Tochterboot

Länge: 8,20 m, Breite: 2,90 m, Tiefgang: 0,80 m, 231 PS, Geschwindigkeit 19 kn

27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer



**ARKONA*
BREMEN***

Länge: 27,50/*28,20 m, Breite: 6,53 m, Tiefgang: 2,10 m, drei Propeller 830/*885 + 1.632 + 830/*885 PS = 3.292 PS/*3.402 PS, Verdrängung: 103 t, Geschwindigkeit: 23 kn

Tochterboot

Länge: 7,50/*8,18 m, Breite: 2,50 m, Tiefgang: 0,80 m, 230 PS/*250 PS, Geschwindigkeit: 17 kn

23,1-Meter-Seenotrettungskreuzer



**HERMANN RUDOLF MEYER*
HANS HACKMACK**

Länge: 23,10 m, Breite: 6,00 m, Tiefgang: 1,60 m, zwei Propeller je 1.350 PS = 2.700 PS, Verdrängung: 80 t, Geschwindigkeit: 23 kn

Tochterboot

Länge: 7,00 m, Breite: 2,60 m, Tiefgang: 0,80 m, *230 PS/250 PS, Geschwindigkeit: 18 kn

20-Meter-Seenotrettungskreuzer



EISWETTE*
EUGEN***
THEODOR STORM**

**PIDDER LÜNG
BERTHOLD BEITZ*
FRITZ KNACK*/****

Länge: 19,90 m, Breite: 5,05 m, Tiefgang: 1,30 m, ein Propeller, 1.675 PS/**1.618 PS, Verdrängung: 40 t, Geschwindigkeit: 22 kn

Arbeitsboot

Länge: 4,80 m/*4,85 m, Breite: 2,00 m/*2,05 m, Tiefgang: 0,40 m, 163 PS auf Jet/*70-***115-PS-Außenborder, 30/*28 kn

9,5-/10,1-Meter-Seenotrettungsboot



**WILMA SIKORSKI
GILLIS GULLBRANSSON
WERNER KUNTZE
HEINZ ORTH
HERTHA JEEP
HANS INGWERSEN
EMIL ZIMMERMANN
NEUHARLINGERSIEL
HEILIGENHAFEN
CASPER OTTEN (Training)
WOLTERA**

**PAUL NEISSE*
ECKERNFÖRDE
ELLI HOFFMANN-RÖSER
KURT HOFFMANN*
HORST HEINER KNETEN*
NAUSIKAA*
KONRAD-OTTO*
HENRICH WUPPESAHL*/**
HANS DITTMER*/**
SECRETARIUS*/**
FRITZ THIEME*/****

NIMANOA*/
WOLFGANG WIESE*/**
URSULA DETTMANN*/**
MERVI*/** (Training)
GERHARD ELSNER*/**
PETER HABIG*/**
WOLFGANG PAUL LORENZ*/**
ROMY FRANK*/**
OTTO DIERSCH*/**
ERICH KOSCHUBS*/**
COURAGE*/****

Länge: 9,41 m/*10,10 m, Breite: 3,61 m, Tiefgang: 0,96 m, ein Propeller, Motorleistung: 320/**380 PS, Verdrängung 7/*8 t, Geschwindigkeit: 18 kn

8,9-Meter-Seenotrettungsboot



**HELLMUT MANTHEY
MANFRED HESSDÖRFER
EVA AHRENS-THIES
HERWIL GÖTSCH**

**PUG
CHRISTOPH LANGNER (Training)
JÜRGEN HORST
HELENE**

Länge: 8,90 m, Breite: 3,10 m, Tiefgang: 0,88 m, Motorleistung: zwei Außenborder je 200 PS = 400 PS, Verdrängung: 3,2 t (leer), Geschwindigkeit: 38 kn

8,4-Meter-Seenotrettungsboot



**KNUT OLAF KOLBE
SRB 87
SRB 89**

Länge: 8,40 m, Breite: 2,80 m, Tiefgang: 0,57 m, Motorleistung: 425 PS auf Jet, Verdrängung: 4,5 t, Geschwindigkeit: 33 kn
Mobile Station: Transport auf Spezialtrailer hinter Traktor John Deere 6R 230



Zum #TeamSeenotretter gehören?
Das ist ganz leicht! Wer regelmäßig spendet, erhält

- Informationen über Hintergründe, Insider-Wissen und spannende Geschichten
- unser Jahrbuch, immer druckfrisch und zuverlässig per Post
- die persönliche Seenotretter-Förderkarte
- eine Spendenbescheinigung, unaufgefordert und rechtzeitig

Damit wir verlässlich retten können:

Einfach die „Heckklappe“ dieses Jahrbuches ausfüllen – Danke!

Nordsee

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSBESCHREIBUNG
BORKUM	● Seenotrettungskreuzer HAMBURG DBAU Tochterboot ST. PAULI	20	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Michael Haack Liegeplatz: Schutzhafen Borkum, Brücke II Stationsgebäude: Am Neuen Hafen, 26757 Borkum
JUIST	● Seenotrettungsboot HANS DITTMER DK7002	17	Besatzung: Freiwillige Vormann: Hauke Janssen-Visser Liegeplatz: Hafen, Nordkaje Stationsgebäude: Otto-Mann-Haus, Am Hafen, 26571 Juist
NORDERNEY	● Seenotrettungskreuzer EUGEN DBAV Arbeitsboot HUBERTUS	09	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Vormann: Heiko Erdwiens Liegeplatz: Hafen, Zugang über Deichstraße Stationsgebäude: Am Hafen 9, 26548 Norderney
NORDEICH	● Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH DBKX	20	Besatzung: Freiwillige Vormann: Alexander Klingenberg Liegeplatz: Westhafen Stationsgebäude: Johann-Janssen-Pad/Am Yachthafen, 26506 Norden
BALTRUM	● Seenotrettungsboot ELLI HOFFMANN-RÖSER DK3090	04	Besatzung: Freiwillige Vormann: Harm Olchers Liegeplatz: Hafen, Westdorf, Anleger DGzRS Stationsgebäude: Haus Nr. 300, 26579 Baltrum
LANGEOOG	● Seenotrettungsboot SECRETARIUS DD9495	17	Besatzung: Freiwillige Vormann: Sven Klette Liegeplatz: Hafen, Zugang über Hafendeichstraße Stationsgebäude: Hafendeichstraße 2, 26465 Langeoog
NEUHARLINGERSIEL	● Seenotrettungsboot COURAGE DBA12	23	Besatzung: Freiwillige Vormann: Christian Gruben Liegeplatz: Fischereihafen, Westseite, Ponton Stationsgebäude: Am Hafen West, 26427 Neuharlingersiel
WANGEROOGE	● Seenotrettungsboot FRITZ THIEME DA6179	17	Besatzung: Freiwillige Vormann: Bernd Abels Liegeplatz: Hafen, Ponton am Fähranleger/Schiffsmeldestelle Stationsgebäude: Am Wattenmeer, 26486 Wangerooge (im Erlengrund)
HORUMERSIEL	● Seenotrettungsboot WOLFGANG PAUL LORENZ DBKT	19	Besatzung: Freiwillige Vormann: Carsten W. Ihnken Liegeplatz: Hafen Wangersiel, Ponton an der Südseite Stationsgebäude: Horumersiel, Zum Hafen, 26434 Wangerland
HOOKSIEL	● Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN DBBS Tochterboot JOHANN FIDI	97	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Dirk Hennesen Liegeplatz: Außenhafen, Zugang über Bäderstraße Stationsgebäude: Hooksiel, An der Schleuse, 26434 Wangerland
WILHELMSHAVEN	● Seenotrettungsboot PETER HABIG DBAJ	19	Besatzung: Freiwillige Vormann: Stephan von Wecheln Liegeplatz: Fluthafen, Mittelbrücke Stationsgebäude: Wangeroogekai, Schleuseninsel, 26382 Wilhelmshaven
FEDDERWARDSIEL	● Seenotrettungsboot EMIL ZIMMERMANN DD4662	00	Besatzung: Freiwillige Vormann: Karsten Ohme Liegeplatz: Hafen, Westseite Stationsgebäude: Fedderwardsiel, Am Hafen, 26969 Butjadingen
DEUTSCHE BUCHT/ HELGOLAND	● Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE DBAR Tochterboot VERENA	03 12	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 16 Vormann: Gregor Jeske Liegeplatz: Südhafen, Ostdamm Stationsgebäude: Südhafen/Westkaje, 27498 Helgoland

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSBESCHREIBUNG
BREMERHAVEN ●	Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER DBAC Tochterboot CHRISTIAN	96	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: N. N. Liegeplatz: Alter Vorhafen, Höhe Lotsengebäude Stationsgebäude: Am Alten Vorhafen 12, 27568 Bremerhaven
CUXHAVEN ●	Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER DBAM Tochterboot MATHIAS	17	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Holger Wolpers Liegeplatz: Fährhafen, Zugang über Cassen-Eils-Straße Stationsgebäude: Am Seedeich 36a, 27472 Cuxhaven
BRUNSBÜTTEL ●	Seenotrettungsboot GILLIS GULLBRANSSON DD4598	99	Besatzung: Freiwillige Vormann: Jürgen Grimsmann Liegeplatz: am Leitwerk vor der Nordschleuse Stationsgebäude: Schillerstraße/Trischenring, 25541 Brunsbüttel
BÜSUM ●	Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM DBAI Arbeitsboot NIS PUK	11	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Vormann: Jörg Lüdtke Liegeplatz: Hafen-Westseite, nahe der Schleuse Stationsgebäude: Am Museumshafen 21, 25761 Büsum
EIDERDAMM ●	Seenotrettungsboot PAUL NEISSE DJ5386	03	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Matthias Claussen Liegeplatz: Eidersperwerk, Binnenhafen, Südseite Stationsgebäude: Nordseite, Zugang über Katinger Watt, 25832 Wesselburenkoog
NORDSTRAND ●	Seenotrettungskreuzer EISWETTE DBAB Arbeitsboot NOVIZE	08	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Vormann: Christoph Erbacher Liegeplatz: Hafen Strucklahnungshörn, am Fähranleger nach Pellworm Stationsgebäude: Hörnstraße 3, 25845 Nordstrand
AMRUM ●	Seenotrettungskreuzer ERNST MEIER-HEDE DBAQ Tochterboot LOTTE	15	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Sven Witzke Liegeplatz: Seezeichenhafen Wittdün Stationsgebäude: Zum Tonnenhafen, 25946 Wittdün, Amrum
HÖRNUM ●	Seenotrettungsboot HORST HEINER KNETEN DH2306	06	Besatzung: Freiwillige Vormann: Michael Petersen Liegeplatz: Ponton, Westkaje Stationsgebäude: Am Kai (Hafenamt), 25997 Hörnum
LIST ●	Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG DBAP Arbeitsboot MICHEL	13	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Vormann: Christian Koprek-Bremer Liegeplatz: Hafen, Südmole Stationsgebäude: Bernhard-Köhn-Haus, Am Fähranleger 1, 25992 List

Ostsee

LANGBALLIGAU ●	Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE DD4639	99	Besatzung: Freiwillige Vormann: Oliver Bohn Liegeplatz: Hafensüdseite, Anlegebrücke Stationsgebäude: Strandweg 1a, 24977 Langballig
GELTING ●	Seenotrettungsboot URSULA DETTMANN DD4353	18	Besatzung: Freiwillige Vormann: Tim Eggers Liegeplatz: Sportboothafen Gelting-Mole Stationsgebäude: Gelting-Mole, 24395 Niesgrau
SCHLESWIG ●	Seenotrettungsboot HERWIL GÖTSCH DBAC2	20	Besatzung: Freiwillige Vormann: Frank Tapper Liegeplatz: Stadthafen, Am Hafen 5 Stationsgebäude: Knud-Laward-Straße 8, 24837 Schleswig

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSBESCHREIBUNG
MAASHOLM ●	Seenotrettungsboot HELLMUT MANTHEY DK3849	18	Besatzung: Freiwillige Vormann: Steffen Ottsen Liegeplatz: Fischereihafen, Schumacherbrücke Stationsgebäude: Hauptstraße 43, 24404 Maasholm
OLPENITZ ●	Seenotrettungskreuzer FRITZ KNACK DBAO Arbeitsboot INGEBORG	18	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Vormann: Dirk Höper Liegeplatz: Yachthafen Olpenitz Stationsgebäude: Hafenpromenade 8e, 24376 Kappeln
DAMP ●	Seenotrettungsboot NIMANOA DA6180	17	Besatzung: Freiwillige Vormann: Anna Münch Liegeplatz: Niebmole, Hafensüdseite Stationsgebäude: Niebmole 1, 24351 Damp
ECKERNFÖRDE ●	Seenotrettungsboot ECKERNFÖRDE DK3088	04	Besatzung: Freiwillige Vormann: Horst Egerland Liegeplatz: Stadthafen, an der Holzbrücke Stationsgebäude: Vogelsang 13, 24340 Eckernförde
SCHILKSEE ●	Seenotrettungsboot JÜRGEN HORST DBAK2	23	Besatzung: Freiwillige Vormann: Marek Jacobsen Liegeplatz: Olympiahafen, Sporthafen Nord, Steg 1 Stationsgebäude: Olympiahafen Nord, Soling 5, 24159 Kiel
LABOE ●	Seenotrettungskreuzer BERLIN DBAH Tochterboot STEPPKE	16	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Lars Templin Liegeplatz: Fischereihafen, Südmole Stationsgebäude: Hafenstraße 4, 24235 Laboe
LIPPE/WEISSENHAUS ●	Seenotrettungsboot WOLTERA DG7348	02	Besatzung: Freiwillige Vormann: Björn Hagge Liegeplatz: Alter Hafen, Nordseite Stationsgebäude: Lippe, 24321 Behrendorf
HEILIGENHAFEN ●	Seenotrettungsboot HEILIGENHAFEN DD4988	00	Besatzung: Freiwillige Vormann: Frank Lietzow Liegeplatz: Kommunalhafen, Nordseite Stationsgebäude: Am Yachthafen 7, 23774 Heiligenhafen
FEHMARN ●	Seenotrettungsboote ROMY FRANK DBKW HELENE DBAL2	20 24	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Arne Fröse Liegeplätze: Fährhafen Puttgarden und Hafen Burgstaaken Stationsgebäude: ehemalige WSP-Unterkunft, Fährhafenstraße, 23769 Fehmarn, und Burgstaaken 89, 23769 Fehmarn
GROSSENBRÖDE ●	Seenotrettungskreuzer BREMEN DBAS Tochterboot VEGESACK	93	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Sven-Eric Carl Liegeplatz: Becken des ehemaligen Marinehafens, früherer Fähranleger Stationsgebäude: Am Kai 27, 23775 Großenbrode
GRÖMITZ ●	Seenotrettungskreuzer FELIX SAND DBAA2 Tochterboot SAPHIR	20	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Markus Davids Liegeplatz: Yachthafen Grömitz, Steg 6 Stationsgebäude: Yachthafen 12, 23743 Grömitz
NEUSTADT ●	Seenotrettungsboot HENRICH WUPPEHAHL DK8116	15	Besatzung: Freiwillige Vormann: Jan Gutttau Liegeplatz: Stadthafen-Ostseite, Unterer Jungfernstieg, Steg B Stationsgebäude: Heisterbusch 46a, 23730 Neustadt in Holstein
TRAVEMÜNDE ●	Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS DBAF	20	Besatzung: Freiwillige Vormann: Patrick Morgenroth Liegeplatz: an der Lotsenstation, Travepromenade Stationsgebäude: Travemünde, Am Leuchtenfeld 6, 23570 Lübeck

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSBESCHREIBUNG
TIMMENDORF/POEL	Seenotrettungsboot WOLFGANG WIESE DH3207	18	Besatzung: Freiwillige Vormann: Thomas Lietz Liegeplatz: Insel Poel, Timmendorf-Strand, Lotsenbrücke Stationsgebäude: Timmendorf, Lotsenstieg 20, 23999 Insel Poel
KÜHLUNGSBORN	Seenotrettungsboot KONRAD-OTTO DH2558	07	Besatzung: Freiwillige Vormann: André Rudat Liegeplatz: Ortsteil Ost, Bootshafen, Steg A Stationsgebäude: Ortsteil West, Ostseeallee 45, 18225 Kühlungsborn
WARNEMÜNDE	Seenotrettungskreuzer ARKONA DBAD Tochterboot CASPAR	92	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Mario Lange Liegeplatz: Alter Strom, Westseite, Höhe Nr. 120 Stationsgebäude: Mittelmole, Warnemünde, Am Bahnhof 1e, 18119 Rostock
WUSTROW	Seenotrettungsboot KNUT OLAF KOLBE DBAJ2 SAR-Mobil (Geländewagen)	23	Besatzung: Freiwillige Vormann: Conrad Buchholz Liegeplatz: Boot auf Trailer im Stationsgebäude Stationsgebäude: Strandstraße 48/An der Seenotstation, 18347 Wustrow
DARSSER ORT/ PREROW	Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS DBAE2 Tochterboot UWE	21	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Vormann: Frank Michael Weinhold Liegeplatz: Inselhafen Prerow, Hauptübergang Stationsgebäude: Hafen Barhöft, 18445 Klausdorf
PREROW/WIECK	Seenotrettungsboot PUG DBAF2 SAR-Mobil (Kleinbus)	21	Besatzung: Freiwillige Vormann: Jens Pögel Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Wieck am Darß Stationsgebäude: am Prerow-Strom, Küsters Allee 3a, 18375 Prerow
ZINGST	Seenotrettungsboot SRB 89 DBAN2 SAR-Mobil (Geländewagen)	24	Besatzung: Freiwillige Vormann: Marko Roloff Liegeplatz: Boot auf Trailer im Stationsgebäude Stationsgebäude: Müggenburger Weg 9/Hägerende
VITTE/HIDDENSEE	Seenotrettungsboot NAUSIKAA DH2356	06	Besatzung: Freiwillige Vormann: Carsten Berlin Liegeplatz: Hafen-Nordseite Stationsgebäude: Achtern Diek 16, 18565 Insel Hiddensee
BREEGE	Seenotrettungsboot MANFRED HESSDÖRFER DBBL	19	Besatzung: Freiwillige Vormann: Uwe Repenning Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Breege Stationsgebäude: Dorfstraße 21c, 18556 Breege
GLOWE	Seenotrettungsboot KURT HOFFMANN DB3015	05	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Gerd Hasselberg Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz am Königshörn, Ponton an der Südmoles Stationsgebäude: Am Königshörn/Hafenstraße, 18551 Glowe
SASSNITZ	Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE DBAK Tochterboot NOTARIUS	12	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 11 Vormann: Andreas Schumacher Liegeplatz: Stadthafen, Westmole Stationsgebäude: Straße der Jugend 10c, 18546 Sassnitz
LAUTERBACH	Seenotrettungsboot GERHARD ELSNER DH5366	19	Besatzung: Freiwillige Vormann: Andreas Jahn Liegeplatz: Kommunalhafen, Fischerbrücke Stationsgebäude: Am Eichendamm 2, 18581 Putbus
STRALSUND	Seenotrettungsboot HERTHA JEEP DD4564	99	Besatzung: Freiwillige Vormann: Joachim Venghaus Liegeplatz: Stadthafen, Hafenamts/Lotsenturm Stationsgebäude: Am Querkanal 3, 18439 Stralsund

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSBESCHREIBUNG
FREEST	Seenotrettungsboot HEINZ ORTH DD4654	99	Besatzung: Freiwillige Vormann: Henry Schönrock Liegeplatz: Fischereihafen, Nordmole Stationsgebäude: Freest, Am Hafen, 17440 Kröslin
GREIFSWALDER OIE	Seenotrettungskreuzer BERTHOLD BEITZ DBAE Arbeitsboot ELSE	17	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7, Vormann: Jean Frenzel Liegeplatz: Nothafen Greifswalder Oie Stationsgebäude: Insel Oie; am Festland: Freest, c/o Fischereigenossenschaft Peenemündung, Dorfstraße 29, 17440 Kröslin
ZINNOWITZ	Seenotrettungsboot SRB 87 DBAM2	24	Besatzung: Freiwillige Vormann: Michael Hackenschmid Liegeplatz: Boot auf Trailer im Stationsgebäude Stationsgebäude: Dünenstraße/Ecke Neue Strandstraße, 17454 Zinnowitz
UECKERMÜNDE	Seenotrettungsboote NEUHARLINGERSIEL DD4980 EVA AHRENS-THIES DBAL	00 20	Besatzung: Freiwillige Vormann: Christopher Zabel Liegeplatz: Am Kamigkrug Stationsgebäude: Kamigstraße 26a, 17373 Ueckermünde
NORD- UND OSTSEE	Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK DBAT Tochterboot EMMI THEO FISCHER DBBR Tochterboot STRÖPER	96 97	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 8 Vormann: Ulf Pirwitz, Liegeplatz: wechselnde Stationen Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 8 Vormann: Ulrich Fader, Liegeplatz: wechselnde Stationen
	Seenotrettungsboote WILMA SIKORSKI DD4594 HANS INGWERSEN DD4656	99 99	
TRAINING	Trainingsfahrzeuge CARLO SCHNEIDER DBAG2 MERVI DD4371 CASPER OTTEN DG7347 CHRISTOPH LANGNER DBAH2	21 18 01 22	Die Seenotretter-Akademie besteht aus fünf Einrichtungen: • Trainingszentrum, Wieksbergstraße 16, 23730 Neustadt i. H. • Trainingsflotte, Liegeplätze: Marinehafen Neustadt i. H. • Simulatorzentrum, Werderstraße 2, 28199 Bremen • Elektronische Lernplattform für den SAR-Dienst (ELSAR) • SAR-zentrierte Qualifizierung neuer Festangestellter



Mehr über unsere Stationen:
seenotretter.de/crews-stationen



RETTER IN SEENOT

UNGLÜCK UND RETTUNG DER ALFRIED KRUPP

Orkanartige Schauerböen jagen in der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 2025 über die ostfriesischen Inseln hinweg. Der Seenotrettungskreuzer HAMBURG legt auf Borkum ab. Durch die Fischerbalje geht es gen Westen, gegen die See an. In der Westerems kommen die Wellen seitlicher. Angenehmer macht das den schweren Seegang nicht. Unweigerlich denken die Seenotretter an Bord an das, was 30 Jahre zuvor in derselben Nacht beinahe zur gleichen Zeit ganz in der Nähe geschah.

An Bord der HAMBURG sind in der Neujahrsnacht 2025 neben vier Seenotrettern eine schwer erkrankte Patientin und ein Notarzt. Die Frau muss dringend ins Krankenhaus. Die HAMBURG nimmt Kurs auf das niederländische Eemshaven. Hubschrauber fliegen bei diesem Wetter nicht. Bei Einsatzbeginn zeigt die Borduhr 22.16 Uhr – 30 Jahre und zwei Minuten später ...

Anfang 1995 lief in derselben Nacht der Borkumer Seenotrettungskreuzer ALFRIED KRUPP aus. Vor Schiermonnikoog war ein

ALFRIED KRUPP und OTTO SCHÜLKE (r.)
in schwerer See (Fotomontage)

niederländischer Seenotretter der KNRM im Einsatz über Bord gestürzt. Das von der DGzRS betriebene deutsche Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen meldete sich beim Vormann.

„Ihr müsst sofort raus.“

„ALFRIED KRUPP – MRCC. Das tut mir leid, ihr müsst sofort raus. ‚Gebroeders Luden‘ hat einen Mann verloren. Alles andere kommt hinterher.“ Vormann Bernhard Gruben, den alle Bernd nennen, meldet sich zurück: „Oh, wo ist das passiert?“ Wachleiter Eberhard Ortmannt antwortet aus Bremen vertraut: „Bernd, Sekunde eben ... Schiermonnikoog

Ansteuerung, meine ich ...“ Beide wissen, was es bedeutet, jetzt raus zu müssen. Der Sturm weht mit Orkanstärke, noch härter als Anfang 2025.

Was damals gesprochen wurde, wissen wir so genau, weil es aufgezeichnet und 30 Jahre später wieder hörbar gemacht wurde: Telefonate mit Norddeich Radio, damals Hörwache für UKW-Kanal 16, mit der niederländischen Küstenwache, mit anderen Rettungsstationen, die in den Einsatz gehen werden, und mit Kollegen zur Verstärkung des MRCC. Denn diese Nacht wird nicht gut enden. Zwei Seenotretter wird sie das Leben kosten, darunter Bernhard Gruben. ▶

Der Einsatz, für den die ALFRIED KRUPP ausläuft, geht glimpflich aus. Ein Hubschrauber findet den niederländischen Seenotretter Hans Westenberg. Die ALFRIED KRUPP geht südlich von Borkum-Riff auf Gegenkurs. MRCC Bremen gratuliert MRCC IJmuiden zum Erfolg. Was folgt, wird später minutiös rekonstruiert werden. Auf dem Tonband findet sich davon nichts. Denn nach 22.14 Uhr erreicht niemand mehr die ALFRIED KRUPP – sie meldet sich nicht mehr.

In schweren Grundseen ist der Seenotrettungskreuzer durchgekertert. Maschinist Theo Fischer wurde über Bord gespült. Der Kreuzer hat sich, wie konstruktionsbedingt vorgesehen, selbst wieder aufgerichtet, ist aber schwer beschädigt. Durch Wassereintrich fallen viele Geräte aus. Um 22.20 Uhr empfängt die niederländische Küstenwache ein



Maschinist
Theo Fischer

schwaches Mayday, ausgesendet mit einem Handfunkgerät, das danach ebenfalls ausfällt. Der auf Borkum stationierte Such- und Rettungshubschrauber der Marine startet. Der 44 Meter lange Seenotrettungskreuzer WILHELM KAISEN von Helgoland läuft aus, ebenso die 19 Meter lange OTTO SCHÜLKE von Norderney.

Die OTTO SCHÜLKE kämpft sich durch

Der SAR-Hubschrauber findet die ruderlose ALFRIED KRUPP, taumelnd in schwerer See. Der Versuch, die drei verbliebenen Seenotretter abzugeben, ist aufgrund des Seegangs zum Scheitern verurteilt. Kurz darauf wird auch Bernhard Gruben von Bord gerissen.

Die Nacht auf See ist so brutal, dass andere Schiffe wegen der zu großen Gefahr, selbst zum Seenotfall zu werden, abdrehen, darunter die WILHELM KAISEN, auf der Seeschlag schwere



Vormann
Bernhard Gruben



Besatzung der ALFRIED KRUPP am Tag der Taufe 1988 mit Diederich Vehn (l.), Bernd Runde (4. v. l.) und Theo Fischer (r.)

Schäden anrichtet. Einzig die kleine OTTO SCHÜLKE von Norderney kämpft sich an Borkum vorbei durch die sich immer höherentürmenden Seen. Von Terschelling haben sich niederländische Seenotretter auf den Weg gemacht.

Unter Lebensgefahr gelingt es der Besatzung der kleinen und leichten OTTO SCHÜLKE, eine Leinenverbindung zur viel schwereren ruderlosen ALFRIED KRUPP herzustellen. Stunden vergehen während der Schleppreise. Vormann Peter Saß, Maschinist Hermann Janssen und die beiden Seenotretter Michael Ulrichs und Bernd Dirksen begleitet ein unbeschreibliches Hochgefühl: Sie haben die ALFRIED KRUPP gerettet!

„Bernd und Theo sind weg.“

Als die See etwas ruhiger wird, vollbringen die niederländischen Kollegen der „Jan van Engelenburg“ das Unmögliche. Sie klettern auf den deutschen Seenotrettungskreuzer.

An Bord sind nur noch die beiden schwerverletzten Diederich Vehn und Bernd Runde. Bernd Runde erhält ein Handfunkgerät. Für die Crew der OTTO SCHÜLKE bricht eine Welt zusammen, als sie über Funk seine Stimme hören: „Bernd und Theo sind weg.“

Einen Monat später gibt es in der Großen Kirche zu Emden eine Trauerfeier, zu der sehr viele Menschen kommen. Die leblosen Körper der beiden Seenotretter wird die See erst Wochen später wieder hergeben. Bernhard Gruben und Theo Fischer haben zwei Witwen und sieben Kinder hinterlassen.

Das Seeamt rekonstruiert das durch höhere Gewalt verursachte Unglück. Die ALFRIED KRUPP wird repariert und ist ein halbes Jahr später wieder auf Borkum im Dienst. Neue Rettungswesten werden entwickelt, und in neue Seenotrettungskreuzer fließt so viel Wissen wie möglich aus dem Unglück ein. ►



Die damalige Crew der OTTO SCHÜLKE an Bord des heutigen Museumschiffes: Bernd Dirksen (v. l.), Michael Ulrichs und Hermann Janssen. Bereits verstorben ist Vormann Peter Saß (kl. Bild).

Die internationale Forschung beschäftigt sich intensiv mit den Wellen der Unglücksnacht.

Diederich Vehn betritt nie wieder einen Seenotrettungskreuzer. Bernd Runde steigt nach Monaten körperlicher Genesung wieder ein. Um Neujahr ist er stets verreist – Hauptsache weit weg. Auf Borkum wird ein Gedenkstein aufgestellt. Viele Jahre lang gibt es dort am 1. Januar eine kleine Gedenkstunde.

Ein einziges Interview

Mehr als 20 Jahre nach dem Unglück gibt Bernd Runde, inzwischen in Seemannsrente, ein einziges Interview. Bevor er wenig später stirbt, verfügt er, dass seine Asche am Unglücksort verstreut wird. Die Seebestattung übernimmt die ALFRIED KRUPP, die niederländischen Seenotretter kommen, ebenso die Kollegen von Norderney.

25 Jahre nach dem Unglück sind Michael Ulrichs und Hermann Janssen 2020 auf Norderney im Dienst und werden gefragt, ob sie zu dieser Nacht etwas sagen können. Beide winken ab. „Lass ma' ...“, sagt Hermann Janssen, „... das kann man nicht erzählen.“

Eine neue Generation Seenotretter fährt die Kreuzer auf Borkum, auf Norderney und in der gesamten Flotte der DGzRS. Doch das Unglück der ALFRIED KRUPP ist unvergessen. Ein Risiko fährt eben immer mit, wenn es heißt: „Wir haben einen Einsatz für euch.“



Die Beschädigungen der ALFRIED KRUPP zeugen von der ungeheuren Gewalt der See in der Unglücksnacht.

Rettungsmann Bernd Runde in seinem einzigen Interview mehr als 20 Jahre nach dem Unglück



Dirk Hinners-Stommel war Anfang 1995 im MRCC Bremen erstmals an Neujahr auf Wache. Noch heute arbeitet er in der Rettungsleitstelle See der DGzRS.

Die OTTO SCHÜLKE, der Norderneyer Seenotrettungskreuzer, hat ein zweites und ein drittes Leben in Island und Norwegen hinter sich, als engagierte Norderneyer – allen voran Hermann Janssen – einen Verein gründen und sie auf die Insel zurückholen, als Museumsschiff. Sie restaurieren sie liebevoll, finden im Sportboothafen einen Liegeplatz für sie. Erinnerungen kommen hoch.

Die Stimmen der Unglücksnacht

30 Jahre sind vergangen. Vormann Peter Saß lebt nicht mehr, aber die drei anderen Retter von damals erinnern sich auf der OTTO SCHÜLKE an die Nacht, „als ob es heute wäre“. Daraus entsteht die halbstündige Filmdokumentation: „Retter in Seenot – Unglück und Rettung der ALFRIED KRUPP“. Auch Bernd Rundes Interview wird noch einmal gezeigt. Kollegen aus dem MRCC kommen zu Wort.

Wachleiter Eberhard Ortmann alarmierte in der Neujahrsnacht 1995 die ALFRIED KRUPP. Seine Stimme ist auf der Tonband-Aufzeichnung (kl. Bild) zu hören.

Und die Stimmen der Unglücksnacht werden wieder lebendig. Ende 2023 gelingt es dank glücklicher Zufälle, das MRCC-Tonband zu digitalisieren. Die Deutsche Flugsicherung leiht der DGzRS eines der seltenen Abspiegelgeräte für die längst veraltete Technik. Kollegen stecken die Köpfe zusammen. Der Ingenieur, der das Gerät entwickelt hat, wird ausfindig gemacht. E-Mails mit Anleitungen und Schaltplänen gehen hin und her.

Der erste Funkspruch, der auf dem Band mit 64 Aufzeichnungsspuren zu je zwölf Stunden gefunden wird, lässt alle erschauern. Glasklar, wie gestern aufgezeichnet, ist zu hören: „ALFRIED KRUPP – MRCC. Das tut mir leid, ihr müsst sofort raus. ‚Gebroeders Luden‘ hat einen Mann verloren. Alles andere kommt hinterher.“



Der Film:



[seenotretter.de/
retter-in-seenot](https://seenotretter.de/retter-in-seenot)

Familiensache

Wenn die Rettungsleitstelle See der DGzRS bei Familie Hausmann auf Langeoog nachts Alarm auslöst, „falle ich beinahe aus dem Bett“, sagt Mutter Ricarda Byrne-Hausmann und lacht. Denn er ist gleich dreifach zu hören: Nicht nur sie selbst, sondern auch ihr Mann und ihr Sohn engagieren sich als freiwillige Seenotretter – Familiensache eben.



Gemeinsam mit ihrem Sohn Gillian (r.) und ihrem Mann Gerald engagiert sich Ricarda Byrne-Hausmann bei den Seenotrettern der Station Langeoog.

Viele Jahre galt der Alarm aus dem MRCC allein Gerald Hausmann, später ebenfalls Sohn Gillian und seit Sommer 2022 auch seiner Mutter. Seither ist das Seenotrettungsboot SECRETARIUS bereits einsatzklar, wenn Mutter, Vater und Sohn am Liegeplatz sind. „Wir drei sind ein eingespieltes Team, alles funktioniert immer reibungslos.“

Ricarda Byrne-Hausmann kommt als Kind aus ihrer ostwestfälischen Heimat erstmals nach Langeoog. 1999 wird sie Inselanerin, heiratet Gerald Hausmann. Die beiden werden Eltern von Gillian und Joy. „Wenn ich vom Festland zurückkehre, wird mir bewusst, wie schön es bei uns ist. Das Leben mit den Gezeiten ist etwas Besonde-

res.“ Neben Hotel, Bistro und Restaurant, einer kleinen Werbeagentur, einem Fachhandel für Papier- und Betriebshygieneartikel sowie einem Immobilienbüro bleibt der Familie Zeit für Touren mit der eigenen Motoryacht.

Sie genießt Momente in Weite und Freiheit, erlebt aber auch unvermittelt auftauchende Nebelbänke, plötzlich vorüberziehende Schlechtwetterfronten und ausfallende Motoren. Sie weiß, wie unangenehm es da draußen werden kann. „Umso wichtiger ist es, dass da jemand ist, der bei Wind und Wetter rausfährt und hilft. Irgendwann dachte ich: ‚Wenn ich sowieso schon wach bin, kann ich auch gleich mitfahren.‘“, sagt Ricarda Byrne-Hausmann.

Die gute Revierkenntnis der 54-Jährigen macht sie schnell zu einem wertvollen Teil der Crew. Sie weiß genau, wann und wo die SECRETARIUS über die Wattflächen fahren kann, um den Weg zum Einsatzort abzukürzen. „Es ist ein schönes Gefühl, Menschen zu helfen. Manche sind sehr aufgeregt, wenn etwas passiert ist, obwohl die Situation für uns Seenotretter eher Routine ist. Da reicht es oft schon, mit ihnen zu sprechen, sie zu beruhigen.“

Ricarda Byrne-Hausmann ist es wichtig, sich ehrenamtlich zu engagieren. Für sie ist Langeoog wie ein Schiff, von dem niemand mal eben so runter kann. Umso bedeutender ist es in ihren Augen, dass sich alle gegenseitig helfen, nicht nur in typischen Seenotfällen.

Die freiwilligen Seenotretter bringen auch schon einmal im Rahmen der Amtshilfe plötzlich Erkrankte oder Verletzte von der Insel ans Festland, wenn ein Hubschrauber bei Nebel oder Gewitter nicht mehr fliegen kann und die Fähre ihre letzte Fahrt des Tages bereits hinter sich hat.

Auch dann klingelt mitunter in der Nacht der Alarm bei Familie Hausmann so laut, dass eine dreiköpfige Crew innerhalb kürzester Zeit senkrecht steht und auf dem Weg zum Hafen ist.



Mutter und Sohn sind oft gemeinsam im Einsatz, wie bei der Vorbereitung der Schleppleine. Die 54-Jährige übernimmt auch das Ruder der SECRETARIUS oder die Navigation an Bord.

Damit im Einsatz jeder Handgriff sitzt

Dem Training ihrer Besatzungen widmet sich die DGzRS seit jeher mit besonderer Aufmerksamkeit. Modernste Technik kann gute Seemannschaft nicht ersetzen. Im Gegenteil: Hohes fachliches Wissen erhöht die Leistungsfähigkeit der Technik und verbessert die Such- und Rettungsmöglichkeiten. Alle rund 1.000 Seenotretter erhalten deshalb ständige professionelle Aus- und Fortbildung. Die meisten sind Freiwillige, für die ein genauer Trainingsplan gilt. Aber auch für die neuen fest angestellten Seenotretter gibt es eine verbindliche zweijährige Qualifizierung: die sogenannte Laufbahn.



Seenotretter ist kein Ausbildungsberuf. Deshalb muss die DGzRS ihre eigenen Fachleute selbst ausbilden. Das geschieht auf vielfältige, modulare, klar gegliederte und verbindliche Weise, um einen einheitlich hohen Wissens- und Trainingsstandard sicherzustellen.

Seenotretter ist kein Ausbildungsberuf. Deshalb muss die DGzRS ihre eigenen Fachleute selbst ausbilden. So stellt sie einen einheitlich hohen Wissens- und Trainingsstandard ihrer neuen Rettungsleute sicher und sorgt zuverlässig für genügend Besatzungsmitglieder ihrer 20 Seenotrettungskreuzer. Dort sind die neuen Kolleginnen und Kollegen bereits während ihrer Qualifizierung tätig: 14 Tage Dienst an Bord, 14 Tage frei – immer im Wechsel. So sammeln sie praktische Erfahrungen in den unterschiedlichen Revieren des Einsatzgebietes der DGzRS.

Je nach Vorkenntnissen verschiedene Module

Daneben vermitteln Lehrgänge mit Inhalten zu SAR-Grundlagen, Rettungsdienst und Seefahrt sämtliche Fertigkeiten, die für den Such- und Rettungsdienst auf See unabdingbar sind. Je nach individuellen Vorkenntnissen sind verschiedene Module zu absolvieren. Für erfahrene Seeleute mit langjährigen Fahrtzeiten auf Frachtern, Kreuzfahrtschiffen oder Versorgern liegt der Schwerpunkt notwendiger Zusatzqualifikationen im Rettungsdienst und bei ►



SAR-spezifischen Verfahren. Wer mit weniger seemännischem Wissen quereinsteigt, macht zusätzlich unter anderem auch ein nautisches oder technisches Patent an einer Seefahrtschule. Alle erhalten außerdem eine dreimonatige Ausbildung zum Rettungsanitäter.

Nautiker Felix Reder gehörte im Februar 2020 zu den ersten Laufbahnern. Mittlerweile ist er 2. Vormann der HERMANN MARWEDE, des größten Seenotrettungskreuzers der DGzRS. Vor fünf Jahren tauschte der gebürtige Münchener den eleganten Anzug des Empfangschefs eines großen Hotels gegen den roten Overall der Seenotretter und die gediegene, klimatisierte Hotelhalle gegen die tosende Nordsee. „Als Seenotretter spüre ich, dass sich die Menschen über meine Arbeit freuen.“ Die berufliche Halse kam genau zum richtigen Zeitpunkt. Das



Berufliche Halse zur richtigen Zeit: Nautiker Felix Reder tauschte den eleganten Anzug des Empfangschefs eines großen Hotels gegen den roten Overall der Seenotretter.



Immer zur Stelle sein, wenn es brennt: Maschinist Philipp Schuur kennt das aus seinem früheren Beruf als Ingenieur auf einer Werft. Bei den Seenotrettern fühlt er sich zu Hause.

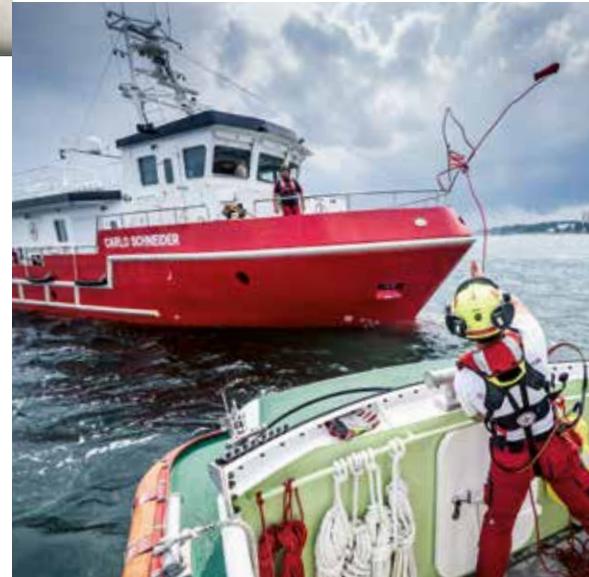
andauernde und fordernde Training ist für ihn selbstverständlich: „Wir frisken unsere Kenntnisse ständig auf. Schließlich muss in einer Extremsituation alles verinnerlicht sein und leicht von der Hand gehen.“

Nautiker? Techniker? Seenotretter!

Felix Reders Kollege Philipp Schuur hat erst kürzlich die Qualifizierung abgeschlossen. Er ist Maschinist auf der FRITZ KNACK/Station Olpenitz – mit großer Leidenschaft. Immer zur Stelle sein, wenn es brennt – das kennt der studierte Schiffsbetriebstechniker aus seinem früheren Beruf als Inbetriebnahme-Ingenieur auf einer Werft, wo er auf neuen Schiffen dafür sorgte, dass am Ende technisch alles zusammenpasste. „Wenn Plan A nicht funktioniert, muss man Plan B anwenden – und wenn der nicht funktioniert, selbst einen neuen basteln.“ Bei den Seenotrettern ist Eigenverantwortung gefragt, und dennoch funktionieren sie nur als Team. Sie sind technische Könner, aber bleiben immer

die Ruhe selbst, denn sie haben ein Gespür für Menschen, die auf ihre Hilfe angewiesen sind. In dieser Welt fühlt sich Philipp Schuur zu Hause.

Mehr als 90 Seenotretter haben diese zweijährige Qualifizierung in den vergangenen fünf Jahren bereits begonnen, um ältere Kollegen zu ersetzen, die in den Ruhestand gegangen sind. Weil die Laufbahner in unterschiedlichen Revieren im Einsatz sind, aber immer wieder als Gruppe zusammenkommen, vernetzen sich auch die einzelnen DGzRS-Stationen noch stärker.



Herstellen einer Leinenverbindung mit dem Trainingsschiff CARLO SCHNEIDER

Je nach Bedarf umfasst die Qualifizierung zum fest angestellten Seenotretter jährlich bis zu 24 neue Plätze. Entsprechende Stellenausschreibungen veröffentlicht die DGzRS mit ausreichend zeitlichem Vorlauf: [seenotretter.de/seenotretterwerden](https://www.seenotretter.de/seenotretterwerden).

Mehr zum Training insgesamt: [seenotretter.de/training](https://www.seenotretter.de/training)

Module der Qualifizierung für neue fest angestellte Seenotretter

Lehrgänge

- Basic-Safety-Training
- Schiffssicherheit
- Manövertraining
- Grundlagen zur Suche und Rettung auf See (Search and Rescue, SAR)
- On-Scene Co-ordinator Basic
- On-Scene Co-ordinator Advanced
- Kentertraining (Capsize Training)
- Helicopter Underwater Escape Training (HUET)
- Führen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten (Survival Craft and Rescue Boat)
- Schiffsbrandbekämpfung (Advanced Fire-Fighting)
- Allgemeines Funkbetriebszeugnis (Long Range Certificate, LRC)
- Funkbetriebszeugnis für den Funk der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)
- Englisch für die Berufsschiffahrt (Standard Marine Communication Phrases, SMCP)
- Grundlagen der Elektrotechnik
- jährliche Auffrischung Rettungsanitäter
- Hydraulik
- Elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem (Electronic Chart Display and Information System, ECDIS)

Ausbildung zum Rettungsanitäter an einer staatlich anerkannten Rettungsdienstschule

Borddienst auf verschiedenen Seenotrettungskreuzern und auf dem Trainingsschiff CARLO SCHNEIDER

Patenterwerb, sofern erforderlich

- nautische Befähigung oder
- technische Befähigung

Zentrale Bremen

- Praktikum in der Rettungsleitstelle See der DGzRS
- Praktikum in der hauseigenen Werft der DGzRS

Seenotretter zur besten Sendezeit

Die Seenotretter sind in Serie gegangen: Im Auftrag des Norddeutschen Rundfunks und Radio Bremens ist die zehnteilige ARD-Reportagerie „Die Seenotretter“ entstanden. Die Ausstrahlung im Fernsehen begann Mitte Februar 2025 zur besten Sendezeit. Und selbstverständlich sind alle Folgen jederzeit in der ARD-Mediathek abzurufen.

16 Monate lang hat die Bremer Produktionsfirma Kinescope Film auf den DGzRS-Stationen Norderney, Cuxhaven, Deutsche Bucht/Helgoland, Travemünde und Warnemünde

immer wieder gedreht. Die je 30-minütigen Folgen dokumentieren die große Bandbreite der Einsätze: Feuer auf Schiffen, Menschen über Bord, Kollisionen, medizinische Not-



Szenen aus der neuen zehnteiligen ARD-Reportagerie „Die Seenotretter“



fälle auf See, manövrierunfähige Segler im Sturm – kein Einsatz ist wie der andere, die Gründe für den Ruf nach den Seenotrettern sind vielfältig, das zeigt die Serie sehr gut.

Die Reihe wurde mit Mitteln der Nordmedia Film- und Mediengesellschaft Niedersachsen/Bremen mbH gefördert. Gedreht wurde mit Videojournalisten, fest installierten Kameras und Bodycams. Die multiperspektivischen Aufnahmen ermöglichen es,

hautnah dabei zu sein und erfahrene Seenotretter ebenso kennenzulernen wie neue Besatzungsmitglieder, in ganz unterschiedlichen Revieren auf Nord- und Ostsee, auf kleinen Seenotrettungsbooten ebenso wie großen -kreuzern.

Jetzt ansehen: einfach den QR-Code scannen oder [seenotretter.de/ard-serie](https://www.seenotretter.de/ard-serie) eingeben!



 TAMSENMARITIM



Stützpunkt an der Ostsee

www.tamsen-maritim.de

Neue Seenotretter-Ausstellungen

Zwei neue Ausstellungen auf Spiekeroog und am Kap Arkona auf Rügen vermitteln auf spannende Art die bewegte – und bewegende – Geschichte der Seenotretter.



Im ehemaligen Rettungsschuppen am Zeltplatz der ostfriesischen Insel haben die Nordseebad Spiekeroog GmbH, die Gemeinde und der Museumsverein ein Kleinod geschaffen. Eröffnet am 18. Juni 2024, entstand mit Fachberatung der DGzRS eine kurzweilige Schau auf kleinstem Raum.

Video- und Audiostationen vermitteln Einsätze früher und heute. Höhepunkt ist ein begehbare Holzmodell des Seenotrettungsbootes COURAGE der Station Neuharlingersiel. Öffnungszeiten und mehr über das neue Ausflugsziel am Westend: spiekeroog.de/historischer-rettungsschuppen

Im ehemaligen Rettungsschuppen am Spiekerooger Zeltplatz erzählt eine moderne Ausstellung die reiche Geschichte der Seenotretter. Im Giebel ist wieder das historische DGzRS-Logo zu sehen.



Am Besuchermagnet Kap Arkona auf Rügen hat die beliebte Seenotretter-Ausstellung nach langer Vakanz ein neues Zuhause gefunden.

Die Gemeinde Putgarten, die Tourismusgesellschaft und der Förderverein Kap Arkona haben sie am 5. April 2024 in der mit Vorpommernfonds-Mitteln sanierten Ma-



Die frühere Matrosenbaracke neben dem ehemaligen Seenotrettungsboot SÜDPERD am Kap Arkona beherbergt viele Exponate zu Schiffbrüchen, Strandungen und Rettungen vor der Insel Rügen.



SICHERHEITS-APP SAFETRX SAFETRX-NOTFALL-ARMBANDUHR

Die kostenlose Sicherheits-App SafeTrx der DGzRS ist Ihr direkter Link in die Rettungsleitstelle See. Sie sind in Not? Wir kennen Ihre Position! Download im Apple App Store oder Google Play Store.



Die Alarmierungsmöglichkeit am Handgelenk bietet die SafeTrx-Notfall-Armbanduhr der SafeTrx-Entwickler.



Der Alarm läuft direkt in der Rettungsleitstelle See auf und wird auch aus dem Wasser übertragen, mit größerer Reichweite als bei einem Mobiltelefon durch LTE-M.



Checklisten für Ihren Wassersport, Sicherheitstipps und vieles mehr:
seenotretter.de/sicheraufsee

Schirmherr auf letzter großer Reise

Bundespräsident a. D. Horst Köhler ist auf seine letzte große Reise gegangen. Während seiner Amtszeit als Staatsoberhaupt war er von 2004 bis 2010 Schirmherr der Seenotretter.



Der „Vormann“ der Bundesrepublik Deutschland Horst Köhler (v. r.) mit Vormann Ulrich Fader und DGzRS-Vorsitzer Michael Grobien 2005 an Bord der HERMANN RUDOLF MEYER

„Ich empfinde Hochachtung für den Einsatz der DGzRS und zähle mich gern zu ihren Freunden und Förderern.“ Mit diesen Worten hatte Köhler die Schirmherrschaft über die DGzRS übernommen, wie alle Bundespräsidenten vor und nach ihm. Bei seiner Wahl war Köhler großen Teilen der Öffentlichkeit nahezu unbekannt, erwarb sich aber schnell große Anerkennung und Sympathie.

Zum 140-jährigen Bestehen der DGzRS 2005, vor 20 Jahren, betonte er öffentlich: „Die DGzRS leistet unabhängig und in eigener Verantwortung einen Dienst von unschätzbarem Wert für unser Land und für

alle auf See. Ganz erlauben können den Mut und die Tapferkeit der Rettungsleute wohl nur die Zehntausende von Menschen, die im Lauf der Jahrzehnte aus scheinbar aussichtsloser Lage gerettet wurden. Aber die große Zahl der Freunde und Förderer beweist, in welchem hohem Ansehen das Seenotrettungswerk bei unserem ganzen Volk steht. Ich wünsche der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auch in Zukunft Erfolg und Gottes Segen.“

Horst Köhler starb am 1. Februar 2025 im Alter von 81 Jahren. Die DGzRS wird seinen „Einsatz“ für die Seenotretter nicht vergessen.

Prämienfrei versichert sind die fest angestellten und freiwilligen Seenotretter für den Todesfall durch eine Kollektiv-Unfallversicherung auch für das laufende Einsatzjahr 2025. Für diese großzügige Zuwendung bedanken wir uns im Namen unserer Rettungsleute ganz herzlich bei der Württembergischen Versicherung und ihrem Bremer Vertriebspartner Lampe & Schwartz.

Am 27. Juli ist Tag der Seenotretter!

Weit mehr als 40.000 Menschen, so viele wie noch nie, haben am Tag der Seenotretter im vergangenen Jahr die DGzRS-Stationen besucht. Herzlichen Dank für das große Interesse – und herzlich willkommen zur 27. Ausgabe unseres zentralen Aktionstages am 27. Juli 2025!

Wer die Seenotretter hautnah und in Aktion erleben möchte, hat den letzten Juli-Sonntag vermutlich längst Seenotretter-rot im Kalender angestrichen. Dann berichten unsere Besatzungen aus erster Hand über ihre Arbeit, erläutern ihre moderne Einsatztechnik und öffnen die Rettungseinheiten zur Besichtigung.

Bei vielen Vorführungen demonstrieren die Seenotretter ihre Einsatzbereitschaft sowie die umfangreiche technische Ausrüstung und die große Leistungsfähigkeit ihrer Seenotrettungskreuzer und -boote. Im Fokus stehen 2025 nicht zuletzt das 160-jährige Bestehen der DGzRS und das Jubiläum 150 Jahre Sammelschiffchen.

Also vormerken: Nächster Tag der Seenotretter ist am Sonntag, 27. Juli 2025. Vereinzelt kann der Termin aufgrund anderer lokaler Veranstaltungen leicht abweichen. Details und Programmvorschau 2025 sowie Bilder 2024:

[seenotretter.de/tds](https://www.seenotretter.de/tds)



Zu den beliebtesten Programmpunkten gehören Vorführungen der modernen Technik ...

... und der Rettung Schiffbrüchiger aus dem Wasser.

Vielerorts sind Mitfahrten möglich, insbesondere für neue Förderinnen und Förderer.

Herzlich willkommen an Bord beim Open Ship!



„Ich taufe Dich auf den Namen ...“

„... und wünsche Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr!“ Zwei Mal an der Ostseeküste war dieser Wunsch 2024 für Neubauten der Seenotretter zu hören.

... JÜRGEN HORST



Das neue Seenotrettungsboot für den Olympiahafen Schilksee heißt JÜRGEN HORST. DGzRS-Mitarbeiterin Nicole Wassersleben taufte es am 6. April 2024 in Laboe stellvertretend für die Witwen der beiden Brüder aus Dortmund, aus deren Nachlass SRB 86 finanziert wurde. Die Ehefrauen konnten altersbedingt nicht selbst dabei sein.



... HELENE



Der Name des jüngsten 8,9-Meter-Neubaus HELENE für den Liegeplatz Burgstaaken erinnert an das gleichnamige erste Ruderrettungsboot der Station Fehmarn, stationiert 1897. Seinerzeit hatte Helene Döring „unserer Gesellschaft einen Stiftungsbeitrag von Mk. 4000.- überwiesen“. SRB 88 wurde mit Erträgen der Seenotretter-Stiftung finanziert. Zu den Stiftern gehören Anke und Konrad Suhrke (u.r.) . NDR-Moderatorin Susanne Stichler taufte am 7. April 2024 in Burgtiefe: „Ein Festtag! Ich habe ein unglaubliches ‚Wir-Gefühl‘ gespürt.“



Santiano-Song „Retter in der Not“

Shantyrock-Band und Fans spenden rund 51.500 Euro

Großartige Unterstützung haben die Seenotretter 2024 von ihrem Botschafter Santiano erhalten. Die norddeutsche Shanty-Rockband warb bundesweit auf ihren Konzerten in Musik und Wort für die DGzRS. Die Fans spendeten dabei mehr als 45.100 Euro. Santiano selbst legte 5.000 Euro obendrauf. Und der erste offizielle Santiano-Fanclub versteigerte ein Seenotretter-T-Shirt mit Unterschriften der Musiker für weitere rund 1.300 Euro.



Szene aus dem Musikvideo des Seenotretter-Songs „Retter in der Not“ der Band Santiano zugunsten der DGzRS

„Wir haben inzwischen einige Besatzungen der DGzRS kennengelernt. Alle haben dieselbe selbstlose Einstellung zu ihrer herausfordernden Aufgabe. Davor verneigen wir uns“, sagt Sänger Björn Both anerkennend.

Santiano setzte den Seenotrettern 2024 ein nicht zu überhörendes musikalisches Denkmal. Mit dem kraftvollen, in Text wie Musik gleichermaßen stürmischen Song „Retter in der Not“ bringt die Band die Gefahren der sturmgepeitschten See, die Verzweiflung Schiffbrüchiger, den Notruf an die

Seenotretter über Funk und die Hoffnung auf Rückkehr in den sicheren Hafen sehr gut zum Ausdruck. „Wir möchten auf die rein spendenfinanzierte Arbeit der DGzRS aufmerksam machen und dazu motivieren, die Seenotretter nach Kräften zu unterstützen“, sagt Geiger Pete Sage.

Erschienen ist der Titel als Single auf allen gängigen Streaming- und Download-Plattformen sowie auf CD im Album „Doggerland – SOS ins Nirgendwo“. Die Einnahmen der Single gehen ebenfalls an die DGzRS.

Botschafter 2025 ist Klaus-Peter Wolf

Ostfrieslandkrimi-Erfolgsautor engagiert sich für die DGzRS

Neuer Botschafter der Seenotretter ist Schriftsteller Klaus-Peter Wolf. Der für seine Ostfrieslandkrimis bekannte Erfolgsautor hat das Ehrenamt im Januar an Bord des Seenotrettungskreuzers ANNELIESE KRAMER/Station Cuxhaven übernommen. Dabei verriet er: In seinem nächsten Roman sollen die Seenotretter eine nicht unwesentliche Rolle spielen.



Klaus-Peter Wolf bei einer Übung mit den Seenotrettern auf der Nordsee



„Mir imponieren die Schiffe, vor allem aber die Seenotretter, die damit fahren. Für diese Menschen werde ich gerne Platz in meinen Büchern machen. Da rattert es schon in meinem Kopf“, kündigt Wolf an. Er will der DGzRS zu ihrem 160. Geburtstag ein literarisches Denkmal setzen. Wolfs Bücher sind in 26 Sprachen übersetzt und über 15 Millionen Mal verkauft worden. Mehr als 60 seiner Drehbücher wurden verfilmt, darunter viele für „Tatort“ und „Polizeiruf 110“.

Besondere Anerkennung verdienen für Wolf nicht zuletzt die Menschen, die die Arbeit der Seenotretter überhaupt erst er-

möglichen: „Dass die Seenotretter rein spendenfinanziert sind, beeindruckt mich sehr. In Zukunft wird es daher am Ende meiner Bücher auch einen Spendenaufruf geben.“

Video: [seenotretter.de/botschafter](https://www.seenotretter.de/botschafter)

*Kommt gut
zurück!*
♥lich K.P. Wolf

KLÖNSCHNACK

Für die Seenotretter um die Welt

Der deutsche Profisegler Boris Herrmann ist im November 2024 bei der Vendée Globe zu seiner zweiten Weltumsegelung gestartet. Per Videobotschaft meldete er sich aus dem Südatlantik, um auf die Arbeit der Seenotretter aufmerksam zu machen.

Beim wohl härtesten Einhandrennen der Welt war er an Bord seines Bootes „Malizia-Seaexplorer“ keinesfalls allein: Bei sich hatte er wie immer Maskottchen Alphonso, gut gesichert mit DGzRS-Rettungsweste, und – augenscheinlich verwandt – das jüngste „Crewmitglied“.

Seine Fans im Netz bat Herrmann um Namensvorschläge mit klarem Ziel: Nach dem Rennen zieht die oder der Verwandte von Alphonso auf den Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER/Station Cuxhaven um. Die Taufe stand bei Redaktionsschluss noch aus.



Profisegler Boris Herrmann mit Seenotretter-Maskottchen unterwegs im Südatlantik

Sammelschiffchen am Nordpol

2.217 Seemeilen oder 4.106 Kilometer trennen dieses Sammelschiffchen von der deutschen Rettungsleitstelle See, dem MRCC Bremen in der DGzRS-Zentrale. So steht es deutlich auf einem Wegweiser am Nordpol vor der „Polarstern“.

Der deutsche Forschungseisbrecher brachte es am 19. September 2024 zum nördlichsten Punkt der Erde. Das Sammelschiffchen reist mit dem Spezialschiff des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung um die Welt.

Ehrenamtlich betreut wird es zwischen Arktis und Antarktis von Bordtechniker Gerhard Frank. Der gebürtige Nürnberger verschlang schon als Bub die Jahrbücher der DGzRS, besuchte die THEODOR HEUSS in Laboe und spendete etwas Taschengeld.

Ein Sammelschiffchen am Nordpol,
4.106 Kilometer vom MRCC Bremen entfernt



Stiftung ehrt Seenotretter

Die Rotary-Stiftung zu Lübeck hat den ersten Platz ihres Förderpreises 2024 an Seenotretter Axel Mussehl aus Travemünde verliehen. Damit würdigt sie beispielhaft das ehrenamtliche Engagement innerhalb der DGzRS.

Axel Mussehl engagiert sich seit seiner Jugend auf der Freiwilligenstation Travemünde, besonders für die Ausbildung. Sehr passend: Die Rotary-Stiftung will damit junge Menschen zu eigenem ehrenamtlichen Engagement für das Gemeinwohl anspornen.

Sportvereinskollegen hatten Mussehl für den Preis vorgeschlagen. Den Preis sieht er

als Anerkennung für die gesamte Station, denn die Einsätze der Seenotretter sind nur im Team möglich. Das Preisgeld in Höhe von 2.000 Euro erhielt die DGzRS.

Die helfende Hand: Seenotretter Axel Mussehl – im Bild mit allen Bewerbern und Rotariern – erhielt als Preisträger der Rotary-Stiftung zu Lübeck für sein Ehrenamt eine passende Skulptur überreicht.



Geschäftsbank spendet 50.000 Euro

Die Hamburg Commercial Bank (HCOB) hat die Seenotretter mit einer außergewöhnlich hohen Spende unterstützt: 50.000 Euro erhielt die DGzRS, insgesamt schüttete die Geschäftsbank eine Million Euro an gemeinnützige Organisationen und Vereine aus.

„Wir sind sehr dankbar für diese Spende, die in dieser Höhe etwas ganz Besonderes ist“, bedankte sich DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler bei HCOB-Abteilungsdirektorin Steffi Buhtz. Sie überreichte den symbolischen Spendenscheck am 13. Dezember 2024 an Bord des Seenotrettungskreuzers FELIX SAND.

Nach ausführlichen Gesprächen mit Vormann Markus Davids und seiner Besatzung im Hafen von Neustadt in Holstein ist Buhtz sicher: Das Geld ist bei den Seenotrettern sehr gut angelegt.



An Bord der FELIX SAND nehmen DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler (4. v. r.) und die Seenotretter um Vormann Markus Davids (r.) einen symbolischen Spendenscheck von HCOB-Abteilungsdirektorin Steffi Buhtz entgegen.

Präsent (nicht) von Pappe

Mit einem besonderen Geschenk hat sich die Marineoperationsschule Bremerhaven bei den Seenotrettern für die Zusammenarbeit bedankt: einem Diorama aus Karton.

Jedes Jahr besucht der Funkmeisterlehrgang die DGzRS-Zentrale in Bremen. „Wir vermitteln auch SAR-Wissen. Deshalb ist es sehr sinnvoll, die Menschen kennenzulernen, mit denen wir im Seenotfall zusammenarbeiten“, sagt Lehrgangsgleiter Kapitänleutnant Tomas Ewe.

Zum Abschied in den Ruhestand dankte er auf besondere Weise: In stundenlanger Kleinarbeit setzte der begeisterte Kartonmodellbauer eine typische Szene auf See mit den

Seenotrettern und der Marine zusammen. Das Diorama zeigt im Maßstab 1:250 ein Windenmanöver zwischen dem Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER/Station Bremerhaven und einer „Sea Lion“, dem neuen SAR-Hubschrauber der Marineflieger.

Der Funkmeisterlehrgang an der Marineoperationsschule um Tomas Ewe (4. v. r.) mit seinem Geschenk an die Seenotretter, dem Kartonmodell eines Windenmanövers



In tiefer Trauer Gutes tun

Ein schwerer Verkehrsunfall kostete Lilly Semrau (19) im August 2023 das Leben. Ihre Schwester Anne sowie den Eltern Susanne und Bernhard Semrau gelang es, in ihrer tiefen Trauer an die Seenotretter zu denken – aus gutem Grund.

Lillys Lieblingsplatz liegt auf See: Nahe dem Sylter Ellenbogen war sie auf dem Boot der Familie besonders gern. Sie alle kennen die Schönheit, aber auch die Gefahren der See.



Bernhard Semrau, Vormann Christian Koprek-Bremer

Um sich nicht in Trauer zu verlieren, verband sie Lillys entsetzlichen Tod mit etwas Gutem. 7.655 Euro spendeten die Trauergäste für die DGzRS. „Blumen sind bald verblüht. Wir wollten lieber Gutes tun. Die Seenotretter bringen uns heil nach Hause, unser Leben hängt von ihnen ab“, sagt Bernhard Semrau anerkennend. „Ein Seenotretter hat mir mal gesagt: ‚Es gibt Momente, in denen wir an unsere Grenzen kommen, nachdenklich werden und das Beten lernen.‘ Die Seenotretter passen einfach zu uns.“

Sammelschiffchen auf Schienen

Neuer Hingucker im Miniatur-Wunderland Hamburg: Über die Gleise fährt ein Seenotretter-Jubiläumswaggon, beschriftet mit „150 Jahre Sammelschiffchen“ auf der einen und „160 Jahre Seenotretter“ auf der anderen Seite.

Klaus Maurer, ehrenamtlicher Mitarbeiter der DGzRS, brachte den Containerwagen Mitte Januar 2025 auf der weltgrößten Modellbahnanlage in der Hamburger Speicherstadt sprichwörtlich ins Rollen. Mit etwas Glück ist der Waggon beim Museumsbesuch in Fahrt zu entdecken.

Bereits seit vielen Jahren gibt es im Miniatur-Wunderland ein Seenotrettungsboot der DGzRS im Maßstab 1:87. Es hat an den Hamburger Landungsbrücken festgemacht, an einem Infostand der Seenotretter samt Sammelschiffchen im Maßstab 1:87.

Das Miniatur-Wunderland unterstützt die DGzRS zudem mit regelmäßigen Spenden.

Der neue Containerwagen ist in den Spurweiten H0 und Z exklusiv bei der DGzRS erhältlich: [seenotretter-shop.de](https://www.seenotretter-shop.de)



Sammelschiffchen immer dabei: Der ehrenamtliche DGzRS-Mitarbeiter Klaus Maurer übergibt einen H0-Jubiläumswaggon an Pierre Georg im Miniatur-Wunderland in Hamburg.

Rute raus, Daumen hoch

„Rute raus, der Spaß beginnt!“ ist die einzige regelmäßige Angelsendung im öffentlich-rechtlichen Fernsehen. Heinz Galling moderiert im NDR nicht nur die TV-Folgen, sondern auch seine Hörfunk-Talkrunde „Rute raus – der Anglerstammtisch“ auf NDR 1 Radio MV. Stets dabei ist ein Sammelschiffchen.

Denn Sicherheit auf dem Wasser ist in der Reihe immer ein wichtiges Thema. „Die Stammtischgäste berichten oft von ihren guten Erfahrungen mit den Seenotrettern“, sagt Galling. Erkennen lässt sich das auch an der Ladung des Sammelschiffchens: bisher rund 700 Euro.

Daumen hoch: Die freiwilligen Seenotretter um Vormann Thomas Lietz (2. v. l.) der Station Timmendorf/Poel freuen sich über das Engagement des NDR-Moderators Heinz Galling (M.).



Zipfelpreis für die Seenotretter

Unter dem maritimen Motto „Vereint Segel setzen“ hat Mecklenburg-Vorpommerns Landeshauptstadt Schwerin die Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit am 3. Oktober 2024 ausgerichtet. Besonderen Grund zum Feiern hatten die Seenotretter: Sie erhielten den Preis des Zipfelbundes.

Zipfel bezeichnet ein aus dem Territorium eines Landes herausragendes Gebiet. Die nördlichste, östlichste, südlichste und west-

lichste deutsche Gemeinde – List, Görlitz, Oberstdorf und Selfkant – arbeiten eng zusammen und fördern bürgerschaftliches Engagement. „Der Einsatz der Seenotretter ist ein beeindruckendes Beispiel dafür, wie wichtig Solidarität und Hilfsbereitschaft in unserer Gesellschaft sind“, sagte Lists Bürgermeister Ronald Benck in seiner Laudatio auf der NDR-Bühne in der Nähe des Schweriner Schlosses.

Entgegen nahm den Zipfelpreis Lars Jordan, 3. Vormann des Seenotrettungskreuzers PIDDER LÜNG der Station List. Dotiert ist der Preis mit 5.000 Euro: 1.000 Euro je Gemeinde und weitere 1.000 Euro im Jubiläumsjahr 25 Jahre nach Gründung des Zipfelbundes.



Lars Jordan (M.), 3. Vormann der DGzRS-Station List, nahm den Zipfelpreis aus den Händen der vier Stadt- und Gemeindeoberhäupter entgegen (v. l.): Octavian Ursu (Görlitz), Ronald Benck (List), Klaus King (Oberstdorf) und Norbert Reyans (Selfkant).

Windparkbetreiber spendet

Die Bremerhavener WindMW Service GmbH betreibt den Windpark Meerwind Süd | Ost vor Helgoland. Seit einigen Jahren unterstützt das Unternehmen die Seenotretter mit namhaften Spenden. 2024 kamen weitere 4.700 Euro hinzu.

Von Helgoland aus laufen jeden Tag Serviceteams mit Schiffen, sogenannten Crew Transfer Vessels (CTV), für Wartungsarbeiten zu den 80 Turbinen. „Sollte es dabei einmal zu einem Seenotfall kommen, können wir uns auf die Seenotretter verlassen. Uns ist sehr bewusst, wie zwingend notwendig sie auch für uns sind“, sagte Geschäftsführer Sebastian Schmidt bei der jüngsten Spendenübergabe an Bord des Seenotrettungskreuzers HERMANN RUDOLF MEYER.



Die beiden Seenotretter Timo Wieck (r.) und Alexander Rosenfeld nehmen den symbolischen Spendenscheck von Sebastian Schmidt, Geschäftsführer der WindMW Service GmbH, entgegen.

FURUNO

Sicherheit auf See – Experten an Ihrer Seite



www.navnet.com
furuno@furuno.de



Besondere Fischer-Spenden

Fischer müssen bei nahezu jedem Wetter auf See ihr Geld verdienen. Schnell sind sie auf die Seenotretter angewiesen. Ditzumer Krabbenfischer nutzten deshalb ihr Hafenfest für eine genussvolle Spendenaktion mit Lerneffekt. Auch ihre Greetsieler Kollegen unterstützten die DGzRS auf besondere Weise.

Die Ditzumer Krabbenpulschule vermittelte, wie man das Fleisch der Nordseegarnele aus ihrem Panzer bekommt. Und dafür zeigten sich viele Gäste erkenntlich: Den Erlös der Aktion in Höhe von 460,15 Euro spendeten die Krabbenfischer an die Seenotretter.

Auch die Greetsieler Fischer und Landwirte unterstützten die Seenotretter auf besondere Weise: Als sie im Winter öffentlich auf

ihre wirtschaftliche Lage aufmerksam machen, gaben sie warme Speisen und Getränke gegen Spende ab: insgesamt 1.189,03 Euro.

Allen herzlichen Dank – und allzeit gute Fahrt!



Fischer aus Ditzum (o.) und Greetsiel engagieren sich für die Seenotretter.

Erfolgreicher Hochseesegler-Abend

1,2 Millionen Seemeilen und mehr als 30 Atlantiküberquerungen sind die stolze Bilanz aus 90 Vereinsjahren der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ (SKWB). Tradition hat der alljährliche SKWB-Hochseeseglerabend mit Spendensammlung für die Seenotretter – im Geburtstagsjahr mit besonderem Erfolg.

An diesem Abend berichten die SKWB-Blauwassercrews vor hochrangigen Gästen im Bremer Rathaus von ihren Reisen. Und sie erhalten Preise für herausragende Leistungen.

Herausragend ist stets auch die Sammlung für die Seenotretter. Auch aus dem ent-

legensten Winkel der Weltmeere können sich die Besatzungen an sie wenden. Dem Spendenaufruf folgten 90 Jahre nach Vereinsgründung besonders viele Gäste: 4.919,29 Euro übergab SKWB-Rechnungsführer Michael Krammig an die DGzRS.

Auch in Wacken: bei jedem Wetter ...

Mit großem Einsatz und viel Freude präsentieren ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DGzRS die Seenotretter Jahr für Jahr auf zahlreichen Veranstaltungen im ganzen Land – auch dort, wo man sie vielleicht kaum erwartet.

Im Sommer 2024 war ein engagiertes Team Ehrenamtlicher erstmals beim Heavy-Metal-Musikfestival Wacken Open Air dabei. Auch dort gibt es Anknüpfungspunkte zum selbstlosen Einsatz auf See: Wo das Motto „Rain or Shine“ (Regen oder Sonnenschein) gilt, war das Interesse an der DGzRS mit ihrem Motto „Bei jedem Wetter Seenotretter“ groß.

Auf Fanmeile, Festivalgelände und Campingplatz bekannten sich viele Metalheads zu den Seenotrettern. Unter den Fans härterer Musikstile war – wie bereits 22 Mal zuvor – auch Nina Bermpohl, Ur-Ur-Ur-Ur-Enkelin von Adolph Bermpohl, einem der DGzRS-Gründerväter.



Viele Metalheads haben ein Herz für die Seenotretter.

Sammelschiffchen auf großer Bühne

Auch die Bretter, die die Welt bedeuten, sind dem Sammelschiffchen nicht fremd. Im Schwank „Een Froo för den Klabaütermann“ der Niederdeutschen Volksbühne Geesthacht stand ein historisches Exemplar auf dem Tresen einer Hafenkneipe. Das Publikum dort spendete ebenso für die Seenotretter wie das der Bielefelder Theatergruppe „Rostfrei“.

Bühnenbildnerin Nicole Greiser hatte die Aktion in Geesthacht angestoßen. Denn: Auf den Tresen einer urigen Gaststätte gehört ein Sammelschiffchen! Ein zweites im Theaterfoyer durfte nicht fehlen. Der Aufforderung „Langt in'n Geldbüdel – jede Bidrag is weertvull!“ kam das Publikum der neun Aufführungen nach: Es spendete rund 300 Euro.

Die Bielefelder Theatergruppe „Rostfrei“ der evangelischen Kirchengemeinde Quelle-Brock überträgt Erzählungen aus der Bibel auf heutige Lebenssituationen. Unter dem

Titel „Ninive ist überall“ wurde aus der Geschichte von Jona und dem Wal ein Stück über eine Investigativ-Journalistin, die hilflos den Naturgewalten auf hoher See ausgesetzt ist. Bei vier Aufführungen spendete das Publikum rund 500 Euro.



Bühnenbild der Niederdeutschen Volksbühne Geesthacht mit Sammelschiffchen

Unfallchirurgen ehren Seenotretter

Mit einer hohen Auszeichnung hat die Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) die Arbeit der Seenotretter gewürdigt. Mitte Oktober nahm Holger Schwalbe als Ärztlicher Leiter Rettungsdienst der DGzRS die Goldene Ehrennadel der DGU auf dem Deutschen Kongress für Orthopädie und Unfallchirurgie (DKOU) in Berlin entgegen.



DGU-Präsident Prof. Dr. Andreas Seekamp (2. v. l.) überreicht Holger Schwalbe (3. v. l.), Ärztlicher Leiter Rettungsdienst der DGzRS, die Goldene Ehrennadel seiner Fachgesellschaft.

„Die Seenotretter sind für uns der verlängerte Arm der allgemeinen Unfallrettung auf See. Besonders hervorzuheben ist das uneingeschränkte Engagement jedes Einzelnen, zu jeder Tages- und Nachtzeit und bei

Land-Film für See-Retter

Von Oktober bis Ostern wird einmal im Monat eine einstige Dorfgaststätte im brandenburgischen Schlaubetal zum Kinosaal. Eintritt braucht niemand zu bezahlen, aber eine Spende für die Seenotretter ist gern gesehen.



Kinomacher (v. l.) Peter Tlustek, Spenden-Initiator und Ex-Seemann Knud-Hagen Brummack, Achim Oltersdorf

2019 entstand die Idee, im ostbrandenburgischen Heide- und Seengebiet vergangene Zeiten wiederzubeleben. Vor mehr als

jedem Wetter bereit zu sein, auf die offene See zu fahren, um Verunglückte zu retten“, begründete DGU-Präsident Prof. Dr. Andreas Seekamp die Auszeichnung.

Die Anforderungen an die Seenotretter sind komplexer denn je. „Jeder Einsatz ist anders. Dabei müssen alle Handgriffe sitzen, und alle Besatzungsmitglieder müssen sich hundertprozentig aufeinander verlassen können“, unterstrich Holger Schwalbe, Ärztlicher Leiter Rettungsdienst der DGzRS. „Medizinische Einsätze auf See sind wegen der Wetter- und Seegangsbedingungen, wegen der Enge an Bord und wegen der Zeit, die bis zur weiteren Versorgung Schiffbrüchiger an Land zu überbrücken ist, besonders herausfordernd.“

Das Wetter und die Retter

Wettervorhersagen sind wichtig für die Sicherheit auf See. Die Seenotretter beobachten das Seewetter selbst sehr genau. Prognosen des Portals windfinder.com helfen ihnen nun finanziell. Das Kieler Unternehmen spendet für jedes verkaufte Jahresabo seines Dienstes an gemeinnützige Organisationen – nun auch an die DGzRS.

Mit 4.800 Euro unterstützte windfinder.com die Seenotretter. Das 1999 gegründete Portal liefert ortsgenaue Wettervorhersagen für den Wassersport. Mit der Spende finanzierte die DGzRS eine Wärmebildkamera und zwei Überlebensanzüge, unter anderem für die Freiwilligenstation Schilksee. „Es war ein toller Austausch mit Profis. Ich habe den Enthusiasmus deutlich gespürt“, sagte Geschäftsführer Jonas Kaufmann, selbst leidenschaftlicher Kiter, nach dem Besuch dort.



windfinder.com-Geschäftsführer Jonas Kaufmann (M.) beim Besuch in Schilksee mit Vormann Marek Jacobsen (r.) und Seenotretter Oke Reichel



Der Standard für sichere Navigation.

Wir bringen die Schifffahrt voran, indem wir Professionalität und Innovation mit unserer Leidenschaft für einfach sichere und nachhaltig zuverlässige Lösungen für die Schifffahrt verbinden.

Wir sind stolz, mit modernen Navigationssystemen die unverzichtbar wertvolle Arbeit der Seenotretter zu unterstützen.

Wherever you navigate. We are with you.

Lüttje Seenotretter

Beinahe täglich erreichen uns bemerkenswerte Briefe von Kindern und Jugendlichen. Die Arbeit der Seenotretter löst landauf, landab große Begeisterung bei jungen Menschen aus. Wir bedanken uns herzlich bei allen, die „ihren“ Seenotrettern geschrieben haben. Hier zeigen wir eine kleine Auswahl. Mehr für „Lüttje“ Seenotretter gibt es auf unserer Internetseite – viel Spaß!



Das Lieblingslied ihres Sohnes (9) bescherte Lehrerin Kristin Griethe-Oberle einen pädagogischen Überraschungserfolg. Im Deutschunterricht ihrer 6. Klasse am Bernhard-Strigel-Gymnasium in Memmingen/Unterallgäu stellte sie zum Thema Windsbraut den Seenotretter-Song „Retter in der Not“ von DGzRS-Botschafter Santiano vor. Die Klasse war ebenfalls begeistert. Die Kinder backten Plätzchen und verkauften sie am Elternsprechtag: 420 Euro kamen zusammen. „Sie zogen ihr Projekt mit so viel Freude und Engagement durch, dass einem das Herz aufging.“

Opti-Seglerin Luisa (10) begeisterte ihre Klasse für die Seenotretter: Für ein Referat zum Ende ihrer Grundschulzeit recherchierte sie intensiv, besuchte Museen und gestaltete ein großes Plakat über die DGzRS. Mit einem Quiz und einem ausgelagerten Rettungskragen beeindruckte sie ihre Mitschülerinnen und Mitschüler. Rund 40 Euro steckten die ins Sammelschiffchen.



Rund 40 Euro steckten die ins Sammelschiffchen.



Mehr Infos für kleine Seenotretter im Netz: Seenotretter.de/luetkje-seenotretter



Bjerke Klose (9) hat für sein Modell der WERNER KUNTZE ein „Netzspantergerüst“ gebaut – vorbildgetreu, jedoch nicht aus Aluminium, sondern aus 69 Magnetbausteinen. Darüber legte der Drittklässler eine Außenhaut aus Papier. Gemeinsam mit Bruder Jesper hat er sie ausgemessen, bemalt, ausgeschnitten und angeklebt. Die beiden sind sich einig: „Die Seenotretter sind cool!“



Ihre 23-seitige Facharbeit über die Seenotretter war Viertklässlerin Helene Dorschel (10) nicht genug: In ihrer Heimat im sächsischen Oschatz bot sie ausgeliesene Bücher und Selbstgebasteltes gegen Spende zum Mitnehmen an. 350 Euro kamen zusammen. Den Anstoß gab 2023 Helenes jüngere Schwester Elise: Sie hatte im Urlaub in Wustrow das Seenotrettungsboot entdeckt.



Für Lino (12) aus Köln ist klar: Verkauft ein Spielzeughersteller einen „Rettungskreuzer“, muss er die DGzRS-Farben und ein Tochterboot haben. In Papa Thomas' „Werft“ wurde aus einem bekannten handelsüblichen Serienmodell ein Unikat. Der Kunststoffkreuzer in originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung ist nun außerdem ferngesteuert.



14 Kinder der Jahrgangsstufen 5 und 6 am Evangelischen Gymnasium Nordhorn haben sich in einem Projekt mit den Seenotrettern befasst. Im Vordergrund standen gesellschaftliche und soziale Aspekte. Paulina Schürmann (20) lenkte die Aufmerksamkeit der Mädchen und Jungen im Rahmen ihres freiwilligen sozialen Jahres vor allem auf Ehrenamt und Freiwilligkeit.

Marietta (7) aus dem fränkischen Gerbrunn beeindruckte im Urlaub ein Besuch auf der HERMANN RUDOLF MEYER sehr: „Ich finde die Seenotretter mutig.“ Bei einem Gartenfest in der Heimat verkaufte sie wenig später selbst gebastelte Sachen und schickte anschließend 80 Euro zur DGzRS-Station Bremerhaven. „Mariettas Engagement hat unseren allergrößten Respekt“, dankt der 3. Vormann Alexander Rosenfeld.



Lüttje Seenotretter

Investitionen und Ausgabenstruktur

Die Seenotretter sagen allen Förderern herzlichen Dank!

Ein leistungsstarker Rettungsdienst setzt qualifiziertes Personal und modernste Technik voraus – und kostet viel Geld. Im Gegensatz zu vielen anderen gemeinnützigen Organisationen ergeben sich die Kosten für die Arbeit der Seenotretter weniger situationsbedingt (z. B. Hungersnöte, Naturkatastrophen), sondern zwangsläufig und kontinuierlich. Wir müssen stets auf den extremen Notfall vorbereitet sein. Unser „Projekt“ ist Rettung aus Seenot – das ganze Jahr, bei jedem Wetter.

Investitionen in neue Seenotrettungskreuzer und -boote stellen die Seenotretter vor große Herausforderungen. Bei rund 60 Rettungseinheiten mit jeweils 30 Jahren Durchschnittseinsatzdauer sind rein rechnerisch jährlich zwei Indienststellungen erforderlich.

Finanziert ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen

Wir wollen unseren Besatzungen stets die zuverlässigste und sicherste Technik für ihre nicht selten gefährvollen Einsätze an die Hand geben. Nach wie vor finanzieren wir unsere gesamte satzungsgemäße Arbeit ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen, ohne staatliche Zuschüsse oder andere öffentliche Gelder zu beanspruchen. Dies sichert unsere Unabhängigkeit und ermöglicht uns eigenverantwortliches Handeln.

Unsere regelmäßigen Spenderinnen und Spender geben uns wichtige Planungssicher-

heit. Ihre verlässliche Unterstützung ermöglicht es uns, den maritimen Such- und Rettungsdienst zu jeder Zeit, rund um die Uhr zu gewährleisten. Herzlichen Dank dafür!

Seit 2012 haben wir mehr als 106 Millionen Euro in Schiffneubauten investiert, zusätzlich zu den laufenden Kosten. In den nächsten zehn Jahren ist die finanzielle Herausforderung noch größer. Für sieben neue Seenotrettungskreuzer und 15 neue -boote sind – nach heutiger Schätzung, Preissteigerungen nicht eingerechnet – rund 150 Millionen Euro erforderlich.

Die DGzRS hat sich mit sparsamster Haushaltsführung und nautischem Weitblick entsprechend vorbereitet. Man kann den Wind nicht ändern, aber die Segel richtig setzen. Schon jetzt sparen wir Jahr für Jahr Mittel in der Bootserneuerungsrücklage an. Doch dies allein wird nicht genügen, um den hohen technischen Standard zu halten.

Investitionen in neue Rettungseinheiten und in den Ausbau der Stationen 2019 bis 2023 in Mio. Euro sowie geschätzter künftiger Finanzbedarf



Die DGzRS ist weiterhin auf die vielen, auch kleinen Beiträge aus dem ganzen Land angewiesen. Jeder Euro zählt!

Von jedem Euro gehen rund 85 Cent in den Rettungsdienst

Etwas 85 Cent jedes ausgegebenen Euros entfallen Jahr für Jahr auf den Rettungsdienst mit rund 60 Rettungseinheiten, etwa 185 fest angestellten und mehr als 800 freiwilligen Seenotrettern, 55 Stationen, Rettungsleitstelle See, hauseigener Werft, Inspektion und Seenotretter-Akademie. Die Kosten für Verwaltung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Werbung sind angemessen – denn: Nur wer uns kennt, kann auch für uns spenden.

Ihre Spenden kommen an!

Jede Spende ist für uns ein Zeichen großen Vertrauens. Wir übernehmen damit die Verpflichtung, mit den uns freiwillig anvertrau-

ten Mitteln transparent, effizient, verantwortungsbewusst und nachhaltig umzugehen. Auf vielfältige Weise ist garantiert, dass diese Mittel ordnungsgemäß zur Erfüllung unserer umfangreichen Aufgaben verwendet bzw. mittelfristig angelegt werden.

Die DGzRS wird vom Finanzamt regelmäßig auf ihre Gemeinnützigkeit überprüft, Wirtschaftsprüfer erteilen jährlich ein entsprechendes Testat, und die Gesellschaft unterzieht sich einer sorgfältigen internen Revision.

Als Mitglied des Deutschen Spendenrates e.V.

Spendenrates e.V. haben wir uns darüber hinaus freiwillig dazu verpflichtet, unsere Strukturen, Tätigkeiten, Projekte und Finanzen offenzulegen. Mit dem vollständigen Jahresbericht aller Finanzdaten legen wir regelmäßig Rechenschaft über unsere Arbeit ab.

Nachdem der Jahresabschluss geprüft und testiert ist sowie die Gremien der DGzRS durchlaufen hat, ist der aktuelle Bericht ab Frühsommer auf unserer Internetseite zu finden: [seenotretter.de/presse](https://www.seenotretter.de/presse)



Ausgaben in Cent je Euro	2019	2020	2021	2022	2023
Rettungsdienst/Inspektion	85,5	85,6	83,4	84,9	84,9
Öffentlichkeitsarbeit/Werbung	9,0	10,0	13,1	11,7	11,6
Verwaltung	5,5	4,4	3,5	3,4	3,5

Bundesverdienstkreuz für ehemaligen DGzRS-Vorsitzer

Bundespräsident und Seenotretter-Schirmherr Frank-Walter Steinmeier hat den ehemaligen DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

„Gerhard Harder hat die Seenotrettung in Deutschland entscheidend vorangebracht. Auch sein Engagement in der Förderung kultureller und sozialer Projekte in Bremen verdient höchste Anerkennung“, sagte Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte am 9. September 2024 im Senatssaal des Bremer Rathauses.

Harder, geboren 1947 in Rostock, war 2010 bis 2022 Vorsitzter der DGzRS und insgesamt 18 Jahre lang Vorstandsmitglied. „Über nahezu zwei Dekaden ehrenamtlich im Vorstand der Seenotretter tätig sein zu dürfen, habe ich als große Ehre empfunden. Dabei mitzuwirken, dass die Besatzungen stets mit hochmodernen Schiffen, sicherer Ausrüstung und bestens trainiert ihre herausfordernde Arbeit auf Nord- und Ostsee tun können, hat mich motiviert und jeden Tag für die Aufgabe begeistert“, sagte er bei seiner Auszeichnung.

Seit dem Ausscheiden aus dem Vorstand ist Harder als Mitglied des ehrenamtlichen Beirats und des beschlussfassenden Gremiums weiter für die DGzRS aktiv.



Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte hat dem ehemaligen DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder im Namen des Bundespräsidenten das Bundesverdienstkreuz überreicht.

Auszeichnungen durch unsere Gesellschaft



Die silberne Ehrennadel der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erhielt:

Heinz-Wilhelm „Teddy“ Rohde, Fedderwardersiel

Den Vormannsknopf für mehr als zehnjährige Tätigkeit als Vormann erhielten:

Hauke Janssen-Visser, Juist
Dirk Hennesen, Hooksiel



Ehrenamtliche Organisation

Vorstand **Vorsitzer:** Ingo Kramer, Bremen

Stellvertretende Vorsitzter: Matthias Claussen, Bremen, und Lars Carstensen, Fehmarn

Mitglieder des beschlussfassenden Gremiums

Dr. Heinz Ache, Bremen
Richard Anders, Hohenfelde
Michael Behrendt, Hamburg
Volker Böttcher, Hille
Dr. Ursula Bonacker, Hamburg
Peter F. Botter, Helgoland
Olaf Braun, Dessau-Roßlau
Dipl.-Ing. Wilhelm-Alfred Brüning, Emden
Carl-Wilhelm von Butler, München
Sabine U. Dietrich
Dr. Rudolf F. Dietze, Regensburg
Uwe H. Dreier, Travemünde
Dieter Eggert, Remchingen (Beirat)
Hans-Christoph Enge, Bremen
Dr. Alfred Giere, Hamm
Thies G. J. Goldberg, Hamburg
Michael Grobien, Bremen
Michael Grobien jr., Bremen
Dr. Dietrich Gundermann, Bremen
Dr. jur. Peter Haas, Bochum
Joachim Häger, Frankfurt a. M.
Gerhard Harder, Bremen (Beirat)
Karl-Heinz Harth-Brinkmann, Mainz
Jörg Hashagen, Eltville (Beirat)
Dr. Martin Harren, Bremen
Klaus-Dieter Heinken, Berlin
Nicolas C. S. Helms, Bremen

Galina Hesse, Frankfurt a. M.
Kay Christian Hillmann, Bremen
Vizeadmiral a. D. Dirk Horten, Hamburg
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers, Hatten
Sven Kleinschmidt, Flensburg
Dr. Jörn Klimant, Quickborn
Konsul Volkert Knudsen, Kiel
Christian Koopmann, Hamburg
Peter Koopmann, Sylt
Dr. Georg Kottmann, Dortmund
Vizeadmiral a. D. Heinrich Lange, Hermannsburg
Marc Lennertz, Kronberg
Dr. Jürgen Lindemann, Erkrath
Prof. Dr. Stefan Lunk, Hamburg
Thorsten Mackenthun, Ganderkesee
Doris Märzluft, Grasbrunn (Beirat)
Karl-Gerhard Metzner, Isernhagen
Kapt. Konrad Michaelis, Rostock
Jens Milt, Buchholz
Wolfgang Mollenhauer, Bad Iburg
Peter Moz, Rheine
Thilo Mühle, Glashütte
Dr. Tim Neseemann, Bremen
Andreas Niemeyer, Bremen
Lutz H. Peper, Bremen
Gunter Persiehl, Hamburg
Peter Peters, Leipzig

Norbert Plambeck, Cuxhaven
Dr. Dirk Plump, Bremen
Timo Poppe, Wildeshausen
Hans Hermann Reschke, Frankfurt a. M.
Detlev Peter Rickmers, Helgoland
Fritz Ritzmann, Schweinfurt
Michael Schroiff, Bremen (Beirat)
Dr.-Ing. Klaus Schubert, Bremen
Nikolaus H. Schües, Hamburg
Nikolaus W. Schües, Hamburg
Prof. Dr.-Ing. Jann Strybny, Leer
Peter Tamm, Hamburg
Peter Tang-Bande, Berlin
Hans-Jakob Tiessen, Kiel
Christel Vinnen, Bremen
Michael Vinnen, Bremen
Dr. Harald Vogelsang, Hamburg (Beirat)
Dr. Joachim Weckwerth, München
Eilt Wessels, Norderney
Werner Westinger, Weißenthurm
Dietmar Wischnewski, Köln
Kapt. Horst Zeppenfeld, Elsfleth

Außerdem ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in zahlreichen Orten



Das beschlussfassende Gremium der DGzRS im Hafen von Laboe am Rande seiner turnusgemäßen Tagung in Kiel 2024

Hauptamtliche Organisation

Zentrale

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Geschäftsführer	Kapt. Michael Ippich, Nicolaus Stadeler
Hausanschrift	🏠 Hermann-Helms-Haus, Werderstraße 2, 28199 Bremen
Postanschrift	Postfach 10 63 40, 28063 Bremen
Telefon	☎ 0421 53707-0
Telefax	☎ 0421 53707-690
E-Mail	✉ info@seenotretter.de
Internet	🌐 seenotretter.de



Service rund ums Spenden

Spendenkonto

Deutschland

Sparkasse Bremen
IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16
BIC: SBREDE22

Österreich

BAWAG
IBAN: AT88 6000 0000 0715 5130
BIC: BAWAATWW

Schweiz

Stiftung DGzRS Schweiz, PostFinance AG
IBAN: CH79 0900 0000 8550 5818 6
BIC: POFICHBXXX

Weitere Bankverbindungen

Kondolenzspenden

Norddeutsche Landesbank
IBAN: DE81 2505 0000 1070 0220 29
BIC: NOLADE2HXXX

Geburtstags-/Jubiläumsspenden

Norddeutsche Landesbank
IBAN: DE28 2505 0000 1070 0220 13
BIC: NOLADE2HXXX

Bußgeldzuweisungen

Sparkasse Bremen
IBAN: DE22 2905 0101 0001 6951 05
BIC: SBREDE22

Spenderservice

☎ 0421 53707-715 ☎ 0421 53707-709 ✉ spenden@seenotretter.de
Christiane Krüger und ihr Team helfen gerne weiter bei Fragen zu Spenden, Fördermitgliedschaften und Zuwendungsbestätigungen, Sammelschiffchen und Spendenaufufen aus besonderem Anlass.

Testament und Stiftung, Großspenden und Zustiftungen

☎ 0421 53707-510 ☎ 0421 53707-590 ✉ testament@seenotretter.de
Wenden Sie sich vertrauensvoll an
Nicolaus Stadeler, Andrea Vogt und Sabine Preiß. ✉ stiftung@seenotretter.de

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

☎ 0421 53707-610 ☎ 0421 53707-690 ✉ presse@seenotretter.de
Ansprechpartner für die Medien sind Pressesprecher Christian Stipeldey und sein Team. Abends, nachts und am Wochenende erfahren Journalisten unter dieser Nummer die aktuelle Mobilfunkrufnummer der Pressebereitschaft.

Rettungsdienst/Inspektion

☎ 0421 53707-410 ☎ 0421 53707-490
Initiativbewerbungen: ✉ laufbahn@seenotretter.de (Festangestellte)
✉ freiwillige@seenotretter.de (Freiwillige)



Anleger und Werf der Seenotretter im Oberländer Hafen in Bremen: Untergebracht ist in der DGzRS-Zentrale am Weserufer neben der hauseigenen Werfthalle auch die deutsche Rettungsleitstelle See, das Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC). Mehr Informationen: seenotretter.de/werfthalle und seenotretter.de/mrcc

Besichtigungen, Veranstaltungen, Sammelschiffchen-Betreuung, Ehrenamt an Land

Haben Sie Interesse, die Seenotretter an Bord oder auf einer Veranstaltung zu besuchen?
Möchten Sie sich ehrenamtlich an Land engagieren oder Sammelschiffchen betreuen? Sprechen Sie uns an!

Besichtigungen & Besuche der Seenotrettungskreuzer und der Zentrale in Bremen

🌐 seenotretter.de/besichtigung ☎ 0421 53707-666 ✉ besichtigung@seenotretter.de

Messen, Ausstellungen, Veranstaltungen

☎ 0421 53707-665 ✉ eventteam@seenotretter.de

Sammelschiffchen-Betreuung

☎ 0421 53707-715 ✉ sammelschiffchen@seenotretter.de

Ehrenamt an Land

☎ 0421 53707-533 ✉ ehrenamt@seenotretter.de

Informationszentren

Schleswig-Holstein
🏠 Hafensstraße 4, 24235 Laboe ☎ 04343 4242644 ✉ infozentrum-sh@seenotretter.de

Mecklenburg-Vorpommern
🏠 Am Leuchtturm 1, 18119 Rostock ☎ 0381 51409 ✉ infozentrum-mv@seenotretter.de

In Dankbarkeit gedenken wir unserer Verstorbenen

Reinhold Klöpfer

ehrenamtlicher Mitarbeiter
in Wilhelmshaven
verstorben am 5. März 2024

Dr. Andreas Dohle

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann
auf den Seenotrettungsbooten BALTRUM
und ELLI HOFFMANN-RÖSER
Station Baltrum
verstorben am 11. März 2024

Philipp Flettner

ehemaliger Wachleiter in der Rettungs-
leitstelle See – MRCC Bremen
verstorben am 26. März 2024

Christian Diercks

freiwilliger Rettungsmann auf den
Seenotrettungsbooten BALTRUM
und ELLI HOFFMANN-RÖSER
Station Baltrum
verstorben am 12. April 2024

Ralf Ostendorf

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann und
Vormann auf den Seenotrettungsbooten
KAATJE (II) und HERMANN ONKEN
Station Fedderwardsiel
verstorben am 3. Mai 2024

Gerhard Dreeßen

ehemaliger fest angestellter Maschinist
auf den Seenotrettungskreuzern ARWED
EMMINGHAUS und HERMANN HELMS
Station Cuxhaven
verstorben am 11. Mai 2024

Peter Weigert

ehemaliger freiwilliger Vormann
auf den Seenotrettungsbooten GESINA
und JENS FÜERSCHIPP
Station Gelting
verstorben am 11. Mai 2024

Heiner-Enno Groenhagen

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter
in Neuharlingersiel
verstorben am 18. Mai 2024

Frank Kruse

freiwilliger Rettungsmann auf den
Seenotrettungsbooten STRALSUND
und PUG
Station Prerow/Wieck
verstorben am 2. Juni 2024

Christian Arneke

ehrenamtlicher Mitarbeiter auf Juist
verstorben am 8. Juni 2024

Alfred Scheffer

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Bonn
verstorben am 16. Juni 2024

Guido Aloysius Weiler

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Minden
verstorben am 2. August 2024

Horst Pagel

ehemaliger Rettungsmann und
Vormann auf den Seenotrettungsbooten
MÖVENORT (I-IV), WALTHER MÜLLER
und HEINZ ORTH
Station Freest
verstorben am 3. August 2024

Gerhardt Stein

Mitglied des beschlussfassenden
Gremiums auf Borkum
verstorben am 30. August 2024

Rüdiger Ott

ehemaliger fest angestellter Maschinist
auf den Seenotrettungskreuzern
VORMANN JANTZEN, THEO FISCHER
und ARKONA
Station Warnemünde
verstorben am 3. September 2024

Dieter Krause

freiwilliger Rettungsmann auf den Seeno-
trettungsbooten CREMPE und HENRICH
WUPPESAHL
Station Neustadt
verstorben am 16. November 2024

Hans-Hermann Wiethorn

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter
auf Spiekeroog
verstorben am 16. November 2024

Achim Bruns

freiwilliger Rettungsmann auf dem
Seenotrettungskreuzer H.-J. KRATSCHKE
und dem Seenotrettungsboot
PAUL NEISSE
Station Eiderdamm
verstorben am 26. Dezember 2024

Erhard Lösch

ehrenamtlicher Mitarbeiter
in Clausthal-Zellerfeld

Jürgen Wilck

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Hamburg



Ein großes Danke

Es gibt Menschen, die ihr Leben sehr bescheiden leben. Die Hamburgerin Luise Hildegard Nagel gehörte zu ihnen. Sie vermachte den Seenotrettern ihren gesamten Besitz, darunter eine Eigentumswohnung. Dafür ist die DGzRS ihr überaus dankbar.

Demenz bestimmte Luise Hildegard Nagels Alltag der letzten Lebensjahre. Erinnerungen verblassten, wurden ausgelöscht – unwider-ruflich. Von ihrem Leben erzählen konnte sie nicht mehr. In den 1930er-Jahren wuchs sie – damals hieß sie noch Mickeleit – in Ham-burg auf. Als junges Mädchen erlebte sie die NS-Zeit, als Jugendliche den Bombenhagel als Antwort auf den Angriffskrieg der Nazis. Wie sie durch diese schweren Jahre gekom-men ist, wissen wir nicht.

Bei Kriegsende war sie 18 Jahre alt. In der unsicheren Nachkriegszeit baute sie sich in den Trümmern Hamburgs ein erfolgreiches Leben auf. Mit ihr schritt bald Franz Friedrich Nagel durchs Leben. Wann sich die beiden kennenlernten, lässt sich nicht mehr rekon-

struieren. Sie heirateten am 12. August 1960, als sie bereits in ihren Dreißigern waren.

Unweit des heutigen Naturschutzge-bietes Hainesch/Iland in Bergstedt-Sasel kaufte das Ehepaar eine Eigentumswoh-nung. In dem idyllischen Kleinod mit Bäu-chen, Teichen und Wäldern am nordöst-lichen Rand der Großstadt hatten die beiden Wasser in ihrer unmittelbaren Umgebung. Auch die Alster floss lediglich einen kurzen Spaziergang entfernt. Und der Hamburger Hafen, das Tor zur Welt, mit seinen großen Pötten war rund 18 Kilometer nah.

Inwiefern dies alles Luise Hildegard Na-gel dazu bewogen hat, die Seenotretter als Alleinerbin einzusetzen, ist uns nicht be-kannt. Was wir jedoch zu sagen vermögen:



Ein Bild aus gemeinsamen Tagen: Luise Hildegard Nagel mit ihrem Ehemann Franz Friedrich

2012 kam sie auf die DGzRS zu und bat um unsere Erbschaftsbroschüre. Wenig später verfasste sie ihr Testament. Es hatte bis zu ihrem Tod Bestand. Auch als ihr Ehemann 2017 starb, änderte sie es nicht.

In den letzten Jahren wurde ihr Leben immer beschwerlicher. Die fortschreitende Demenz setzte ihr zunehmend zu. Nach-dem Luise Hildegard Nagel am 15. Dezem-ber 2023 ihre letzte große Reise antrat, in-

formierte das Amtsgericht die Seenotretter über die Testamentseröffnung. Bis dahin wussten wir nichts von dem sehr großzü-gigen Nachlass.

Als Alleinerbin kümmerte sich die DGzRS um alles gewissenhaft, diskret und mit jahr-zehntelanger Erfahrung. Wir organisierten die Bestattung, kündigten Zeitungsabonne-ments, verwerteten das Inventar, leerten Schließfächer. Hilfreich für uns: Die Verstor-bene hatte genau festgelegt, wie und wo sie beerdigt werden wollte, wie ihre Grabplatte aussehen und wer die Grabstelle pflegen soll. Dies zeigte uns, wie sehr sie sich recht-zeitig mit ihrem eigenen Tod auseinander-gesetzt hatte.

Auch wenn die Demenz einen Großteil des eigenen Gedächtnisses schon zu Leb-zeiten ausgelöscht hatte, bleibt eines für immer: die Erinnerung an eine Frau, die mit ihrem Erbe dazu beiträgt, dass unsere Besatzungen Menschen auf See helfen kön-nen. Dafür sind die Seenotretter Luise Hilde-gard Nagel sehr dankbar.

Sie haben Fragen zum Thema Testament? Sprechen Sie uns an! Sie erreichen Nicolaus Stadeler, Andrea Vogt oder Nicole Wassersleben unter der Telefonnummer 0421 53707-541. Oder schreiben Sie uns: an die DGzRS, Geschäftsführer Nicolaus Stadeler, Werderstraße 2, 28199 Bremen, oder per E-Mail an testament@seenotretter.de.



Andrea Vogt, Nicolaus Stadeler, Nicole Wassersleben



Hilfreiche Informationen finden Sie auf [seenotretter.de/testament](https://www.seenotretter.de/testament) und in unserer jüngst neu aufgelegten Broschüre „... mal ganz persönlich“, die wir Ihnen auf Wunsch gerne zusenden.



seenotretter.de/magazin

Im digitalen Magazin auf unserer Website lesen Sie Geschichten der Seenotretter von Menschen und Meer – mit vielen Bildern und Videos. Einfach den QR-Code einscannen oder [seenotretter.de/magazin](https://www.seenotretter.de/magazin) eingeben!



Einsatzberichte und weitere aktuelle Meldungen gibt es unter: [seenotretter.de/aktuelles](https://www.seenotretter.de/aktuelles)

Unser **E-Mail-Newsletter** erscheint etwa monatlich. Jetzt abonnieren unter: [seenotretter.de/newsletter](https://www.seenotretter.de/newsletter)

In den **sozialen Medien** veröffentlichen wir nahezu täglich Neuigkeiten. Bei Facebook stehen Einsatzberichte und andere Neuigkeiten im Vordergrund: [facebook.com/seenotretter](https://www.facebook.com/seenotretter) (mehr als 135.000 Fans). Bei Instagram zeigen wir vor allem außergewöhnliche Bilder und kurze Videos: [instagram.com/seenotretter](https://www.instagram.com/seenotretter) (mehr als 74.000 Fans). Auch bei LinkedIn, Threads u. a. sind die Seenotretter zu finden.

Filme gibt es unter [youtube.com/dieseenotretter](https://www.youtube.com/dieseenotretter) (mehr als 8,5 Millionen Aufrufe). Unser Kanal ist in Playlists eingeteilt, darunter Einsatzvideos, Dokumentationen und Reportagen, Rundgänge an Bord, Tauf-Filme, Sturmvideos, Seenotretter-Songs und historische Filme aus unserem Archiv.



Sammelschiffchen aufstellen

Ehrenamtlich engagieren

Geburts-, Jubiläums- und Kondolenzspenden

Meine Online-Spendenaktion

Name an Bord

Viele Möglichkeiten, ein Ziel: helfen!

Unternehmensspende

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, uns zu unterstützen. Wir beraten Sie gerne!

Testament und Stiftung

Telefon 0421 53 707 – 715
E-Mail spenden@seenotretter.de
[seenotretter.de/spenden-helfen](https://www.seenotretter.de/spenden-helfen)



Danke!

Was mehr kann jemand sagen, dem die Seenotretter gerade ein zweites Leben geschenkt haben? Ein solches Dankeschön kommt wirklich von Herzen.

Wir möchten dieses „Danke!“ gern weitergeben – an alle, die uns unterstützen.

Sie geben unseren Besatzungen mit Ihrer Spende die Sicherheit für eine glückliche Heimkehr!

Sie haben Fragen zum Thema Spenden?
Hier erreichen Sie uns:

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Werderstraße 2
28199 Bremen
Telefon 0421 53 707 - 715
Telefax 0421 53 707 - 709
E-Mail spenden@seenotretter.de



Ohne
Deine
Spende
geht's
nicht

Spendenkonto:
Sparkasse Bremen
IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16 | BIC: SBREDE22