



2 | 2023

LÄNGSSEITS



Bei der groß angelegten Übung SAREx BÜsum 2023 trainieren die Seenotretter mit Verletzendarstellern.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

als ich Anfang Mai die Einsatzmeldung über zwei niederländische Segler in akuter Lebensgefahr gelesen habe, war ich erleichtert, dass die Besatzung der HANS HACKMACK rechtzeitig vor Ort war und die beiden Schiffbrüchigen gerettet hat. Warum der Mann und die Frau vor Norderney in Seenot gerieten, lesen Sie auf Seite 9. Gerade mich als Segler bewegen solche Nachrichten besonders: Weiß ich doch aus eigener Erfahrung, wie selbst bei bestem Wetter etwas Unvorhergesehenes eine zuvor ruhige Lage in eine gefährliche Situation verwandeln kann.

Damit die Seenotretter auf jede erdenkliche Extremsituation bestens vorbereitet sind, widmet sich die DGzRS dem Training sowie der Aus- und Fortbildung ihrer Besatzungen seit jeher mit besonderer Aufmerksamkeit. Denn modernste Technik kann gute Seemannschaft nicht ersetzen. Im Gegenteil: Hohe fachliche Qualifikation erhöht die Leistungsfähigkeit der Technik, verbessert die Such- und Rettungsmöglichkeiten und hält die Risiken für unsere Rettungsleute so gering wie möglich.

Deshalb trainieren sie unter anderem bei regelmäßigen Großübungen wie jüngst der SAREx BÜsum, Schiffbrüchige zu suchen und zu retten, Verletzte zu versorgen und Havaristen zu schleppen. In einer Reportage berichten wir, wie die Seenotretter die praxisnahen Szenarien vor Ort erlebt haben (Seite 16). Beim Lesen wird einmal mehr deutlich: Die Rettung von Menschen aus Seenot gelingt nur im Team. Es ist die Zusammenarbeit, die zählt.



Um die Bedeutung des Miteinanders weiß auch Vormann Harm Olchers. Er ist seit mehr als 40 Jahren freiwilliger Rettungsman auf Baltrum. Für ihn sind die Seenotretter wie eine große Familie, deren Mitglieder aufeinander aufpassen. Auf seine Mannschaft ist er sehr stolz, ohne sie kann er als Vormann nichts ausrichten, erzählt er im Porträt (Seite 23).

Es ist dieser unbedingte Zusammenhalt im #TeamSeenotretter, der die DGzRS seit mehr als 158 Jahren trägt, mancherorts auch schon ein wenig länger. Unsere Station Bremerhaven beispielsweise wurde bereits 1863 gegründet, zwei Jahre vor der DGzRS selbst (Seite 14). Dort an der Wesermündung engagiert sich bereits seit 1986 Margrit Vürst als Ehrenamtliche für die Seenotretter (Seite 33). Für sie ist das tief empfundene Gemeinschaftsgefühl ein wesentlicher Grund für ihren nimmermüden Einsatz an Land, den sie mit ihren mehr als 90 Jahren fortsetzen möchte, solange es ihr möglich ist.

Ich habe großen Respekt vor allen Menschen, die sich auf unterschiedliche Art und Weise für das #TeamSeenotretter starkmachen. Darum danke ich ganz herzlich allen Aktiven und Förderern für ihren unermüdbaren Einsatz – auch im Namen meiner Vorstandskollegen Ingo Kramer und Lars Carstensen!

M. Claussen

Matthias Claussen
stellvertretender Vorsitzender



RETTUNGSDIENST

6

Neues Seenotrettungsboot für Neuharlingersiel heißt COURAGE



UNSERE SEENOTRETTER 23

Harm Olchers: „Die Seenotretter sind wie eine große Familie!“



KLÖNSCHNACK 28

Mit den Seenotrettern Knoten lernen

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutsche Gesellschaft
zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Werderstraße 2
28199 Bremen

Telefon: 0421 53 707 - 610
E-Mail: info@seenotretter.de
Website: seenotretter.de

Redaktion / Text:
Ralf Baur, Antke Reemts, Nils Sander, Christian
Stipeldey, Patrick Testa-Kreitz und Ines Vogel

Korrektorat: Titelfoto:
Kerstin Radtke Steven Keller

Gestaltung:
Monika Grimme

Herstellung:
teamdruck GmbH, Stuhr

Spendenkonto bei der Sparkasse Bremen:
IBAN DE36 2905 0101 0001 0720 16, BIC SBREDE22



- **RETTUNGSDIENST**
- 9 **In Lebensgefahr vor Norderney**
Zwei schiffbrüchige niederländische Segler gerettet
- 10 **Vormannswechsel in Wustrow**
Conrad Buchholz übernimmt Ehrenamt von Christian Levien
- 13 **Forschungsgerät auf unfreiwilliger Reise**
Seenotretter bergen wertvolle Instrumente
- 14 **160 Jahre Station Bremerhaven**
Aktionen am Liegeplatz der HERMANN RUDOLF MEYER

- **TITELTHEMA**
- 16 **Übung macht den Seenotretter**
Groß angelegtes Training vor Büsum
- **KLÖNSCHNACK**
- 31 **Als Seenotretter zum Fasching**
Zehnjähriger aus Wentorf verkleidet sich als Rettungsmann
- 32 **Mit Opas Vorlesestunde fing alles an**
Grundschüler zeichnet am liebsten Seenotrettungskreuzer

- **UNSERE EHRENAMTLICHEN**
- 33 **Seit fast 40 Jahren dabei**
Margrit Vürst engagiert sich ehrenamtlich in Bremerhaven
- **JEDER EURO ZÄHLT**
- 37 **Sport, Songs und Seenotretter**
Maximilian Dobrunz spendet Provisionen
- 38 **Blauwassersegler sammeln**
Seglerpaar hält Vortrag zugunsten der Seenotretter
- 39 **Sprechen, spenden, staunen**
Ehepaar überrascht mit großem Förderbeitrag
- 40 **„mare“-Fan spendet**
Verlag verzichtet zugunsten der DGzRS auf Geld
- 40 **Spenden als Familientradition**
Geburtstagswunsch: Geld für die Seenotretter

Aus SRB 84 wird die COURAGE

Im Zuge der turnusgemäßen Modernisierung der Rettungsflotte ist die COURAGE auf der Rostocker Werft Tamsen Maritim entstanden. Sie ist wie alle Einheiten der Seenotretter als Selbsttaucher konstruiert und vollständig aus Aluminium im bewährten Netzspannungssystem gebaut. Unser Bild zeigt sie kurz nach ihrer Taufe vor der Zentrale in Bremen.

Ein neues Seenotrettungsboot für eine der traditionsreichsten Stationen der DGzRS hat Anfang Mai den Namen COURAGE erhalten. Die Taufe des hochmodernen 10,1-Meter-Neubaus mit der internen Bezeichnung SRB 84 für die Seenotretter in Neuuharlingersiel erfolgte auf dem Gelände der DGzRS-Zentrale in Bremen.

Der Neubau für den ostfriesischen Fischerei- und Fährhafen wurde – wie die gesamte Arbeit der DGzRS – ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert. Ermöglicht wurde er durch Freunde der DGzRS aus Niedersachsen: Die von ihnen gewünschte Namengebung ist eine Hommage an die freiwilligen Seenotretter, die couragiert und selbstlos seit mehr als 150 Jahren im Einsatz sind, um auf See in Not geratene Menschen zu retten.

Die COURAGE ist ein 10,1 Meter langes und 380 PS starkes Seenotrettungsboot der jüngsten Generation. „Sie ist ausgesprochen seetüchtig und hat ganz hervorragende Fahreigenschaften. Wir sind sehr zufrieden mit unserem neuen Boot“, beschreibt der freiwillige Vormann Heinz Steffens seine ersten Erfahrungen. „Damit können wir Schiffbrüchige, Erkrankte und Verletzte jetzt noch besser transportieren und an Bord medizinisch versorgen“, betont Steffens. Der Neubau ist etwas größer und schneller als sein Vorgänger, außerdem deutlich leiser. Erstmals bei dieser Schiffsgröße gibt es ein Bugstrahlruder zum besseren Manövrieren auf engem Raum.

Auf der Station Neuuharlingersiel hat die COURAGE Ende März ihren Vorgänger ersetzt, die im Jahr 2000 in Dienst gestellte NEUHARLINGERSIEL. Dieses 9,5 Meter lange Seenotrettungsboot bleibt weiterhin im Dienst: Es ist nun auf der östlichsten DGzRS-Station in Ueckermünde am weitläufigen Stettiner Haff im Einsatz.

ECKDATEN DER COURAGE

- Länge über Alles: 10,1 Meter
- Breite über Alles: 3,61 Meter
- Tiefgang: 0,96 Meter
- Verdrängung: 8 Tonnen
- Geschwindigkeit: 20 Knoten (ca. 37 km/h)
- Besatzung: Freiwillige
- Antrieb: ein Propeller, 380 PS

DGzRS-Vorsitzer Ingo Kramer (2. v. l.) beim Schnack mit einigen der freiwilligen Seenotretter aus Neuuharlingersiel



Ohne Girlande keine Taufe: Freiwillige Seenotretter tragen den extra gebundenen Tannenschmuck zum Liegeplatz des Täuflings im Oberländer Hafen.



Aus SRB 84 ist die COURAGE geworden: Das neueste Seenotrettungsboot der DGzRS erhielt am 5. Mai seinen endgültigen Namen.



Freuen sich über ihr neues Seenotrettungsboot: die freiwilligen Seenotretter der Station Neuharlingersiel um Vormann Heinz Steffens (4. v. l.)

⊕ Neuharlingersiel

Station mit langer Geschichte

Neuharlingersiel zählt zu den ältesten Stationen der Seenotretter. Bereits 1869, vier Jahre nach Gründung der DGzRS, war dort das erste Ruderrettungsboot stationiert. Heute engagieren sich in dem kleinen Sielort rund 20 Freiwillige ehrenamtlich für das Rettungswerk. Aus dem Fischereihafen an der ostfriesischen Küste sind die Seenotretter nicht mehr wegzudenken, auch weil im Rettungsschuppen die Geschichte der DGzRS lebendig wird. Nur wenige Schritte davon entfernt hat im Fischereihafen das moderne Seenotrettungsboot COURAGE seinen Liegeplatz.

Das Revier der Neuharlingersielener Seenotretter ist das Wattenmeer bis zu den Inseln Langeoog, Spiekeroog und Wangeroog. In dem kleinen Sielhafen sind außer ihnen zahlreiche Fischkutter zu Hause.

Traditionen werden in Neuharlingersiel gelebt, doch der Hafen ist kein Museum, sondern lebendiger Mittelpunkt des Ortes. Einsätze für die Küstenfischerei gehören zum Alltag der freiwilligen Seenotretter um Vormann Heinz Steffens. Inselfähr- und -ausflugsverkehr und ein wenig Sportschiffahrt sind ebenfalls Teil des Reviers.

Die im Rettungsschuppen untergebrachte Ausstellung besteht in diesem Jahr seit 50 Jahren. Zur Schau gehört das historische Motorrettungsboot ULRICH STEFFENS, das bis 1972 im Dienst war. Ehrenamtliche Mitarbeiter der DGzRS öffnen regelmäßig die Türen und ermöglichen so einen Einblick in die bewegte und bewegende Geschichte der Seenotretter insbesondere in Ostfriesland.

seenotretter.de/neuhaslingersiel

Seenotretter von Norderney retten zwei Segler aus Lebensgefahr

„Bei nordwestlichen Winden und ablaufendem Wasser wird jedes Seegatt zum ‚Hinterhof des Henkers‘ – vier bis fünf Windstärken reichen dafür aus.“ So steht es im „Buch der Vorleute“, das Seenotretter vor zwei Jahrzehnten verfassten, und so hieß auch unsere Sammlung von Einsätzen in diesem Revier im Jahrbuch 2022. Nun wäre das Seegatt zwischen Juist und Norderney beinahe erneut zwei Menschen zum Verhängnis geworden, bei Windstärke drei bis vier und auflaufendem Wasser. In letzter Sekunde retteten die Seenotretter der Station Norderney eine Niederländerin und ihren Mann aus dem Wasser. Anfang Mai kenterte ihr Segelboot nach Grundberührung in der Brandung zwischen den ostfriesischen Inseln.

Die Seenotretter der Station Norderney hatten kurz nach 18 Uhr auf dem international einheitlichen UKW-Not- und -Anrufkanal 16 einen Mayday-Ruf empfangen. Die HANS HACKMACK, derzeit in Vertretung für die EUGEN auf Norderney stationiert, befand sich zu diesem Zeitpunkt für eine Versorgungsfahrt in Norddeich und legte sofort ab.

BREMEN RESCUE RADIO nahm Kontakt mit den Schiffbrüchigen auf. Mit ihrem Segelboot waren der Mann und die Frau aus den Niederlanden südlich vom Schluchter-Fahrwasser, wo zu diesem Zeitpunkt eine Tonne fehlte, auf Grund gekommen. Ihr Boot wurde in kürzester Zeit auf die Seite geschlagen und von der Brandung überspült.

Ein Fischkutter sowie zwei Frisia-Fähren in der Nähe boten sofort Hilfe an. Die Fahrzeuge hatten jedoch aufgrund ihres Tiefganges keine Möglichkeit, zum gestrandeten Schiff zu gelangen und den Schiffbrüchigen zu Hilfe zu kommen.

Das Paar ließ seine Rettungsinsel zu Wasser, die sich im Seegang jedoch losriss und abtrieb. Inzwischen hatte der Seenotrettungskreuzer den Havaristen im Seegatt entdeckt. Von der Rettungsleitstelle See wurden die beiden Niederländer an Bord aufgefordert, so lange wie möglich auf ihrem gestrandeten Schiff zu bleiben.

Von der HANS HACKMACK aus beobachteten die Seenotretter, wie die Schiffbrüchigen wenige Minuten vor ihrem Eintreffen ins Wasser gingen. Trotz der starken Strömung konnten sich die beiden in der Nähe des Wracks im Wasser halten, bis das Tochterboot EMMI des Seenotrettungskreuzers bei ihnen eintraf. Dabei musste es in der Brandung auf der Sandbank schwere Grundberührungen aushalten. Den Seenotrettern gelang es, die Schiffbrüchigen durch die Bergungspforte ins Tochterboot zu ziehen.

An Bord der HANS HACKMACK versorgten die Seenotretter die beiden Geretteten mit trockener Kleidung und warmen Getränken. Da die Segler unter Schock standen, alarmierten die Seenotretter sicherheits halber den Rettungsdienst an Land. Im Hafen von Norderney wartete deshalb später ein Rettungswagen auf die Niederländer.

Mit steigendem Wasser trieb derweil das Wrack wieder auf. BREMEN RESCUE RADIO sendete über Nacht Sicherheitsmeldungen aus, um vor dem treibenden Schifffahrts hindernis zu warnen.

Weitere Einsatzberichte finden Sie auf unserer Website:

seenotretter.de/einsatz



Ein Seenotretter reicht einem der schiffbrüchigen Segler vor Norderney die rettende Hand.

Segeln, Seefahrt, Seenotretter: Vormannswechsel in Wustrow

Die Freiwilligen-Station Wustrow hat einen neuen Vormann: Conrad Buchholz (32) hat das anspruchsvolle Ehrenamt im März von Christian Levien (43) übernommen. Dieser wollte nach vier Jahren wieder mehr Zeit für seine Familie und Hobbys haben. Als freiwilliger Seenotretter bleibt er aber Teil der Besatzung des Seenotrettungsbootes BARSCH. Ein Porträt über ihn ist in der Längsseits-Ausgabe 4/2019 zu lesen.

Es einen Spaziergang zu nennen, ist fast schon übertrieben: Etwa drei Minuten benötigt Conrad Buchholz, um von seinem Wohnzimmer zum Wustrower Rettungsschuppen an der Strandstraße zu gelangen – es sei denn, er befindet sich gerade auf See. Und dort ist der 32-Jährige regelmäßig: Als Erster Offizier bei einer Kreuzfahrtreederei legt der Nautiker den Kurs von Ozeanriesen auf den Weltmeeren fest. An Bord ist er vor allem verantwortlich für die Sicherheit der Besatzung und Passagiere: „Das macht mir sehr großen Spaß!“ Er kümmert sich darüber hinaus um die Rettungsboote und -inseln, konzipiert Übungen und ist für die bord-eigene Feuerwehr zuständig. Alles Themen, mit denen er sich zum Teil ebenfalls als freiwilliger Vormann der traditionsreichen Rettungsstation der DGzRS beschäftigt.

„Ich habe mich schon immer für Wasser, Boote und Segeln begeistert – es ist meine Leidenschaft.“

Conrad Buchholz

Conrad Buchholz lebt seit 2009 in Wustrow. In dem Jahr ist der gebürtige Potsdamer von der Havel an die Ostsee und den Saaler Bodden in die Nähe seines Studienortes Warnemünde gezogen. Er wählt Wustrow, weil der kleine Fischerort für ihn ein Stück Heimat ist: Er kennt ihn, seit er denken kann. Als Kind und Jugendlicher verbringt er an den Wochenenden und in den Ferien so viel Zeit auf dem Fischland, dass er sagt: „Ich bin dort praktisch aufgewachsen!“

Mehr Stunden dürfte Conrad Buchholz sich dennoch in seiner Geburtsstadt auf-

gehalten haben. Inmitten der weitläufigen Seen und der verbindenden Havel ist auch dort das Wasser nie weit. Es wird früh sein Element: „Ich habe mich schon immer für Wasser, Boote und Segeln begeistert – es ist meine Leidenschaft.“ Als Sechs-, Sieben-jähriger lernt er auf einer kleinen Opti-Jolle das Abfallen, Anluven und Fieren. Er wird älter, die Boote größer: Auf Regatten wetteifert er sich mit anderen. Er liebt das Zusammenspiel der Kräfte, die Herausforderung und die hohe Konzentration, die es an Bord braucht – egal ob auf einem Kreuzfahrtschiff, Seenotrettungsboot oder Zeesboot. Mit Letzterem ist er heute noch in seiner Freizeit auf der Ostsee unterwegs, um sich mit Wind, Wellen und Seegang zu messen.

Es ist immer Teamarbeit

Die Havel, ihre Seen und die Ostsee werden für Conrad Buchholz irgendwann zu eng. Er will raus, die Welt über den Seeweg entdecken – so wie er es in alten Filmen gesehen hat. Deshalb beginnt er 2009 mit dem Nautik-Studium, heuert bald bei einer Kreuzfahrtreederei in Rostock an – die See wird seine Braut, auch wenn sie nicht immer die einfachste ist. 2018 stößt er zu den freiwilligen Seenotrettern in Wustrow. Seitdem ist er mit viel Freude dabei. Er kann seine berufliche Expertise als Sicherheitsoffizier in sein Ehrenamt einbringen und daraus andererseits einiges für seine Arbeit an Bord der Kreuzfahrtschiffe übernehmen – das wird in seiner neuen Funktion als Vormann so bleiben.

„Gemeinsam mit der Mannschaft möchte ich als Stationsleiter weitere Menschen für die ehrenamtliche Arbeit gewinnen, bei örtlichen Veranstaltungen präsent sein und ganz wichtig: Wir wollen uns mit der neuen Rettungseinheit intensiv auseinandersetzen und trainieren, damit im Einsatzfall weiter-



Noch in diesem Jahr soll ein speziell für das Revier der Wustrower Station entwickeltes 8,40 Meter langes neues Seenotrettungsboot die BARSCH ersetzen.

hin alles reibungslos funktioniert“, sagt Conrad Buchholz. Noch in diesem Jahr soll ein speziell für das Revier aus seeseitiger Ostsee und rückwärtigem Bodden entwickeltes 8,40 Meter langes neues Seenotrettungsboot die BARSCH ersetzen. Es wird ebenso wie sein Vorgänger auf einem – ebenfalls neu konstruierten – Spezialtrailer zum Einsatzort gefahren.

Viel Arbeit also, die neben dem Stationsalltag auf Conrad Buchholz wartet, und die er teilweise aber auch von Bord der Kreuzfahrtriesen erledigen kann. Wie immer bei

den Seenotrettern gilt: Es geht nur im Team. Wenn er also wieder einmal verschiedene Häfen im Mittelmeer, in der Karibik oder im Nahen Osten anläuft und für mehrere Wochen unterwegs ist, kümmert sich die Mannschaft und allen voran sein Stellvertreter André Schuldt (34) um die Belange der Station. „Wir sprechen uns regelmäßig ab, das klappt reibungslos“, sagt Conrad Buchholz. Zudem ist der Austausch mit der gesamten Mannschaft dank moderner Kommunikationsmittel von überall aus möglich. Und viele Tage im Jahr wird er in wenigen Minuten am Stationsgebäude sein können.

Polnisch-deutscher Austausch

Eine Delegation des polnischen Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCC) Gdynia hat Anfang April 2023 die deutsche Rettungsleitstelle See (MRCC Bremen) und einige Stationen der DGzRS besucht. „Für uns war es eine Möglichkeit, uns fachlich über Leitstellensysteme sowie Ausrüstung auszutauschen. Und wir konnten unsere Freunde aus Deutschland treffen“, sagt Jerzy Kiszczak (3. v. r.). Er ist Leiter der Einsatzabteilung des polnischen maritimen Such- und Rettungsdienstes Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR). Empfangen wurde die Delegation von Marten Feddersen (r.), Leiter der Rettungsleitstelle See, und Fachberater Dirk Hinners-Stommel (l.).



Neuer Vormann der Freiwilligen-Station Wustrow: Conrad Buchholz

GRÖSSTER DEUTSCHER SEENOTRETTUNGSKREUZER IN HAMBURG



1

Die Seenotretter haben sich mit einem umfangreichen Programm auf und am Wasser Anfang Mai beim 834. Hamburger Hafengeburtstag präsentiert. Zum wiederholten Mal war die HERMANN MARWEDE bei der Veranstaltung an den Landungsbrücken dabei. Und das aus besonderem Anlass: Vor 20 Jahren stellte die DGzRS ihren größten, besonders leistungsfähigen Seenotrettungskreuzer auf der Station Deutsche Bucht/Helgoland in Dienst.

1
Schöner kann ein Liegeplatz im Hamburger Hafen kaum sein: Die imposante Elbphilharmonie erhebt sich hinter der HERMANN MARWEDE.

2, 3
Eindrucksvolle Vorführung auf der Elbe: Die Seenotretter zeigen unter anderem gemeinsam mit den Marinefliegern, wie Rettung aus dem Wasser funktioniert. (Fotos: Alexander Krüger [2], Niklas Luka Krause [3])

4
Nach ereignisreichen Tagen fährt die über die Toppen geflaggte HERMANN MARWEDE wieder elbabwärts Richtung Deutsche Bucht. (Foto: Knut Hauschildt)



2



3



4



Aufmerksame Seenotretter: Ralf Sarközy und Kai Schöps präsentieren das Fundstück am Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers ANNELIESE KRAMER.

Forschungsgerät auf unfreiwilliger Reise



Arg mitgenommen: Dem französischen Forschungsgerät ist die mehr als 540 Seemeilen lange Seereise anzusehen.

Auf der Außenelbe macht die Besatzung des Seenotrettungskreuzers ANNELIESE KRAMER Anfang Februar einen ungewöhnlichen Fund: Sie nimmt eine dort schwimmende Art Boje mit wissenschaftlichen Instrumenten an Bord. Schnell stellt sich heraus: Das Gerät hat sich bereits Monate zuvor vor der Küste der Bretagne gelöst und trieb bis nach Cuxhaven. Mit der Bergung haben die Seenotretter wichtige Daten für ein Forschungsprojekt gesichert.

Menschen aus Seenot retten oder havarierte Schiffe aus Gefahrensituationen befreien – das gehört zum Alltag der Seenotretter, auch auf der DGzRS-Station Cuxhaven. Mitunter nimmt die Besatzung des Seenotrettungskreuzers ANNELIESE KRAMER auch treibende Objekte an Bord, damit diese nicht zur Gefahr für die Schifffahrt werden. So ist es auch am 4. Februar: Bei einer Kontrollfahrt auf der Außenelbe entdeckt die Crew um Vormann Hanno Renner einen Gegenstand im Wasser. „Wir nahmen an, dass es eine beschädigte Fahrwassertonne wäre“, berichtet Hanno Renner.

Mit dem Tochterboot MATHIAS bergen die Seenotretter das vermeintliche Seezeichen. Schnell ist klar: Es handelt sich um etwas anderes. Auf dem gelben Gerät mit rotem Auftriebskörper sind eine französische Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse vermerkt – Vormann Renner nimmt also Kontakt auf.

Rund 1.100 Kilometer Luftlinie weiter südwestlich löst die Nachricht der Seenotretter Begeisterung aus. Der Fund vor Cuxhaven ist ein Forschungsgerät der Ingenieurs-

hochschule ENSTA Bretagne (École nationale supérieure de techniques avancées) im bretonischen Brest. Mit mehreren baugleichen Sonden wie der gefundenen erforschen Flore Samaran, Maëlle Torterotot und ihr Team die Geräusche von Meeressäugern im maritimen Nationalpark Iroise an der Westküste Frankreichs. „Das Gerät war eigentlich fest vor der Küste montiert“, erklärt Torterotot, „doch als Ende 2022 die Akkus gewechselt werden sollten, mussten wir feststellen, dass die Meeresströmung es losgerissen hatte.“

Die bereits verloren gewählten Messdaten der Forschungsboje sind für das Projekt CETIROISE bestimmt, welches Aufschluss über die Verbreitung und Lebensweise bestimmter Wal- und Delfinarten geben soll. Maëlle Torterotot: „Wir waren unheimlich aufgeregt, als wir erfuhren, dass die DGzRS unser Gerät gefunden hatte. Wir hätten nie gedacht, dass es so eine weite Reise hinter sich bringt.“

Welchen Weg das Forschungsgerät von der Bretagne nach Cuxhaven zurückgelegt hat, kann in der von der DGzRS betriebenen

deutschen Rettungsleitstelle See, dem Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen, berechnet werden. Anhand eines speziellen Computerprogramms zur Suchgebietsplanung im Falle über Bord gegangener Schiffbrüchiger lassen sich die Drift- und Strömungsverhältnisse der Nordsee zurückverfolgen. Das Ergebnis: Die bretonische Boje kam definitiv durch den Ärmelkanal zur Kugelbake.

Auf dem Postweg gelangt das Gerät nun zurück an seinen Ursprungsort. Die Freude bei Maëlle Torterotots Team ist groß: Die verbaute Speicherkarte lässt sich tatsächlich noch auslesen. „Wir senden den Seenotrettern ein riesengroßes Dankeschön“, sagt Torterotot. „Sie hätten das Gerät einfach im Wasser lassen können, aber haben sich entschieden, es zu bergen. Das sichert uns wichtige Daten für unser Projekt.“

Und eine weitere spannende Info verraten die gesicherten Daten: Die Forschungsboje ist am 9. Dezember 2022 auf ihre weite Reise gegangen – fast exakt zwei Monate, bevor die Crew der ANNELIESE KRAMER sie wieder aus der Nordsee gefischt hat.

STATION BREMERHAVEN

160 JAHRE



Fotos: Jörg Sarbach

Fest angestellte und freiwillige Seenotretter der Stationen Bremerhaven und Fedderwardsiel gemeinsam mit Ehrenamtlichen an Land sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DGzRS-Informationszentrums Niedersachsen auf dem Vorschiff der HERMANN RUDOLF MEYER

Vormann Andreas Brensing und Taufpatin Ulrike Bergmann auf dem Vorschiff der HERMANN RUDOLF MEYER: Sie hatte dem Seenotrettungskreuzer in Bremen-Vegesack am 11. Oktober 1996 seinen Namen gegeben.



Von der Nachbarstation Fedderwardsiel gibt es ein Geschenk für die Bordküche.

Bereits 1863 wurde der Bremische Verein zur Rettung Schiffbrüchiger als regionaler Vorläufer der DGzRS gegründet. Er richtete die Stationen Bremerhaven und Wangerooge ein. Seinen 160. Geburtstag begingen die Seenotretter nun auf den Tag genau am 16. April mit einem Open Ship sowie Aktionen am Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers HERMANN RUDOLF MEYER in Bremerhaven. Anfang Juni, und damit nach Redaktionsschluss, hat die Station Wangerooge ebenfalls ihren runden Geburtstag gefeiert. In der nächsten Ausgabe werden wir darüber berichten.

Foto: Jörg Sarbach



Ein Traum wird wahr: Ole Fuss (l.) und sein Freund Jonte Jans dürfen einmal dort sitzen, von wo aus normalerweise der Vormann den Seenotrettungskreuzer steuert. Seenotretter Alexander Rosenfeld erläutert den beiden Achtjährigen die verschiedenen Geräte auf der Brücke der HERMANN RUDOLF MEYER.

Foto: Jörg Sarbach



Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz (2. v. r.) signiert im Beisein des DGzRS-Vorsitzers Ingo Kramer (r.) sowie den Internet-Witzeerzählern Joschka Traue (l.) und Nico Flathmann das Geburtstagssegeltuch.



Auch Seenotretter-Botschafterin und NDR-Moderatorin Bettina Tietjen verwirgt sich auf dem Segeltuch.



Justin Lamar Stovall (v. l.), Robert Oehle und Daniel Alexander Norl vom Basketball-Zweitligisten Eisbären Bremerhaven haben wie das gesamte Team auf einem Segeltuch zum 160-jährigen Bestehen der Station Bremerhaven unterschrieben.

Foto: Jörg Sarbach



Aus Hannover sind Gesine und Roland Eggert angereist, um beim 160. Geburtstag auf der Station Bremerhaven dabei zu sein. Und selbstverständlich beladen sie das kleine und große Sammelschiffchen mit Münzen und Scheinen.

Übung macht den Seenotretter



Rund 100 Menschen haben Mitte Mai bei der groß angelegten Such- und Rettungsübung SAREx Büsum für den Einsatzfall trainiert. Bei dieser Search and Rescue Exercise vor der Küste Dithmarschens absolvierten die Seenotretter mit Partnern auf und über See verschiedene Szenarien. Vier von ihnen erlebten die von der DGzRS organisierte Übung auf dem Trainingsboot MERV1 mit.

Das Funkgerät knistert. Schlagartig ist es still an Bord der MERV1, die in der Meldorfer Bucht vor Büsum kreuzt. Benjamin Jahn, Jannick Budahn und Dennis Angenendt sind zum ersten Mal gemeinsam im Einsatz – eine bunt zusammengewürfelte Besatzung, die sich erst finden muss. Während Erstgenannter fest angestellter Seenotretter auf Helgoland ist, sind die beiden anderen Freiwillige – Jannick Budahn in Travemünde, Dennis Angenendt auf Fehmarn.

Die drei wissen im Moment nicht, welches Übungsszenario sie erwartet. Jannick Budahn greift zu den Funkkopfhörern und schnappt sich Stift und Block. Alle warten gespannt auf den Funkspruch, der dann auch über die Lautsprecher zu hören ist. Er ist gespickt mit vielen Übungscodewörtern, um Verwechslungen mit echten Notrufen zu vermeiden: „Junk, Junk, Junk, an alle Funkstellen, an alle Funkstellen, an alle Funkstellen, hier ist Exercise Rescue, Exercise Rescue,

Exercise Rescue. Meldung: Vier überfällige Stand-up-Paddler, gemeldet im Bereich zwischen Büsum und Dieksand. Vier Souls tragen Rettungswesten und sind dunkel gekleidet. Schiffe werden gebeten, scharf Ausschau zu halten, und Funkstellen werden gebeten, an Exercise Rescue zu berichten.“

Benjamin Jahn schaut sich an seinem Kartenplotter an, wo sich das Suchgebiet befindet. Für ihn und Dennis Angenendt

Sieben Einheiten der Seenotretter, außerdem drei Rettungshubschrauber, ein Wasserschutzpolizeiboot, Beobachter, Trainer, Verletztendarsteller und Havaristen: An der Großübung SAREx 2023 in Büsum waren rund 100 Menschen beteiligt.

ist es die erste SAREx. Sind sie aufgeregt? „Eher erwartungsvoll, würde ich sagen“, sagt Jahn. „Denn wir können das, was wir heute machen. Die Lage bei einer solchen Übung ist eben nur verschärft.“ Dennis Angenendt peilt die ungefähre Richtung, in der die Vermissten sich befinden können. Er nimmt sich ein Fernglas und geht in die Pflicht – von dort hält er Ausschau. Es ist diesig, die Sicht eingeschränkt. Noch hat die Besatzung des zehn Meter langen Trainingsbootes keinen konkreten Einsatzauftrag. Neben der MERV1 beteiligen sich die Seenotrettungsboote SECRETARIUS/Station Langeoog und HORST HEINER KNETEN/Station Hörnum sowie der

Seenotrettungskreuzer HAMBURG/Station Borkum an dem Szenario.

Die Übungsleitstelle bestimmt die HAMBURG zum On Scene Co-ordinator (OSC, Einsatzleiter vor Ort), die Besatzung des Seenotrettungskreuzers nimmt die MERV1 in den Einsatz auf und bestimmt das Suchgebiet für deren Crew. Sie soll in einem der vielen Priele der Meldorfer Bucht nach den vermissten Stehpaddlern suchen. Jannick Budahn ermittelt den Kurs, Benjamin Jahn steuert das Trainingsboot in die entsprechende Richtung, Dennis Angenendt hält weiterhin Ausschau.

Im Funk herrscht nun reger Verkehr. Teilweise überlagern sich Nachrichten. „So ein großes Aufkommen kann schon stressig werden. Jetzt ist Funkdisziplin besonders wichtig“, erläutert Jannick Budahn. „Meine Aufgabe ist es, die für uns relevanten Informationen herauszufiltern. Und ich muss mir genau überlegen, was ich sagen will, damit es möglichst wenig Rückfragen gibt. So bleibt der Kanal frei für die anderen, die möglicherweise ebenfalls wichtige Mitteilungen haben.“

Als die drei Seenotretter im Suchgebiet eintreffen, pickt sich Dennis Angenendt mit

seiner Sicherungsleine ein und klettert aufs Vorschiff, um besser sehen zu können. Das diffuse Licht lässt alle Farben verblassen. Der Himmel: hellgrau. Die Wattflächen: dunkelgrau. Und die Nordsee: irgendwas dazwischen. „Ich suche nach allem, was sich davon abhebt“, sagt er.

Den Blick in die Ferne gerichtet, bekommt er auf dem Vorschiff die Gespräche und Funksprüche im Fahrstand nicht mit. Dort richten sich derweil alle Augen auf die Tiefenanzeige des Echolots. Mit etwa 60 Zentimetern pro Stunde sinkt bei ablaufendem Wasser der Pegel in der Meldorfer Bucht.



Der Besatzung der MERV ist das Revier in der Meldorfer Bucht noch unbekannt. Erschwerte Bedingungen also, um bei Niedrigwasser durch die flachen Priele zu navigieren.

Am Rande des Priels hat das Trainingsboot tatsächlich nicht viel mehr als die sprichwörtliche Handbreit unter dem Kiel.

Obwohl Dennis Angenendt fest und sicher hinter der Reling sitzt, erschrickt er, als Bootsführer Benjamin Jahn plötzlich aufstoppen muss. Kurzerhand beschließen die drei, ihn mit einem Handfunkgerät auszurüsten. Jetzt läuft die Kommunikation besser. Er sucht weiter. Plötzlich ruft er: „Da!“ Er hat etwas im Wasser entdeckt. Benjamin Jahn hält darauf zu. Als die Seenotretter näherkommen, erkennen sie ein Board, das am Rand des Priels fest sitzt. Doch nirgendwo sehen sie den zugehörigen Paddler. Es dauert etwas, bis der Funkkanal frei ist, dann gibt Jannick Budahn die Meldung an den OSC durch. An das Board kommt die Besatzung trotz des geringen Tiefgangs der MERV nicht mehr heran, zu weit ist das Wasser bereits abgelauten.

Sie setzen sie Suche fort. Als die MERV die gegenüberliegende Prielseite anläuft, meldet Dennis Angenendt: „Sichtung links neben der Gefahrentonne!“, und weist

mit seinem Arm leicht nach Steuerbord. Benjamin Jahn korrigiert sofort den Kurs. Das Problem ist der Wasserstand. Das Trainingsboot setzt kurz auf. Benjamin Jahn bekommt es jedoch schnell wieder frei. Dann wird deutlich: eine der vermissten Personen ist im Wasser – in diesem Fall eine Übungspuppe.

Die heiße Phase

Benjamin Jahn fährt behutsam darauf zu. Stets den Dummy im Blick und darauf bedacht, nicht erneut auf eine Untiefe zu laufen. „Das ist schon die heiße Phase“, sagt er. „Als Bootsführer muss ich in der Situation darauf achten, dass sowohl die Sicherheit von Menschen im Wasser als auch die meiner Leute gewährleistet ist. Ich muss nahe genug rankommen, damit wir die Person zu fassen kriegen und trotzdem so weit Abstand halten, dass sie nicht mit dem Boot kollidiert.“

„Klar machen!“, ruft Benjamin Jahn seinen Kollegen in der Pflicht zu. Die beiden picken sich mit ihren Sicherungsleinen ein und bereiten alles für die Rettung vor. „Bergungspforte auf!“ erwidert Dennis Angenendt. Dann geht alles ganz schnell. Ein behetzter Griff und der 80-Kilogramm-Dummy ist im Wasser gesichert. Da die Bergung aus dem Priel schonend erfolgen soll, heben die beiden die Übungspuppe mit der Schaufeltrage in die Waagerechte, bevor sie sie an Bord ziehen. Damit beugen sie im Ernstfall einem Kreislaufkollaps vor. Dieser kann eintreten, wenn bei einer Rettung in senkrechter Lage das Blut eines unterkühlten Patienten plötzlich in die Beine sackt und die Organe im Oberkörper dadurch nicht mehr ausreichend versorgt werden. Stirbt ein Patient auf diese Weise, sprechen Fachleute vom sogenannten Bergungstod.

„Person ist an Bord!“, bestätigt Dennis Angenendt, bevor er die Bergungspforte wieder schließt. Die Puppe – „Charlotte“, 22 Jahre alt, leicht unterkühlt“, so steht es auf einem an ihr befestigten, laminierten Zettel – wird von den Seenotrettern unter Deck gebracht, medizinisch erstversorgt und zugedeckt. Die Besatzung beschließt, die Suche fortzusetzen. Denn eine Person wird noch vermisst. Die Besatzung muss sich neu organisieren, weil ein Seenotretter nun ständig bei „Charlotte“ bleiben muss, um sie zu betreuen. Einer muss weiterhin Ausschau halten. Deshalb muss der Bootsführer jetzt zusätzlich die Kommunikation mit den anderen Einheiten übernehmen.

Die drei sind aber mittlerweile eingespielt und meistern die neue Situation rou-

tiert. Bald kommt über Funk erneut eine Durchsage an alle Einheiten: Die letzte vermisste Person ist auf anderem Wege wieder aufgetaucht. Das bedeutet: Übungsende.

Nachdem die MERV wieder in Büsum festgemacht hat, folgt für die drei Seenotretter die Nachbesprechung. Denn mit an Bord war die ganze Zeit ein Beobachter: Arne Schnabel, freiwilliger Seenotretter auf der Station Wilhelmshaven und Trainer im Simulatorzentrum der DGzRS. Er hat jedes Kommando, jeden Funkspruch und jeden Handgriff aufmerksam verfolgt und sagt jetzt: „Gut gemacht! Ihr habt alles Wesentliche gut abgearbeitet, das Stehpaddelbrett und die Person im Wasser gefunden, geborgen und medizinisch versorgt“, lobt er. Er gibt Hinweise für verbesserte Abläufe, aber immer auf Augenhöhe, das ist ihm wichtig: „Ich kann nicht alles besser als Ihr. Doch ich habe heute eine andere Rolle, kann mir die Zeit nehmen, alles aus der Außenperspektive zu analysieren.“

Was die Besatzung der MERV gelernt hat? „Für mich war eine Erkenntnis, noch mehr mit meiner Besatzung zu sprechen“, resümiert Benjamin Jahn. „Viele Handgriffe erfolgen aus der Erfahrung und ich mache sie einfach. Aber als Bootsführer ist es besonders wichtig, die anderen dabei auch mitzunehmen. Ihnen zu sagen, wenn ich etwas Neues mache und immer wieder ihre Situation abzufragen. Das ist etwas, was ich definitiv mit nach Hause nehme.“ Bereits einen Tag später wird die Besatzung merken, wie zentral dieser Punkt ist.

Der nächste Gang

Denn am zweiten Übungstag wartet eine ganz andere Herausforderung auf die Seenotretter: Eine Kutterbesatzung meldet eine Notlage. „Da war ein Fischkutter im Suchgebiet, der ohne Fahrt Richtung Muschelbänke trieb, und wir sind ihn zur Überprüfung angelaufen“, sagt die freiwillige Seenotretterin Sabrina Most. Sie hat ihren

Bunt zusammengewürfelt: Die Besatzung des Trainingsbootes MERV setzt sich aus freiwilligen und fest angestellten Seenotrettern unterschiedlicher Stationen zusammen: Sabrina Most (v. l.), Benjamin Jahn, Dennis Angenendt.



KOMMUNIKATION BEI ÜBUNGEN

Bei Rettungsübungen verwenden die Seenotretter Codewörter, damit diese nicht mit einem möglichen Ernstfall verwechselt werden können.

- Junk = Dringlichkeitsmeldung „Pan-Pan“
- Practis = Notsignal „Mayday“
- Soul = Person
- Exercise Rescue = Übungsrettungsleitstelle
- Bike = Rettungsinsel



Dennis Angenendt hat bei der Übung einen Verletzten versorgt und beruhigt die aufgebraute Mannschaft des Havaristen.

Travemünder Kollegen Jannick Budahn auf der MERVI abgelöst. Erneut hat die Besatzung nur wenig Zeit, sich kennenzulernen.

Bereits als sich die Seenotretter dem Schiff nähern, wird ihnen klar: Da stimmt etwas nicht. Beim Längsseitsgehen dringen markerschütternde Schreie zu ihnen herüber, eine Frau winkt hektisch. Sie gehört zu den Verletztendarstellern des Teams ETG (Emergency Training Group = Notfalltrainingsgruppe) von I.S.A.R. Germany. Und die heizen den Seenotrettern mächtig ein. Das bekommt auch die Besatzung der MERVI zu spüren. Die Suche nach den vermissten Stehpaddlern war nur ein Vorgeschmack auf das, was sie heute erwartet.

Was jetzt kommt, nennen Rettungsdienste „Chaosphase“. Sabrina Most und Dennis Angenendt steigen auf den Havaristen über und erkunden zunächst die Lage: Wer befindet sich an Bord? Wird jemand vermisst? Wer kann dazu zuverlässig Auskunft geben? Wie ist der Zustand des Schiffes? Gibt es Gefahren, die vorrangig beseitigt werden müssen? Ihnen kann alles begegnen: Unterkühlungen, offene Brüche, Schädel-Hirn-Traumata, Verbrennungen, Bewusstlose sowie Menschen mit Atemstillstand. Und das an allen nur denkbaren Orten: an Deck, im Maschinenraum, auf der Brücke, in der Kombüse, in der Rettungsinsel oder allein im Wasser treibend.

Zur medizinischen Komponente kommt die technische: Wassereinbruch, Drift in Gefahrenbereichen, schlingernde Leinen,

Fanggeschirr und, und, und. Verstärkend wirkt ein psychosoziales Element: Die Darsteller geben sich ängstlich bis panisch, verwirrt, überfordert. Sie simulieren starke Schmerzen oder auch mal starkes Geltungsbedürfnis, das die Rettungsleute bremsen müssen. So sind die Lagen dynamisch wie in der Realität.

Die richtigen Prioritäten

Obwohl die Schreie an Bord des Fischkutters nicht aufhören, bewahren Dennis Angenendt und Sabrina Most die Ruhe. Sie gehen strategisch vor, nehmen sich Zeit zum Erkunden, bleiben ständig in Kontakt. Als nächstes müssen sie eine möglichst präzise Meldung an Benjamin Jahn durchgeben, der auf der MERVI den Funkverkehr übernommen hat. Er muss wiederum an den OSC berichten, der daraufhin weitere Einheiten nachfordert.

„Ich habe ein perfektes Lagebild bekommen“, sagt Benjamin Jahn hinterher. „Was am Tag zuvor nicht optimal lief, saß bei diesem Szenario.“ Und Sabrina Most ergänzt: „Es war eine tolle Erfahrung, dass wir als zusammengewürfeltes Team so gut zusammengearbeitet haben. Wir alle haben die gleiche Ausbildung, kennen die Abläufe, arbeiten mit der gleichen Ausrüstung und sprechen dieselbe Sprache.“

An Bord eines Havaristen mit mehreren Verletzten ist es entscheidend, Ressourcen optimal einzusetzen und richtig zu priorisieren. Sabrina Most und Dennis Angenendt beseitigen die größten Gefahrenquellen und versorgen vorrangig die am stärksten verletzten Patienten bis Verstärkung eintrifft. Bei einem Realeinsatz auf hoher See ginge es nicht anders zu, denn in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee sind die Distanzen zum Festland mitunter beträchtlich.

Der Seenotrettungskreuzer HAMBURG ist rund 15 Minuten später am Einsatzort und geht ebenfalls beim Havaristen längsseits. Nachdem die Seenotretter übergestiegen sind, macht Dennis Angenendt die Übergabe. Jetzt sind ausreichend Rettungsleute und Ausrüstung vorhanden: Gemeinsam versorgen die Seenotretter alle Patienten und sichern den Havaristen.

Am dritten und letzten Trainingstag folgt das große Finale. Alle sieben Einheiten der Seenotretter bewältigen eine Großlage gemeinsam. Die Besatzung des Trainingsbootes MERVI ist schon voller Erwartung, welche neuen Überraschungen der Funk-spruch der Übungsleitstelle für sie bereithält.

FÜNF BESONDERHEITEN DER SAREX

- 1 Die regelmäßigen Such- und Rettungsübungen SAREx (Search and Rescue Exercises) werden von der DGzRS organisiert.
- 2 Seit 2012 findet die SAREx in der Regel zweimal jährlich statt – einmal auf der Nord- und einmal auf der Ostsee.
- 3 Neben den Seenotrettern sind andere Organisationen eingebunden, um die Zusammenarbeit zu trainieren. An der SAREx Büsum waren in diesem Jahr unter anderem ein Küstenstreifenboot der Wasserschutzpolizei Hamburg, ein Such- und Rettungshubschrauber der Marineflieger, je ein Rettungshubschrauber von Northern Helicopter und ADAC-Luftrettung und – für realistische Szenarios – zwei Schiffe als Havaristendarsteller dabei.
- 4 Unterstützt wird die SAREx von Verletztendarstellern des Teams ETG (Emergency Training Group = Notfalltrainingsgruppe) von I.S.A.R. Germany.
- 5 Neben der Suche und Rettung Schiffbrüchiger, der Versorgung Verletzter und dem Schleppen von Havaristen trainieren die Seenotretter vor allem, mit vielen Beteiligten zu kommunizieren und komplexe Lagen zu bewältigen.



Großes Finale am letzten Übungstag der SAREx BÜSUM: Alle sieben Einheiten müssen eine Lage gemeinsam bewältigen. Eine reibungslose Kommunikation und der optimale Einsatz der Ressourcen sind besonders entscheidend für den Erfolg.



Foto: David Heckler

Drei Fragen an ...

Timo Jordt
Leiter der Seenotretter-Akademie



Jörg Lüdtkke
Vormann der DGzRS-Station Büsum

Was sind die wichtigsten Ziele einer so groß angelegten Übung?

Timo Jordt: Einer der wichtigsten Aspekte der SAREx ist es, die Zusammenarbeit zu trainieren, also eine Kommunikation aufzubauen, strukturierte Suchen zu planen, abzuwickeln und letztlich komplexe Lagen gemeinsam zu bewältigen. Der Austausch der Besatzungen ist ebenfalls essenziell.

Jörg Lüdtkke: Auch die Trainer der Seenotretter-Akademie, die Mitarbeiter aus der Inspektion und Einsatzkräfte sowie Beobachter anderer beteiligter Organisationen wie der Wasserschutzpolizei oder des Havariekommandos nehmen nachmittags an Workshops teil. Dabei kommen alle untereinander ins Gespräch. Bei einer solchen Übung werden intensive Kontakte geknüpft und wertvolle Erfahrungen ausgetauscht.

Wie viele Szenarien umfasste die SAREx Büsum, und was zeichnete sie aus?

Timo Jordt: Insgesamt fanden fünf Szenarien an drei Übungstagen statt. An den ersten beiden Tagen waren es jeweils zwei voneinander getrennte Szenarien, am dritten Tag eine gemeinsame Lage für alle Einheiten. Mit jedem Szenario steigt der Schwierigkeitsgrad. Das Besondere an der SAREx ist, dass die Lagen nicht alltäglich, aber trotzdem realistisch sind. Letztlich lässt sich das Drehbuch nur bis zu einem bestimmten Punkt schreiben. Doch bis dahin muss alles stimmig sein. Denn sonst ist die Übungskünstlichkeit zu hoch – die Teilnehmer empfinden die Szenarien als langweilig und hängen sich nicht so sehr rein. Die SAREx soll aber auch als Belas-

tungsprobe dienen. Damit das klappt, kommen unter anderem die Verletzendarsteller ins Spiel. Wir wollen Grenzen aufzeigen, dabei aber nicht frustrieren. Besonders viel Spaß bereitet es, herauszufinden, was in den Leuten steckt – manchmal ist ihnen gar nicht klar, wie gut sie unter Stress und Adrenalin arbeiten können.

Was ist sonst noch wichtig für einen optimalen Ablauf einer solchen Großübung?

Timo Jordt: Alle Teilnehmer investieren viel Zeit in die Übung. Da muss auch das Drumherum stimmen. Deshalb investieren wir in gute Unterbringung und Verpflegung und sorgen dafür, dass Möglichkeiten zum Austausch vorhanden sind. Die Freiwilligen nehmen schließlich extra Urlaub. Und auch für die fest angestellten Seenotretter bedeutet die SAREx Mehrarbeit. Insbesondere für die der Station, die sich um die Organisation vor Ort kümmert.

Jörg Lüdtkke: Liegeplätze müssen beim Hafenmeister abgestimmt, Catering, Sanitäranlagen und Zelte bestellt, Stromversorgung und Räume für die Übungsleitstelle bereitgestellt werden. Das funktioniert in der Größenordnung nur, wenn man gute Kontakte vor Ort hat. Aber am Ende lohnt sich der Aufwand. Man lernt, welche Fehler man macht, welche man nicht macht. Man trifft Leute, die man sonst nur sehr selten sieht. Das Ganze macht einfach Spaß. Und je häufiger wir so etwas durchführen, desto besser werden wir. Ganz einfach.

„Die Seenotretter sind wie eine große Familie, aber ohne unsere Partner geht es nicht!“

Harm Olchers ist Insulaner durch und durch. Auf der Nordsee ist er immer, wenn es seine Zeit erlaubt. Zwischen Ehrenamt, Beruf und Familie hat er davon jedoch viel zu wenig. Er engagiert sich auf Baltrum ehrenamtlich bei den Seenotrettern und der freiwilligen Feuerwehr, seit September 2020 leitet er die Geschicke der Inselgemeinde als Bürgermeister. Bei der DGzRS begann er 1981, 2001 übernahm er von seinem Vater den Vormannsposten.



Foto: Marcus Prell

Dank des Trainingsschiffes CARLO SCHNEIDER findet ein Teil der Aus- und Fortbildung vor allem der freiwilligen Seenotretter vor Ort statt. „Das ist echt cool und macht Laune. Das Trainingswochenende ist bei der gesamten Mannschaft sehr gut angekommen“, sagt Vormann Harm Olchers.



„Wir alle machen es mit viel Herzblut, wir wollen helfen. Das Lächeln in den Gesichtern der Geretteten ist für uns der größte Lohn und etwas sehr Wertvolles, das uns jedes Mal aufs Neue motiviert und anspricht.“

Harm Olchers

Harm Olchers hat im August 1981 seinen ersten Ausbildungstag bei der Inselverwaltung, als er in der Mittagspause per Handschlag zum freiwilligen Rettungsmann wird. „Ich stand gerade am Hafen als die Seenotretter raus mussten, ein Motorboot hatte Probleme. Ein zweiter Mann fehlte. Also sagte Bootsführer Karl Comien zu mir: ‚Du kannst doch Boot fahren, denn kummst du mit!‘, erinnert er sich und lacht. Das Motorboot haben sie damals mit dem Seenotrettungsboot TAMINA eingeschleppt – es war Harm Olchers' erster erfolgreicher Einsatz.

Der heute 59-jährige gebürtige Ostfrieser sitzt im Rathaus und schnackt „een lütt beten“ über sich und sein Leben. Er ist ein fröhlicher, positiv denkender Mensch, zu dessen Leben aber ebenso die dunklen Momente gehören – gerade auch in seiner Rolle als Seenotretter. Zuletzt gab es ein

solches Erlebnis im August 2021: Im gefährlichen Seegatt Accumer Ee gerät bei extrem starkem Seegang mit Wellenhöhen bis zu vier Metern eine Segelyacht mit dreiköpfiger Besatzung in Seenot. Eine Frau und ein Mann werden gerettet. Den dritten Segler finden die Baltrumer Rettungsleute leblos unter der Wasseroberfläche treibend. Er versinkt, als sie versuchen, den Körper aus der aufgewühlten See zu bergen. Bis heute ist der Mann nicht wieder aufgetaucht – bitter für die Familie, bitter für die Seenotretter.

Jeder geht mit einer solchen Situation anders um, die Seenotretter erhalten professionelle Hilfe. „Niemand soll mit seinen Eindrücken allein bleiben, und das passiert auch nicht. Wir passen gegenseitig aufeinander auf“, betont Harm Olchers. Er selbst hat in seiner Zeit als ehrenamtlicher Rettungswagenfahrer auf der Insel viel gese-



Foto: Jörg Zogel

In ihrem Revier mit den ausgedehnten Wattgebieten sind die freiwilligen Seenotretter der Station Baltrum regelmäßig auf Kontrollfahrt.

hen und gelernt, mit aufwühlenden Bildern umzugehen. Solche Situationen gehören seiner Ansicht nach zum Leben dazu: „Wir sind hier alle nur zu Besuch.“ Und gerade die See sei unerbittlich, jeder Fehler könne der letzte gewesen sein.

Gefährliches Revier

Gerade das sich ständig verändernde Wattenmeer mit seinen Untiefen, Fahrwassern und Prielen kann tückisch sein. Besonders die Seegatten zwischen den Inseln mit den vorgelagerten Sandbänken und Riffbögen sind für Fischer und Sportbootfahrer manchmal sehr gefährlich. Nachlässig darf dort niemand sein. Denn nach jedem Sturm kann sich tonnenweise Sediment verlagert haben, sodass mitunter selbst die ausgelegten Seezeichen nicht mehr den richtigen Weg durch die schmalen Fahrrinnen weisen.

Genau darin liegt für Harm Olchers aber auch der Reiz des Reviers um Baltrum: „Es ist immer wieder anders da draußen. Wir haben zwar unsere Plottstriche, mit denen wir unsere Wege durch die engen Seegatten markieren. Doch diese haben nicht dauerhaft Bestand und wir müssen sie den sich ständig verändernden Gegebenheiten anpassen. Das ist herausfordernd.“ Vor allem im Einsatz ist es für die Seenotretter wichtig, bei jedem Wetter, zu jeder Tages- und Nachtzeit zu wissen, wie sie am schnellsten zum Havaristen gelangen, welche Abkürzung sie durch ihr Revier nehmen dürfen, ohne selbst Gefahr zu laufen, auf einer Sandbank hängen zu bleiben.

Der Vormann kennt das Wattenmeer und seine Besonderheiten seit seiner Jugend.

Geboren ist Harm Olchers auf dem Festland: Seine ersten Lebensjahre verbringt er hinterm Deich in der Stadt Norden. Ende der 1960er-Jahre wird sein Vater nach Baltrum versetzt. Reiner Olchers ist Polizist und übernimmt – „als erster fester ‚Sheriff‘“, wie sein Sohn sagt – auf der kleinsten der sieben dauerhaft bewohnten Ostfriesischen Inseln ganzjährig die dortige Dienststelle. Als die DGzRS ihre nach dem Zweiten Weltkrieg aufgelöste Rettungsstation auf Baltrum 1972 wieder einrichtet, baut er sie gemeinsam mit anderen Mitgliedern des örtlichen Bootsclubs auf – er wird freiwilliger Vormann.

Mit Herzblut Seenotretter

Reiner Olchers' Söhne Harm und Ralf wachsen mit seinem großen Hang zu Booten und seinem Engagement für die DGzRS auf: Sie lernen früh den Umgang mit dem Wasser und den Gezeiten, sind bei den Vorführungen der Seenotretter für Touristen vor dem Badestrand dabei, bitten mit dem Sammelschiffchen in der Hand um Spenden und sind oft unten am Hafen beim Seenotrettungsboot TAMINA. „Das hat mich alles sehr begeistert. Für mich sind die Seenotretter wie eine große Familie, aber ohne unsere Partner geht es nicht!“, sagt Harm Olchers. In einer Gemeinschaft sind Vertrauen, Respekt und Ehrlichkeit elementar – besonders in Extremsituationen, in die die Rettungsleute bei einem Einsatz geraten können. „Unser Eigenschutz geht immer vor. Deshalb muss jeder an Bord offen aussprechen, wenn er diesen Eigenschutz gefährdet sieht.“

Das ist schon so gewesen, als die Station 1994 das 8,5-Meter-Seenotrettungsboot BALTRUM erhält: „Es war eine ganz andere

Sache als die TAMINA: Es war extrem schnell, voll mit Power“, erinnert sich Harm Olchers. Zehn Jahre später ersetzt die ELLI HOFFMANN-RÖSER die BALTRUM – sie ist für ihn das „schönste Boot der Flotte“. Seine Tochter Jantje tauft das Seenotrettungsboot am 7. Dezember 2004. Da ist er bereits seit drei Jahren freiwilliger Vormann der Station. Auf dieser gehören sein jüngerer Bruder Ralf und sein Sohn Jörn Olchers ebenfalls zur 16-köpfigen Mannschaft. Auf diese ist er mächtig stolz und ohne sie wäre er als Vormann nichts, geschweige denn, dass eine Station ohne sie funktioniert. „Wir alle machen es mit viel Herzblut, wir wollen helfen. Das Lächeln in den Gesichtern der Geretteten ist für uns der größte Lohn und etwas sehr Wertvolles, das uns jedes Mal aufs Neue motiviert und anspricht.“

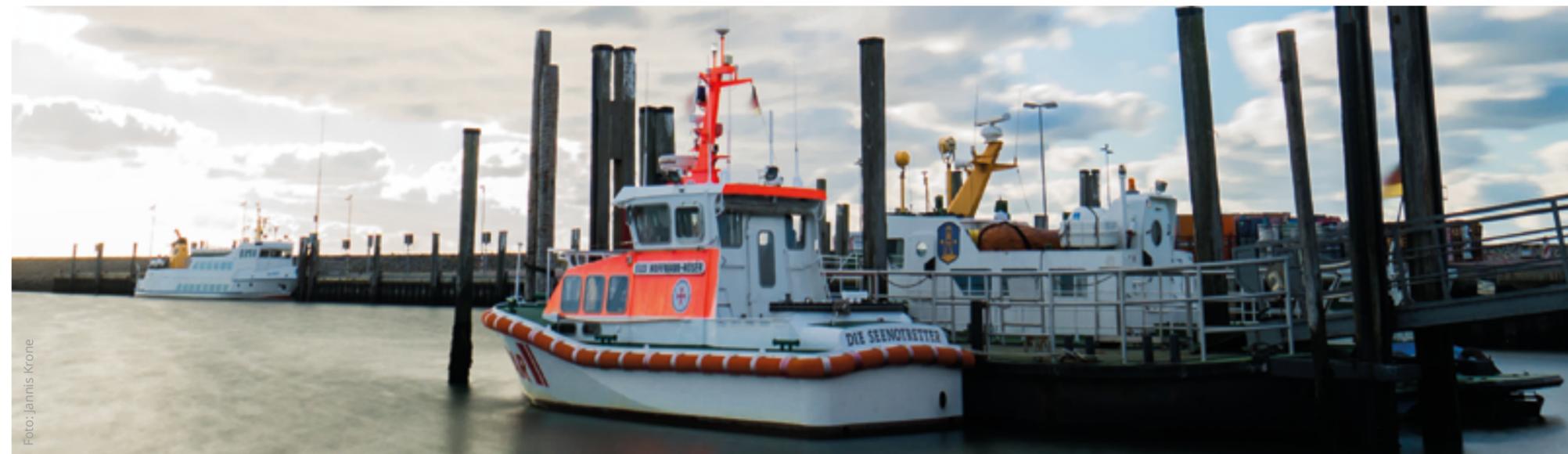


Foto: Jannis Krone

Baltrum

Gefährliche Seegatten

Auf der kleinsten Ostfriesischen Insel Baltrum ist seit 2004 das Seenotrettungsboot ELLI HOFFMANN-RÖSER stationiert. Wie auf allen Ostfriesischen Inseln befindet sich der Hafen an der im Süden liegenden Wattseite – im Norden, zur Seeseite, liegen ausgedehnte Sandbänke. Nachbarinseln sind Langeoog im Osten und das westlich gelegene Norderney.

Zwischen den Inseln befinden sich die Seegatten. Das Wort „Gatt“ steht im Plattdeutschen für „Loch“. Aufgrund ihrer widrigen Strömungsverhältnisse für die Schifffahrt können Gatten sehr gefährlich werden. Befahrbar ist nur das Seegatt zwischen Baltrum und Langeoog, die Accumer Ee. Zwischen Baltrum und Norderney verhindern gefährliche Untiefen die Durchfahrt Richtung See.

Das Wattenmeer ist für die Schifffahrt grundsätzlich nur teilweise befahrbar, denn es gehört zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Fahren können in diesem Gebiet durch Grundberührung festkommen. Große Teile des Wattengebietes fallen bei Niedrigwasser jedoch trocken, in der Folge können die Fahrrinnen extrem flach sein.

Aus diesem Grund ist im Hafen von Baltrum das flachgehende Seenotrettungsboot ELLI HOFFMANN-RÖSER stationiert, das von 16 Freiwilligen um Vormann Harm Olchers gefahren wird. Gebaut wurde es 2004 bei der Lürssen-Werft in Bardenfleth. Dank einer großzügigen Schenkung von Kurt Hoffmann aus Berlin konnte das Seenotrettungsboot finanziert werden. Dem Wunsch des Spenders folgend, trägt es zur Erinnerung an seine Frau ihren Namen.

Die Gefahren des Reviers zeigt auch das kleine Inselmuseum mit Zeugnissen eines besonders tragischen Falls aus dem Jahr 1866, bei dem ein junger Insulaner im Meer ums Leben kam. Beschäftigt

tigt auf dem Festland, kam er zu Weihnachten mit einem Boot auf die Insel. Im dichten Nebel setzte der Skipper ihn ab. Zu spät bemerkte der junge Mann, dass die Insel noch nicht erreicht worden war. Auf einer Sandbank vor Baltrum ertrank er. Im Inselmuseum ist sein Abschiedsbrief an seine Eltern verwahrt, der nach seinem Tod in seiner Tabakdose angetrieben wurde.

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

UNSERE SEENOTRETTETTER

Sie fahren raus, wenn andere reinkommen – rund um die Uhr, bei jedem Wetter: unsere aktuell rund 1.000 Seenotretter. Um selbst unter widrigsten Bedingungen andere Menschen aus Not und Gefahr zu befreien, brauchen sie genau wie Harm Olchers reichlich Erfahrung, Können und Mut.

Sie haben Interesse und möchten sich ebenfalls an Bord unserer Rettungseinheiten engagieren? Mehr Informationen:

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

Im Dialog mit Spendern und Spenderinnen

Mit Menschen sprechen, ihnen genau zuhören, ihre Wünsche und Vorstellungen aufnehmen sowie ihr großzügiges finanzielles Engagement für die Seenotretter wertschätzen: Das alles gehört zur täglichen Arbeit von Sabine Preiß, Andreas Meyer, Michael Müller und DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadelers. Sie bilden bei den Seenotrettern das Team Spenderdialog.

Nach wie vor erfüllt die DGzRS ihre gemeinnützige Aufgabe eigenverantwortlich und auf privater Basis – ohne einen Cent Steuergeld zu beanspruchen. Aus diesem Grund ist der umfassende Austausch mit allen Menschen, die die Seenotretter mit Spenden und freiwilligen Beiträgen unterstützen möchten, immens wichtig. Während der Coronavirus-Pandemie war dies zuletzt nicht immer so umzusetzen, wie es sich alle gewünscht hätten. Doch jetzt sind wieder persönliche Treffen uneingeschränkt möglich: „Darüber freuen wir uns sehr, denn das Gespräch von Angesicht zu Angesicht ist durch nichts zu ersetzen“, sagt DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadelers.

Dabei kommt immer wieder die Frage auf, wie das außerordentliche finanzielle Engagement eines Einzelnen beim Bau eines neuen Seenotrettungskreuzers sichtbar werden kann. Die Antwort lautet: Wer sich mit mindestens 5.000 Euro daran beteiligt, dessen eigener Name, der seines Unternehmens oder eines Menschen, der besonders geehrt werden soll, fährt auf Wunsch jeden Einsatz mit – auf einer Danktafel aus Aluminium. Die ersten Exemplare hat die DGzRS vor fast zwanzig Jahren auf der HERMANN MARWEDE montiert – im Juni 2003 wurde der größte Seenotrettungskreuzer der DGzRS getauft. Doch ganz gleich, wie hoch eine Spende ist: Jede einzelne bewirkt auf jeden Fall etwas Großes. Für manchen sind 50 Euro sehr viel Geld, für andere sind 5.000 Euro nur ein Anfang.

Ob persönlich oder am Telefon, ob per Brief, E-Mail oder Kurznachricht: Es geht den Seenotrettern stets darum, den Menschen, die für sie spenden oder sie anderweitig unterstützen möchten, erst einmal zuzuhören. Um dann gemeinsam mit ihnen einen Weg zu finden, ihre Ideen zu konkretisieren und zu schauen, wie sie sich für die Arbeit der Rettungsleute möglichst sinnvoll engagieren können. Der Dialog ist Kern der täglichen Arbeit des Teams Spenderdialog: Es geht um Austausch und um Vertrauen.



Das Team Spenderdialog (v. l.): Michael Müller, Sabine Preiß, Andreas Meyer und DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadelers

WER MACHT WAS?

- **DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadelers** ist erster Ansprechpartner unter anderem für projektbezogene Spenden und außerordentliches finanzielles Engagement für Schiffsneubauten, darüber hinaus aber auch für testamentarische Fragen.
E-Mail: stadelers@seenotretter.de
Telefon: 0421 53707 - 510
- **Sabine Preiß** ist unter anderem Ansprechpartnerin für die Danktafeln an Bord.
E-Mail: preiss@seenotretter.de
Telefon: 0421 53707 - 522
- **Andreas Meyer** kümmert sich in erster Linie um Partnerschaften mit Unternehmen und Stiftungen.
E-Mail: meyer@seenotretter.de
Telefon: 0421 53707 - 708
- **Michael Müller** ist ehemaliger Vormann der Station Laboe und berichtet vor allem bundesweit bei Veranstaltungen über die Arbeit der Seenotretter. Er hält Vorträge und ist überall dort, wo sich Menschen besonders für die DGzRS interessieren.
E-Mail: mueller@seenotretter.de
Telefon: 0170 6375271

Jungfernfahrt endet im Schlepp der Seenotretter

Uwe Strecker (84) erinnert sich noch lebhaft an seine erste Fahrt als Moses im Juni 1954. Der heutige Förderer der Seenotretter hat damals auf der gerade erst in Dienst gestellten „Seefalke III“ angeheuert. Das Frachtschiff erleidet vor Helgoland Maschinenschaden und treibt bei sechs bis acht Beaufort auf der kabbeligen Nordsee.



Die Besatzung der „Seefalke III“ geriet bei ihrer Jungfernfahrt in Seenot. Darunter der damals 15-jährige Uwe Strecker (im Bild), für den es seine erste Fahrt als Moses war.

Die „Seefalke III“ mit Heimathafen Hamburg fasst damals rund 200 Bruttoregistertonnen und dient der Versorgung Helgolands. Uwe Strecker heuert im Frühsommer 1954 als Schiffsjunge an. „Ich muss wohl 15 Jahre alt gewesen sein“, erinnert er sich. Nicht nur für ihn, sondern auch für die „Seefalke III“ ist es die Jungfernfahrt. Vom Hamburger Fischmarkt soll es nach Helgoland gehen.

Einige Meilen vor der Hochseeinsel fällt die Maschine aus. „Der Kapitän ist in den Maschinenraum geklettert, hat den Antrieb aber nicht wieder zum Laufen gebracht. So trieben wir manövrierunfähig auf dem Wasser. Ein Funkgerät hatten wir damals noch nicht“, erzählt der ehemalige Seemann. Es briest auf: Im Jahrbuch 1955 der Seenotretter sind sechs bis acht Beaufort Wind festgehalten. Die Wellen wachsen auf mehr als zwei Meter. Sie werfen das Schiff hin und her. „Ich wurde gleich seekrank“, berichtet der 84-Jährige. Etwa vier Stunden lang treibt die „Seefalke III“ langsam in nördliche Richtung. „Der Kapitän meinte bald, es werde nicht mehr lange dauern, bis wir auf Grund laufen“, sagt Strecker, „wir hatten vorsichtshalber schon Rettungswesten angelegt.“

Dann taucht plötzlich die „Helgoland“ auf, ein Streifenboot der Wasserschutzpolizei. Dessen Besatzung entdeckt den Havaristen und fordert daraufhin das Motorrettungsboot RICKMER BOCK/ Station Helgoland an. Bereits eine Stunde später schleppen die Seenotretter das Frachtschiff in den Helgoländer Hafen ein. Streckers Resümee: „Ich bin noch 18 Jahre zur See gefahren, habe große Teile der Welt bereist und bin schließlich an Land geblieben. Heute lebe ich mit meiner Frau in Travemünde. Mit großer Dankbarkeit denke ich noch heute an meine Rettung und spende daher regelmäßig an die Seenotretter.“

Wir trauern um ...

... **Wilfried Hoch**. Er war von 2013 bis 2022 ehrenamtlicher Mitarbeiter in Baden-Württemberg. Wilfried Hoch starb am 23. März 2023 im Alter von 77 Jahren.

... **Wilhelm-Peter Kipka**. Er war von 1976 bis 1996 fest angestellter Rettungsmann und Vormann auf den Stationen Deutsche Bucht/Helgoland und Laboe. Wilhelm-Peter Kipka ist am 19. April 2023 auf seine letzte große Reise gegangen. Er wurde 87 Jahre alt.

... **Andreas Ritter**. Er war von 2009 bis zuletzt Sammelschiffchenbetreuer in Brake (Niedersachsen). Andreas Ritter starb am 11. Mai 2023 im Alter von 65 Jahren.

... **Klaus-Peter Rohe**. Er war von 1989 bis 2015 ehrenamtlicher Sammelschiffchenbetreuer in Menden und Umgebung (Nordrhein-Westfalen). Klaus-Peter Rohe starb am 17. April 2023 im Alter von 79 Jahren.

... **Otto Schepers**. Er war von 1992 bis 2002 fest angestellter Seenotretter auf der Station Langeoog. Otto Schepers starb am 1. April 2023 im Alter von 59 Jahren.

... **Hubert Steffens**. Er war von 1977 bis zuletzt ehrenamtlicher Mitarbeiter auf Nordstrand und in der Region Husum (Schleswig-Holstein). Hubert Steffens starb am 8. April 2023 im Alter von 63 Jahren.

... **Wolfgang Uhlmann**. Er war von 1975 bis 1999 fest angestellter Seenotretter auf der Station Großenbrode. Wolfgang Uhlmann starb am 15. April 2023 im Alter von 87 Jahren.

Kleine Knotenkunde



Wer zur See fahren will, muss Knoten legen können. Das gilt nicht nur auf Segelbooten, bei denen die zahlreichen Leinen in der Takelage sofort sichtbar sind. Auf Booten und Schiffen aller Art werden von den Mannschaften dünne und dicke Seile benutzt. Sie halten das Schiff an der Pier fest, die Fender hängen daran, sie hissen die Flaggen in den Wind und senken das Lotblei ins Wasser. Und ausnahmslos alle müssen gut festgemacht sein – mit speziellen Knoten, die alle Seeleute direkt am Anfang ihrer Ausbildung lernen. Auf See ist es die Grundvoraussetzung, dass Knoten verlässlich und sicher halten. Gleichzeitig müssen sie leicht zu lösen sein, selbst wenn das Seil nass ist. Darum ist es wichtig, die Knoten richtig zu machen.

Das gilt selbstverständlich auch für die Seenotretter. Wir zeigen hier fünf Knoten, die die Rettungsleute auch beherrschen müssen,

um anderen helfen zu können. „Kleine Knotenkunde“ haben wir das genannt – denn es gibt noch viele weitere Knoten. Aber diese fünf Varianten gehören zu den wichtigsten. Sie helfen in vielen Situationen und funktionieren mit einem Bindfaden genauso gut wie mit einer armdicken Leine.

Vielleicht erscheint das Knotenlegen auf den ersten Blick ein wenig kompliziert – man braucht schon etwas Übung. Am besten einfach langsam und Schritt für Schritt üben, solange, bis der Knoten richtig sitzt. Wer den Dreh erst einmal raus hat, sticht die Knoten bald wie im Schlaf. Es lohnt sich, denn auch an Land sind die Profiknoten nützlich.

Einfach so lange üben, bis der Knoten genau an der Stelle sitzt, wo er sein soll.

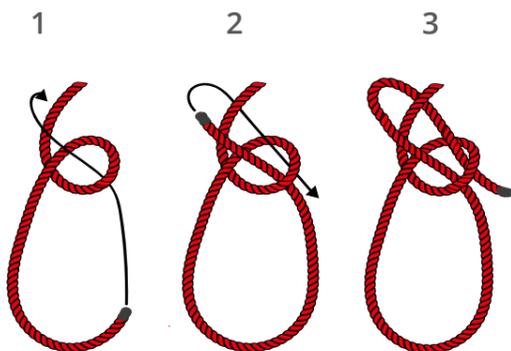


Trainer Thomas Baumgärtel zeigt freiwilligen Seenotrettern, wie Knoten geknüpft werden.

PALSTEK

Der Palstek gilt als „König unter den Knoten“. Mit ihm legen Seeleute eine feste Schlinge, die sich nicht weiter zuzieht. Diese legen sie um einen Poller oder Pfahl oder auch um einen Menschen, damit sie ihn aus dem Wasser ziehen können. Der Palstek hält besonders gut, auch wenn er abwechselnd „Zug“ und „Lose“ bekommt.

Weil er so vielseitig einsetzbar und deswegen beliebt ist, trägt er weitere Namen. Retter an Land nennen ihn Pfahlstich, die hochdeutsche Übersetzung des plattdeutschen Namens Palstek, alternativ auch Rettungsschlinge oder Brustbund. Kletterer nennen ihn Bulin, was von dem englischen Begriff „bowline“ für Schleppleine oder Palstek kommt.

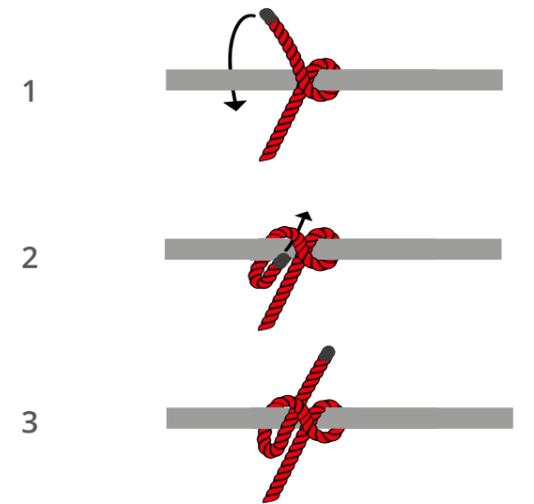


WEBLEINSTEK

Manchmal wird er mit einem zusätzlichen „e“ geschrieben: Webleinsteek. Er heißt auch Mastwurf. Er ist kein Seemannsknoten im eigentlichen Sinne, da er sich bei linearer Belastung festzieht und bei wechselnder Belastungsrichtung aufgeht. Er sieht sehr einfach aus – jedoch sollte genau auf die Seilführung geachtet werden, damit der Knoten nicht durchrauscht.

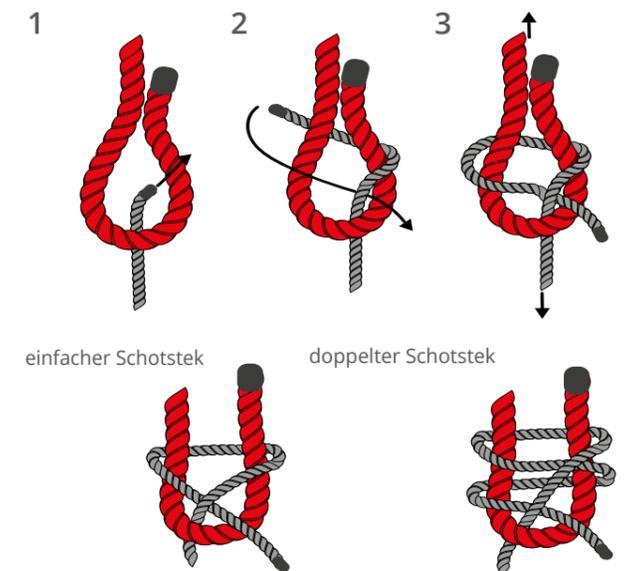
Der Webleinsteek ist auf zwei verschiedene Weisen zu stechen: Er kann „geworfen“ werden, also von oben die einzelnen Schlaufen über einen Gegenstand binden. Das funktioniert sogar mit ganz dicken Tauen. Mit etwas Übung geht das blitzschnell. Er kann aber auch „gelegt“ werden. Dann muss die Leine (der lose Teil) zum Beispiel an eine feste Stange oder ein gespanntes Seil (den stehenden Teil) gesteckt werden.

Manche Seeleute setzen noch einen halben Schlag davor, damit sich der Webleinsteek nicht von selbst löst, wenn der Zug nachlässt. Den halben Schlag legen sie auf Slip. Das bedeutet, sie stecken das lose Ende U-förmig unters Seil, statt es ganz durchzuziehen. So lässt sich der Knoten leicht lösen.



SCHOTSTEK

Seeleute benutzen den einfachen Schotstek, um unterschiedlich und gleich starke Leinen zu verbinden wie beispielsweise eine Leine mit einer Schlaufe aus dickerem Seil. An dem dicken Tampen befindet sich ein Auge, die dünnere Leine wird daran gesteckt. Wer genau hinschaut, erkennt die Ähnlichkeit zum Palstek – einfach mal den Knoten umdrehen. Er ist mit großem Abstand der am häufigsten gestochene Knoten und wird unter anderem für Fischernetze verwendet.

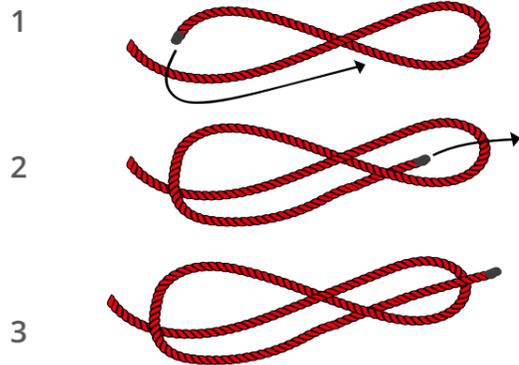


VON TAMPEN BIS SCHOT

Seeleute sprechen nicht von Seilen, sondern benutzen an Bord spezielle Namen, damit jeder weiß, was genau gemeint ist:

- der Tampen – das Ende eines Seiles
- das Bündsel – eine Schnur bis sechs Millimeter Durchmesser
- die Leine – ein Seil von sechs bis 20 Millimeter Durchmesser
- die Schot – eine Leine, mit der man ein Segel in die richtige Stellung im Wind bringt

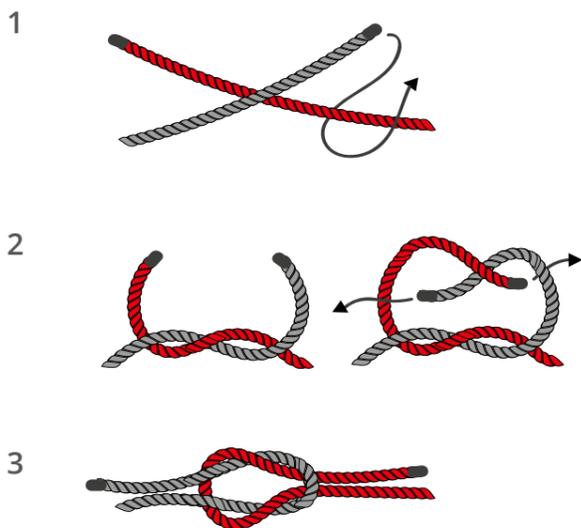
ACHTKNOTEN



Seeleute legen den Achtknoten – oder Achterknoten – ins Ende einer Schot, damit er ihnen nicht durch einen Block rauscht. Das eignet sich auch für den Nähfaden, damit er nicht durch das Nadelöhr entflucht. Oder die Kordel eines Kapuzenpullis nicht durch die Ösen, das sieht schön seemännisch aus, finden wir!

Inzwischen ist bestimmt schon das grundsätzliche Prinzip der Seemannsknoten zu erkennen: Das Stück des Seiles, auf das Zug kommt, hält immer das lose Ende fest. Nimmt man diese Kraft weg, löst sich der Knoten.

KREUZKNOTEN



Seeleute brauchen ihn, um zwei gleich starke Leinen miteinander zu verbinden. Er dient ihnen im Alltag häufig. Jeder kann den Kreuzknoten statt eines „normalen“ Knotens nutzen, den man bisher geknüpft hat. Einfach die zweite Verknüpfung andersherum binden, als man es wahrscheinlich gewohnt ist. Anfangs ist es ungewohnt – aber bald geht es ohne Nachdenken.

Der Kreuzknoten hält besser als der Alltagsknoten, lässt sich aber leichter lösen – und sieht auch noch schöner aus. Auch der Kreuzknoten kann gesteckt werden, indem zuerst ein sogenanntes Auge gelegt und das andere Seil darum herumgeführt wird.

Zum Üben finden angehende Seeleute es oft einfacher, zwei verschiedenfarbige Leinen zu wählen. Mit dem Kreuzknoten können aber auch die zwei Tampen desselben Endes miteinander verbunden und so eine Schlaufe erzeugt werden.

Übrigens: Schuhe können mit einem doppelt auf Slip gelegten Kreuzknoten gebunden werden – einfach mal ausprobieren.



Kleine Knotenkunde im Video: seenotretter.de/knotenkunde



ZUKUNFTSTAG erstmals an Bord

Der „Girls' and Boys' Day“ zur Berufsorientierung hat bei den Seenotrettern in diesem Jahr erstmals auf einer Rettungseinheit stattgefunden. Auf dem Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE der Station Deutsche Bucht/Helgoland erlebten 14 Schülerinnen und Schüler die Arbeit der Besatzung hautnah mit. Die Rettungsleute führten sie Ende April am Liegeplatz in Cuxhaven über die größte Rettungseinheit der DGzRS, erzählten ihnen von herausfordernden Einsätzen und vom Alltag an Bord. Es waren also spannende Stunden, die die Mädchen und Jungen nachhaltig begeisterten.



Daumen hoch für einen spannenden Zukunftstag auf dem Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE in Cuxhaven



Maschinist Dominik Holtmeier erläutert den Schülerinnen und Schülern alles Wissenswerte über die Technik im Maschinenraum.



Auf der Brücke beantwortet Vormann Gregor Jeske den Mädchen und Jungen ihre Fragen zu den unterschiedlichen Instrumenten und ihren Funktionen.

Einmal Seenotretter sein

Wie verkleidet sich ein zehnjähriger Junge zum Fasching? Selbstverständlich nur als Seenotretter! Zumindest wenn er wie Lars Prahls aus dem schleswig-holsteinischen Wentorf ein sehr großer Fan der Rettungsleute auf Nord- und Ostsee ist. Daran ist sein Vater nicht ganz unschuldig.



Perfektes Faschingskostüm für einen großen Seenotretter-Fan: Lars Prahls in rotem Overall

Sven Prahls saugt bereits seit Kindesbeinen alles über die Seenotretter auf und hat sein großes Faible an seinen Sohn Lars „vererbt“. Es ist wie bei vielen Freunden der DGzRS: Vater und Sohn bewundern den uneigennützigem Einsatz der Seenotretter für andere. „Sie riskieren ihr eigenes Leben, weil das anderer in Gefahr ist“, sagt Lars beeindruckt. Zu jedem Familienurlaub gehört immer auch ein Besuch der jeweils nächstgelegenen Rettungsstation und beim Tag der Seenotretter dabei zu sein, ist für sie Pflicht.

In die Schule hat Lars' seine Passion ebenfalls schon mitgenommen: Im vergangenen Jahr hielt er einen Vortrag über die DGzRS, im Kunstunterricht malt er regelmäßig Rettungseinheiten. Mitte Februar stand er dann am „Faschingsfreitag“ als Seenotretter im Klassenraum – perfekt ausgestattet mit rotem Overall, Rettungsweste und Handfunkgerät. Sein nächstes Projekt ist ein Seenotrettungskreuzer aus Ton: In einem Töpferkurs will der zehnjährige Grundschüler ihn modellieren.

Seenotrettungskreuzer auf der Haut

Als Jonte und Josefine Anfang März mit ihren Eltern im Hafen von Flensburg unterwegs sind, entdecken die dreijährigen Zwillinge das Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE an der Pier. Sie wollen mehr wissen.



Begeisterte Seenotretter-Tattooträger: Josefine (l.) und Jonte aus Flensburg

Genau in diesem Moment ist die Crew zurückgekommen“, erinnert sich ihre Mama Michaela. Gern erzählen die freiwilligen Seenotretter der Station Langballigau am Südufer der Flensburger Außenförde von ihrer Arbeit. Am Ende des Gesprächs schenkt die Besatzung den beiden Kindern einige Aufklebetattoos und das aktuelle Jahrbuch. „Das ist zurzeit ihre liebste Vorleselektüre“, sagt ihre Mutter mit einem Schmunzeln.

Überhaupt spielen die Seenotretter in der Familie eine besondere Rolle: Jontes und Josefines Vater Heiko hat sie selbst als Kind kennengelernt. Denn sein Opa wohnte gegenüber der DGzRS-Zentrale an der Werderstraße in Bremen, und als Junge verbrachte Heiko viel Zeit in der Stadt an der Weser. Deswegen und weil er selbst Segler ist, spendet er bereits seit vielen Jahren regelmäßig an die Seenotretter.

Kleiner Tipp für kleine Tattoo-Fans

Die Tattoos der Seenotretter zum Aufkleben können Kinder bei vielen Veranstaltungen an der Küste und im Binnenland erhalten.

Dank Opa fing alles an

Seit bald sechs Jahren kennt der neunjährige Henri Wulff schon die Seenotretter. Erstmals von ihnen gehört hat der Grundschüler aus dem niedersächsischen Drage, als ihm sein Opa aus den Jahrbüchern vorgelesen hat. Mittlerweile ist er ein großer Fan.

Henri ist Anfang März mal wieder früh aufgewacht. Doch statt sich noch einmal umzudrehen, hat er sich an seinen Schreibtisch gesetzt und zeichnet einen Seenotrettungskreuzer. Bald ist er fertig: „Wenn ich ihn richtig schön male, dann brauche ich so etwa 45 Minuten“, sagt der Grundschüler. Inzwischen hat er schon fast 30 dieser detailreichen Bilder von Rettungseinheiten der DGzRS zu Papier gebracht. Der Grund: Er bewundert die Seenotretter, weil sie „ganz ohne Angst andere Menschen retten“.

Angefangen hat alles vor einigen Jahren, als ihm sein Opa aus den Jahrbüchern vorgelesen hat. Die darin veröffentlichten Berichte und Geschichten inspirieren den Jungen und verändern sein Spiel: Henri baut Rettungsschiffe aus Klemmbausteinen, stellt mit ihnen sogar Einsätze nach. Dabei trägt er eine Weile stolz einen von seiner Oma genähten Pullover mit einem großen Seenotrettungskreuzer-Motiv: „Den hatte ich supergerne. Leider passt der nicht mehr“, bedauert er.

Der diesjährige Osterurlaub bringt ihn vom niedersächsischen Drage südöstlich von Hamburg an der Elbe nach Sylt an die Nordsee. Dort sieht er in List die PIDDER LÜNG und in Hörnum die HORST HEINER KNETEN.

„Mein allergrößter Traum ist es, einmal unter Deck der PIDDER LÜNG mitfahren zu dürfen.“ Spätestens in ein paar Jahren sollte es so weit sein. „Wer weiß, vielleicht arbeite ich irgendwann selbst mal als Seenotretter“, sagt er und schmunzelt.



Henri Wulff (9) aus dem niedersächsischen Elbort Drage malt sehr gerne Seenotrettungskreuzer und -boote.



Sie sind in Bremerhaven für die Gäste da: die Ehrenamtlichen Margrit Vürst (l.) und Gudrun Eder im Jahr 2015 beim DGzRS-Jubiläum im Infomobil der Seenotretter.

Seit fast 40 Jahren ehrenamtlich dabei

Mehr als ein Drittel ihres Lebens engagiert sich Margrit Vürst ehrenamtlich in ihrer Freizeit für die Seenotretter. Seit 1986 ist die heute 90-jährige offiziell im Landeinsatz, betreut Sammelschiffchen und ist bei Veranstaltungen dabei. In dieser Zeit hat sie viel erlebt: kuriose und kostbare Anekdoten.

Margrit Vürst steht mit einem Sammelschiffchen in den Händen auf der Bremerhaven-Helgoland-Fähre – wie so oft von 1988 bis Ende der 2000er-Jahre, als die Linie eingestellt wird. Im Hintergrund kreischen Möwen, an Backbord fährt ein Fischkutter auf Fangreise. Sie nickt den Besatzungsmitgliedern freundlich zu. Diese kennen sie, wissen als Seeleute, wie wichtig ihre Arbeit hier an Bord ist. Doch nicht alle Passagiere begegnen ihr derart freundlich: „Einmal war ein Mann richtig sauer auf mich, weil ich um Spenden gebeten habe. Er ließ sich nicht beruhigen.“ Später bittet er um Entschuldigung – und steckt 50 D-Mark in das Sammelschiffchen. Es ist eine von unzähligen Begegnungen, an die sich die 90-jährige gern zurück erinnert – genauso wie an ihre Kindheit.

Wenige Monate nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten wird Margrit Vürst im April 1933 im niedersächsischen Oldenburg geboren. Sie lebt trotz der tiefgreifenden Veränderungen um sie herum ein unbeschwertes Leben in der Nähe von Bad Bentheim unweit der Grenze zu den Niederlanden. Ihr Vater ist zunächst beim Zoll, später wird er zur Wehrmacht eingezogen und kehrt nicht wieder zurück – er ist eines der vielen Opfer des von den Nazis entfesselten Zweiten Weltkriegs.

Der Krieg verschlägt sie und ihre Familie nach Bremen-Vegesack. Dort lernt Margrit Vürst ihren späteren Mann Willi kennen: Er ist ein weit gereister Seemann auf großer Fahrt – mit einem großen Herzen für seine



Von Messe zu Messe, von Vortrag zu Vortrag

Margrit. Sie heiratete, bekommen vier Kinder und bauen sich ein Haus in Langen bei Bremerhaven. Um mehr Zeit für seine junge Familie zu haben, lotst Willi Vürst ab 1960 die großen Pötte zu ihren Liegeplätzen in Bremerhaven.

Seenotretter als Familie

Anfang der 1980er-Jahre wird er krank, muss seinen Beruf aufgeben und mit 58 Jahren in den Vorruhestand gehen. Schnell findet Willi Vürst eine neue Aufgabe: Ab 1983 leert er die rund 200 Sammelschiffchen in Bremerhaven. Seine Frau Margrit unterstützt

Dinge: Mal bekommt sie einen besonders großen Pott mit pechschwarzem Kaffee, damit sie länger bleibt und schnackt. Mal singt sie bei einem Junggesellenabschied ein Ständchen. Und in der urigen „Gießkanne“ sitzt sie lange auf einem der wackeligen Stühle, um sich mit der Wirtin ausgiebig zu unterhalten.

Später präsentiert sie die Seenotretter auch bei Veranstaltungen in Bremerhaven, spannt ihre Töchter dafür ein, von denen eine bis heute ebenfalls als Ehrenamtliche für die DGzRS tätig ist. „Es war immer eine sehr gute Zusammenarbeit mit den anderen Ehren-

„Es war immer eine sehr gute Zusammenarbeit mit den anderen Ehrenamtlichen und allen Festangestellten.“

Margrit Vürst



Selbst an ihrem 75. Geburtstag ist Margrit Vürst (r.) für die Seenotretter im Einsatz: Bei der Fischparty im Bremerhavener Fischereihafen 1998 besetzt sie den Informationsstand der DGzRS. Einige Gratulanten wie Carsten Glöde und Birgit Jachalsky kommen auch vorbei.

UNSERE EHRENAMTLICHEN

Von der Waterkant bis zum Alpenrand engagieren sich aktuell rund 650 Menschen als ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im #TeamSeenotretter. Für diesen unermüdlichen Landeinsatz und die kostbare Zeitspende möchten wir uns bei allen ganz herzlich bedanken!

Sie möchten die Seenotretter ebenfalls ehrenamtlich an Land unterstützen? Mehr Informationen finden Sie unter: seenotretter.de/ehrenamt

ihn, nach seinem schweren Herzinfarkt 1986 wächst sie langsam in seine Rolle hinein. Seitdem ist sie offiziell ehrenamtliche Mitarbeiterin der Seenotretter: „Mir hat es von Beginn an sehr viel Spaß gemacht – ich übe mein Ehrenamt bis heute mit voller Überzeugung aus.“

Seit dem Tod ihres Mannes im Jahr 1994 geht sie allein in die Kneipen der Vergnügungsmeile an der Rickmersstraße in Bremerhaven-Lehe, um die Ladung der dortigen Sammelschiffchen zu löschen. Bald heißt es: „Da kommt die Margrit!“ Man kennt sich, es geht familiär zu. Dabei löscht sie ihren Durst mit Wasser oder Kaffee, schließlich „muss ich doch arbeiten“, sagt sie stets den Gästen. Sie erlebt allerlei lustige

amtlichen und allen Festangestellten“, lobt sie den Zusammenhalt. Für ihren vorbildlichen Einsatz erhält Margrit Vürst 2012 die silberne Ehrennadel der DGzRS.

Auch mit den Bremerhavener Rettungsleuten entsteht über die Jahre eine enge Freundschaft: Zu ihrem 90. Geburtstag Ende April dieses Jahres kommen extra zwei Besatzungsmitglieder vorbei, um ihr im Namen der gesamten Mannschaft zu gratulieren. Geschenke werden überreicht, Fotos gemacht: „Das Bild werde ich hier im Flur aufhängen, damit die Menschen sehen, wofür ich mich engagiere“, sagt sie und lacht. Mit ihren 90 Jahren will sie weitermachen – „solange es noch geht“. 20 Sammelschiffchen in Bremerhaven betreut sie nach wie vor.



Außerirdischer Besuch am Seenotretter-Stand bei den „Lipper Modellbautagen“ vom 20. bis 21. Januar im Messezentrum Bad Salzflufen: Der aus den Star-Wars-Filmen bekannte Roboter R2D2 schaut bei den Ehrenamtlichen Daniel Niggemann (l.) und Martin Palmer vorbei. Ob ihm sein neues Wissen über die DGzRS bei zukünftigen intergalaktischen Reisen von Nutzen sein wird, will er den beiden Ehrenamtlichen beim Wiedersehen im kommenden Jahr verraten.

Unsere Ehrenamtlichen sind in den vergangenen Monaten wieder auf vielen Messen und Veranstaltungen gewesen, um gerade fern der Küste von der spannenden Arbeit der Seenotretter auf Nord- und Ostsee zu berichten.

Auf der „Intermodellbau“ in Dortmund sprachen sie mit Bastlerinnen und Tüftlern, beim „Brazzeltag“ in Speyer mit Technik- und Motorenfans und bei der Messe „f.re.e“ in München mit Reiselustigen und Urlaubern. Dabei haben sie immer im Blick, weitere Menschen für die Seenotretter zu begeistern, möglichst viele für eine regelmäßige Spende zu gewinnen. Dieses ausdauernde Engagement der Ehrenamtlichen ist eine tragende Säule für das #TeamSeenotretter. Vielen Dank für diesen Landeinsatz!



Auf der „Intermodellbau“ vom 20. bis 23. April in den Dortmunder Westfalenhallen haben die Seenotretter Standmodelle und fahrtüchtige Miniaturausgaben ihrer Rettungseinheiten präsentiert. Im Bild zeigt der Ehrenamtliche Wolfgang Böhle (l.) einem Besucher den Modellbauplan einer Rettungseinheit.



Manchmal öffnen Kontakte eine Tür zu Räumen, die sonst verschlossen geblieben wären. So haben sich die Seenotretter in München vom 9. bis 12. Mai auf der weltgrößten Fachmesse für Logistik und Transport präsentiert. Der Ehrenamtliche Manfred Tegenkamp sorgte dafür, dass das Logistikunternehmen Am Zehnhoff-Söns aus Bonn den Stand für die DGzRS ermöglichte. Die Ehrenamtlichen Barbara Dörr und Manfred Tegenkamp (r.) bedanken sich beim Prokuristen Andreas Am Zehnhoff-Söns für den Einsatz.



Auf Einladung des Modehauses Biedendieck zeigen die Seenotretter im niedersächsischen Glandorf am 13. und 14. Mai einige Seenotrettungskreuzer en miniature. Das spricht vor allem jüngere Menschen an, aber auch viele andere Gäste des verkaufsoffenen Wochenendes. Vor Ort kommen die Ehrenamtlichen Friedrich Brietzke, Christian Langer und Christoph Lunemann mit zahlreichen Interessierten ins Gespräch.



Mit einem Rekordergebnis für die Seenotretter sind am 14. Mai die beiden „Brazzeltage“ im Technik-Museum Speyer zu Ende gegangen: Im Laderaum des Sammel-schiffchens befanden sich rund 950 Euro – so viel Fracht wie in keinem Jahr zuvor. Der Betrag spiegelt das große Interesse der Besucher an der Arbeit der Seenotretter und den engagierten Einsatz der Ehrenamtlichen wie Sebastian Volckmann wider. Das Foto zeigt, wie er auf dem außer Dienst gestellten Seenotrettungskreuzer JOHN T. ESSBERGER anhand des Jahrbuchs zwei Gästen das dichte Stationsnetz der DGzRS erläutert.



Gelegentlich entwickeln sich zwischen Ehrenamtlichen und den von ihnen gewonnenen Förderern sogar Freundschaften. So schickte eine Spenderin ein Urlaubsfoto an Werner Lorscheid aus Essen. Darauf zu sehen ist ein Sammel-schiffchen unserer französischen Schwestergesellschaft Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM), das an einer Mauer auf der felsigen Normandie-Insel Mont Saint-Michel angebracht ist.



Fabian kennt sich aus: Am Seenotretter-Stand glänzt der Neunjährige aus Gütersloh mit seinem umfangreichen Wissen über die DGzRS. Das anregende Fachgespräch mit dem jungen Seenotretter-Fan auf der Messe „Haus, Garten, Touristik, Hochzeit“ vom 13. bis 15. Januar in Bad Salzuflen wird den Ehrenamtlichen um Martin Palmer sicherlich noch länger in Erinnerung bleiben. Im Hintergrund sind der Modellbauer Rainer Danielmeyer (l.) und der Ehrenamtliche Hermann Schürmann zu sehen.

Sport, Songs und Seenotretter

In seinem beruflichen Alltag arbeitet Maximilian Dobrunz an der Klinik für Radioonkologie der Technischen Universität München (TUM). In seiner Freizeit bringt der Informatiker als zertifizierter Indoor-Cycling-Trainer mehrmals in der Woche Menschen in Bewegung. Die motivierende Musik für die Übungen stellt er selbst zusammen. Über eine offizielle Plattform gibt er seine Playlists zum Download frei. Den Provisionsbetrag hat er den Seenotrettern gespendet.

Maximilian Dobrunz' Leben beginnt 1984 mit einem Rettungseinsatz: Seine Eltern sind gerade auf ihrer Hochzeitsreise in Venedig, als er fast zwei Monate vor dem errechneten Termin zur Welt kommt. Mit einem schweizerischen Rettungsflugzeug geht es von dort in eine hoch spezialisierte Kinderklinik nach München. Er überlebt dank intensiver medizinischer Hilfe.

Nach dem frühen, holprigen Start ins Leben wächst er behütet in München auf. Ab Anfang der 1990er-Jahre fährt die Familie im Sommer regelmäßig an die Nordsee: Vor allem auf Borkum baut Maximilian Dobrunz Sandburgen am Strand und schichtet Sandwälle um die typischen Strandzelte der ostfriesischen Insel auf. „Sie ist so etwas wie meine zweite Heimat geworden“, sagt der 38-Jährige heute. Vom Strand aus beobachtet er als Junge gespannt die Rettungsübungen der Seenotretter, fährt mit dem Fahrrad zum Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers ALFRIED KRUPP. Im Inselkino ist er Stammgast, wenn der bildstarke Dokumentarfilm „Sturmflut“ über die Leinwand flimmert. „Der erste Teil ist der Hammer, vor allem die Passagen mit den Seenotrettern sind bei mir hängengeblieben. Sie stellen sich den Naturgewalten und fahren bei jedem Wetter raus, um andere zu retten – Wahnsinn!“, sagt er.

Selbst fast drei Jahrzehnte später ist deutlich zu spüren, wie die eindrucksvollen Aufnahmen in ihm den großen Respekt vor den Rettungsleuten entstehen ließen. Dieser ist bis heute in ihm tief verankert – auch wenn er nicht mehr so oft an die Nordsee fährt. In München erinnern ihn die auffälligen Sammel-schiffchen in Restaurants und Kneipen an Küste und Seenotretter – seit einigen Jahren ist Maximilian Dobrunz regelmäßiger Förderer.

Neben den Seenotrettern hat der 38-Jährige eine weitere Leidenschaft: den Ausdauersport. Während sich der Informatiker und Medienwissenschaftler an der Klinik für Radioonkologie der TUM um die „Gesundheit“ von Servern, Computern und Software kümmert, sorgt er nach Feierabend dafür,



Bevor es im Sommer 1993 weiter nach Borkum geht, fotografieren seine Eltern den jungen Maximilian Dobrunz in Emden vor dem außer Dienst gestellten Seenotrettungskreuzer GEORG BREUSING. Heute ist er nebenberuflich als Indoor-Cycling-Trainer tätig.

„dass Menschen kräftig in die Pedale treten. Maximilian Dobrunz besitzt die höchste Lizenzstufe für Indoor-Cycling-Trainer und sitzt mehrmals in der Woche im Gebäude des Zentralen Hochschulsports München auf einem Indoor-Cycling-Bike. Dann macht er Männer und Frauen, Jung und Alt fitter, bringt ihr Herz-Kreislauf-System in Schwung. Und da mit Musik vieles besser geht, stellt er für seine Kurse passende Lieder zusammen.“

Diese Mixe bietet Maximilian Dobrunz auf der offiziellen Plattform eines Anbieters für lizenzierte Musik anderen Trainern zum Herunterladen an: „Damit möchte ich meine Kollegen motivieren und ihnen die Kursvor-

bereitung etwas leichter machen.“ Als er im Sommer 2022 seine neue Playlist „Together“ freigibt, schreibt er dazu: „Provisionseinnahmen gehen an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die auf unserer Nord- und Ostsee bei jedem Wetter rausfahren, um zu helfen.“ Inzwischen ist einiges an Provision zusammengekommen. Diese wird allerdings nicht in Form von Geld vergütet, sondern Dobrunz darf sich auf der Plattform neue Songs aussuchen. Anhand des entsprechenden Gegenwerts hat er aber den Betrag ermittelt, diesen aufgerundet und 150 Euro an die Seenotretter überwiesen. Auf diese Weise hat er bestimmt nicht zum letzten Mal die eine Passion mit der anderen verbunden.

SO KÖNNEN SIE SPENDEN UND HELFEN

„Wir sind Seenotretter“ lautet unser Motto – damit würdigen wir auch den großartigen Einsatz unserer Spenderinnen und Spender. Denn die Arbeit unserer Besatzungen auf Nord- und Ostsee ist nur dank der finanziellen Unterstützung vieler Menschen im ganzen Land möglich – alle gemeinsam sind wir das #TeamSeenotretter. Auf dieser und den folgenden Seiten lesen Sie einige Beispiele für besonderes Engagement, viele weitere finden Sie auf unserer Website:

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

Sie möchten uns ebenfalls mit einer Spende unterstützen? Mehr Informationen:

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

Blauwassersegler sammeln für die DGzRS



Die rote „Zora“ ist Brigitte Honnens' und Alois Schieles zweites Zuhause: Mit der Segelyacht haben die beiden Bremer Blauwassersegler in den vergangenen zehn Jahren rund 30.000 Seemeilen zurückgelegt. In einem Vortrag berichtet das Ehepaar im Februar über seine jüngste Langfahrt von den Azoren über die Irische See bis in die Weser. Dabei erinnert es auch daran, wer in einem Notfall für alle auf See da ist: die Seenotretter.



Auf der roten „Zora“: das Bremer Segler-Ehepaar Alois Schiele und Brigitte Honnens

Anfang Juni laufen Brigitte Honnens und Alois Schiele gemeinsam mit anderen Segelyachten von den Azoren aus. Alle schätzen ein Tief über Amerikas Küste falsch ein: „Es füllte sich schneller als erwartet auf“, berichtet Alois Schiele. Der Sturm rast unaufhaltsam auf sie zu. Sie sind bereits zu weit, um ihn noch ablaufen zu können. Der Wind zerrt an der roten „Zora“, pfeift in Böen mit bis zu 45 Knoten über sie hinweg und türmt die See zu fünf Meter hohen Wellenbergen auf. Er beschädigt den Windrichtungsanzeiger und -messer, reißt den Autopiloten heraus und schiebt die 11,20 Meter lange Segelyacht sehr schnell über den Atlantik. Das Ehepaar ist froh, als es im südwestirischen Dingle einen sicheren Hafen erreicht.

„Die Seenotretter haben uns viele Hinweise zu Sicherheitsaspekten gegeben, diese waren und sind eine große Hilfe.“

Alois Schiele

Noch einmal zurück zur Segeltour: Nach mehrtägigem Klarschiffmachen in Dingle setzen Brigitte Honnens und Alois Schiele ihre mehrmonatige Langfahrt fort: Vorbei an der West- und Nordküste Irlands geht es über die Irische See und den Caledonian Canal rüber zur Nordsee. Einige Wochen später sind sie schließlich auf dem Weser-Nebenfluss Lesum am Steg der Bootswerft Winkler fest. Dort bekommt die „Zora“ ein großes Refit, ehe es am 1. April wieder heißt: „Leinen los!“ Auf geht es zur nächsten Reise – dieses Mal entlang der deutschen Küste.

Von der Freiheit auf See

Seit zehn Jahren ist das Ehepaar mit seiner Yacht immer von Frühling bis Herbst für

sechs Monate in europäischen Gewässern unterwegs, davor segelte es mit dem Vorgängerboot bereits zehn Jahre auf der Nordsee. „Wir sind Spätpubertierende“, sagt der 71-jährige Alois Schiele und lacht. Als Brigitte Honnens und er mit Anfang fünfzig überlegen, was sie in ihrem nahenden Ruhestand machen möchten, ist für sie als „wasseraffine Menschen schnell klar: Wir probieren es mal mit dem Segeln“, sagt er und schaut mit einem Lächeln zu seiner 74-jährigen Frau hinüber. Ihren Entschluss haben die beiden nie bereut.

Die See wird zu ihrer zweiten Heimat: Sie genießen die Freiheit, lieben das Spiel der Elemente und die Bewegung an Deck. Aus mehrtägigen Törns werden irgendwann Blauwassertouren, die Brigitte Honnens und Alois Schiele auch mit Hilfe der DGzRS akribisch planen: „Die Seenotretter haben uns viele Hinweise zu Sicherheitsaspekten gegeben, diese waren und sind eine große Hilfe“, lobt er. Überhaupt sei auf die Rettungsleute immer Verlass, sie unterstützten stets mit Tipps und Tricks. Und das Wichtigste: Im Notfall sind sie da, wenn das Ehepaar bei seiner nächsten Langfahrt einmal in eine bedrohliche Lage kommen sollte.

Wozu Schulerinnerungen führen können

Was für eine Überraschung: Jens und Friedchen Fielers aus Kropp haben sich Anfang März telefonisch auf der Freiwilligen-Station Schleswig angekündigt, um persönlich eine Spende zu übergeben. 2.500 Euro stecken in dem Briefumschlag, den das Ehepaar dem freiwilligen Vormann Frank Tappert überreicht – diese hohe Summe macht ihn sprachlos.

Jens Fielers ist eine „Kieler Sprotte“. An der Förde wächst der heute 80-Jährige unweit der Ostsee auf, die auch ihn lockt. Doch es ergibt sich „etwas anderes“, er bleibt an Land: Als Zimmerer baut er bis zu seiner Rente Dachstühle, montiert Treppen und verlegt Fußböden. Von den vielen Erlebnissen aus seiner Kindheit und Schulzeit kann er sich selbst Jahrzehnte später besonders gut an einen Besuch auf dem Gut Weißenhaus erinnern. 1957 – in seinem letzten Schuljahr – nimmt er an einem Lehrgang im dortigen Herrenhaus nahe der Hohwachter Bucht teil. Ein Thema: Seemannschaft. „Kapitän Maas, wie wir unseren Lehrer nannten, hat uns viel über Knoten und Nautik erzählt – und über die Seenotretter“, sagt er. Die Berichte haben ihn nachdrücklich beeindruckt, er hat sie bis heute in seinem Gedächtnis bewahrt.

Als er Anfang dieses Jahres mit seiner Frau überlegt, wen sie mit einer größeren Summe in der Nähe ihres Wohnortes Kropp unterstützen wollen, fällt deswegen die Wahl schnell auf die Seenotretter im etwa 16 Kilometer entfernten Schleswig. „Wir haben etwas Geld gespart und wollten es sinnvoll verwendet wissen. Wir sind



Friedchen und Jens Fielers (r.) überraschen den freiwilligen Vormann Frank Tappert am Liegeplatz der HERWIL GÖTSCH mit einer beachtlichen Spende.

froh, dass es Menschen wie die Seenotretter gibt, die im Notfall für andere da sind“, begründet Jens Fielers den Entschluss.

Er ruft den freiwilligen Vormann Frank Tappert an, vereinbart mit ihm einen Termin, und am 3. März steht das sehr interessierte Ehepaar schließlich am Liegeplatz des Seenotrettungsbootes HERWIL GÖTSCH. Dort überreicht es dem Stationsleiter im Laufe eines längeren Gesprächs einen Spendenbrief mit 2.500 Euro. „Ich war sehr überrascht, mit so einer großen Summe habe ich nicht gerechnet, herzlichen Dank!“, freut sich Frank Tappert.

Kaffeetrinken zugunsten der Seenotretter



Als Ende März in der Osnabrücker Spedition Meyer & Meyer der Kaffeeautomat ausfällt, ist die Aufregung groß. Denn ohne das muntermachende Getränk kommen viele nicht durch den Tag. Wachmann Rolf Bitter macht aus der Not eine Spendenaktion: Er stellt Kaffeepulver, Milch, Zucker und ein Sammelschiffchen auf.

Als Shipspotter kennt Rolf Bitter die DGzRS seit vielen Jahren und schätzt die Arbeit der Besatzungen sehr: „Ich ziehe den Hut vor den Seenotrettern, die bei jedem Wetter rausfahren, um anderen das Leben zu retten.“ In seinem Dienstraum steht deshalb ein Sammelschiffchen, das viele Gäste mit Münzen beladen.

Als Ende März plötzlich der hochfrequentierte Kaffeeautomat im Aufenthaltsraum des Logistikunternehmens keine Tasse mehr füllen will – laut Rolf Bitter „in einer Spedition, der Supergau!“ – kauft er kurzerhand das Notwendigste für eine Alternative ein und stellt alles auf einen Tisch. Daneben platziert er das Sammelschiffchen der Seenotretter und bittet so um eine kleine Spende. „Alle waren begeistert“, lautet sein Fazit. Als nach einer knappen Woche die Maschine wieder läuft, überweist er nach Abzug seiner Kosten 35 Euro an die DGzRS.

„Gefühl der Sicherheit“

Für Peter Vick aus Hannover gibt es auf die Frage nach seinem Lieblingsmagazin eine klare Antwort: „mare“. Bis vor einigen Wochen fehlten dem 88-jährigen allerdings einige, längst vergriffene Exemplare aus der Anfangszeit der „Zeitschrift der Meere“. Dank des Verlages hat er sie jetzt zusammen. Doch Geld wollten die „mare“-Verantwortlichen nicht von ihm entgegennehmen. Stattdessen verwiesen sie an die Seenotretter und ihre rein spendenfinanzierte Arbeit.



Peter Vick an Bord des Expeditionsschiffes „Cape Race“

Peter Vick liest seit vielen Jahren mit großem Vergnügen die einfühlsamen Reportagen über Menschen am und auf dem Meer, von historischen Streifzügen durch längst vergangene Zeiten an der Küste und zahlreiche weitere meeresnahe Geschichten, die

er alle zwei Monate in der Zeitschrift „mare“ findet. Wenn er das aktuelle Heft durchgelesen hat, stellt er es zu den anderen ins Regal. Dort sieht er dann die Lücken am Anfang seiner Sammlung: Als im April 1997 die erste Ausgabe erscheint, ist er noch kein Abonnent. Er entdeckt die Zeitschrift erst später, da sind die Ausgaben aus der Anfangszeit längst vergriffen. Das weckt seinen Sammler-Ehrgeiz.

Als er im April 2022 einmal wieder mit dem Expeditionsschiff „Cape Race“ des „mare“-Verlages gemeinsam mit weiteren elf Reisenden in traumhafter Natur unterwegs ist – dieses Mal von Hamburg entlang der norwegischen Küste nach Tromsø – bittet er Kapitän Marc Philipp Weißsteiner um Hilfe. Dieser trägt Peter Vicks Anliegen weiter in die Hamburger Speicherstadt. Dort am Verlagssitz gibt es die gesuchten Hefte ebenfalls nicht mehr. Doch als kurz darauf der stellvertretende Chefredakteur seine Arbeitsexemplare aussortiert, sind auch sie darunter. Da sie bereits benutzt und zum

Teil abgegriffen sind, möchte der Verlag dafür kein Geld haben. „Ich wollte mich dennoch erkenntlich zeigen, weil ich es als ganz großen Glücksfall empfand, dass ich diese alten Hefte so einfach bekommen konnte“, erinnert sich Peter Vick. Deshalb lässt er nicht locker und fragt wiederholt nach: Daraufhin verweist Eva Grünert, die Assistentin des Verlegers, auf die Seenotretter.

Peter Vick nimmt die Empfehlung gerne auf und überweist der DGzRS einen mittleren dreistelligen Betrag. Obwohl er selbst weder Nautiker noch Segler ist und auch sonst keine direkte Verbindung zu den Rettungsleuten hat, sind sie ihm dennoch sofort ein Begriff. „Bei meinen häufigen Besuchen an Nord- und Ostsee sehe ich eigentlich immer eines der Rettungsschiffe, die mir unbewusst ein Gefühl der Sicherheit für den Fall der Fälle geben“, sagt er. Zwar war er bisher auf seinen Seereisen an Bord von Großseglern oder der „Cape Race“ noch nie auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen – „aber es ist sehr beruhigend, dass sie da sind“.

Spenden ist Tradition

Horst Kiel aus Wilhelmshaven kennt und schätzt die Seenotretter seit vielen Jahren. Deshalb hat der passionierte Segler die Gäste des Empfangs anlässlich seines 70. Geburtstag um eine Spende zu ihren Gunsten gebeten. Am Ende landeten 2.725 Euro auf dem DGzRS-Konto.

Schon meine Eltern haben für die Seenotretter gespendet – das ist bei uns Familientradition“, sagt Horst Kiel. Alle seien leidenschaftliche Segler und wüssten, auf wen sie sich in einem Notfall verlassen können. Er selbst spürt regelmäßig auf der Nordsee Wind und Wellen nach, bis vor Kurzem noch mit einer eigenen Segelyacht. Für den promovierten Elektrotechnik-Ingenieur und Professor für Wirtschaftsinformatik ist es daher nur logisch, die DGzRS als regelmäßiger Förderer und Fürsprecher zu unterstützen.

Als er Anfang des Jahres einen Empfang anlässlich seines 70. Geburtstages plant, ist daher für ihn sofort klar, was am 22. April ebenfalls im Wilhelmshavener Offiziersheim dabei sein soll: eine Sammelbox der Seenotretter. Bereits in seiner Einladung bittet er alle um Spenden für die DGzRS statt Geschenken. Seinen großen



Große Spende zum runden Geburtstag: Vormann Stephan von Wecheln (v. l.) sowie die Seenotretter Maik Linnebrüg, Erwin Clausen und Heino Gerdes nehmen einen symbolischen Spendenscheck von Horst Kiel entgegen.

Geburtstagswunsch erfüllen die 80 Gäste außerordentlich großzügig: Bereits einige Tage nach seinem Fest überreicht Horst Kiel auf der Station Wilhelmshaven dem freiwilligen Vormann Stephan von Wecheln einen symbolischen Spendenscheck in Höhe von 2.500 Euro. Weitere 225 Euro haben einige Gäste direkt auf das Seenotretter-Konto überwiesen.

Erfolgreiches „Spenden-Angeln“ für die Seenotretter

Wie viele Stunden er in seine jüngste Spendenaktion gesteckt hat, weiß Thomas Stühm nicht – es müssen eine Menge gewesen sein. Denn in den vergangenen drei Jahren veröffentlichte der passionierte Meeresangler auf seinem Forum „kutterboard.de“ zahlreiche Auktionen, verpackte und verschickte jede Menge Rollen, Ruten und Blinker für die gute Sache. Mit beträchtlichem Erfolg: Anfang Mai übergab er in Laboe gemeinsam mit Mitinitiator Jörg Östreich 23.200 gesammelte Euro an die Seenotretter der BERLIN.

Seit 2011 unterstützen Thomas Stühm und Jörg Östreich gemeinsam mit mittlerweile rund 2.000 anderen Angelfreunden aus mehreren Ländern die Seenotretter im Rahmen ihrer Benefizaktion „Wir helfen Helfern“. Aus anfänglich dreistelligen Beträgen ist 2023 eine grandiose fünfstelligen Spendensumme geworden. Diese beruht auf ihrem großen Engagement und der unerschöpflichen Hilfsbereitschaft der Meeresangelgruppe „kutterboard.de“.

Erneut stifteten deren Mitglieder alte und neue Angelausrüstung, beteiligten sich an den Versteigerungen. So trennte sich etwa der bekannte Meeresangler Tilo Evers aus dem schleswig-holsteinischen Heikendorf von einem Großteil seiner Ausrüstung. Die Schwentiner Künstlerin Anne Haß und der Maler Heinrich Stremmer aus Kaltenkirchen überließen dem Team um Thomas Stühm einige maritime Gemälde. Und zwei Angelreisen nach Norwegen von Lindesness Fjordferien waren ebenfalls im Angebot.



Im Einsatz für die DGzRS: Vormann Uwe Radloff (v. l.), Sylvia Östreich, Jörg Ahrend (Leiter des Informationszentrums Schleswig-Holstein), die beiden Spendeninitiatoren Jörg Östreich und Thomas Stühm, Marion Evers, Anne Haß und Tilo Evers sowie die Besatzung der BERLIN.

„Bei manchen Gegenständen haben sich die Bietenden regelrecht hochgeschaukelt“, berichtet Thomas Stühm bei der Spendenübergabe am 8. Mai in Laboe. Der Betreiber des Meeresangler-Forums „kutterboard.de“

erzählt von Kaffeebechern mit Sammel-schiffchen-Logo, die für 30 Euro den Besitzer wechselten: „Bei einer derartigen Großzügigkeit geht einem das Herz auf.“

Fahrtensegler bleiben weiterhin „an Bord“

Seit vielen Jahren spenden die im Verein „Trans-Ocean“ (TO) organisierten Hochseesegler regelmäßig an die Seenotretter. Auch 2022 haben sie bei ihrem alljährlichen Festabend im November für die DGzRS gesammelt. Der Vorstand erhöhte die Summe auf runde 2.000 Euro.

Wir unterstützen schon länger die wichtige und segensreiche Arbeit der Seenotretter“, betont TO-Schatzmeister Matthias Langendorf bei der Spendenübergabe am 10. März auf dem Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER. „Gerade hier in Cuxhaven zeigt sich in besonderem Maße, wie notwendig ein leistungsfähiger deutscher Seenotrettungsdiens ist. Denn in diesem viel befahrenen Revier fahren die Seenotretter nicht nur Einsätze für die Berufsschiffahrt, sondern auch für manche Freizeitkapitäne. Diese profitieren ebenfalls vom schnellen und beherzten Einsatz der Besatzung der ANNELIESE KRAMER.“

„Für uns als Mitglieder eines weltweit operierenden Vereins ist es eine Verpflichtung, die Arbeit der Seenotretter mit einer Spende zu unterstützen.“ Auch wenn alle Langfahrer hoffen, stets ohne Zwischenfälle in den nächsten Hafen einzulaufen, könne auf See doch immer etwas passieren. „Dann sind die Seenotretter rasch vor Ort und bringen Hilfe. Und für uns Fahrtensegler ist es enorm wichtig, dass die Rettungsleitstelle See der DGzRS uns bei jeder Fahrt begleitet – gehen doch unsere Notrufe im MRCC Bremen auch aus den entlegensten Regionen über Satelliten-Telefone ein.“

Bei ihrem nächsten Festabend in den Cuxhavener Hapag-Hallen wollen die Hochseesegler im November erneut für die Seenotretter sammeln, versprechen Anja

Lebenhagen und Matthias Langendorf der Besatzung der ANNELIESE KRAMER um Vormann Holger Wolpers.



Gemeinsam für die DGzRS (v. l.): Seenotretter Kai Schöps, „Trans-Ocean“-Geschäftsführerin Anja Lebenhagen, Vormann Holger Wolpers, „Trans-Ocean“-Schatzmeister Matthias Langendorf und Seenotretter Ralf Sarközy.

Lüttje Seenotretter

Hast Du schon einmal von einer Flaschenpost gehört?

Als Schiffe noch keinen Funk an Bord hatten, haben Seeleute einen Zettel mit einer von Hand geschriebenen Nachricht in eine Glasflasche gesteckt, sie fest verschlossen und ins Meer geworfen.

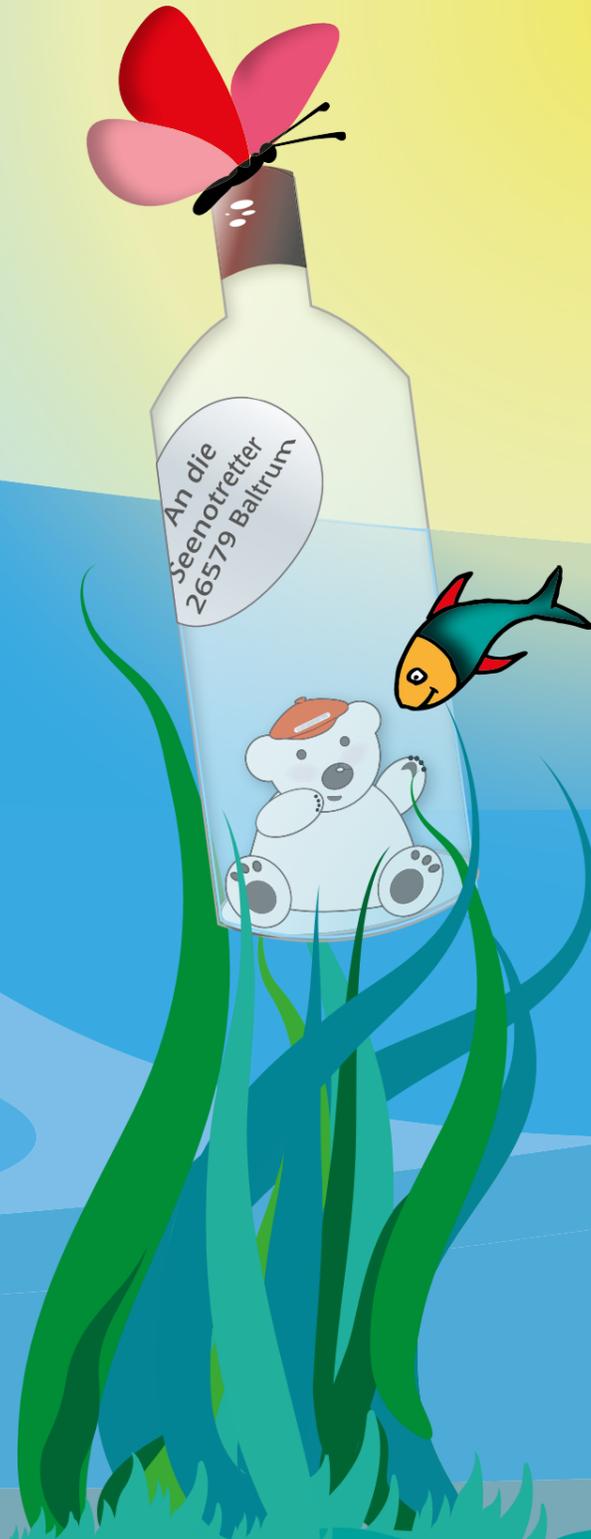
Bereits im Altertum – also vor mehreren tausend Jahren – haben Menschen Botschaften über das Meer verschickt. Manche haben das gemacht, weil sie auf einer einsamen Insel gestrandet waren und auf Rettung hofften.

Gefunden wurden nur sehr wenige – es wird geschätzt, dass es lediglich drei von einhundert waren. Besonders lange hat es bei einer Nachricht aus dem Jahr 1886 gedauert: Diese Flaschenpost wurde von einem deutschen Schiff aus in den Indischen Ozean geworfen. Auf diese Weise sollten Meeresströmungen wissenschaftlich erforscht werden. Erst 2018 tauchte die Flasche wieder auf: an der westlichen Küste Australiens.

Aus Spaß sollte allerdings niemand eine Flasche ins Meer oder in Flüsse werfen. Denn Müll und andere Dinge im Wasser, die dort nicht hingehören, sind ein großes Problem für die Umwelt.

Dein Seebär 

momentan im Urlaub :)



SUCHE UND FINDE!
ZEHN FEHLER
HAT ZEICHNERIN
ANNE RIEKEN
UNTEN
VERSTECKT.



seenotretter.de/luetdje-seenotretter



„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 mit auf den Weg!



Spendenkonto bei der Sparkasse Bremen:
IBAN DE36 2905 0101 0001 0720 16, BIC SBREDE22

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

