

EVA AHRENS-THIES

Neues Flottenmitglied in Ueckermünde

Seite 4

Vor 30 Jahren: Die Nacht des Wunders

Seenotretter Dieter Steffens in Lebensgefahr

Seite 24



3 | 2020

LÄNGSSEITS

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

um genau 23.36 Uhr beginnt am 20. August 1990 für Dieter Steffens sein Kampf ums Überleben (S. 24). Bei einem Einsatz im Sommersturm reißt ihn eine hohe Welle von Bord des Seenotrettungskreuzers VORMANN STEFFENS. Er treibt auf der offenen Nordsee. Die Chance ist gering, ihn in der Dunkelheit zu finden. Todesangst durchflutet seinen Körper. Er betet, ruft, schreit und strampelt um sein Leben. Schließlich zieht ihn ein SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine nach 45 Minuten aus dem 16 Grad kalten Wasser.

Mich berührt die Geschichte dieser unfassbaren Rettung immer wieder zutiefst. Denn sie zeigt sehr eindringlich, wie gefährvoll die Arbeit unserer Seenotretter sein kann. Welches hohe Risiko sie eingehen, um andere Menschen selbst bei widrigsten Bedingungen zu retten. Hierfür gebührt ihnen unser größter Respekt. Absolute Sicherheit wird es nie geben, obwohl wir unsere Besatzungen dank der großartigen Unterstützung unserer vielen Freunde und Förderer mit modernster Technik und sicherster Schutzausrüstung ausstatten. Zu ihnen gehört beispielsweise seit 63 Jahren Hans-Hermann Trost (S. 22). Dennoch: Wir

tun alles, damit unsere Seenotretter immer gesund in den sicheren Hafen zurückkehren können.

Dieser Anspruch ist für uns eine Verpflichtung, auch gegenüber den Familien der Rettungsleute. Eine von ihnen erzählt, wie es für sie ist, wenn der Vater und Ehemann zwei Wochen an Bord ist und jederzeit zu einem gefährlichen Einsatz gerufen werden kann (S. 26). Christiane, Luise, Charlotte, Johann und Henriette Haack stehen hinter Michael Haack. Die Fünf haben gelernt, mit der Ungewissheit umzugehen, die sein Beruf als Seenotretter auf der Nordseeinsel Borkum mit sich bringt. Manchmal sind sie sogar unmittelbar Teil seiner Arbeit: So hat Charlotte Haack am 28. Juli das Tochterboot unseres neuen Seenotrettungskreuzers HAMBURG auf den Namen ST. PAULI getauft (S. 8).

Was für Familie Haack gilt, trifft ebenso auf Familie Fastnacht zu. Manfred Fastnacht ist Vormann der Station Ueckermünde. Dessen Mannschaft sichert das weitläufige Stettiner Haff (S. 6) mit den Seenotrettungsbooten GERHARD TEN DOORNKAAT und dem Neubau EVA AHRENS-THIES ab. Sein Sohn Denny Fastnacht ist ebenfalls Seenotretter: Er fährt auf dem Seenotrettungskreuzer BERTHOLD BEITZ, der auf der Greifswalder Oie stationiert ist. Fastnachts

achtjährige Tochter Eny Dreblow weiß, welch besonderen Beruf ihr Vater und Großvater haben. Sie fiebert mit, wenn die beiden auf See sind – und manchmal ist bei ihr auch „ein bisschen Angst dabei“, erzählt Manfred Fastnacht (S. 5). Angespannt und ein klein wenig aufgeregt war die Schülerin selbst am 29. August: An dem Tag durfte sie das neue Seenotrettungsboot der Station Ueckermünde auf den Namen EVA AHRENS-THIES taufen. Wir wünschen allen Besatzungsmitgliedern und ihren Familien, dass die Seenotretter aus Ueckermünde mit ihrem neuen Boot – genau wie alle ihre Kollegen auf den übrigen Stationen – immer sicher von ihren Einsätzen zurückkehren.

Gemeinsam mit der Redaktion wünsche ich Ihnen nun viel Freude beim Lesen der Herbst-Ausgabe des Jahres 2020. Bleiben Sie gesund!

Ihr

Gerhard Harder
Vorsitzer der Seenotretter

Wilhelmshaven:
Von Beginn an in der Hafenstadt



12

Darßer Ort, Prerow und Zinnowitz:
Seit 30 Jahren ist die DGzRS zurück in Mecklenburg-Vorpommern



19

- 22 Spender sein ist ein Gewinn
- 26 Familienleben mit einem Seenotretter
- 28 Virtueller Tag der Seenotretter ein großer Erfolg
- 33 Fünf Jahrzehnte im Ehrenamt an Land
- 36 Mit den Seenotrettern in die Schule
- 37 Gut gebettet auf Fehmarn
- 39 Alles für die ARKONA
- 42 Lüttje Seenotretter

Bremen:
HAMBURG liegt auf Borkum



8

Ueckermünde:
SRB 81 heißt jetzt EVA AHRENS-THIES



4

Norderney:
Doppelter Einsatz für die EUGEN



7

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, Wolfgang Heumer, Dr. Christian Ostersehlte, Antke Reemts, Christian Stipeldey,
Patrick Testa-Kreitz und Ines Vogel

Korrektur:
Kerstin Radtke

Titelbild:
Stefan Sauer

Gestaltung:
Monika Grimme
Herstellung:
teamdruck, Stuhr

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

Klare Familiensache: Taufe der EVA AHRENS-THIES

Von den Nachbarstationen sind die Seenotrettungsboote HECHT (Zinnowitz, 2. v. l.) und HEINZ ORTH (Freest, 3. v. l.) gekommen. Die GERHARD TEN DOORNKAAT (hinten) ist das zweite Seenotrettungsboot der Ueckermünder Seenotretter. Der Neubau EVA AHRENS-THIES führt die Gruppe an.

Die Sektflasche am „Taufomaten“ fällt auf die Reling – und ein großer Stein fällt von Eny Dreblows Herz. Die Achtjährige bringt sonst selten etwas aus der Ruhe, weiß ihr Großvater Manfred Fastnacht, Vormann der Station Ueckermünde. Doch während der letzten Stunden bis zur Taufe von SRB 81, dessen Patin Eny sein darf, war sie spürbar still und angespannt.

Einige Wochen zuvor stellte sich die Frage, wer das neue Seenotrettungsboot taufen soll. Da brachte Manfred Fastnacht seine Enkelin ins Spiel: „Opa hat mich gefragt, ob ich das machen will“, erinnert sich Eny. „Dann hatte ich eine Woche Zeit, mir das zu überlegen.“

Eine große Verantwortung – erst recht angesichts der Familientradition: Auch Enys Vater Denny Fastnacht ist Seenotretter. Er fährt auf dem Seenotrettungskreuzer BERTHOLD BEITZ der Station Greifswalder Oie. Gedrängt hat er seine Tochter aber nicht: „Wir haben ihr in Ruhe erklärt, was auf sie zukommt. Die Entscheidung hat sie dann allein getroffen.“



Kräftig zieht Taufpatin Eny Dreblow an der Leine, sodass die Sektflasche unter großem Applaus an der Reling der EVA AHRENS-THIES zerspringt.



Die Namengeberin war zeitlebens begeistert vom Meer und von der Seefahrt. Ein großer Teil ihres Nachlasses ging daher an die Seenotretter, die damit die EVA AHRENS-THIES finanzieren konnten.

So steht Eny nun am 29. August inmitten lauter rot gekleideter Menschen und wartet auf den entscheidenden Moment. Opa Manfred ist unheimlich stolz auf seine Enkelin. Sie selbst wisse, wie besonders der Beruf von Vater und Großvater ist. „Die ganze Familie bekommt ja mit, wenn man plötzlich vom Kaffeetisch losmuss. Eny hat immer mitgefeibert, wann wir wieder zurückkommen. Da war manchmal ein bisschen Angst dabei.“ Das darf für die Seenotretter im Einsatz aber keine Rolle spielen, wie Denny Fastnacht bestätigt: „Klar, es gibt gefährliche Situationen. Aber das blendet man aus. Nur der Respekt vor der See und vor den Herausforderungen des Einsatzes, der darf nicht fehlen.“

Mit dem neuen Seenotrettungsboot verfügen die Ueckermünder Seenotretter über ein modernes Einsatzmittel, das auch für schwierige Situationen bestens gerüstet ist. 8,9 Meter Länge, 3,1 Meter Breite, zwei je 200 PS starke Motoren, die Geschwindigkeiten bis 38 Knoten (rund 70 km/h) ermöglichen: All das ist ideal für das weitläufige Stettiner Haff.

Benannt ist die EVA AHRENS-THIES nach einer verstorbenen Juristin, die den Seenotrettern einen großen Teil ihres Nachlasses vermacht hat. Sie hatte stets einen großen Bezug zur See: Sie besaß den Sportbootführerschein und ein Haus am Meer. „Wir sind sehr dankbar, dass sie uns bedacht hat und wir unserer Mannschaft diesen Neubau aufgrund dessen an die Hand geben können“, sagt DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadelner am Rande der Taufzeremonie.

An die Hand genommen wiederum hat Denny Fastnacht seine Tochter für die Vorbereitung auf die Taufe: „Wir haben den Taufspruch immer wieder geübt, bis sie selbst zufrieden war.“ Dennoch steigt die Spannung bei Eny in den letzten Minuten vor dem großen Auftritt. Sie ist dabei, als sich DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder bei der Mannschaft für die ständige Einsatzbereitschaft bedankt; sie erlebt, wie Ueckermündes Bürgermeister Jürgen Kliewe sich stolz darüber zeigt, dass die Seenotretter in seiner Stadt eine Station unterhalten; sie hört die beiden Akkordeon-Spieler des Shantychors Seegrund Ahlbeck bei Ueckermünde, die die Taufe musikalisch begleiten.

Und dann ist Eny selbst gefordert: „Ich taufe Dich auf den Namen EVA AHRENS-THIES und wünsche Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr.“ Mit einem zufriedenen Lächeln zieht sie kurz und kräftig an der Leine – die Flasche zerspringt unter großem Beifall an der EVA AHRENS-THIES. Typhonsignale erfüllen den Hafen. Eny hat ihren Job mit Bravour gemeistert – und die große Ueckermünder Seenotretter-Familie aller Freiwilligen, Spender und Unterstützer noch ein ganzes Stück stolzer gemacht.



Stolze Seenotretter-Familie: Papa Denny Fastnacht (l.) fährt als Rettungsmann auf der BERTHOLD BEITZ (Station Greifswalder Oie). Sein Vater Manfred Fastnacht ist Vormann der Freiwilligen-Station Ueckermünde und glücklich, dass seine Enkelin Eny Dreblow Taufpatin des neuen Seenotrettungsbootes ist.



Drei Fragen an ...

Manfred Fastnacht,
Vormann der Station Ueckermünde

Sie haben das neue Seenotrettungsboot aus Bremen nach Ueckermünde überführt. Sie hatten also ausgiebig Gelegenheit, es schon vor der Stationierung kennenzulernen. Welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

Bei so einer Überführung kann man eine Menge über ein Boot erfahren. Ich bin von Natur aus eher skeptisch gegenüber neuen Dingen. Aber dieses Boot hat uns alle hier überrascht. Wir haben verschiedene Reviere durchfahren, und gerade die Nordsee hat es nicht so gut mit uns gemeint. Da waren „Schietwetter“ und Windstärken zwischen acht und neun Beaufort an der Tagesordnung. Auf der Ostsee war es auch nicht viel besser. Doch das neue Boot hat alles wunderbar gemeistert, wir sind vollends zufrieden.

Welche Eigenschaften bringt die EVA AHRENS-THIES mit und warum eignet sie sich gut für das Ueckermünder Revier?

Das Boot ist ganz toll zu handhaben. Natürlich ist die hohe Geschwindigkeit von Vorteil – so können wir sehr schnell am Einsatzort sein, auch bei weiten Strecken auf dem Stettiner Haff. Zudem erleichtert die Bauart unsere Arbeit, das gefällt uns sehr. Hinzu kommen die neuen Helme mit integriertem Funk. So können wir uns schnell und gut absprechen, haben aber im Einsatz die Hände frei.

Blieb das Wetter die einzige Herausforderung während der Überführung?

Ganz und gar nicht. Schon auf der Anfahrt nach Ueckermünde hatten wir den ersten Einsatz mit dem Neubau. Auf dem Peenestrom bei Freest war bei Windstärke 8 eine Segelyacht aus dem Fahrwasser gekommen und lag hoch und trocken. Wir waren schon vorbeigelaufen, ohne das Boot zu bemerken, als der Notruf kam – haben dann die Yacht entdeckt und freigeschleppt. Der Skipper hat sich unheimlich gefreut. Für uns war das einfach unser Job, aber für ihn enorm erleichternd, dass wir zufällig da waren.

Paradies mit rauen Momenten

Rudi Wergin bringt es auf den Punkt: „Dies ist ein idyllischer Ort“, sagt der Hafenmeister von Mönkebude und meint damit nicht nur das Dorf mit seinem kleinen Sporthafen. Das gesamte Stettiner Haff, an dessen Westufer die Gemeinde liegt, ist eine Idylle, wie sie an der deutschen Ostseeküste selten geworden ist.

Genau genommen ist es ein deutsch-polnisches Paradies, zwei Drittel des Stettiner Haffs gehören zu Polen: im Norden die Inseln Usedom und Wollin, nach Westen und Südwesten die Küste Vorpommerns, nach Südost und Ost das Ufer der polnischen Provinz Westpommern. „Hier kann man Seeadler und Biber beobachten, die Natur ist unsere Stärke, deswegen achten wir sehr auf sie“, sagt Rudi Wergin.

Beinahe wie ein großer Binnensee erstreckt sich das 700 Quadratkilometer große Haff nur wenige Kilometer südlich der Ostseestrände rund um Swinemünde. Vor der Wende war es das beliebteste Wassersportrevier der DDR: „Es war das einzige Gebiet an der Küste, in dem man rund um die Uhr auf dem Wasser sein konnte“, weiß Manfred Fastnacht. Er ist Vormann der DGzRS-Station Ueckermünde. Beliebt ist die Region bis heute: „Man merkt schon, dass Berlin nicht weit ist“, sagt er. Und doch: „Es geht hier immer noch sehr ruhig zu“, ergänzt Hafenmeister Rudi Wergin, „man kann sich bestens erholen.“

Rund 170 Kilometer lang ist der Weg über die Havel-Oder-Wasserstraße nach Stettin, dem südlichen Tor zum Haff. Immer mehr Wassersportler zieht es auf diesem Weg aus dem Binnenland auf das einzigartige Gewässer. Und auch der Schiffsverkehr aus der Ostsee über den Peenestrom und Wolgast oder durch den Kanał Piastowski – früher Kaiserfahrt genannt – wächst.

Neben Mönkebude und Ueckermünde sind andere Häfen wie Kamminke, Karnin, Kamp und Altwarp sehenswert. Alle Orte

sind schick und modern, trotzdem vermitteln sie das wohltuende Gefühl, die Zeit sei stehengeblieben. Ueckermünde wartet mit einem Extra auf: Die Hafenzufahrt verläuft zwischen hochgewachsenen Bäumen. „Wo hat man das sonst, dass man seinen Liegeplatz durch einen Wald ansteuert“, sagt Manfred Fastnacht. Das Hinterland ist genauso schön: Die Landschaft ist geprägt durch ausgedehnte Wiesen, Buchenwälder, Heideflächen und Moore. Dazwischen liegen wenige, idyllische Dörfer. Und bei Altwarp ragen bis zu 15 Meter hohe Binnendünen auf.

Trügerische Idylle

Das Stettiner Haff und die Naturidylle rundherum sind der Weichsel-Eiszeit vor rund 115.000 Jahren zu verdanken. Die vorrückenden Eismassen schufen eine Art Stausee, der nach dem Ende der Eiszeit geblieben ist. Gespeist werden das Kleine Haff – 277 Quadratkilometer – und das polnische Große Haff (402 Quadratkilometer) von der Landseite aus mehreren Flüssen. Dazu gehören die Peene, Zarow, Uecker und Gowienica (Gubenbach) sowie die Oder und von der Ostsee aus sind es der Peenestrom sowie die Meeresarme Świna (Swine) und Dziwna (Dievenow). „Deshalb haben wir im Haff entweder Süß- oder Brackwasser, das immer etwas trübe wirkt“, erläutert Manfred Fastnacht.

Das Haff ist durchschnittlich nur vier bis fünf Meter tief. Mit seinem Binnensee-Charakter wirkt es harmlos und sanft. Doch das kann ein gefährlicher Irrtum sein. Bei starkem Wind, wie er häufig von der Ostsee

aus über das Haff bläst, baut sich schnell eine kurze und steile Welle auf. „Der Wetterumschwung kann hier sehr schnell kommen“, warnt der erfahrene Seemann Manfred Fastnacht. Das von ihm geführte Stations-tagebuch zeigt, wie häufig Wassersportler mit den Gefahren des vermeintlichen Binnengewässers zu kämpfen haben: „Wenn schlechtes Wetter aufzieht, ist schnell die Landschaft weg“, kennt der Vormann eines der häufigen Probleme der Freizeitskipper. Es müsse gar nicht mal etwas Dramatisches sein, das den Einsatz der Seenotretter auslöst. Manchmal reichte es schon, wenn der Tank nicht ordentlich gereinigt wurde: „In der harten Welle löst sich der Schmutz, verstopft den Kraftstofffilter, und schon ist das Boot manövrierunfähig“, berichtet Manfred Fastnacht.

Doch die Seenotretter sind gut gerüstet – mit dem Seenotrettungsboot GERHARD TEN DOORNKAAT sind sie auch auf größere Einsätze vorbereitet: „Es gibt hier viele Ausflugsdampfer und auch Berufsschiffahrt“, sagt Manfred Fastnacht. Mit der neuen EVA AHRENS-THIES der 8,9-Meter-Klasse sind sein Team und er außerdem besonders schnell unterwegs. Auf dem Haff ist dies wichtig, denn die Strecken sind lang: „Selbstverständlich kommen wir auch, wenn auf der polnischen Seite etwas passiert“, betont der Vormann.

Nach dramatischen Einsätzen zeigt sich das Stettiner Haff meist schnell wieder von seiner angenehmen Seite: „Wir haben es schon wirklich sehr schön hier“, unterstreicht Manfred Fastnacht die Meinung des Hafenmeisters Rudi Wergin aus Mönkebude.

Doppelter Einsatz für die EUGEN

Gleich zwei Mal sind die Norderneyer Seenotretter am letzten Augustwochenende im Einsatz gewesen. Am späten Sonntagabend suchte und fand der Seenotrettungskreuzer EUGEN eine in Not geratene Segelyacht vor der Nordküste der Insel. Am Vormittag desselben Tages war die EUGEN Seekajakfahrern zwischen Juist und Norderney zu Hilfe gekommen, die im Busetief in große Gefahr geraten waren.



Mit dem Arbeitsboot HUBERTUS des Seenotrettungskreuzers EUGEN nehmen die Seenotretter eine stark seekranke Seekajakfahrerin an Bord.



Am Strandabschnitt Weiße Düne an Norderneys Nordküste ist diese Segelyacht gestrandet.

Gegen 22.50 Uhr am 30. August meldete sich der Skipper einer rund zehn Meter langen Segelyacht unter schwedischer Flagge über den UKW-Sprechfunk-Not- und Anrufkanal 16 bei der SEENOTLEITUNG BREMEN. „Er war schwer zu verstehen. Wir konnten zunächst nicht herausfinden, was vorgefallen war, wo sich das Boot befindet und wie viele Menschen an Bord sind“, berichtet Gerd Schwips, Vormann der EUGEN, deren Besatzung den Notruf mitgehört hatte.

Dann machten die Seenotretter in einem weiteren Funkspruch einen Hinweis auf den Strandabschnitt Weiße Düne an der Nordküste Norderneys aus. Die EUGEN lief umgehend aus und nahm Kurs auf das vermutete Unglücksgebiet. Gegen 23 Uhr meldete der Skipper der Segelyacht eine Grundberührung, wenige Minuten danach lag das Boot auf dem Strand. Die Seenotretter alarmierten die Feuerwehr Norderney.

20 Minuten später fand die EUGEN den Havaristen auf dem Strand an der Weißen Düne. Der Seenotrettungskreuzer konnte den Havaristen in nord-nordöstlichen Winden um fünf Beaufort bei etwa 2,5 Metern

Restdünung aber nicht mehr erreichen. Mit dem leistungsstarken Suchscheinwerfer führten die Seenotretter die Feuerwehr zum Strandungsort. Die beiden Segler hatten sich aus eigener Kraft an Land retten können. Der Landrettungsdienst kümmerte sich um sie. Weitere Menschen waren nicht an Bord.

Bereits am Sonntagvormittag waren vier Seekajakfahrer von Juist nach Norddeich unterwegs und dabei in eine gefährliche Situation geraten. Gegen 10.50 Uhr setzte einer von ihnen mit Hilfe eines UKW-Handfunkgeräts einen Notruf ab. Im Busetief bei Tonne 7 hatten sie mit viel Strom gegen Wind nahe der Brander Plate zu kämpfen. Eine Frau war stark seekrank geworden.

Von der hoch gelegenen Brücke seiner Inselfähre machte der Kapitän der „Frisia IV“ die Wassersportler aus und wies der EUGEN den Weg. Die Seenotretter nahmen die Frau und ihren Begleiter, beide etwa Mitte 30, an Bord. „Es hat nicht viel gefehlt, und die Situation wäre lebensgefährlich für die Frau geworden“, berichtet Vormann Gerd Schwips. Die Seenotretter versorgten sie an Bord und übergaben sie wenig später in Norddeich an den Landrettungsdienst.



Weitere Einsatzberichte finden Sie auf unserer Website:

seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle

SK 40 heißt jetzt HAMBURG



Der Himmel reißt auf, der nagelneue Seenotrettungskreuzer SK 40 erstrahlt in Tagesleuchttrot und Weiß in der Sonne. Der Wind zupft an den Signalflaggen, mit denen der Neubau bis über die Toppen geschmückt ist. Ein feierlicher Hauch Elbphilharmonie schwebt am 28. Juli über den Anleger der Seenotretter-Zentrale in Bremen, als ein Streicherstück von Joseph Haydn auf dem Hof vor der kleinen Werft erklingt. Dann zerschellt die Sektflasche am Bug von SK 40, Schaum tropft die Bordwand hinab, das Typhon lässt ein langes Signal über die Weser dröhnen. Endlich ist der neue Seenotrettungskreuzer für die Station Borkum getauft und trägt seinen endgültigen Namen: HAMBURG.

Der Applaus dringt aus weit weniger Händen als ursprünglich geplant. Wegen der Coronavirus-Pandemie findet die Taufe lediglich intern vor Mitarbeitern und einigen wenigen Medienvertretern statt. SK 40 ist gerade routinemäßig noch einmal auf der Fassmer-Werft in Berne-Motzen, ganz in der Nähe Bremens. In diesem Zug bekommt der Seenotrettungskreuzer im Oberländer Hafen an der DGzRS-Zentrale seinen endgültigen Namen. Es tut den Seenotrettern im Herzen weh, die vielen großzügigen Spender, Förderer und Freunde nicht zur Taufe begrüßen zu können. Die geplante öffentliche Zeremonie am 19. April in Hamburg an der Elbphilharmonie hatten sie wegen der Pandemie absagen müssen, auch jetzt lässt die Situation eine größere Veranstaltung mit Publikum nicht zu. „Wir werden die HAMBURG zu einem späteren Zeitpunkt der Öffentlichkeit vorstellen“, verspricht DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler.

Moderatorin und Taufpatin Anke Harnack wünscht der HAMBURG „allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr“. Die Seenotretter-Bo(o)schafterin hatte knapp anderthalb Jahre zuvor

bereits eine Ehrenmedaille der Stadt Hamburg, den so genannten Admiralitätsportugaleser, in den Schiffsrumpf eingelegt. „Einen Seenotrettungskreuzer zu taufen – mehr geht nicht, danach kann nichts mehr kommen“, sagt sie nun sichtlich gerührt. 19 fest angestellte und ehrenamtliche Rettungsleute der Station Borkum sind bei der Taufe dabei. Die vielen Menschen in ihren roten Hosen und weißen Hemden zu sehen, bewegt Anke Harnack: „Mich berührt es sehr, die Gesichter derjenigen zu sehen, die im Einsatz an ihre Grenzen gehen. Ich verneige mich vor ihnen.“

Wenige Minuten später tauft Charlotte Haack, die 15-jährige Tochter des 2. Vormanns Michael Haack, das Tochterboot TB 44 auf den Namen ST. PAULI (S. 10). In einem Online-Wettbewerb stimmten die meisten der fast 9.000 Teilnehmer für den bekannten Stadtteil der Elbmetropole. Dabei standen alle 104 amtlichen Hamburger Stadtteile zur Wahl, jeder hatte Stimmen erhalten. Als besondere Geste an ihren langjährigen Bo(o)schafter Jan Fedder wird zukünftig ein Foto des Ende Dezember 2019 verstorbenen Schauspielers im Fahrstand der ST. PAULI mitfahren.

Das jüngste Schiff der 28-Meter-Klasse hatte seinen Dienst auf Borkum bereits Mitte April unter der internen Bezeichnung SK 40 angetreten. Seitdem fuhr der Seenotrettungskreuzer schon mehrere Einsätze. „Unglück bringt es nur, ein Schiff umzubenennen. Mit einem ungetauften Schiff zu fahren ...“, sagt Seenotretter Michael Haack und führt den Satz nicht zu Ende – denn alles ging gut. Der endgültige Name von SK 40 war entgegen der Tradition der DGzRS seit Baubeginn bekannt – aus gutem Grund: Mit der Aktion „Spendemanöver“ hatten die Seenotretter dazu aufgerufen, den Bau ihres neuen Seenotrettungskreuzers finanziell zu unterstützen. Viele Hamburger und Freunde der Hansestadt an der Elbe folgten dem Aufruf – sie drückten auf diese Weise ihre enge Verbundenheit mit den Seenotrettern auch finanziell aus.

1 Moderatorin und Seenotretter-Bo(o)schafterin Anke Harnack tauft SK 40 auf den Namen HAMBURG. Foto: Martin Stöver

2 Dieser Rettungsring wird in Zukunft im Hamburger Michel hängen. Fotos: Jörg Sarbach (2, 3, 5, 6)

3 Tochterboottaufe: Aus TB 44 wird ST. PAULI.

4 Auf dem frisch getauften Kreuzer: 2. Vormann Michael Haack und seine Tochter Charlotte, Moderatorin Anke Harnack und Vormann Ralf Brinker

5 Bedanken sich bei allen Spendern für ihre Großzügigkeit: Die Mannschaft der HAMBURG und die beiden Taufpatinnen.

6 Zur Taufe konnte er nicht kommen, doch dank Grußbotschaft ist Frank Horch, parteiloser Hamburger Wirtschaftssenator a. D., dennoch dabei.

Borkum

Westlichste Station hat eine lange Geschichte

Das Einsatzgebiet der Station Borkum, der westlichsten Ostfriesischen Insel, ist gekennzeichnet durch die Grenzlage zu den Niederlanden. Prägend ist außerdem, dass sich in diesem Revier die offene See und zahlreiche Sandbänke im Mündungsgebiet der Ems vereinen. Sowohl Einsätze für Großschifffahrt und Fischerei wie auch für Wassersportler bilden das Spektrum der Hilfeleistungen. Hinzugekommen sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Schiffsbewegungen durch den Bau von Offshore-Windkraftanlagen nördlich von Borkum.

Die Strandung der Brigg „Alliance“ vor Borkum am 10. September 1860 war einst einer der entscheidenden Anstöße zur Gründung der DGzRS. Neun Seeleute fanden damals den Tod. Bereits vier Jahre vor Gründung der DGzRS selbst entstand 1861 der Verein zur Rettung Schiffbrüchiger an der ostfriesischen Küste, der wenige Jahre später in der DGzRS aufging. Auf Borkum richtete er 1862 und 1863 zwei seiner ersten Stationen ein.

Heute ist auf Borkum der Seenotrettungskreuzer HAMBURG stationiert. Mit der Namengebung würdigt die DGzRS die langjährige Verbundenheit der Hamburger mit den Seenotrettern. Nach gut einjähriger Bauzeit hat die HAMBURG Mitte April 2020 die ALFRIED KRUPP nach 32 bewegten Einsatzjahren abgelöst. Zur Besatzung gehören mit dem ersten Vormann Ralf Brinker neun Festangestellte und 15 Freiwillige, die im Bedarfsfall die Stammschwärme ergänzen. Der Liegeplatz der HAMBURG befindet sich an der Brücke II im Schutzhafen im Süden der Insel.

Bei vielen Einsätzen arbeiten die Borkumer Seenotretter eng mit ihren niederländischen Kollegen der Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) zusammen. Der am nächsten gelegene Festlandshafen ist das niederländische Eemshaven. Mancher Kranke oder Verletzte, der weder per Fähre noch Hubschrauber von der Insel gebracht werden kann, ist auf den Seenotrettungskreuzer angewiesen.

seenotretter.de/borkum



Drei Fragen an ...

Charlotte Haack (15),
Taufpatin des Tochterbootes ST. PAULI

Denkst Du über die Gefahren nach, denen Dein Vater als Seenotretter ausgesetzt ist?

Mir ist natürlich klar, dass er einen gefährlichen Job hat. Ich bin mit der ALFRIED KRUPP aufgewachsen. Wir machen mit der Familie mehrfach im Jahr Urlaub auf Borkum, um in Papas Nähe zu sein. Ich kenne auch seine Kollegen. Das schwere Unglück der ALFRIED KRUPP 1995 ist für mich jedoch weit weg. Das war lange vor meiner Geburt – bevor Papa Seenotretter wurde. Es fühlt sich gut an, dass die Technik mit der neuen HAMBURG jetzt weiter verbessert wurde. Was für ein tolles Schiff! Es stärkt uns alle zu wissen, dass das Schiff sich selbst wieder aufrichtet, falls doch etwas passiert.

Ich weiß auch, dass Papa etwas Gutes tut. Ich bin sicher, er hat immer einen Schutzengel dabei. Unsere Familie hat einen starken Glauben, der uns hält. Der hilft uns zusätzlich zu vertrauen, dass Papa immer gesund in den Hafen zurückkommt.

Du hast drei Geschwister. Wie ist es für Euch Kinder, dass Euer Vater regelmäßig zwei Wochen weg ist?

Als ich klein war, war es für mich schwierig, dass Papa viel weg war. Wir Kinder vermissten ihn damals sehr. So geht es unserer fünfjährigen Schwester heute noch, für sie sind die zwei Wochen lang, sie fragt oft nach ihm. Wir Großen verkraften das besser, die Zeit ist absehbar. Unsere Familie ist ein eingespieltes Team, es läuft echt gut bei uns. Wenn Papa da ist, möchte er helfen, aber wir haben alles alleine im Griff. Das Schöne ist, dass er dann viel Zeit für uns hat. Er unterstützt uns bei den Hausaufgaben und macht Radtouren mit uns. Das genießen wir alle sehr.

Du darfst das Tochterboot der neuen HAMBURG taufen. Wie hast Du die Taufe erlebt?

Ich war sehr aufgeregt vor der Taufe der ST. PAULI. Ich bin froh, dass es den sogenannten Taufmatten gibt, mit der die Flasche leichter an der Bordwand zerschellt. Meine ältere Schwester Louise hatte mir ja den Vortritt gelassen. Sie durfte allerdings genauso wie meine Mutter und meine beiden anderen Geschwister wegen der Coronavirus-Pandemie nicht dabei sein, weil nicht so viele Menschen bei der Zeremonie zugelassen waren.

Was ist Ihnen in dieser Zeit besonders im Gedächtnis geblieben?

Ganz besonders das Unglück der ALFRIED KRUPP. Ich war mit Bernhard Gruben und Theo Fischer, die damals auf See blieben, sehr gut bekannt, war Weihnachten und Silvester noch an Bord gewesen. Wir haben später einen Gedenkstein für die beiden aufgestellt. Es war mir ein großes Anliegen, dass auf der Insel an die beiden erinnert wird, wie auch an die verunglückten Seenotretter des Motorrettungsbootes HINDENBURG, das 1940 auf See verloren gegangen war.

Was sind Ihrer Ansicht nach die großen Herausforderungen für die Zukunft der Seenotretter?

Die technische Entwicklung geht immer weiter. Gerade haben wir die neue HAMBURG in Dienst gestellt, was mich als Hamburger Jung natürlich besonders freut. Technisch sind wir gut aufgestellt. Die Ausbildung ist wichtig, und auch da wird viel bei den Seenotrettern getan. Wichtig ist, dass wir auch in Zukunft weiter genügend Spenden erhalten – und dafür ist das ehrenamtliche Engagement von größter Bedeutung. Wir haben kürzlich auf der Insel neue Ehrenamtliche für die Sache gewinnen können. Darüber sind wir sehr froh.

Zur Person

Gerhardt Stein (85) gründete vor 50 Jahren den damaligen Ortsausschuss auf Borkum und ist seit über 40 Jahren Mitglied im Beschlussfassenden Gremium. Er setzt sich bis heute aktiv für das ehrenamtliche Engagement auf der Insel ein, wo er liebevoll „Käpt'n Flint“ genannt wird.



Drei Fragen an ...

Gerhardt Stein (85),
Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums

Was hat Sie vor fünf Jahrzehnten bewogen, für die Seenotretter auf Borkum aktiv zu werden?

Damals bin ich Leiter der Verkehrsbetriebe auf Borkum geworden, doch bereits Jahre zuvor als ich noch zur See fuhr, hatte ich mir geschworen, mich für die Seenotretter zu engagieren, sobald ich mich an Land niederlasse. Ich hatte Maschinenschlosser bei den Bergedorfer Eisenwerken gelernt, aber ich wollte unbedingt mehr. 1957 war ich Ingenieursassistent auf einem großen Tanker. Das bedeutete damals 16-Stunden-Arbeitstage bei einem Höllenlärm in der Maschine. Am 21. September waren wir auf dem Atlantik. An diesem Tag ist das Segelschulschiff „Pamir“ mit 86 Menschen, überwiegend junge Kadetten, im Hurrikan untergegangen. Wir waren im Seegebiet, wir haben den Funk gehört, aber wir waren zu weit weg, um helfen zu können. Mit über 70 Schiffen wurde gesucht, nur sechs Männer haben überlebt. Seitdem wollte ich etwas für die Menschen tun, die rausfahren, um andere zu retten.

Strandung der „Alliance“ vor Borkum führt zur Gründung der DGzRS



Strandung der Brigg „Alliance“ vor Borkum

Ein Herbststurm hat vor 160 Jahren das Leben an den deutschen Küsten nachhaltig verändert. Die Strandung der Brigg „Alliance“ vor Borkum im September 1860 war einer der entscheidenden Anstöße zur Gründung der DGzRS. Neun Seeleute fanden damals den Tod. In der Folge wuch die jahrhundertelange Hilflosigkeit der Küstenbevölkerung bei Seenotfällen innerhalb weniger Jahre der bis heute beispielhaften Hilfsbereitschaft der Seenotretter, die oft ihr eigenes Leben einsetzen, um andere zu retten.

Starker Sturm wehte bereits seit zwei Tagen, als die „Alliance“ vor Borkum auf Grund geriet. Nordwestlich der Insel teilt die große Sandbank „Borkum-Riff“ den Schifffahrtsweg in der Emsmündung. Die „Alliance“ war Borkum schon zu nahegekommen, als dass sie sich noch von der Küste freikreuzen hätte können. Etwa gegen 3 Uhr am Morgen lief sie auf Grund, schutzlos der anprallenden Brandung ausgeliefert. Verzweifelt kletterten die Seeleute ins Rigg, klammerten sich an den Wanten fest und standen auf den Fußleinen oder saßen rittlings auf den Rahen. Schon rissen die Brecher erste Planken aus der Außenhaut des Schiffes.

Als der Morgen graute, hörten die Borkumer Hilferufe, liefen zum Strand, unternahmen aber keine Rettungsversuche. Sie hielten es für unmöglich, mit einem Boot unbeschadet durch die hohe Brandung zu stoßen und betrachteten es zudem seit jeher als gottgewolltes Schicksal, bei einem solchem Unglück auf See zu sterben. Außerdem fürchteten sie, bei Rettungsversuchen das eigene Boot zu verlieren, mit dem sie ihren Lebensunterhalt bestritten.



Rettungsstation Borkum-Süd mit Ruderrettungsboot OTTO HASS, das Boot ist heute im Heimatmuseum der Insel zu sehen.

Masten und Rahen nebst Segeln und Tauwerk der „Alliance“ stürzten bald in sich zusammen. Die Brandung spülte die Leichen der neun Schiffbrüchigen an den Strand. Die Borkumer bestatteten sie auf dem „Tränkel-doodskerkhof“, dem Heimatlosenfriedhof der Insel.

Jahr für Jahr gut 50 Schiffbrüche dürften seinerzeit vor der deutschen Nordseeküste die Regel gewesen sein. Bis heute gehören Rettungen aus der Brandung zu den schwierigsten Einsätzen der Seenotretter. Bei der „Alliance“ war jedoch etwas anders: Ihr Fall blieb auf dem Festland nicht unbemerkt.

Einer der damaligen Borkumer Badegäste prangerte in der „Weser Zeitung“ die Tatenlosigkeit der Insulaner ebenso an wie das Fehlen jeglicher Einrichtungen zur Rettung Schiffbrüchiger.

Das rief einen Mann auf den Plan, der den Grundgedanken eines einheitlichen deutschen Seenotrettungswerkes entwickelte. Der Vegesacker Navigationslehrer Adolph Bermppohl forderte noch im Herbst 1860 eine private nationale Rettungsgesellschaft nach englischem und niederländischem Vorbild – auf Basis von Spenden und freiwilliger Einsatzbereitschaft. Seine Rufe fanden Gehör. Im März 1861 gründete Oberzollinspektor Georg Breusing den ersten regionalen Verein zur Rettung Schiffbrüchiger in Emden mit Rettungsstationen auf Juist und Langeoog.

Die Gründung weiterer Vereine folgte entlang der Küste: in Bremen, Hamburg, Kiel, Rostock und Danzig. Für deren sinnvollen Zusammenschluss setzte sich der Bremer Redakteur Dr. Arwed Emminghaus ein. Am 29. Mai 1865 gründeten Vertreter der Einzelvereine in Kiel die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Rund 150 Jahre Seenotretter in Wilhelmshaven

EIN HAFEN ENTSTEHT



Foto: Bin im Garten (CC BY-SA 3.0 DE)

Heute ist Wilhelmshaven der drittgrößte Nordseehafen Deutschlands.

Aus Flachland und grüne, sumpfige Wiesen bestand das Gebiet, das 1853 im sogenannten Jade-Vertrag vom Großherzogtum Oldenburg an Preußen verkauft wurde. Das Areal um das Dorf Heppens sollte der Errichtung eines Marinehafens an der Nordsee dienen. Das rege Treiben auf dem Wasser im Revier der Station, das heute vom Jadebusen und der Innenjade bis zum Fischerort Hooksiel reicht, hat wenig gemeinsam mit den Zeiten, als dort vor rund 150 Jahren erstmals eine Seenotrettungsstation entstand.

Louise von Krohn, Ehefrau des ersten Vormanns der Rettungsstation, schildert in ihrem Buch „Vierzig Jahre in einem deutschen Kriegshafen“ (Lohse-Eissing Verlag, 1967) die Anfänge mit folgenden Worten: „So weit das Auge schweifte, nichts als flaches Weideland, von Gräben durchschnitten, und nur stellenweise war die Einförmigkeit der Gegend durch ein mit Bäumen umpflanztes Bauerngehöft [...] unterbrochen. [...] Unmittelbar vor dem jetzigen alten Vorhafen sah man die ersten Anfänge des Kriegshafens, dem Auge des Laien nur durch eine starke, tief und fest eingerammte Pfahlwand, den sogenannten ‚Fangdamm‘, erkennbar. Das Kirchdorf Heppens, nach welchem das ganze preußische Jadegebiet vorläufig benannt wurde, lag etwas weiter landein. Das Dorf hatte außer Kirche und Schule nur noch acht – sage und schreibe acht! – Wohnhäuser aufzuweisen.“

Louise von Krohn und ihr Mann kamen nach Heppens, als Preußen 1853 eine sogenannte Barsenmeisterei für das Jadefahrwasser einrichtete. Barsenmeister waren für die Auslegung von Tonnen zur Kennzeichnung und Sicherung der Fahrwasser zuständig. Schnell fielen auch Lotsendienste in ihren Aufgabenbereich.

Schon 1862 wurde die Jadesche Barsenmeisterei in „Seezeichen- und Lotsenamt“ umbenannt. Aus dem Barsenmeister Julius von Krohn, damals 34 Jahre alt, wurde ein Lotsenkommandeur. Bereits im ersten Jahrbuch der 1865 gegründeten DGzRS fand er Erwähnung, da er sich außerordentlich für die Gründung der Station Horumersiel engagierte.

Während sich bei Heppens alle Kräfte auf den Bau des so dringend gewünschten Marinehafens konzentrierten, schilderte Louise von Krohn die Bedingungen, unter denen der Hafen und damit auch die spätere Stadt Wilhelmshaven entstanden. Immer wieder erkrankten die Hafenarbeiter, aber auch sie und ihr Mann an Typhus und Malaria. 1901 hielt Robert Koch, der erste Leiter des 1891 gegründeten „Königlich Preußischen Instituts für Infektionskrankheiten“ (später Robert-Koch-Institut), einen Vortrag über Seuchenbekämpfung. Die Anzahl der Malaria-Erkrankungen beim Bau Wilhelmshavens bezifferte er auf 19.500.

Die Wege waren gefährlich und nicht selten kaum passierbar. Manchmal waren Stege über die zahlreichen Gräben verlegt, und

bei Dunkelheit suchten die Menschen mühsam den Weg nach Hause. Einmal sank Louise von Krohn bei furchtbarem Schneegestöber bis an die Taille in einen Graben und musste von ihrem Mann mühsam wieder herausgezogen werden.

Englisches Boot in Deutschland

Mit dem weiteren Bau des Hafens engagierte sich Lotsenkommandeur von Krohn auch dort für die Seenotrettung. 1868 stationierte der DGzRS-Bezirksverein Oldenburg in Heppens ein Ruderrettungsboot. Das Boot nach Plänen des Engländers Peake war 1867 auf der Pariser Weltausstellung präsentiert worden. Die Ausstellung, die mehrere Monate andauerte, zog damals elf Millionen Zuschauer nach Paris. Präsentiert wurden neueste Entwicklungen von Gartenbau und Hausgeräten bis hin zu Industrieprodukten, die nicht zuletzt fantastische Werke von Jules Verne bis Hans Christian Andersen inspiriert haben sollen. In Wilhelmshaven eingetroffen, wurde das Boot zunächst mit einem eigenen Wagen unter einem Holzdach untergebracht. Am 17. Juni 1869 wurde der Hafen in Anwesenheit von König Wilhelm I. von Preußen feierlich eingeweiht. Die Stadt selbst hatte zu diesem Zeitpunkt noch kaum Häuser.

In einer Nacht im Juli 1870 wurde Louise von Krohn aus dem Bett geklingelt. Ein Telegrafenvote überbrachte ihrem Mann die Nachricht von der Kriegserklärung Frankreichs. Seezeichen wurden eingeholt. Man hoffte, dass französische Schiffe in dem tückischen Fahrwasser havarien würden, falls sie versuchten, nach Wilhelmshaven vorzudringen, um die Stadt zu beschießen. Nach dem Ende des Krieges veränderte sich das Gesicht der Stadt. Mit der Gründung des Deutschen Kaiserreiches 1871 wurde aus Wilhelmshaven neben Kiel ein Reichskriegshafen.

Engagement mit Bootsnamen gewürdigt

Die kleine Ruderrettungsbootstation überstand die Kriegswirren nicht. Bei einer Inspektion wurden Boot und Schuppen baufällig vorgefunden. Zum Einsatz gekommen waren sie ohnehin nicht, denn durch die ständigen Hafenbauten war der Platz vollkommen sinnlos geworden.

1876 endlich kehrten das Engagement und die Station zurück, als gleich zwei neue Ruderrettungsboote stationiert wurden. Im Jahrbuch 1876/77 der Seenotretter heißt es dazu: „Für den neuen Bootschuppen in Wilhelmshaven ist der Gesellschaft von der Kaiserlichen Admiralität ein sehr geeigneter Platz an der Westseite der Einfahrt in den Torpedo-Hafen angewiesen worden. Der Hafen ist offen und auch bei niedrigstem Wasserstande kann man ein- und auslaufen. Der Schuppen wird aus Fachwerk gebaut und zur Aufnahme von zwei Rettungsböten eingerichtet, welche im Schuppen auf separaten Hellingen stehen werden um sie auf schräger Bahn jeder Zeit zu Wasser lassen zu können.“ 1888 wurde der Ems-Jade-Kanal fertiggestellt, der Wilhelmshaven mit dem ebenfalls preußischen Ostfriesland verband. Ende desselben Jahres wurde an der Schleuse zum Neuen Hafen ein neuer Rettungsschuppen eingeweiht.

Als 1930, 26 Jahre nach dem Tode des Lotsenkommandeur von Krohn, das erste Motorrettungsboot nach Wilhelmshaven kommt, wird es ihm zu Ehren „LOTSENKOMMANDEUR VON KROHN“ benannt.

1868 bis 1869

Gründung der Station Heppens während des Baus eines preußischen Marinehafens, des 1869 gegründeten Ortes Wilhelmshaven.

1870

Ein Ruderrettungsboot ist auf dem Hafengelände stationiert und wird einige Jahre später durch ein zweites ergänzt.

1930

Mitte März wird das offene Motorrettungsboot LOTSENKOMMANDEUR VON KROHN (Foto) zur Station gebracht.



1943

Bei einem Luftangriff auf Wilhelmshaven wird die Station am 10. Juni zerstört.

1958

Wegen des zunehmenden Öltankerverkehrs vor Wilhelmshaven richtet die DGzRS die Station wieder ein und stationiert dort zunächst das Motorrettungsboot GEHEIMRAT SARTORI. Im selben Jahr folgt ihm das Motorrettungsboot CARL LAEISZ (Foto).



1959

Das Motorrettungsboot BORKUM wird in Wilhelmshaven stationiert.

1963

Das Motorrettungsboot WESER (Foto) ersetzt die BORKUM.



1969

Der neue Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN mit Tochterboot ABELIUS (Foto) ersetzt das außer Dienst gestellte Motorrettungsboot WESER.



Foto: Sven Clausen

Von Beginn an dabei: Die Seenotretter in Wilhelmshaven

„Warum wir das machen?“ Erwin Clausen, freiwilliger Vormann der Station Wilhelmshaven, überlegt nicht lange: „Um Menschen zu helfen“, sagt er schlicht. „Wir“, das sind er und sechzehn weitere freiwillige Seenotretter, die auf der Station Wilhelmshaven an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr sicherstellen, dass Hilfe kommt, wenn sie im Revier auf See gebraucht wird.



Fotos: David Hecker

Vor der Taufe ihres neuen Seenotrettungsbootes im Mai 2019: die freiwilligen Seenotretter aus Wilhelmshaven

Einmal als Marinehafen gegründet, ist Wilhelmshaven immer noch stark geprägt von Hafen- und Werftanlagen. Noch heute ist es nach Hamburg und Bremerhaven die bedeutendste Hafenstadt an der deutschen Nordseeküste. Die Station der Seenotretter war stets ein fester Bestandteil. Heute liegt das moderne Seenotrettungsboot PETER HABIG jederzeit einsatzbereit vor dem hochwassersicheren Stationsgebäude im Fluthafen.



Erwin Clausen ist Vormann der Freiwilligen-Station Wilhelmshaven.

In Wilhelmshaven befindet sich der größte Standort der Deutschen Marine, es ist zugleich der größte Erdölumschlaghafen und mit dem Jade-Weser-Port Deutschlands einziger Tiefwasserhafen. Dementsprechend sind im Jaderevier viele Handels- und Marineschiffe, Tanker sowie Versorger und Errichterschiffe für Offshore-Windkraftanlagen unterwegs. Daneben befahren Kutter, Segler und Fahrgastschiffe das Seegebiet.

Die Watt- und Flachwassergebiete des Jadebusens, der Meeresbucht zwischen Unterweser und ostfriesischer Halbinsel, wer-

den dagegen vor allem von Wassersportlern genutzt. Bei südwestlichen Winden baut sich dort schnell eine steile See auf, die zusammen mit der starken Tideströmung zu gefährlichen Situationen führen kann. Regelmäßig machen die freiwilligen Seenotretter der Station mit dem 10,1 Meter langen Seenotrettungsboot PETER HABIG Kontrollfahrten in ihrem Revier.

„Alles ist immer 100 Prozent“

Bis 1994 war in Wilhelmshaven ein Seenotrettungskreuzer mit fest angestellter Besatzung stationiert. Um auf der Außenjade schneller eingreifen zu können, verlegte die DGzRS ihn nach Hooksiel. Wilhelmshaven wurde wieder reine Freiwilligen-Station. Ein Vormann war schnell gefunden: Ingo Owen unterstützte anfangs einige Jahre als freiwilliger Seenotretter die fest angestellten Besatzungen. Selbst bei der Marine tätig, stellte er im Handumdrehen aus dem Kollegenkreis eine Freiwilligenbesatzung zusammen. Für sein großes Engagement erhielt er 2012 das Bundesverdienstkreuz. Er bestand darauf, die Auszeichnung stellvertretend für das Engagement seiner gesamten Besatzung entgegenzunehmen. Nach 25 Jahren gab er 2012 das Ehrenamt ab, und sein Nachfolger wurde Erwin Clausen.

Mittlerweile waren nicht mehr nur Marine-Angehörige unter den Freiwilligen, sondern Vertreter verschiedenster Berufe. Starkes Engagement für Aus- und Weiterbildung wurde ein Mar-

kenzeichen der Station. „In der Schifffahrt fährt mancher auch raus, wenn an Bord nur 70 Prozent in Ordnung sind. Das ist bei den Seenotrettern anders. Alles ist immer 100 Prozent: die Ausrüstung, die Einheiten, das Training“, sagt Erwin Clausen. „Das macht allen hier Spaß. Dass wir so Menschen helfen können, finden wir alle großartig.“

*„Es macht allen hier Spaß.
Dass wir so Menschen helfen können,
finden wir alle großartig.“*

Vormann Erwin Clausen

Sowohl 2016 als auch 2018 fand in Wilhelmshaven eine SAREx (Search and Rescue Exercise) statt, eine große Such- und Rettungsübung mit zahlreichen DGzRS-Einheiten und weiteren Partnern. Bei der komplexen Übung werden gemeinsame Such- und Kommunikationsverfahren trainiert. Die Station Wilhelmshaven investierte ungezählte Stunden in deren Organisation und Vorbereitung. 2019 engagierte sie sich ebenfalls beim internationalen „Crew-Exchange“-Programm der International Maritime Rescue Federation (IMRF). Seenotretter aus mehreren Ländern hospitierten dabei für eine Woche bei jeweils anderen Seenotrettungsdiensten. Der Höhepunkt der Austauschwoche war eine gemeinsame Übung mit den Kollegen der Station Hooksiel und der Freiwilligenstation Horumersiel. Gemeinsam trainierten sie unter anderem die Suche nach Schiffbrüchigen, das Einschleppen eines Havaristen und die Zusammenarbeit mit einem Hubschrauber.

Ohnehin eng zusammengearbeitet wird mit den Festangestellten des Seenotrettungskreuzers BERNHARD GRUBEN von der Nachbarstation Hooksiel. Das Spektrum im Revier deckt die ganze Bandbreite von Seenotrettungseinsätzen ab. Aber auch Einsätze für Wattwanderer, für einen notgewässerten Heißluftballon, für ein abgestürztes Flugzeug wurden schon bewältigt.

Einmal pro Woche ist in Wilhelmshaven Mannschaftsabend. Dann findet die Nachbesprechung von Einsätzen statt, und es wird organisiert, wer sich zu welchen Trainings anmeldet. Auch Aus- und Fortbildung finden vor Ort statt. „Das Engagement als freiwilliger Seenotretter kostet viel Zeit“, betont Erwin Clausen, „aber es kommen fast immer alle. Wir sind alle mit großem Engagement dabei!“

1980

Die HANS LÜKEN wird nach Langeoog verlegt und durch den neuen 23,3-Meter-Seenotrettungskreuzer EISWETTE (I) abgelöst.

1985

Die EISWETTE (I) wechselt nach Amrum, Wilhelmshaven erhält als Ersatz den 23,3-Meter-Seenotrettungskreuzer MINDEN.

1989

Im April tauft die DGzRS den 27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS (Foto) für Wilhelmshaven und verlegt die MINDEN nach List auf Sylt.



Foto: Martin Stöver

1993

Zusätzlich zum Seenotrettungskreuzer erhält die Station das neue 8,5 Meter lange Seenotrettungsboot OTTO BEHR (Foto).



Foto: Steven Keller

1994

Im Dezember wird die VORMANN STEFFENS nach Hooksiel verlegt. Sie hat ihren Liegeplatz damit weiter in Richtung Außenjade, um bei Notfällen noch schneller vor Ort zu sein. Wilhelmshaven ist wieder reine Freiwilligenstation.

2000

Im Fluthafen wird ein neues, hochwassergeschütztes Stationsgebäude für die Seenotretter eröffnet.

2019

Die Station erhält ein neues Seenotrettungsboot, das am 18. Mai im Rahmen des Hafenfestes „HaVen Ahoi“ zum 150-jährigen Bestehen der Stadt Wilhelmshaven feierlich auf den Namen PETER HABIG (Foto) getauft wird. Benannt ist es nach einem Spender, der die Seenotretter in seinem Nachlass bedacht hat.



Foto: Sven Claußen

Wilhelmshavens Seenotretter machen Schule

Ob es jemals ein Boot der Seenotretter weiter weseraufwärts geschafft hat als die GEHEIMRAT SARTORI im Juni 1958, ist nicht überliefert. Als sicher gilt, dass das Motorrettungsboot, besetzt mit Karl Steffens (65) und seinem Sohn Artur (31), in der westfälischen Gemeinde Windheim einen bleibenden Eindruck hinterließ. Der Besuch vor mehr als 60 Jahren erfolgte anlässlich einer Werbewoche der DGzRS, bei der auch das Binnenland einbezogen wurde. Die Reise mündete in einer einzigartigen Patenschaft zwischen einer Schule und einer DGzRS-Station.



Nach dem im Einsatz verstorbenen Seenotretter Hans Lücken benannt: die Grundschule im ostwestfälischen Windheim.



Mit der GEHEIMRAT SARTORI besuchen die Seenotretter 1958 den Ort Windheim.



Seit 1960 besteht die Patenschaft zwischen der DGzRS-Station Wilhelmshaven und dem heutigen Ortsteil Windheim der westfälischen Stadt Petershagen. 1971 wurde die damalige Volksschule in „Hans-Lücken-Schule“ umbenannt, später übernahm die dortige Grundschule den Namen.



Das hatten die Einwohner Windheims bis dahin noch nicht erlebt: Ein Motorrettungsboot der DGzRS machte im Sommer 1958 bei ihnen im kleinen Hafen fest, im Gepäck: die fesselnden Geschichten der Seenotretter. Karl und Artur Steffens erzählten von dramatischen Einsätzen auf hoher See und von der gerade wieder eröffneten Station Wilhelmshaven. Von dort aus fuhr zu jener Zeit die GEHEIMRAT SARTORI raus auf die Nordsee, sie sollte schon bald durch das Motorrettungsboot CARL LAIESZ ersetzt werden. Was nach dem Besuch von der Waterkant im Westfälischen blieb, war eine langjährige Verbindung der Windheimer zu den Wilhelmshavener Seenotrettern.

Den Anstoß dazu hatte ein Lehrer zwei Jahre nach dem Besuch der GEHEIMRAT SARTORI gegeben: 1960 schlug er der DGzRS eine Patenschaft seiner Volksschule mit der Station Wilhelmshaven vor, bereits einen Monat später war sie geschlossen. 1971 wurde die Schule – mittlerweile war sie zu einer Hauptschule geworden – nach dem Seenotretter Hans Lücken benannt. So hieß auch der Seenotrettungskreuzer, der Anfang der 1970er Jahre in Wilhelmshaven stationiert war und heute im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven ausgestellt ist. Der Namensgeber war Vormann auf dem Mo-

torrettungsboot HINDENBURG, er kam 1940 bei einem Einsatz nahe Borkum ums Leben. Zahlreiche Ehrengäste, darunter der damalige Vormann Artur Steffens, waren dabei, als die Namenstafel „Hans-Lücken-Schule“ am 28. September 1971 enthüllt wurde. Seit der Auflösung der Windheimer Hauptschule im Jahr 1991 führt die Grundschule im selben Ortsteil die Patenschaft weiter. Federführend waren die Verwaltung der Stadt Petershagen, zu der Windheim seit einer Gebietsreform in den 1970er Jahren gehört, sowie Karl-Heinz Kolbus, Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums der DGzRS. Der Name „Hans Lücken“ ging offiziell ein Jahr später auf die Grundschule über, gebührend gefeiert in Anwesenheit des DGzRS-Vorsitzers Hermann C. Helms.

Seitdem wechselten die Schiffe und Boote der Station Wilhelmshaven und deren Besatzungen einige Male. Die enge Verbindung zu Windheim an der Weser überdauerte die Zeit. Der freiwillige Vormann Ingo Owen, der die Station 1993 übernommen hatte, und sein Nachfolger Erwin Clausen hielten die Patenschaft lebendig. Bis heute gibt es gegenseitige Besuche, beispielsweise im Frühjahr 2019: Vertreter aus Windheim reisten zur Taufe des neuen Seenotrettungsbootes PETER HABIG nach Wilhelmshaven.

„Meine große Leidenschaft ist die See“

Kapitän Michael Ippich ist seit dem 1. Oktober neues Mitglied der Geschäftsführung der Seenotretter. Der erfahrene Nautiker und Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr leitet den Bereich Rettungsdienst/Inspektion. Er ist Nachfolger von Kapitän Udo Helge Fox, der 2021 in den Ruhestand gehen wird. Die Geschäfte der DGzRS wird Michael Ippich vier Jahre lang gemeinsam mit Nicolaus Stadeler führen, der seit 2011 den Geschäftsbereich Finanzen verantwortet. Im Interview erzählt er von den drei Dingen, die sein Leben besonders geprägt haben: See, Segeln und Schifffahrt.

Sie sind in Aalen am nordöstlichen Rand der Schwäbischen Alp geboren. Wie kommt ein Junge aus einem süddeutschen Mittelgebirge zur Seefahrt?

Über meinen Vater, er war Kapitän. Bereits mit drei Monaten war ich das erste Mal an Bord eines Kümos, ein perfekter Spielplatz. Als Junge habe ich 1962 bei der Fahrt von Antwerpen nach Hamburg die fürchterliche Februar-Sturmflut miterlebt – ich wusste also schon früh, wie gewaltig die See sein kann. Auch bin ich vor allem in Hamburg und Rotterdam aufgewachsen. Von dort ist es zur See ja nicht weit – und Hafenatmosphäre gab's inklusive.

Da wurde Ihnen Ihr Berufswunsch wahrscheinlich in die Wiege gelegt?

Nein, gar nicht. Nach dem Abitur wusste ich zunächst nicht, wie so viele meines Jahrgangs, was ich beruflich machen möchte. Erst nach zwei Praktika als Decksjunge auf unterschiedlichen Handelsschiffen habe ich mich für ein Studium an der Seefahrtsschule in Hamburg entschieden – ich wollte Kapitän werden.

Wie ging es nach dem erfolgreich abgeschlossenen Studium zum Kapitän und Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr weiter?

Mit dem Kapitänspatent in der Tasche bin ich auf große Fahrt gegangen: Einige Jahre habe ich mit Frachtern ungezählte Container sowie Massen- und Stückgüter um den Globus transportiert, auch war ich mit Tankern auf den Weltmeeren unterwegs. Vor allem die Fahrten auf dem Indischen Ozean zwischen den Seychellen, Madagaskar und Mauritius haben mich nachhaltig begeistert. Mitunter war ich neun Monate am Stück an Bord und unterwegs – nach Hause wollte ich anschließend dennoch nicht.

Was war das Besondere an dem Seegebiet, an der Region?

Eindeutig die Menschen. Ich habe dort die unterschiedlichsten Charaktere und Mentalitäten schätzen und lieben gelernt. Auch hat mich meine Arbeit als Ladungsoffizier ohne die sonst übliche Begleitung durch die Ladungsinspektion unheimlich gefordert. Denn nur wenn meine Planung mit der

tatsächlichen Beladung übereinstimmte, war die Reise zum nächsten Hafen gefahrlos möglich. Diese Zeit war neben meiner Mitarbeit an dem Forschungsprojekt „Schiff der Zukunft“ Ende der 1980er Jahre einer der Höhepunkte meiner beruflichen Karriere. Mit dem wissenschaftlichen Programm wurde die Wirtschaftlichkeit und Sicherheit von Schiffen verbessert, vieles davon ist heute Standard, beispielsweise das moderne Brückenlayout, zu dem auch ein Arbeitsplatz für einen Maschinisten gehört.

Trotz ihrer spürbaren Leidenschaft für die See haben Sie den Kapitänsposten auf der Brücke mit dem Managerstuhl an Land getauscht. Warum?

Irgendwann fragt sich jeder Seemann, ob er diesen Job die nächsten 30 Jahre noch weitermachen möchte – ich auch, bei einer der ungezählten Passagen durch den Suez-Kanal in den 1980er Jahren. Ich hatte gerade geheiratet, ein Haus gebaut. Schließlich habe ich mich entschieden, einen Posten an Land anzunehmen, nur mit Wasser und Schifffahrt sollte er weiterhin zu tun haben. In den folgenden Jahren habe ich operativ



Kapitän Michael Ippich (r.) ist neues Mitglied der DGzRS-Geschäftsführung. Er ist Nachfolger von Kapitän Udo Helge Fox (M.) und verantwortet künftig gemeinsam mit Nicolaus Stadeler die laufenden Geschäfte der Seenotretter.

Foto: Martin Stöver

einen Kaibetrieb geleitet, war unter anderem Geschäftsführer beim Hamburger Hafenumschlags- und Logistikunternehmen HHLA, hatte Führungspositionen bei Eurogate, bei der Unterweser-Reederei, bei der Reederei RF Forschungsschiffahrt in Bremen und zuletzt bei der Hartmann-Gruppe in Leer inne. Dort habe ich bis zum Einstieg bei den Seenotrettern acht Jahre den Reedereibetrieb geführt und anschließend in der Muttergesellschaft den Bereich Informationstechnik geleitet. Daneben habe ich mich im Reederverein Ems-Dollart und im Verband Deutscher Reeder (VDR) engagiert, dessen nautisch-technische Kommission ich geleitet habe.

Sind Sie auch privat auf See unterwegs?

Ja, sehr gerne und mit großer Leidenschaft. Es macht mir einfach sehr viel Spaß, mich mit den Elementen zu messen. Allerdings: Die See verzeiht keine Fehler. Deshalb habe ich großen Respekt vor der unbeugsamen Kraft von Wind und Wellen, Angst darfst du jedoch nicht haben. In jungen Jahren bin ich viele Regatten gesegelt, war mit Admiral's-Cup-Yachten unterwegs und wollte um die Welt segeln – dazu ist es allerdings nie gekommen. Heute bin ich, immer wenn es meine knappe Zeit erlaubt, mit meinem 7,5 Meter langen Segelboot auf dem Wasser, um mir den Wind um die Nase wehen zu lassen. Dazu kommen noch die Tage als Steuermann an Bord der „Alexander von Humboldt II“ und auf dem Hansekoggen-Nachbau „Ubena von Bremen“.

Wann haben Sie die DGzRS das erste Mal bewusst wahrgenommen?

Ein einschneidendes Erlebnis war für mich das Unglück der ADOLPH BERMPOHL im Februar 1967. Damals habe ich angefangen, mich als Neunjähriger intensiv mit dem Thema auseinanderzusetzen. Später waren die Seenotretter für mich als leidenschaftlicher Segler und Seemann natürlich immer präsent. Einmal, es muss 2004 gewesen sein, war ich nach einer Havarie selbst auf die Hilfe der Bremerhavener Seenotretter angewiesen. Ich weiß also aus eigenem Erleben, wie wichtig ihre Arbeit ist und welch unverzichtbaren Job sie machen.

Wie haben Sie auf die Anfrage des Vorstandes reagiert, ob Sie sich als Geschäftsführer bei der DGzRS engagieren wollen?

Ich habe mich sehr gefreut, da ich die Arbeit der Seenotretter seit Langem schätze. Daran haben nicht zuletzt die intensiven Gespräche mit Michael Schroiff bei meinem ehemaligen Arbeitgeber, der Unterweser Reederei, einen großen Anteil. Er war damals Aufsichtsratsvorsitzender der Reederei und DGzRS-Vorstandsmitglied. Michael Schroiff war es auch, der mich für die ehrenamtliche Arbeit erst im Beschlussfassenden Gremium der DGzRS und später in ihrem Beirat begeistert hat. Zudem wollte ich einfach mehr machen, als ausschließlich Geld zu spenden. Als im Sommer die Gespräche mit dem Vorstand der DGzRS stattfanden, war der Zeitpunkt für einen Wechsel aus der Wirtschaft zu den Seenotrettern sehr günstig: Bei der Hartmann-Gruppe hatte ich gerade mit

der Gründung einer IT-Servicegesellschaft auf Zypern die erste Phase eines umfangreichen IT-Projektes abgeschlossen, die nächsten Schritte hätten sowieso in die Hände eines ausgewiesenen IT-Experten gelegt werden müssen. Es passte also perfekt.

Was werden Ihre ersten Aufgaben als Geschäftsführer bei der DGzRS sein?

Zuhören und Lernen. Ich weiß durch meine ehrenamtliche Tätigkeit im Beirat und Beschlussfassendem Gremium zwar eine ganze Menge über die DGzRS, dennoch wird es viele Sachen geben, die ich lernen muss – darauf freue ich mich schon. Dabei wird mir meine langjährige Arbeit in der Schifffahrt sicherlich helfen. Ich möchte neben den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Bremen und der Seenotretter-Akademie möglichst schnell alle 55 Stationen kennenlernen, um auch mit den Rettungsleuten vor Ort ins Gespräch zu kommen. Von ihnen allen möchte ich erfahren, was gut läuft und wo der Schuh drückt. Welche Ideen und Vorstellungen haben sie? Und ich möchte von ihrem umfangreichen Wissen profitieren. Dabei ist mir ein offenes Wort immer lieber, als wenn jemand herumdruckt. Ich versuche, meine Entscheidungen immer zu begründen – auch wenn ich Dinge nicht umsetzen kann, die sich Mitarbeiter wünschen. Ich möchte Vertrauen schaffen, offen und ehrlich kommunizieren, das erwarte ich aber genauso von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Es gilt, möglichst jeden mitzunehmen. Denn jeder Einzelne bei der DGzRS ist wichtig. Es ist wie bei einem Getriebe: Nur wenn alle Räder einwandfrei laufen, funktioniert das große Ganze.

Geschäftsführer der Hartmann-Reederei in Leer war. Der Kapitän auf Großer Fahrt hat umfangreiche Erfahrungen in der Geschäftsführung und Betriebsleitung verschiedener Reedereien sowie Hafenumschlags- und Logistikunternehmen. Er ist im maritimen Bereich sehr gut vernetzt und international erfahren.

Den Seenotrettern ist Michael Ippich bereits seit vielen Jahren verbunden. Zudem ist er seit 2012 Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums und seit 2016 Mitglied des Beirates. Diese Ehrenämter wird er während seiner Zeit als Geschäftsführer ruhen lassen.

VOR 30 JAHREN

Seenotretter aus Ost und West wiedervereint

1990 übernahm die DGzRS wieder die Arbeit auf den Stationen in Mecklenburg-Vorpommern. Größter Gewinn: die motivierten Seenotretter mit ihrer Erfahrung und Revierkenntnis. Drei von ihnen erzählen, wie sie den staatlich organisierten Seenotrettungsdienst der DDR und die Wiedervereinigung erlebt haben.



Die typgleichen Seenotrettungskreuzer „Mistral“ (Polen) und ARKONA (DDR) bei einer gemeinsamen Übung

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges etablierte sich die DGzRS rasch wieder im Westen, aufgrund des „Eisernen Vorhangs“ blieben Hoffnungen auf eine ähnliche Entwicklung in der sowjetischen Besatzungszone unerfüllt. Die zunächst noch bestehenden Bezirksvereine Rostock und Stralsund mühten sich gegen viele Widerstände vergeblich, ein privat-karitatives Rettungswesen an der mecklenburgischen Küste einzurichten.

Bei Gründung der DDR 1949 übernahm vielmehr das damals noch existierende Land Mecklenburg den Seenotdienst, der 1955 an das Deutsche Rote Kreuz in Dresden übertragen wurde. Im gleichen Jahr kamen die

ersten deutsch-deutschen Kontakte, im Juli 1957 sogar ein Kooperationsabkommen zwischen der DGzRS und dem Seenotdienst der DDR zustande.

Dieser ging zunächst 1958 an den Volkseigenen Betrieb (VEB) „Schiffsbergung und Taucherei Stralsund“, ein Jahr später zum Lotsendienst und schon 1960 an die Rostocker Hafenbehörde. 1964 erfolgte eine neue und nunmehr endgültige Eingliederung in das Seefahrtsamt der DDR.

Das Rettungsgerät bestand zunächst aus alten DGzRS-Beständen, später aus Booten und Raketenapparaten ostdeutscher Fertigung sowie Amphibienfahrzeugen militäri-

scher Herkunft. Nachdem es in den sechziger Jahren nicht gelang, auf einer DDR-Werft einen Seenotrettungskreuzer westlichen Standards nachzubauen, wurden schließlich 1974/75 zwei Rettungskreuzer, STOLTERA und ARKONA, von einer polnischen Werft in Danzig (Typ R-17) beschafft. Für den Seenotrettungsdienst aus der Luft setzte die Volksmarine der DDR Hubschrauber des sowjetischen Typs Mil-Mi 4 beziehungsweise 8 ein.

Die Zusammenarbeit zwischen dem DDR-Seenotrettungsdienst und der DGzRS funktionierte zwar prinzipiell, war aber in ihrem Auf und Ab den Fährnissen der Politik unterworfen. Einen intensiven Erfahrungsaustausch unterhielten die ostdeutschen Seenotretter mit Kollegen aus Polen und der UdSSR. 1975 nahm die DDR in Helsinki erstmals an einer „International Life-Boat Conference“ (ILC) teil.

Der Fall der Mauer am 9. November 1989 ließ alle Hindernisse in der Kooperation beider Seenotrettungsdienste schlagartig verschwinden. Der Beitritt der DDR zur Bundesrepublik am 3. Oktober 1990 führte schließlich zur Übernahme des ostdeutschen, staatlichen Seenotrettungsdienstes durch die DGzRS. Sie kehrte in der Folge auf ihre angestammten Stationen in Mecklenburg-Vorpommern zurück und gliederte ihre Ausstattung westlichen technischen Standards an. Diese selbst gesetzte Aufgabe schloss die DGzRS bereits im Sommer 1994 ab.

Zeitzeugen aus Prerow: Peter Meyer und Adolf Palliwoda

Als Adolf Palliwoda Seenotretter wird, bedeutet das auf der Station Prerow noch Muskelkraft einzusetzen: Die Besatzung muss ohne technische Hilfe ein Ruderrettungsboot steuern – im Jahr 1956. „Das hatte keinen Namen“, sagt Palliwoda über das Boot, das ihm und seinen Kollegen alles abverlangte. „Es war unvorstellbar anstrengend. Wir trugen sperrige Korkwesten, damit konnte man sich nur schwer bewegen. Obwohl wir Ölzeug trugen, waren wir jedes Mal nass.“

Auch die Alarmierung funktioniert aus heutiger Sicht ziemlich antiquiert, wie Palliwoda erzählt: „Wenn der Vormann per Telefon einen Notruf erhielt, hat er Kanonenschläge gezündet. Dann wusste der ganze Ort: Da ist ein Seenotfall!“ Auf See war es gefährlich – doch Angst spielte keine Rolle. Palliwoda: „Man darf bei sowas nicht darüber nachdenken, ob es gut geht. Wenn man das tut, darf man erst gar nicht rausfahren.“ Fast zehn Jahre noch müssen Palliwoda und die Prerower Seenotretter rudern.

Bis das Seefahrtsamt der DDR 1967 das Motorrettungsboot DARSSER ORT von Barhöft an den Ort verlegt, dessen Namen es trägt. Im gleichen Jahr stößt Peter Meyer zur Besatzung. „Ich war vorher Hochseefischer. Der damalige Vormann Hellmuth Kleist hat mich gefragt, ob ich nicht Lust hätte, als Seenotretter zu arbeiten.“ Im Gegensatz zu Adolf Palliwoda, der wie die meisten Freiwilliger ist, erhält Meyer eine Festanstellung als Maschinist. Viele Einsätze warten jedoch nicht auf beide. Der Berufsschiffahrt weiter draußen hilft oft die Marine, parallel gibt es nur wenige Bürger, die eine Erlaubnis erhalten, auf der Ostsee zu segeln. Fluchtversuche in den Westen haben weder Meyer noch Palliwoda im Dienst erlebt. „Wer damals über See abhauen wollte, war wirklich lebensmüde“, findet Adolf Palliwoda. „Die Leute hatten ja meist keine Ahnung von der Seefahrt, da hätte es sehr schnell brenzlig werden können.“

„Was für ein schönes Schiff!“

Die Mannschaft aus Prerow hat einen gewissen Sonderstatus: Ihr Seenotrettungsboot DARSSER ORT liegt im gleichnamigen Marinehafen, ständig umgeben von Soldaten. Die Wachposten kennen die Besatzung, die per Einsatzwagen zum Hafen kommt. Kontrollen, wie sie etwa bei den Warnemünder Seenotrettern an der Tagesordnung sind, finden auf dem Darß nicht statt.

Dennoch spürt Peter Meyer die Willkür des Staates. 1980 erhält die Station ein neues Boot, der bisherige Maschinist geht davon aus, dass er auch auf der neuen Einheit diese Aufgabe übernehmen wird. Doch es kommt anders: „Wenige Tage bevor es losgehen sollte, bekam ich einen Anruf vom Seefahrtsamt.“ Es ist seine Kündigung. Seine Verwandtschaft im Westen, die ihn regelmäßig besucht und mit der er oft telefoniert, wird Meyer zum Verhängnis. „Freiwillig durfte ich noch mitfahren, aber halt nicht mit Gehalt vom Staat.“

Im Oktober 1990 übernimmt die DGzRS auch die Station Prerow und den Liegeplatz im Nothafen Darßer Ort wieder. „Das



Die DARSSER ORT ist ab 1967 im gleichnamigen Hafen stationiert. Mit ihr fahren Adolf Palliwoda und Peter Meyer aus Prerow zu Einsätzen auf die Ostsee hinaus.

war das Beste, was mir passieren konnte“, sagt Peter Meyer rückblickend. Er bewirbt sich auf einen Posten als Maschinist und erhält den Zuschlag. Kurz zuvor kommt es zu einer Begegnung, die er bis heute nicht vergessen hat: „Wir waren auf See bei einer Übung mit der DARSSER ORT, als plötzlich ein westdeutscher Seenotrettungskreuzer auftauchte. Wir sagten: ‚Mensch, was für ein schönes Schiff!‘. Es sah einfach toll aus!“ Dieses Schiff ist die G. KUCHENBECKER, zunächst bestimmt für die Station Sassnitz, doch schon bald wird sie am Darßer Ort stationiert.

Flut in der Ostsee

Auch Adolf Palliwoda freut sich damals, sieht die Sache aber nüchtern: „Für mich ist es ein Gebrauchsgegenstand, da bin ich nicht so emotional. Die Umstellung fiel uns leicht, die Grundbegriffe sind ja gleich. Aber die G. KUCHENBECKER war natürlich viel moderner und besser ausgerüstet. Und es gab dann auch ein Tochterboot.“

Das wird dringend gebraucht, denn die Einsatzzahlen steigen sprunghaft an. Wassersportler und Segler erkunden in großen Mengen die Reviere – und das oft ohne genaue Kenntnisse. Ein sinnbildlicher Fall ist Peter Meyer gut im Gedächtnis geblieben: „Wir hatten eine Segelyacht beobachtet, die nördlich vom Darßer Ort mit vier Menschen und Hund auf einer Sandbank lag. Die Leute wirkten aber sehr entspannt und baten auch nicht um Hilfe. Nach einiger Zeit sind wir trotzdem hin, um uns anzubieten.“ Der Skipper lehnt dankend ab und sagt, er wolle bis zur nächsten Flut warten. „Da habe ich ihn gefragt, ob er genug Vorräte an Bord hat. Denn vor dem Herbst kommt sicher kein Hochwasser in der Ostsee“, erzählt Meyer und lacht.

1997 wird die G. KUCHENBECKER von der VORMANN JANTZEN abgelöst. Das markiert einen deutlichen Einschnitt für die Besatzung – denn der noch junge Kreuzer bekommt eine Mannschaft komplett aus Festangestellten. Bis 2005 bleibt Meyer auf der VORMANN JANTZEN im Dienst. Für viele Freiwillige geht es ebenfalls weiter – als ergänzende Besatzung der VORMANN JANTZEN sowie auf dem Bodden: Mit der Stationierung des Seenotrettungsbootes HÖRNUM (9-Meter-Klasse) im Hafen von Wieck nimmt die Station Prerow/ Wieck im Jahr 2000 ihren Dienst auf.

Adolf Palliwoda ist kurz zuvor bereits ausgestiegen – aus Altersgründen. Keine leichte Sache, denn Seenotretter zu sein, hat ihn sein Leben lang erfüllt: „Ich habe viele Leute kennengelernt und es war einfach schön, wenn man helfen konnte. Ich habe das gerne gemacht!“

Zeitzeuge aus Zinnowitz: Jürgen Hackenschmid

Ich bin nach der Schule erst bei der Marine gewesen, war danach noch einige Jahre auf Handelsschiffen unterwegs“, erinnert sich Jürgen Hackenschmid. „Als 1967 damit Schluss war, fehlte mir die Seefahrt.“ Ein Bekannter nimmt ihn mit zur Zinnowitzer Mannschaft des Seenotrettungsdienstes der DDR. Dort fühlt er sich schnell wohl. Er freut sich, neben seinem eigentlichen Beruf als Elektromeister ehrenamtlich aktiv zu sein.

Im selben Jahr, in dem Hackenschmid einsteigt, geht das letzte Ruderrettungsboot der Station außer Dienst. Das staatliche Seefahrtsamt stationiert ab 1970 einen sogenannten bereiften Allradwagen in Zinnowitz. „Das war ein Schwimmpanzer, den eigentlich die Armee nutzte“, erläutert Hackenschmid. „Das war vielleicht ein Ungetüm! Und leider völlig ungeeignet für den Einsatz auf der Ostsee.“

Das schwere Amphibienfahrzeug schafft allenfalls vier Knoten (rund 7,5 km/h) und kommt in bewegter See überhaupt nicht zurecht. „Immerhin machte er auf der Straße so 60 km/h. Wir sind deshalb zunächst auf dem Landweg möglichst nahe an den Einsatzort herangefahren und haben einen Punkt gesucht, um mit dem Wagen ins Wasser einzusetzen.“ Die meisten Übungstreffen werden daher darauf verwendet, solche geeigneten Stellen im Revier ausfindig zu machen – wenn denn überhaupt geübt wird. Hackenschmid: „Das vorherrschende Motto war: ‚Nicht viel üben! Es könnte ja etwas kaputt gehen.‘“ Ersatzteile waren schwer zu bekommen.

„Endlich geht es richtig los“

So sehr ihm die Aufgabe als freiwilliger Seenotretter auch gefällt – sein Können und das der Kollegen wird vom Staat nie ernsthaft gefragt: „Der Seenotrettungsdienst der DDR war mehr oder weniger ein Alibi – Hauptsache, man hat ihn zum Vorzeigen.“ Auf See ist nicht selten die Volksmarine schneller. Einmal pro Jahr wird Jürgen Hackenschmid und den Kollegen zudem bewusst, dass im Verborgenen jemand genau hinschaut, ob die Besatzung denn auch weiter linientreu ist: „Dann kam der Hafenmeister zu uns und sagte: ‚Jungs, ihr dürft alle weitermachen!‘ Die Stasi wusste also Bescheid über uns – woher allerdings, das weiß ich nicht.“

Kurz vor der Wende verbessert sich die Lage jedoch. Einige Stationen erhalten 1990 moderne Festrumpfschlauchboote – Zinnowitz bekommt die RESCUE 4. Zum ersten Mal hat Jürgen Hackenschmid das Gefühl, ein gutes Einsatzmittel zu haben: „Damit konnte man endlich etwas anfangen. 240 PS und 36 Knoten schnell – das war nicht schlecht.“

Am 3. Oktober 1990 erfolgt auch am Stationsgebäude in Zinnowitz der offizielle Flaggenwechsel – nun gehört die Station wieder zur DGzRS. Technisch ändert sich noch nicht viel. Es gibt neue Funkgeräte für die Besatzung. „Dennoch war der Übergang ein Wow-Effekt“, beschreibt Jürgen Hackenschmid die Gefühlslage. „Vorher war alles mehr oder weniger Pillepalle. Aber jetzt ging es endlich richtig los.“



Jürgen Hackenschmid vor dem feuerroten Traktor der Zinnowitzer DGzRS-Station: Er ist mit Leib und Seele Seenotretter – bis heute unterstützt er die Mannschaft der Station.

Perfekt fürs Revier

Quasi über Nacht strömen die Freizeitskipper nach Usedom. „Wir dachten, dass nun bestimmt viel auf der Ostsee los ist. Doch hatten die meisten wohl Schiss. Stattdessen tummelten sich alle im Achterwasser.“ Dort häufen sich die Einsätze – drei bis vier am Tag sind keine Seltenheit. An manchen Stellen laufen regelmäßig Segelboote auf Grund. „Einmal wollte jemand mit einem Autoatlas navigieren“, erinnert sich Hackenschmid.

1993 erhalten die Zinnowitzer Seenotretter das neue Seenotrettungsboot HECHT. Jürgen Hackenschmids Augen leuchten nach wie vor, wenn er von seinen ersten Begegnungen mit dem 7-Meter-Boot spricht: „Vor der HECHT ziehe ich meinen Hut. Das war eine Eigenentwicklung. Und diejenigen, die das konstruiert haben, haben einen überragenden Job gemacht.“ Mit gerade einmal einem halben Meter Tiefgang ist die HECHT bestens für die flachen Gewässer im Revier geeignet. Sie hat kein klassisches Ruder, sondern einen Jetantrieb. „Mit dem Wasserstrahl kann man sich ‚auf dem Teller‘ drehen“, sagt Hackenschmid begeistert.

Per Trailer – zunächst gezogen von einem Unimog, heute von einem Traktor – kommt die HECHT entweder im Achterwasser oder auf der offenen Ostsee zum Einsatz. Ein System, dass sich in den vergangenen 27 Jahren bewährt hat. Die HECHT kommt zwar rein statistisch in die Jahre, ist aber nach wie vor tadellos in Schuss. Für Jürgen Hackenschmid, der mit einem lahmen Schwimmgewagen als Seenotretter begonnen hat, symbolisiert sie seine ganz persönliche Wende: „Spätestens damit haben wir uns endlich wie richtige Seenotretter gefühlt.“

„Ein Gewinn – bis heute“

Die Geschichte von Hans-Hermann Trost (76) und den Seenotrettern lässt sich auf vielfältige Weise erzählen: Man kann sich ihr über seine Begegnungen mit den Rettungsleuten nähern oder über seine Faszination für die Technik der Rettungseinheiten schreiben. Man kann von seiner Begeisterung für die Jahrbücher berichten oder schildern, wie er selbst einmal auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen war und sie ihm gemeinsam mit anderen vermutlich das Leben gerettet haben. Hans-Hermann Trost aus dem hessischen Fuldatal blickt auf eine Fülle von Erlebnissen mit der DGzRS zurück, die ihn in den zurückliegenden sechs Jahrzehnten immer enger mit ihr verbunden haben – als Mensch und auch als langjährigen Förderer. Das Erlebte ist „ein Gewinn – bis heute“, sagt er.



Seit mehr als 63 Jahren ist Hans-Hermann Trost (76) aus dem hessischen Fuldatal regelmäßiger Förderer der Seenotretter.

Als Hans-Hermann Trost 1944 nördlich von Kassel im beschaulichen Ihringshausen geboren wird, beginnt sein Lebensbuch. Wie viele Seiten 76 Jahre später mit Erinnerungen an Begegnungen mit den Seenotrettern und Reisen an die Küste gefüllt sein werden, ahnt damals im Norden Hessens noch niemand. Es ist sein Vater, der ihn mit beiden Themen in Kontakt bringt. Er drängt die Familie 1949 in den Sommerferien zu einer Reise an die Ostsee. Gemeinsam mit seinen Eltern verbringt der fünfjährige Hans-Hermann prägende Tage in Niendorf an der Lübecker Bucht. „Ich war fasziniert vom Meer und seinen Eigenarten. Strand, Sand und die Ostsee zogen mich in ihren Bann“, erinnert er sich. Die See lässt ihn nicht mehr los, immer wieder sucht er in den nächsten Jahrzehnten ihre Nähe: Seeluft einatmen, Hafenatmosphäre schnuppern und sehnsuchtsvoll Fischkuttern hinterherschauen, das gehört fortan zu seinem Leben einfach dazu, genauso wie wenige Jahre später die Seenotretter.

Ihnen begegnet Hans-Hermann Trost erstmals 1956 – in Form von Bildern und Worten. Eines Tages zieht sein Vater ein grünes Heft aus seiner Tasche: Es ist das Jahrbuch 1955 der Seenotretter. „In wenigen Tagen hatte ich alles gelesen und war begeistert“, erzählt Hans-Hermann Trost und lächelt. Für den Gymnasiasten ist es

eine wahre Fundgrube. Manche Texte liest er wieder und wieder, saugt sie förmlich in sich auf. Die eindrucksvollen Schwarz-Weiß-Fotos und Berichte über die dramatischen Einsätze tun ein Übriges: „Das Jahrbuch wurde in der folgenden Zeit zu einer Art ‚Vademecum‘ für mich, manche Geschichten und Bilder begleiteten mich noch jahrelang“, sagt er mit einem Schmunzeln. Seine Neugierde ist geweckt. Er sucht und findet mit der Schriftenreihe „Katastrophen auf See“ und dem Buch „Sturm auf See“ weiteren Lesestoff. Bald nennen ihn seine Schulfreunde scherzhaft „unser Rettungsmann“. „Mich störte das nicht. Im Gegenteil: Es steckte ja auch eine gewisse Anerkennung darin.“

Hans-Hermann Trost taucht Ende der 1950er Jahre tief in die Welt der Seenotretter ein. Es sind nicht zuletzt die in seinen Augen heldenhaften Rettungstaten der Besatzungen, die ihn emotional tief bewegen und aufwühlen. Dass er mehr als 40 Jahre später selbst einmal auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen sein wird, liegt in diesen Tagen außerhalb seines Vorstellungsvermögens. Es ist Ende August 1997, Hans-Hermann Trost macht wie schon viele Male zuvor Urlaub auf „seiner“ Insel Langeoog. Heiße

Wochen liegen hinter den Menschen, das Nordseewasser hat sich auf 23 Grad aufgeheizt. Mit kräftigen Zügen schwimmt er bei starker Querströmung vor dem Hauptstrand der Nordseeinsel, als er plötzlich stechende Schmerzen in der Brust verspürt und Atemnot bekommt. „Herzinfarkt!“, schießt es ihm durch den Kopf. Er schafft es noch selbst an Land und bis zur nahegelegenen Arztpraxis. Der Inselarzt zögert keine Sekunde: Hans-Hermann Trost muss schnellstens in ein Krankenhaus auf dem Festland. Ein Hubschrauber kann auf Grund von Seenebel nicht fliegen – der Seenotrettungskreuzer HANNES GLOGNER soll ihn nach Benseniel bringen.

„Auf der HANNES GLOGNER war man verblüfft: Einige Tage zuvor saßen wir in der Messe noch gesellig zusammen“, blickt Hans-Hermann Trost auf die damaligen Ereignisse zurück. Jetzt verwandelt die Besatzung die Messe mit wenigen Handgriffen blitzschnell und routiniert ins Bordhospital. Und dann heißt es: die Hebel auf den Tisch! Mit Höchstgeschwindigkeit laufen die Seenotretter zum Festland. Von Benseniel aus bringt ein Rettungswagen Hans-Hermann Trost nach Wittmund ins Kreiskrankenhaus.

Eine Woche später wird er in eine nordhessische Spezialklinik verlegt. „Ich habe überlebt, und die HANNES GLOGNER war ein wichtiges Glied in der Rettungskette“, sagt Hans-Hermann Trost heute. Ein Jahr später besucht er wieder völlig genesen die Langeooger Seenotretter – auch um sich bei ihnen für ihre Hilfe zu bedanken. Sein erster Besuch an Bord einer Rettungseinheit liegt da bereits mehr als vier Jahrzehnte zurück.

Aus Besucher wird Förderer

Eine Klassenfahrt bringt Hans-Hermann Trost 1957 an die Nordseeküste nach Sylt. „Dort waren zwei Motorrettungsboote stationiert: In List sollte die HERMANN FRESE und in Hörnum die GEHEIMRAT SARTORI liegen. Klar, da musste ich hin!“, erinnert er sich. Gemeinsam mit einem Schulfreund geht es mit der Inselbahn nach List – im Hafen liegt fest vertäut die HERMANN FRESE. Und sie haben Glück: An Bord ist ein Seenotretter, der die beiden Jugendlichen auf das Schiff lässt – sie dürfen sich alles ansehen. „Voller Eindrücke kehrten wir in unser Jugendseeheim zurück. Ein lohnender Ausflug!“ – auch für die DGzRS Denn von nun an lässt ihre Arbeit den 13-Jährigen nicht mehr los. Er hat großen Respekt vor der Leistung der Seenotretter, der sich in seiner Zeit als Marinesoldat in den 1960er Jahren weiter verstärken soll und bis heute anhält.

Als Hans-Hermann Trost nach der Klassenfahrt wieder im hessischen Ihringshausen ankommt, schaut er in seine Geldbörse und sieht, dass er von seinem Taschengeld-Budget noch zehn Mark übrig hat. Sofort steht für ihn fest: „Das ist mein erster Beitrag für die DGzRS.“ Er schreibt die Seenotretter-

Zentrale in Bremen an, die antwortet ihm postwendend am 18. September 1957 – die Mitgliedskarte für das Jahr 1957 bewahrt er bis heute wie einen Schatz in seinem Archiv auf. Seit mehr als 63 Jahren gehört er inzwischen als Förderer zum #TeamSeenotretter – und das „mit unverminderter Begeisterung“ für die Sache, wie er sagt. Vor Kurzem erhöhte er seine Spende von 135 auf 600 Euro jährlich. Doch es ist nicht allein das Geld, in dem sich Hans-Hermann Trosts Enthusiasmus für die Arbeit der DGzRS widerspiegelt: Im Laufe der Zeit steckte er ungezählte Menschen mit seiner Leidenschaft an, warb in seiner Freizeit mit spannenden Vorträgen und Berichten für die Seenotretter, stellte sich selbst in den Dienst der guten Sache.

Er lebt nach dem Zitat des französischen Dichters, Philosophen und Fliegers Antoine de Saint-Exupéry: „Mensch sein heißt: Verantwortung fühlen, sich schämen beim Anblick einer Not, auch dann, wenn man selber spürbar keine Mitschuld an ihr hat – stolz sein auf den Erfolg der Kameraden – und persönlich seinen Stein beitragen in dem Bewusstsein, mitzuwirken am Bau der Welt.“ Zum ersten Mal liest Trost den Satz im Jahrbuch 1958, er elktisiert ihn: „Diese Worte beeindruckten mich enorm und wurden später zu einer wichtigen Maxime meines eigenen Lebens und Handelns“, sagt Hans-Hermann Trost. „Ich habe in meinem Leben stets versucht, die Maxime des ‚Mensch-Seins‘, wie sie Antoine de Saint-Exupéry so treffend formuliert hat, zu leben, zu verwirklichen und andere dabei mitzuziehen. Die Zugehörigkeit zur DGzRS gehört unbedingt dazu. Dass ich dabei sein darf, dafür sage ich: ‚Danke!‘“



Foto: Oswald Tiedemann

Das Motorrettungsboot HERMANN FRESE (Station Liste) war die erste Rettungseinheit, die Hans-Hermann Trost als Jugendlicher im Original gesehen hat.

Meilenstein für die Seenotretter

Im Moment der Wiedervereinigung 1990 übernimmt die DGzRS wieder die Arbeit auf den Stationen in Mecklenburg-Vorpommern. Innerhalb von lediglich vier Jahren gelingt es ihr, die Technik zwischen Poel und Ueckermünde an den hohen Standard im übrigen Einsatzgebiet anzugleichen – auch dank der großen Spendenbereitschaft ihrer Freunde und Förderer. Zu ihnen gehört Hans-Hermann Trost (siehe nebenstehenden Artikel), der nach wie vor fasziniert auf den „rasenden Ausbau, diese großen Anstrengungen“ schaut. Ihn selbst verbindet eine Episode zum Schmunzeln mit dieser Zeit.

Bei einem Pfingsturlaub 1990 auf Rügen sieht Hans-Hermann Trost im Hafen von Sassnitz den DDR-Seenotrettungskreuzer ARKONA – sein Interesse ist geweckt. Er kommt mit der Besatzung um Vormann Arthur Bellack ins Gespräch. Zögerlich erzählen ihm die Seenotretter von der unzureichenden Maschinenkraft der ARKONA: Trotz Doppelschrauben-Antrieb macht sie bei Gegenwind ab etwa 8 Beaufort und entsprechend Seegang kaum noch Fahrt über Grund.

Da kündigt Hans-Hermann Trost spontan und enthusiastisch an: „Es wird nur wenige Jahre dauern, bis modernste Technik auch auf den Stationen in Mecklenburg-Vorpommern Einzug halten wird.“ Vormann Arthur Bellack antwortet dem langjährigen Spender, dass schon in zwei Wochen die ARKONA von der bereits außer Dienst gestellten G. KUCHENBECKER abgelöst werde. „Immerhin noch eine hochleistungsfähige Rettungseinheit – ein Anfang ist gemacht“, denkt Hans-Hermann Trost. Dennoch geht er kurze Zeit später von Bord, mit dem Gefühl sich wie ein „Wessi-Großmaul“ aufgeführt zu haben.

Zwei Jahre danach: Bei einem Besuch der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack treffen sich Vormann und Spender ein zweites Mal. Beim Rundgang sieht sich Hans-Hermann Trost gemeinsam mit anderen Gästen den im Bau befindlichen Seenotrettungskreuzer ARKONA an. Er erzählt von seinem Besuch auf der anderen ARKONA, von seiner „Aufschneideri“ und vom möglichen Kopfschütteln der Besatzung. Da zieht ein vermeintlicher Werft-Mitarbeiter seinen Kopf unter dem künftigen Kartentisch hervor und sagt mit einem Lächeln: „Stimmt!“ Es ist Arthur Bellack, die beiden begrüßen sich herzlich.

DIE NACHT DES WUNDERS

Im August 1990 reißt eine Monsterwelle den Seenotretter Dieter Steffens von Bord seines Kreuzers. Mitten in einem schweren Sommersturm treibt er in der Nordsee. Kann ihn jemand in der Dunkelheit finden? Der Kampf ums Überleben beginnt.

Als die Angst kommt, die Angst vor dem Tod, beginne ich zu beten. Ich bin kein gläubiger Mensch, doch ich bete, dass der Herr mich zu meiner Familie zurücklassen möge, zu meinen Kindern und meiner Frau. Die Panik, die Furcht macht mich beinahe wahn-sinnig. Ich schreie, ich weine, ich brülle in die Dunkelheit hinaus, obwohl ich weiß, dass mich niemand hört. Ich weiß, dass die Chance, mich in der stürmischen See zu finden, bei Windstärke zwölf auf der Nordsee, sehr gering ist.

Ich muss es wissen, denn es ist mein Beruf. Ich bin Seenotretter.

Sieben Seemeilen sind es bis zum Festland, auch für einen geübten Schwimmer nicht zu schaffen, schon gar nicht in der meterhohen Dünung. Das Wasser hat 16 Grad, es ist Sommer, genauer: die Nacht des 20. August 1990. Ich trage eine Rettungs-veste und einen Overall, der mir etwas Schutz vor dem Auskühlen bietet. „Nicht zu viel strampeln, Energie sparen“, sage ich zu mir selbst, das rede ich mir ein. „Bleib vernünftig, gib nicht auf.“ Ich wehre mich gegen diese Gedanken in meinem Kopf:

*Sie können mich nicht finden.
Sie werden mich nicht sehen.
Niemand kann mich hören.
Es ist vorbei.*

Eine gefühlte Zeit gibt es nicht, keine Stunden, keine Minuten, keine Sekunden. Ich treibe, ich versuche, nicht zu viel Wasser zu schlucken, die Wellen werfen mich hin und her, es fühlt sich an wie in einer gewaltigen Waschtrommel. Der Sturm brüllt, selbst in wenigen Metern Entfernung würde man einander nicht hören, so laut ist es.

Dann plötzlich: Ein Scheinwerfer taucht hinter einem Wellenkamm auf. Es ist ein Hubschrauber! Meine Kollegen suchen nach mir, sie sind ganz nahe, vielleicht 200 Meter entfernt. Ich rudere mit den Armen, winke verzweifelt, gehe kurz unter, brülle, so laut es geht, schlucke Wasser, spucke.

Doch der Pilot sieht mich nicht.

Der Scheinwerfer richtet sich in die andere Richtung, weg von mir, fort von meinem Leben.

*»Nicht durchdrehen«, sage ich mir,
»jetzt nicht durchdrehen.«*

Begonnen hatte die Sturmfahrt als normaler Einsatz, als Routinefahrt. Ein Sommerunwetter zog auf, wir wurden von

der SEENOTLEITUNG in Bremen nach dem Abendbrot an Bord informiert. Ein Sturm schreckt einen Seenotretter nicht, das kennt jeder, das gehört zum Beruf. Seit fünf Generationen, seit es Seenotretter gibt, ist meine Familie in der „Gesellschaft“, wie sie alle an der Küste nennen. Gleich am Hafen von Neuharlingersiel, Ostfriesland, dem Fischerdorf, in dem meine Familie wohnt, steht ein alter Rettungsschuppen. Innen sieht es aus wie in einem Museum, Westen aus Kork sind ausgestellt, die den Anschein machen, als zögen sie dich, sobald sie nass sind, gleich hinab auf den Grund der See; kleine Bojen, Holzriemen, mit denen die Männer früher in offenen Booten in die Brandung hinausruderten. Ich bewundere ihren Mut, denn sie riskierten damals immer alles, wenn sie anderen helfen wollten.

Bevor ich zur Gesellschaft kam, habe ich auf einem Fischkutter gearbeitet und war Matrose auf Küstenfahrt. Ich wollte nie weit weg von zu Hause, nicht nach Rio oder Jakarta, die Große Fahrt hat mich nie gereizt. Wegen der Familie, wegen meiner Kinder und weil ich ein heimatverbundener Mensch bin. Ich schätze meine vertraute Umgebung, und ich mag es, meine Freunde um mich herum zu wissen. 1981 habe ich mich bei der Gesellschaft auf eine Stelle als fest angestellter Seenotretter beworben, und zum Vorstellungsgespräch lud man auch meine Frau Petra ein. Familientradition ist eine schöne Sache, aber wenn es um Posten geht, müssen alle denselben Weg nehmen. Vermutlich wollten sie gleich beim Vorstellungsgespräch wissen, ob es auch bei uns klarging, wenn ich zwei Wochen von zu Hause weg bin. Zwei Wochen Arbeit an Bord, zwei Wochen Pause, das ist der Arbeitsrhythmus. Nicht jede Ehe hält das aus, doch für uns war es nie ein Problem.

Wir lagen in Wilhelmshaven, als die Sturmwarnung eintraf, kurz darauf gefolgt von einer Einsatzmeldung: Segeljacht in Seenot! An die genaue Position, auf der wir die Segler fanden, kann ich mich nicht mehr erinnern, wohl aber daran, dass das Wetter schon schlecht war. Beaufort zehn aus Nordwesten, zunehmend, der Schwell machte uns zu schaffen. Ein Mann und eine Frau waren auf der Jacht, die etwa neun Meter lang war, und sie waren froh, uns zu sehen. Wir warfen Leinen rüber an Bord, irgendwie bekamen wir es hin, dann nahmen wir Kurs auf die Mündung der Jade. Ich war unten gewesen, mich um die Navigation kümmern, und gerade wieder auf dem Weg zurück zum Fahrstand, als ich diese Wand aus Wasser vor mir sehe. Wie hoch sie gewesen sein mag? Zehn Meter vielleicht. Oder doch 15?

Eine Querse, ein Kaventsmann, eine Monsterwelle, die den Kreuzer mit voller Wucht erwischt. Mehrere Fenster sind zertrümmert, tonnenweise ist Nordseewasser in den Seenotkreuzer eingedrungen. Alles spielt sich in Sekunden ab: Das Licht geht aus, es wird dunkel, das Schiff wird seitlich ins Wasser gedrückt. Als sich die VORMANN STEFFENS wieder aufrichtet, bin ich nicht mehr an Bord. Die Welle hat mich fortgerissen.

*Es ist exakt 23.36 Uhr,
diese Uhrzeit vergesse ich nie.*

Der Hubschrauber taucht auf. Verschwindet wieder. Ich sehe den Lichtkegel, schreie meine Verzweiflung hinaus in die Nacht, schlucke Gischt und Salzwasser. Dann: ein Motorengeräusch. Ganz sicher bin ich nicht, meine Kräfte lassen nach. Später erfahre ich, dass es die Besatzung des Kreuzers OTTO SCHÜLKE von Norderney war, die mich ortete. Wie es gelang? Das können die Kameraden nicht so genau erklären, sie meinen, sie hätten etwas gehört, einen Ruf, einen Schrei, die Maschine ausgestellt, und dann haben sie mich tatsächlich gehört. Ich sehe einen Lichtkegel, ich höre das Geräusch eines Hubschraubers, spüre eine Rettungsschlaufe um meinen Oberkörper, dann werde ich nach oben geliftet.

Der 21. August ist seit 1990 mein zweiter Geburtstag, den ich jedes Jahr aufs Neue feiere. Mir ist ein zweites Leben geschenkt worden in jener Nacht, und ich begreife meine Rettung als eine Art kleines Wunder.



Dies ist die gekürzte Version des Textes „Die Nacht des Wunders“ aus dem Buch „MAYDAY“ des Ankerherz-Verlages. Das Buch über die dramatischsten Einsätze der Seenotretter ist im Seenotretter-Shop erhältlich: seenotretter-shop.de/mayday

„Wie genau ich gerettet wurde, weiß ich bis heute nicht“

Drei Jahrzehnte sind inzwischen vergangen seit dem Tag, an dem Seenotretter Dieter Steffens um Haaresbreite dem Tod auf See entkommen ist. Seitdem begleiten den heute 60-jährigen die Erinnerungen an die dramatische Nacht



Wie haben Sie den besonderen Jahrestag verbracht?

Der Tag ist jedes Jahr ein Anlass für mich, um ein klein wenig zu feiern. Ich telefoniere dann oft mit den alten Kollegen, das habe ich auch dieses Mal wieder getan. Besonders mit Ole Mammen, dem ehemaligen Vormann der VORMANN STEFFENS, spreche ich häufig und eben auch am Jahrestag. Das Allerbeste aber war, dass mir alle meine drei Kinder geschrieben haben: „Schön, dass Du immer noch da bist!“

Wie präsent ist bei Ihnen das Geschehen von damals?

Ich denke oft noch daran und werde häufig darauf angesprochen. Das ist auch okay. Nur: Immer dann, wenn ich einen Hubschrauber höre, habe ich ein mulmiges Gefühl. Übrigens kann ich mich bis heute nicht daran erinnern, was geschehen ist zwischen dem Moment, in dem mich der Hubschrauber geborgen hat und dem Aufwachen später im Krankenhaus. Ich muss mir selbst die Schlinge der Winde umgelegt haben. Das weiß ich nicht mehr – aber die Routine, die wir uns durch ständiges Üben angeeignet haben, hat sich da wohl bezahlt gemacht.

Wie ist es Ihnen nach dem Unfall ergangen?

Ich war erst einmal vier Monate lang zu Hause, bis kurz vor Weihnachten. Dann bin ich für einen Törn wieder eingestiegen. Wir hatten einen Einsatz und ich war mit dem Tochterboot draußen. Da habe ich Magen-

im August 1990. Steffens kann am besten damit umgehen, indem er über die Ereignisse spricht.

schmerzen vor lauter Angst bekommen – und den Kollegen danach gesagt: „Jungs, das wird nichts.“ Das kannte ich vorher überhaupt nicht. Ich bin fast zehn Jahre als Seenotretter gefahren, auch bei Schlechtwetter. Ohne den Unfall würde ich sicher heute noch fest angestellt bei der Gesellschaft sein. Aber es ging einfach nicht mehr. Als Freiwilliger in Neuharlingersiel habe ich aber weitergemacht.

Gab es denn einen Moment, in dem Sie ganz mit der Seefahrt aufhören wollten?

Ich habe damals ganz kurz daran gedacht, aber es gab eigentlich gar keine Zeit, groß nachzudenken. Kaum dass ich bei der DGzRS aufhörte, ging mein Vater in Rente. Der fuhr auf den Spiekeroog-Fährschiffen, und ehe ich mich versah, hatte ich seinen Job. Seitdem bin ich Steuermann auf einer Fähre. Ich habe ja auch nie etwas anderes gemacht, bin in sechster Generation Seemann. Ich fahre im Urlaub gerne mal für zwei Wochen in die Berge – aber dann muss ich auch wieder zurück ans Meer.

Versuchen Sie, das Erlebte zu verdrängen, oder wie gehen Sie damit um?

Es gibt sicher viele, die alles still in sich hineinfressen. Das muss jeder für sich entscheiden. Ich selbst habe gemerkt, dass es mir unwahrscheinlich hilft, wenn ich darüber spreche. Hin und wieder hatte ich dann mal einen Kloß im Hals, aber das Reden hat mir sehr geholfen, alles zu verarbeiten. Ich bin sehr froh darüber, dass ich es noch kann. Und was passiert ist, wird mich mein Leben lang begleiten.

Bangen an Land

Michael Haack ist 2. Vormann der DGzRS-Station Borkum. Wenn er an Bord ist, wuppt seine Frau zu Hause an der Müritz die Familie.



Charlotte Haack mit ihrem Vater Michael Haack

Foto: Jörg Sarbach

der DGzRS zwei Rettungsmänner der ALFRIED KRUPP auf See: Theo Fischer und Bernhard Gruben. Michael Haack gibt jetzt immer kurz zu Hause Bescheid, bevor er sich in einen gefährlichen Einsatz begibt. „So weiß ich wenigstens, was los ist“, sagt seine Frau Christiane.

Bevor er zur DGzRS kam, war Michael Haack als Küstenfischer angestellt und wollte sich im Jahr 2004 eigentlich selbstständig machen. Doch die Aussichten waren mau. Strenge Fangquoten schützten zwar die Fischbestände, doch die Fischer konnten kaum überleben. Christiane war mit dem zweiten Kind schwanger. Sie habe das Ruder in die Hand genommen, erinnert er sich: „Sie schrieb meine Bewerbung und schickte sie nach Bremen.“ Ihn erfüllt es, mit der See verbunden zu sein und Menschen zu helfen. Seit 16 Jahren ist er nun Seenotretter.

Als einer von neun Festangestellten auf Borkum ist Michael zwei Wochen am Stück

im Dienst und wohnt mit drei seiner Kollegen auf der frisch getauften HAMBURG (Seite 8). Anschließend fährt er mit dem Zug die sechseinhalb Stunden nach Hause an die Müritz und verbringt zwei Wochen mit der Familie im pittoresken Dorf Groß-Gievit. Dann hat er Zeit für die großen Töchter Luise (17) und Charlotte (15), für Sohn Johann (12) und Nesthäkchen Henriette (5). „Ich versuche, meine Frau zu entlasten, sodass sie auch Zeit für ihre eigenen Dinge hat“, sagt er. Trotzdem ist ihm bewusst: „Die Hauptlast der Familie trägt meine Frau, das ist ganz klar. Sie macht einen super Job.“ Dabei kümmert sich Christiane nicht nur um Haus und Familie. Sie arbeitet 20 Stunden pro Woche in ihrem Beruf als Betriebswirtin – und ist zudem Bürgermeisterin der Gemeinde, im Ehrenamt. Die Familie war von der Insel Fehmarn an die Mützig gezogen, in die Nähe der Großeltern.

Wie schafft Christiane Haack das alles? „Nach außen wirke ich vielleicht taffer, als ich

bin. Ich kann ja nicht wegen einer kaputten Waschmaschine auf dem Schiff anrufen und meinen Mann um Hilfe bitten. Er soll sich auf seine Arbeit konzentrieren und wissen, dass es zu Hause läuft.“ Ein Kind wird krank oder bricht sich den Arm – sie sieht zu, wie sie das regelt: „Da wächst man über sich hinaus.“ Egal, was kommt, sie steht voll hinter seinem Job als Seenotretter: „Ich stelle den Beruf meines Mannes nie infrage.“

Die Familie ist ein eingespieltes Team, schwärmt auch Tochter Charlotte. Da neckt dann schon mal eine der Großen den Vater, wenn der helfen will: „Papa, du störst, wir regeln das mit Mama!“ Die Kinder packen fleißig mit an – immer freiwillig, das ist Mutter Christiane Haack wichtig. Wenn sie eine Sitzung als Bürgermeisterin hat, bieten die Großen an, die Wäsche aufzuhängen, das Abendbrot herzurichten und die kleine Schwester ins Bett zu bringen. „Der Job meines Mannes macht die Kinder selbstständig“, findet Christiane.

Nesthäkchen Henriette fällt es allerdings schwer, Papa gehen zu lassen: „Papa, bleib doch“, weint sie dann. Doch die Kinder wissen, „wo der Vadder sich rumtreibt“, erzählt er selbst. Ein, zweimal im Jahr macht seine Frau mit den Kindern Urlaub auf Borkum. Die Kollegen an Bord erlebten, wie Michael Haack zum zweiten, dritten, vierten Mal Vater wurde, und wie die Kinder größer werden. Tochter Charlotte durfte in Bremen sogar das Tochterboot ST. PAULI des neuen Seenotrettungskreuzers HAMBURG taufen.

Der Beruf des Seenotretters stimmt Michael Haack zufrieden. Es gebe nicht nur riskante Einsätze, sondern auch viele beglückende wie jenen, als der kleine Nils-Ole an Bord geboren wurde – der Kleine war schneller in den Armen der Mutter als die Seenotretter am Festland. „Mit der ALFRIED KRUPP haben wir viel erlebt. Da hatte ich schon eine Träne im Auge, sie ziehen zu lassen“, sagt Michael Haack. Jetzt geht der Dienst auf der hochmodernen HAMBURG weiter: „Wir fahren ein großartiges Schiff mit der neuesten Technik. Das motiviert.“



Um in Michael Haacks Nähe zu sein, verbringen seine Kinder, hier Charlotte (v. l.) Henriette und Johann, und seine Frau Christiane ein- bis zweimal pro Jahr ihren Urlaub auf der Nordseeinsel Borkum.

Virtueller Tag der Seenotretter ein großer Erfolg!

Wenn Freunde und Förderer der Seenotretter jedes Jahr ein Datum dick und fett im Kalender anstreichen, dann den letzten Sonntag im Juli. Seit mehr als zwanzig Jahren ist dies der Tag der Seenotretter: Besucher können sich vor Ort selbst einen Eindruck von der Arbeit der Rettungsleute machen, einen Blick in die Stationsgebäude werfen und an Bord der Rettungseinheiten gehen. Die Coronavirus-Pandemie aber machte 2020 einen großen Strich durch die bewährte Rechnung. Verzichteten musste dennoch niemand auf die Veranstaltung, wenngleich sie in diesem Jahr anders ausfiel als gewohnt.

Ihr könnt leider nicht zu uns – daher kommen wir zu Euch!“ Diesen kernigen Satz sprach Thomas Baumgärtel einige Wochen vor dem Tag der Seenotretter in die Kamera. Der Trainer an der Seenotretter-Akademie in Neustadt in Holstein wurde kurzerhand zum sympathischen Werbegesicht in Ankündigungsvideos. Damit rief die DGzRS ihre Freunde und Förderer auf, am 26. Juli ihre Website zu virtuellen Versionen der Veranstaltung zu besuchen – mit Videos aller Stationen. „Wir hatten dieses Jahr nur diese Chance, uns den Leuten zu zeigen“, sagt Thomas Baumgärtel. „Mir gefiel die Idee wirklich gut.“

Jede Mannschaft war aufgerufen, sich und ihre Arbeit in einem kleinen Film zu präsentieren – in eigener Regie. Denn die Infektionsschutzmaßnahmen sorgten auch dafür, dass weder die Kollegen des Bereiches Presse- und Öffentlichkeitsarbeit aus der Zentrale noch externe Kamerateams für Dreharbeiten an Bord kommen durften. Bereits ab Ende Mai glühten die Telefonleitungen zwischen Bremen und der Küste – zwar haben viele Besatzungen große Erfahrungen mit Medienarbeit, aber das selbstständige Drehen von Filmen gehört nicht zu ihrer alltäglichen Arbeit und benötigte viel Vorbereitung und Begleitung, zumindest aus der Ferne. Umso größer war die Freude in der Zentrale, als die ersten Aufnahmen nach und nach in Bremen eintrafen.

Die Seenotretter selbst bewiesen viel Kreativität. Aus den gelieferten bewegten Rohbildern entstanden im professionellen Schnitt mehr als 60 Videos, die unterschiedlicher nicht sein könn-

ten: Kontrollfahrten mit „Mensch über Bord“-Übungen, Rundgänge über die Einheiten, Alarmierungsabläufe, Wissenswertes über die Reviere, Führungen durch die Rettungsschuppen: Das Ergebnis ist sehr vielfältig, doch alle Stationsfilme vereint eines – ganz viel Herz und Leidenschaft der Seenotretter für ihre eigene Arbeit. „Ich hätte nicht gedacht, dass es am Ende so viele Filme sein werden“, freut sich Thomas Baumgärtel. Als Trainer spricht er häufig mit den Kollegen der einzelnen Stationen und hat viel Ehrgeiz bei ihnen beobachtet: „Zunächst waren einige etwas skeptisch. Aber schnell begann ein kleiner Wettstreit darin, was man noch alles filmen könnte.“

Als der große Tag endlich gekommen war, zeigte sich, dass auch die Freunde und Förderer der Seenotretter online viel Vergnügen beim Ansehen hatten. Einige von ihnen schrieben am Abend, tatsächlich alle Filme angeschaut zu haben. Der Youtube-Kanal der Seenotretter zählte rund zehn Mal so viele Aufrufe wie an normalen Tagen. Die Nutzer hinterließen Hunderte Kommentare unter den Videos. Keine Spur von Traurigkeit über den Veranstaltungsausfall an der Küste, im Gegenteil: Sie lobten die Infektionsschutzmaßnahmen der DGzRS und die Möglichkeit, zumindest digital dabei sein zu können. Auch wenn ein Tag der Seenotretter mit echten Begegnungen von Mensch zu Mensch nicht zu ersetzen ist, steht fest: Der virtuelle Version war für alle etwas ganz Besonderes. Und dennoch spricht Thomas Baumgärtel wohl allen Seenotrettern und ihren Fans aus der Seele: „Wir hoffen, 2021 ist alles wieder, wie wir es kennen.“



Klappe, die Erste: So lief der virtuelle Tag der Seenotter

Es war ein Großprojekt: Alle 55 Stationen der Seenotretter, die SEENOTLEITUNG und die hauseigene Werft sowie die Informationszentren haben mit einem oder gar mehreren Videos zu einem überaus erfolgreichen virtuellen Veranstaltung beigetragen. Auf dem Papier stand meist nur eine kurze Idee – wie es dann zum fertigen Film kam, welche Hürden es zeitweise zu nehmen galt und wer ganz neue Seiten an sich entdeckt hat? Die Antworten gibt es hier:

Auch „on Lein“ einsatzbereit

Wenn in Pandemie-Zeiten eine ganze Besatzung vor die Kamera soll, kann es schnell zu eng werden. Die Horumersieler Seenotretter entwickelten ihre ganz eigene Idee, um ein mit Abstand besonderes Video zu drehen. „Wie vieles entstand der



Gedanke bei einem Klön-Abend in kleiner Runde“, erinnert sich Besatzungsmitglied Carsten Ihnken.

„Wir sollten ja etwas ‚online‘ machen.“ Gesagt, getan: Aus „online“ wurde „on Lein“. In eine lange Leine wurden alle zwei Meter Knoten gemacht. So war der Abstand vorgegeben, mit dem die Mannschaft nacheinander, aufgereiht wie an einer Schnur, an der Kamera vorbeiläuft und friesisch-trocken grüßt: „Moin!“ – „Tach auch!“ – „Munter bleiben!“

So entspannt, wie das vor der Kamera vonstattengeht, liefen auch die Dreharbeiten. „Wir sind ja keine Profis. Aber es ging uns überraschend locker von der Hand“, berichtet Carsten Ihnken. „Zwei oder drei Mal haben wir das wiederholt, dann war es im Kasten.“ Musste aber auch so sein – denn: „Als wir gerade fertig waren, alarmierte uns die SEENOTLEITUNG.“ Und im Gegensatz zum ungewohnten Filmauftrag waren die Seenotretter nun wieder als Profis gefragt.

Rundgang per Handy

Die Besichtigung eines Seenotrettungskreuzers gehört am Tag der Seenotretter für die meisten Gäste zu den Höhepunkten. Auf Amrum setzen oft rund 1.000 Besucher ihre Füße auf die ERNST MEIER-HEDDE, um sie sich aus der Nähe anzuschauen. „Da ist immer gut was los“, sagt Vormann Sven Witzke. „Schließlich ist dann Hauptsaison, die Insel ist voll.“

2020 führte Witzke deutlich mehr als 1.000 Besucher über den 28-Meter-Kreuzer. Gesehen hat er aber keinen davon – denn er nahm den Rundgang mit seiner Handykamera auf. Dabei kommentierte der Vormann aus dem Hintergrund und wusste viele kleine Details zu berichten. Kaum einen Raum an Bord ließ er aus. Vom Ponton mit Werkstatt ging es in die Messe und in den Maschinenraum. Besonders spannend: die Vorpiek, ein Stauraum im Vorschiff. Bei einer echten Besichtigung vor Ort hätten die Besucher diesen Raum aus Sicherheitsgründen nicht betreten dürfen, denn nur eine schmale Leiter führt dorthin.



Auch für die Seenotretter selbst war der virtuelle Tag interessant: „Wir haben am Nachmittag zusammen geguckt, was die anderen Stationen gemacht haben. Auf viele Kreuzer kommen wir schließlich so schnell auch nicht.“



Sassnitzer Spill-Karussell

Statt zu zeigen, was sie dieses Jahr am Tag der Seenotretter machen, zeigten die Seenotretter aus Sassnitz, was 2020 eben nicht geht – und drehten so ein witziges Video. „Auf dem Vormannsstuhl Platz nehmen?“, fragt der 2. Vormann Dirk Neumann in die Kamera, während er genau darauf sitzt. Die Antwort liefert er direkt nach: „In diesem Jahr leider nicht.“ Und Maschinist Robert Meyer sitzt auf dem sich drehenden Ankerspillkopf: „Karussell fahren? In diesem Jahr leider nicht!“ Spricht es und dreht sich.

Die Idee entstand per Zufall. Maschinist Mathias Everartz besitzt privat eine kleine Actionkamera. „Die hatte ich neu gekauft, kurz bevor uns die Bitte erreichte, Videos für den Tag der Seenotretter zu drehen. Ich hatte einige Sachen im Bordalltag schon aufgenommen – und dabei rutschte dieser Satz raus: ‚In diesem Jahr leider nicht.‘ Was erst ein Runninggag in der Mannschaft war, wurde schnell zum Leitmotiv für den Stationsfilm.

Die Besatzung möchte auch in Zukunft ab und zu Videos von ihrer Arbeit machen. Dennoch hoffen Mathias Everartz und seine Kollegen darauf, möglichst bald wieder Besucher an Bord begrüßen zu können: „Es ist schon schöner, wenn Kinder auf dem Spill Karussell fahren.“



Das fliegende Auge

Der Traum vom Fliegen ist wahrscheinlich so alt wie die Menschheit selbst. Kein Wunder – schließlich hat jeder Blick von oben einen ganz besonderen Reiz. Im Video der Station Schilksee funkelt das Sonnenlicht auf dem Wasser der Kieler Förde, während die GERHARD ELSNER ihre Bahnen durch die sanften Wogen zieht.



Wie eine Möwe gleitet der Zuschauer über das Seenotrettungsboot, während es zwischen Segelbooten hindurchfährt.

„Die Bilder haben wir der Drohne unseres Kollegen Marek Przybilla zu verdanken“, erklärt Madeline Speck, Freiwillige der Station. „Er hat ein gutes Händchen fürs Filmen.“ Möglichst drei Mal pro Woche treffen sich die Schilkseer an der Station, um zu trainieren oder sich fortzubilden. „An einem Samstag hatten wir richtig Glück mit dem Wetter“, erinnert sich Speck. „So wurden die Aufnahmen besonders schön.“

Nicht ganz so wohl fühlte sich Madeline Speck, als es direkt vor die Kamera ging, wie sie zugibt. „Marek, unser Vormann Jürgen Naumann und ich hatten uns eine geplante Begrüßung ausgedacht.“ Doch für den vorher überlegten Text waren mehrere Anläufe nötig. „Wenn etwa einer grinst, muss man mitlachen. Wenn ich frei spreche, geht mir das leichter von der Hand.“ Doch die kleinen Stolperfallen machen das Video aus Schilksee charmant – eingerahmt von beeindruckenden Luftaufnahmen.

Mama, ich habe die Seenotretter geschrumpft!

Für die meisten Videos zum virtuellen Tag der Seenotretter griffen die Besatzungen selbst zur Kamera oder zum Handy. Die Station Hooksiel bekam Unterstützung von einem jungen Fan: Lukas (13) aus Rheine drehte in seinem Zimmer einen ganz besonderen Film.

Mountain-Bike fahren, Bilder bei Instagram posten und Filme auf YouTube gucken – Lukas macht in seiner Freizeit das, was viele Dreizehnjährige tun. Doch eine Sache ist bei ihm fast mehr als ein Hobby: Lukas ist großer Fan der Seenotretter. „Ich finde es toll,

dass sie Menschen helfen, die in Not geraten“, sagt er. Und wie es sich für einen großen Freund gehört, besucht Lukas regelmäßig in den Ferien einige Rettungsstation an Nord- und Ostsee.

Das verhinderte in diesem Jahr die Coronavirus-Pandemie. Doch ohne Seenotretter sind für ihn Ferien keine Ferien. So kam ihm eine Idee: „Mir war langweilig, also habe ich Rettungseinheiten und Schiffe aus Lego nachgebaut.“ Damit nicht genug: Lukas bot den Seenotrettern an, einen Trickfilm mit seiner Flotte zu drehen. Er hatte vom virtuellen Tag der Seenotretter erfahren und ►

wollte gerne den Beitrag für die Station Hooksiel beisteuern. Mit seiner ersten BERNHARD GRUBEN war Lukas noch nicht zufrieden. Klarer Fall: Für seinen Film musste eine neue her. Rund zwei Wochen tüftelte er, probierte vieles aus, damit zum Beispiel die Heckklappe richtig funktioniert. „Das wollte ich realistisch hinkommen. Details sind mir echt wichtig“, erklärt der 13-Jährige seine Philosophie. „Aber man muss damit auch noch spielen können. Das Schiff soll nicht im Regal verstauben.“ Weil der nun 55 Zentimeter lange Seenotrettungskreuzer inklusive Tochterboot Lukas noch nicht für ein Video reichte, setzte er zusätzlich das Seenotrettungsboot der Station Horumersiel, die WOLFGANG PAUL LORENZ, aus den kleinen Kunststoffsteinen zusammen.

Als Schiffe und Komparsen bereit waren, hieß es: Action! Der Katamaran zweier Segler kenterte auf dem Jadebusen, oder besser: auf dem blauen Teppich in Lukas' Zimmer. Sofort rückten die Mini-Seenotretter aus Hooksiel und Horumersiel aus. Sie retteten die erschrockenen Segler und nahmen ihr Boot in Schlepp. Schließlich gab es für die Pechvögel noch einen warmen Kakao in der Messe der BERNHARD GRUBEN – denn auch die Innenräume hatte Lukas originalgetreu nachgebildet.

Den fiktiven Einsatz fing Lukas ähnlich einem Stop-Motion-Film ein: Er machte eine kurze Aufnahme, stoppte die Kamera, bewegte die Schiffe und Figuren ein kleines Stück weiter und setzte die Aufnahme kurz fort. Dem jungen Regisseur ging

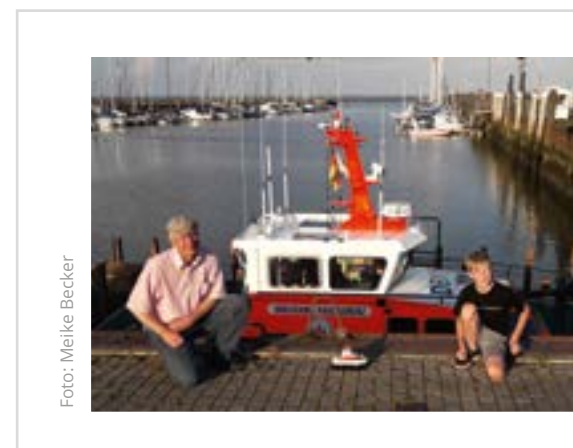


Foto: Meike Becker



das leicht von der Hand: „Ich habe insgesamt rund anderthalb Stunden gebraucht.“ Allerdings lief nicht alles glatt: „Ich habe aus den Bausteinen auch ein Stativ für das Handy gebastelt, damit das Filmen einfacher wird. Aber das ist bestimmt fünfmal zusammengekracht.“

Das Handy blieb zum Glück ganz – und das Ergebnis ist absolut gelungen. Das Video wurde am virtuellen Tag der Seenotretter von vielen Menschen bestaunt. „Ich hätte nicht gedacht, dass es so gut ankommt“, sagt Lukas bescheiden zu den zahlreichen positiven Kommentaren. Die für ihn schönste Reaktion erhielt er aber per Telefon: „Dirk Hennesen, der Vormann der Station Hooksiel, hat mich angerufen und sich persönlich für den Film bedankt. Das hat mich total gefreut!“ Ein größeres Lob kann es für Lukas nicht geben.

Einige Wochen nach dem virtuellen Tag der Seenotretter gab es einen weiteren aufregenden Moment für Lukas: Die Seenotretter der Station Horumersiel hatten ihn gebeten, sein Modell der WOLFGANG PAUL LORENZ als Leihgabe für ihren Rettungsschuppen zur Verfügung zu stellen. Der 13-Jährige ließ sich nicht lange bitten und traf sich mit gebotenem Corona-Abstand zur Übergabe an Rettungsmann Wieland Rosenboom.

Ehrenamt „auf Film“ gebannt

Seit mehr als 20 Jahren begrüßt Frank Kahl Besucher im historischen Rettungsschuppen am Weststrand von Norderney. Er ist einer von rund 600 ehrenamtlichen Mitarbeitern der DGzRS an Land, die bundesweit über die Arbeit der Gesellschaft informieren. Auch Kahl begeistert für sein Leben gern andere Menschen für die Seenotretter. Doch die Stuhlreihen im Vortragsraum bleiben in diesem Jahr leer. Im Video des DGzRS-Informationszentrums Niedersachsen gewährt Kahl deshalb einen Einblick in den Schuppen.



„Hinter der Kamera zu arbeiten, ist mir nicht gänzlich unbekannt“, sagt Frank Kahl, der selbst immer wieder Aufnahmen von Rettungseinheiten der Seenotretter macht. „Es ist aber schon ein anderes Gefühl, nur in ein Gerät zu sprechen. Sonst blicken mich regelmäßig etwa 50 Augenpaare bei den Vorträgen an. Mir fehlen die Menschen.“

Der Film hatte laut Kahl vor allem ein Ziel: „Emotionen wecken!“ Er habe die Zuschauer mit dem Video direkt ansprechen wollen. Und das sei dem virtuellen Tag der Seenotretter gelungen, findet er. „Die Aktion hatte sehr viel Charme, und man hat viele Dinge gesehen, die man sonst nicht zu Gesicht bekommen hätte.“

Hechtsprung ins Netz

Wenn sich die Tore zum Rettungsschuppen in Zinnowitz öffnen, taucht ein ganz besonderes Fahrzeug der DGzRS aus dem Dunkel auf: Ein roter Traktor mit Blaulicht zieht einen Spezialtrailer mit dem Seerettungsboot HECHT an den Strand. Dieses Gespann



ist natürlich der Star im Video der Station – auch deshalb, weil die HECHT für den Einsatz sozusagen vom Trailer ins Wasser „springt“.

„Das sieht zugegebenermaßen schon nach Männerspielzeug aus“, sagt Vormann Michael Hackenschmid augenzwinkernd. Doch für das spezielle Revier der Seenotretter aus Zinnowitz mit Ostsee auf der einen und Achterwasser auf der anderen Seite braucht es spezielles Gerät. Auch abseits des Tags der Seenotretter ist das eine Attraktion, für Urlauber, aber oft auch für Fernsehsender. „Wir haben viel Erfahrung vor der Kamera“, sagt Hackenschmid selbstbewusst. „Aber bei unserem eigenen Video hatten wir dieses mal alles selbst in der Hand, das war eine schöne Sache.“

Dass ihr Boot Aufmerksamkeit auf sich zieht, sei Alltag. Schließlich fährt die HECHT nach einem Einsatz direkt auf den Strand. „Da werden oft Kameras und Smartphones gezückt. Unser Boot ist oft im Internet zu sehen“, weiß Hackenschmid. Dieses Mal sorgten die Zinnowitzer Seenotretter selbst für spannende Perspektiven – was der Mannschaft sehr gefiel: „So hatten wir doch noch eine tolle Chance, unsere Arbeit auch ohne direkte Zuschauer zu präsentieren.“

Virtueller Tag der Seenotretter in Zahlen

- 66 Videos sind entstanden. Vertreten sind darin alle 55 Stationen (manche mit zwei Videos), die drei Informationszentren, die Seenotretter-Akademie in Neustadt in Holstein und die DGzRS-Zentrale in Bremen.
- Rund 40.000 Mal wurden die Videos allein am Tag der Seenotretter angesehen, innerhalb der Woche nach der virtuellen Veranstaltung wurden sie gut weitere 25.000 Mal aufgerufen.
- Die meisten virtuellen Besucher am Tag der Seenotretter gab es zwischen 11 und 12 Uhr.
- Seenotretter-Film-Marathon: Alle Videos zusammen haben eine Laufzeit von viereinhalb Stunden.

Wir trauern um ...

... **Franz Peper.** Er war von 1980 bis 1996 fest angestellter Seenotretter und langjähriger Vormann auf den Stationen Bremerhaven und Wilhelmshaven. Franz Peper ist am 24. Juni 2020 im Alter von 84 Jahren auf seine letzte Reise gegangen.

... **Andreas Säcker.** Er war von 1995 bis 2008 fest angestellter Seenotretter auf den Stationen Norderney und Helgoland sowie auf dem Seenotrettungskreuzer ohne feste Station, der HANNES GLOGNER. Andreas Säcker starb am 24. Juni 2020 im Alter von 55 Jahren.

... **Horst Bandelin,** der ab August 2020 insgesamt 14 Jahre lang freiwilliger Rettungsmann auf der Station Glowe war. Er starb am 17. Juli 2020 im Alter von 69 Jahren.

Stempeln, Sammelschiffchen und Seefahrt

Hermann Erk hat in den zurückliegenden 82 Jahren viel erlebt – auch mit den Seenotrettern. Mehr als fünf Jahrzehnte hat er sich als ehrenamtlicher Mitarbeiter an Land für die Rettungsleute auf See engagiert. Doch jetzt ist Schluss: Aus Altersgründen legte er diesen Sommer sein Ehrenamt nieder.



Mehr als 50 Jahre lang engagierte sich Hermann Erk ehrenamtlich für die Seenotretter. Dabei unterstützte ihn oft seine Frau Linde, wie hier Anfang der 1990er Jahre auf dem Hamburger Fischmarkt in Stuttgart.

Beim Hamburger Fischmarkt in Stuttgart konnte ich den damaligen Oberbürgermeister Manfred Rommel als neuen Förderer gewinnen – daran erinnere ich mich immer noch sehr gerne“, sagt Hermann Erk und schmunzelt. In seiner rauen Stimme mit süddeutscher Färbung schwingt auch ein bisschen Stolz mit, wenn er von diesem besonderen Erlebnis Anfang der 1990er Jahre erzählt. Schließlich kommt es nicht alle Tage vor, dass er neben einem Oberbürgermeister steht und ihn auch noch zu einer Spende bewegen kann.

Die Episode mit dem Lokalpolitiker ist eine von vielen, die Hermann Erk erzählt, wenn er von seinem mehr als fünf Jahrzehnte dauernden Ehrenamt für die Seenotretter berichtet. Da ist beispielsweise die letzte Reise der THEODOR HEUSS (ex H. H. MEIER) ins Deutsche Museum nach München 1987: Bei ihrer letzten Etappe auf eigenem Kiel über den Main-Donau-Kanal zu seinem damaligen Wohnort Nürnberg war er mit dabei und begleitete den Seenotrettungskreuzer mit einem Motorboot beim Einlaufen in den Hafen – für den 82-jährigen ein bis heute beeindruckendes Erlebnis. Genauso bereicherten ihn die ungezählten Gespräche auf Messen und anderen Veranstaltungen mit den Besuchern am Stand der DGzRS. „Auf

der ‚Interboot‘ in Friedrichshafen verkauften wir einige Jahre die Seenotretter-Stofftaschen, bis zu 8.000 Stück an den damals rund zehn Messetagen. Wir waren die einzigen, denen die Messeleitung so etwas erlaubt hat“, sagt er. Das lag sicherlich auch an Hermann Erks offener Art, mit der er Türen öffnen konnte, die sonst verschlossen geblieben wären.

Nur mit Stempel von Bord

Dass die Seenotretter einmal einen so großen Anteil in seinem Leben haben sollten, war keineswegs vorgezeichnet. Zwar wird der heute 82-jährige im November 1937 im Norden Bayerns, in Bamberg in eine Schifferfamilie hineingeboren. Allerdings fahren sein Onkel und sein Opa nicht mit großen Frachtern über die Weltmeere, sondern transportieren Waren mit Binnenschiffen über Flüsse, Kanäle und Seen. Als Kind lernt Hermann Erk das Bordleben vor allem in seinen Schulferien kennen. Er ist dabei, wenn die langen Kähne langsam den Rhein abwärts in Richtung Nordsee nach Rotterdam und Antwerpen tuckern. Er sieht mit der Begeisterung eines Kindes zu, wie die Schauerleute die Fracht in den wuseligen Häfen löschen und in den Laderäumen stauen. Dort, in den Häfen, schnuppert er

zum ersten Mal die salzige Seeluft, hört die Möwen sich lauthals zanken und sieht die großen Pötte auf die weite See hinausfahren – er verliebt sich in diese lebhaftige Szenerie. Und als er 1956 als Wehrpflichtiger zur ein Jahr zuvor gegründeten Bundeswehr eingezogen werden sollte, meldet er sich schnell als Freiwilliger bei der Marine in Wilhelmshaven – „zu den Landstreitkräften wollte ich auf keinen Fall“, sagt er heute. Dort am Jadebusen lernt er auch die Seenotretter kennen und schätzen.

Auf der Nordsee erlebt Hermann Erk hautnah die Arbeit der Rettungsleute, ist sogar Teil von ihnen auf See: „Einmal wurden wir mit unserem Schnellboot von der SEENOTLEITUNG BREMEN in eine große Suchaktion einbezogen“, erinnert er sich. Mit der Zeit entsteht eine enge Freundschaft mit den Wilhelmshavener Seenotrettern um Vormann Artur Steffens, manche Wochenenden hilft er an Bord der HANS LÜKEN aus. Gleichzeitig setzt er sich über sein geliebtes Hobby für die DGzRS ein – er ist leidenschaftlicher Sammler von Stempelabschlagen.

Alles, was sich mittels auf Stempelpässen aufgetragener Farbe zu Papier bringen lässt, fasziniert Hermann Erk. „Noch heute hüte ich meine Sammlung wie ein Heiligtum“,

gesteht der 82-jährige und lacht leise. Besonders Schiffspost mit Sonderstempeln hat es ihm angetan: „Als 1975 der erst drei Jahre alte US-amerikanische Flugzeugträger ‚USS Nimitz‘ das erste Mal in Wilhelmshaven einlief, habe ich für andere Sammler und mich Stempelabschläge beschafft“, erzählt er stolz. In der kleinen Szene ist der Marinesoldat bestens vernetzt. Davon profitieren auch die Seenotretter: In Absprache mit deren Zentrale in Bremen bringt er Bordstempel der DGzRS-Rettungsflotte heraus, publiziert darüber in einschlägigen Zeitschriften und organisiert viele Jahre für andere Enthusiasten die Abschläge, nicht ohne dabei Spenden für die Seenotretter zu sammeln. Als er 1976 nach Ottobrunn bei München versetzt wird, lassen ihn die Seenotretter trotz der großen Distanz zur See nicht mehr los – auch nicht als er von 1984

bis 1991 mit seiner Frau Linde Erk zwischenzeitlich in Nürnberg wohnt und danach wieder in den Speckgürtel der bayerischen Hauptstadt zieht.

Im Süden der Republik steht Hermann Erk fortan auf Messen und Veranstaltungen, wirbt für die unersetzliche Arbeit der Seenotretter und überzeugt Menschen zu spenden. Dort lernt er auch die Inhaber der in München ansässigen Segelschulen kennen, mit denen er gemeinsam das nächste Kapitel seines Engagements schreibt: „Die Schulungsräume der Segelschulen sind doch die perfekten Ankerplätze für ein Sammelschiffchen“, habe ich zu ihnen gesagt. Sie überlegten nicht lange und waren sofort einverstanden“, erinnert sich Erk. Schließlich sollte jeder angehende Wassersportler

wissen, wer ihn im Notfall rausholt und dass das ohne seine Spende nicht geht. Das war der Beginn seiner fast 40 Einheiten umfassenden Sammelschiffchen-Flotte, die Hermann Erk zeitweise im Raum München betreute. „Immer dort, wo die Menschen ihren Geldbeutel in der Hand haben, hatten ‚meine‘ Schiffchen ihre Liegeplätze.“

Wenn Hermann Erk auf sein mehr als 50 Jahre währendes Ehrenamt bei den Seenotrettern zurückschaut, blickt er auf eine sinnerfüllte Zeit: „Es ist schön, etwas geschaffen zu haben, und dass ich mit meinem Einsatz die DGzRS über all die Jahre hinweg unterstützen konnte“, sagt er bescheiden. Dabei hat er weit entfernt von der Küste Großartiges für die Seenotretter geleistet – und nicht zuletzt einen Oberbürgermeister als Förderer gewonnen.

Distanz zur See verringern

Die Seenotretter haben das Ehrenamt an Land neu aufgestellt. Basis dafür sind die Erkenntnisse aus der jüngsten Ehrenamtsbefragung. Unter anderem gibt es deshalb seit Juli neben den Informationszentren Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ein Informationszentrum Binnenland, räumlich ist es angesiedelt in der DGzRS-Zentrale in Bremen.

Damit bündeln wir unsere Aktivitäten in den Regionen, die nicht direkt an der Nord- oder Ostseeküste liegen. Davon ausgenommen sind unsere Messeauftritte. Diese werden weiterhin Thorsten Neumann betreuen“, so Leiter Holger Dannemann. Entsprechend zu ihren Kolleginnen und Kollegen an der Küste wollen Holger Dannemann, Alexandra Dohmen und die Ehrenamtlichen im Binnenland möglichst viele Menschen auch abseits der Waterkant für die unverzichtbare Arbeit der Seenotretter begeistern, um sie letztlich zu einer regelmäßigen Spende zu bewegen.

Die besondere Herausforderung dabei ist die Distanz zur See. Zwar haben die Seenotretter auch im Binnenland viele Freunde und Förderer, doch die Mehrheit der Menschen dort hat, außer vielleicht im Urlaub, wenig persönliche Berührungspunkte zum Einsatzgebiet der DGzRS.

Gemeinsam mit seiner Kollegin Alexandra Dohmen ist Holger Dannemann für die Ehrenamtlichen im Binnenland zuständig. Die Schwerpunkte ihrer Aufgaben unter-

scheiden sich: Alexandra Dohmen koordiniert die Veranstaltungen im Binnenland von Bremen aus und ist erste Ansprechpartnerin für die Belange der Ehrenamtlichen. Sie beantwortet ihre Fragen, nimmt ihre Ideen auf, ist für ihre Sorgen und Nöte da. Holger Dannemann ist vor allem quer durch die Republik unterwegs, um Veranstaltungen und Regionaltreffen zu begleiten. Gleichzeitig möchte er neue Teams in den einzelnen Bundesländern aufbauen, vorhandene in ihrer Arbeit stärken.

„Unsere Ziele sind klar: Wir wollen mehr als bisher bei den Ehrenamtlichen vor Ort sein, sie bei ihren Aktionen unterstützen, ihnen auch mit gezielten Trainingsangeboten praxisnahe Tipps für eine noch bessere Präsenz geben, ihre Ausstattung verbessern und ihnen schwierige Gespräche mit den Veranstaltern abnehmen“, sagt Holger Dannemann. Er ist überzeugt: „Mit dem Informationszentrum Binnenland haben wir klare Strukturen geschaffen und Abläufe vereinfacht. Das wird uns unsere tägliche Arbeit erleichtern und uns helfen, noch erfolgreicher zu sein.“

Pinselftriche für die Seenotretter

Malen ist für Thomas Sieks nicht nur ein Hobby, sondern eine Leidenschaft. Der Fehmarn verbindet sie oft mit einer anderen Liebe – der zu allem, was mit der See zu tun hat. Klar ist, dass in dieser Reihe die Seenotretter nicht fehlen dürfen.

Die Sonne strahlt vom Himmel, doch die See ist kabbelig. Gischtwolken spritzen rechts und links empor, als sich der Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM seinen Weg durch die Wellen vor der Dithmarscher Küste bahnt. Diese Szene, festgehalten als Ölgemälde, ist der Blickfang einer Ausstellung, die Thomas Sieks Anfang August auf seiner Heimatinsel Fehmarn präsentierte.

Über die Marine fand Sieks, geboren in Bünde (Westfalen), zur Seefahrt – und zur Malerei. „Ich habe eine Beschäftigung während der langen Reisen gesucht“, erinnert sich Sieks an die Anfänge. „Immer nur Skat spielen war nicht meins.“ Seine Kameraden ermunterten ihn, Bilder von Schiffen zu malen. „Es mussten immer viel Wind und Wellen dabei sein, viel Bewegung. Und wehe, am gemalten Schiff fehlte eine Antenne“, sagt der Künstler und lacht. Er legt viel Wert auf Details; nur bei Landschaften lässt er seiner Fantasie freien Lauf.

Eine der ersten Begegnungen mit den Seenotrettern hatte Sieks in der Kieler Bucht: „Meine Familie und ich kreuzten vor Eckernförde“, erzählt Thomas Sieks. Dabei beobachteten sie eine gemeinsame Übung der Teams eines Seenotrettungskreuzers und eines Hubschraubers: „Da war ich schwer beeindruckt!“

Fortan bannte Sieks auch Einheiten der DGzRS auf Leinwand. „Ich habe mir gesagt: Das sind Profis, die Unterstützung verdienen.“ So kam es, dass er ein Bild eines Seenotrettungskreuzers versteigerte. Er bat darum, den Kaufpreis an die Seenotretter zu spenden. Die Auktion endete schließlich bei 125 Euro. „Ich habe um eine Kopie der Spendenquittung gebeten“, sagt Sieks. „Und siehe da: Die Summe wurde sogar auf 250 Euro verdoppelt.“ Das jüngste Gemälde der THEODOR STORM wird an eine Frau aus Donaueschingen gehen – auch sie will den Kaufpreis spenden und die uneigennützte Arbeit der Besatzungen unterstützen.



Thomas Sieks bei der Arbeit. „Malen ist mein ‚ausgebautes‘ Hobby“, sagt der 56-jährige über seine Leidenschaft.

Als nächstes möchte Thomas Sieks die größte Einheit der Seenotretter malen – die HERMANN MARWEDE. Die ist zwar auf Helgoland stationiert, doch Inspiration findet Sieks auch vor der Haustür: „Es sind ja mehrere Schiffe der DGzRS rund um Fehmarn stationiert. Die schau ich mir an, um viel über Details zu lernen – etwa, wie der Schatten fällt.“

Wenn die Planung für ein Gemälde abgeschlossen ist, dauert es meist rund eine Woche, bis Thomas Sieks ein Bild fertiggestellt hat. Die Zeit dafür hat er nicht immer – umso schöner, wenn er sie sich nehmen kann.

Fesselndes Jahrbuch

Leo Pamer (7) sitzt in seinem Zimmer und schmökert im Jahrbuch 2018 der Seenotretter – und das nicht zum ersten Mal. Vom vielen Gebrauch ist es schon ganz abgenutzt. Kein Wunder bei den vielen spannenden Geschichten, die Leo darin findet.

Bekommen hat er es von seiner Mutter Steffi, die es von einer Dienstreise aus Travemünde mit ins bayerische Friedberg gebracht hatte. Seitdem vergeht fast kein Tag, an dem Leo das Jahrbuch nicht in die Hand nimmt – der fesselnde Lesestoff lässt ihn nicht mehr los: „Die Doppelseite mit den Schiffen kenne ich schon auswendig“, sagt er stolz. Überhaupt sind es die großen Seenotrettungskreuzer und die kleinen Seenotrettungsboote, die den Schüler besonders faszinieren.

Einige von ihnen schickte Leo bereits selbst in den Einsatz: An einer Wand in seinem Kinderzimmer hängt ein großes Blatt mit einer detailreichen Zeichnung, auf der die HERMANN MARWEDE, die FRITZ KNACK und andere Rettungseinheiten

der DGzRS gemeinsam mit den Marinefliegern mehrere Schiffbrüchige aus Seenot retten. „Daran habe ich zwei Nachmittage gesessen“, berichtet der aufgeweckte Schüler. Eines steht für den Siebenjährigen seit der intensiven Lektüre des Jahrbuches fest: „Die Arbeit der Seenotretter ist sehr wichtig – sie tun etwas Gutes – sie helfen Menschen in Not.“

Daumen hoch: Leo Pamer (7) aus dem bayerischen Friedberg ist großer Fan der Seenotretter.



Holger Dannemann leitet das Informationszentrum Binnenland der Seenotretter.

Mit den Seenotrettern in die Schule



Ansgar (6) mit seiner Seenotretter-Zuckertüte

So schnell wird Ansgar den 29. August nicht vergessen: Schließlich ist so eine Einschulung ein aufregender Moment für einen Sechsjährigen. Mit dabei waren im sächsischen Weißenborn neben seinen Eltern und Geschwistern auch die Seenotretter – zumindest auf seiner Schultüte.

„Ansgar ist ein riesengroßer Fan der Seenotretter – immer, wenn wir in Warnemünde sind, müssen wir beim Seenotrettungskreuzer vorbeischaun“, sagt sein Vater Stefan und schmunzelt. Überrascht waren seine Eltern daher nicht, als sich ihr Sohn eine Seenotretter-Zuckertüte zur Einschulung wünschte. Seine Mutter Katja bemalte und beklebte den blauen Rohling mit Möwen und einem Seenotrettungskreuzer, der sich durch hohe Wellen kämpft. Das Ergebnis: ein maritimes Unikat und ein überglücklicher Sohn.

Wildes Holz gleicht aus

Wenn es bei den Nabers im Garten etwas lauter wird, wissen die Nachbarn in Bad Münde, was los ist: Kai Naber (54) werkelt mit Kettensäge, Winkelschleifer und Motorfeile an einer neuen Holzskulptur. Zuletzt hat er ein Boot, das von einer Welle überspült wird, aus einem Walnussbaumstamm geschnitzt. Das Kunstwerk widmete er den Seenotrettern, die er seit vielen Jahren als Förderer unterstützt.

Für mich ist die Arbeit mit Holz ein Ausgleich zu meinem anstrengenden Büroalltag“, sagt der IT-Fachmann eines großen Reiseunternehmens in Hannover. Dort sitzt er tagein, tagaus zumeist vor dem Computer und kümmert sich um digitale Fragen. Das Ergebnis seines Tagwerks ist schwer zu greifen, ganz im Gegensatz zu seinen Holzskulpturen. „Ich kann sie am Ende anfassen, mit meinen Händen fühlen, was ich gemacht habe“, beschreibt der 54-Jährige die Vorzüge seines Hobbys. Der gesamte Prozess von der Idee bis zum fertigen Kunstwerk entspannt ihn, ist der beste Ausgleich für seinen Büroalltag.

Dabei findet Kai Naber nicht immer gleich einen Zugang zu einem Holzstück: „Manchmal brauche ich Tage oder Wochen, bis ich weiß, was ich daraus machen möchte. Es ist immer ein kleiner Reifeprozess“, erzählt er. Bei seiner jüngsten Skulptur inspirierte ihn das Lied „Das Meer“ der österreichischen Pop-Rock-Band S.T.S.: „Ich

hörte im Auto die Zeile „... und a größere Welle dreht a Schiff um, versenkt's, wie a riesige Hand ...“. Da wusste ich, was aus dem Walnussbaumstamm entstehen wird.“ Anschließend dauerte es etwa zehn Stunden, bis er aus dem Holzstück die 26 Zentimeter hohe, 31 Zentimeter breite und fast einem halben Meter tiefe Skulptur geschnitzt und mit farblosem Holzöl angestrichen hatte.

Sein Kunstwerk benannte Kai Naber nach dem Lied, das der Ausgangspunkt für die Skulptur war: „Das Meer“. Er widmete es den Seenotrettern, weil sie selbst bei solch meterhohen Wellenbergen rausfahren, um anderen in Not zu helfen. „Ich habe ganz großen Respekt vor ihrer Arbeit – es ist großartig, was sie leisten“, sagt der Familienvater. Als gebürtiger Kieler kennt er die See seit Kindertagen und hat eine Ahnung davon, wie gnadenlos sie mitunter sein kann. Genau deshalb unterstützt er die DGzRS auch mit einer regelmäßigen Spende.



Sein jüngstes Kunstwerk „Das Meer“ widmete Hobbykünstler Kai Naber den Seenotrettern.

In die Wiege gelegt

Lars Carstensen liebt die See, das Segeln und die Seenotretter – wie könnte es auf Fehmarn anders sein, findet er. Wie groß seine Leidenschaft für diesen maritimen Dreiklang ist, zeigt sein Geschenk für seinen ersten Enkel Karl Peter Brandes: eine Holzwiege in Form eines Rettungsbootes.



In Lars Carstensens (2. v. l.) selbst gebauter Wiege liegt sein Enkel Karl Peter Brandes. Gemeinsam mit seinen Eltern Lisa und David Brandes (r.) ist er zum Liegeplatz der HANS HACKMACK in Grömitz gekommen, um mit gebührendem Coronavirus-Abstand von den Seenotrettern um Vormann Stephan Prahl (3. v. r.) das Rettungsboot zu übernehmen.

Vor einigen Jahren hatte Lars Carstensen zufällig im Internet ein Foto eines derartigen schaukelnden Babybettes gesehen. „Für mich war klar: Wenn ich einmal einen Enkel haben sollte, baue ich ihm eine solche Wiege“, erinnert er sich. Als seine älteste Tochter Lisa seiner Frau und ihm vor einigen Monaten eröffnete, dass sie bald Großeltern werden, machte er sich sofort an die Arbeit. Gemeinsam mit dem befreundeten Holzbootsbauer Carsten Thomsen-Detlefs verschwand er in seiner Freizeit in seiner Wiegenwerft. Dort sägten, schraubten und strichen sie in den nächsten rund vier Monaten viele Abende, damit das 1,1 Meter lange Rettungsboot mit Gestell pünktlich zur

Geburt fertig wird – und es lief tatsächlich rechtzeitig vor dem 13. August vom Stapel.

Bei einem seiner ersten Ausflüge stoppte Karl Peter Brandes bereits zehn Tage nach seiner Geburt gemeinsam mit Papa David und Mama Lisa am Liegeplatz der HANS HACKMACK im Grömitzer Yachthafen auf. An Bord des Seenotrettungskreuzers ist Lars Carstensen als freiwilliger Rettungsmann aktiv, daneben ist er seit einigen Jahren ordentliches Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums der DGzRS. Im Beisein der Mannschaft übergab er an diesem Tag das kleine Rettungsboot mit der Heckplakette „Station Grömitz“ an die junge Familie.

Am Steg erhielt sein Enkel ein weiteres Geschenk: seinen Fördererausweis. Denn bereits seit seiner Geburt unterstützt Karl Peter als regelmäßiger Spender die Seenotretter. Und wenn er älter ist, hat sein Großvater schon die nächste Überraschung in petto: eine selbst gebaute Optimisten-Jolle aus Holz.

Lebenslange Begeisterung

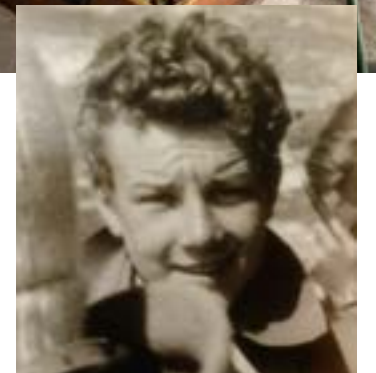
Ende Mai erreicht die Seenotretter ein Brief aus Schleswig-Holstein. Joachim Raasche bietet darin einen kleinen Schatz an: 33 Jahrbücher der DGzRS aus den Jahren 1955 bis 2011 – alle von ihm gesammelt. Nun möchte er sich davon trennen und in guten Händen wissen.

Ich war Schüler des Internats Louisenlund an der Schlei – so bin ich zur Segelei gekommen“, erzählt Joachim Raasche. Mit der Begeisterung für den Wassersport kam auch die Liebe zu den Seenotrettern. „In unserer Nähe war das Motorrettungsboot SCHLEI stationiert“, erinnert sich Raasche. Die Schüler und die Seenotretter wären sich oft begegnet, etwa bei Regatten oder auch einfach so im Alltag.

Beeindruckt von der Arbeit der DGzRS will der junge Joachim Raasche sich für die Gesellschaft engagieren. Er beginnt damit, Sammelmärkte zu verkaufen. Eine besonders freundschaftliche Beziehung knüpft er in dieser Zeit auch zu dem damaligen Vormann der Station Maasholm,

Willi Wald: „Das war ein kerniger Typ!“ So gut der Schüler kann, unterstützt er damals die Mannschaft um Wald, nach dem später ONKEL WILLI benannt wurde, das Tochterboot des ehemaligen Maasholmer Seenotrettungskreuzers NIS RANDERS.

Auch mit inzwischen 80 Jahren interessiert sich Joachim Raasche nach wie vor für die Seenotretter. Als eine Art Vermächtnis bietet er der DGzRS seine üppige Jahrbuch-Sammlung an, die die Gesellschaft dankend annimmt. Nur ein spezielles Exemplar, das will Raasche nicht herausgeben: „Das Jahrbuch 1953 habe ich mir damals von einem Schulfreund ausgeliehen. Das hat allerdings bis heute nicht den Weg zurückgefunden“, räumt er mit einem Lachen ein.



Von klein auf begeistert: Joachim Raasche als 15-jähriger Schüler, der schon damals für die Seenotretter wirbt.

Reservisten übergeben Restvermögen

Claudius-Michael Klatt hat Salzwasser im Blut, sagt er von sich selbst, auch wenn er mittlerweile tief im Osten Württembergs in Giengen an der Brenz wohnt. Dort, am Ostrand der Schwäbischen Alb, engagiert er sich seit Jahren im Vorstand des Freundeskreises der Soldaten und Reservisten der Bundeswehr.



Vor der Seenotretter-Zentrale in Bremen überreicht Claudius-Michael Klatt (l.) einen symbolischen Spendenscheck an DGzRS-Mitarbeiter Tim Pawlowski.

Als die Mitglieder vor einiger Zeit ihren alten Verein in einen neuen überführten, verzichteten sie auf Rat des Finanzamtes darauf, diesen als gemeinnützig anerkennen zu lassen. Infolgedessen mussten sie das Restvermögen des alten Vereins an eine gemeinnützige Organisation spenden. Schnell war klar: Die Seenotretter sollen die 455,76 Euro für ihre Arbeit bekommen.

„Mindestens einmal im Jahr muss ich an die Küste fahren, sonst fehlt mir etwas“, erzählt Claudius-Michael Klatt. Er steht an diesem heißen Sommertag am 14. August in Lederhose und weißem Hemd vor der Zentrale der Seenotretter in Bremen unweit der Weser. Reinkommen darf er leider nicht: Aufgrund der Coronavirus-Pandemie lässt die DGzRS bis auf Weiteres keine Besucher ins Gebäude. „Wir müssen sicherstellen, dass unsere SEENOTLEITUNG BREMEN, die hier im Gebäude untergebracht

ist, arbeitsfähig bleibt. Damit wir weiterhin auf See rund um die Uhr und bei jedem Wetter in Not geratenen Menschen helfen können“, erläutert DGzRS-Sprecher Ralf Baur.

Claudius-Michael Klatt hat in der Hansestadt mit seinem Wohnmobil einen Zwischenstopp eingelegt, bevor er in den nächsten Tagen weiter nach Wilhelmshaven fährt. Mitgebracht hat er aus dem Süden einen symbolischen Spendenscheck, den er an Tim Pawlowski, Mitarbeiter der haus-eigenen Werft der DGzRS, überreicht. „Im Vorstand waren wir uns schnell einig, wer das Restvermögen des Vereins bekommen soll: selbstverständlich die Seenotretter“, sagt Claudius-Michael Klatt. „Wir drei sind als Marinesoldaten selbst zur See gefahren und wissen um die Gefahren, die dort lauern. Wenn es hart auf hart kommt, sind die Seenotretter die letzte Hoffnung.“

Wiedersehen mit Spende

Claus Clausen ist Landwirt und Norddeutscher durch und durch. Er schnackelt Platt, das laut und geradeheraus. Seine unverwechselbare Stimme war es auch, die ihn wieder mit ehemaligen Schulfreunden zusammengebracht hat. Seitdem sieht er sie regelmäßig – seinen 70. Geburtstag feierte er im Juni gemeinsam mit ihnen. Und da er in seinem Alter alles hat, wünschte er sich lediglich Geld für die Seenotretter.



Seinen 70. Geburtstag feierte Claus Clausen (2. v. l.) mit seinen alten Schulfreunden Peter Schinz (l.), Max Witt und Elma Bestmann. Von seinen Gästen wünschte er sich eine Spende für die Seenotretter.

Als Elma Bestmann, Max Witt und Peter Schinz vor zwei Jahren über die Landwirtschafts- und Verbrauchermesse „Norla“ in Rendsburg schlenderten, hörten sie eine markante Stimme „von achtern“: „Das ist doch unser alter Schulfreund Claus Clausen“, dachten sie sofort. Sie schauten sich um und da stand er tatsächlich. Was für eine Wiedersehensfreude nach rund fünf Jahrzehnten!

In den 1970er Jahren zum Ende ihrer Schulzeit waren sie eine eingeschworene Clique aus begeisterten Motorradfahrern mit eigenem Club gewesen, den sie „Die Elefantentreiber“ nannten – es war eine prägende Zeit für alle. Irgendwann verschlug es Claus Clausen aus seiner Heimat, der Probstei, nach Nordfriesland an die West-

küste Schleswig-Holsteins. Elma Bestmann, Max Witt und Peter Schinz blieben an der Ostsee zurück. Der Kontakt brach ab.

Seit dem zufälligen Wiedersehen auf der Messe treffen sich die vier Jugendfreunde und andere ehemalige Clubmitglieder zweimal im Monat, zum Schnacken und Motorradfahren. Denn auf Zweirädern durch die Gegend zu cruisen, verbindet sie noch immer. Und als Claus Clausen seinen 70. Geburtstag feiern wollte, lud er selbstverständlich seine alte Gang ein. Mit einem Schiff ging es im Juni für die rund 30 Gäste raus auf die Schlei. Geschenke wünschte er sich von ihnen nicht, stattdessen bat er um eine Spende für die Seenotretter – am Ende lagen 500 Euro auf dem Geburtstagstisch.



Großes Herz und großer Scheck: Toni Lindner aus Leipzig hat viel Geld für sein Lieblingsschiff ARKONA gesammelt.

Alles für die ARKONA

Ein flottes Fahrrad, das neueste Videospiel oder ein spannendes Buch – das sind Dinge, die sich viele Zehnjährige zum Geburtstag wünschen. Toni Lindner aus Leipzig jedoch hat unglaubliche 2.020 Euro bekommen. Aber nicht für sich selbst, sondern für seine „große Liebe“: den Seenotrettungskreuzer ARKONA. Klar, dass er das großzügige Geschenk persönlich überreicht hat.

Toni Lindner ist mit dem Schiff quasi aufgewachsen. Er und seine Familie machen regelmäßig Urlaub an der Ostsee. Im Alter von drei Jahren besucht der Junge erstmals die DGzRS-Station Warnemünde und darf die dort liegende ARKONA besichtigen. „Seitdem ist er Feuer und Flamme“, erinnert sich seine Mutter Katrin Hoffmann.

Bald reichen die Besuche nicht mehr aus: Ein Modell muss her. Doch ein Plastikbausatz schwimmt vor einiger Zeit leider nicht so, wie Toni sich das gedacht hat. Die Mini-ARKONA geht unter. Sein größter Wunsch seit diesem Fiasko: ein großer, ferngesteuerter Nachbau. Mutter Katrin bremst ihren Sohn jedoch: „Wir haben ihm schnell klar gemacht, dass das einerseits zu teuer und er andererseits dafür zu jung ist.“

Die schlechten Nachrichten für Toni reißen nicht ab: Er erfährt, dass „seine“ ARKONA in nicht allzu ferner Zukunft in den Ruhestand gehen wird. Das macht ihn traurig. Doch Toni hat eine Idee: Statt selbst Geschenke zu seinem zehnten Geburtstag zu bekommen, möchte er die Seenotretter beschenken. So animiert er seine ganze Familie, einen Teil dazu beizutragen.

Unterm Strich sind es schließlich stolze 2.020 Euro. An seinem Geburtstag kann er „seine“ ARKONA höchstpersönlich beschenken.

Toni besucht am 20. Juli die Werft Tamsen Maritim in Rostock, bei der das 28 Jahre alte Spezialschiff zu diesem Zeitpunkt turnusgemäß generalüberholt und technisch auf den neuesten Stand gebracht wird. Da sowohl die ARKONA als auch ihr Tochterboot CASPAR in der Halle gewartet werden, kann Toni die Schiffe sogar unterhalb der Wasserlinie begutachten. Vormann Karsten Waßner nimmt sich viel Zeit für den Jungen, um ihm viele spannende Dinge aus dem Arbeitsalltag zu erklären. „Für Toni war das eines der schönsten Erlebnisse seines Lebens“, erzählt Katrin Hoffmann. Ihr Sohn habe durch die Spendenaktion auch etwas Wichtiges gelernt: „Wenn jeder einen kleinen Teil gibt, kann man Großes bewirken!“

Tonis Einsatz hat auch Werft-Geschäftsführer Christian Schmoll angesteckt. Er verdoppelte die Spende des Jungen auf insgesamt 4.000 Euro. Das verschafft dem Schiff zwei neue Navigationsdisplays – zur Freude der Besatzung der ARKONA und ihres wahrscheinlich größten Fans.



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

seenotretter.de/danke

Stadtwerke unterstützen Seenotretter

Jahr für Jahr spenden die Stadtwerke Neustadt in Holstein den Seenotrettern rund 1.500 Euro, allerdings nicht in Münzen und Scheinen. Vielmehr verzichtet der Energieversorger wie andere Hafenbetreiber ebenfalls auf die Liegegebühren für das Seenotrettungsboot HENRICH WUPPESAHLE der dortigen Freiwilligen-Station. Die DGzRS bedankt sich herzlich für die langjährige Verbundenheit und Unterstützung!

Heimatverbundene Spende

Seit einigen Jahren wohnt Dieter Köster im hessischen Weilburg. Dort an der Lahn lebt und arbeitet er, engagiert sich für die Gemeinschaft. Zwischen Westerwald und Taunus fühlt sich der gebürtige Wilhelmshavener Jung' wohl. Dennoch hat er seine Heimatstadt am Jadebusen nie aus dem Blick verloren: Als Präsident des Rotary-Clubs Weilburg setzte er sich für die freiwilligen Seenotretter der Hafenstadt ein und sammelte gemeinsam mit seinen Clubkollegen 5.000 Euro.

Als Dieter Köster im vergangenen Jahr das Präsidentenamt übernahm, initiierte er sogleich eine Spendenaktion zugunsten der DGzRS-Station Wilhelmshaven. Dort an der Nordsee ist er aufgewachsen und immer noch verwurzelt. Als gebürtiger Wilhelmshavener weiß er um die Gefahren der See. Wenn es hart auf hart kommt, sind die Seenotretter oft die letzte Rettung für Seeleute und Wassersportler. Deshalb war es Dieter Köster ein großes Anliegen, in seiner einjährigen Präsidentschaft etwas für die Arbeit der Wilhelmshavener Rettungsleute zu tun.



Dieter Köster (3. v. r.) und seine Frau Angelika überreichen stellvertretend für den Rotary-Club Weilburg einen symbolischen Spendenscheck an den freiwilligen Vormann der Station Wilhelmshaven, Erwin Clausen (2. v. l.).

Gemeinsam mit den anderen Rotariern stellte er Sammelschiffchen an vielen bekannten Orten Weilburgs auf. Deren Frachträume füllten sich im Laufe des Jahres teilweise bis zur Ladeluke mit Münzen und Scheinen. Außerdem nahmen die Clubmitglieder bei verschiedenen Veranstaltungen Geld für die Seenotretter ein. Das Ergebnis lässt sich sehen: Den symbolischen Spendenscheck über 5.000 Euro überreichte

Dieter Köster gemeinsam mit seiner Frau Angelika am 22. Mai an die Wilhelmshavener Seenotretter.

Eigentlich sollte die Übergabe Teil einer Reise des Rotary-Clubs nach Wilhelmshaven sein. Doch aufgrund der Einschränkungen im Zuge der Coronavirus-Pandemie musste sie abgesagt werden. Stattdessen

nutzte Dieter Köster einen privaten Urlaubsaufenthalt für einen Besuch der Freiwilligenstation. Bei norddeutschem Schmuddelwetter mit Nieselregen und kühlem Wind nahm die Besatzung um Vormann Erwin Clausen am Liegeplatz des Seenotrettungsbootes PETER HABIG im Naussahafen die Spende des heimatverbundenen Weilburgers entgegen.

38 Jahre altes Konfirmationsgeschenk

Einst war es sein Herzenswunsch – doch in den letzten Jahrzehnten schlummerte Mike Jürgens' Modell des Seenotrettungskreuzers ADOLPH BERMPOHL im elterlichen Keller. Dank einer Internetauktion haben nun gleich drei Beteiligte Grund zur Freude.

273 Euro – mit diesem finalen Gebot endete für Mike Jürgens ein kleines Kapitel Kindheit. Doch er hat ein gutes Gefühl dabei: „Ein Herr aus Ratingen hat die Auktion gewonnen und freut sich sehr darüber.“ Der Käufer hatte den Zuschlag für ein gut ein Meter langes Modell der ADOLPH BERMPOHL mit Tochterboot VEGESACK im Maßstab 1:22 erhalten. „Ich habe das Modell vor 38 Jahren zur Konfirmation bekommen“, sagt Mike Jürgens. Über einen Zeitraum von zwei Jahren hat er damals an dem Nachbau gearbeitet: „Ich habe oft nach der Schule daran gebastelt – das war für mich super zum Herunterkommen.“ Doch nachdem die ADOLPH BERMPOHL fertig war, ver-

lor der junge Mike Jürgens das Interesse an dem Schiff. In den folgenden Jahrzehnten schlummerte der Kreuzer im Keller der Eltern.

Ein Zustand, der beendet werden sollte – da kam seinem Eigner die Idee, das Modell im Internet zu versteigern: „Vor 38 Jahren hatte die ganze Verwandtschaft für mein Konfirmationsgeschenk zusammengelegt, daher wollte ich das Geld nicht in die eigene Tasche stecken. Also habe ich mir überlegt, den Erlös zu spenden.“ Mike Jürgens ist Hobbysegler und schätzt die Arbeit der Seenotretter sehr. Deswegen stockte er den Erlös für die ADOLPH BERMPOHL auf 300 Euro auf und spende-



Auf großer Fahrt nach Ratingen: die ADOLPH BERMPOHL und ihr Tochterboot VEGESACK

te die Summe an die DGzRS. „So haben alle etwas davon“, fasst er zusammen. „Der Käufer das Modell, die Seenotretter die Spende, und ich freue mich, dass das Geld Gutes tut.“

Herzensanliegen von Ernsting's Family: Große Spende für die Seenotretter



Mit seiner großzügigen Spende unterstützt das Familienunternehmen Ernsting's family die Seenotretter. DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder (r.) und Rolf Detlefsen (2. v. r.), Leiter des Simulatorzentrums der Seenotretter, informierten ausführlich über die Arbeit auf Nord- und Ostsee.

Großartige Unterstützung für die DGzRS: Das Coesfelder Bekleidungsunternehmen Ernsting's family hat den Seenotrettern eine großzügige, zweckgebundene Spende für das Training der Seenotretter sowie für den Seenotrettungskreuzer EUGEN der Station Norderney überreicht.

Für die symbolische Übergabe einer Spende von 50.000 Euro trafen sich Lilly, Karin, und Stephan Ernsting an der Zentrale der Seenotretter in Bremen mit dem Vorsitz der DGzRS, Gerhard Harder. „Das Meer ist bei aller Schönheit dennoch ein unberechenbares Element. Umso größeren Respekt haben wir vor den Seenotrettern, die bei Wind und Wetter ihr eigenes Leben riskieren, um andere Menschen zu retten, die in Not geraten sind“, erläuterte Unternehmenssprecher Marcello Concilio. Es sei, „der Familie Ernsting ein Herzensanliegen, die Seenotretter mit einer zweckgebundenen Spende zu unterstützen“.

Die Spende von 50.000 Euro ist gleich doppelt gut angelegt: Zum einen wird davon der anstehende Ersatz des Kühlsystems für die Maschine des Seenotrettungskreuzers EUGEN der Station Norderney finanziert. Nach Jahren im harten Einsatz musste es dringend

erneuert werden. Zum anderen ermöglicht die Spende die Einrichtung sogenannter De-Briefing-Systeme im Simulatorzentrum der DGzRS für die Aus- und Fort-

„Das Meer ist bei aller Schönheit dennoch ein unberechenbares Element. Umso größeren Respekt haben wir vor den Seenotrettern, die bei Wind und Wetter ihr eigenes Leben riskieren, um andere Menschen zu retten, die in Not geraten sind.“

Marcello Concilio, Unternehmenssprecher

bildung der Seenotretter. Trainings und Übungen mit realen Einheiten müssen sein, sind aber stets mit großem Aufwand verbunden. Daher fällt dem Training der Besatzungen im Simulator eine immens hohe Bedeutung zu – auch da auf diese Weise beinahe jede nur erdenkliche Übungssituation erzeugt werden kann. Sowohl in der Zentrale in Bremen, im Trainingszentrum in Neustadt in Holstein als auch auf dem im Bau befindlichen neuen Trainingsschiff werden die neuen Systeme zum Einsatz kommen.

„Es ist stets unser Ziel, unseren Besatzungen mit ihren Schiffen und ihrer Ausrüstung

ein Höchstmaß an Sicherheit für ihre nicht selten gefährlichen Aufgaben an die Hand zu geben“, sagte Gerhard Harder, ehrenamtlicher Vorsitz der DGzRS. „Gleichzeitig ist aber auch die ständige Aus- und Fortbildung unserer überwiegend freiwilligen Seenotretter unabdingbar. Mit der großzügigen Spende von Ernsting's family investieren

wir in beides: in die Wartung unserer Einsatzmittel wie auch in eine optimierte Ausbildung. Für dieses großartige private Engagement der Familie Ernsting sind wir sehr dankbar.“

An der Zentrale der Seenotretter erklärte Rolf Detlefsen, Leiter des Simulatorzentrums, die Funktionsweise des neuen De-Briefing-Systems, durch das im Simulator durchgeführte Übungen im Detail nachvollzogen und besprochen werden können. Die praktische Vorführung des Systems muss Coronavirus-bedingt warten, bis die Seenotretter auch in der Zentrale wieder Besucher empfangen.

Lüttje Seenotretter

Kreative Freundschaft

Corvin und Clemens aus Bielefeld verbindet nicht nur eine enge Freundschaft, sondern auch eine große Leidenschaft für die Seenotretter. Als die beiden Elfjährigen an einem zunächst langweiligen Nachmittag zu den Stiften greifen, ist schnell klar,

was das Motiv ihres gemeinsamen Bildes sein soll: die HERMANN MARWEDE, der größte Seenotrettungskreuzer der DGzRS.

Die Vorlage für das Bild lieferte indirekt Corvins Vater Florian Kriete: Er hat die HERMANN MARWEDE als Bausatz gebastelt und ist wohl verantwortlich dafür, Corvin mit seiner Begeisterung angesteckt zu haben: „Ich fand Schiffe immer schon toll, das hat wohl abgefärbt.“

So geprägt, zieht es Corvin ebenfalls an die See. Die Familie macht besonders gerne in Cuxhaven Urlaub, ist aber auch schon an vielen anderen Orten entlang der deutschen Küsten gewesen. „Egal, wo wir sind“, sagt Florian Kriete, „wollen wir zum Hafen. Denn wir wollen die Seenotretter sehen.“

Das können sowohl Corvin als auch sein Freund Clemens jetzt noch häufiger – zumindest auf Papier. Auf ihre Zeichnung der HERMANN MARWEDE sind beide sehr stolz. Und vielleicht stillt das Bild ein wenig die Sehnsucht nach neuen Begegnungen mit den Seenotrettern.



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





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



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