



1 | 2024

LÄNGSSEITS



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die feierliche Übergabe unseres ehemaligen Seenotrettungskreuzers ALFRIED KRUPP im vergangenen November in der Küstenstadt La Paloma bewegt mich noch heute. Und das vor allem aus zwei Gründen. Zum einen setzt die uruguayische Marine die ALFRIED KRUPP auch weiterhin genau dafür ein, wofür sie gebaut worden ist: die Rettung von Menschen aus Seenot. Zum anderen war der Empfang vor Ort ausgesprochen herzlich. Den Uruguayern war deutlich anzumerken, wie froh und glücklich sie sind, einen weiteren Seenotrettungskreuzer von uns übernehmen zu können. Möglich gemacht hat dies nicht zuletzt unsere Überführungscrew: Christian Erdwiens, Jan Erdwiens, Ulrich Fader, Jörn Meier, Michael „Giovanni“ Moritz und Ingo Simon. Sie haben die ALFRIED KRUPP auf eigenem Kiel nach Südamerika gebracht (Seite 24).

Als der Seenotrettungskreuzer zuvor auf Borkum stationiert war, gehörte Vormann Ralf Brinker zur Besatzung (Seite 22). Er ist Ende 2023 nach 33 Jahren in den Ruhestand gegangen. Sein Nachfolger ist Michael Haack, ein ebenso erfahrener Seenotretter. Auf den Stationen Deutsche Bucht/Helgoland und Gelting tragen seit Kurzem Gregor Jeske (Seite 16) und Tim Eggers (Seite 20) als neue Vorleute die Verantwortung. Beide stellen wir in dieser Ausgabe vor. Der Anlass für diese Wechsel ist allerdings sehr traurig: Ende des Jahres ist nach schwerer Krankheit ihr Vorgänger Thilo Heinze gestorben. Fast 20 Jahre lang hat er sich als fest angestellter und freiwilliger Seenotretter mit sehr großem Engagement in die DGzRS eingebracht.

Sein selbstloser Einsatz ist beispielhaft für die vielen Menschen, die im #TeamSeenotretter unser gemeinnütziges Seenotrettungswerk tragen. Dazu zählen unsere rund 1.000 Rettungsleute, die immer wieder Risiken eingehen, um anderen zu helfen. Genauso



wie sie sind unsere rund 650 Ehrenamtlichen an Land ein wichtiger Teil des großen Ganzen. Frank Kahl ist einer von ihnen (Seite 36). Er engagiert sich seit vielen Jahrzehnten in seiner Freizeit auf Norderney für die Seenotretter. Dort sorgt er dafür, dass möglichst viele Kinder und Erwachsene unsere Arbeit erst kennenlernen, dann zu schätzen wissen und sich schließlich mit einer Spende selbst einbringen. Frank Kahl weiß aber auch: Wie auf See kann an Land einer allein wenig bewirken, es zählt immer die Gemeinschaft – also wir alle, das #TeamSeenotretter.

Ganz entscheidend dabei sind unsere vielen treuen Spender und Spenderinnen. Zu ihnen gehören unsere neuen ehrenamtlichen Botschafter, die Musiker der Shantyrock-Band Santiano (Seite 36), ebenso wie der achtjährige Jan Osmers (Seite 41). Das gilt ebenso für den Drehorgelspieler Hans Nicolai Hansen (Seite 45), Heike Arera als Inhaberin der Keramikwerkstatt „Tuschbar“ (Seite 44) sowie Irmgard Kolbe-Voigt und Knut Olaf Kolbe, die mit ihrem Nachlass unser neues Seenotrettungsboot für die Freiwilligen-Station Wustrow finanziert haben (Seite 6).

Dies sind lediglich einige Menschen, die sich für die DGzRS stark machen. Ich möchte mich bei allen im #TeamSeenotretter ganz herzlich an dieser Stelle für ihren unermüdlichen Einsatz bedanken – auch im Namen meiner Vorstandskollegen Matthias Clausen und Lars Carstensen.

Ingo Kramer
Vorsitzer



WO SIND SIE GEBLIEBEN? 24
ALFRIED KRUPP: Zweites Leben in Uruguay



UNSERE BOTSCHAFTER 32
Erfolgsband Santiano „rockt“ die BERLIN



DIE EHRENAMTLICHEN 36
Seit mehr als 30 Jahren dabei: Frank Kahl

IMPRESSUM

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

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

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

Korrektorat: Kerstin Radtke
Titelfoto: Stefan Sauer

Gestaltung:
Monika Grimme

Herstellung:
teamdruk GmbH, Stuhr

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



- **TITELTHEMA**
- 6 **Neue Seenotrettungsboot-Klasse**
Prototyp auf der Freiwilligen-Station Wustrow getauft
- **RETTUNGSDIENST**
- 14 **Jahreseinsatzbilanz der Seenotretter**
2023 haben wir mehr als 3.500 Menschen geholfen
- **UNSERE SEENOTRETTER**
- 16 **Vormannswechsel auf Helgoland**
Gregor Jeske: Familienmensch mit Sehnsucht nach der See
- 19 **Ausgezeichnete Seenotretterin**
Leonie Hintze erhält „Travemünder Jugendpreis“
- 20 **Neuer Vormann in Gelting**
Tim Eggers: Mit Blick für die Gemeinschaft

- **MENSCHEN & MEER**
- 22 **Sturm aus Nordwest zum Abschied**
Vormann Ralf Brinker nach 33 Jahren im Ruhestand
- **KLÖNSCHNACK**
- 41 **Ein Stein für die Seenotretter**
Helmut Richter macht uns ein besonderes Geschenk
- 42 **Refit in heimischer Modellwerft**
Kunststoffboot zum Seenotrettungskreuzer umgebaut
- **JEDER EURO ZÄHLT**
- 43 **Pfandaktionen in Supermärkten**
Viele kleine Spenden werden zu einer großen
- 44 **Mit Herz und Hammer**
Kunstauktion bringt mehrere Tausend Euro

- 45 **Pink im Bremerland**
Eiswettprobe mit Schneider im „Barbie-Look“
- 45 **Drehorgel mit Geschichte**
Hans Nicolai Hansen spielt und sammelt

VORSCHAU

Anfang April werden die beiden neuen Seenotrettungsboote SRB 86 und SRB 88 getauft. Sie gehören beide zur 8,9-Meter-Klasse und sind auf den Freiwilligenstationen Schilksee und Fehmarn im Einsatz. Über die Taufen berichten wir ausführlich in der „Längsseits“ 2/2024.

Prototyp einer neuen Bootsklasse heißt KNUT OLAF KOLBE

Premiere auf dem Fischland an der Ostseeküste: Das erste Seenotrettungsboot der neuen 8,4-Meter-Klasse hat Anfang Dezember in Wustrow den Namen KNUT OLAF KOLBE erhalten. Die dortige mehr als 175 Jahre bestehende Freiwilligenstation ist die älteste der DGzRS. Sie verfügt jetzt über ein speziell für das Revier entwickeltes, völlig neues Seenotrettungsboot – samt ebenfalls neuem Spezialtrailer und Traktor.



Fotos: Jörg Sarbach

Ich taufe Dich auf den Namen KNUT OLAF KOLBE und wünsche dir und deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets einer sichere Heimkehr.“ Das waren die Worte von Brigitte Rockahr, einer guten Freundin des Namengebers, als sie am 1. Dezember das neue Seenotrettungsboot für die Freiwilligenstation Wustrow taufte. Das verstorbene Ehepaar Knut Olaf Kolbe und Irmgard Kolbe-Voigt aus der Nähe von Hannover hatte zeitlebens großes Interesse an der Seefahrt gezeigt.

Irmgard Kolbe-Voigt hatte die Seenotretter großzügig in ihrem Nachlass bedacht, ihr Mann war bereits verstorben. „Dafür sind wir ausgesprochen dankbar. Denn dies versetzt uns in die Lage, unsere Freiwilligen mit einem neuen, modernen Seenotrettungsboot auszurüsten und ihnen damit Sicherheit und Aussicht auf erfolgreiche Einsätze auch bei schwierigen und gefährlichen Verhältnissen zu geben“, sagte der stellvertretende DGzRS-Vorsitzer Lars Carstensen bei der Taufe.

Die KNUT OLAF KOLBE ist der Prototyp einer neuen Bootsklasse, die das finnische Unternehmen Arctic Airboats in enger Zusammenarbeit mit den Seenotrettern konstruierte. Ein spezialisierter finnischer Bootsbaubetrieb hat das äußerst seetüchtige Seenotrettungsboot gefertigt. Es verfügt – typisch für alle Rettungseinheiten der DGzRS – über einen hochfesten Aluminiumrumpf. Die Aufbauten bestehen darüber hinaus aus sehr robustem glasfaserverstärktem Kunststoff.

Wie sein Vorgänger ist dieses Seenotrettungsboot auf einem – ebenfalls neu konstruierten – Spezialtrailer im 1905 errichteten Rettungsschuppen im Wustrower Ortskern an Land stationiert. Ein starker, für den maritimen Einsatzzweck besonders umgebauter Traktor des Typs John Deere 6R 230 bringt das Boot entweder zur offenen Ostsee oder zu den weit verzweigten rückwärtigen Bodengewässern.

Auf der Station Wustrow hat die KNUT OLAF KOLBE das Seenotrettungsboot BARSCH ersetzt. Dieses war 30 Jahre lang im Einsatz und durchgängig auf dem Fischland stationiert. Das gesamte Gespann, bestehend aus der BARSCH, ihrem Spezialtrailer und einem Unimog U2150L, ist im Unimog-Museum Gaggenau zu sehen. Ab Ende April soll es dort der Mittelpunkt der Sonderausstellung „Alles unter blauem Licht“ sein.



Der freiwillige Vormann Conrad Buchholz bedankt sich bei allen, die die Arbeit der Seenotretter unterstützen.



Großes Interesse: Viele Menschen aus Wustrow, aber auch aus Nachbarorten und von weiter her sind zur Taufe gekommen.



Bürgermeister Daniel Schimmelpfennig hebt in seiner Taufansprache die große Bedeutung der Seenotretter für Wustrow hervor.



Brigitte Rockahr tauft das neue Seenotrettungsboot auf den Namen KNUT OLAF KOLBE.



Die am Bug zerplatzte Sektflasche



Aus SRB 85 ist die KNUT OLAF KOLBE geworden.



Taufpatin Brigitte Rockahr mit dem stellvertretenden DGzRS-Vorsitzer Lars Carstensen



Gemeinsames Engagement: die Freiwilligen der Station Wustrow vor ihrem neuen Seenotrettungsboot



Sowohl auf der Ostsee als auch in den rückwärtigen Bodden im Einsatz: die KNUT OLAF KOLBE



Foto: Jörg Sarbach

Vorgängertechnik im Maßstab 1:10 an Bord des Neubaus von Modellbauer Ulrich Nehls, der zur Taufe nach Wustrow gereist war.

Eckdaten der KNUT OLAF KOLBE

- Länge über Alles: 8,40 Meter
- Breite über Alles: 2,80 Meter
- Tiefgang: 0,6 Meter
- Verdrängung: 4,5 Tonnen
- Geschwindigkeit: 33 Knoten (ca. 61 km/h)
- Besatzung: Freiwillige Seenotretter
- Antrieb: Cummins QSB 6.7 (425 PS) mit Hamilton-HJX-27 Jetantrieb

Wustrow

Deutschlands älteste Rettungsstation

Die freiwilligen Seenotretter der Station Wustrow blicken auf eine besonders lange Tradition zurück. Bereits 18 Jahre vor Gründung der DGzRS entstand dort 1847 die erste Seenotrettungsstation im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin (siehe „Längsseits“ 3/2022). Kurz nach Gründung der DGzRS im Jahr 1865 schloss sich die Station Wustrow der Gesellschaft an. Sie liegt an der schmalsten Stelle der Halbinsel Fischland.

Damals waren die Seenotretter noch mit einfachen Korkwesten ausgestattet und im offenen Ruderrettungsboot unterwegs, um Schiffbrüchigen zu Hilfe zu kommen. Auch dieses Boot wurde – genauso wie das heutige – über den Strand zu Wasser gebracht. Der heute noch in Betrieb befindliche Rettungsschuppen in massiver Backsteinbauweise wurde 1905 errichtet. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Wustrower Seenotretter gut vier Jahrzehnte lang unter der Flagge des staatlichen Seenotrettungsdienstes der DDR im Einsatz. 1990 übernahm die DGzRS wieder ihre angestammte Station.

18 freiwillige Seenotretter um Vormann Conrad Buchholz fahren mit dem Seenotrettungsboot KNUT OLAF KOLBE sowohl Einsätze auf der Ostsee als auch auf dem Saaler Bodden. Ihr Revier ist durch Ausflugs- und Freizeitschiffahrt ebenso wie Berufsschiffahrt gekennzeichnet. So befindet sich seeseitig die Kadettrinne, eines der schwierigsten und gefährlichsten Seegebiete der Ostsee sowie mit rund 60.000 Durchfahrten jährlich einer der am stärksten befahrenen Seewege Europas.

Die Wustrower Seenotretter arbeiten eng mit den Besatzungen der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS der Station Darßler Ort/Prerow und ARKONA der Station Warnemünde sowie im rückwärtigen Bodden mit dem Seenotrettungsboot PUG der Freiwilligenstation Prerow/Wieck zusammen.

seenotretter.de/wustrow



Fotos: Jörg Sarbach



Breite Gewässer und enge Fahrwasser machen die Darß-Zingster Boddenkette zu einem reizvollen Revier für Wassersportler. Auf der Höhe von Wustrow ist diese Wasserfläche lediglich durch einen wenige 100 Meter breiten Dünen- und Landstreifen von der Ostsee getrennt.

Foto: Moritz Kertzscher

Darß-Zingster Boddenkette

Navigatorisch herausforderndes Revier

Die freiwilligen Seenotretter der Station Wustrow fahren Einsätze sowohl auf der Ostsee als auch auf dem Saaler Bodden. Dieser gehört zur Darß-Zingster Boddenkette, einer der faszinierendsten Seen- und Naturlandschaften Deutschlands.

Zwei Dutzend Jollen ziehen langsam am Horizont entlang. Mit ihren weißen, roten und braunen Segeln wirken sie im leichten Dunst über dem grünlich gefärbten Wasser wie ein von der Romantik des frühen 19. Jahrhunderts geprägtes Ölgemälde. Tatsächlich ist der Anblick real – und romantisch. In den Sommermonaten bietet sich nahezu an jedem Wochenende ein ähnliches Bild zwischen dem Badeort Ahrenshoop und dem Fischerdorf Wustrow. Allerdings nicht auf der Ostseeseite, sondern gegenüber: Dort erstrecken sich der gut 80 Quadratkilometer große Saaler Bodden und im Anschluss daran der etwas kleinere Barther Bodden. Etwa 30 Kilometer nord-östlich von Rostock hat die Eiszeit eine der faszinierendsten Seen- und Naturlandschaften Deutschlands geschaffen.

Sind die Bodden ein Teil der Ostsee? Ihre unmittelbare Nähe legt dies nahe. Teilweise trennt nur ein wenige 100 Meter breiter Dünen- und Landstreifen die Ostseeküste mit ihren rauen Steilhängen von den flachen Ufern der Bodden. Oder handelt es sich doch um Binnenseen? Das Wasser hat schließlich nur einen geringen Salzgehalt von wenigen Promille. Die Uferlinie ist sanft geschwungen und scheint unberührt. Die Wasserfläche wirkt friedlich und lädt zum entspannten Verweilen ein.

Wie so häufig liegt auch bei der Frage nach dem Ursprung der Bodden die Wahrheit in der Mitte. Entstanden ist die einzigartige Landschaft nach der jüngsten großen Eiszeit in Europa. Als die Eismassen vor rund 12.000 Jahren schmolzen, füllten sich die

zuvor von den Gletschern gegrabenen Senken und auch die heutige Ostsee mit Wasser. Die Plöner Seenplatte in der Holsteinischen Schweiz entstand in dieser Zeit, ebenso die Mecklenburger Seenlandschaft – und auch die Region Fischland-Darß-Zingst, zu der die großen Bodden zählen. Das Landschaftsbild dort veränderte sich über die Jahrtausende immer wieder. Vom Wind verwehter Sand sammelte sich an anderer Stelle. Aus Inseln wurden Halbinseln. So entstand der Darß. Die flachen Inseln West- und Ostzingst verbanden sich zur Halbinsel, auf der sich heute der Ort Zingst befindet. Er und der schmale Landrücken mit der DGzRS-Station Wustrow grenzen die heutigen Bodden von der Ostsee ab. Inzwischen haben sie nur noch eine schmale Verbindung zum Meer – die Rinne trennt die Halbinsel Zingst an deren nordöstlichem Ende von der Insel Hiddensee.

Extrem schmale Fahrwasser

Mit einer durchschnittlichen Wassertiefe von zwei bis drei Metern, den flachen Ufersäumen und zahlreichen Untiefen haben die Bodden eher den Charakter eines Binnensees. Doch der Wind erzeugt dort leicht kurze, steile Seen, die schnell gefährlich werden können. Wirtschaftlich werden die Bodden nur noch im überschaubaren Maße als Fischereirevier genutzt, sehr beliebt sind sie für Wassersport und Ausflugsfahrten. Doch wer sich als nicht ortskundiger Gast mit dem eigenen Boot von der lieblichen Lagunenlandschaft anlocken lässt, sollte sehr achtsam sein. Die äußerst schmale, aber mit Tonnen gut gekennzeichnete Zufahrt von der Ostsee beginnt vor Hiddensee westlich des Leucht-

turms Gellen. Die weiten Wasserflächen auf der Steuerbordseite der Fahrwinde täuschen darüber hinweg, dass es an vielen Stellen gleich hinter den Tonnen nur 50 Zentimeter tief ist. Die Situation ändert sich erst etliche Meilen hinter der Meiningenbrücke bei Zingst. Erst wer danach den äußerst schmalen Kanal zwischen den winzigen Boddeninseln in Höhe von Born am Darß passiert hat, darf langsam aufatmen, sollte den Blick jedoch weiterhin auf dem Echolot lassen.

Es ist ein wenig schade, dass die Fahrt durch die Bodden die ganze Aufmerksamkeit erfordert. Denn am westlichen Ufer erstreckt sich die wunderschöne „Wildnis am Meer“ – die 786 Quadratkilometer große Vorpommersche Boddenlandschaft ist der drittgrößte Nationalpark Deutschlands. „Über Jahrhunderte ist hier ein beeindruckendes Mosaik an Lebensräumen mit einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt entstanden“, beschreibt die Nationalparkverwaltung das Gebiet. Und weiter heißt es: „Einzigartige Lagunen – die Bodden – und eine Küste in ständiger Bewegung sind seine Markenzeichen.“ Natürlich vollziehen sich diese Bewegungen langsam – am ehesten erkennt das, wer die Region über mehrere Jahre häufiger besucht. Dann lassen sich Veränderungen beobachten, die sich in der Beschreibung der Nationalparkverwaltung wie im Zeitraster lesen: „Ungebremste Energie von Wind und Wellen trägt die Küsten ab, transportiert Sandfrachten und lagert sie anderenorts an. Daraus entstehen Windwatten, Sandhaken und schließlich ein Mosaik aus Dünen, Strandseen und Sümpfen.“



Drei Fragen an ...

Brigitte Rockahr

enge Vertraute der Erblasserin

Irmgard Kolbe-Voigt hat die Seenotretter in ihrem Nachlass als Alleinerbin eingesetzt. Können Sie uns etwas über ihre Beweggründe berichten?

Als Knut 2013 im Alter von 80 Jahren starb, war Irmgard sich zunächst unschlüssig, was nach ihrem Tod auch in seinem Sinne mit dem gemeinsamen Vermögen geschehen soll. Kinder hatten sie keine. Ich erinnerte sie daran, dass sie beim Segeln einmal auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen waren. Daraufhin telefonierte sie mit dem DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler, fasste Vertrauen in die Organisation und setzte sie schlussendlich in ihrem Testament als Alleinerbin ein. Sie legte auch fest, dass mit dem Geld ein neues Seenotrettungsboot finanziert werden und es Knuts Namen erhalten sollte. Denn er war die wichtigste Person in ihrem Leben. Außerdem sollte ich das neue Boot taufen. Vielleicht war es für sie als gewissenhafte Steuerberaterin wichtig, dass jemand an ihrer Stelle kontrollieren würde, ob die Seenotretter ihre Zusage auch wirklich einhalten. Gesprochen haben wir über ihre Gründe allerdings nie. Im April 2022 ist Irmgard auf jeden Fall sehr zufrieden eingeschlafen. Denn sie wusste, sie tut etwas Gutes und ihr Wunsch würde in Erfüllung gehen. Die Seenotretter waren perfekt dafür geeignet.



Irmgard Kolbe-Voigt bei der Seebestattung ihres Mannes Knut Olaf Kolbe

Sie waren mit Irmgard Kolbe-Voigt und Knut Olaf Kolbe viele Jahre lang freundschaftlich verbunden. Wie kam es dazu?

Ich habe die beiden in Hannover kennengelernt. Dort führten sie gemeinsam eine Steuerberatungskanzlei. Als ich mich mit meinem Schuhgeschäft Ende der 1960er-Jahre selbstständig gemacht habe, suchte ich ein zuverlässiges Steuerbüro. Sie wurden mir empfohlen, so bin ich bei ihnen gelandet. Aus unserer zunächst geschäftlichen Beziehung entwickelte sich nach und nach eine enge Freundschaft.

Der berufliche Alltag der beiden war also von Zahlen geprägt. Wie waren sie privat? Spielte die See eine besondere Rolle?

Ja, die beiden suchten den Ausgleich auf See und in der Musik. Sie waren Wassermenschen, er noch ein bisschen mehr als sie. Irmgard und Knut liebten das Meer und segelten gern auf der Ostsee, am liebsten rund um Bornholm. In ihrem Haus zeugten Schiffsbilder und eine Wand mit Seemannsknoten von ihrer großen Leidenschaft. Daneben hatten sie noch eine weitere Passion, den Jazz. Viele Jahre verwalteten sie die Vereinskasse des Jazz-Clubs Hannover, ein Musikeller mit überregionalem Renommee. Knut spielte Schlagzeug, und beide reisten gemeinsam zu vielen Konzerten, auch nach Frankreich und in die USA.

In Wustrow ist im Dezember das erste Seenotrettungsboot der komplett neu konstruierten 8,4-Meter-Klasse stationiert worden. Wie viel Entwicklungsarbeit steckt darin?

Eine Menge! Die Planung für den Nachfolger der 7-Meter-Klasse haben wir gemeinsam mit unseren finnischen Partnern im Sommer 2020 begonnen. Am Anfang liegt immer ein weißes Blatt Papier vor uns, auf dem wir zunächst die gewünschten Eigenschaften und unsere Anforderungen notieren. Das neue Seenotrettungsboot sollte unter anderem leicht und schnell sein, genügend Platz für vier Besatzungsmitglieder und den liegenden Transport eines Verletzten bieten, von See auf den Strand fahren können und selbstverständlich wie alle unsere Rettungseinheiten ein Selbstaufrichter sein.

Im Vergleich zu allen anderen Bootsklassen besitzt diese allerdings eine Besonderheit, sie besteht aus Seenotrettungsboot, Spezialtrailer und Zugmaschine. Denn die freiwilligen Seenotretter der Stationen Wustrow, Zingst und Zinnowitz, für die die neue 8,4-Meter-Klasse vorgesehen ist, sind sowohl auf der offenen Ostsee als auch auf den weit verzweigten, rückwärtigen Boddengewässern im Einsatz. Damit sie das Gespann schnell zu diesen unterschiedlichen Revieren bringen können, ist es in den meist historischen Rettungsschuppen an Land stationiert. Der kleinste Schuppen steht im Wustrower Ortskern und seine Innenmaße bestimmten Höhe, Breite und Länge des Gespanns.

Vor allem dieser Aspekt machte das Projekt für uns außerordentlich spannend, aber auch sehr herausfordernd, weil wir nicht nur Seenotrettungsboot, Spezialtrailer und Zugmaschine perfekt aufeinander abstimmen, sondern bei all unseren Überlegungen immer die maximale Größe des Gespanns im Blick behalten mussten.

Wie ging es nach den ersten Überlegungen weiter?

Per Computer haben wir verschiedene numerische Strömungssimulationen, sogenannte Computational Fluid Dynamics Modelle, durchrechnen lassen. Wir wollten herausfinden, wie der Rumpf bei welcher Geschwindigkeit und welchem Gewicht im Wasser liegt und wie seine Stabilitätskurve aussieht. Wir haben Rumpfform, Gewicht und Schwerpunkt so lange verändert, bis wir ein optimales Ergebnis hatten. Ein spezialisierter finnischer Bootsbaubetrieb hat dann den Prototypen gefertigt.

Es folgte der wohl spannendste Moment, der erste Test im Wasser. Unsere Berechnungen bestätigten sich. Das Seenotrettungsboot lief tatsächlich die vorab ermittelten mindestens 33 Knoten und erreichte dabei die vorgesehene Stabilität. Der Kenterversuch zeigte ebenso eindrucklich, dass wir in der Entwicklung alles richtig gemacht haben. Dabei war ich persönlich an Bord, weil es mir immer wichtig ist, den Freiwilligen-Crews zu zeigen, dass ich ihnen ein Werkzeug an die Hand gebe, dem ich selbst hundertprozentig vertraue.

Parallel zum Bootsbau machten wir mit einem aufgelasteten, also beschwerten, alten Spezialtrailer, dem Unimog und dem John-Deere-Traktor der Station Zinnowitz einige Vergleichsfahrten am Strand. Wir wollten vor allem herausfinden, wie der Anhänger konstruiert sein muss, damit die Zugmaschine ihn problemlos durch den feinen Sand ziehen kann. Es zeigte sich, dass er aufgrund des höheren Gewichtes des neuen Seenotrettungsbootes drei statt zwei Achsen und deutlich größere Räder als



Drei Fragen an ...

Carl Göner

DGzRS-Inspektor

vorherige Modelle benötigt. Nach den Tests entwarf der Fahrzeugbauer Eggers aus Stuhr bei Bremen ein 3-D-Modell, anhand dessen wir den ebenfalls völlig neu aufgebauten Trailer an das Seenotrettungsboot anpassen.

Außerdem brauchen wir eine kräftige Zugmaschine, die selbst im feinen Sand noch genügend Kraft auf den Boden bekommt, um Trailer und Seenotrettungsboot mit ihren rund zehn Tonnen vorwärtsziehen zu können. Aufgrund der sehr positiven Erfahrungen mit dem Traktor in Zinnowitz und der Vergleichsfahrten haben wir uns für einen John Deere entschieden. Dieser wurde für unsere speziellen Anforderungen umgebaut. Letztlich hat alles sehr gut funktioniert, es war eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen Partnern, an deren Ende eine deutlich verbesserte Bootsklasse steht.

Wie unterscheidet sich der neue Bootstyp von seiner Vorgänger-Klasse?

Es gibt einige grundlegende Unterschiede. Das neue Seenotrettungsboot liegt wesentlich stabiler im Wasser als sein Vorgänger. Es ist schneller, größer, breiter und lässt sich erheblich besser manövrieren. Der Prototyp kommt schon bei etwa 60 Prozent seiner Gesamtleistung ins Gleiten. So müssen die freiwilligen Seenotretter ihn nicht immer unter Volllast fahren, das schont die Maschine und verringert den Brennstoffverbrauch. Zudem kann die Crew unter Deck aufrecht stehen, jeder hat einen eigenen Platz auf einem speziell gefederten Stuhl. Und das Team kann über eine Intercom-Anlage selbst bei höherem Geräuschpegel problemlos miteinander sprechen. Darüber hinaus bietet das neue Seenotrettungsboot mehr Platz für Schiffbrüchige. Insgesamt ist der neue Bootstyp also weitaus komfortabler als sein Vorgänger, aber es liegen ja auch mehr als 30 Jahre Entwicklungszeit zwischen den beiden Klassen.

Mehr zum Thema Kenterversuche:

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



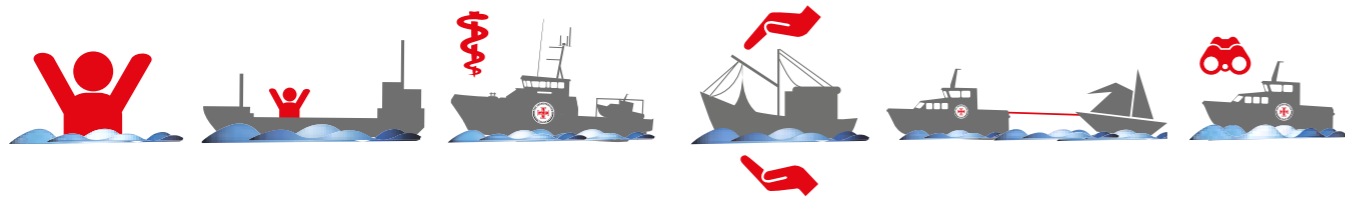
IHR TESTAMENT ZUGUNSTEN DER SEENOTRETTER

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

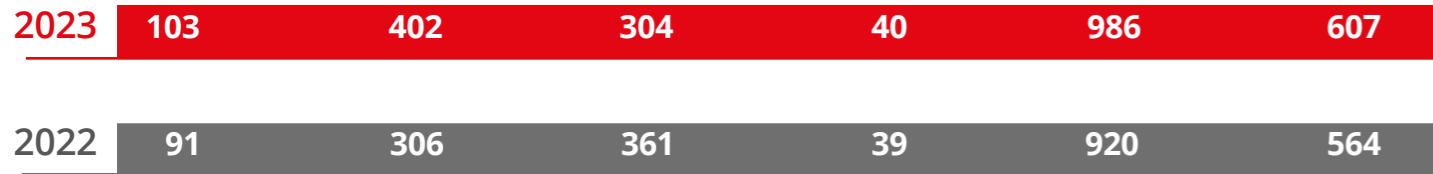
Hilfreiche Informationen finden Sie auf [seenotretter.de/testament](https://www.seenotretter.de/testament) und in unserer Broschüre „... mal ganz persönlich“, die wir Ihnen gern zusenden.

2023 für 3.500 Menschen im Einsatz

Die Seenotretter sind im vergangenen Jahr **1.938 Mal** (2022: 1.883) im Einsatz gewesen. Die Besatzungen haben dabei **3.532 Menschen** (3.289) geholfen. Damit hatten sie auf ihren Stationen in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern etwas mehr Arbeit als im Vorjahr. Allein rund 500 Menschen haben wir aus Seenot gerettet oder aus Gefahr befreit, deutlich mehr als 2022. Seit Gründung der DGzRS vor mehr als 158 Jahren zählt ihre Statistik insgesamt mehr als 86.800 Gerettete.



Menschen aus Seenot gerettet	Menschen aus drohender Gefahr befreit	Erkrankte oder Verletzte von Schiffen und Inseln zum Festland transportiert	Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt	Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art	Einsatzanläufe, Such- und Sicherungsfahrten
------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------	-----------------------------------------------	---------------------------------------------



Nordseeküste Niedersachsen

- 578 (592) Einsätze
- 1.066 (1.134) Menschen geholfen
- 39 (30) Menschen aus Seenot gerettet
- 97 (63) Menschen aus Gefahrensituationen befreit

Nordseeküste Schleswig-Holstein

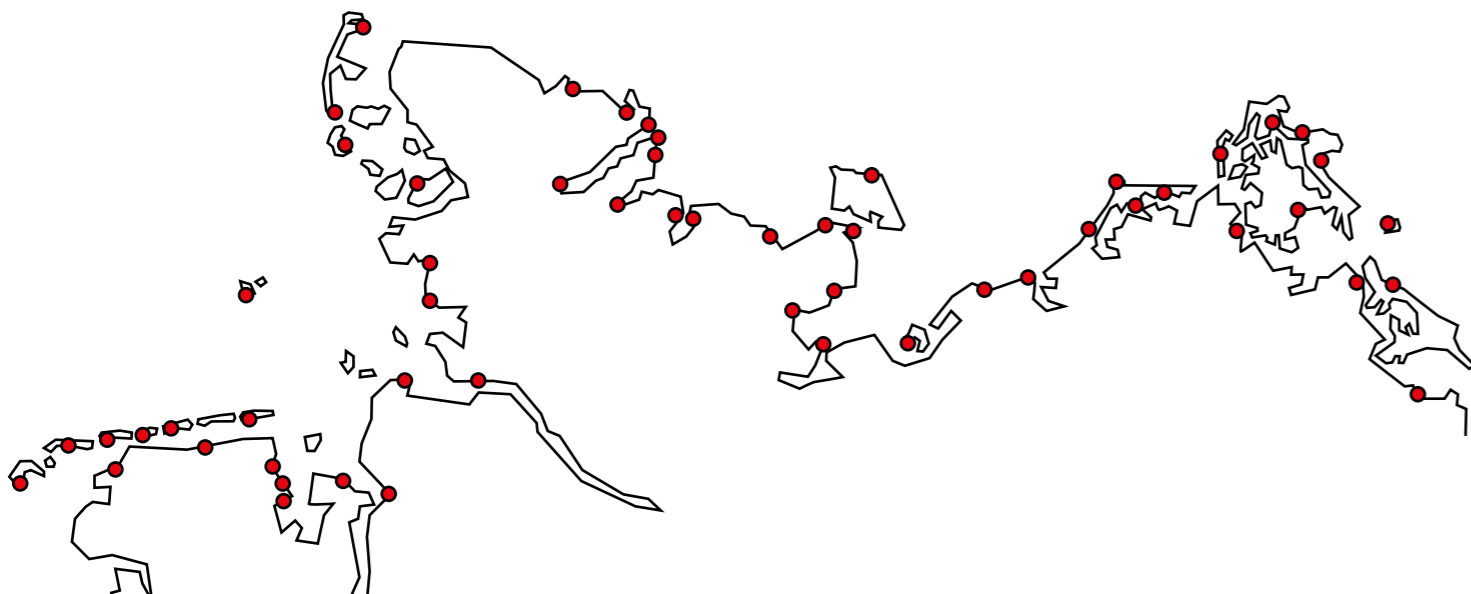
- 199 (188) Einsätze
- 317 (330) Menschen geholfen
- 1 (6) Menschen aus Seenot gerettet
- 98 (22) Menschen aus Gefahrensituationen befreit

Ostseeküste Schleswig-Holstein

- 689 (642) Einsätze
- 1.176 (967) Menschen geholfen
- 49 (39) Menschen aus Seenot gerettet
- 144 (116) Menschen aus Gefahrensituationen befreit

Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern

- 472 (461) Einsätze
- 973 (858) Menschen geholfen
- 14 (16) Menschen aus Seenot gerettet
- 63 (105) Menschen aus Gefahrensituationen befreit



Am Tag nach ihrer Rettung bedanken sich die drei jungen Bernsteinsammler bei der Besatzung für deren Einsatz: Seenotretter Claus Hans (v. l.) und Torsten Brumshagen mit Luca, Elián und Ricardo Olea Catalán.

Junges Bernsteinsammlertrio in Lebensgefahr

Drei Brüder suchen Ende November am Cuxhavener Leitdamm gemeinsam nach Bernstein. Dabei werden sie überraschend von dem höher als üblich auflaufenden Nordseewasser eingeschlossen.

Seit ich klein bin, fasziniert mich Bernstein!", sagt Ricardo Olea Catalán. Das liegt an seinem Opa, der den 19-jährigen Hessen für das fossile Baumharz und das Meer begeistert hat. Dutzende Male schon ist Ricardo mit seiner Familie an Nord- und Ostsee gereist, um seinem Hobby nachzugehen.

So auch am 25. November, als er mit seinen beiden 16-jährigen Zwillingenbrüdern Elián und Luca auf dem Leitdamm steht, der von der bekannten Cuxhavener Kugelbake mehrere Kilometer ins Watt hinausragt. Das Bauwerk trennt das Duhner Watt vom Fahrwasser der Großschifffahrt. „Diese Strecke bin ich schon oft gelaufen. Ich weiß eigentlich, wann es Zeit für den Rückweg ist“, sagt Ricardo.

Doch dieses Mal ist alles anders: Obwohl das Niedrigwasser nicht einmal eine Stunde zurückliegt, müssen die drei Bernsteinsammler – anders als normalerweise – nicht nur ab und zu mal durch 10 bis 15 Zentimeter tiefes Wasser gehen, sondern deutlich längere Strecken. „Mir wurde klar, dass sich das Meer nicht so verhält, wie ich es gewohnt war.“ Die Brüder wählen per Handy den Notruf. Zu diesem Zeitpunkt sind sie mehr als vier Kilometer vom Land entfernt – zunehmend überspült die Nordsee den Leitdamm.

Nur wenige Minuten nachdem die Rettungsleitstelle See der DGzRS sie alarmiert hat, schmeißt die Besatzung des Seenotrettungskreuzers ANNELIESE KRAMER die Leinen los. „Wir wussten, dass die Menschen da draußen in größter Not sind“, erinnert sich Vormann Holger Wolpers. „Doch wir mussten sie erst einmal finden.“ Denn es ist bereits dunkel. Deshalb leuchten die Seenotretter mit ihren starken Suchscheinwerfern ins Pechschwarze – auch die Wärmebildkamera haben sie eingeschaltet.

Aneinandergeklammert im Wasser

Mit jeder Minute wird die Situation für die drei Brüder gefährlicher: „Die Strömung wurde durch den Anstieg des Wassers immer stärker“, beschreibt Ricardo ihre ausweglose Situation. Sie bilden ein Dreieck, stellen sich breitbeinig hin und klammern sich aneinander: „Das hat auch gut funktioniert. Immer wenn einer von uns besonders stark mit der Strömung zu kämpfen hatte, konnte er sich an den anderen festhalten.“

Die ANNELIESE KRAMER erreicht nun die Stelle, von der sich die jungen Männer gemeldet hatten. Diese können sich dank ihrer starken Lampen, die ursprünglich für die Bernsteinsuche gedacht waren, bemerkbar machen. Auch auf der Wärmebildkamera ist das Trio als dunkler Punkt zu erkennen. Sofort geht das Tochterboot MATHIAS mit den zwei Seenotrettern Torsten Brumshagen und Claus Hans zu Wasser und nähert sich den drei Verunglückten.

Diese sind beim Anblick der Seenotretter unheimlich erleichtert – aber noch nicht gerettet. Ricardo fasst zusammen: „Die Bergung war komplizierter als gedacht, da die Strömung mittlerweile so stark war, dass die MATHIAS eine kleine Runde fahren musste, um in unsere Reichweite zu kommen und nicht direkt wieder abgetrieben zu werden.“ Doch die Rettung gelingt – einer nach dem anderen klammert sich an das Tochterboot und wird von den Seenotrettern an Bord gezogen. Etwas später ist die MATHIAS wieder aufgeholt und die Brüder sitzen bald, mit warmen Decken und Tee versorgt, in der Messe des Seenotrettungskreuzers – Kurs Festland. Sie sind unterkühlt, aber nur leicht verletzt. Ein Rettungswagen bringt sie zur Sicherheit ins Krankenhaus.

Tags drauf wollen die Hessen wieder zurück in ihre Heimat fahren – vorher schauen sie an Bord vorbei. „Wir wollten unsere Retter noch einmal persönlich sprechen“, sagt Ricardo. „Aber uns war und ist klar, dass wir uns niemals genug dafür bedanken können, was die Besatzung für uns getan hat.“ Gerettete und Retter verbringen gemeinsam eine entspanntere Zeit in der Messe als am Abend zuvor. „So ein Einsatz ist niemals Routine“, beschreibt Vormann Holger Wolpers den Seenotfall und freut sich über den Besuch: „Es ist schön, dass wir nochmal gesprochen haben.“

Weitere Einsatzberichte finden Sie auf unserer Website:

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



Gregor Jeske ist neuer Vormann der Station Deutsche Bucht/Helgoland.

Familienmensch mit großer Sehnsucht nach der See

Gregor Jeske (34) ist neuer Vormann der Station Deutsche Bucht/Helgoland. Er ist Nachfolger des Ende 2023 nach schwerer Krankheit verstorbenen Thilo Heinze. Der gebürtige Ostwestfale erzählt, warum er schon als Kind unbedingt zur See fahren wollte und wieso er heute dennoch mit seiner Familie weit weg von der Küste in Baden-Württemberg lebt.

Wenn Gregor Jeske mit seinem 15 Monate alten Sohn im Garten spielt, liegt sein Arbeitsplatz mehr als 600 Kilometer weit entfernt. Der 34-Jährige ist Seenotretter auf der Station Deutsche Bucht/Helgoland, die er seit Januar als Vormann leitet. Sein Herz hängt an beiden Orten – so unterschiedlich sie auch sind. Im Örtchen Gschwend am nordwestlichen Rand der Schwäbischen Alb ist er seit einigen Jahren zu Hause – es ist sein Ruhepol. Dort lebt er der Liebe wegen mit seiner Frau Jasmin und ihrem gemeinsamen Sohn Kilian. „Meine Frau kommt aus dieser Region“, sagt er. Deshalb haben sich die beiden entschieden, ihren Lebensmittelpunkt nach Baden-Württemberg zu verlegen.

Doch so sehr sich Gregor Jeske in den hügeligen Ausläufern des Mittelgebirges auch wohlfühlt, so sehr zieht es ihn nach einigen Wochen wieder nach Helgoland. „Ich mag die See, spätestens nach meinem 14-tägigen Freitörn muss ich wieder an die Küste“, sagt er mit einem Lächeln. Seit mehr als zehn Jahren ist die einzige deutsche Hochseeinsel die zweite Heimat des gebürtigen Ostwestfalen. Er mag das Schrofne, die Naturgewalten, die Wellen und den Wind, die mit ungebremster Kraft auf den roten Felsen treffen – und seine Arbeit auf dem dort stationierten Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE.

Kennengelernt haben sich Jasmin und Gregor Jeske vor mehr als einem Jahrzehnt in Leer: Beide studieren zu der Zeit an der dortigen Hochschule – sie Schiffsreederei-Management, er Nautik. Er möchte sich seinen Kindheitstraum erfüllen und Seemann werden. Dieser steckt in ihm, seit er als Junge mit seinem Vater – einem Marinesoldaten – beim Hamburger Hafengeburtstag das geschäftige Treiben der Schiffe beobachtet, die großen und kleinen Pötte besichtigt hat und mit den Seeleuten ins Gespräch gekommen ist. „Da ist der Funke übersprungen“, erinnert er sich. Ein Hauch Seefahrerromantik liegt sicherlich ebenfalls in seiner

großen Sehnsucht nach der Weite der Meere, nach fernen Ländern und fremden Kulturen – auch wenn dieser schwärmerische Blick Ende der 1990er-Jahre nicht mehr das reale Bild an Bord zeichnet.

„Jeder Einsatz ist anders“

In Leer macht Gregor Jeske sein Kapitänspatent für die weltweite Fahrt. Schon während seines Studiums heuert er bei einer Kühlschiffahrtsreederei an, bringt Ananas und Bananen aus Mittelamerika nach Deutschland, später ist er an Bord von

bald von dort aus mit Windparkschiffen Menschen und Material zu den „Spargeltürmen“ nördlich des roten Felsens und der weißen Düne. Schnell kennt er die Gefahren und Eigenheiten des Reviers: „Im Gegensatz zu anderen Häfen ist man auf Helgoland sofort nach dem Ablegen auf der offenen See, die Wellen schlagen direkt mit voller Wucht auf das Schiff ein.“ In unmittelbarer Nähe der Hochseeinsel verlaufen Großschiffahrtswege. Dort befindet sich das berühmte „nasse Dreieck“ der Mündungen von Jade, Weser und Elbe – es ist das am stärksten befahrene Seegebiet der Welt.



Für Gregor Jeske sind regelmäßige Übungen – wie hier die SAREx im Mai 2018 vor Wilhelmshaven – unerlässlich, um größtmögliche Routine für die speziellen Abläufe an Bord zu entwickeln und im Ernstfall blitzschnell auf unvorhergesehene Dinge reagieren zu können.

Schwergutfrachtern. Dabei sammelt der heute 34-Jährige auf den Weltmeeren reichlich Erfahrungen. Häufig sieht er am Horizont Helgoland vorbeiziehen und weiß bald: Er möchte nicht, wie auf Ozeanriesen üblich, das Schiff die meiste Zeit der Selbststeueranlage überlassen, sondern selbst das Ruder bedienen und mehr Fahrpraxis sammeln.

Nach seinem Studienabschluss geht der frischgebackene Nautiker deshalb in die küstennahe Schifffahrt: Gregor Jeske steuert Ausflugsdampfer rund um Helgoland, bringt

Auf Helgoland kommt Gregor Jeske mit den Seenotrettern ins Gespräch, begeistert sich für deren selbstlose Arbeit – und wird 2017 einer von ihnen. Das gilt ebenso für seine Frau Jasmin: Als regelmäßige Förderin gehört sie bereits seit 2006 zum #Team-Seenotretter. Der 34-Jährige mag seine anspruchsvolle und sinnstiftende Aufgabe: „Wir müssen uns stets neu auf unerwartete Situationen einstellen und aus ihnen heraus handeln. Jeder Einsatz ist anders. Als Seenotretter müssen wir immer wieder improvisieren, das gehört zum Seemannsleben einfach



Foto: Helmut Hofer

Gregor Jeske mag seine Arbeit auf der HERMANN MARWEDE, dem größten Seenotrettungskreuzer der DGzRS.

dazu. Das macht für mich den Reiz aus. Und natürlich helfe ich gern Menschen in Not.“

„Seenotrettung funktioniert nur als eingespieltes Team. Wir müssen uns auch in Ausnahmesituationen aufeinander verlassen können. Die Kameradschaft an Bord ist unheimlich wichtig!“

Vormann Gregor Jeske

Um für jede Lage gerüstet zu sein, ist für ihn ständiges Training unerlässlich. Dabei spielen das Miteinander eine essenzielle Rolle: „Seenotrettung funktioniert nur als eingespieltes Team. Wir müssen uns auch in Ausnahmesituationen aufeinander verlassen können. Die Kameradschaft an Bord ist unheimlich wichtig!“, betont Gregor Jeske. Und manchmal entstehen auch Freundschaften zwischen den Seenotrettern, so wie die zwischen ihm und seinem Vorgänger, Vormann Thilo Heinze. Aus diesem Grund habe ihm dessen Tod Ende 2023 nicht nur einen sehr geschätzten Kollegen genommen, sondern auch einen Freund.

Trotz seiner jungen Jahre hat Gregor Jeske bereits einige herausfordernde Einsätze mitgemacht: Ende Oktober 2023 ist der Mittdreißiger nach der Kollision der Frachtschiffe

„Verity“ und „Polesie“ beispielsweise bei einem der umfangreichsten Einsätze der Seenotretter in den vergangenen Jahren dabei. „Ich stand so unter Strom, dass ich gar nicht gemerkt habe, dass ich stundenlang nichts gegessen hatte, ich funktionierte einfach“, erinnert er sich. Mehr als 18 Stunden suchen die Seenotretter gemeinsam mit anderen nach sieben schiffbrüchigen Seeleuten. Zwei von ihnen werden gerettet, fünf weitere kommen beim Untergang der „Verity“ ums Leben.

Ein anderes Mal treibt nachts ein manövrierunfähiger Kutter bei starkem Seegang in einen Windpark hinein. Die Seenotretter bewegen sich mit der HERMANN MARWEDE rückwärts äußerst vorsichtig auf den Havaristen zu. Jeske: „Ich habe aufgrund der extrem eingeschränkten Sicht unseren damaligen Vormann Jörg Rabe um die Windkraftanlagen gelotst. Die Wellen habe ich erst gesehen, als sie brachen und sich auf ihrem Kamm weißer Schaum zeigte.“

Abstand von solch anstrengenden Einsätzen gewinnt Gregor Jeske sowohl bei den Gesprächen an Bord als auch bei seiner Familie in Baden-Württemberg. Wenn er dort Zeit mit seinem Sohn verbringt, vergisst er alles um sich herum – auch, welche Risiken er als Seenotretter mitunter eingeht, um anderen Menschen ein zweites Leben zu schenken.

UNSERE SEENOTRETTETTER

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

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

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

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

Jugendpreis für jüngste Seenotretterin

Leonie Hintze (17) gehört zu den jüngsten Besatzungsmitgliedern der DGzRS. Im vergangenen Jahr hat sie als Trainee bei den Travemünder Seenotrettern angeheuert. Wie engagiert sie ist, blieb auch außerhalb der Station nicht unbemerkt: Im Dezember zeichnete der Verein Haus der Jugend sie mit dem einmal im Jahr verliehenen „Travemünder Jugendpreis“ aus.

Schon als Zwölfjährige übernahm Leonie viel Verantwortung für Haus, jüngere Schwester und Hund, da es um ihre Mutter gesundheitlich schlecht stand. Laudator Kai Lüdicke betonte am 9. Dezember ihre bis heute andauernde große Hilfsbereitschaft und ihr Engagement für andere. Am Liegeplatz des Seenotrettungsbootes ERICH KOSCHUBS der Freiwilligenstation Travemünde hob er außerdem hervor: „Mit zwölf Jahren ist es nicht typisch, von heute auf morgen für alles zuständig zu sein. Und um deine jüngere Schwester hast du dich all die Jahre ganz liebevoll gekümmert, das verdient höchsten Respekt.“

Trotz dieser hohen Beanspruchung zu Hause wollte Leonie zusätzlich ehrenamtlich aktiv werden. Ihre Mutter erzählte ihr von den Seenotrettern und die nahmen sie an ihrem 16. Geburtstag auf. „Das Team, alles hier gefällt mir gut“, sagt sie. Einsätze darf sie erst mitfahren, wenn sie 18 ist. Aber bei Übungen und Kontrollfahrten kann sie bis dahin schon alles lernen, was sie dafür können und wissen muss. Beruflich interessiert sie sich zwar für den Fachbereich Logopädie, den Seenotrettern will sie aber auch in Zukunft unbedingt erhalten bleiben.



Für ihr Engagement erhielt Seenotretterin Leonie Hintze den diesjährigen „Travemünder Jugendpreis“, der seit 2018 jährlich vom Haus der Jugend vergeben wird. Den zugehörigen Wanderpokal wird Leonie Hintze an ihren Nachfolger oder ihre Nachfolgerin weitergeben.



Foto: Per Kasch@SeverinWendeler

Tim Eggers ist neuer freiwilliger Vormann der Station Gelting. Bereits seit 2018 leitet er dort als Ausbildungswart neue Rettungsleute an, organisiert gemeinsame Übungen und Trainings.

Mit Blick auf das Revier und für die Gemeinschaft

Neuer Vormann der Freiwilligenstation Gelting ist seit Anfang Februar Tim Eggers. Für den 48-jährigen ist die See fast so essenziell wie die Luft zum Atmen, ohne sie hält er es nie lange aus.



Foto: David Hecker

Mit dem Seenotrettungsboot URSULA DETTMANN sind die freiwilligen Rettungsleute in der Geltinger Bucht vor allem für Nebenerwerbsfischer, Angler und Wassersportler im Einsatz.

Tim Eggers hat mal ein paar Monate in Berlin gelebt, doch Wurzeln hat er in der Hauptstadt nicht geschlagen: „Die See war einfach viel zu weit weg.“ Nach dieser beruflich bedingten Stippvisite zieht er 2002 zurück an die schleswig-holsteinische Ostseeküste, steigt dort in den mittelständischen Betrieb seines Vaters ein. Zehn Jahre später baut der Wirtschaftsinformatiker seine erste eigene Firma auf, weitere folgen. Dazwischen findet er mit seiner Frau Melanie sein Traumhaus in Norgaardholz direkt an der Geltinger Bucht. Viel näher am Wasser kann man nicht leben: Gerade einmal 100 Meter geht er, um das Meerwasser an seinen Füßen zu spüren.

Aufgewachsen ist Tim Eggers rund 15 Kilometer südöstlich, in Kappeln nahe Schlei und Ostsee. Als Kind ist er fast immer auf dem Wasser, genauso wie seine Eltern, Großeltern und Geschwister. Alle sind im Arnisser Segel-Club aktiv. „Für mich war es das Natürlichste der Welt“, erinnert er sich. Früh wendet er kleine Opti-Jollen, später große Kielboote. Irgendwann wechselt er den Untersatz: Brett statt Boot. „Sobald der Wind richtig blies, musste ich raus zum Windsurfen oder Wellenreiten.“ Noch heute misst sich der 48-jährige leidenschaftlich gern mit der Natur, auch um seinen Alltag auf See zu lassen: „Ich bin dann nur in dem

Moment. Und wenn ich abends vom Surfen nach Hause komme, bin ich zwar völlig fertig, aber sehr zufrieden.“ Zeitweise ist Tim Eggers fast süchtig nach dem rasanten Wassersport, betreibt ihn mit sehr hoher Intensität. Das ändert sich erst, als er Mitte der 1990er-Jahre zum Studium nach Hamburg zieht: Da liegt das nächste Surfrevier nicht mehr wenige Fußminuten, sondern fast zwei Autostunden entfernt. Dennoch ist er so oft es geht auf See und finanziert als Windsurf- und Segellehrer seine Ausbildung.

Leben retten

Mittlerweile ist die Distanz wieder geschrumpft: In der Geltinger Bucht gibt es einige ideale Seegebiete für Windsurfer – und für Wracktaucher, ein weiteres Hobby von Tim Eggers. „Es ist wie eine Zeitkapsel, durch die ich einen Blick in vergangene Zeiten werfen kann.“ Er schwärmt von seinem jüngsten Tauchurlaub im nordnorwegischen Narvik, wo er einen historischen Schiffsfriedhof inmitten einer faszinierenden Natur erlebt hat.

Als Seenotretter engagiert sich Tim Eggers bereits seit 15 Jahren. „Ich habe mich ganz bewusst für dieses Ehrenamt entschieden: Wenn man wie ich auf dem Land lebt,

schuldet man der Gemeinschaft etwas. Denn eine kleine Gemeinde funktioniert nur, wenn sich möglichst viele Menschen freiwillig einsetzen. Und ich wollte meine Fähigkeiten dort einbringen, wo es am sinnvollsten ist, auf dem Wasser.“

Dabei gebe es durchaus negative Aspekte. „Erlebnisse, bei denen wir nicht mehr helfen können, hinterlassen Spuren. Ich erinnere mich sofort an alle, die wir nicht retten konnten oder bei denen es auf der Kippe stand.“ So war es bei zwei schiffbrüchigen Anglern, die Tim Eggers gemeinsam mit DLRG-Rettungsschwimmern aus akuter Seenot gerettet hat. „In solchen Situationen ist es wichtig, dass alles wie geölt funktioniert“, sagt er. Gemeinsame Übungen mit Partnern, aber vor allem eine eingespielte Mannschaft seien dafür unabdingbar. Und über diese verfügt die Station Gelting: „Wir sind eine sehr erfahrene und hochmotivierte Crew. Wir verstehen uns im Einsatz, ohne viel miteinander sprechen zu müssen. Das war nicht zuletzt Thilos Verdienst.“ Tim Eggers lobt die Ruhe und Umsicht seines Vorgängers, die dieser als Vormann und Bootsführer ausstrahlte. „Ich habe ihm ganz viel zu verdanken, auch persönlich.“ Darum ist für ihn Ende Dezember nicht nur ein sehr geschätzter Kollege, sondern auch ein Freund gestorben.



Ralf Brinker war 33 Jahre lang Seenotretter, zuletzt auf der HAMBURG.

Zum Abschied weht Sturm aus Nordwest

Havarien, Gerettete, Stürme – Ralf Brinker hat all das nicht gezählt. 33 Jahre lang ist er Seenotretter bei der DGzRS, davon leitet er 23 Jahre als Vormann die Station Borkum. Ende Dezember hat er seine letzte Wache absolviert – am 31. Dezember ging er in den Ruhestand.

Schon als kleiner Junge hat Ralf Brinker den Traum, Seenotretter zu werden – seit er bei einem Besuch auf der Station Baltrum Schiffe und Technik kennengelernt hat. Als junger Mann schlägt er die nautische Laufbahn ein, ist auf der „Schulschiff Deutschland“ tätig, der „Mosesfabrik“, wie die Seeleute sie liebevoll nennen. Sein Kapitänspatent macht er etwas später bei der ostfriesischen Reederei Buss.

Ralf Brinker fährt bald auf der Linie Liverpool-Belfast. Er soll demnächst in der Karibik eingesetzt werden, als er hört, dass die Seenotretter einen neuen Seenotrettungskreuzer auf Langeoog stationieren. Er selbst ist auf See, als seine Ehefrau für ihn die Bewerbung in Bremen einreicht. Kurze Zeit später zieht er mit dem Seesack auf den 19 Meter langen Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN auf Langeoog ein. Am nächsten Tag steht für diesen eine Überführung in eine Werft an der Weser an. Es herrscht Sturm. Auf See kommt es zu schweren Schiffsunfällen. In der Jade gerät sogar ein Seenotrettungskreuzer in Seenot. Ein Seenotretter stürzt über Bord, dieser wird von einem Hubschrauber gerettet. Aber Ralf Brinker ist dort angekommen, wo er immer hinwollte.

1995 wird er stellvertretender Vormann auf der Station Borkum, 2001 deren Leiter. Acht Kollegen arbeiten mit ihm zusammen, jeweils vier in einer Wache. Der Seenotrettungskreuzer ALFRIED KRUPP hat seinen Liegeplatz im Schutzhafen der größten Ostfriesischen Insel. Das Revier ist herausfordernd: Dazu gehört das weite Wattengebiet mit seinen Prielen, in denen oft Schiffe auf Grund laufen, aber auch die Deutsche Bucht weit hinaus bis an den nordwestlichen Rand des Einsatzgebietes der DGzRS und die Offshore-Windparks mit dem dazugehörigen regen Verkehr auf See.

„Ohne Team bist du nichts“

Mit dem Seenotrettungskreuzer ALFRIED KRUPP fahren die Borkumer Seenotretter alle Einsätze, die denkbar sind, nicht selten bei schwerer See. Hubergat und Borkumriff sind nur einige Bereiche, die bei Sturm zum Hexenkessel werden. Freiwillige unterstützen die fest angestellten Seenotretter, sie arbeiten gern mit der Crew zusammen, genau wie die niederländischen Seenotretter, mit denen zahlreiche Einsätze und Übungen gemeinsam absolviert werden. „Ohne Team bist du nichts“, sagt Ralf Brinker. „Und gegen die Natur geht sowieso gar nichts, nur mit der Natur.“ Manchmal entreißt man

dem Schicksal vielleicht ein Leben, meint der mehrfache Vater und ausgeprägte Familiemensch. „So retten wir Leben in letzter Sekunde, doch die Natur da draußen ist mächtiger als jeder Mensch.“

Immer wieder ist er gerade dann im Einsatz, wenn die schweren Nordweststürme über die Deutsche Bucht ziehen. „Nach der ‚Cementina‘ hatten wir fast nur noch Sturm aus Südwest“, erzählt Brinker. Der Seenotfall des Frachtschiffes liegt mehr als 16 Jahre zurück. Es war nordwestlich von Borkum

bewusstlos. Ralf Brinker steht am Ruder, unter Höchstgeschwindigkeit geht es ins niederländische Eemshaven. Von Borkum aus ist dies der nächste Festlandhafen, dort wartet der Rettungswagen zum Weitertransport ins Krankenhaus. Die Frau überlebt und bringt in Groningen einen gesunden Jungen zur Welt.

HAMBURG statt KRUPP

2020 heißt es Abschied nehmen von der ALFRIED KRUPP: Der Seenotrettungs-



Erinnerung an die ALFRIED KRUPP: Karl-Wilhelm Sträter, ehemaliger freiwilliger Seenotretter der Station, überreicht Ralf Brinker zum Abschied den Seenotrettungskreuzer, den er selbst nachgebaut hat. Die beiden sind über 20 Jahre zusammen auf der ALFRIED KRUPP gefahren.

manövrierunfähig geworden. Vier niederländische Seenotretter gerieten dabei in schwere Seenot, konnten sich aber retten. Die ALFRIED KRUPP war stundenlang im Einsatz doch dieses Mal war Ralf Brinker zufällig im Freitörn.

Ein Seenotretter misst seine Arbeit nicht in der Zahl der Seenotfälle, auch nicht in der von Geretteten oder Stürmen, aber viel erlebt hat Ralf Brinker. Besonders in Erinnerung geblieben seien ihm jedoch die Einsätze, bei denen Kinder in Gefahr waren. Mehr als zehn Jahre ist es her, als die ALFRIED KRUPP nachts alarmiert wird: Eine junge Frau, hochschwanger, muss wegen schwerer Blutungen zum Festland gebracht werden, wetterbedingt fliegen keine Hubschrauber. Die Herzöne ihres ungeborenen Kindes sind nicht mehr feststellbar. Der Vater bleibt auf der Insel bei den beiden noch jungen Geschwisterkindern. Die Mutter verliert jeden Lebensmut, mehrfach wird sie

kreuzer wird außer Dienst gestellt. Auf die Station Borkum kommt nun die 28 Meter lange HAMBURG mit ihrem Tochterboot ST. PAULI. „Zu gern wäre ich mit der HAMBURG mal nach Lauwersoog zum Kibbeling essen gefahren! Das hätte ich mir als Abschiedstörn gewünscht!“, sagt Ralf Brinker rückblickend und lacht. Denn stattdessen zieht zum Zeitpunkt des Wechsels ein Nordweststurm über Borkum und die HAMBURG liegt selbstverständlich einsatzbereit auf ihrer Station. Er freut sich jetzt darauf, mehr Zeit mit seiner Frau, seinen Kindern und Enkelkindern zu verbringen. Und wenn er nicht Angeln geht, ist er mit seinem Landrover unterwegs: am liebsten in Skandinavien – Hauptsache in der Natur.

Die Position des Vormanns hat Michael Haack übernommen. Ein Porträt über den erfahrenen Seenotretter und ehemaligen Fischer gibt es in der „Längsseits“-Ausgabe 3/2020.

„Die alte Dame wuppt das“

Auf eigenem Kiel über den Atlantik nach Südamerika



Nach der HERMANN HELMS und der HANNES GLOGNER ist nun ein dritter ehemaliger Seenotrettungskreuzer der DGzRS für die uruguayische Marine im Such- und Rettungsdienst. Eine erfahrene DGzRS-Crew hat die einst auf Borkum stationierte ALFRIED KRUPP auf eigenem Kiel über den Atlantik nach Südamerika überführt.

Es ist heiß, sehr heiß: Die Lufttemperatur liegt bei 36 Grad Celsius, die des Wassers bei 29. Schweiß dringt den Seenotrettern aus allen Poren. „Bei diesen Bedingungen kommst du an deine Grenzen“, resümiert Michael „Giovanni“ Moritz nach seiner Rückkehr ins nasskalte Deutschland. Einige Wochen zuvor ist er mit der ALFRIED KRUPP noch mitten im Atlantik zwischen den Kapverdischen Inseln und Brasilien unterwegs, sieht bis zum Horizont nichts als Wasser. Über ihm wölbt sich an jenem sehr heißen 20. Oktober der Himmel, von dem die Sonne gnadenlos herunterbrennt. Land haben Ulrich Fader, Ingo Simon, Christian Erdwiens, Jan Erdwiens und er selbst zuletzt am Vortag gesehen, als sie mit dem Seenotrettungskreuzer die Hafenstadt Mindelo auf der Insel São Vicente vor Mauretania verlassen haben. Jetzt sehen sie tagelang kein anderes Schiff,

geschweige denn andere Menschen. Es liegt eine knappe Woche reine Seefahrt vor der Mannschaft, die auf sich allein gestellt ist. Die nächste Küste ist zwischenzeitlich mehrere Tausend Seemeilen entfernt. „Das war die spektakulärste und kniffligste Phase der Überfahrt“, sagt Maschinist Jan Erdwiens rückblickend.

Ursprünglich sollte die ALFRIED KRUPP genauso wie 2018 die Seenotrettungskreuzer HERMANN HELMS und HANNES GLOGNER per Deckslast nach Uruguay gebracht werden. Anfangs verzögern die Coronavirus-Pandemie und extrem steigende Frachtkosten ihre Überführung – machen letztlich einen Transport per Schiff unmöglich. Deshalb fährt eine erfahrene, freiwillige DGzRS-Crew den Seenotrettungskreuzer auf eigenem Kiel nach Südamerika.

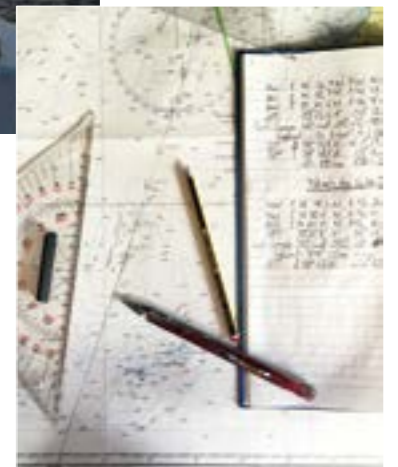
In Rostock und Bremerhaven bereitet sie ihn auf seine rund 7.500 Seemeilen – etwa 14.000 Kilometer – lange Reise vor: „Es gab Tausend Kleinigkeiten zu erledigen, vom Einrichten der Navigationsgeräte und Funktechnik über die Proviantaufnahme bis zur detaillierten Planung der Überfahrt“, sagt Vormann Ulrich Fader. Unter anderem modifizieren die Seenotretter auch mehrere Leerzellen im Maschinenraum zu Tanks, um genügend Brennstoff für die Atlantikquerung bunkern zu können. Zwei zusätzliche flexible Tanks auf dem Vordeck kommen hinzu, um weiteren Puffer für Schlechtwettertage mit Gegenwind zu haben.

Sofort hellwach

Wie zuverlässig die Technik der ALFRIED KRUPP im Alltag auf der Nordsee funktioniert, weiß die Besatzung. Wie jedoch vor allem die Maschinen auf den Dauerbetrieb in den kommenden Wochen reagieren werden, kann sie nicht vorhersehen. Die Crew ist optimistisch, prüft aber immer wieder, ob sie alles bedacht hat. Als sie nach der ersten längeren, aber nahezu reibungslos verlaufenden Etappe von Borkum nach Dunkerque am 7. September in die französische Hafenstadt einlaufen, ist das Fazit positiv: „Wir wussten, dass wir in der Vorbereitung alles richtig gemacht hatten. Wir waren uns sicher: Die alte Dame wuppt



Malerischer Sonnenuntergang bei ruhiger See in der Biskaya, einer für starke Stürme und extremen Seegang bekannten großen Bucht des Atlantischen Ozeans



Kartenarbeit an Bord

das“, sagt Ulrich Fader. Dennoch bleiben sie angespannt. „Wir waren 24 Stunden lang im Dienst. Sobald es ein ungewohntes Geräusch gab, waren wir sofort hellwach“, beschreibt Michael „Giovanni“ Moritz die Situation an Bord.

Bis zum 13. September läuft alles rund. Doch dann entdecken die Maschinisten Wasser im Öl der Stevenrohrabdichtung. Mit Bordmitteln können sie den Schaden nicht beheben. Vormann Ulrich Fader ändert also den Kurs in Richtung Gibraltar. Die Crew läuft die spanische Hafenstadt Algeciras an. Dort wartet sie zunächst auf einen Werftplatz, später auf Ersatzteile. Der technische Inspektor Jörn Meier muss aussteigen und abreisen, weil andere Aufgaben in Deutschland auf ihn warten. Maschinist Jan Erdwiens ersetzt ihn.

Die Reparatur ist erfolgreich und in der zweiten Oktoberhälfte befinden sich die fünf Seenotretter zwischen den Kapverdischen Inseln und Brasilien. Allerdings macht ihnen die Hitze zu schaffen. Sie ist auch ein Härtestest für die Maschinen der ALFRIED KRUPP: „Bei den hohen Wassertemperaturen von



Auf einer Werft in der spanischen Hafenstadt Algeciras wird die Stevenrohrleckage der ALFRIED KRUPP repariert.



Beim Einlaufen in Dunkerque werden die deutschen Seenotretter von ihren Kollegen der französischen Schwesergesellschaft Société Nationale de Sauvetage en Mer vom Seenotrettungsboot „Jean Bart II“ aus begrüßt.

zeitweise mehr als 30 Grad drohten sie zu überhitzen. Dadurch hätten die Zylinder oder Kolben beschädigt werden können“, erläutert Jan Erdwiens. Die Aggregate sind für die Bedingungen auf Nord- und Ostsee mit Wassertemperaturen von höchstens – und seltenen – 25 Grad ausgelegt, nicht für die höheren Werte des mittleren atlantischen Ozeans. Das Problem: Wird angesaugtes Seewasser mit höherer Grundwärme in den Kühlkreislauf eingespeist, kann es die Maschinen nicht mehr ausreichend abkühlen. Um deren Kollaps zu verhindern, muss die Temperatur im Maschinenraum irgendwie gesenkt werden. „Wir haben alles um den Hilfsdiesel herum abgebaut, Lüfter nachträglich installiert und alle Klappen ständig offen gelassen, damit wir einen vernünftigen Durchzug hatten. Und die Lüfter liefen dauerhaft auf höchster Stufe“, berichtet Jan Erdwiens Vater Christian. Nach einigen Tagen fallen die Temperaturen wieder, die Aggregate haben durchgehalten, auch dank des eingespielten Teams an Bord. „Die Anlage hat super funktioniert, selbst im tagelangen Dauerbetrieb, den wir auf der Station nie hatten“, sagt der erfahrene Borkumer Seenotretter rückblickend.

Eine Teamleistung

Auf der Brücke lösen sich Vormann Ulrich Fader und der zweite Nautiker Ingo Simon genauso wie die drei Maschinisten nach einem festen Schichtrythmus regelmäßig ab. Mitunter passiert zwischen Funk- und Navigationsgeräten stundenlang gar nichts – so auch im großen Nirgendwo zwischen den Kap Verden und Brasilien. Besonders nachts ist es dann nicht leicht, wach zu bleiben. Direkt vor der Küste Brasiliens herrscht hingegen starker Schiffsverkehr mit einer

Vielzahl kleiner Fischerboote. Manchmal sind diese auf den Bildschirmen kaum erkennbar. Aufmerksam starren entweder Ulrich Fader oder Ingo Simon stundenlang aufs Radar oder aus dem Fenster, weil viele der Holzboote ihre Daten nicht automatisch an den Kartenplotter senden.

Egal ob auf der Brücke, im Maschinenraum oder in der Kombüse, bei allen Tätigkeiten an Bord unterstützen sich die fünf Seenotretter gegenseitig. „Jeder hat sich immer dort eingebracht, wo er gerade konnte“, betont Vormann Fader. Und „Giovanni“ ergänzt: „Dass wir alle heil angekommen sind, war eine Teamleistung.“ Vor allem wenn das permanente Stampfen und Rollen des Seenotrettungskreuzers an ihnen zehrt, ist die gesamte Mannschaft gefragt. „Bei zehn Knoten Wind aus ungünstiger Richtung hat die ALFRIED KRUPP so gerollt, dass wir nicht durch den Mittelgang laufen konnten. Dann war weder ans Kochen noch an erholsamen Schlaf zu denken“, berichtet Jan Erdwiens. Manchmal stampft sie derart stark in der Welle, dass die Seenotretter in der Koje kurz angehoben werden und wieder auf die Matratze zurückplumpsen – vor allem vor Recife erinnert es an Bord an eine Schiffschaukel. Und im brasilianischen Hafen Santos wettern sie einen Sturm ab, der die See vor der Küste auf bis zu acht Meter türmt.

Doch es gibt durchaus erholsame Momente: improvisierte Äquatortaufen von drei Seenotrettern etwa, Mittagessen mit frisch gebackener Pizza nach tagelangem Dosenfutter, Delfinschulen und Wale im Kielwasser, klare Sternenhimmel wie es sie an Land oft nicht gibt, Meeresleuchten im Schwell oder die Spiegelung aller Smaragd- und Blautöne auf dem Wasser im Sonnenlicht. Einen der schönsten Augenblicke erleben die fünf Rettungsmänner nach rund einem Monat reiner Fahrzeit und zwei Monate nach ihrem Aufbruch auf Borkum kurz vor ihrer Ankunft in La Paloma. Bei glatter See werden sie am 9. November an der brasilianisch-uruguayischen Seegrenze von einer alten Bekannten begrüßt: der ehemaligen HERMANN HELMS. „Es war ein absolut herzlicher Empfang, ein Gänsehautmoment“, gesteht Michael „Giovanni“ Moritz. Alle Strapazen sind vergessen: Auch weil die ALFRIED KRUPP dort angekommen ist, wo ihr „zweites Leben“ als Seenotrettungskreuzer beginnt. Sie wird weiterhin im Such- und Rettungsdienst eingesetzt – „genau dafür wurde sie gebaut“, freut sich Jan Erdwiens.



Stehen regelmäßig in Kontakt: die deutschen und uruguayischen Seenotrettungscrews.



Übergabe mit Brief und Siegel: DGzRS-Vorsitzer Ingo Kramer (l.) und Admiral Jorge Wilson tauschen in der uruguayischen Hafenstadt La Paloma die offiziellen Schiffsdokumente aus.



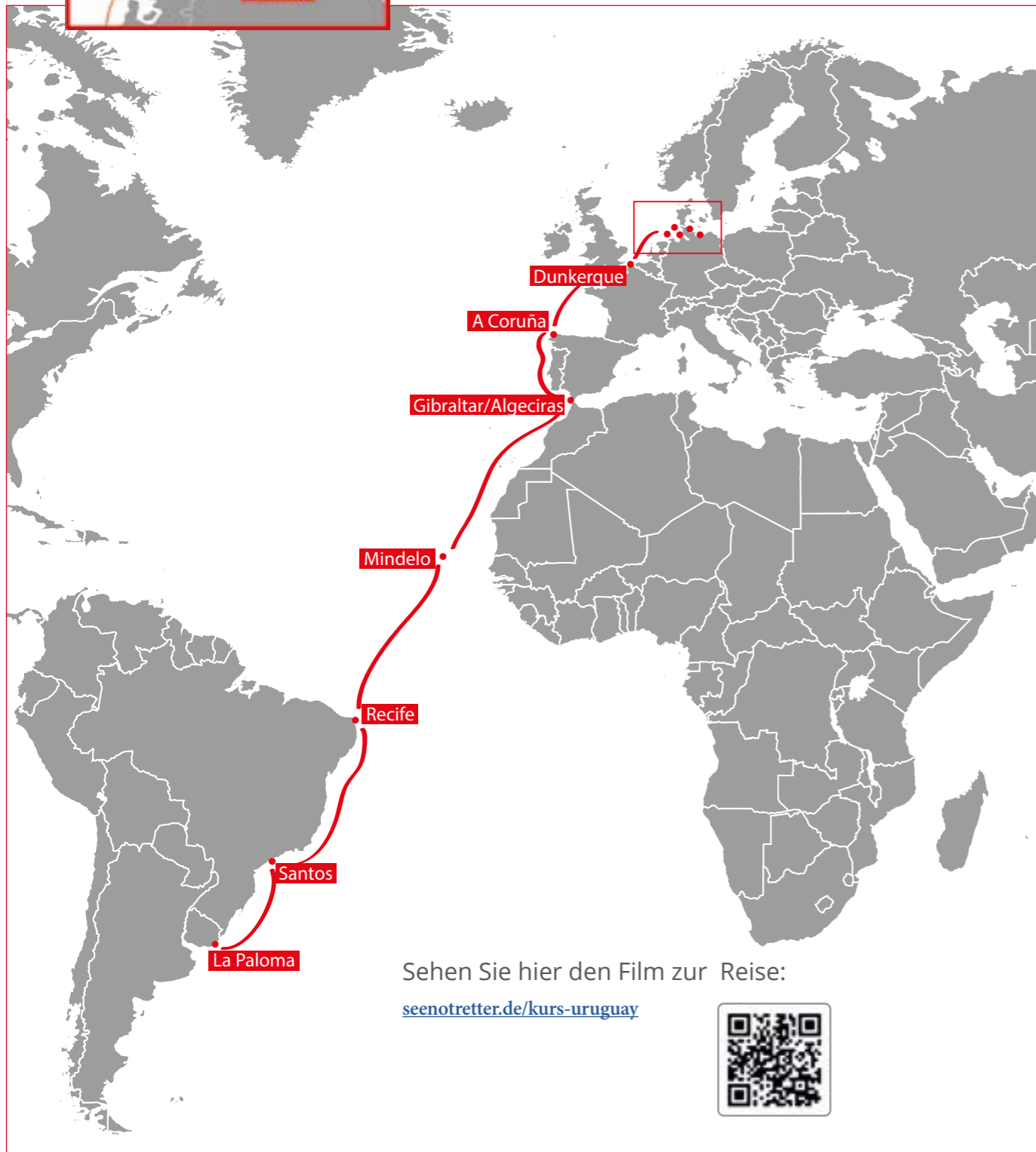
Mariana Correa, Lehrerin der Navigationsschule in Montevideo, hat den ehemaligen Seenotrettungskreuzer auf den Namen „ROU 53 Isla Farallón“ getauft. An Bord hat nun Commander Gustavo Furino das Sagen.



Einlaufen in die Bucht von Gibraltar: Der berühmte Felsen stand ursprünglich nicht auf der Routenplanung, aber auf einer Werft in der benachbarten spanischen Hafenstadt Algeciras wird eine Stevenrohrleckage repariert.



Reiseroute der ALFRIED KRUPP



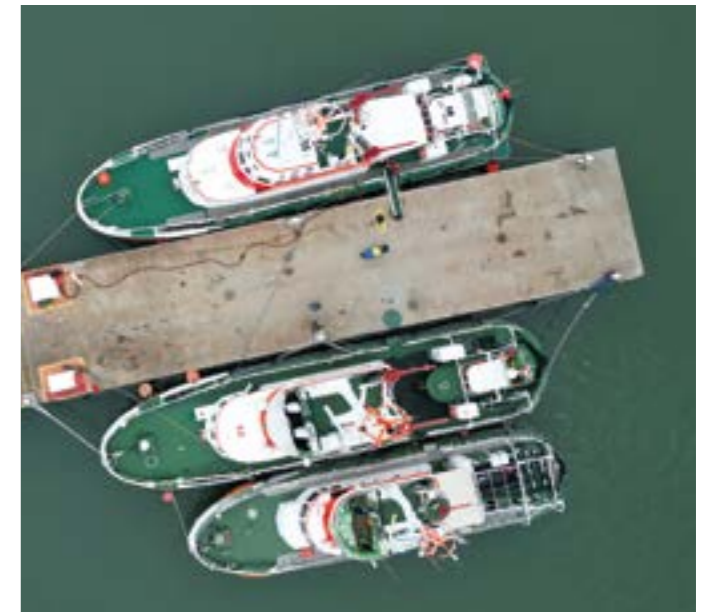
Sehen Sie hier den Film zur Reise:

senotretter.de/kurs-uruguay



LANGJÄHRIGE VERBUNDENHEIT

Kontakte zwischen der DGzRS und den Seenotrettern in Uruguay gibt es bereits seit den 1980er-Jahren: 1985 hatte sie ihren außer Dienst gestellten Seenotrettungskreuzer RUHR-STAHL/Station Amrum an ihre uruguayische Schwestergesellschaft Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales (ADES) abgegeben. In den Folgejahren hat die ADES immer wieder außer Dienst gestellte Seenotrettungsboote der DGzRS erhalten, zuletzt 2018 zwei 8,5-Meter-Boote. Diese sind dort nach wie vor im Einsatz. 2018 übernimmt die uruguayische Marine den 27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer HERMANN HELMS und die 23,3 Meter lange HANNES GLOGNER. Im vergangenen Jahr folgt die ALFRIED KRUPP.



Letzte Vorbereitungen für die offizielle Übergabe in La Paloma beginnen.

Wir trauern um ...

... **Klaus Gnauk**. Er war von 1991 bis 2001 fest angestellter Mitarbeiter in Dresden. Er leitete die dortige Geschäftsstelle der DGzRS. Klaus Gnauk starb am 3. Dezember 2023 im Alter von 78 Jahren.

... **Hartmut Hasenkamp**. Er war von 2002 bis 2011 freiwilliger Seenotretter auf der Station Langeoog. Hartmut Hasenkamp starb am 18. November 2023 im Alter von 79 Jahren.

... **Gerhard Hegwer**. Er war von 1987 bis zuletzt ehrenamtlicher Sammelschiffchenbetreuer in Emden und Umgebung. Gerhard Hegwer starb am 25. November 2023 im Alter von 82 Jahren.

... **Thilo Heinze**. Er war ab 2004 bis zuletzt freiwilliger Seenotretter auf der Station Gelting, die er von 2006 bis zuletzt als Vormann leitete. Darüber hinaus war er von 2008 bis zu seinem Tod fest angestellter Seenotretter, zuletzt als Vormann auf der Station Deutsche Bucht/Helgoland. Thilo Heinze ist am 31. Dezember 2023 auf seine letzte große Reise gegangen. Er wurde 60 Jahre alt.

... **Reinhold Klöpffer**. Er war von 2012 bis zuletzt ehrenamtlicher Mitarbeiter in Wilhelmshaven. Reinhold Klöpffer starb am 5. März 2024 im Alter von 75 Jahren.

... **Ute Wappler**. Sie war von 2004 bis zuletzt ehrenamtliche Mitarbeiterin in Wittmund (Niedersachsen). Ute Wappler starb am 15. März 2023 im Alter von 61 Jahren.



Erfolgreiche Musiker,
engagierte Botschafter (v. l.):
Hans-Timm Hinrichsen,
Björn Both, Pete Sage
und Axel Stosberg von der
Shantyrockband Santiano

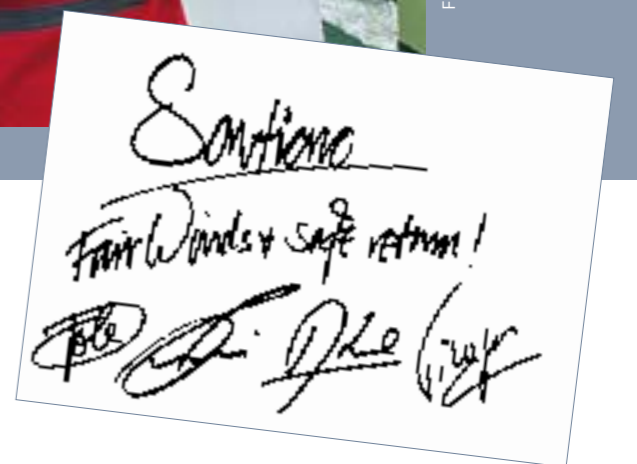
Foto: Jörg Sarbach

„Glücklich und begeistert über so fähige Leute“

Ein kalter Wind weht Mitte Januar über die Kieler Förde. Luft- und Wassertemperatur bewegen sich um den Gefrierpunkt. Alle auf der BERLIN haben sich warm eingepackt: die Journalistinnen und Journalisten genauso wie die vier Musiker der norddeutschen Erfolgsband Santiano. Die Shanty-Rocker sind die neuen Botschafter der Seenotretter. Björn Both, Hans-Timm „Timsen“ Hinrichsen, Pete Sage und Axel Stosberg sind deshalb an diesem Wintertag auf dem in Laboe stationierten Seenotrettungskreuzer, beantworten geduldig die zahlreichen Fragen der Radio- und Fernsehteams sowie die der Printmedien.

Für Pete Sage sind es an diesem 16. Januar im verschneiten Laboe sehr emotionale Augenblicke. Der Santiano-Geiger steht genau auf dem Seenotrettungskreuzer, dessen Besatzung seiner Frau und ihm im März 2023 das Leben gerettet hat – auf der BERLIN. Er erzählt sehr eindrücklich von dem nach wie vor „ganz tief in seinem Magen“ steckenden Erlebnis in der Kieler Bucht: Bei Starkwind gerät das Ehepaar vor Schönberg nach starkem Wassereintrich in Seenot.

„Meine Frau ging nach unten ins Schiff, um etwas zu trinken zu holen. Plötzlich wurden ihre Füße von einem Wasserschwall umspült“, erinnert sich Pete Sage. Das Wasser steigt rasend schnell. Erst fällt die Bordelektrik, dann die Maschine aus. Über Handy setzt der Santiano-Geiger den Notruf ab. Die Zwölf-Meter-Yacht sinkt, die beiden retten sich in letzter Sekunde auf ein



kleines Schlauchboot. „Sie hatten Glück, noch ins Dinghy gekommen zu sein. Schiffbruch bei fünf Grad Wassertemperatur bedeutet direkte Lebensgefahr“, sagt der damals diensthabende Vormann Nils-Christopher Reher. Seine Kollegen nehmen die beiden Schiffbrüchigen aus dem wild in der See schaukelnden Dinghy an Bord des Tochterbootes STEPPKE.

„Die Seenotretter haben uns das Leben gerettet, viel länger hätten wir nicht mehr durchgehalten. Wir waren klitschnass und es war knapp, richtig knapp“, betont Pete Sage. Er lobt an diesem Tag die Seenotretter und ihr schnelles Eingreifen im März

2023 immer wieder: „Sie haben uns bilderbuchmäßig und fürsorglich betreut. Ich bin glücklich und begeistert über so fähige Leute!“ Es wühlt ihn sichtlich auf, aufs Neue über diese tief in sein Gedächtnis eingekerbten Momente zu sprechen. Er muss schlucken, Tränen wegdücken. All die schrecklichen Bilder sind wieder da. Wie sollte es auch anders sein, wenn das eigene Leben plötzlich einmal in Gefahr gewesen ist.

Seine Bandkollegen Axel Stosberg und Björn Both bekommen an diesem Januartag nur eine Ahnung von der ausweglosen Lage Schiffbrüchiger – bei einer Mensch-über-Bord-Übung in der Kieler Förde. Sie treiben hilflos

im ein Grad kalten Wasser. „Ich konnte mich zwar in die Situation hinein fühlen, aber die Hoffnungslosigkeit natürlich und zum Glück nur in Ansätzen ermessen. Denn wir waren ja hier sicher wie in Abrahams Schoß“, sagt Axel

Stosberg, als er dank der Seenotretter nach etwa 20 Minuten wieder an Bord der BERLIN ist – genau dort, wo Pete Sage nahezu zehn Monate zuvor nach seinem realen und lebensbedrohlichen Schiffbruch wieder in Sicherheit war.

Bereits vor dem dramatischen Einsatz für den Santiano-Geiger hatte sich die Band entschieden, sich als ehrenamtlicher Botschafter für die DGzRS einzusetzen. „Als Menschen, die selbst sehr viel Zeit auf See verbringen, wissen wir die Seenotretter sehr zu schätzen. Vor ihrer selbstlosen, herausfordernden und zutiefst menschlichen Leistung ziehen wir unseren Hut – ohne sie würde Pete hier gar nicht mehr stehen“, bringt es Sänger Björn Both auf

„Für uns ist es eine große Ehre, Botschafter einer so geschichtsträchtigen und enorm wichtigen Organisation sein zu dürfen!“

Hans-Timm Hinrichsen, Santiano

den Punkt. „Für uns ist es eine große Ehre, Botschafter einer so geschichtsträchtigen und enorm wichtigen Organisation sein zu dürfen“, ergänzt Hans-Timm Hinrichsen. Und diese ehrenvolle Aufgabe passe perfekt sowohl zu ihrem privaten als auch beruflichen Leben.

Alle sind norddeutsche Kerle mit familiären oder anderen persönlichen Beziehungen zur See, von der sie in ihren mal rockigen, mal sanften Seemannsliedern singen. „Die Seenotretter liegen in unserer DNA, es ist eine ganz natürliche Verbindung“, fasst Björn Both zusammen. Diese besteht zwischen der DGzRS

und Santiano bereits seit ihrem musikalischen Durchbruch vor rund zwölf Jahren: Bei ihren Konzerten ist von Anfang an ein Sammel-schiffchen dabei. Jahr für Jahr rundet die Band die Spenden ihrer Fans großzügig auf.

Für die Musiker ist es mehr als ein Ehrenamt, es sei ihnen „eine Herzensangelegenheit“, wie es Björn Both ausdrückt. Das ist in den vielen Gesprächen an diesem Wintertag deutlich zu spüren. Die Musiker sind nahbar und bodenständig – trotz ihres großen Erfolges. Vielleicht auch, weil dieser für sie nach wie vor nicht selbstverständlich ist und sie deshalb die geblieben sind, die sie vorher schon waren. „Wir haben auch Glück gehabt, dass alle Räder perfekt ineinander fassten“, sagt Hans-Timm Hinrichsen. Und als sie in Laboe über die Seenotretter sprechen, schwingt in ihren Worten besonderer Respekt und außerordentliche Dankbarkeit dafür mit, dass die Crew der BERLIN einem von ihnen das Leben gerettet hat.



Pete Sage erzählt den Medienvertretern von seinem Schiffbruch und der Rettung durch die Besatzung der BERLIN.

UNSERE BOTSCHAFTER

Santiano ist als Band der 25. ehrenamtliche Botschafter der Seenotretter. Die Reihe begann im Jahr 2000 ebenfalls musikalisch mit dem Liedermacher Reinhard Mey. Die Erfolgsband aus Flensburg folgt auf den Kitesurfpofi Linus Erdmann.

Santiano besteht aus Björn Both (Gesang, Gitarre, Bass, Didgeridoo), Andreas Fahnert (Gesang, Gitarre), Hans-Timm Hinrichsen (Gesang, Gitarre, Bass, Schlagzeug), Pete Sage (Geige, Mandoline, Gesang, Akkordeon, Bouzouki, Perkussion, Tin Whistle) und Axel Stosberg (Gesang, Mundharmonika, Perkussion). Allesamt sind erfahrene Künstler, die gemeinsam mit dem Produzenten Hartmut Krech einen ureigenen Sound entwickelt haben, der sie schon 2012 mit ihrem Debüt „Bis ans Ende der Welt“ überraschend an die Spitze der deutschen Albumcharts brachte. Mit dem aktuellen Album „Doggerland“ haben es die fünf Musiker dank des erneut eingängigen Mix aus Pop, Rock, Irish Folk und Shanty zum achten Mal innerhalb von zwölf Jahren an die Spitze der deutschen Albumcharts geschafft.

Mit ihren wettergegerbten Seemannsliedern erreichen sie alle Generationen und Milieus: Bei ihren Konzerten tanzt die Oma neben ihrem Enkel, die Ärztin neben dem Arbeiter. Alle begeben sich bei den Santiano-Auftritten gemeinsam auf eine imaginäre Seereise und vergessen bei der mal druckvollen, mal melancholischen Musik für zweieinhalb Stunden ihren Alltag.

Santiano an Bord der BERLIN:

seenotretter.de/botschafter



Björn Both und Axel Stosberg können sich bei einer Übung auf die Seenotretter verlassen: Beide Musiker sind nach kurzer Zeit im ein Grad kalten Wasser wieder an Bord der STEPPKE.



Ehrenamtliche Arbeit wirkt über den Augenblick hinaus

Frank Kahl (56) ist auf Spiekeroog groß geworden. Als Teenager verlässt er für Schule und Ausbildung die ostfriesische Insel – und wohnt mittlerweile doch wieder auf einer. Seit 1987 lebt er rund 30 Kilometer weiter westlich auf Norderney und engagiert sich dort als Ehrenamtlicher für die Seenotretter.

Eines ärgert Frank Kahl mehr als zwölf Jahre später immer noch: Im Juli 2011 schätzt er bei einer Überführungsfahrt mit einem Jollenkreuzer die Lage falsch ein und benötigt die Hilfe der Seenotretter. „Ich habe auf die Wettervorhersage vertraut, nach der der Wind abnehmen und von Nordwest auf Südwest drehen sollte“, erinnert er sich. Doch das passiert nicht. Zwar ändert der Wind seine Richtung, aber er weht weiterhin stürmisch mit bis zu 8 Beaufort. Hinzu kommt: Nach dem Ablegen auf Norderney

45 Grad auf die Seite legt, bekommen die beiden die Fock nicht gerefft. Wegen des Windes lastet zu viel Zug auf ihr. Sie geraten in eine gefährliche Situation, aus der die Seenotretter sie befreien. „Ich habe damals viel Lehrgeld bezahlt.“

Dabei lernt er als Inselkind bereits in jungen Jahren die Kraft von Wind und Wellen kennen, ist sich der Gefahren der See bewusst. Und wie viele auf Spiekeroog ist er als Junge fast ständig draußen – die ostfriesische Insel ist für ihn ein 18 Quadratkilometer großer Spielplatz mit Salzwiesen, Dünen, Sandstrand und Hafen, drumherum lockt die See. Wenn Frank Kahl sich an seine Kindheit erinnert, denkt er an riesige Freiheit, große Unbeschwertheit und eine enge Gemeinschaft. Und er weiß – wie alle Insulaner – schon früh: „Die Seenotretter sind ausgesprochen wichtig für unser Leben, sie sind mitunter unsere Nabelschnur zum Festland – auch wenn es seit 1948 keine Station mehr auf Spiekeroog gibt.“

Als Kind liest er voller Faszination in den Jahrbüchern, die sein Vater als regelmäßiger Förderer der DGzRS zugeschickt bekommt und sammelt. „Neben den Artikeln über die Einsätze und Flotte fand ich vor allem spannend, wie viel jedes Bundesland pro Kopf spendet“, erinnert sich Frank Kahl mit einem Schmunzeln. Bei den Werbeteilen der DGzRS lernt er die Rettungsleute schon als Junge persönlich kennen. Ihn fasziniert die Technik der Rettungseinheiten,

ihn beeindruckt diese „kernigen Typen“, und er mag den markanten Motorenklang der HANS LÜKEN – auf der autofreien Insel ein ungewohntes Geräusch. Gemeinsam mit seinem Vater ist er zudem mit dem Sammel-schiffchen im Hafen unterwegs, um bei den Urlaubern für die Seenotretter zu werben.

Ostfriesen in der Pfalz

Auf dem Festland absolviert Frank Kahl die Realschule, wird bis zum Abschluss zum Wochenendpendler. „Dadurch bin ich früh selbstständig geworden“, blickt er positiv auf diese Jahre zurück. Über seinen Onkel Heinrich Reiners landet er 1985 schließlich beim Deutschen Wetterdienst. Seine Ausbildung zum Wetterdienststechniker führt ihn ins rund 700 Kilometer entfernte pfälzische Neustadt an der Weinstraße. Es ist eine herausfordernde, prägende Zeit für den Ostfriesen – statt Tee und Meer gibt es Wein und Berge. Dennoch verliebt er sich schnell in Land und Leute, bis heute hat er Freunde in der Region.

Nach seinem Abschluss tritt er 1987 eine Stelle auf Norderney an und kümmert sich um die Wetterstation am Nordstrand. Er gründet eine Familie und lebt seit mittlerweile mehr als 36 Jahren auf der zweitgrößten Ostfriesischen Insel. Als 2018 die Wetterstation automatisiert wird, liegt sein neuer Arbeitsplatz in Hamburg unweit der Landungsbrücken. Im Seewetteramt – einer Niederlassung des Deutschen Wetter-

dienstes – arbeitet er im Team der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

In seiner Freizeit schaut Frank Kahl ebenfalls regelmäßig auf die Wettervorhersage: Als passionierter Segler informiert er sich vor jedem Törn über die Prognosen. Über sein Hobby kommt er Ende der 1980er-Jahre auf Norderney mit den Seenotrettern ins Gespräch: Der Seenotrettungskreuzer OTTO SCHÜLKE liegt am selben Ponton wie sein damaliger Jollenkreuzer. Ein Schnack hier, ein Plausch dort – irgendwann spricht ihn Alfred „Ali“ Visser an, um ihn als Ehrenamtlichen zu gewinnen. Für Frank Kahl ist das



Frank Kahl verbindet als Ehrenamtlicher mitunter zwei Hobbys miteinander: die Seenotretter und den Modellbau. Bei einer Veranstaltung im Juni 2015 in Hamm moderiert er mit großem Spaß aus dem Wasser die Vorführung der Rettungseinheiten in Miniatur.

als Insulaner selbstverständlich, inzwischen seit mehr als 30 Jahren. „Das Ehrenamt fühlt sich für mich richtig an – es macht mir nach wie vor einfach unheimlich viel Spaß, auch weil wir auf Norderney ein sehr engagiertes Team sind, gemeinsam erreicht man einfach viel mehr.“

Anfangs sammelt er Spenden, später moderiert er die Rettungsübungen vor dem Weststrand und hält mehr als 50 Vorträge pro Jahr, auch vor Schulklassen. „Ich finde es sehr wichtig, jungen Menschen zu erzählen, was wir machen, wofür wir stehen.“ Manchmal erzählen Erwachsene ihm, wie sehr ihnen die

Stunden im Rettungsschuppen auch Jahre später noch im Gedächtnis sind. „Das zeigt, wie unsere Arbeit über den Augenblick hinauswirkt.“ Frank Kahl mag die persönlichen Gespräche – doch seit er nach Hamburg pendelt, hat er weniger Zeit dafür. „Ich würde gerne mit den anderen Ehrenamtlichen mehr machen, den Rettungsschuppen häufiger öffnen und die tolle Bühne am Weststrand öfter nutzen, für die Gäste noch sichtbarer sein.“ Denn er weiß: Je mehr Menschen die Seenotretter kennen, desto mehr helfen mit einer Spende dabei, Seeleute, Fischer und Wassersportler aus Gefahren zu befreien – so wie ihn selbst vor mehr als zwölf Jahren.



Foto: Frank Kahl

Im historischen Rettungsschuppen am Norderneyer Weststrand wird die Seenotretter-Geschichte lebendig.

hisst er gemeinsam mit seinem Freund statt des Großsegels lediglich das Vorsegel, die Fock. „Das war seemännisch absolut falsch“, betont er heute sehr selbstkritisch. Vor allem diese Fehlentscheidung wird dem Duo auf der Jade fast zum Verhängnis: Als der Jollenkreuzer sich infolge des Sturms bis zu



Foto: Meerconcept/M. Pohl

Setzen sich an Land mit großem Engagement für die gute Sache ein: die Norderneyer Ehrenamtlichen.

Gutes Gefühl im Seenotretter-Outfit

Die internationale Wassersportausstellung „boot Düsseldorf“ ist die weltweit größte Messe ihrer Art. Zwischen Superyachten und Segeljollen, Kanus und Kites sind alljährlich auch die Seenotretter zu finden. Ein Team aus Ehren- und Hauptamtlichen stand Ende Januar den Messebesuchern Rede und Antwort.



Foto: Messe Düsseldorf/C. Tillmann

214.000 Besucherinnen und Besucher aus 120 Ländern finden Ende Januar den Weg zur „boot Düsseldorf“ – viele von ihnen kommen auch am Stand der DGzRS vorbei.

Ein Blickfang am Stand der Seenotretter ist ausnahmsweise mal nicht tagesleuchtrrot, sondern schwarz-weiß: Es ist ein freistehender, 50 mal 50 Zentimeter großer QR-Code aus Klemmbausteinen. „Wer ihn mit dem Handy einscannt, landet direkt auf dem Spendenlotsen unserer Webseite“, erklärt Günter Eichmann. Gleich daneben dient ein ebenfalls aus Plastiksteinen gebauter Seenotrettungskreuzer als wunderbarer Anlass für ein Gespräch. „Das Schiff weckt Neugier bei den vorbeilaufenden Menschen – da kann ich wunderbar andocken“, freut er sich.

Seit 2011 engagiert sich der 66-jährige Baden-Württemberger ehrenamtlich für die DGzRS (siehe auch „Längsseits“ 3/2022). Tief im Binnenland, genauer: im Großraum Stuttgart, informiert Günter Eichmann bei Stadtfesten, Messen und anderen Veranstaltungen über die Seenotretter. „Bevor ich dazustieß, war ich schon Förderer“, sagt er. „Aber das reichte mir nicht, ich wollte aktiv dabei sein.“ Und das ist er in diesem Fall in Halle 14 des Düsseldorfer Messegeländes.

Die „boot“ lockt weit mehr als 200.000 Besucher dorthin. Ein Team aus 15 Ehrenamtlichen spendet seine Freizeit, um den Stand der Seenotretter an allen neun Messetagen zu besetzen. Die Frauen und Männer, die nicht nur von Rhein und Ruhr, sondern teils von weit her angereist sind, beantworten unermüdlich Fragen der Gäste, erklären die Aufgabe der DGzRS und bewegen viele, das Sammelschiffchen zu füllen – einige entschließen sich sogar dazu, als regelmäßige Förderer an Bord zu kommen.

Am vorletzten Messetag ist traditionell der größte Besucherandrang. Außer Günter Eichmann sind an diesem Tag Gisbert Klockemeyer aus Hannoversch Münden und Martina Heuser aus Peine dabei. Ein Gespräch folgt auf das nächste. „Man merkt schon, dass hier viel Fachpublikum unterwegs ist“, hat die Frau im Team erkannt. „Wenn wir etwa auf der Messe ‚Pferd & Jagd‘ in Hannover stehen, müssen wir viel häufiger erstmal erklären, wer die Seenotretter



3 von 15 – Günter Eichmann (l.), Martina Heuser und Gisbert Klockemeyer gehören zum Ehrenamtsteam, das an den neun Messetagen den Stand der DGzRS betreute.

überhaupt sind.“ So wie hier in Düsseldorf ist sie pro Jahr an fünf bis sechs Wochenenden im roten Poloshirt der Seenotretter im Einsatz (siehe auch „Längsseits“ 3/2021): „Für mich liegt der Sinn darin, mit einem bisschen meiner Zeit indirekt zu ermöglichen, dass anderen Menschen geholfen werden kann.“

Gisbert Klockemeyer würde am liebsten als Freiwilliger auf einem Seenotrettungsboot mithelfen, wohnt jedoch viel zu weit

weg von der Küste. „Ich wollte aber mehr machen, als nur Geld zu überweisen.“ So ist er seit fast 13 Jahren als Ehrenamtlicher dabei. „Das nehme ich wörtlich: Es ist mir wirklich eine Ehre. Und wenn ich mein Seenotretter-Outfit anlege, kribbelt es in mir immer vor Begeisterung.“ Auch eine Portion Ehrgeiz ist bei ihm immer mit dabei: Wenn er Menschen davon überzeugen kann, regelmäßig für die DGzRS zu spenden, freut er sich ganz besonders.

UNSERE EHRENAMTLICHEN

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

Sie möchten die Seenotretter ebenfalls ehrenamtlich an Land unterstützen? Mehr Informationen finden Sie unter

seenotretter.de/ehrenamt.

Begegnen, erzählen, begeistern

Unsere Ehrenamtlichen an Land haben in den zurückliegenden Monaten wieder auf vielen unterschiedlichen Veranstaltungen mit ihrer eigenen Begeisterung andere Menschen für die Arbeit der Seenotretter gewonnen. Für dieses großartige Engagement möchten wir uns einmal mehr bei allen im #TeamSeenotretter herzlich bedanken.



Immer wieder spannend und informativ: das Jahrbuch der Seenotretter. Auf der Reise- und Freizeitmesse „f.re.e“ in München, die vom 14. bis 18. Februar 2024 stattfand, machte der Ehrenamtliche Andreas Vohberger zwei Gäste auf das Heft aufmerksam.



Bei den „Lipper Modellbautagen“ im Messezentrum Bad Salzungen (20. und 21. Januar 2024) konnten junge Gäste Modelle der Seenotrettungskreuzer und -boote nicht nur anschauen, sondern einige auch selbst steuern. Nach bestandener praktischer Prüfung erhielten sie das Modellschiffahrts-Kapitänspatent. Möglich machten dies die Mitglieder des Flug- und Schiffsmodellclubs Bielefeld und der Modellbauer Rainer Danielmeyer, die sich mindestens ebenso engagiert für die Seenotretter einsetzen wie die Ehrenamtlichen Daniel Niggemann, Martin Palmer und Kay Neuber.



Auf der Wassersportmesse „Boot & Fun“ in den Berliner Messehallen (30. November bis 3. Dezember 2023) war das Interesse der Gäste sehr vielfältig: Manche wollten mehr übers Refit erfahren, andere waren neugierig auf die aktuellsten Trends, und bei einigen lag der Fokus auf dem Angelsport. Gemeinsam war ihnen eines: Am Stand der Seenotretter waren viele ganz begeistert von deren uneigennütziger Arbeit, die ihnen von Ehrenamtlichen wie Norbert Dobler (l.) und Dieter Dessel nahegebracht wurde.



Bei den „Magdeburger Angeltagen“ (11. und 12. November 2023) hörten die Ehrenamtlichen Burkhart Heimann (Foto) und Frank Hoffmann von den Gästen oft die Worte: „Ich hoffe, dass ich euch nie brauche. Aber falls doch, dann weiß ich, dass ihr bereit und gut ausgerüstet seid.“

Immer im Kopf und in aller Munde

Fast jeden Tag beschäftigt sich Jan Osmers mit den Seenotrettern. Und eines weiß der Achtjährige aus dem niedersächsischen Böttersen schon jetzt: Als Erwachsener möchte er Rettungsmann bei der DGzRS sein.

Was für eine gelungene Überraschung: Im Briefkasten der DGzRS-Zentrale in Bremen liegt ein Umschlag mit einer Zeichnung der ROMY FRANK und einem 10-Euro-Schein. Absender ist Jan Osmers aus Böttersen, einem kleinen Ort östlich der Hansestadt. Doch warum spendet schon ein Achtjähriger Geld an die Seenotretter? „Weil ich euch cool finde und unterstützen möchte“, antwortet er auf Nachfrage. Er erzählt, wie er im Oktober 2021 bei einem Familienurlaub in Grömitz das erste Mal den Seenotrettungskreuzer FELIX SAND gesehen hat, sich daraufhin ein Jahrbuch griff und es eine Zeit lang ständig bei sich hatte, um darin zu blättern.

Rettungseinheiten der DGzRS zusammen, mal schmökert er im Jahrbuch oder in Seenotretter-Büchern, die immer griffbereit auf seinem Nachttisch liegen, mal zeichnet er ein Seenotrettungsboot mit Buntstiften oder verliert sich im YouTube-Kanal der Seenotretter.

Wie es sich für einen derart großen Fan gehört, stand eine seiner jüngsten Geburtstagsfeiern ganz im Zeichen der Seenotretter. Und zum Fasching ging er als Rettungsmann. Schließlich möchte Jan Osmers genau das werden, wenn er erwachsen ist.



Jan Osmers hat für seine Zeichnung die ROMY FRANK gewählt, weil seine Familie ihren Urlaub auf Fehmarn verbringt, wo die Rettungseinheit stationiert ist.



Der Achtjährige möchte eines Tages unbedingt Seenotretter werden.

Ein Stein für die Seenotretter

Helmut Richter kennt die DGzRS seit Mitte der 1980er-Jahre. Damals hat der gebürtige Oberfranke mit seiner Familie häufiger den Urlaub an der Nordseeküste verbracht. Die Verbundenheit mit den Rettungsleuten hält bis heute.

Ende der 1970er-Jahre führte Helmut Richter die angeschlagene Gesundheit seines Sohnes Tim das erste Mal an die Nordseeküste: Angesichts der häufigen Bronchialerkrankungen empfahl der Hausarzt eine Fahrt in das Reizklima der Nordseeküste. Im ostfriesischen Neuharlingersiel linderte die salzhaltige Luft die Beschwerden tatsächlich. In den nächsten Jahren reiste die Familie regelmäßig aus dem oberfränkischen Weißenbrunn nach Norddeutschland.

In Fedderwardsiel besichtigten die Richters 1984 das Seenotrettungsboot CARL A. WUPPESAHL. Der damalige Vormann Christian Hashagen nahm sich viel Zeit für Tim. „Wir konnten ihn gar nicht mehr vom

Rettungsboot wegbekommen. Der Vormann hat sich mit Hingabe um ihn und seine vielen Fragen gekümmert“, erinnert sich Helmut Richter. Seitdem unterstützt die Familie die Seenotretter mit regelmäßigen Spenden. „Das soll auch weiterhin so bleiben“, verspricht der heute 81-jährige.

Seine Verbundenheit hat Helmut Richter auch künstlerisch ausgedrückt: Mit feinen Pinselstrichen malte er mit Acrylfarben das DGzRS-Logo auf graugelben Kalkstein, der in Oberfranken überall zu finden ist. „Das ist eines meiner Hobbys. Auf den Fensterbänken und dem Balkon liegen jede Menge davon mit verschiedenen Motiven.“

Helmut Richters Kunstwerk: ein Kalkstein mit dem DGzRS-Logo aus Acrylfarben



Gesehen, gezeichnet



Niklas ist begeistert – so sehr, dass sich der Achtjährige aus dem hessischen Rodgau sofort hinsetzt und das Erlebte auf ein Blatt Papier malt. Ein Schiffbrüchiger schreit um Hilfe, ein Seenotretter ruft ihm beruhigend zu: „Wir sind unterwegs.“ Die Zeichnung gibt die Vorführung der DGZRS am 11. Februar im Hafenbecken von Norddeich sehr gut wieder, findet der freiwillige Rettungsmann Ulf Nannen. „Ich bin derjenige, der bei der Rettungsübung im Wasser lag, und habe mich auf dem Bild erkannt. Das ist toll gemalt!“, mit diesen Worten bedankte er sich telefonisch bei Niklas' Oma Margot Spahl für das gezeichnete Unikat. Sie hatte es ein paar Tage nach der Vorstellung persönlich auf der Freiwilligenstation Norddeich abgegeben.

Seenotretter-Schultüte als Überraschung

Für Enno Hilf ist es ein großer Tag gewesen: Mit seiner Einschulung begann ein neuer, aufregender Lebensabschnitt für den Siebenjährigen aus dem ostfriesischen Leer – und die Seenotretter waren auch dabei.

Die größte Überraschung für Enno hatte am 19. August 2023 seine „Babysitterin“ Lena Wendt mitgebracht: eine selbst gebastelte Seenotretter-Schultüte mit einer detaillierten Zeichnung des ehemaligen Seenotrettungskreuzers OTTO SCHÜLKE als Blickfang. „Er hat sich total gefreut und sie stolz seinen Großeltern gezeigt“, erzählt seine Mutter Neele Hilf. Das Geschenk passt perfekt zu Enno: Er und sein jüngerer Bruder Arne (5) sind große Fans der DGZRS.

„Der Tag der Seenotretter während unseres jüngsten Sommerurlaubes auf Langeoog war für die beiden ein ganz besonderer Höhepunkt, vor allem weil sie die HANS HACKMACK und die SECRETARIUS besichtigen durften“, sagt Neele Hilf. Und zu Hause in Leer schmettern Enno und Arne schon mal das Seenotretter-Lied „Volle Kraft voraus“ von Klaus Lage mit der Ukulele oder lassen sich von ihren Eltern aus dem Jahrbuch vorlesen. Sobald er flüssig lesen kann, übernimmt Enno das sicherlich selbst.



Enno (l.) mit seiner Seenotretter-Schultüte, seiner „Babysitterin“ Lena Wendt und seinem jüngeren Bruder Arne

Refit in einer Kölner Modellwerft

Für Lino ist die Sache eindeutig: Wenn ein Hersteller ein Spielzeug als Rettungskreuzer bezeichnet, muss dieser auch die DGZRS-Farben und ein Tochterboot haben. Da dies nicht der Fall war, hat der Zwölfjährige aus Köln das Kunststoffboot kurzerhand in die heimische Werft geschickt.



Bei der Probefahrt besteht der umgebaute Seenotrettungskreuzer des zwölfjährigen Lino alle Tests mit Bravour.

Das es überhaupt dazu kam, lag vor allem an Linos Vater: Thomas Neuhaus' Herz schlägt seit seiner Kindheit und vielen Urlauben an der Kieler Förde für die Seenotretter. Mittlerweile erwachsen, spendet der Kölner ihnen regelmäßig und schätzt ihre uneigennützig Arbeit genauso wie sein Sohn Lino:

„Ich finde es toll, dass sie freiwillig aufs Meer hinausfahren und ihr Leben riskieren, um andere Menschen zu retten.“ Er fährt fort: „Mein Vater hat als Kind oft Modellschiffe gebaut und lackiert. Als er mir davon erzählte, war ich sofort Feuer und Flamme dafür, mein Boot aufzuwerten“, berichtet der Zwölfjährige.

Also schoben Vater und Sohn es gemeinsam in die heimische Wohnzimmer-Werft: Dort bauten sie den Lösch-Rettungskreuzer einer bekannten deutschen Spielzeugmarke in liebevoller Kleinarbeit in einen funktionstüchtigen Seenotrettungskreuzer um. Zuerst nahmen sie das Modellschiff aus Kunststoff auseinander, schliffen die Farbe ab, grundierten alle Teile und lackierten sie in den markanten Seenotretter-Tönen. Danach

schützten sie den signalroten und grünen Anstrich mit Klarlack vor äußeren Einflüssen – schließlich soll ihr Seenotrettungskreuzer zukünftig „bei jedem Wetter“ per Fernsteuerung auf den Gewässern ihrer Heimatregion auslaufen. Obwohl es nicht ganz zu seiner Größe passt, wurde selbstverständlich auch ein Tochterboot huckepack hinzugefügt.

Im Vorfeld der umfangreichen Erprobungsfahrten rüsteten Vater und Sohn ihr Modell noch weiter aus: Eine DGZRS-Dienstflagge durfte ebenso wenig fehlen wie Rettungswesten, Defibrillator und Schleppleinen. Bei den anschließenden Tests überzeugte der seetüchtige Kunststoffkreuzer die beiden Schiffbauer in jeder Hinsicht. Die Seenotretter wünschen auch für die Zukunft allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Treue Spenderin: Die Borkumer Kleinbahn

Seit vielen Jahrzehnten unterstützt die Borkumer Kleinbahn die Seenotretter. Bisher sind nahezu 50.000 Euro zusammengekommen. Im Dezember spendete das Unternehmen erneut.

Im vergangenen Juli hatte die Borkumer Kleinbahn wieder zum „Tag der offenen Tür“ eingeladen. Den bei diesem Familienfest erzielten Erlös in Höhe von 2.000 Euro spendete sie zu gleichen Teilen an die Seenotretter und die Trachtengruppe des Verein Borkumer Jungens. Die offizielle Übergabe fand am 2. Dezember auf dem Werkstattgelände des Unternehmens vor dem Wismarer Triebwagen „T1“ statt. Dieser wird liebevoll auch „Schweineschnäuzchen“ genannt.

Die Borkumer Kleinbahn ist eine Schmalspurbahn mit drei Stationen. Die 7,5 Kilometer lange Strecke zwischen Reede und Bahnhof ist bis heute eine wichtige Verkehrsverbindung auf Borkum. Die Bahn bringt in den historischen Vorbildern nachempfundenen Waggons sowohl Urlauber als auch Einheimische direkt vom Fähranleger ins Zentrum der Stadt auf der größten Ostfriesischen Insel. Die ersten Dampflokomotiven fuhr dort bereits 1888.



Vor dem „Schweineschnäuzchen“ erhalten die Seenotretter um Vormann Michael Haack (5. v. l.) und die Trachtengruppe des Verein Borkumer Jungens von Kleinbahn-Geschäftsführer Dr. Bernhard Bruns (6. v. l.) die symbolischen Schecks.

Foto: Borkum-Aktuell, Tobias Schulze

Viele kleine Beträge werden zu einem großen

Auf Spiekeroog und Pellworm, in Kühlungsborn und Nienstädt haben die ortsansässigen Edeka-Märkte die Seenotretter mit Pfandbon-Spendenaktionen unterstützt.



Hartwig Henke (l.) und Peter Hartmann (2. v. r.) erhalten die großzügige Spende von den Edeka-Mitarbeitern Fynn Lauterjung (2. v. l.) und Johannes Brüggemann sowie der Supermarkt-Prokuristin Kristin Bruns.

Seit vielen Jahren sammelt Supermarktinhaber Bernhard Bruns auf Spiekeroog nicht eingelöste Pfandbons für einen guten Zweck – im Jahr 2023 für die Seenotretter. „Im Notfall sind auch wir auf die DGZRS angewiesen. Wenn der Hubschrauber wegen schlechten Wetters nicht fliegen kann, bringt das Seenotrettungs-

boot COURAGE von der Station Neuuharlingersiel ranke oder verletzte Menschen schnell ans Festland“, begründet Bernhard Bruns die Wahl.

Auf dem grauen Briefkasten an der Wand neben der Leergutannahme des Marktes hing von Januar bis Dezember 2023 ein auffälliger Zettel mit der Bitte um eine Pfandbon-Spende zugunsten der Seenotretter. Viele Kundinnen und Kunden des Supermarktes ließen sich davon motivieren und lösten ihre Leergutbons nicht ein, sondern steckten den Zettel in den schmalen Schlitz. Ende des Jahres wurde ausgewertet und die Summe der so gesammelten vielen kleinen Beträge belief sich auf insgesamt 3.370 Euro. Das Geld überreichten Bernhard Bruns und seine Frau Kristin gemeinsam mit zwei Mitarbeitern am 4. Januar an die DGZRS-Ehrenamtlichen Peter Hartmann und Hartwig Henke.

Ähnliche Spendenaktionen gab es 2023 in den Edeka-Märkten der Familie Popall auf der nordfriesischen Insel Pellworm, Bensch im Ostseebad Kühlungsborn und Krüger in Nienstädt östlich von Minden. Insgesamt kamen bei diesen drei Aktionen 7.000 Euro für die Seenotretter zusammen.

SO KÖNNEN SIE SPENDEN UND HELFEN

„Wir sind Seenotretter“ lautet unser Motto – damit würdigen wir nicht zuletzt den großartigen Einsatz unserer Spenderinnen und Spender. Denn die Arbeit unserer Besatzungen auf Nord- und Ostsee ist nur dank der finanziellen Unterstützung unzähliger Menschen im ganzen Land möglich. Alle gemeinsam bilden wir das #TeamSeenotretter.

Auf dieser und den nachfolgenden Seiten lesen Sie einige Beispiele für besonderes Engagement, viele weitere finden Sie auf unserer Website:

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

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

[seenotretter.de/spenden-helfen](https://www.seenotretter.de/spenden-helfen)

Farbenfreude im Dienst der Seenotretter

Wer in Rostock eigene Ideen auf Keramik verwirklichen möchte, ist in der „Tuschbar“ an der richtigen Adresse. Mitte Januar hat deren Inhaberin Heike Arera den Seenotrettern 500 Euro gespendet. Das Geld stammt aus dem Verkauf von nicht abgeholtem Geschirr und ausgemusterten Ausstellungsstücken.



Heike Arera (2. v. l.) und Mats Berger (r.) von der Keramikwerkstatt „Tuschbar“ wollen die DGzRS auch weiterhin unterstützen. Das haben sie den freiwilligen Seenotrettern Ralf Brech und Isabel Reichel versprochen.

Am Rande der Rostocker Altstadt liegt die „Tuschbar“. Wer den Laden betritt, sieht in den Regalen jede Menge weiß-graue Keramikrohlinge, die auf Farbe warten. Kundinnen und Kunden kaufen eines oder mehrere der mehr als 200 verschiedenen Modelle. Anschließend bemalen sie die Tassen, Becher, Schalen,

Spardosen oder Figuren wie beispielsweise Einhörner nach eigenem Gusto. Damit die individuellen Kunstwerke in der heimischen Spülmaschine ihre Muster, Farben und Texte nicht verlieren, brennt und glasiert das „Tuschbar“-Team sie professionell. Nach sieben Tagen können die fertigen Unikate abgeholt werden. „Obwohl sie schon komplett bezahlt wurden, passiert das manchmal leider nicht“, erzählt die Inhaberin Heike Arera am 22. Januar an Bord des in Warnemünde stationierten Seenotrettungskreuzers ARKONA.

Zum Wegwerfen sind Heike Arera die kleinen Kunstwerke zu schade. Deshalb verkauft sie die Keramikartikel nach einer längeren Wartezeit. „Selbstverständlich will ich für unsere Arbeit nicht zwei Mal kassieren. Deshalb habe ich mich entschlossen, das Geld einem guten Zweck zuzuführen und den Seenotrettern zu spenden“, sagt sie. Dazu wurde sie von Mats Berger, dem Sohn ihres Lebensgefährten, bewogen. Er ist ausgebildeter Bordmechaniker und war einige Jahre auf Containerschiffen sowie auf dem Forschungsschiff „Meteor“ auf den Weltmeeren unterwegs. Mittlerweile hat er wieder festen Boden unter den Füßen und sorgt jetzt in der „Tuschbar“ für „klar Schiff“. Dort unterstützt er die Kundinnen und Kunden dabei, ihre kreativen Ideen auf den Keramikrohlingen umzusetzen.

Mit Herz und Hammer für die DGzRS

Im Schloss Agathenburg nahe der Elbe hat die Kreissparkasse Stade Anfang Dezember eine Kunstauktion veranstaltet. Die Hälfte des Erlöses in Höhe von 14.000 Euro ging an die DGzRS.

Zahlreiche Kunstliebhaberinnen und Kunstliebhaber waren am 2. Dezember ins Renaissanceschloss in Agathenburg südöstlich von Stade gekommen, um dort Werke aus überwiegend prominenten Händen zu ersteigern. Unter den Bildern befanden sich Arbeiten des Sängers Udo Lindenberg, von Model Toni Garrn und Stand-up-Comedian Paul Panzer. Die Vielfalt zog sowohl erfahrene Sammlerinnen und Sammler als auch kunstbegeisterte Neulinge an.

Zum zweiten Mal nach 2012 wurde die Versteigerung von der Kreissparkasse Stade und dem Kehdinger Küstenschiffahrts-Museum initiiert. Ihr Ziel: Spenden für verschiedene gemeinnützige Organisationen sammeln und gleichzeitig die Kunstszene fördern. In einer multimedialen Ausstellung mit dem Titel „Die Seenotretter“ hatte das Museum vor einigen Jahren regional und überregional bekannte Persönlichkeiten gebeten, eine Leinwand zu diesem Thema zu gestalten.

Anfang Dezember 2023 führte nun der ostfriesische Show-Auktionator Johannes Wallow mit Herz und Hammer durch die Versteigerung – und dies honorarfrei. Mit seiner launigen Art und großem Engagement animierte er die Schlossgäste zu spannenden Bieterduellen. Dank großzügiger Spendenbereitschaft stand am

Ende eine beträchtliche Summe: 14.000 Euro. Das Geld ging zur Hälfte an die Seenotretter sowie zu je einem Viertel an das Museum und die Bürgerstiftung der Sparkasse. Die DGzRS bedankt sich bei allen Beteiligten für den großartigen Einsatz!



Auktionator Johannes Wallow animiert im Schloss Agathenburg die Gäste zu spannenden Bieterduellen für den guten Zweck.

Foto: Kreissparkasse Stade

Pink im Bremerland



Foto: Jörg Sarbach

Auch in diesem Jahr bringt der Schneider die geforderten 99 Pfund auf die Waage.

Martinianleger statt Osterdeich, Pink statt Blau und Hawaiihemden statt Königskostüme – bei der diesjährigen Bremer Eiswettbewerb am Dreikönigstag war zwar einiges anders als sonst, doch vieles auch wie immer. Dazu gehörte der Satz „De Werser geiht“, zuverlässige Seenotretter und witzige Wortgefechte.

Weil der Osterdeich am 6. Januar nach tagelangen Regenfällen völlig durchnässt war, musste die Bremer Eiswettgesellschaft von 1829 mit ihrer traditionsreichen Veranstaltung vom Punkendeich an den Martinianleger umziehen. Dort tauchte der Eiswetttschneider, gespielt von Schauspieler Peter Lüchinger, im knallpinkfarbenen Frack mit Glitzerhut und hochhackigen Schuhen auf. Auch die Heiligen Drei Könige Caspar, Melchior und Balthasar sahen etwas anders aus als sonst: Ihre historischen Roben hatten sie sich lässig über farbenfrohe Hawaii-hemden geworfen und ausgefallene Sonnenbrillen aufgesetzt. Der Grund: Mit ihren Kostümen spielten alle auf die erfolgreiche Kinokomödie „Barbie“ an.

Gemeinsam mit den übrigen wohlbekanntesten Protagonisten – das Eiswett-Präsidium samt Präsident Patrick Wendisch, Novizen, Notarius publicus und Medicus publicus – kommentierte der Eiswetttschneider wie in den Vorjahren gewohnt spöttisch und mit spitzer Zunge die bundesdeutsche und bremische Politik. Seine treffenden, dabei aber nie verletzenden Einwürfe sowie seine wort- und gestenreichen Kontroversen mit dem Eiswettpräsidium

ernteten einmal mehr viel Gelächter und Applaus.

Nach den pointenreichen Wortwechsellern musste der Eiswetttschneider samt seinem heißen Bügeleisen auf der Waage sein Gewicht preisgeben und das Präsidium testete per Steinwurf den Vereisungsgrad der Weser. Nötig war Letzteres nicht – die Frage, ob „de Werser geiht“ oder „steiht“, also fließt und eisfrei oder aber zugefroren ist, war auch Anfang 2024 wieder eindeutig zu beantworten. Die Eisprobe ergab auch 195 Jahre nach der ersten für Handel und Schifffahrt wichtigen Zeremonie: Alles ist im Fluss auf dem Fluss.

Daher hatten die Seenotretter abermals die Aufgabe, den 99 Pfund schweren Schneider trockenen Fußes auf die andere Weserseite zu bringen – in diesem Jahr mit dem Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI. Beim Eiswettstiftungsfest mit zahlreichen illustren Gästen aus Politik und Wirtschaft rund zwei Wochen nach der Eisprobe wird seit vielen Jahren kräftig für die DGzRS gespendet. Am 20. Januar 2024 kamen rund 576.000 Euro zusammen, so viel wie noch nie zuvor.

Drehorgel mit Geschichte

Wenn Hans Nicolai Hansen seine Drehorgel spielt, geht ihm das sehr nahe: Denn sie steckt voller Erinnerungen.

Hans Nicolai Hansen schwärmt vom Klang seiner Drehorgel. Dabei liegt eine gewisse Melancholie in seiner Stimme. Es ist ihm deutlich anzumerken, dass sie für ihn eine ganz besondere Bedeutung hat. Das Musikinstrument ist ein Erbstück: „Es gehörte meinem lieben Freund Alfred Mantwitz.“ Auf dessen Trauerfeier spielte Hansen 2016 auf Wunsch der Familie die Drehorgel zum ersten Mal. Ein bewegender Moment, der sich in seinem Gedächtnis genauso festgesetzt hat wie eine berührende Szene, die wenige Tage später passierte: Mantwitz' Frau Heike schenkte ihm das Instrument samt 39 Musikrollen – „ich war platt“, sagt er.

Gelegentlich dreht Hans Nicolai Hansen die Kurbel der Orgel auf Geburtstagen und Familienfeiern. Aber öffentlich auftreten möchte er nicht, weil „mir das Spielen immer sehr nahe geht“. Doch als im vergangenen Sommer die Organisatoren der „Glückstädter Matjeswochen“ bei ihm anfragen, sagt er spontan zu. Mitte Juni spielt er im Hafen bei hochsommerlichen Temperaturen für die Gäste, für seinen verstorbenen Freund – und für die Seenotretter.

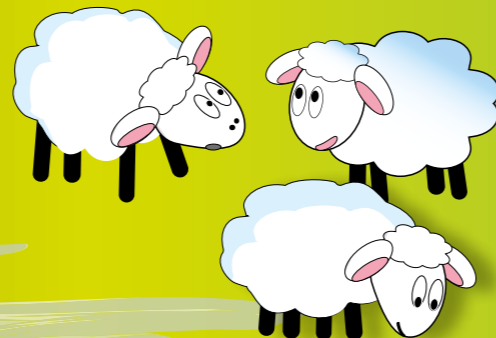
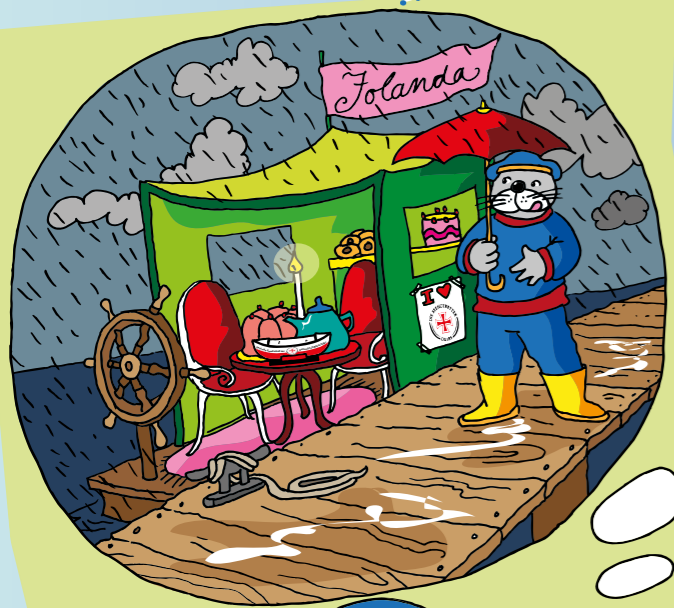
Er selbst ist seit vielen Jahren regelmäßiger Förderer der DGzRS: „Seitdem ich ein eigenes Boot habe, spende ich. Sie ist ja auch für uns Segler eine sehr wichtige Organisation“, betont der gebürtige Nordfrieser. Auch wenn der 74-Jährige seinen Gaffelsegler mittlerweile verkauft hat, liegen ihm die Seenotretter ebenso am Herzen wie das Andenken an seinen Freund Alfred Mantwitz. Deshalb kann er sich vorstellen, erneut mit der Drehorgel öffentlich zugunsten der DGzRS aufzutreten.



Hans Nicolai Hansen mit seiner Drehorgel

Lüttje Seenotretter

SUCHE UND FINDE!
ZEHN FEHLER
HAT ZEICHNERIN
ANNE RIEKEN
IM RECHTEN BILD
VERSTECKT.



Kurz erklärt

Neulich hat mir Robby erzählt, dass ihn sein Freund Bernd Braunbär bei ordentlichem Schietwetter zu sich eingeladen hatte und sagte: „Wir können heute ein bisschen bei mir in der Kuchenbude sitzen und ‚Mensch ärgere dich nicht‘ spielen.“ Kuchenbude? Robby dachte sofort an frisch aufgebrühten Fruchtee und saftigen Zitronenkuchen mit bunten Streuseln oder leckere Schokomuffins – ihm lief schon das Wasser im Mund zusammen. Er sah einen gemütlichen Raum in Bernds Höhle mit runden Tischen und bequemen Stühlen vor sich. „Du kannst dann ja gegen Mittag zum Liegeplatz meiner ‚Jolanda‘ kommen.“ Liegeplatz? „Jolanda“? Da passte etwas nicht zusammen, dachte Robby.

Als er auf dem Steg vor der „Jolanda“ stand, hockte Bernd auf seiner Segelyacht unter einem Verdeck. „Und wo geht’s jetzt zur Kuchenbude?“, fragte Robby erstaunt. „Hä?! Hier ist sie doch! Kuchenbude wird auf

Segelyachten diese Abdeckung genannt.“ Robby schaute sich das Ganze genauer an. Die sonst offene Plicht – so heißt der hintere Teil der „Jolanda“ – war komplett von einer festen Plastikplane mit durchsichtigen Elementen umschlossen, die auf Metallrohren lag. Der perfekte Schutz vor kaltem Wind und fiesem Nieselregen, sehr praktisch!

„Der Begriff hat seinen Ursprung in dem plattdeutschen Wort ‚Kookbude‘, auf Hochdeutsch also ‚Kochbude‘. Der Grund dafür: Früher gab es auf kleinen Segelbooten einen Gaskocher in der Bank direkt hinter dem Ruder. Um beim Kochen geschützt zu sein, spannten pffiffige Segler eine Zeltplane darüber. Daraus entwickelte sich nach und nach diese vollständige Wetterschutz“, erklärte Bernd Braunbär. „Nun komm aber endlich rein, ich habe schon das Spiel aufgebaut!“

Dein Seebär





„Danke!“

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

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

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



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



Ohne
Deine
Spende
geht's
nicht!

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

