

Jetzt auf Fehmarn

Aus SRB 77 wird ROMY FRANK

Seite 4

Dramatischer Einsatz der OTTO SCHÜLKE
Kreuzer schleppt ALFRIED KRUPP ein

Seite 12

Neue Bo(o)tschafterin Anke Harnack:
Engagement mit Herz

Seite 26



1 | 2020

LÄNGSSEITS

Liebe Leserinnen, liebe Leser,



vor etwas mehr als 25 Jahren, in der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 1995, war ein sehr trauriger Moment für die Seenotretter: Bei der Rückfahrt von einem Einsatz verunglückte unser Seenotrettungskreuzer ALFRIED KRUPP schwer (Seite 12). Dabei kamen Vormann Bernhard Gruben (53) aus Neu-harlingersiel und Maschinist Theo Fischer (51) aus Ditzum ums Leben. Es ist bis heute eines der schwersten Unglücke in der fast 155-jährigen Geschichte der DGzRS und zeigt uns unmissverständlich: Der Mensch ist trotz modernster Technik zuweilen schwächer als die Naturgewalten.

Wer sich dennoch auf See hinausbegibt, um Seeleute und Wassersportler bei jedem Wetter rund um die Uhr aus gefährlichen, mitunter lebensbedrohlichen Situationen zu befreien, verdient unseren größten Respekt – so wie Hartmut Trademann. Der Vormann der Station Greifswalder Oie ist seit 29 Jahren Seenotretter (Seite 20), weil es für ihn eine erfüllende Aufgabe ist, anderen Menschen zu helfen.

Mit diesem Anliegen ist er nicht alleine: Neben den eingespielten Besatzungen an Bord unserer Rettungseinheiten gehö-

ren unsere ehrenamtlichen Mitarbeiter an Land wie Carsten Schleevoigt aus Göttingen (Seite 21) und unsere vielen Förderer in ganz Deutschland wie Klaus-Dieter Frank aus Braunschweig (Seite 4) zum #TeamSeenotretter. Es ist ihr uneigennütziger Einsatz, ohne den unsere Arbeit nicht möglich wäre.

Gemeinsam mit der Redaktion wünsche ich Ihnen viel Freude beim Lesen der ersten „Längsseits“-Ausgabe des Jahres 2020.

Ihr

Gerhard Harder
Vorsitzer der Seenotretter

Cuxhaven:
Anke Harnack ist neue Bo(o)tschafterin



26

Vitte/Hiddensee:
Eine Ära ist zu Ende gegangen



17

Breege:
Vormannswechsel am Bodden



16

Ostsee

Greifswalder Oie:
Erfüllende Aufgabe



19

Nordsee

Borkum und Norderney:
OTTO SCHÜLKE im Einsatz für die verunglückte ALFRIED KRUPP



12

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutsche Gesellschaft
zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)
Werderstraße 2, 28199 Bremen
Telefon: 0421 53 707 - 610
E-Mail: info@seenotretter.de
seenotretter.de

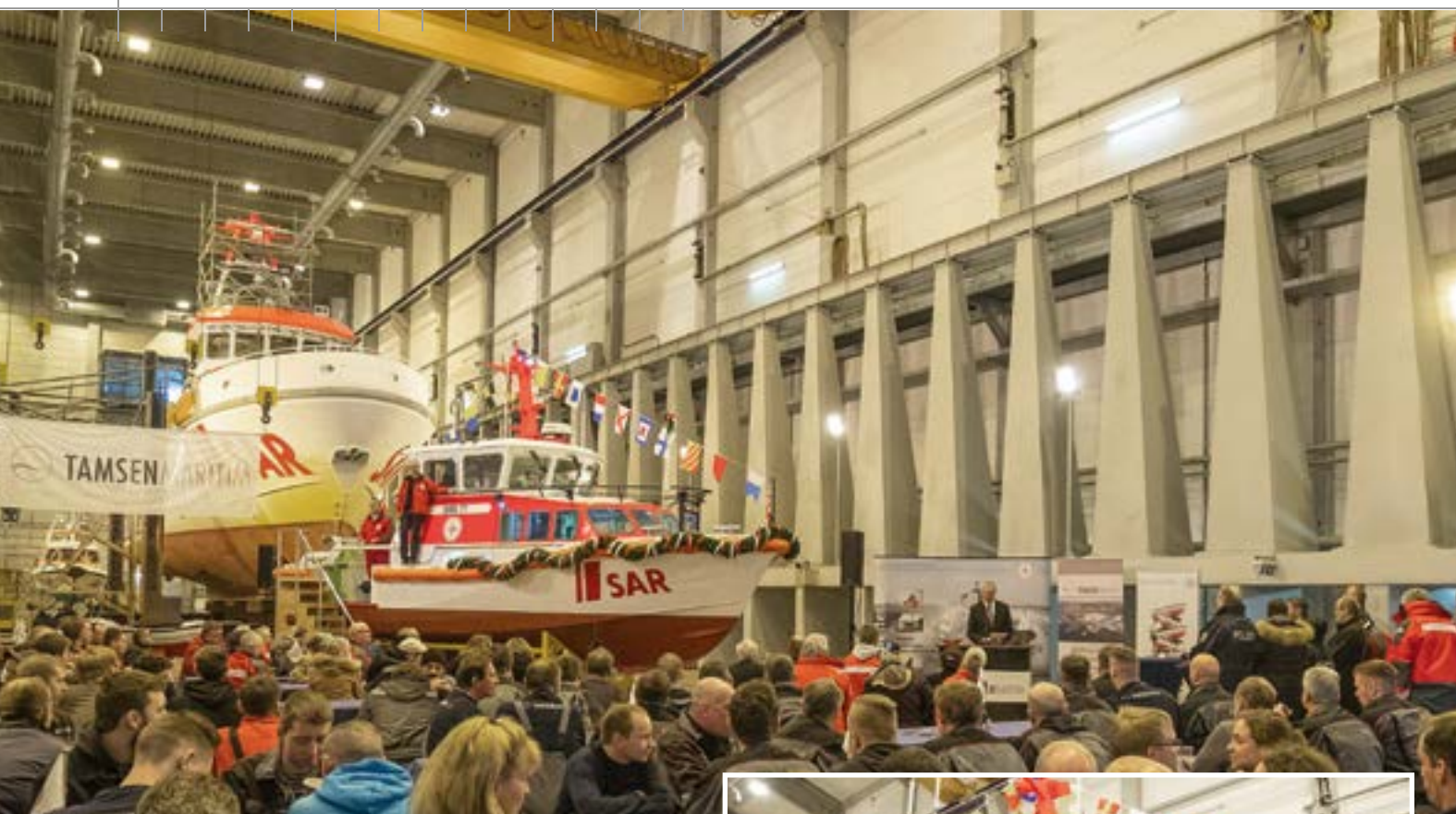
Redaktion / Text:
Ralf Baur, Antke Reemts,
Christian Stüpeldey und Ines Vogel

Korrektur:
Kerstin Radtke

Gestaltung:
Monika Grimme
Herstellung:
teamdruck, Stühr

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

- 7 2019 für fast 3.400 Menschen im Einsatz
- 8 Trainingsschiff an der Elbe auf Kiel gelegt
- 10 Seenotarzt Dr. Jens Kohfahl informiert über den Ertrinkungsnotfall
- 22 Carsten Schleevoigts ehrenamtliches Engagement ausgezeichnet
- 29 In der Brandung vor Borkum das Ende vor Augen
- 33 Ehemalige Rettungseinheiten mit neuen Aufgaben
- 36 Großzügige Spende im Gedenken an einen Lebensretter
- 42 Rätseln mit den lüttjen Seenotrettern



Mit der Taufe auf der Werft bedanken sich die Seenotretter bei allen beteiligten Schiffbauern für ihre hervorragende Arbeit.

ROMY FRANK

rettet jetzt im Fehmarnbelt



Taufpatin Stephanie Frank mit ihrem Vater Klaus-Dieter Frank (l. neben seiner Tochter), DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadelers (S. v. r.) und Werftchef Christian Schmoll (3. v. r.) im Kreise der freiwilligen Seenotretter der Station Puttgarden



Die frisch getaufte ROMY FRANK verlässt die Werfthalle.



Kurzzeitig als „Luftschiff“ unterwegs: das jüngste Mitglied der DGzRS-Flotte

Die See ist immer ein Teil des Lebens von Rosemarie Frank gewesen – und sie wird es auch über ihren Tod hinaus bleiben. Das neue Seenotrettungsboot für die Freiwilligen-Station Puttgarden ist am 28. Februar auf seiner Bauwerft Tamsen Maritim in Rostock auf die Kurzform ihres Namens getauft worden: ROMY FRANK. Auf diese Weise wird die 2016 verstorbene Braunschweigerin in den kommenden 30 Jahren bei jedem Einsatz auf See dabei sein. Damit würdigt die DGzRS den beachtlichen finanziellen Einsatz ihres Ehemanns Klaus-Dieter Frank.

Er ist seit vielen Jahren regelmäßiger Förderer der Seenotretter. Darüber hinaus hat der 82-jährige Unternehmer aus Braunschweig die unselbstständige, vermögensstarke „Romy und Klaus Frank Stiftung“ unter dem Dach der DGzRS-Stiftung „Die Seenotretter“ gegründet. Einziger Zweck: mit den Erträgen die DGzRS nachhaltig zu unterstützen und somit auch das neue Seenotrettungsboot zu finanzieren. Damit hat Klaus-Dieter Frank bereits zu Lebzeiten seinen Nachlass zugunsten der Seenotretter geregelt. Dafür bedanken sie sich bei ihm mit der Namensgebung der jüngsten Rettungseinheit in Erinnerung an seine geliebte Romy: „Sie war bei jedem Wetter und in jeder Situation auf See und an Land meine Partnerin“, sagte Klaus-Dieter Frank.

Als Taufpatin Stephanie Frank (51) das neue Spezialschiff auf den Namen ihrer verstorbenen Mutter taufte, war es für alle Anwesenden ein bewegender Moment – für die Familie, die Schiffbauer, die freiwilligen Seenotretter und die Gäste. Stephanie Frank wünschte der Rettungseinheit: „Allzeit gute Fahrt und der Besatzung stets eine sichere Heimkehr.“ Genauso wie es ihre Eltern in ihrem mehr als fünf Jahrzehnte langen Seglerleben bei ihren Törns auf der Ostsee immer erfahren durften. Trotz der vielen Seemeilen unterm Kiel waren die beiden umsichtigen Segler nie auf die Hilfe der deutschen Seenotretter angewiesen.

Das Seegebiet um die dänische Insel Bornholm war ihr Revier: Von ihrem Heimathafen in Burgtiefe auf Fehmarn segelten Rosemarie und Klaus-Dieter Frank ungezählte Male dorthin, zuletzt mit dem 15 Meter langen Zweimaster „Westwind“. Dabei sammelten sie umfangreiches seemännisches Wissen, das Klaus-Dieter Frank auch an Jüngere weitergab: Als ehrenamtliches Mitglied der Prüfungskommission des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) nahm er in Braunschweig jedes Jahr Prüfungen ab.

Leistungsstarker Neuling

Ein Frischling unter den Seenotrettungsbooten ist die ROMY FRANK, die dank modernster Ausrüstung perfekt auf ihre zukünftigen Aufgaben vorbereitet ist. „Sie ist ein Seenotrettungsboot der neuesten Generation, ausgesprochen seetüchtig und hat ganz hervorragende Fahreigenschaften“, beschreibt der freiwillige Vormann Arne Fröse seine positiven Erfahrungen nach den Probefahrten mit dem 380-PS-Neubau.

Mit ihrem neuen Seenotrettungsboot sind Arne Fröse und seine Mannschaft ausgesprochen zufrieden: „Die ROMY FRANK hat trotz der stärkeren Motorisierung deutlich geringere Innengeräusche als die EMIL ZIMMERMANN, sie ist exzellent verarbeitet. Die Schiffbauer haben einen sehr guten Job gemacht“, lobt der freiwillige Vormann die Arbeit der Rostocker Bauwerft Tamsen Maritim. Die ROMY FRANK ist das neunte von elf neuen Seenotrettungsbooten, die an der Warnow entstanden sind beziehungsweise noch fertiggestellt werden.

„Die DGzRS ist ein sehr anspruchsvoller Kunde. Ihre Schiffe sind ganz spezielle Konstruktionen für Grenzbereiche der Seefahrt. Sie zeichnen sich vor allem durch außerordentlich hohe Seetüchtigkeit aus“, erläutert Christian Schmoll. Für den Geschäftsführer der Werft Tamsen Maritim ist „es eine große Ehre und eine hohe Verantwortung“, für die Seenotretter zu arbeiten. Mit der Taufe auf dem Werftgelände im Kreis der Schiffbauer dieser Bootserie bedankte sich die DGzRS bei allen Beteiligten für die hervorragende Zusammenarbeit.

Puttgarden

Viel los im Revier

Die DGzRS gründete die Station Puttgarden bereits 1898. Allerdings wurde sie nach 1945 geschlossen und erst 1987 wieder eröffnet. Sie befindet sich im Bootshafen des Fährhafens und damit in einer für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Sicherheitszone. Dort ist auch der Liegeplatz des Seenotrettungsbootes ROMY FRANK der 10,1-Meter-Klasse. Es wurde auf der Werft Tamsen Maritim in Rostock gebaut und im Februar 2020 in Dienst gestellt. Benannt ist es nach der Ehefrau eines Förderers der Seenotretter.

Von Puttgarden aus sind etwa zehn freiwillige Seenotretter um Vormann Arne Fröse in wechselnden Besatzungen mit dem Seenotrettungsboot ROMY FRANK im Einsatz. Zu ihrem Revier gehört der Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark nördlich der deutschen Insel. Mit rund 35.000 Schiffsbewegungen gilt es als eines der am meisten befahrenen Seegebiete der Ostsee. Das liegt auch am Fährverkehr auf der sogenannten Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødbyhavn.

Die Puttgardener Seenotretter arbeiten eng mit dem Seenotrettungskreuzer BREMEN der Station Großenbrode, den freiwilligen Kollegen der Station Heiligenhafen und den dänischen Seenotrettern zusammen.

seenotretter.de/puttgarden



Drei Fragen an ...

Carsten Standfuß,
Abteilungsleiter Neubau
der Werft Tamsen Maritim, Rostock

Sie haben Ende der 1990er Jahre die ersten Boote der mittlerweile mehr als 30 Einheiten umfassenden 9,5-/10,1-Meter-Klasse der DGzRS-Flotte mitentwickelt. Wie kam es dazu?

Als junger Schiffbau-Ingenieur fing ich 1992 nach meinem Studium bei der Schweers-Werft in Bardenfleth an. Dort an der Unterweser entstanden zu der Zeit die meisten Neubauten der Seenotretter. Ende der 1990er Jahre wollte der damalige Technische Inspektor der DGzRS, Hans-Siegfried Rathjen, die 8,5-Meter-Seenotrettungsboote weiterentwickeln. Doch statt die Klasse lediglich zu modifizieren, schlug ich einen komplett neuen, um einen Meter längeren Bootstyp vor. In dem Entwurf verzichteten wir zugunsten eines größeren Innenraumes auf den Kabinenfahrstand, auch um mehr Platz für die Versorgung Verletzter zu schaffen. Wir strichen den offenen Steuerstand hinter dem Aufbau, empfahlen stattdessen eine höher gelegene, größere „richtige“ Brücke – um die Sicherheit der Seenotretter zu erhöhen und die Rundumsicht zu verbessern, aber auch um mehr geschützten Raum für die Elektronik und Bildschirme zu haben. Das von mir vorgestellte Seenotrettungsboot war ein Turmschiff mit einem Motorraum unter der Brücke und einem Deltarumpf für mehr Auftrieb bei gleichzeitig geringerem Wasserwiderstand. Hans-Siegfried Rathjen war begeistert – darauf bin ich noch heute stolz. Allerdings habe ich damals nicht damit gerechnet, dass aus meinem Vorschlag einmal eine Serie mit mehr als 30 Einheiten werden könnte.

Was sind aus Ihrer Sicht als Schiffbau-Ingenieur die Besonderheiten dieser Seenotrettungsboote?

Da gibt es einige: Der Bootstyp hat aufgrund seiner Rumpfform ein ausgezeichnetes Seegangsverhalten, ist extrem leistungsfähig und dabei sehr kompakt gebaut. Die Seenotrettungsboote sind vollgestopft mit Technik und Rettungsausrüstung, da bleibt für das eigentliche Boot nur noch wenig Masse über. Rumpf und Aufbauten müssen deshalb sehr leicht gebaut sein. Die gesamte Konstruktion des Bootes ist sehr durchdacht: Alles an Bord hat seinen Platz, nichts ist zufällig, über jede Schraube, jedes Detail haben wir besonders lange und gründlich nachgedacht. Denn die freiwilligen Seenotretter sollen sich auf dem Seenotrettungsboot sicher fühlen, ihre Aufgabe bestmöglich erfüllen können. In den vergangenen zwanzig Jahren haben wir den Bootstyp immer weiterentwickelt. So ist bei der jüngsten Serie das Deckshaus einige Zentimeter höher, um größere Fenster für eine noch bessere Sicht einbauen zu können. Die neuen Rettungseinheiten sind trotz leistungsstärkerem Motor und etwas höherer Geschwindigkeit lauffähiger und hinsichtlich ihrer Bedienung insgesamt „aufgeräumter“ als ihre Vorgänger. Die Schleppleine befindet sich in einer speziellen Box in der Plicht und nicht mehr in der Last am Heck. Das erleichtert den Seenotrettern die Arbeit, weil die Ausrüstung jetzt ständig dort griffbereit liegt, wo sie benötigt wird. Das alles sind lediglich kleine Modifikationen. Daran wird deutlich, wie gesund der Kernentwurf vor mehr als zwanzig Jahren war. Der Bootstyp hat sich in der Praxis schlicht bewährt. Hinzu kommt: Alle auf der Werft sind mit vollem Herzen dabei – das ist den Booten anzumerken.

Was sind für Sie die größten Herausforderungen beim Bau dieser Spezialboote?

Der Bootstyp ist sehr aufwendig und anspruchsvoll zu konstruieren, weil er leicht und gleichzeitig ausgesprochen robust sein muss. Die Aluminiumbleche müssen exakt verarbeitet werden, dabei verziehen sie sich leicht beim Schweißen und schrumpfen. Die erforderliche Qualität bekommen nur absolute Spezialisten hin. Und in der Werfthalle müssen Temperatur und Feuchtigkeit stimmen, sie müssen für die notwendige Güte der Schweißnähte immer annähernd gleich sein. Sicher, der Bau eines solchen Spezialbootes ist extrem anspruchsvoll, aber gerade das macht den besonderen Reiz aus. Für mich als Schiffbau-Ingenieur ist es eine sehr interessante und spannende Aufgabe, die mir sehr viel Spaß macht – auch weil sie mit Sinn erfüllt ist. Hinzu kommt die sehr gute und kooperative Zusammenarbeit mit den Seenotrettern, vor allem mit DGzRS-Inspektor Carl Göner. Es sind kurze Wege, wir erarbeiten gemeinsam mit Kollegen praktikable Lösungen für den Bordalltag. Im Mittelpunkt steht immer: Alles muss unter allen Bedingungen draußen auf See einwandfrei funktionieren.

2019 für fast 3.400 Menschen im Einsatz

Auf Nord- und Ostsee sind die Seenotretter im Jahr 2019 insgesamt **2.140** Mal (2018: 2.156) im Einsatz gewesen. Die Besatzungen der DGzRS haben dabei 3.396 Menschen geholfen. Mehr als 350 von ihnen wurden aus Seenot gerettet oder Gefahr befreit. Seit Gründung der DGzRS vor 155 Jahren zählt die Statistik der Seenotretter mehr als 85.000 Gerettete.



Niedersächsische Nordseeküste

- 649 (629) Einsätze
- 893 Menschen insgesamt geholfen, davon:
- 26 (7) Menschen aus Seenot gerettet,
- 76 (46) aus Gefahrensituationen befreit.

Schleswig-holsteinische Nordseeküste

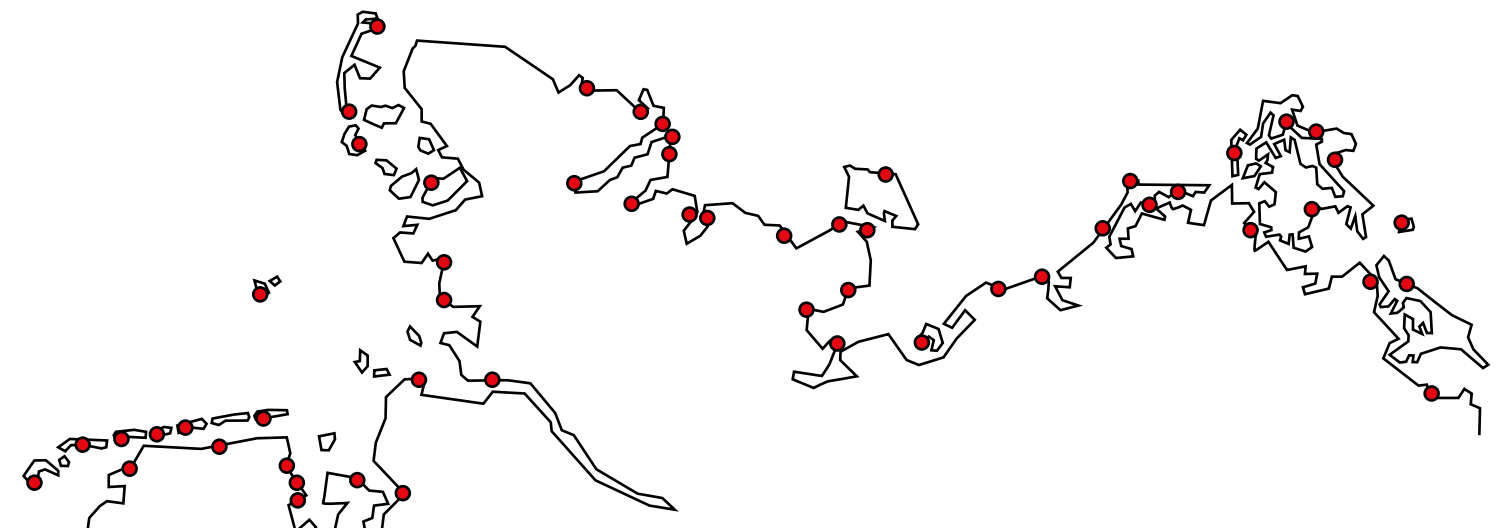
- 212 (227) Einsätze
- 320 Menschen insgesamt geholfen, davon:
- 3 (9) Menschen aus Seenot gerettet,
- 33 (9) aus Gefahrensituationen befreit.

Schleswig-holsteinische Ostseeküste

- 756 (749) Einsätze
- 1.118 Menschen insgesamt geholfen, davon:
- 29 (18) Menschen aus Seenot gerettet,
- 59 (123) aus Gefahrensituationen befreit.

Mecklenburg-vorpommersche Ostseeküste

- 523 (551) Einsätze
- 1.065 Menschen insgesamt geholfen, davon:
- 23 (4) Menschen aus Seenot gerettet,
- 102 (140) aus Gefahrensituationen befreit.



Trainingsschiff auf Kiel gelegt



Eine Zwei-Hongkong-Dollar-Münze ist immer an Bord. Sie soll den Schiffbauern, aber auch Schiffsführung und Besatzung Sicherheit, Glück und Gesundheit verheißen. Das Geldstück hat Larissa Buck, Leiterin der Seenotretter-Akademie, am 11. Dezember 2019 in eine Sektion des ersten eigenen Trainingsschiffes der DGzRS eingelegt. Die etwa 22 Meter lange Einheit entsteht derzeit auf der Schiffswerft Hermann Barthel in Derben an der Elbe. Die Indienststellung ist für 2021 vorgesehen.

„Die Münze war seit meinem ersten Landgang auf meiner ersten Seereise 2006 in mein Seetagebuch eingeklebt. Ich bin damals wohlbehalten zurückgekommen. Und ich bin sicher, dass dieser Hongkong-Dollar auch unserem ebenfalls reisenden Trainingsschiff Glück bringen wird“, sagte Larissa Buck anlässlich der Kiellegung in Derben. Mit dem Neubau intensiviert die DGzRS die dezentrale Aus- und Fortbildung insbesondere der freiwilligen Seenotretter auf den Stationen zwischen Borkum im Westen und Ueckermünde im Osten (siehe „Längsseits“ 3/2019).



- 1 Eine weit gereiste Zwei-Hongkong-Dollar-Münze legt Akademie-Leiterin Larissa Buck im Beisein von DGzRS-Inspektor Holger Freese ein. Das Geldstück soll dem reisenden Trainingsschiff Glück bringen.
- 2 Werft-Geschäftsführer Hermann Barthel (l.) im Gespräch mit DGzRS-Vorsitz Gerhard Harder (r.).
- 3 Freuen sich auf das Trainingsschiff: Ausbilder der Seenotretter-Akademie.



Dr. Jens Kohfahl

„Wer auf See unterwegs ist, sollte unter allen Umständen eine Rettungsweste tragen“

Auf See über Bord zu stürzen, ist für jeden Seemann und Wassersportler ein Albtraum. Wie der Körper auf eine solche Ausnahmesituation reagiert und wie ein Schiffbrüchiger sich nach einem Sturz ins Wasser verhalten sollte, um seine Überlebenschance zu erhöhen, erläutert Dr. Jens Kohfahl. Der Facharzt für Allgemein- und Notfallmedizin sowie ärztlicher Fachberater des Havariekommandos ist seit vielen Jahren freiwilliger Seenotarzt der DGzRS in Cuxhaven.

Wer plötzlich in die kalte Nordsee stürzt, schnappt automatisch nach Luft. Woran liegt das?

Ein solcher Sturz ist nicht zu vergleichen mit einem langsamen „Hineingleiten“ oder dem Baden in kaltem Wasser. Darauf bereite ich mich mental vor, auf einen unerwarteten Sturz nicht. Deshalb läuft die erste Reaktion, die sogenannte Kälteschockreaktion, völlig unkontrolliert ab. Der plötzliche Kältereiz auf der Haut führt sofort dazu, dass wir unsere Atmung nicht mehr steuern können, wir fangen an zu hyperventilieren. Wer bei Wärme in der Lage ist, die Luft eine Minute anzuhalten, erlebt nach einem Fall in kaltes Wasser, dass sich diese Zeitspanne auf lediglich zehn Sekunden reduzieren kann.

Gilt diese Reaktion ausschließlich für sehr kaltes Wasser?

Nein. Wir reagieren zwar massiver und schneller, je kälter das Wasser ist, aber bei kalteempfindlichen Menschen kommt es schon ab 23 Grad Wassertemperatur zu einer verstärkten Atmung. Ab 15 Grad kommt es sofort zu einem massiven Atemzug, der zwei bis drei Liter Luftvolumen umfassen kann. Während ein Erwachsener im Ruhezustand sechs bis acht Liter Luft pro Minute durch seine Lungen ein- und ausatmet, kann dies bei massiver Kälteschockreaktion im Temperaturbereich zwischen fünf und zehn Grad deutlich mehr als das Zehnfache sein.

Warum ist diese automatische Reaktion so gefährlich?

Die Wasseroberfläche auf See ist meist unruhig: Seegang und die Wellen überspülen immer wieder den Kopf und gelangen in die Atemwege. Es besteht ein hohes Risiko, über die Gischt zu viel Wasser zu inhalieren, bevor wir unsere Atmung wieder kontrollieren können. Bereits ein Viertelliter Flüssigkeit in den Lungen kann die Sauerstoffversorgung des Körpers drastisch reduzieren, ein-einhalb Liter Seewasser sind tödlich.

Was passiert beim plötzlichen Eintauchen außerdem im Körper?

Aufgrund des Kältereizes verengen sich die Blutgefäße in der Haut. Zusätzlich wird durch den Wasserdruck auf die im Wasser treibenden Beine mehr Blutvolumen in den Brustkorb verschoben – das Herz muss mehr arbeiten. Die Folge: Puls und Blutdruck steigen kräftig, mitunter sogar krisenhaft an. Bei schon vorliegendem hohem Blutdruck oder auch bei älteren Menschen kann es zu einem Herzinfarkt oder Schlaganfall kommen. Wenn wir über Kopf ins Wasser stürzen, versuchen wir im ersten Augenblick instinktiv die Luft anzuhalten. Bei diesem sogenannten Tauchreflex verlangsamt sich der Puls. Zeitgleich setzt die stressvermittelte Kälteschockreaktion mit Herzrasen ein. Dieser, auch autonomer Konflikt unseres vegetativen Nervensystems genannte Mechanismus, kann zu unmittelbaren und sogar tödlichen Herzrhythmusstörungen führen.

Worauf sollte man sich einstellen, wenn man die ersten Minuten überstanden hat?

Auf die Kälteschockreaktion folgt das sogenannte Schwimmversagen. Die Ursache ist der Kälteeinfluss auf die Muskulatur in Armen und Beinen. Es fällt zunehmend schwer, aufeinander abgestimmte Schwimmbewegungen zu machen. Im Extremfall sackt der Körper aus einer horizontalen Lage in die Vertikale ab. Das führt zu immer schnelleren, ineffektiveren und unkoordinierten Arm- und Beinbewegungen, schließlich können wir den Kopf nicht mehr über Wasser halten und ertrinken.

Warum ist das so?

Wir funktionieren nur bei einer Körpertemperatur von 37 Grad optimal. Wärmeverlust und Wärmeproduktion müssen ausgeglichen sein – dann sind wir zu Höchstleistungen fähig. Wenn die Umgebungstemperatur fällt, beginnt unser Körper den Wärmeverlust über die Arme und Beine zu drosseln, alles mit dem Ziel, den Körperkern, also das Gehirn und die Organe des Brust- und Bauchraumes, auf 37 Grad zu halten. Nach der Haut kühlen Nerven, Muskulatur sowie die Gelenke der Arme und Beine herunter. Das geschieht vor allem deshalb, weil sie eine große Oberfläche haben und die verengten Blutgefäße der Haut kein Blut mehr zur Wärmeproduktion heranzuführen. Da aber auch Nerven und Muskeln Blut und Sauerstoff benötigen, um zu funktionieren, wird die Motorik rapide schlechter.

Wie lange kann es ein Mensch im kalten Wasser aushalten?

Es scheint mir nicht hilfreich zu sein, eine Zeitangabe zu machen. Die entscheidenden Größen sind Alter, Kleidung, ob der Schiffbrüchige eine Rettungs- oder zumindest eine Schwimmweste trägt, Wassertemperatur und Gewässerart. Zudem spielen auch individuelle Faktoren wie Fitnesszustand und persönlicher Wille eine Rolle. Gerade die mentale Stärke hat einen sehr großen Einfluss auf das Überleben.

Welche Tipps haben Sie für den Notfall?

Jeder, der auf See unterwegs ist, sollte unbedingt eine gut sitzende, mit Schrittgurt versehene Rettungsweste tragen. Sie sorgt nach einem Sturz für Auftrieb, hält den Kopf über Wasser und

hilft, hektische Schwimmbewegungen in den ersten kritischen Minuten zu vermeiden. Darüber hinaus empfehle ich, die Kleidung der Wasser- und nicht der Lufttemperatur anzupassen. Die von mir favorisierte Kombination besteht aus Funktionswäsche, dann Kälteschutzanzug als „Unterzieher“ und als letzte Schicht die Arbeitskleidung beziehungsweise das Ölzeug. Stürzt ein Wassersportler oder Seemann ohne Kälteschutzbekleidung in kaltes Wasser, sollte er sich in den ersten Minuten so ruhig wie möglich verhalten, um die Atmung unter Kontrolle zu bekommen. Ist das gelungen, gilt es weiterhin Ruhe zu bewahren und gleichzeitig seine Optionen zu prüfen: Gibt es einen im Wasser treibenden Gegenstand zum Festhalten? Kann der Schiffbrüchige vielleicht sogar aus eigener Kraft das Ufer erreichen? Das muss er sich allerdings sehr gut überlegen: Die Schwimmfähigkeit ist zunehmend eingeschränkt und die in der Kleidung eingeschlossene Luft, die für Restauftrieb sorgen könnte, entweicht durch Schwimmbewegungen. Hinzu kommt: Auch wenn Muskeltätigkeit kurzfristig Wärme produziert, beschleunigt das Schwimmen den Wärmeverlust – wir kühlen schneller aus.

Wie verhält sich ein Schiffbrüchiger, wenn er länger im kalten Wasser treiben muss?

In einem solchen Fall, sollte er sich – so gut wie es geht – treiben lassen, um den Wärmeverlust zu minimieren. Das gelingt jedoch nur, wenn er eine Rettungsweste trägt. Außerdem sollte der Schiffbrüchige versuchen, den Wassereintritt in die Kleidung an Armen und Hals durch Nachziehen der Klettverschlüsse zu minimieren – auf gar keinen Fall darf er Hose oder Jacke ausziehen. Wenn vorhanden: Handschuhe, Mütze und Kapuze überziehen, da viel Wärme über den Kopf verloren geht. Vor allem aber ein Spraycap über den Auftriebskörper der Rettungsweste stülpen. Dann noch den Rücken gegen Wind und See drehen, um sich vor Wasserinhalation zu schützen. Wenn der Schiffbrüchige einen Überlebensanzug trägt, sollte er etwa alle 30 Minuten für fünf Minuten Wassertreten machen, um Wärme durch Muskeltätigkeit zu produzieren, die sich für eine gewisse Zeit im Anzug hält. Auf diese Weise kühlt der Körper langsamer aus. Und zu guter Letzt: Man sollte niemals die Hoffnung aufgeben. Der Überlebenswille kann ganz entscheidend zu einer erfolgreichen Rettung auch nach nicht für möglich gehaltenen Zeitspannen beitragen.

„Für uns brach eine Welt zusammen“



Das Unglück der ALFRIED KRUPP jährte sich in der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 2020 zum 25. Mal (siehe Jahrbuch 2020, S. 64ff.). Vormann Bernhard Gruben und Maschinist Theo Fischer kamen damals ums Leben. In die Nacht des Unfalls fällt jedoch auch die Sternstunde der OTTO SCHÜLKE und ihrer Besatzung. Sie retteten damals unter unvorstellbaren Umständen Dietrich Vehn und Bernd Runde das Leben. Michael Ulrichs und Hermann Janssen, beide bis heute auf der Station Norderney, fuhren damals mit Vormann Peter Saß und dem freiwilligen Seenotretter Berend Dirksen den Rettungseinsatz.

Die Bilder vergisst man nicht“, sagt Michael Ulrichs heute, „die hat man immer noch im Kopf.“ Und auch Hermann Janssen sagt: „Obwohl es jetzt lange her ist, hab’ ich das alles noch vor Augen.“

Die OTTO SCHÜLKE läuft in jener Nacht um 22.50 Uhr aus, nachdem sie den Alarm erhalten hat. Sie sind zu viert. Normalerweise fahren auf dem 19-Meter-Seenotrettungskreuzer drei fest angestellte Seenotretter, aber in dieser Nacht nehmen sie einen langjährigen Freiwilligen mit, den stellvertretenden Hafenmeister Berend Dirksen. Sie sind alle erfahrene Seeleute. Sie wissen, dass das keine Ausflugsfahrt wird.

Niemand befährt bei Orkan freiwillig die Seegatten. Zwischen Norderney und Juist ändern sich die Tiefenunterschiede von über 20 Meter auf weniger als zwei, aber nicht in geraden Verläufen, sondern in Ellipsen und Kurven, denn in der Mitte des Seegatts sammelt sich der Sand, bildet auslaufende Bänke, auf denen in jener Nacht die Brandung rollt. Was sonst ein angenehmes Rauschen ist, hat sich in ein ununterbrochenes Donnern über dem Toben des Sturms verwandelt. Er schiebt Salzwassermassen und Sand hin und her. Ein einziger Sturm kann ein Fahrwasser unpassierbar machen, einen der Priele, die natürlichen Wasserläufe im Watt, einfach verlegen – was an einem Tag passierbar war, ist am nächsten unwegsam.

Der Pegel von Norderney ist für die Seenotretter so etwas wie das Orakel – er entscheidet darüber, ob ein Wattfahrwasser befahrbar ist oder nicht, ob man zu einem bestimmten Zeitpunkt über die „hohe Stelle“ kommt, die meistens etwa in der Mitte südlich der Inseln liegt. Denn das Watt läuft durch die Seegatten zwei Mal am Tag leer und lässt hier das Sediment gehäuft zurück. Oft muss man direkt einen anderen Weg nehmen. In dieser Nacht ist das Wasser enorme zwei Meter über Normal gemeldet. Der Nordweststurm drückt die See auf die Küste.

Nach dem Notruf: Funkstille

Die OTTO SCHÜLKE geht also durchs Watt südlich von Juist, Memmert und Borkum. Der Wasserstand ist so hoch, dass der flachgehende Seenotrettungskreuzer quer über die Sandbänke fährt. Doch bei zehn Beaufort – zunehmend – ist die Nordsee auch im Watt alles andere als nett. Der schwere Seegang versetzt das Schiff immer wieder um mehrere Meter.

Noch weiß die Besatzung der OTTO SCHÜLKE nicht wirklich, was geschehen ist. Die ALFRIED KRUPP braucht Hilfe, das ist alles. Sie geht davon aus, dass sie den über sieben Meter längeren Kreuzer der Nachbarstation vielleicht einschleppen muss und will die

Was danach geschah

Der Seenotrettungskreuzer OTTO SCHÜLKE kehrte nach dem Unglück der ALFRIED KRUPP noch am selben Tag auf die Station Norderney zurück. Nach dem geplanten Besatzungswechsel lief sie wieder aus und beteiligte sich an der groß angelegten – aber ergebnislosen – Suche nach Bernhard Gruben und Theo Fischer. An Bord der OTTO SCHÜLKE hatte es nicht einen einzigen Schaden gegeben.

1996 werden zwei Seenotrettungskreuzer nach Bernhard Gruben und Theo Fischer benannt. Die BERNHARD GRUBEN löst auf Norderney die OTTO SCHÜLKE ab, die außer Dienst gestellt und an die isländischen Seenotretter verkauft wird. Dort ist sie weitere Jahre als Seenotrettungskreuzer im Einsatz.

Knapp zwölf Jahre nach dem Unglück der ALFRIED KRUPP, tobt im Oktober/November 2006 erneut tagelang der Nordwestwind über der Deutschen Bucht und es kommt zu schweren Havarien. Die BERNHARD GRUBEN rettet gegen jede Wahrscheinlichkeit einen über Bord gestürzten russischen Seemann. Der Seenotretter, dem es gelingt, den Schiffbrüchigen von Deck aus an Bord zu ziehen, ist Michael Ulrichs.

Das niederländische Seenotrettungsboot „Anna Margaretha“ der Station Eemshaven kentert 2006 im selben Sturm während einer Einsatzfahrt. Über Stunden ist das Schicksal ihrer Besatzung ungewiss. Die vier niederländischen Seenotretter überleben leicht verletzt. Für sie im Einsatz ist die ALFRIED KRUPP.

Als die OTTO SCHÜLKE 2019 in Norwegen verkauft wird, gründet sich auf Norderney ein Verein, um das Schiff als Museumskreuzer „nach Hause“ zu holen. Mit im Vorstand des Vereins sind Hermann Janssens Sohn Henning – Seenotretter auf der BERNHARD GRUBEN – und auch Johnny Raß, nach dessen Großvater das Tochterboot der OTTO SCHÜLKE benannt wurde. Inzwischen hat der Verein den Kreuzer nach Deutschland geholt und die Verbringung nach Norderney steht unmittelbar bevor. Auch Hermann Janssen engagiert sich inzwischen im Verein.

Otto Schülke (1914 bis 1967) gehörte übrigens als Rettungsmann zur Besatzung des Seenotrettungskreuzers ADOLPH BERMPOHL. Die gesamte Besatzung kam am 23. Februar 1967 bei einem Einsatz im Orkan vor Helgoland ums Leben.



Berend Dirksen

Sie sind nicht die einzigen auf Rettungsmission für die ALFRIED KRUPP. Mehrere Schiffe und auch der Seenotrettungskreuzer WILHELM KAISEN von Helgoland sind auf dem Weg in das Suchgebiet, von wo der letzte Funkspruch des Borkumer Seenotrettungskreuzers aus einem kleinen Handfunkgerät kam. Seither herrscht Funkstille.

Einzige Hoffnung



Michael Ulrichs

Der SAR-Hubschrauber von Borkum hat das schwer verwundete Schiff in der Nacht gesichtet und nach 30 Minuten den Abbergerversuch der Besatzung ergebnislos abbrechen müssen. Oberleutnant zur See Detlev Finster, der Jahre nach seiner Zeit bei der Marine als Wachleiter im MRCC der DGzRS anheuern wird, erinnert sich: „Im Licht des Suchscheinwerfers konnten wir sehen, dass der Kreuzer auf die eine Seite gedrückt wurde, dann auf die andere. Wir haben das Windenseil runtergelassen, aber es war absolut unmöglich, jemanden vom Schiff zu holen.“

Als die OTTO SCHÜLKE im Suchgebiet ankommt, hat der Wind Orkanstärke erreicht. Die See kommt von allen Seiten, eine Richtung ist nicht mehr auszumachen. Die WILHELM KAISEN erlebt beim Anlauf solche Wellenschläge, dass die Laufbleche hochgebogen und Teile der Ausrüstung zerstört werden. Als klar wird, welche Bedingungen herrschen, untersagen die Behörden ihren Schiffen, ins Suchgebiet einzulaufen und die Rettungsfahrt fortzusetzen, um das Leben ihrer Crews nicht aufs Spiel zu setzen.

Mit der OTTO SCHÜLKE ist jetzt nur noch ein anderes Rettungsschiff im Einsatz: die „Jan van Engelenburg“ der niederländischen Kollegen aus Eemshaven. Für Dietrich Vehn

und Bernd Runde sind diese beiden Besatzungen jetzt die einzige Hoffnung aufs Überleben.

Spielball der Wellen

Hermann Janssen und Michael Ulrichs meinen, dass die Januarnacht nicht stockdunkel gewesen sei. Ob zwischen Regen- und Schneeschauern gelegentlich der Mond hinter den sturmzerfetzten Wolken hervorgekommen ist? Die ALFRIED KRUPP taucht jedenfalls immer wieder im Licht des Suchscheinwerfers auf und ist wieder weg. Wenn die OTTO SCHÜLKE einen Wellenberg abreitet, sehen sie sie bisweilen weit unter sich, wie ein Spielzeugschiff.

Die 27,5-Meter-Klasse hat eigentlich eine Beleuchtung über den Gangbords an Deck, aber dort ist nur eine Reihe funzeliger kleiner Lichter auszumachen. Die Lampen sind mit doppelten Glühbirnen ausgestattet und leuchten normalerweise mit 220 Volt. Die Notbeleuchtung funktioniert mit nur 24 Volt.

Im oberen offenen Fahrstand stehend, versucht Peter Saß, an die ALFRIED KRUPP heranzumanövrieren. Offenbar ist drüben jemand an Deck. Irgendwie müssen sie eine Leine auf das manövrierunfähige Schiff hinüber bekommen. Ein Anlauf nach dem anderen misslingt. Maschinist Hermann Janssen kümmert sich die ganze Zeit um die Maschine. Würde sie nicht mehr mitmachen, würden sie selbst zum Spielball der Wellen werden. Der Hilfsdiesel läuft die ganze Zeit auf Stand-by.

Wellen von allen Seiten

Plötzlich wird die OTTO SCHÜLKE von einer Welle wie von einer Faust getroffen und mit Macht vorwärts gedrückt, im Wellental vor ihnen die ALFRIED KRUPP. Peter Saß gibt äußerste Kraft rückwärts. Die Kollision erscheint dennoch unausweichlich. Doch dann schwenkt das Heck der KRUPP geisterhaft nur zwei Meter vor ihrem Bug vorbei.



Peter Saß (†)



Hermann Janssen

Die Wellen kommen von allen Seiten. Die Besatzung kann immer nur für einen Moment etwas sehen, wenn ihr Suchscheinwerfer oder der des Hubschraubers die KRUPP streift. Jemand ist auf dem Vorschiff. Und dann sehen sie die Leine. Wie eine weiße Schlange treibt sie auf dem Wasser.

Bernd Runde, einer der beiden Überlebenden auf der KRUPP, ist es trotz seiner schweren Verletzungen gelungen, die aufgetrommelte Ankerleine loszumachen und aus dem dunklen Kabelgatt aufs Deck zu holen, festzumachen und außenbords zu fieren.

Dieses Mal gelingt der erste Anlauf. Mit dem Hakstock angeln Hermann Janssen, Michael Ulrichs und Berend Dirksen das schwere Tauwerk aus der See. Michael Ulrichs umklammert die Leine, die anderen beiden schleppen das Ende nach achtern zum Schlepphaken. Auf dem bockenden Seenotrettungskreuzer hat die

„Für uns brach eine Welt zusammen. Wir dachten, wir hätten es geschafft, hätten alle gerettet.“
Michael Ulrichs

Besatzung Mühe, sich auf den Beinen zu halten. Berend Dirksen rutscht aus, die Leine entgleitet den Rettern, fällt von ganz hinten ins Wasser, aber Michael Ulrichs hält sie auf dem Vorschiff immer noch, er wird gegen die Reling geschlagen, bleibt dort im Lifebelt am Strecktau hängen, die Leine immer noch fest umklammert. „Die lässt du nie wieder los“, denkt er, auch wenn er sonst kaum einen Gedanken fassen kann. „Wir haben einfach nur gehandelt, wir hatten keine Zeit zum Überlegen, wir mussten unseren Job machen.“

Dann hat die OTTO SCHÜLKE die ALFRIED KRUPP endlich im Schlepp. Sie sind alle noch nicht aus der Gefahrenzone, aber sie haben die KRUPP am Haken, das ist Glück.

In den Wellenbergen sehen sie nichts. Michael Ulrichs hängt mit dem Gesicht im Gummi-Blendschutz des Radargerätes, um

die Tonnen zu finden. Die Revierzentrale will ihnen Radarberatung geben, will sie doch den Schifffahrtsweg lotsen, aber Peter Saß lehnt ab, er bleibt außerhalb des Fahrwassers. Die ALFRIED KRUPP schlingert als schwarzes Etwas hinter ihnen an der Schleppleine durch die Nacht. Die Gefahr, dass sie im Fahrwasser eine Tonne rammen könnte, ist zu groß. Das Schiff ist doppelt so schwer wie die verhältnismäßig kleine OTTO SCHÜLKE. Der Schlepphaken ächzt und knarrt unter der großen Last. Wird er halten?

„Wir waren wie ein Entchen auf dem Wasser, wir sind einfach hochgesprungen und über die Seen hinweg geflogen“, erinnert sich Michael Ulrichs. „Mir war kotzübel.“ Hermann Janssen, der die ganze Zeit den Funkverkehr macht, reicht ihm immer wieder den Eimer. Michael Ulrichs übergibt sich, Hermann Janssen leert den Eimer. Er wird nicht seekrank, hängt sich wieder über den Gummi-Blendschutz des Radars, gibt dem Vormann weiter Anweisungen.

Eine Welt bricht zusammen

Hinter ihnen sind die Lichter der „Jan van Engelenburg“. Sie wollen es wagen, einen Mann auf die alte KRUPP überzusetzen, zu der es immer noch keine Verbindung gibt. „Wartet, bis es ruhiger wird“, sagt Peter Saß über Funk. Inzwischen haben sie das berühmte raue Hubertgat hinter sich gelassen und laufen neben dem Westeremfahrwasser in langsamer Schleppfahrt Richtung Eemshaven. Schließlich riskiert es die Besatzung der „Jan van Engelenburg“ an der geschleppten KRUPP längsseits zu gehen. Ein Mann springt aufs Deck.

Fünf Minuten später, um 3.27 Uhr, erhält die OTTO SCHÜLKE über Funk die Nachricht, dass Bernhard Gruben und Theo Fischer nicht an Bord sind. „Da brach für uns eine Welt zusammen“, sagt Michael Ulrichs. „Wir dachten, wir hätten es geschafft, hätten alle gerettet. Und dann das.“ Am liebsten wären sie sofort umgedreht, zurück in die Hölle, um zu suchen. Eine sinnlose Idee ohne jede Aussicht auf Erfolg, das ist ihnen sofort klar.

Der Schleppzug mit der schwer beschädigten ALFRIED KRUPP trifft am Morgen um acht Uhr in Eemshaven ein. Fünfeinhalb Stunden sind vergangen, seitdem die OTTO SCHÜLKE die ALFRIED KRUPP gefunden hat. Nach langen Stunden stehen Retter und Gerettete sich zum ersten Mal gegenüber, nehmen sich in den Arm. Niemand kann fassen, was in dieser Nacht geschehen ist.



Vormann Bernhard Gruben



Quelle: „Hamburger Abendblatt“, 4. Januar 1995



Maschinist Theo Fischer

Im Einsatz für eine gute See-Sache

Nach fast 23 Jahren als Vormann der Freiwilligen-Station Breege hat Olaf Redmer (53) sein Ehrenamt in neue Hände abgegeben. Seit Ende des vergangenen Jahres ist der Maschinenbautechniker Uwe Repenning (54) für die Freiwilligen-Crew der MANFRED HESSDÖRFER verantwortlich.



Uwe Repenning ist neuer freiwilliger Vormann der Station Breege.

Olaf Redmer war 30, als die DGzRS am 29. April 1997 in Breege ihre auch heute noch jüngste Station in Mecklenburg-Vorpommern gründete. Zu der Zeit war der gelernte Fischer in dem malerischen Dorf am nördlichen Ende der Schaabe, der handtuchschmalen Verbindung zwischen den Halbinseln Wittow und Jasmund, bereits seit fünf Jahren Hafenmeister. Der Breeger Bodden, Teil des Großen Jasmunder Boddens, ist sein Revier. Dort kennt er sich aus, damals wie heute. An Land ebenso: Er hat ein eng geknüpftes Netzwerk rund um das ehemalige Fischerdorf, kennt viele der Wassersportler, die mit ihren Booten in dem Wasserwanderrastplatz liegen. Darum war schnell klar: Der damals 30-Jährige war der beste Mann für den Vormannsposten. Fortan leitete er die Geschicke der Freiwilligen-Station.

Hafenmeister ist Olaf Redmer nach wie vor, sein Ehrenamt als freiwilliger Vormann hat er dagegen in andere Hände übergeben. „Ich wollte einfach wieder mehr Zeit für meine Familie, meine Hobbys und mich haben“, sagt der heute 53-Jährige. „Ich habe das sehr gerne gemacht, aber jetzt ist Zeit für ein anderes Gesicht an der Spitze“, findet er. Der Station und den freiwilligen Seenotrettern bleibt Olaf Redmer verbunden: Er wird weiterhin die vielen Fragen der Touristen zur DGzRS kompetent wie eh und je beantworten und sich auch in Zukunft um den Schaukasten am Liegeplatz der MANFRED HESSDÖRFER kümmern.

Während das 2019 in Dienst gestellte Seenotrettungsboot bereits das vierte Mitglied der DGzRS-Flotte am Breeger Bodden ist, ist Uwe Repenning erst der zweite Vormann in der noch jungen Geschichte der Station. Genauso wie Olaf Redmer verdiente der gelernte Schiffsbetriebsschlosser zu DDR-Zeiten seinen Lebensunterhalt in der Fischerei. Nach der Wende blieb die See zwar in seinem Herzen, beruflich ging der heute 54-Jährige jedoch an Land. Der Rügäner bildete sich zum Maschinenbautechniker fort. Er heuerte beim kommunalen Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen (ZWAR) an. Dort ist Uwe Repenning mittlerweile Abteilungsleiter – beste Voraussetzungen für ein leitendes Ehrenamt.

Familien mit im Boot

Seit 1989 lebt der Familienvater in Breege. Dort ist sein Zuhause, dort engagiert er sich – nicht nur bei den Seenotrettern. So setzt er sich als zweiter stellvertretender Bürgermeister für die Belange der Gemeinde ein, weil ihm das Gemeinwohl und die Gemeinschaft wichtig sind. Aus diesem Grund ist er 2014 auch bei der DGzRS eingestiegen: „Es macht mir einfach Spaß, mich gemeinsam mit anderen für eine gute Sache einzusetzen. Wenn ich dann noch andere aus Notlagen befreien kann, umso besser“, beschreibt Uwe Repenning seine Motivation.

„Es macht mir einfach Spaß, mich gemeinsam mit anderen für eine gute Sache einzusetzen.“

Uwe Repenning

Als Vormann möchte er die sehr gute Arbeit von Olaf Redmer fortsetzen und vor allem die überaus engagierte Mannschaft weiter verjüngen. Uwe Repenning weiß, wie schwierig diese Aufgabe sein wird: Arbeitsplätze in der Nähe der Station sind rar, nicht alle Chefs erlauben es, im Einsatzfall alles stehen und liegen zu lassen. Neben dem Arbeitgeber muss auch die Familie das Ehrenamt mittragen: „Wir brauchen den Rückhalt unserer Frauen und Kinder. Bei einem Einsatz können wir im Extremfall in Lebensgefahr geraten. Und wir stecken manche Stunde in unser freiwilliges Engagement, die wir dann nicht mit unseren Familien verbringen können“, sagt Uwe Repenning. Er selbst ist seit 30 Jahren glücklich verheiratet, hat zwei Kinder und ist bereits stolzer Opa. Auf seine Familie kann er sich verlassen, sie steht hinter ihm, wenn er jetzt als Vormann mehr Zeit als zuvor am Hafen im Gebäude der DGzRS-Station zubringen wird.



Erich Albrecht (l.) übergibt sein Ehrenamt als freiwilliger Vormann der DGzRS-Station Vitte/Hiddensee an Carsten Berlin.

Auf Hiddensee ist eine Seenotretter-Ära zu Ende gegangen

Erich Albrecht (75) ist seit fast einem halben Jahrhundert freiwilliger Seenotretter auf Hiddensee. Mehr als 30 Jahre lang leitete er die Geschicke der Rettungsstation Vitte. Jetzt hat er das Ehrenamt in jüngere Hände gegeben: Seit dem 31. Januar ist Carsten Berlin (52) neuer Vormann der DGzRS auf der Ostseeinsel.

Erich Albrecht lebt seit 1949 auf Hiddensee. Dort wuchs er auf, verliebte sich und gründete eine Familie. Zu dieser Zeit lag die Insel auf dem Gebiet der DDR. Zwar war die dortige Küste ab Anfang der 1960er Jahre nicht mit Stacheldraht, Todesstreifen und Selbstschussanlagen gesichert. Dennoch war sie eine Grenze, ein möglicher Ausgangspunkt für eine Flucht in den Westen. Deshalb achtete der Staat genau darauf, wer auf See hinaus durfte. Fischer und Wassersportler benötigten eine Genehmigung, die lediglich „politisch unauffällige“ Menschen erhielten. Dadurch war der Schiffsverkehr stark eingeschränkt, vor Hiddensee war im Vergleich zu heute wenig los. „Wir haben mal den einen oder anderen Fischer eingeschleppt, aber bis zur Grenzöffnung hatten wir kaum etwas zu tun“, erinnert sich Erich Albrecht.

Heute fahren die freiwilligen Seenotretter der Ostseeinsel in ihrem Revier jedes Jahr rund 100 Einsätze, die Station gehört zu den einsatzreichsten der DGzRS. Viele davon sind für die Besatzung des Seenotrettungsbootes NAUSIKAA Routine. Aber manchmal geht es um Leben und Tod: „Vor einigen Jahren haben wir eine Segelyacht bei Windstärke 8 reingeholt, die Besatzung war völlig fertig. Als die Segler wieder festen Boden unter ihren Füßen hatten, sind sie uns um den Hals gefallen – so erleichtert waren sie“, sagt Erich Albrecht und schmunzelt. Den 75-jährigen Insulaner selbst kann so schnell nichts aus der Ruhe bringen. Er hat schon viel auf See erlebt und durchlebt. Als Küstenkind und ehemaliger Seemann ist er mit dem Meer verbunden, er weiß um die Gefahren da draußen.

Ebenfalls an der Küste groß geworden ist sein Nachfolger Carsten Berlin. Auf der Ostsee vor Warnemünde spürte der Sohn eines Kapitäns fast täglich die Gischt im Gesicht, wenn er mit dem Segelboot für Wettkämpfe übte. Als Jugendlicher und junger Erwachsener ersegelte er sich viele Medaillen, vor allem auf Bezirksebene. Wenn er heute rausfährt, sucht er Ruhe, die Gemeinschaft

mit Freunden und Familie, nicht mehr den sportlichen Wettstreit. „Auf See komme ich runter, sie erdet mich“, sagt der Vater von drei Kindern. Das Hobby ist für den 52-Jährigen eine Auszeit von seinem anstrengenden Alltag als Geschäftsführer einer Hotelanlage und eines Apartmenthauses auf Hiddensee.

Eingeschworene Gemeinschaft

Auf der Insel lebt der gebürtige Rostocker seit 1995, wenig später fing er bei der DGzRS an. Für ihn als erfahrenen Segler ist das ein sehr naheliegendes Ehrenamt. Schließlich weiß er, wie schnell trotz bester Törnplanung auf See etwas schief laufen, eine gefährliche Situation entstehen kann. Dann ist jeder Seemann und Wassersportler froh, wenn an der Kimm die herannahenden Seenotretter zu sehen sind.

Erich Albrecht wird zukünftig nicht mehr an Bord der NAUSIKAA sein, mit 75 Jahren ist für ihn Schluss: „Ich überlasse das jetzt lieber den Jüngeren.“ An Land möchte er aber weiterhin ein Teil der eingeschworenen Gemeinschaft der Seenotretter bleiben, der fahrenden Besatzung des Seenotrettungsbootes mit Rat und Tat zur Seite stehen. Er schwärmt vom engen Zusammenhalt untereinander. Für ihn sind die freiwilligen Rettungsmänner auf Hiddensee eine große Familie, zu der selbstverständlich auch ihre Ehefrauen und Kinder gehören.

„Es sind große Fußstapfen, die Erich hinterlässt. In den vergangenen Jahren ist es auf der Station genauso gelaufen, wie ich es mir vorstelle“, sagt der neue Vormann Carsten Berlin. Für ihn ist und bleibt das Wichtigste: Die Motivation der Mannschaft muss stimmen. Jeder soll Spaß an seinem Ehrenamt haben und perfekt auf seine schwierige Aufgabe vorbereitet sein. Im Ernstfall muss jeder wissen, welche Handgriffe an Bord der NAUSIKAA notwendig sind, um Menschenleben zu retten.

Foto: Matthias Mähler

„Es erfüllt mich, Menschen zu helfen“



Foto: Stefan Sauer

Vormann Hartmut Trademann

Ein langgedienter Seenotretter kann so manche Unbill abwettern. Kühlen Kopf bewahren, wenn es um Leben und Tod geht. Verzweifelte Menschen beruhigen, mächtige Motoren reparieren, filigrane Manöver in hohen Wellen fahren.

Mitunter entwickeln Seenotretter ganz unerwartete Fähigkeiten, um Menschenleben zu retten. Vormann Hartmut Trademann (63) ist seit 29 Jahren Seenotretter, verbringt im Dienst seine Nächte neben dem Lautsprecher des Funkgeräts und schläft – bis der Funk zum Einsatz ruft. „Wenn ich ‚BERTHOLD BEITZ‘ höre, bin ich sofort wach“, sagt der erfahrene Seemann. Der Name des Seenotrettungskreuzers lässt seine innere Alarmglocke läuten. Meistens wacht er schon auf, wenn sich etwas zusammenbraut im Revier um die kleine Ostseeinsel Greifswalder Oie. Verirrte Funksprüche aus Polen und belanglose Nachrichten der allgemeinen Seefahrt filtert der Schlaf weg. „So machen wir das alle hier auf der Station. Wenn wirklich mal einer zu tief schläft, wecken die anderen ihn.“

In Spandowerhagen, mit Ostseesand zwischen den Zehen und Wind im Haar, ist Hartmut Trademann aufgewachsen. Das Revier um die Oie kennt er „auch ohne Karte ganz gut“, sagt er bescheiden. „Dort habe ich schon als kleiner Bengel mit meinem Großvater gefischt.“ Später wurde er Maschinist, arbeitete mit seinen zwei Onkeln auf dem Kutter. Dann kam die Wende. „Es gab neue Regeln und Vorgaben. Wir hatten ganz gut von der Fischerei gelebt, doch plötzlich war nichts mehr sicher.“ Ob der Kutter weiter die Familie würde ernähren können?

Als die DGzRS ihre seit Jahrzehnten verwaiste Rettungsstation auf der Oie wieder übernahm, suchten die Seenotretter einen weiteren Mann. „Innerhalb einer Nacht habe ich mich entschieden“, erinnert sich Trademann. Im ersten Jahr dachte er noch wehmütig zurück an die Fischerei. „Aber wenn ich etwas mache, dann richtig.“ Inzwischen ist er seit 17 Jahren Vormann und leitet das heute siebenköpfige Team.

Adrenalin im Blut

Gemeinsam mit zwei weiteren Seenotrettern bewohnt er jeweils im Zwei-Wochen-Turnus ein einzelnes gelbes Haus auf der Oie: vier Schlafkammern, drei davon ausgestattet mit den Lautsprechern des Funkgeräts, zwei Bäder, Küche. Im Wohnraum stehen das Funkgerät und die technische Ausstattung, im Hof ein Fischräucherofen. Drumherum Wiesen, Bäume, Wind. Am Anleger im Nothafen, etwa 250 Meter entfernt, liegt die 20 Meter lange BERTHOLD BEITZ vertäut, ein reines Einsatzschiff ohne Kammern zum Übernachten, allzeit bereit, mit 1.675 PS in See zu stechen. Einmal pro Woche fahren die Seenotretter damit rüber zum Festland, zum Schichtwechsel und Vorräte auffüllen. Oft gehen sie auf Kontrollfahrt rund um die Insel, bis nach Rügen und zur polnischen Grenze. Ansonsten sind die Männer allein auf der wohl einsamsten Station der DGzRS.

Das schweißt zusammen, zehn Jahre liegt der letzte Personalwechsel zurück. „Den Jungs gefällt es hier“, sagt Trademann zufrieden. Die Stimmung ist gelassen fokussiert, jeder kennt seine Aufgaben, ob im Einsatz an Bord oder an Land. Täglich prüfen die Männer das Schiff, alle paar Tage fahren sie das Revier ab.

Auch Haus und Garten halten die Seeleute in Schuss. Viel Schnack braucht es da nicht. „Die Hecke muss geschnitten werden.“ – „Jo. Mach du ma. Dann mach ich das Mittagessen.“

Auf der Insel die einsame Seenotretter-WG, der durchgetaktete Tagesablauf, auf der See das Adrenalin im Blut bei rund 40 Einsätzen im Jahr. Zu Hause auf dem Festland in Spandowerhagen dann ein ganz anderes Leben: Dort hat Hartmut Trademann Zeit für seine Freundin, für Sport und Reisen und auch für die Tochter in Berlin und die kleine Enkelin. Der Zwei-Wochen-Arbeitsrhythmus passt gut zu seinem aktiven Lebensstil, findet er.

*„Ein Menschenleben
gerettet zu haben,
das ist ein erhabenes Gefühl.“*

Hartmut Trademann

Bereits vor sieben Jahren hätte Trademann in Seemannsrente gehen können. Das ist bis heute kein Thema für ihn: „Es erfüllt mich, Menschen zu helfen.“ Den Geretteten in die Augen zu schauen und zu wissen: Man hat Wertvolles vollbracht. Eine Yacht war bereits voll Wasser gelaufen, als Hartmut Trademann und seine Kollegen sie erreichten, Besatzung und Boot retteten: „Die Frau an Bord weinte vor Erleichterung, und ich sah die Dankbarkeit in ihren Augen. ‚Ohne Euch wären wir nicht mehr da‘, sagte sie. Ein Menschenleben gerettet zu haben, das ist ein erhabenes Gefühl.“



Die Mannschaft um Hartmut Trademann bei der Taufe der BERTHOLD BEITZ im Dezember 2017

Foto: Stefan Sauer



Greifswalder Oie: Schatzkiste der *Natur*

Sie ist lediglich etwa 54 Hektar groß, liegt rund zwölf Kilometer nördlich von Usedom und etwa zehn Kilometer östlich von Rügen in der Pommerschen Bucht. Sie ist 1.550 Meter lang und ihre breiteste Stelle beträgt lediglich 570 Meter. Ihre höchste Erhebung liegt am Kliff auf ihrer Ostseite und misst 17 Meter. Das sind die wichtigsten Daten – das ist der Steckbrief der Greifswalder Oie.

Von Stella Klasan & Ina Brüning

Die gesamte Insel sowie die umliegenden Flachwassergebiete stehen unter Naturschutz und dürfen grundsätzlich nicht betreten werden – mit Ausnahme von Tagestouristen, Naturschützern und Seenotrettern. Die diverse Landschaft der Greifswalder Oie besteht aus Wald, von „Rauhwolligen Pommerschen Landschaften“ halboffen gehaltenen Weideflächen, einem aktiven Kliff, einer Brackwasserlagune mit ausgedehntem Schilfgürtel sowie einem Strand. Passend zu dieser Lebensraumvielfalt beherbergt die Insel eine große Anzahl Tier- und Pflanzenarten.

In den Flachwasserzonen um die Insel sind mittlerweile ganzjährig Kegelrobben zu beobachten. Besonders zahlreich sind sie im Spätwinter und Frühjahr – in dieser Zeit wurden bereits über 180 Tiere gleichzeitig gezählt. Das Naturschutzgebiet ist damit neben der Sandbank „Großer Stubber“ ihr wichtigstes Ruhegebiet im gesamten deutschen Ostseeraum.

Außerdem ist die Insel aufgrund ihrer Lage in der Ostsee ein wichtiges Rastgebiet für Zugvögel. Deshalb betreibt der Verein „Jordsand“ seit 26 Jahren in enger Zusammenarbeit mit der Beringungszentrale Hiddensee auf der Greifswalder Oie Deutschlands fangstärkste Vogelberingungsstation. Jährlich werden dort etwa 22.000 Tiere, darunter Singvögel, für wissenschaftliche Zwecke mit speziellen Netzen gefangen, beringt, vermessen und wieder freigelassen. Zusätzlich finden Beobachtungen der Zugrouten, Brutvogelkartierungen, wöchentliche Wasservogelzählungen und weitere Monitoringprogramme wie beispielsweise Robbenzählungen statt.

Diese reichhaltig gefüllte Schatzkiste der Natur ist zu jeder Jahreszeit und bei (fast) jedem Wetter einen Besuch wert! Weitere Informationen: jordsand.de

Angler aus Lebensgefahr gerettet

Die Seenotretter der DGzRS-Station Laboe haben am 29. Februar einen Angler aus der Ostsee gerettet. Der Mann war in Höhe des Hafens von Strande an der Kieler Förde mit einem sogenannten „Tretkajak“ gekentert. Er wurde mit schwerer Unterkühlung ins Krankenhaus eingeliefert.

Sowohl von der Besatzung eines Motorschiffes als auch von Land aus war kurz nach 14 Uhr beobachtet worden, dass eine Person nördlich des Yachthafens Strande im Wasser trieb. Die Wachleiter der SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS alarmierten sofort den Seenotrettungskreuzer BERLIN und die Freiwilligenbesatzung des in Schilksee stationierten Seenotrettungsbootes GERHARD ELSNER.

Das Motorschiff „Nordica“ näherte sich dem Mann. Er war jedoch bereits stark unterkühlt und konnte den Rettungsversuch nicht aktiv unterstützen. Knapp 20 Minuten nach der Alarmierung traf das Tochterboot STEPPKE der BERLIN vor Ort ein. Bis zu diesem Zeitpunkt war es einem Besatzungsmitglied der „Nordica“ gelungen, den Mann vom Deck aus an einem Rettungsring an der Schiffswand festzuhalten. Es war jedoch nicht möglich, ihn hochzuziehen.

Die Seenotretter zogen den Mann durch die Bergungspforte aus dem Wasser in das Tochterboot. Sofort wurde er in wärmende Decken gehüllt. Der Mann hatte lediglich Wetterbekleidung an, jedoch keine Rettungsweste. Nach eigenen Angaben war er zum Zeitpunkt seiner Rettung bereits über eine halbe Stunde im



Über die Bergungspforte des Tochterbootes STEPPKE zogen die Seenotretter den Angler aus dem Wasser.

Wasser. Mit dem Tretkajak war er zum Angeln auf die Ostsee gefahren und gekentert.

Die Seenotretter liefen unter Höchstgeschwindigkeit den Yachthafen Strande an, wo der 66-jährige Hamburger an Notarzt und Rettungsdienst übergeben wurde. Die freiwilligen Seenotretter von Schilksee borgen das Tretboot aus dem Wasser.



Weitere Einsatzberichte finden Sie auf unserer Website :

seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle

Internationaler Austausch der Seenotleitungen in Bremen

Die Wachleiter der SEENOTLEITUNG BREMEN koordinieren jedes Jahr mehr als 2.000 Einsätze auf Nord- und Ostsee. Manche wirken nach, manche sind bald wieder vergessen. Ähnliche Erfahrungen machen ihre ausländischen Kollegen. Bei einem internationalen Treffen vom 2. bis 6. Dezember 2019 in der DGzRS-Zentrale in Bremen tauschten sie sich aus. Es soll zukünftig einmal im Jahr stattfinden.

Wir möchten Wissen und Erfahrungen teilen, gemeinsame Lösungsansätze für die Praxis finden und viel voneinander lernen“, nennt Dirk Hinners-Stommel die wesentlichen Ziele der Zusammenkunft. Der Leiter der SEENOTLEITUNG BREMEN hatte diese gemeinsam mit seinen Mitarbeitern initiiert. 2019 nahmen insgesamt zehn Gäste aus Dänemark, den Niederlanden, England, Marokko, Polen und Schweden daran teil.

Als Grundlage für den gemeinsamen Austausch hatte jedes Land einen eigenen, realen Fall als Beispiel mitgebracht. Diesen stellten die Teilnehmer im Simulatorzentrum der DGzRS nach. Anschließend diskutierten sie über das Erlebte und die gewonnenen Erkenntnisse, besprachen alternative Handlungsoptionen und schlugen Wege vor, um die Kommunikation zwischen einer Seenotleitung und den beteiligten Rettungseinheiten zu optimieren.



Volle Konzentration: Im Simulatorzentrum der DGzRS stellen Mitarbeiter aus Seenotleitungen verschiedener Länder reale Einsätze nach.

Foto: Marco Bühl



Carsten Schleevoigts Engagement ist ausgezeichnet

Carsten Schleevoigt ist für sein ehrenamtliches Engagement bei den Seenotrettern mit dem Unternehmerpreis des Bundesverbandes mittelständische Wirtschaft, Unternehmerverband Deutschlands, Kreisverband Südniedersachsen ausgezeichnet worden.

Carsten Schleevoigt ist ein sehr umtriebiger Mensch: Der Göttinger Unternehmer und Familienvater engagiert sich seit vielen Jahren für soziale Belange in seiner Heimatstadt und mit sehr hohem Einsatz ehrenamtlich für die Seenotretter. Dafür ist der 49-Jährige am 21. November in Göttingen mit einem Unternehmerpreis ausgezeichnet worden.

Wie viele Arbeitsstunden er jeden Monat den Seenotrettern schenkt, kann Carsten Schleevoigt nicht beziffern. Er führt darüber nicht Buch. „Es sind viele“, sagt er nur und schmunzelt. Vorträge halten, Spenden entgegennehmen, Infostände betreuen, Kontakte knüpfen und auf dem Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER einspringen, „wenn Not am Seenotretter ist“. Der 49-Jährige ist ein Allrounder, der auf vielen Feldern ehrenamtlich für die DGzRS tätig ist.

„Ich identifiziere mich voll und ganz mit den Zielen der Seenotretter. Menschen in höchster Not selbst bei widrigstem Wetter zu helfen, sie nicht alleine zu lassen – das treibt mich an.“

Carsten Schleevoigt

Die Seenotretter kennt Carsten Schleevoigt schon sehr lange: „Bereits als Kind fand ich die Arbeit der Besatzungen sehr spannend.“ Statt Seemann zu werden und auf großen

Pöten um die Welt zu fahren, studierte der gebürtige Göttinger in Kassel Bauingenieurwesen. Mit dem Diplom in der Tasche blieb er seiner Heimatstadt verbunden, gründete dort eine Familie und arbeitet seit seinem Hochschulabschluss als Bauingenieur. Mittlerweile ist er Geschäftsführer eines Architektur- und Ingenieurbüros – ein sehr anstrengender, turbulenter Job, der sein Leben neben der Familie mit Frau und zwei Töchtern (11 und 14) schon genug ausfüllen könnte.

Doch Carsten Schleevoigt gelingt es trotz allem, sich Freiräume für sein freiwilliges Engagement zu schaffen – zumal seine Familie „voll dahinter steht“. In seiner knapp bemessenen Freizeit setzt er sich mit viel Herzblut unter anderem für die DGzRS ein. „Ich identifiziere mich voll und ganz mit den Zielen der Seenotretter, Menschen in höchster Not selbst bei widrigstem Wetter zu helfen, sie nicht alleine zu lassen – das treibt mich an“, beschreibt er seine Motivation. Hinzu kommt: „Ich finde, dass jeder Bürger sich verpflichtet fühlen sollte, der Gemeinschaft etwas zurückzugeben. Jeder sollte sich im Rahmen seiner Möglichkeiten ehrenamtlich engagieren.“ Der 49-Jährige geht mit guten Beispiel voran. Ihm ist bewusst, dass er sich als Selbstständiger die dafür notwendige Zeit besser nehmen und einteilen kann.

Carsten Schleevoigt gibt nicht nur, er bekommt auch ganz viel zurück: Anerkennung, ein gutes Gefühl und eine Pause vom stressigen Alltag. „Das Ehrenamt ist meine persönliche Auszeit – ich kann abschalten und gewinne Abstand zu meinem Alltag.“

Auf Tour für die Seenotretter

Egal, ob im Schwarzwald, an der Spree, am Rhein oder in der Leipziger Tieflandsbucht – die ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Seenotretter sind in ganz Deutschland für die gute Sache unterwegs. Auf Messen, Ausstellungen und bei Vorträgen werben sie neue Förderer, erläutern die Aufgaben der Seenotretter und erzählen von dramatischen Einsätzen der DGzRS-Besatzungen. Für ihren großartigen Einsatz im #TeamSeenotretter sagen wir einmal mehr: herzlichen Dank!



Bilder sagen mehr als tausend Worte: Der DGzRS-Ehrenamtliche Daniel Suckow nutzt im Gespräch mit zwei Besuchern der Berliner Wassersportmesse „Boot & Fun“ vom 20. bis 24. November 2019 beeindruckende Filme und Fotos der Seenotretter.



In Düsseldorf wirbt Karl-Heinz Thoenen für die neue HAMBURG: Auf der Wassersportmesse „boot“ vom 18. bis 26. Januar informiert der ehrenamtliche Mitarbeiter der DGzRS die Besucher unter anderem über den neuen Seenotrettungskreuzer für die Station Borkum.

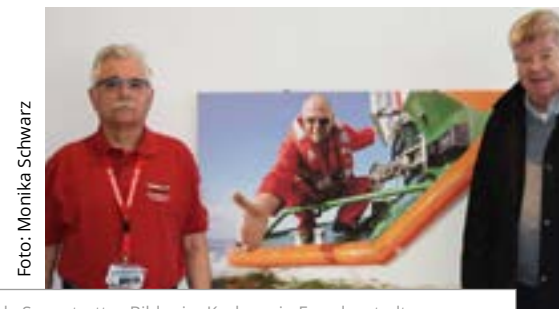


Foto: Monika Schwarz

Packende Seenotretter-Bilder im Kurhaus in Freudenstadt: Gemeinsam mit Tourismusdirektor Michael Krause (r.) eröffnet der DGzRS-Ehrenamtliche Reinhard Bauer eine Fotoausstellung vom 25. November bis 18. Dezember 2019 mit eindrucksvollen Aufnahmen des Fotografen Peter Neumann.



Sichtlich Spaß an seiner Aufgabe als Ehrenamtlicher hat Ingo Neuhezki bei der Touristikmesse in Bad Salzuflen vom 11. bis 13. Januar. Hier schnackelt er mit einem Besucher über die Arbeit der Seenotretter.



Einiges los am Seenotretter-Stand auf der Leipziger Wassersport-Messe „Beach & Boot“ vom 20. bis 23. Februar: Die Ehrenamtlichen Andrea Kaesler (l.), Volker Kaesler (3. v. l.) und Gerd Geidel (2. v. r.) berichten vom Bordalltag und erläutern, wie wichtig jeder Spender im #TeamSeenotretter ist.



DANKE!

Wir trauern um ...

... **Georg Bartelsen**, der von 1956 bis 1988 fest angestellter Seenotretter der Station Maasholm war. Er starb am 2. Februar 2020 im Alter von 90 Jahren.

... **Knut Kaschner**. Er war ehrenamtlicher Mitarbeiter der DGzRS in Nürnberg und verstarb am 24. August 2019.

... **Klaus Kofert**. Er war von 1986 bis zuletzt freiwilliger Seenotretter der Station Eiderdamm. Er starb am 6. Dezember 2019 im Alter von 69 Jahren.

... **Dieter Luckow**, der von 1993 bis 2003 freiwilliger Seenotretter der Station Neustadt i. H. und ab 2000 Ausbilder im dortigen Seenotretter-Trainingszentrum war. Er starb am 16. Februar 2020 im Alter von 80 Jahren.

... **Peter Proemmel**, der von 1987 bis zuletzt freiwilliger Seenotretter der Station Brunsbüttel war. Er starb am 2. Dezember 2019 und wurde 78 Jahre alt.

... **Manfred Schneider**. Er war ehrenamtlicher Mitarbeiter der DGzRS in Schleswig-Holstein. Der Fährdorfer starb am 10. Dezember 2019.

... **Bruno Weber**. Er war ehrenamtlicher Mitarbeiter auf Norderney und starb am 7. Januar 2019 im Alter von 87 Jahren.

Mit großer Traurigkeit haben die Seenotretter am Abend des 30. Dezember 2019 vom Tod ihres Bo(o)tschafters Jan Fedder erfahren. Der beliebte Schauspieler („Großstadtrevier“, „Neues aus Büttenwarder“) gehörte seit 2007 zu den Prominenten, die sich ehrenamtlich für die DGzRS engagieren. Er starb im Alter von 64 Jahren.

Jan Fedder war ein Bewunderer der Seenotretter, die selbst wenig Worte um ihre oft gefährvolle Arbeit auf Nord- und Ostsee machen. Er lieh ihnen seine markante Stimme, zum Beispiel für den Hörfunkspot der DGzRS, der nach wie vor honorarfrei von vielen Radiosendern ausgestrahlt wird.

Als populärer TV-Polizist Deutschlands, Dirk Matthies im „Großstadtrevier“, ist der Hamburger Schauspieler bis in den tiefsten Süden bekannt. In der NDR-Kultserie „Neues aus Büttenwarder“ agierte er als Kurt Brakelmann. Für seine Rolle als Wracktaucher Jan Hinrichs in dem verfilmten Siegfried-Lenz-Roman „Mann im Strom“ wurde er 2006 mit dem Deutschen Fernsehpreis ausgezeichnet.

Mindestens ebenso wichtig wie sein Beruf war Jan Fedder das Bo(o)tschafter-Amt für die Seenotretter. „Ich habe einen Riesenrespekt vor den Männern und Frauen auf den Seenotrettungskreuzern und -booten.“ Ständige Einsatzbereitschaft und der hohe Ausbildungsstand beeindruckten ihn, „aber noch mehr die Tatsache, dass die DGzRS ausschließlich durch Spenden finanziert wird. Ich finde das großartig. Da weiß ich, dass ich mein Ehrenamt für eine durch und durch gute Sache angetreten habe!“

In einer seiner ersten Aktionen für die Seenotretter erspielte er in der ARD-Sendung „Das Starquiz mit Jörg Pilawa“ 18.750 Euro für die DGzRS. Obwohl er sich 2017 krankheitsbedingt aus der Öffentlichkeit zurückgezogen hatte, war sein Bo(o)tschafter-Ehrenamt Ende Oktober 2018 noch einmal Thema bei seinem Besuch auf dem roten Sofa in der NDR-Sendung „Das!“, moderiert von Bo(o)tschafter-Kollegin Bettina Tietjen.

JAN FEDDER

1955 - 2019



ENGAGEMENT MIT HERZ

Der Norden ist ihr Zuhause: Auf Rügen aufgewachsen, in Wismar studiert und schließlich in Hamburg hängengeblieben. Anke Harnack ist ein Küstenkind – und die neue Seenotretter-Bo(o)tschafterin. „Ich trage das Engagement sehr im Herzen, weil ich es so wichtig und beeindruckend finde, was die Rettungsfrauen und -männer machen“, sagt sie. Vielen Menschen ist die beliebte Moderatorin und Reporterin aus dem NDR-Hörfunk und -Fernsehen bekannt. Ihre markante Stimme hören täglich alle, die mit der Hamburger Hochbahn unterwegs sind: Anke Harnack sagt die Haltestellen an. Die Wahl-Hamburgerin ist bereits die 21. Prominente, die das Bo(o)tschafter-Ehrenamt bei den Seenotrettern übernommen hat. Die Reihe begann im Jahr 2000 mit Liedermacher Reinhard Mey.



Welche drei Schlagworte fallen Ihnen zu den Seenotrettern ein?

Schiffbruch, Mut und Dank.

Die Besatzungen der DGzRS helfen Menschen auf See in äußersten Notsituationen. Was ist für Sie der wichtigste Aspekt?

Besonders bemerkenswert finde ich, dass auf die Seenotretter ohne Wenn und Aber Verlass ist und dass so viele Menschen sich für diese Verlässlichkeit rund um die Uhr und bei jedem Wetter stark machen.

Wann sind Sie den Seenotrettern das erste Mal begegnet?

Als junges Mädchen: Damals habe ich auf Rügen das Segeln gelernt, und in unserem Vereinshäuschen stand ein Sammelschiffchen. Viele Jahre später habe ich bei Fernsehreharbeiten zum Beispiel die Station Vitte auf Hiddensee besucht. Eine Begegnung im Ernstfall hat es aber zum Glück noch nie gegeben.

Was bedeutet es für Sie, ehrenamtliche Bo(o)tschafterin der Seenotretter zu sein?

Es ist für mich vor allem eine Verneigung vor den Menschen, die hier engagiert sind. Und selbstverständlich ist ein besonderer Aspekt, dass ausgerechnet während meines Bo(o)tschafter-Jahres die neue HAMBURG in meiner Wahlheimat getauft wird. Das zu begleiten, ist mir eine Ehre.

Womit können Sie Ihrer Meinung nach die DGzRS am besten unterstützen?

Ich möchte zum einen viele Gelegenheiten nutzen, um Seenotretter persönlich kennenzulernen und ihre Geschichten zu hören. Diese dann weiterzutragen, um Menschen, die vielleicht gar nichts mit Seefahrt oder Wassersport zu tun haben, den Sinn dieser Organisation zu vermitteln: Das wird hoffentlich Wirkung erzielen. Und, na klar: Ich helfe sehr gern, viele Spenden zu sammeln für diese wichtige Arbeit!

Sie sind Moderatorin und Reporterin: Was fasziniert Sie an diesem Job?

Es waren immer die Menschen und ihre Geschichten, die mich gereizt, bewegt, berührt haben. Ich wollte Leuten begegnen, die etwas zu sagen, zu erzählen haben. Das ist mir in mehr als 20 Berufsjahren bisher in jeder Hinsicht gelungen. Ich habe immer gern am Mikrofon oder vor der Kamera gestanden, doch vor ein paar Monaten habe ich meine langjährige Zusammenarbeit mit dem NDR beendet, um mich künftig neuen Herausforderungen zu stellen. Wer meine Stimme hören möchte, hat dazu aber nach wie vor täglich rund um die Uhr Gelegenheit: Als Stimme der Hamburger Hochbahn sage ich weiterhin die Haltestellen an.

Gibt es ein berufliches Erlebnis, an das Sie sich besonders gerne erinnern?

Mich auf ein einziges zu reduzieren, ist unmöglich, aber ein paar Highlights werde ich sicher nie vergessen. Bevor die neue Rügenbrücke fertiggestellt wurde, durfte ich zusammen mit dem Bauleiter in einem Baufahrstuhl auf einen der Pylone fahren. Wir hätten von dort – in circa 120 Meter Höhe – einen atemberaubenden Blick auf Rügen und Stralsund haben sollen. Aber leider konnten wir vor lauter Nebel die Hand vor Augen nicht sehen. Weitere Höhepunkte waren die Eröffnung der Elbphilharmonie und meine Vertretung von Barbara Schöneberger in der „NDR-Talkshow“.

Sie wohnen seit vielen Jahren in Hamburg. Was sollten Touristen dort auf jeden Fall gesehen haben?

Das Weltkulturerbe natürlich: Speicherstadt und Kontorhausviertel sind von wirklich beeindruckender Schönheit, in weniger als zehn Minuten ist man von dort auch am neuen Wahrzeichen: der Elbphilharmonie. Der Hafen liegt vor der Nase, der Kiez ist ruckzuck zu Fuß erreicht. Aber auch der Volkspark oder der Stadtpark – etwas weiter vom Zentrum entfernt – sind wunderschön, wenn alles grünt und blüht. Ganz zu schweigen vom Alten Land, wenn die Obstbäume Blüten tragen. Außerdem empfehle ich immer gern einen Abstecher nach Wilhelmsburg: Das ehemalige Gartenschauergelände dort ist ein echtes Freizeitparadies geworden – mit der S-Bahn ist es ein Katzensprung aus der City.

Ihr Lieblingsort in Hamburg?

Mein Wohnzimmer am Rande der Stadt. Dort findet mein Familienleben statt, dort besuchen mich Freunde, dort tobe ich nach Herzenslust mit meinem Sohn, und hier gucke ich manchmal auch nächtelang mit meinem Mann Filme und Serien.

Was macht Sie glücklich?

Meine Familie. Ich sehe meinem kleinen Sohn, er ist gerade zwei geworden, mit der größten Faszination beim Wachsen und Werden zu – das ist das wertvollste Geschenk meines Lebens.

Wie lautet Ihr Lebensmotto?

Ein Zitat vom Liedermacher Torsten Riemann: „Es ist immer alles drin – von hoffnungslos bis Hauptgewinn.“ Und ich nehme ehrlich gesagt gern den Hauptgewinn.

In der Brandung vor Borkum das Ende vor Augen

Jeden Moment kann das kleine Segelboot zerbrechen. Krachend wirft die Brandung es immer wieder auf die Sandbank. Adrenalin durchflutet die Körper der beiden Segler. Trotz vorhergesagten Starkwinds hatten sie den sicheren Hafen von Borkum verlassen. Ein Fehler, wie sich jetzt herausstellt. Mit einer Leuchtrakete rufen sie Hilfe. Dieser Vorfall ist mehr als 40 Jahre her. In der Recklinghäuser Seniorenzeitschrift „Re-solut“ erzählte Johannes Rose kürzlich von seiner dramatischen Rettung. Wir veröffentlichen einen Auszug seines aufwühlenden Berichtes.

Der Wind frischte weiter auf, bis zum Sturm. Wir trieben immer weiter nach Borkum-Sand raus, eine bekannte Untiefe vor der Küste. Irgendwann liefen wir dann auf Grund und kamen aus eigener Kraft nicht mehr frei; Funk hatten wir auch nicht an Bord. Unser relativ kleines Schiff wurde von den hohen Wellen wie eine Nusschale hochgehoben und mit lautem Krachen wieder hinuntergeworfen. Uns war klar, lange könnte es nicht mehr dauern und unsere ‚Papillon‘ würde zerbrechen, der Mast hatte bereits einen Knacks weg. Angst hatte ich in diesem Moment komischerweise nicht, es kam mir vor, als würde ich in einem Film mitspielen.

Dann zündeten wir unsere roten Leuchtraketen als Notsignal. Sie waren unsere einzige Möglichkeit, Hilfe zu rufen. Ein am Horizont vorbeifahrender Frachter wurde dadurch auf unsere Notlage aufmerksam und rief über Funk die Seenotretter. Der im Borkumer Hafen stationierte Seenotrettungskreuzer GEORG BREUSING kam für unser Empfinden recht schnell, allerdings hatte ich mein Zeitgefühl völlig verloren. Auch für ihn war das Fahrwasser zu flach. Also setzte er das Tochterboot ENGELKE UP DE MUER aus. Als sie nahe genug waren, schossen die Seenotretter eine Leine zu uns rüber, die wir an unserem Boot befestigten, und schlepten uns in den sicheren Hafen nach Borkum. Nachdem wir auf der GEORG BREUSING einen Bericht verfasst und starken Tee mit Rum getrunken hatten, bemerkte ich meine weichen Knie. Mal so eben wegstecken ging wohl nicht.“

Seit diesem Erlebnis in den 1970er Jahren ist Johannes Rose regelmäßiger Förderer der Seenotretter – eine Ehrensache für ihn, wie er auch heute noch mit voller Überzeugung sagt. Das neue Segelboot wollten die beiden Männer im Übrigen von Brunsbüttel nach Delzijl in den Niederlanden überführen. Nach der Havarie konnte es glücklicherweise repariert werden und trug seine Besatzung noch bei so manchem Törn sicher über die See.



Im Schlepp der ENGELKE UP DE MUER: Das havarierte Segelboot „Papillon“ mit Johannes Rose an Bord



Anke Harnack übernimmt das Bo(o)tschafter-„Ruder“ von ihrem Vorgänger, dem Surfprofi Bernd Flessner.

Schnell an Bord kommen

Constantin Erler setzt seine grüne Spielfigur vier Felder vorwärts. Sie landet auf einem rot umrandeten Feld mit einem grünen Pfeil. Der Achtjährige grinst, er darf abkürzen. Sein Vater David würfelt ebenfalls eine Vier. Ungläubig schaut er auf den Spielplan: Er muss schon wieder aussetzen – dieses Mal sogar zwei Runden. Jetzt ist Constantins Mutter Katja an der Reihe. Sie hat mehr Glück: Mit einer Fünf kommt ihre „Schiffbrüchige“ dem Seenotrettungskreuzer ein ganzes Stück näher.

Die drei Leipziger sitzen am Wohnzimmertisch. Vor ihnen liegt Constantins selbst entworfenes Brettspiel „Mann über Bord – vom Rettungsring zum Seenotrettungskreuzer“, dessen Skizze er gemeinsam mit seinem Vater „ins Reine gezeichnet“ hat. „Ich spiele einfach sehr gerne Würfelspiele“, sagt der Schüler. Also hat er sich kurzerhand selbst eines ausgedacht – mit Bezug zu den Seenotrettern natürlich: „Ich mag sie einfach sehr gerne, weil sie Menschen in Not helfen.“

Constantin schnappt sich den Würfel, wirft eine Fünf und kommt dem Ziel ein weiteres Stück näher. Er will gewinnen, als Erster an Bord des Seenotrettungskreuzers sein. Während sich der Achtjährige mit schnellen Spielzügen dem Endpunkt nähert, scheint die Spielfigur seines Vaters festgewachsen zu sein. Sie liegt weit zurück. Einzig Constantins Mutter könnte dem Jungen den Sieg noch streitig machen.

Katja Erler ist der Grund, warum Constantin die Seenotretter überhaupt kennengelernt hat. Als Kind war sie regelmäßig mit ihrer Familie an der Küste. Jetzt ist sie erwachsen, doch die Sehnsucht nach dem Meer ist geblieben, hat sie nie losgelassen. Sie liebt es, sich die frische Seeluft um die Nase wehen zu lassen, den Schiffen hinterherzuschauen und den feinen Sand durch



Constantin Erler (8) ist stolz auf sein selbst entworfenes Seenotretter-Brettspiel.

ihre Finger rieseln zu lassen. Das alles hat sie an ihren Sohn und ihren Mann weitergegeben. Sie teilt es mit ihnen.

Als regelmäßiger Förderer: Immer als erstes dran

Jetzt ist Constantin nur noch drei Felder vom Seenotrettungskreuzer entfernt, seine Mutter lauert mit ihrer Spielfigur kurz dahinter. Er nimmt den Würfel in die Hand, lässt ihn in der Handfläche langsam von rechts nach links gleiten – und wirft. Er starrt gebannt auf den Würfel. Als dieser liegen bleibt, reißt Constantin die Arme in die Luft. Es ist eine Drei, er hat gewonnen. Er ist als Erster an Bord des Seenotrettungskreuzers.

An vergleichbarer Stelle stand Constantin auch schon mal im Urlaub, allerdings auf einem Original, auf der BERLIN. Am Tag der Seenotretter ist er gemeinsam mit seinen Eltern extra von ihrem Feriendomizil in Kiel nach Laboe gefahren, um sich den Kreuzer anzuschauen und mit der Besatzung zu schnacken. „Der Tag der Seenotretter hat einen festen Platz in unserem Kalender. Wann immer es uns möglich ist, sind wir vor Ort“, sagt David Erler. In Laboe ist Constantin auch Förderer der Seenotretter geworden. Das bringt ihm bei seinem Brettspiel einen wichtigen Vorteil: Als regelmäßiger Spender darf er zu Beginn als Erster würfeln.

Damals auf Borkum



Vor 68 Jahren: Der damals sechsjährige Volker Schumann beobachtet gemeinsam mit seiner Mutter die einlaufende BORKUM.

Volker Schumanns Blick fällt auf ein leicht vergilbtes Foto. Er schmunzelt und reist gedanklich in seine Kindheit: Als Sechsjähriger saß er mit seiner Mutter im Schutzhafen von Borkum und schaute dem einlaufenden Motorrettungsboot BORKUM hinterher. Das liegt fast 68 Jahre zurück. Dennoch erinnert sich der heute 75-Jährige noch sehr genau an die Tage, die er im Juli 1952 mit seinen Eltern auf der Nordseeinsel verbracht hat. Der Grund: die Seenotretter.

Auf der Insel hörte Volker Schumann damals immer wieder vom dramatischen Untergang des englischen Kohlefrachters „Teeswood“ im November 1951. Und davon, wie die Seenotretter mit der BORKUM 13 Seeleuten das Leben gerettet hatten. Sein Interesse war sofort geweckt: „Als Erstklässler und Binnenländer hatte ich keine Vorstellung davon, wie ein Rettungsboot aussieht und wie groß es ist. Ich wollte es unbedingt wissen“, erzählt der Rentner aus Winsen an der Aller.

Also ging es zum Hafen, Schiffe gucken. Dort blickte Volker Schumann enttäuscht auf

den Liegeplatz der BORKUM: kein Motorrettungsboot weit und breit. „Die sind kurz auf See – Kontrollfahrt“, rief uns ein Besatzungsmitglied des Bergungsschleppers „Seefalke“ zu“, erinnert er sich. Die Miene des Sechsjährigen hellte sich schlagartig auf. Frust wich Freude. Gemeinsam mit seinen Eltern wartete er an der Hafeneinfahrt auf die BORKUM. „Als sie einlief, drückte mein Vater auf den Auslöser“, sagt er und tippt auf das Foto.

Bei dieser einen Begegnung mit den Seenotrettern blieb es im Juli 1952 nicht. Am folgenden Sonntag ging Volker Schumann zum ersten Mal in seinem Leben an Bord eines

Rettungsbootes. Und es kam noch besser: „Die Besatzung machte die Leinen los und wir fuhren vor dem Weststrand in Richtung Wandelhalle“, berichtet er. „Ich war begeistert, auch weil ich am Ruder stehen durfte. Zwar war ich zu klein, um durch die Windschutzscheiben des Turmes gucken zu können, aber das spielte überhaupt keine Rolle.“

Das Erlebnis hat Volker Schumann nie vergessen, es ist ihm auch fast sieben Jahrzehnte später „in guter und lebhafter Erinnerung“. Seit dem Urlaub auf Borkum verfolgt er die Arbeit der Seenotretter intensiv und spendet seit vielen Jahren regelmäßig.



Ist stolz auf sein Bild: Malte vom Niederrhein.

Kreative Regenpause



Inselurlaub oder Karneval? Für den siebenjährigen Malte und seinen zwölfjährigen Bruder Jan-Ole stellt sich diese Frage gar nicht. Bereits seit Jahren verbringt ihre Familie aus Kaarst bei Düsseldorf die Karnevalsferien lieber auf einer Nordseeinsel statt bei Umzug mit Kamelle am Niederrhein.

Beide Jungs lieben das Meer und sind richtige Seenotretter-Fans. Schon einiges haben sie sich dazu an Nord- und Ost-

see angeschaut: zum Beispiel das Schiffahrtsmuseum auf Langeoog, das gleichnamige Museumsrettungsboot davor, das Seenotrettungsboot HANS INGWERSEN in Travemünde und vieles mehr. Einen Regentag auf Langeoog im März vertrieb sich Malte ganz künstlerisch und ließ sich vom Kalenderblatt mit Seenotrettungskreuzer zu einem Bild inspirieren. Wir finden, die HARRO KOEBKE ist ganz ausgezeichnet getroffen!

Auf Welle 7 schweben

Wenn der HERMANN mit der ANNELIESE ... Das verliebte Seenotrettungskreuzer-Paar stammt aus der Feder von Anne Hahnheiser. „Ich zeichne eigentlich schon immer“, sagt die 23-Jährige und lächelt. Wenn sie zum Stift greift, verdient sie damit kein Geld. Es ist für sie vielmehr ein kreativer Ausgleich von ihrem Berufsalltag an Bord des Helgoland-Katamarans „Halunder Jet“. In ihren Zeichnungen verarbeitet die angehende Schiffsbetriebstechnikerin ihre Erlebnisse, oder sie lässt sich von Freunden zu Motiven inspirieren.



BÜCHERSCHAPP

Im späten September 1960 ereignete sich auf der Außenjade nördlich von Wilhelmshaven ein tragischer Seeunfall. Nach einem Ruderschaden lief das Frachtschiff „Adelheid“ auf Grund, woraufhin Wasser einbrach, die Lage sich zuspitzte und die See nach der Besatzung griff. Vier Menschen ließen ihr Leben. Nur die Frau des Kapitäns überlebte unter dramatischen Umständen. Mit ihrem acht Monate alten Baby auf dem Bauch und dem ertrunkenen Ehemann an ihrer Seite trieb Klara Meiners 14 Stunden lang in der eisigen Nordsee, bevor sie von den Seenotrettern geborgen wurde. Der tragische Seeunfall wirft bis heute seine Schatten.

Das vorliegende Buch rekonstruiert die realen Geschehnisse von damals so genau wie möglich, greift als literarische Reportage zudem auf die Mittel der Fiktion zurück. Der Autor traf dafür die beiden wichtigsten Zeugen: den freiwilligen Seenotretter Rolf Zeh sowie die Gerettete Klara Meiners.



Zwei Euro des Kaufpreises kommen der DGzRS zugute.

Der Untergang der Adelheid

Autor: Marc Bielefeld

Gestaltung: Rike Sattler

156 Seiten

Hardcover, gebunden in Leinen, mit Fotos und Seekarte

ISBN: 978-3-00-064375-0

Erschienen bei „Let's sea“, Hamburg

Preis: 29,90 Euro

Bereits kurz nach ihrer Gründung 1865 richtete die DGzRS eine Station auf Amrum ein. Von der langen und wechselvollen Geschichte der Seenotretter auf der nordfriesischen Insel berichtet Georg Quedens in seinem jüngsten Buch. Der Inselchronist schildert geglückte Einsätze, stellt die stationierten Rettungseinheiten vor und garniert seinen Text mit liebevoll erzählten Anekdoten.

Christian Bubenzer fällt in seiner Rezension in der Dezember-Ausgabe der Zeitschrift „Nordfriesland“ ein sehr positives Urteil über das Buch: Für ihn ist es „eine spannende Darstellung des Amrumer Seenotrettungswesens und zugleich Spiegelbild der wechselvollen Inselgeschichte, die kaum jemand besser kennt als Georg Quedens“.



SOS – Das Seenotrettungswesen der Insel Amrum

Autor: Georg Quedens

160 Seiten

Erschienen 2019 im Verlag Jens Quedens

Preis: 12,90 Euro



Alle hier vorgestellten Publikationen sind erhältlich unter:

seenotretter-shop.de

Zu Besuch beim Schirmherrn

Auch in diesem Jahr war DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder (Mitte) beim Neujahrsempfang des Bundespräsidenten im Schloss Bellevue zu Gast. Im Amtssitz von Frank-Walter Steinmeier nutzte er am 9. Januar die Gelegenheit, um mit dem Schirmherrn der Seenotretter sowie dessen Ehefrau Elke Büdenbender über die neuesten Entwicklungen im Seenotrettungsdienst zu sprechen.



Foto: Bildschön

Wo sind sie geblieben?



Von der Nordsee auf die Ostsee



Im neuen Revier unterwegs: Die ehemalige BALTRUM der DGzRS ist jetzt in Dänemark im Einsatz.

1994 hat die DGzRS das Seenotrettungsboot BALTRUM in Dienst gestellt. Auf der namensgebenden ostfriesischen Insel war es bis 2004 stationiert, ehe die Seenotretter es nach Hørmumsiel verlegten. Die 8,5 Meter lange Rettungseinheit wurde schließlich im Herbst 2019 von dem neuen 10,1-Meter-Seenotrettungsboot WOLFGANG PAUL LORENZ abgelöst.

Nach ihrer Außerdienststellung wird die BALTRUM weiterhin im Seenotrettungsdienst eingesetzt und von einer Freiwilligen-Besatzung gefahren. Die Dansk Søredningsselskab, ein freiwilliger Seenotrettungsdienst in Dänemark, hat das Boot übernommen und setzt es seit November 2019 südlich von Kopenhagen auf seiner Station Køge ein. Dort wird es unter Umständen auch deutschen Seglern helfen: Rund 15 Prozent der Wassersportler in dem Revier kommen aus Deutschland.

Seenotrettungsboot zum Anfassen



Die Stadt Fehmarn hat es ermöglicht, dass die EDUARD NEBELTHAU in Burgtiefe für die Arbeit der Seenotretter wirbt.

Nach ihrer Taufe 1972 war das Seenotrettungsboot EDUARD NEBELTHAU zunächst in Travemünde stationiert, bevor die DGzRS es drei Jahre später nach Heiligenhafen verlegte. Obwohl sie seit 2000 nicht mehr im aktiven Rettungsdienst eingesetzt wurde, blieb sie Mitglied der Flotte: Im Trainingszentrum der Seenotretter in Neustadt i. H. gingen fortan wechselnde Besatzungen an Bord, um auf dem Seenotrettungsboot ihr seemännisches und rettungsdienstliches Wissen zu erwerben oder aufzufrischen.

Endgültig außer Dienst stellte die DGzRS die 12,2 Meter lange Einheit Ende 2018. Damit endete die Geschichte der EDUARD NEBELTHAU allerdings nicht: Seit April 2019 steht sie an der Promenade in Burgtiefe und wirbt dort für die Arbeit der Seenotretter. Ermöglicht hat den Erhalt des Seenotrettungsbootes die Stadt Fehmarn. An das Ausstellungsstück wurde noch eine Holzterrasse gebaut, davor eine Infotafel gestellt und am 12. Februar mit einer kleinen Zeremonie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Weiter östlich im Einsatz



In Hara taufen die estländischen Seenotretter das ehemalige DGzRS-Seenotrettungsboot DORNBUSCH auf den neuen Namen „Bremen“.

Die See bleibt gleich – das Revier hat sich geändert: Das ehemalige Seenotrettungsboot DORNBUSCH ist seit September 2019 vor der estnischen Halbinsel Juminda im Einsatz. Zuvor war es in Breege auf der Ostseeinsel Rügen stationiert.

Die DGzRS stellte das 8,5 Meter lange Seenotrettungsboot 1993 in Dienst. Sein Name weist auf seinen ersten Einsatzort hin: Mit Dornbusch wird das überwiegend aus eiszeitlichen Ablagerungen bestehende Hügelland im Norden der Ostseeinsel Hiddensee bezeichnet. Im Hafen des Fischerortes Vitte hatte das Boot bis 2006 seinen Liegeplatz. Im September desselben Jahres verlegte die DGzRS die DORNBUSCH nach Breege auf Rügen. Dort wurde sie bis September 2019 ebenfalls von freiwilligen Seenotrettern gefahren.

Nach der Außerdienststellung des Seenotrettungsbootes gab die DGzRS es an die estnische Rettungsorganisation Päästeliit ab. Sie hat es in Anlehnung an die Zeit bei der DGzRS auf den Namen „Bremen“ getauft und setzt es von der in den Finnischen Meerbusen ragende Halbinsel Juminda aus im maritimen Such- und Rettungsdienst ein.

Ehrevoller „Einsatz“ zum Abschluss

Für die NIS RANDERS ist es die letzte Fahrt unter der Flagge mit dem roten Hansekreuz gewesen: Das Tochterboot ONKEL WILLI brachte bei der Bremer Eiswette den „99 Pfund“ schweren Schneider samt heißem Bügeleisen und einer Flasche Eiswettkorn trockenen Fußes vom Punkendeich zur anderen Weserseite. Mit dieser ehrenvollen Fahrt endete am 6. Januar nach fast 30 Jahren im harten Einsatz auf Nord- und Ostsee die Dienstzeit des Seenotrettungskreuzers. Die DGzRS bereitet ihn für den Verkauf vor.



Foto: Martin Stöver

Ehrevolle Aufgabe: Mit dem Tochterboot ONKEL WILLI bringen die Seenotretter den Schneider trockenen Fußes über die Weser.

Seit 1956 sind die Seenotretter mit einer Rettungseinheit bei der traditionsreichen Zeremonie an der Weser dabei. Oft handelt es sich um ein Schiff, das sich ohnehin zur turnusgemäßen Generalüberholung in Bremen befindet. Für die NIS RANDERS war dieser ehrenvolle „Einsatz“ Premiere und Abschied zugleich. Gleichzeitig bedankte sich die DGzRS mit dieser Fahrt erneut bei der Eiswette von 1829: Beim Stiftungsfest rund zwei Wochen nach der Eiswettprobe sammeln die Eiswettgenossen und ihre Gäste seit vielen Jahren die größte Einzelspende für die Seenotretter: 2020 kam die Rekordsumme von mehr als 482.000 Euro zusammen.

Ansonsten war am 6. Januar alles wie gehabt: Mit losem Mundwerk sezierte Eiswetttschneider Peter Lühinger bundesdeutsche und bremische Politik, schüttete Hohn und Spott aus. Seine bissigen und spitzzüngigen Sticheleien locken jedes Jahr am Dreikönigstag hunderte Zuschauer an den Deich. Nebensache ist dagegen die eigentliche Frage der Eiswettprobe: Schließlich kann jeder beim Blick auf den Fluss selbst beantworten, ob „de Werser geiht“ oder „steiht“. Schon lange friert die Weser nicht mehr zu, inzwischen entscheidet das Los über „Gewinner“ und „Verlierer“. Doch die alten Rituale sind geblieben.

Bremisches Brauchtum in der Buddel

Matthias Schultz ist gebürtiger Bremer. Heute lebt der begeisterte Buddelschiffbauer im bayerischen Bad Kissingen. Die Leidenschaft für die Miniaturmodelle in der Flasche erfasste ihn, als er 2013 in Bremen-Vegesack auf der „Schulschiff Deutschland“ geheiratet hat.



Matthias Schultz mit seiner „veredelten“ Eiswettkornbuddel

Die Hochzeit war sozusagen die Initialzündung“, sagt der freie Fachjournalist. „Kaum steckte das letzte Vollschiff unter deutscher Flagge in der Flasche, habe ich schon das nächste Schiff auf Kiel gelegt.“

Irgendwann kam auch die berühmte Eiswettprobe an die Reihe. Schultz besorgte sich die originale Kornbuddel vom Präsidenten der Bremer Eiswette von 1829. Er konstruierte ein Modell im Maßstab 1:200 des Seenotrettungskreuzers HERMANN RUDOLF MEYER samt Tochterboot CHRISTIAN und

bugsierter das Ganze in vielen Einzelteilen durch den Hals der Dreiliterflasche.

Dort liegen nun beide, zusammen mit einem winzig kleinen Kajak, vor dem Bremer Miniaturpunkendeich. Auf dem tummeln sich neben rund hundert Modellzuschauern natürlich auch die Heiligen Drei Könige samt Gefolge aus der Eiswettgesellschaft. Als besonderen Clou hat Schultz dem grün berockten Schneider die Eiswettkornflasche, in der die Szene heute steckt, noch einmal an die Hand gegeben.

Seenotretter-Bastelei aus dem Erzgebirge

Einen solchen Seenotretter gibt es nur ein einziges Mal – Claro ist ein Unikat. Er ist klein, stets froh gelaunt. Und niemand außer ihm trägt Schuhe aus halben Überraschungseiern. Die hat Moritz ihm für einen perfekten Stand an seine Gartenschlauch-Beine aus Gummi geklebt. Den kleinen Seenotretter bastelte der Erstklässler aus Freiberg im Erzgebirge für eine Hausaufgabe.

Aus einem vorgefertigten Kopf aus Schaumkunststoff und einem Körper aus Biegeplüsch sollten die Schülerinnen und Schüler eine eigene Figur erschaffen. „Moritz hat sich spontan für einen Seenotretter entschieden“, erzählt sein Opa Lutz Dittrich. Er ist daran nicht ganz unschuldig: Schließlich legte er seinem Sohn Eric die Liebe zur See und den Seenotrettern in die Wiege – und damit auch irgendwie seinem mittlerweile siebenjährigen Enkel.

„Die Küste hat einen festen Platz in unseren Herzen“, sagt Lutz Dittrich. Seit Jahr-

zehnten lässt sich die Familie bei Urlauben an der Ostsee, vor allem in Warnemünde, frische Seeluft um die Nase wehen. Zu einem gelungenen Aufenthalt an der Küste gehört ein Besuch bei den Seenotrettern genauso dazu wie frische Fischbrötchen am Alten Strom und Badetage am Strand.

Auch in Freiberg ist die DGzRS ein Teil des Familienalltags: So hatte der heute 65-jährige Lutz Dittrich in seiner Praxis als niedergelassener Chirurg von 1991 bis zu seinem Ruhestand 2017 ein Sammel-schiffchen auf dem Tresen stehen, das „so mancher sächsische Seefahrer gefüllt hat“, berichtet er. Mehr als 1.100 Euro überwies er in dieser Zeit auf das Spendenkonto der Seenotretter. Dort gingen im Dezember 2019 weitere 100 Euro aus Freiberg ein, gesammelt von ihm und seinem Enkel. „Moritz hat zehn Euro aus seiner Spardose dazugegeben – nicht meinerwegen, sondern weil er davon überzeugt ist, dass seine Spende ankommt und hilft.“



Mit seiner selbst gebastelten Seenotretter-Figur Claro verblüffte der siebenjährige Moritz aus Freiberg seine Mitschüler – schließlich liegt das Erzgebirge nicht gerade an der Küste.

Pullover mit Hafenschlepper-Motiv zieht Spender an

Sie lieben ihren Hafenschlepper, die „Wilhelmine“. Aus dem Leben von Lisa und Edwin Kohlsaas ist die „Kleine“ mit der großen Leistung nicht wegzudenken. Seit November 2019 gibt es sogar einen Pullover mit einem Schattenriss des Schiffs. Der Verkauf war verbunden mit einer Weihnachtsspendenaktion, die 1.000 Euro in die Kasse der Seenotretter spülte.

Mit ihren rund 1.740 PS zieht die „Wilhelmine“ im Hamburger Hafen die großen Containerriesen an die Pier. Der Weihnachtspullover mit ihrem Schattenriss zieht hingegen Menschen an: „Unser Freund Daniel Lahl hat ihn entworfen. Er hatte auch die Idee, pro verkauftem Exemplar fünf



Daniel Lahl (l.), Lisa Kohlsaas und Edwin Kohlsaas (r.) überreichen in der SEENOTLEITUNG BREMEN einen symbolischen Spendenscheck an die Wachleiter Wilfried Laing (M.) und Wilhelm Elies.

Euro an die Seenotretter zu spenden“, sagt Lisa Kohlsaas, die gemeinsam mit ihrem Mann Edwin in Hamburg die „Neue Schleppdampfschiffsreederei Louis Meyer“ betreibt. Ein sehr naheliegender Gedanke: Alle drei sind Nautiker, sie leben von der Seefahrt und wissen, wie erbarmungs-

los die See sein kann. Deshalb haben sie mehr als nur Respekt vor der Arbeit der Seenotretter, „dem härtesten Job“. Zu dessen Gunsten verkauften sie jede Menge Pullover, nahmen so einige hundert Euro an Spenden ein und erhöhten den Betrag großzügig auf 1.000 Euro.

NEUMÜNSTER/
Deutschland**WEG IN DIE FREIHEIT**

- Rodnitschnoje (Dorf am Ural)
- Pokrowskoje / Platowka
- Busuluk
- Pokrowskoje
- Orenburg
- Sol-Ilezk
- Archangelsk
- Frachter „Ellen Larsen“
-> Weißes Meer
-> Arktischer Ozean
-> Nordkap
-> Vesterölen/Lofoten
-> Nordsee
- Great Yarmouth
- Norwich
- Hamburg
- Mölln
- Neumünster

RODNITSCHNOJE/
Russland

Erinnerung an einen Lebensretter

„Gott, wie Du willst – ich springe“ – und Johann Rempel ist gesprungen, in die Freiheit, ins Leben zurück. Ohne den Seemann Heinrich Marp wäre er vor 90 Jahren dem Tod jedoch nicht entkommen. Vermutlich wäre der damals 20-jährige genauso wie sein Vater, sein Bruder, sein Schwager, seine Schwester und andere Verwandte in der Sowjetunion umgekommen. Nichts weiter als eines der ungezählten Opfer des bestialischen Stalin-Terrors Anfang der 1930er Jahre. Allein 350.000 Russlanddeutsche sollen bei der verheerenden Hungerkatastrophe 1932/1933 gestorben sein, andere schufteten sich in den Arbeitslagern zu Tode. Von dieser grauenvollen, menschenverachtenden Zeit erzählt Johann Rempel in seinen Memorien – und vom Sprung in ein neues Leben. Dem Mut des Seemanns Heinrich Marp setzte Johann Rempels Tochter Karin Wolf ein kleines Denkmal: Auf einer Danktafel an Bord des Seenotrettungskreuzers BERLIN steht sein Name, sie erinnert seitdem an den Lebensretter ihres Vaters.

Johann Rempel liegt eingezwängt unter einem dicken, von Teer und Kohlenstaub geschwärzten Tau. Längst haben sein Gesicht und seine Hände dessen Farbe angenommen. Er hört die See gegen die Bordwand schlagen. Die „Ellen Larsen“ hat Fahrt aufgenommen. Sekunden werden zu Minuten und Minuten zu Stunden. Wie weit ist es noch bis zur sowjetischen Kontrollstation? Die Zeit dehnt sich ins Unendliche. Plötzlich wird die Luke zum dritten Kabelgat aufgerissen. Der dunkle Raum ist mit einem Mal hell erleuchtet. Johann Rempels Herz schlägt wie verrückt. Er betet still zu Gott, versucht sich zu beruhigen. Der sowjetische Geheimpolizist leuchtet jeden Winkel des Lagers aus, inspiziert jede Ecke. Doch den flüchtenden 20-Jährigen entdeckt er nicht. Als die Luke wieder zufällt, bleibt Johann Rempel allein zurück. Seine Erleichterung lässt sich nicht ermessen oder in Worte fassen. Er ist der Hölle entkommen, die ihn zuvor zu verschlucken drohte.

Johann Rempel war 1930 als Russlanddeutscher in die Mülsteine der sowjetischen Geheimpolizei geraten. Ihr Vorwurf: Er soll die Leute aufgewiegelt haben, eine Agitation zum Schaden der jungen UdSSR. Dabei wollte er lediglich wie viele andere Russlanddeutsche einem Land entkommen, das wirtschaftlich darniederlag, die religiöse Freiheit beschnitt und die bäuerliche Existenz zerstörte. Der Ausweg: Deutschland. Davon erzählt er in seinen packenden Memoiren. Es ist eine Geschichte über Mut und Menschlichkeit, Leid und Hoffnung, Willkür und Menschenverachtung. Ein Zeugnis einer Zeit, in der das Leben Einzelner nichts zählte.

Als Johann Rempel auf dem deutschen Frachter „Ellen Larsen“ der Freiheit entgegenfährt, liegen unvorstellbare Monate hinter ihm: Seine erste Flucht aus seiner Heimat, dem Dorf seiner Kindheit, Rodnitschnoje im Südwesten des Uralgebirges, missglückt. Auf dem Weg nach Moskau wird er festgenommen. Nach Orenburg verfrachtet. Ins Gefängnis gesteckt. Verhört.

Trotz erbärmlicher, menschenunwürdiger Haftbedingungen in völlig überfüllten Zellen, kargen Essens, einschüchternder und fallentstellender Geheimpolizisten bleibt er stand-

haft, ehrlich und aufrecht. Sein Kompass: sein Glaube an Gott und sein Gewissen. Auch sein mitinhaftierter Vater ist für ihn ein Vorbild: Er lebt ihm vor, das Gegebene zu akzeptieren und dem Kommenden mit Zuversicht zu begegnen – auch der Verbannung in den arktischen Winter nach Archangelsk. In der Hafenstadt am Weißen Meer wimmelt es von Ausgestoßenen, die sich einmal in der Woche in der Kommandantur melden müssen. Johann Rempel und sein Vater sind nur zwei von vielen. Alle suchen bei eisigen Temperaturen einen warmen Unterschlupf, Essen und Trinken.

Selbstloser Einsatz

Als der Frühling in Archangelsk einzieht, die ersten Frachtschiffe aus aller Herren Länder in der Hafenstadt mit ihren Sägemühlen festmachen, sprießen bei Johann Rempel Fluchtgedanken. Er will in die Freiheit, nicht länger ein freier Gefangener in dreijähriger Verbannung sein. Aus seinen Gedanken werden schnell konkrete Pläne: Er will auf einem der Schiffe der Hölle entkommen. Er spricht Seeleute an, bis schließlich einer sagt: „Ich helfe dir!“ Es ist Heinrich Marp, Heizer auf dem deutschen Frachter „Ellen Larsen“. Er nimmt Johann Rempel als blinden Passagier an Bord, versteckt ihn während der gesamten Fahrt vor dem Kapitän in seiner Kojen und geht damit bewusst das sehr hohe Risiko ein, selbst bestraft zu werden. Rempels Vater will bleiben. Er überlebt die erste Verbannung, wird vom Stalin-Regime zwei weitere Mal nach Sibirien geschickt – und stirbt dort.

Johann Rempel aber ist am Leben. In Great Yarmouth im Westen Großbritanniens geht er von Bord der „Ellen Larsen“. Doch seine Flucht ist noch nicht zu Ende. Ohne Papiere landet er im Gefängnis. Die Anklage: unerlaubtes Betreten englischen Territoriums. Obwohl selbst Mennonit, bürgerliche Mitglieder der baptistischen Freikirche für ihn. Dank ihrer Hilfe darf er nach Deutschland ausreisen. Dort stirbt er 1990, sechzig Jahre nach seiner Flucht, die ohne den Mut und die Menschlichkeit des Seemanns Heinrich Marp nicht möglich gewesen wäre.

Auch um etwas zurückzugeben, setzt sich Johann Rempel fortan für Heimatlose ein.



Johann Rempel in jungen Jahren

Er rettet selbst das Leben anderer, genauso wie seine Tochter Karin Wolf. Sie ist es, die die Erinnerung an Heinrich Marp wachhält. So zeugt seit 2016 eine Danktafel an Bord des Seenotrettungskreuzers BERLIN von der selbstlosen Tat des Seemanns. Für Karin Wolf ist dort genau der passende Ort für das stille Gedenken: Denn die Seenotretter setzen ebenfalls ihr eigenes Leben selbstlos für das anderer ein.



Name an Bord

Kurs Leben retten: Auf Wunsch fährt ein Name auf unserem neuesten Seenotrettungskreuzer mit: Ab 5.000 Euro nehmen wir Ihren eigenen Namen, den Ihrer Firma oder aber den eines Menschen, den Sie besonders ehren möchten, auf einer Danktafel mit in den Einsatz. Weitere Informationen erhalten Sie von Ulrich Reiter unter der Telefonnummer 0421/53 707 - 520.

Entspannen mit den Seenotrettern



Yogalehrerin und Inselurlauberin Cornelia Stosch sammelt bei ihren Kursen Spenden für die Seenotretter.

Ich bin gerne auf den nord- und ostfriesischen Inseln“, erzählt Cornelia Stosch. Besonders hat es der Yogalehrerin aus Bremen-Findorff die Helgoländer Düne angetan: „Dort kann ich am besten entspannen – am Meer sein, ist wie Yoga machen“, sagt sie mit einem Lächeln. Wenn sie im Urlaub auf der Hochseeinsel vor einem der bunten Dünenhäuschen sitzt und über die Nordsee schaut, hat sie ganz Helgoland im Blick – auch den Hafen. „Dort liegt immer ein Schiff der Seenotretter, nachts ist es hell erleuchtet. Dann weiß ich: Es ist jemand wachsam und in Bereitschaft. Das ist beruhigend zu wissen.“

Obwohl Cornelia Stosch lediglich zeitweise auf Helgoland wohnt, weiß sie, wie gewaltig Stürme sein können – im Fall der Fälle ist dann jeder auf die schnelle Hilfe der Seenotretter angewiesen, sagt sie. Seeleute genauso wie Urlauber, die wie die Yogalehrerin mit dem Schiff anreisen. „Ich weiß es sehr zu schätzen, dass es die Seenotretter gibt. Dafür bin ich sehr dankbar“, betont sie. Deshalb unterstützt sie die DGzRS sehr gerne. Bis Ende 2019 sammelte sie bei ihren Kursen mehr als 310 Euro für die Seenotretter.

Wasserhaltige Spende für die Retter auf See

Zum Meer ist es weit, rund 500 Kilometer. Dennoch gibt es vom fränkischen Insing zu der Nordsee eine Jahrtausende alte Verbindung: die Tauber. Der kleine Fluss entspringt in der Frankenhöhe, schlängelt sich durch die Gemeinde und mündet schließlich in den Main. Von dort fließt das „Tauber-Wasser“ über den Rhein in die Nordsee. Seit einigen Monaten gibt es eine zweite Verbindung, die ebenfalls mit Wasser zu tun hat: Das Unternehmen UWS Technologie mit Sitz in Insing hat den Seenotrettern 10.000 Euro gespendet. Das Geld stammt aus dem Verkauf von Produkten, die die Wasserqualität in Heizungsanlagen verbessern.

Seit 2009 ist die Heizwasseraufbereitung das Steckpferd unserer Firma, auf diesem Feld gehören wir in Deutschland zu den Marktführern“, sagte UWS-Geschäftsführer Hans-Georg Breitmoser. „Den runden Geburtstag unseres unternehmerischen Meilensteins im vergangenen Jahr haben wir mit unserer Spendenaktion ‚Helden auf dem Wasser‘ gefeiert: Von jeder verkauften Nachspeiseeinheit gingen 50 Cent an die Seenotretter auf Nord- und Ostsee.“ Am 23. Januar überreichte er gemeinsam mit seinem Sohn und Mitgeschäftsführer Steffen Breitmoser sowie UWS-Marketingleiterin Sandra Hoffmann einen symbolischen Spendenscheck an die Besatzung der ANNELIESE KRAMER in Cuxhaven.

„Uns war es ein sehr großes Anliegen, mit den gesammelten 10.000 Euro die erstklassige Leistung der Seenotretter zu würdigen: Wie alle Lebensretter handeln sie uneigennützig und sind für das Gemeinwesen unverzichtbar. Sie sind es, die anderen Menschen helfen, sie auf See aus Gefahr oder sogar Lebensgefahr befreien – davor haben wir einen Heiden-

respekt“, betonte Steffen Breitmoser. Obwohl die See vom Firmensitz in Insing mehrere hundert Kilometer entfernt ist, haben sich die beiden Geschäftsführer ganz bewusst für die DGzRS als Spendenempfänger entschieden: „Wasser und Wasser, das passt. Unsere Nachspeiseeinheiten verbessern ohne den Einsatz von Chemie die Wasserqualität in Heizungsanlagen, die dadurch eine höhere Lebensdauer haben. Die Seenotretter sind auf dem Wasser unterwegs, um Menschen zu retten, ihnen mitunter einen zweiten Geburtstag zu schenken. Eine perfekte Verbindung, finden wir“, sagte Hans-Georg Breitmoser.

Die 10.000 Euro fließen in den Bau des jüngsten Seenotrettungskreuzers der DGzRS: SK 41, ein Schwesterschiff der ANNELIESE KRAMER. Das großartige Engagement des fränkischen Mittelständlers bekommt auf dem Neubau einen Platz – auf einer Danktafel an Bord wird der Firmenname „UWS Technologie“ bei jedem Einsatz dabei sein. Auf diese Weise bleibt die junge Verbindung zwischen Insing und der Nordsee für alle sichtbar.



Vormann Holger Wolpers (3. v. r.) nimmt den symbolischen Spendenscheck von den UWS-Geschäftsführern Hans-Georg (Mitte) und Steffen Breitmoser (r.) sowie UWS-Marketingleiterin Sandra Hoffmann (3. v. l.) entgegen.

Brüder verzichten auf Weihnachtsgeschenke

Langsam nähern sich Ferdinand (7) und Leonard (10) dem Seenotretter-Stand auf der Wassersportmesse „boot“ in Düsseldorf. Fest in ihren Händen halten die beiden Brüder aus dem nordrhein-westfälischen Oerlinghausen ein selbst gebasteltes Sammelschiffchen. Darin stecken 400 Euro für die neue HAMBURG.

Ferdinand und Leonard sind aufgeregt: Wie werden sie an diesem Sonntagmorgen im Januar von den Seenotrettern empfangen? Wie werden diese auf ihr verspätetes Weihnachtsgeschenk reagieren? Viele weitere Fragen geistern in diesem Moment durch ihre Köpfe – doch hinterher wird Leonard sagen: „Das war ziemlich cool!“

Am Messestand angekommen, treffen sie auf zunächst überraschte und dann gerührte Ehrenamtliche. Klaus Pütz und Wolfgang Siebke sind schwer beeindruckt, als die beiden Jungen erzählen, woher das Geld in der rot-weißen Papierbox stammt: „Wir haben auf einen Teil unserer Weihnachtsgeschenke verzichtet. Stattdessen sind wir an den Feiertagen mit unserem selbst gebastelten

Boot bei den Verwandtenbesuchen rumgegangen und haben Spenden für die neue HAMBURG gesammelt“, berichtet Leonard stolz.

Genauso wie sein Bruder ist Leonard seit den Familienurlaube auf Sylt großer Seenotretter-Fan: „Sie riskieren ihr eigenes Leben für das Leben anderer, das finde ich toll“, sagt er. Gemeinsam mit Ferdinand verschlingt er alles rund um die DGzRS, vor allem die Videos auf dem YouTube-Kanal der Seenotretter. Und wer wie die beiden ein echter Freund der Seenotretter sein will, „sollte jede Menge über sie wissen und sie unterstützen“, findet Leonard. Wie das geht, haben die beiden mit ihrer bemerkenswerten Spendenaktion eindrucksvoll gezeigt.



Ferdinand (2. v. l.) und Leonard überreichen ihre gesammelten 400 Euro auf der „boot“ in Düsseldorf an die überraschten Ehrenamtlichen Klaus Pütz (l.) und Wolfgang Siebke.

Geld und Vitamine für die Mannschaft

An Bord des Seenotrettungskreuzers THEODOR STORM haben Mario Mehren und Heiko Rehder am 2. Dezember im Namen der Belegschaft von Wintershall Dea einen symbolischen Spendenscheck überreicht. Außer 1.300 Euro erhielten die Büsser Seenotretter eine Orangenkiste – Vitamine inklusive.

Die Seenotrettungskreuzer der DGzRS sind seit Mitte der 1980er Jahre ein wichtiger Bestandteil des Rettungskonzepts der Bohr- und Förderinsel Mittelplate“, betonte Mario Mehren, Vorstandsvorsitzender der Erdgas- und Erdölfirma Wintershall Dea. „In den vergangenen 20 Jahren kamen sie bisher insgesamt 17 Mal zum Einsatz. Dabei haben sie Menschenleben gerettet.“

Die Spende der Belegschaft kommt von Herzen: „Unsere Mitarbeiter wissen, dass sich die DGzRS ausschließlich aus Spenden finanziert. Da sie deren Arbeit als sehr wichtig und sinnvoll ansehen, wollen sie sie unterstützen. Für die dunkle, vitaminarme Winterzeit haben wir außerdem noch eine Kiste Orangen mitgebracht“, so Heiko Rehder. Er ist Betriebsratsvorsitzender des Ölförderbetriebs Holstein, der zu Wintershall Dea gehört.

Das gespendete Geld stammt aus der Aktion „Hilfe statt Kerzen“. Früher stellte das Energieunternehmen Paraffin für Kerzen her und beschenkte alle Mitarbeiter zu Weihnachten mit einem Kerzenpaket. Als die eigene

Wachsproduktion um die Jahrtausendwende eingestellt wurde, entstand auf Betreiben des damaligen Betriebsrates die Idee, den Wert der „Belegschaftskerzen“ in jedem Jahr an soziale Einrichtungen zu spenden.



1.300 Euro für die Seenotretter: Wintershall-Dea-Vorstandsvorsitzender Mario Mehren (l.) und Heiko Rehder, Betriebsratsvorsitzender des Ölförderbetriebs Holstein, überreichen den Seenotrettern um Vormann Olaf Burmann (2. v. l.) einen symbolischen Spendenscheck.



Gemeinsam mit seinen sieben Mitgesellschaftern übergibt Lars Carstensen (3. v. l.) die beiden gespendeten Überlebensanzüge an Bord der BERLIN an Vormann Michael Müller (4. v. r.) und dessen Crew sowie DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler (3. v. r.).

Spende unterstreicht den hohen Respekt

Die Steuerberatungsgesellschaft wetreu engagiert sich: Sie hat den Seenotrettern zwei Überlebensanzüge im Wert von insgesamt 2.500 Euro gespendet. Die persönliche Schutzausrüstung übergaben die geschäftsführenden Gesellschafter am 27. November 2019 in Laboe an die Besatzung der BERLIN und DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler.

Für uns als Steuerberatungsgesellschaft stehen die Menschen, die wir betreuen, im Mittelpunkt unseres persönlichen Engagements. Wir sind auch in stürmischen Zeiten für unsere Mandanten da: Das trifft auch auf die uneigennützig und großartige Arbeit der Seenotretter zu“, sagte wetreu-Gesellschafter Lars Carstensen bei der Spendenübergabe. Neben seinem Beruf als Steuerberater und

Wirtschaftsprüfer bei wetreu ist er in seiner Freizeit freiwilliger Seenotretter auf dem Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK in Grömitz und Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums der DGzRS.

Die Steuerberatungsgesellschaft ist in Norddeutschland und an der Küste mit mehreren Niederlassungen zu Hause. Des-

halb kennen Carstensen und seine Mitgesellschafter die Gefahren auf See und wissen, wie wichtig die persönliche Schutzausrüstung für die Seenotretter ist. Sie haben hohen Respekt vor der Arbeit der Rettungsfrauen und -männer, den sie mit ihrer Spende unterstreichen möchten. Gleichzeitig wollen sie dabei helfen, dass die Besatzungen immer gesund von ihren Einsätzen zurückkommen.

Hamburger EnBW-Belegschaft sorgt für Spenden-Energie

Ungewöhnliche Spendendose in Hamburg: In den Räumen des EnBW-Standortes in der Hansestadt ist in der Adventszeit ein Überlebensanzug der Seenotretter „vor Anker gegangen“. Die dortigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Energieversorgers füllten die Schutzausrüstung mit einigen Münzen und vielen Scheinen: 191,03 Euro lagen am Ende in den Stiefeln. Der Firmenbetriebsrat für die Standorte Hamburg und Berlin legte noch 500 Euro oben drauf.

Das reicht für einen halben neuen Überlebensanzug“, freute sich Roland Berger am 27. Januar bei der Spendenübergabe in der Bremer DGzRS-Zentrale. Der Vorsitzende des Betriebsrates der EnBW-Standorte Hamburg und Berlin mit Kapitänspatent berichtete in der SEENOTLEITUNG BREMEN, warum sich die Hamburger Belegschaft für die Seenotretter als Spendenempfänger entschieden hat: „Es passt perfekt: 2020 stellt die DGzRS eine neue HAMBURG in Dienst – dort liegt auch unser Standort. Und der neue Seenotrettungskreuzer wird auf Borkum stationiert sein – lediglich rund 100 Kilometer von unseren beiden Offshore-Windparks ‚Hohe See‘ und ‚Albatros‘ entfernt.“

Mit den rund 700 Euro finanziert die DGzRS einen Teil eines neuen Überlebens-

anzugs im Wert von 1.250 Euro. Er ist ein wichtiger Teil der persönlichen Schutzausrüstung. Sollte ein Seenotretter selbst einmal in Not geraten, bewahrt er ihn viele Stunden lang vor lebensgefährlicher Unterkühlung.



Weitere Berichte über unsere Freunde und Förderer finden Sie auf unserer Website:

seenotretter.de/danke



Dirk Hinners-Stommel (v. l.), Leiter der SEENOTLEITUNG BREMEN, EnBW-Betriebsratschef Roland Berger und DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler mit einem der neuen Überlebensanzüge

Meisterliche Musik mit Spende belohnt

Mit einem zweistündigen Adventskonzert hat das große Orchester des Marinemusikkorps Kiel am 11. Dezember 2019 das Publikum in der evangelisch-lutherischen Kirche in Warnemünde auf die Festtage eingestimmt.



Foto: Bundeswehr

Flottenadmiral Karsten Schneider (l.) und Tourismusdirektor Matthias Fromm (r.) überreichen den Vertretern der vier begünstigten Organisationen einen symbolischen Spendenscheck.

Unter der Leitung des Fregattenkapitäns Friedrich Szepansky führten die Musiker gemeinsam mit der Mezzosopranistin Geneviève Tschumi aus Berlin Werke von Vincenzo Bellini, Gustav Mahler, Engelbert Humperdinck, Pjotr Iljitsch Tschaikowsky und anderen bekannten Komponisten auf.

„Eswareinganzbesonderer, musikalischer Höhepunkt zum Jahresausklang, mit dem wir gleichzeitig wieder einige örtliche Vereine unterstützt haben“, sagte Matthias Fromm bei der Spendenübergabe am 29. Januar.

Gemeinsam mit Flottenadmiral Karsten Schneider war der Direktor der Rostocker Tourismuszentrale an diesem Tag in das Informationszentrum der Seenotretter in Rostock-Warnemünde gekommen, um einen symbolischen Spendenscheck an die vier begünstigten Organisationen zu übergeben. Den Veranstaltungserlös in Höhe von 4.850 Euro teilten sich der Förderverein Jugendschiff „Likedeeler“, der Hanse-Sail-Verein zur Förderung traditioneller Schifffahrt in der Ostsee, die Warnemünder Kantorei mit ihren Kinder- und Jugendchören sowie die DGzRS.

Kunst, Musik und Essen

Getreu ihrem Motto „Zum Wohle Anderer tätig sein“ hat Helga Schäfer von der Charity-Event-Agentur eHventS mit ihrer Pop-up-Galerie zu einer Veranstaltung der besonderen Art zugunsten der Seenotretter eingeladen. Das Ergebnis am 14. November 2019 im Hotel auf dem Hamburger Süllberg: 3.000 Euro für die DGzRS.

Umrahmt von Exponaten des Künstlers Dmitrij Surkov begann der Abend mit einer Vernissage, präsentiert von der Kunsthistorikerin Dr. Dagmar Lekebusch. Danach genossen die rund 60 Gäste ein Menü des Hamburger Sternekochs Karlheinz Hauser. Und um auch das Ohr zu verwöhnen, untermalte die lyrische Sopranistin Tia Lippelt den Abend.

Den Tombola-Erlös in Höhe von 1.300 Euro nahm Kapitän Ralf Krogmann, Leiter der DGzRS-Repräsentanz in Hamburg, für die Arbeit der Seenotretter entgegen. Nach der Veranstaltung erhöhten weitere Spender den Betrag auf 3.000 Euro.



Sammeln für die Seenotretter: Künstler Dmitrij Surkov (l.), Agenturinhaberin Helga Schäfer und DGzRS-Mitarbeiter Ralf Krogmann.

Berthold Theel gibt mehr als Geld



Spende für die freiwilligen Seenotretter in Freest: Unternehmer Berthold Theel (r.) überreicht Vormann Henry Schönrock (3. v. r.) einen symbolischen Scheck.

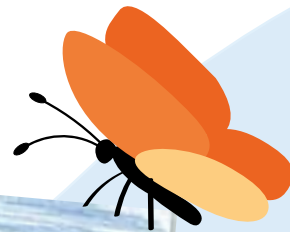
Beruflich setzt Berthold Theel andere perfekt in Szene, privat setzt er gekonnt die Segel: Er ist Geschäftsführer der bbs production & design GmbH, leidenschaftlicher Segler und großzügiger Förderer der Seenotretter. Mit 1.000 Euro hat er am 7. Februar die Freiwilligen-Station Freest unterstützt.

In seiner Freizeit ist Berthold Theel regelmäßig mit einem zweimastigen Zeesenboot auf See unterwegs. Er liebt sein Hobby, weiß aber auch um die Gefahren und wer ihm im Ernstfall zur Seite steht – die Seenotretter. Auf deren Hilfe war der Unternehmer bereits angewiesen. Deshalb ist es für ihn selbstverständlich, die DGzRS finanziell zu unterstützen. Die 1.000 Euro fließen in die Modernisierung des Seenotrettungsbootes der Station Freest. Von dem Betrag wird vor allem eine Selbststeueranlage für die HEINZ ORTH bezahlt.

Berthold Theels Engagement für die Seenotretter endet nicht am Bankschalter, er spendet mehr als Geld: In der Wolgaster Zweigstelle seiner Firma arbeitet Henry Schönrock. Der freiwillige Vormann der Station Freest darf im Einsatzfall sofort seinen Arbeitsplatz verlassen und rausfahren, um anderen zu helfen. Darüber hinaus stellt Berthold Theels den Seenotretter für alle Fort- und Weiterbildungen frei, die er für sein Ehrenamt besuchen muss.

Foto: Beate Zoellner

Lüttje Seenotretter



Mitya (9) muss nicht lange überlegen: Sein Lieblingsseenotrettungskreuzer ist eindeutig die HERMANN MARWEDE. Sieht halt schick aus und ist schließlich der größte von allen. Überhaupt ist der Schüler aus dem Hochschwarzwald ein glühender Fan der Seenotretter – in seinem roten Overall fühlt er sich auch fern der Küste wie einer von ihnen.

ZEHN FEHLER HABEN SICH AUF DER ZEICHNUNG VON ANNE RIEKEN VERSTECKT. FINDEST DU SIE?



MÄRZ

APRIL

MAI

JUNI

JULI

seenotretter.de/luetje-seenotretter



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

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