



2 | 2021

LÄNGSSEITS



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Coronavirus-Pandemie bestimmt weiterhin unseren Alltag. Wie dieser auf unseren Freiwilligen-Stationen aussieht, schildern wir exemplarisch anhand einer Übungsfahrt der Travemünder Seenotretter Mitte April mit ihrem zu diesem Zeitpunkt noch ungetauften Seenotrettungsboot SRB 80 (Seite 10). Es hat am Pfingstsonntag seinen endgültigen Namen erhalten: Edeltraut Koschubs taufte es auf den Namen ihres verstorbenen Mannes Erich Koschubs (Seite 6). Mit einer außerordentlichen Schenkung in seinem Namen hatte sie den Bau der Rettungseinheit ermöglicht. Die Hamburgerin ist eine von vielen Menschen, die mit ihrem beeindruckenden Engagement unsere Arbeit unterstützen. Ihnen allen sind wir zu großem Dank verpflichtet! Deshalb ist es für uns stets eine große Ehre, eine derart besondere Verbundenheit mit der DGzRS zu würdigen. Das gelingt uns auch in diesen ungewöhnlichen Zeiten, wie die Taufe der ERICH KOSCHUBS gezeigt hat. Es war trotz aller Einschränkungen eine sehr feierliche Veranstaltung, mit der wir unsererseits auch den lebensrettenden Einsatz der Besatzung gebührend honoriert haben.

Das betonen die freiwilligen Seenotretter Klaus Morgenroth und Andreas Wulf im Interview (Seite 8). Die beiden gehören zu unseren knapp 1.000 Rettungsfrauen und -männern, die rund um die Uhr einsatzbereit sind. In jeder Ausgabe stellen wir einige von ihnen stellvertretend vor, wohl wissend, dass Seenotrettung immer Teamarbeit ist. Manche von ihnen sind wie Martin Rakobrandt gleich auf zwei Stationen aktiv (Seite 16), andere leiten als freiwillige Vorleute ehrenamtlich eine unserer 55 Stationen an Nord- und Ostsee. Zu ihnen gehören Björn Hagge in Lippe/Weißehaus (Seite 23), Frank Tapper (Seite 22) in Schleswig und Patrick Morgenroth in Travemünde (Seite 23). Sie übernehmen eine besondere Verantwortung, die mit einem hohen zeitlichen Aufwand verbunden ist. Dafür setzen sie einen Großteil ihrer kostbaren Freizeit ein.



Das trifft ebenfalls auf unsere ehrenamtlichen Mitarbeiter an Land zu. In dieser Ausgabe erzählt Andreas Trümper von seinem langjährigen Engagement und berichtet außerdem, warum er leider mehr als nur sein geliebtes Ehrenamt aufgeben muss (Seite 24). Martin Friz-Jung ist derweil im Süden aktiv: Dort steht er unter anderem regelmäßig im Technik-Museum in Speyer auf der JOHN T. ESSBERGER, um in der Stadt am Rhein für unsere Arbeit zu werben (Seite 30). Vor zehn Jahren war der 44 Meter lange Seenotrettungskreuzer auf seine letzte Reise nach Rheinland-Pfalz gegangen (Seite 26).

Apropos Reisen: Viele Menschen machen sich alljährlich auf den Weg, um beim Tag der Seenotretter dabei zu sein. Sehr gerne hätten wir am letzten Juli-Sonntag wieder Gäste auf unseren Stationen begrüßt. Doch aufgrund der Coronavirus-Pandemie wird dieses leider in diesem Jahr erneut nicht möglich sein. Gerade die DGzRS als Rettungsdienst muss besonders umsichtig und vorbildlich handeln, um die Einsatzbereitschaft ihrer Besatzungen nicht zu gefährden sowie ihre Freunde und Förderer bestmöglich zu schützen. Deshalb haben wir uns entschlossen, unseren beliebten Aktionstag sicherheitshalber erneut ins Internet zu verlegen. Wir werden Ihnen dort am 25. Juli kurzweilige Informationen und Unterhaltung bieten – lassen Sie sich überraschen!

Abschließend möchte ich mich – auch im Namen meiner Vorstandskollegen Ingo Kramer und Matthias Claussen – bei allen im #TeamSeenotretter ganz herzlich für ihr unermüdliches Engagement bedanken. Bleiben Sie und die Ihnen Anvertrauten gesund!

Ihr

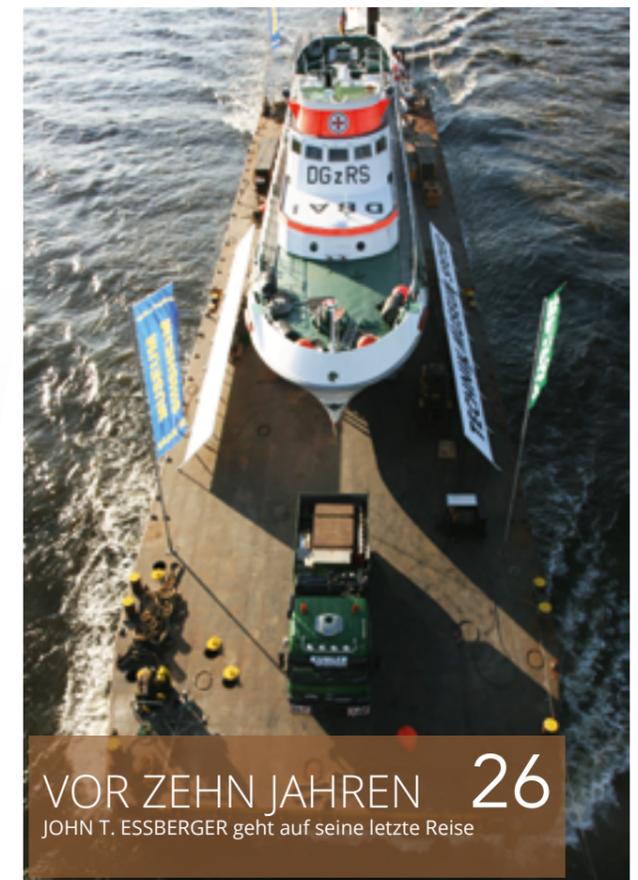
Gerhard Harder
Vorsitzer der Seenotretter



UNSERE SEENOTRETTER 16
Martin Rakobrandts Arbeitsplatz: die THEO FISCHER



EHRENAMT 24
Andreas Trümper geht von Bord



VOR ZEHN JAHREN 26
JOHN T. ESSBERGER geht auf seine letzte Reise

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
seenotretter.de

Redaktion / Text:
Ralf Baur, Bernd Goltings, Antke Reemts,
Christian Stipeldey und Patrick Testa-Kreitz

Korrektur:
Kerstin Radtke

Gestaltung:
Monika Grimme

Herstellung:
teamdruck GmbH, Stuhr

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

- **RETTUNGSDIENST**
- 6 **Taufe in Travemünde**
SRB 80 heißt jetzt ERICH KOSCHUBS
- 9 **Baby an Bord**
Geburt auf dem Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG
- 10 **In Pandemie-Zeiten**
Mit freiwilligen Seenotrettern auf Übungsfahrt
- 12 **Neuer Leiter des Rettungsdienstes**
Niklas Deeken im Portrait
- 13 **Rückgrat der Flotte**
50 Jahre Seenotrettungsboote
- **UNSERE SEENOTRETTER**
- 22 **Vormannswechsel an der Ostsee**
Neue Stationsleiter in Lippe, Schleswig und Travemünde
- **KLÖNSCHNACK**
- 33 **Aus Holz gebaut**
Jona Fischer setzt Modell der HARRO KOEBKE zusammen
- 36 **BERLIN in der Buddel**
Peter Hollander baut besondere Schiffe
- **JEDER EURO ZÄHLT**
- 37 **Laufen, laufen, laufen ...**
Maximilian Krabbe sammelt Kilometer für die Seenotretter
- 38 **Aktion zum Geburtstag**
Carola Conradt ruft zu Spenden auf
- **LÜTTJE SEENOTRETTER**
- 43 **Warum heißt das so?**
Dieses Mal: Klar Schiff machen



Fotos: Jög Sarbach

Vor ihrem neuen Seenotrettungsboot: die freiwilligen Seenotretter der DGzRS-Station Travemünde

ERICH KOSCHUBS im Einsatz in der Lübecker Bucht

Für Edeltraut Koschubs ist es ein sehr bewegender Moment auf dem Priwall, als sie dort am 22. Mai das neue Seenotrettungsboot für die Freiwilligen-Station Travemünde auf den Namen ihres verstorbenen Mannes tauft. Seitdem fährt der hochmoderne 10,1-Meter-Neubau als ERICH KOSCHUBS auf die Ostsee hinaus.

Edeltraut Koschubs hatte den Neubau zuvor mit einer überaus großzügigen Schenkung finanziert. Der 78-jährigen Hamburgerin war es sehr wichtig, einen Teil ihres Besitzes bereits zu Lebzeiten für einen sinnvollen Zweck einzusetzen. Diesen hat sie bei den Seenotrettern gefunden: „Bei der DGzRS wird mein Geld gut verwendet. Es hilft mit, Menschenleben zu retten – das ergibt Sinn!“

Der Bau war nur deshalb möglich, betonte Edeltraut Koschubs, „weil mein Mann mit viel Fleiß, Zielstrebigkeit, harter Arbeit und Mut zum Risiko sein Vermögen erarbeitet hat“. In ihrer Ansprache beschrieb sie ihn als hilfsbereit, herzensgut und sehr humorvoll. „Heute ist die Gelegenheit, einen wunderbaren Menschen mit dieser Taufe zu ehren.“ Nicht zuletzt sei Erich Koschubs zu Lebzeiten mit seinem Boot auf der Ostsee unterwegs und als Wassersportler langjähriger Förderer der Seenotretter gewesen.

Pandemie-bedingt konnte die DGzRS das neue Seenotrettungsboot lediglich unter Ausschluss der Öffentlichkeit taufen. Besonders dankbar sind die Seenotretter deshalb der Schleswig-

Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall, die die traditionelle Taufzeremonie der ERICH KOSCHUBS im kleinen Kreis auf ihrem Gelände ermöglichte. Eine öffentliche Präsentation für alle Freunde und Förderer der Seenotretter soll aber baldmöglichst nachgeholt werden.

Die ERICH KOSCHUBS in Zahlen

- Länge über alles: 10,1 Meter
- Breite über alles: 3,61 Meter
- Tiefgang: 0,96 Meter
- Verdrängung: 8 Tonnen
- Geschwindigkeit: 18 Knoten (ca. 33 km/h)
- Besatzung: Freiwillige
- Antrieb: ein Propeller, 380 PS



Joachim Thomsen, Leiter der Seemannsschule, betont die enge Verbindung zur DGzRS: „Die Seenotretter sind uns immer willkommen!“



In seiner Ansprache würdigt der stellvertretende DGzRS-Vorsitz Ingo Kramer das sehr großzügige Engagement der Familie Koschubs (im Hintergrund).



Mit den Worten „Ich taufe Dich auf den Namen ERICH KOSCHUBS und wünsche Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr“, gibt Edeltraut Koschubs dem neuen Seenotrettungsboot den Namen ihres verstorbenen Ehemannes.



„Herzlichen Dank!“, Ingo Kramer (l.) überreicht Taufpatin Edeltraut Koschubs einen Blumenstrauß in den Seenotretter-Farben Rot, Weiß und Grün.



Platz genommen zur Tauffahrt: Edeltraut Koschubs an Bord des neuen Seenotrettungsbootes

Erste Runde unter dem endgültigen Namen: Die ERICH KOSCHUBS war als SRB 80 zuvor in Travemünde stationiert und fuhr vor der Taufe bereits rund 20 Einsätze. Sie hatte im November 2020 die HANS INGWERSEN abgelöst, die seitdem ohne feste Station immer dort zum Einsatz kommt, wo andere Rettungseinheiten vertreten werden müssen.



Drei Fragen an ...

Andreas Wulf & Klaus Morgenroth Freiwillige Seenotretter in Travemünde

Meistens erleben Seenotretter in ihrer aktiven Zeit maximal eine Schiffstaufe. Sie beide sind schon bei der Taufe der HANS INGWERSEN vor 21 Jahren und nun der ERICH KOSCHUBS dabei gewesen. Ist das für Sie mittlerweile Routine?

Andreas Wulf: Auf keinen Fall! Es sind für mich sehr bewegende Momente gewesen, vor allem die Taufzeremonien. Wenn man das nach langer Zeit erneut erlebt, wird einem bewusst, dass es bei den Seenotrettern immer weitergeht und sich unsere Rettungseinheiten ständig verbessern.

Klaus Morgenroth: Mir geht es genauso. Eine Schiffstaufe ist nichts Alltägliches, auch wenn ich als Erwachsener bereits einige Stapelläufe auf der Flender-Werft in Lübeck miterleben durfte. Dort arbeitete mein Schwiegervater.

Was ist Ihnen von der Taufe der HANS INGWERSEN am 16. Februar 2000 in Erinnerung geblieben?

Andreas Wulf: Die HANS INGWERSEN löste damals die mehr als 30 Jahre alte PAUL DENKER ab. Der Neubau gehörte zu einer ganz neuen Klasse und war ein einziges Raumwunder mit hervorragenden Fahreigenschaften. Wir waren schwer beeindruckt.

Klaus Morgenroth: Es war ohne Frage ein Generationswechsel. Bei der Tauffahrt wollte ein Angehöriger des Namensgebers das Boot steuern. Da er einen Sportführerschein besaß, ließ ich ihn ans Ruder. Er drückte die Hebel ordentlich auf den Tisch und ich musste von meinem Platz aus etwas runterregeln. An dem Tag war es übrigens sehr ungemütlich: Es war nasskalt, der Regen fiel fast waagrecht. Deshalb waren nur wenige Besucher zur Veranstaltung gekommen.

Andreas Wulf: Daran kann ich mich noch sehr gut erinnern, richtiges Seenotretter-Wetter war das!

Was werden Sie in 20 Jahren ihren Enkeln auf jeden Fall von der jüngsten Taufe erzählen?

Andreas Wulf: Sicherlich von der ERICH KOSCHUBS: Das Boot ist noch einmal eine deutliche Verbesserung gegenüber seinem Vorgänger. Es ist trotz seiner höheren Geschwindigkeit lauffähiger, bietet vom Fahrstand aus einen besseren Überblick und ist ergonomischer gestaltet. Die Taufe selbst war trotz der Einschränkungen aufgrund der Pandemie eine sehr gelungene Veranstaltung in einem intimen Kreis. Damit wurden das finanzielle Engagement der Familie Koschubs und unser freiwilliger Einsatz gebührend gewürdigt.

Klaus Morgenroth: Die Seemannsschule auf dem Priwall hat uns mit offenen Armen empfangen, wir fühlten uns dort sehr gut aufgehoben. Bei der eigentlichen Taufzeremonie regnete es stark, fast wie vor zwanzig Jahren. Die Taufpatin war dank unserer Regenschirme gut geschützt. Sie ist am Anfang gleich auf mich zugekommen, weil sie mich von der Kiellegung im November 2019 her wiedererkannt hatte. Das war ein gutes Gefühl. Außerdem war es die erste Veranstaltung für meinen Sohn Patrick als freiwilliger Vormann. Ich muss sagen, er hat eine gute Figur gemacht, das macht mich als Vater schon stolz. Leider konnte sein Vorgänger Horst-Dieter Eder die Taufe nicht mehr miterleben. Er ist im Februar überraschend gestorben.

Andreas Wulf: Das war ein sehr trauriger Moment für uns alle. Als unser stellvertretender Vorsitz Ingo Kramer es in seiner Rede angesprochen hat, musste ich schlucken, denn ich kannte Horst-Dieter viele Jahre. Ich hatte gehofft, dass wir noch einige Zeit gemeinsam mit dem neuen Seenotrettungsboot rausfahren werden.

ten deutschen Fährhafen für den Verkehr mit Skandinavien und dem Baltikum.

Das Einsatzgebiet der 20 freiwilligen Seenotretter um Vormann Patrick Morgenroth umfasst vor allem die innere Lübecker Bucht bis zum Ostseebad Boltenhagen im Osten und bis zur Hafenstadt Neustadt in Holstein im Nordwesten. Vor allem die Neustädter Bucht ist bei Seglern, Sportbootfahrern und Surfern sehr beliebt. Entsprechend hoch ist das dortige Verkehrsaufkommen. Einmal im Jahr finden in der Lübecker Bucht Ende Juli die Segelregatten der Travemünder Woche statt, die zweitgrößte Regattaserie der Welt.

Baby an Bord

„Wir sind superglücklich und es geht uns allen gut!“, freut sich Lara Müller-Maron. Die 25-Jährige blickt auf eine anstrengende und aufregende Nacht zurück: Am 4. April um 4.02 Uhr hat sie an Bord der PIDDER LÜNG ihren Sohn Bosse zur Welt gebracht. Der Seenotrettungskreuzer ist in List auf Sylt stationiert.

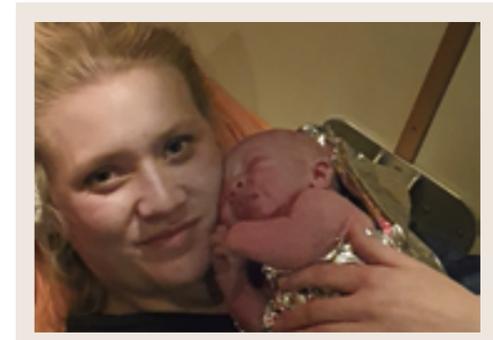


Die Seenotretter waren um 2 Uhr nachts geweckt worden: Eine hochschwangere Sylterin müsse zur Entbindung ans Festland gebracht werden, ein Hubschrauber könne nicht fliegen. Geplant war, die werdende Mutter im dänischen Havneby an einen Rettungswagen zu übergeben. Von dort sollte sie nach Flensburg in die Klinik gebracht werden. Doch bereits auf der knapp 25-minütigen Überfahrt deutete sich an, dass die Zeit nicht mehr ausreichen würde.

Die Leinen der PIDDER LÜNG waren in Havneby gerade fest, als an Bord um 4.02 Uhr ein gesunder Junge geboren wurde. Hebamme Cornelia von Böhlen war dabei und ist froh über den guten Verlauf: „Das Kind kam deutlich vor dem Geburtstermin zur Welt. Seit es keine Geburtsklinik mehr auf Sylt gibt, wird empfohlen, dass Schwangere zwei Wochen vor dem errechneten Termin die Insel verlassen, aber der Zeitpunkt war noch nicht gekommen.“ Über die Situation auf dem Seenotrettungskreuzer ist sie voll des Lobes: „Das war eine ganz tolle, ruhige Stimmung an Bord.“

Mutter und Kind ging es so gut, dass nach etwa einer Stunde alle gemeinsam per Seenotrettungskreuzer die Rückreise nach List antreten konnten. So konnte Vater Teunis Maron seine Frau unerwartet schon am Morgen mit seinem Sohn auf Sylt in die Arme nehmen. Er dankte der Hebamme, den Rettungssanitätern und den Seenotrettern für die Unterstützung und Betreuung seiner Frau und seines Sohnes.

Die Seenotretter freuen sich ebenfalls, dass alles gut verlaufen ist. „Ich hatte unterwegs schon den Eindruck, dass das nicht mehr lange dauert“, erzählt Vormann Holger Speck, selbst Vater von drei Töchtern. Er stand neben dem kleinen Hospital auf der Brücke und steuerte den Seenotrettungskreuzer nach Havneby. Die Geburt auf der PIDDER LÜNG war auch für die Besatzung sehr aufregend.



Sind froh über den guten Verlauf: Die Sylter Seenotretter Christopher Kölln, Holger Speck und Gerhard Reinfeld (v. l.). An Bord ihres Seenotrettungskreuzers wurde Bosse geboren (kleines Bild mit Mutter Lara).

Travemünde

Station sichert beliebte Reviere

Die Freiwilligen-Station Travemünde sichert die viel befahrene Zufahrt zum dortigen Fährhafen ebenso wie die stark genutzten Wassersportreviere vor der Küste und in den rückwärtigen Flachwassergebieten mit der Pötenitzer Wiek und dem Dassower See. Der Fährhafen Travemünde ist mit jährlich rund 17.000 Fahrten von Passagier-, Kombi- und Frachtfähren einer der bedeutendsten

In der „schönsten Tochter“ der Hansestadt Lübeck, wie Travemünde auch genannt wird, ist das Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS stationiert. Es gehört zur 10,1-Meter-Klasse, wurde 2020 bei der Werft Tamsen Maritim in Rostock gebaut und hat seinen Liegeplatz an der Lotsenbrücke. Wie alle Rettungseinheiten der DGzRS wurde auch ERICH KOSCHUBS ausschließlich durch Spenden und freiwillige Zuwendungen finanziert: Eine Hamburgerin ermöglichte den Neubau mit einer sehr großzügigen Schenkung.

Wenige Schritte vom Liegeplatz des Seenotrettungsbootes entfernt ist der alte Rettungsschuppen aus dem 19. Jahrhundert

erhalten. Er weist die für die damalige Zeit typische DGzRS-Architektur mit den beiden Doppeltoren auf. Sogar die Ablaufbahn für das Ruderrettungsboot ist erhalten. Heute nutzt der Lübecker Yachtclub das Gebäude.

seenotretter.de/travemuende



Freiwilliges Engagement in Pandemie-Zeiten

Patrick Morgenroth drückt das Probenröhrchen leicht zusammen. Ein erster Tropfen aus Nasenabstrich und Pufferlösung fällt in die Vertiefung der Testkassette. Leise zählt der freiwillige Vormann der Station Travemünde mit – bis fünf. Jetzt muss er warten: 15 Minuten dauert es danach, bis der Coronavirus-Schnelltest ein Ergebnis anzeigt. Er schaut kurz aus einem der geöffneten Fenster des Stationsgebäudes.

Draußen scheint an diesem Dienstagmittag im April die wärmende Frühlingssonne vom blauen Himmel. Es weht eine schwache Brise, die das Wasser an der Travemündung nur leicht bewegt. Nichts, das einen Seenotretter unruhig werden lässt. Ebenso wenig verursacht der Schnelltest bei Patrick Morgenroth und seinen drei Kollegen einen höheren Puls, er ist für sie längst Routine. Und: Niemand ist dabei allein, es gilt immer das Vier-Augen-Prinzip. Die Tests sind Teil des umfassenden Sicherheits- und Hygienekonzeptes der DGzRS, mit dem der maritime Such- und Rettungsdienst der Coronavirus-Pandemie begegnet. Die Einsatzbereitschaft der Seenotretter war trotz der weltweit rasanten Ausbreitung des SARS-CoV-2 genannten Erregers stets gewährleistet, ihre originäre Aufgabe zu keinem Zeitpunkt gefährdet.

Patrick Morgenroth nutzt die weitere Wartezeit effizient: Gemeinsam mit der angehenden Bootsführerin Sabrina Most, Seenotretter Axel Mussehl und Seenotretter-Kandidat Christopher Klein bespricht er die nächsten Stunden: Gleich wollen sie zu einer



Jeder an Bord trägt zum Schutz vor Infektionen eine medizinische Maske.

Kontroll- und Übungsfahrt raus auf die Lübecker Bucht. Seine Worte dringen etwas gedämpft durch seine medizinische Maske. Diese gehört seit mehr als einem Jahr zum Stationsalltag. Der Vormann und seine Kollegen tragen sie vor Mund und Nase – im Stationsgebäude sowie an Bord des Seenotrettungsbootes SRB 80, um sich gegenseitig und Gerettete vor einer Infektion zu schützen.

Diese Sicherheitsmaßnahme gilt bis auf Weiteres und unabhängig vom Impfstatus. Manche der Freiwilligen haben das begehrte Serum bereits in den Oberarm gespritzt bekommen, weil sie im Rettungsdienst tätig sind und deshalb die zuständige Kommune den kleinen Pieks beizeiten ermöglicht hat. Für die DGzRS ist das Impfen ihrer Besatzungen ein weiterer wichtiger Bestandteil ihres Sicherheits- und Hygienekonzeptes. Der Schutz ihrer Rettungsleute hat für sie oberste Priorität. Im Zuge ihrer Fürsorgepflicht unterscheidet sie selbstverständlich nicht zwischen fest angestellten Seenotrettern, freiwilligen Seenotrettern und Seenotrettern in Ausbildung, die ebenfalls an Einsätzen beteiligt sein können – das Virus macht diesen Unterschied auch nicht.

Jeder Handgriff muss sitzen

Zurück zu den Freiwilligen aus Travemünde: Sie üben regelmäßig mit ihrem neuen Seenotrettungsboot, mehrmals in der Woche sind sie auf See unterwegs. SRB 80 hat erst Ende November 2020 die HANS INGWERSEN abgelöst, die seither als Springer auf verschiedenen Stationen an Nord- und Ostsee im Einsatz ist. „Wir nutzen die Fahrten, um uns ausführlich mit der umfangreichen neuen Technik an Bord vertraut zu machen. Jeder muss das Boot im Ernstfall aus dem Effeff beherrschen, jeder Handgriff muss sitzen“, erzählt Patrick Morgenroth.

Deshalb ist an diesem Tag im April auch Christopher Klein dabei. Der 42-Jährige besitzt als Seenotretterkandidat zwar schon seine persönliche Schutzausrüstung, aber bei Einsätzen ist er nur dabei, wenn sie bei einem Alarm sowieso gerade wie heute draußen sind. „Zurzeit beschnuppern wir uns gegenseitig und schauen, ob wir gut miteinander arbeiten können. Das geht an Bord am besten“, sagt Patrick Morgenroth. Er schaut auf seine Uhr und nickt den anderen zu.

Die Viertelstunde ist um: In den vier Testkassetten ist lediglich beim „C“ (Control) ein roter Streifen zu sehen, das heißt: Alle vier Tests sind negativ. Auf dem Weg nach draußen werden die Tests entsorgt. Gemeinsam geht die Besatzung mit Abstand die wenigen Schritte zum Liegeplatz des Seenotrettungsbootes an der Lotsenbrücke. Auf dem Weg dorthin ist Zeit für einen kurzen Plausch über Privates. Naturgemäß fallen viel weniger Worte über Familie, Freunde und Hobbys als sonst bei den monatlichen Stationsabenden. Diese finden aufgrund des Lockdowns – genauso wie die regelmäßigen Grillabende – bis auf Weiteres aus Infektionsschutzgründen nicht statt. „Die soziale Komponente fehlt im

Moment fast völlig, das ist sehr schade. Schließlich sind die Seenotretter für uns alle wie eine zweite Familie“, sagt Patrick Morgenroth. Dazu gehören normalerweise selbstverständlich auch Händeschütteln und eine kurze Umarmung bei der Begrüßung. Jetzt muss ein einfaches „Moin!“ genügen, mehr lässt die gegenwärtige Situation nicht zu.

Viele Freiwillige garantieren Einsatzbereitschaft

Am Liegeplatz angekommen, macht das Quartett SRB 80 klar zum Ablegen: Hauptschalter für die Stromversorgung umlegen, Kommunikations- und Navigationsgeräte hochfahren, Ölstände prüfen, Maschine starten und dann: Leinen los. Gegen 13 Uhr steuert Patrick Morgenroth das 10,1 Meter lange Seenotrettungsboot über die Travemündung in die Lübecker Bucht.

In den nächsten rund viereinhalb Stunden erkundet die Besatzung ihr Revier. Dabei hält sie nach Schiffen in Not Ausschau und trainiert verschiedene Abläufe. Heute soll vor allem die angehende Bootsführerin Sabrina Most SRB 80 steuern, um zusätzliche Sicherheit beim Manövrieren zu bekommen. Derweil kontrolliert Seenotretter Axel Mussehl die medizinische Ausrüstung. Dazu gehört spezielle Schutzkleidung, die die Besatzung generell beim Kontakt mit Erkrankten über der normalen Einsatzkleidung trägt. Denn in der internationalen Schifffahrt kann man nie wissen, mit welchen Infektionskrankheiten aus anderen Teilen der Welt die Seenotretter im Einsatz in Kontakt geraten.

Während der Fahrt tauschen die Crewmitglieder immer wieder ihre Positionen an Bord, damit jeder in der Lage ist, an jeder Stelle souverän zu agieren. Christopher Klein bereitet in der Plicht gerade ein Tau für ein Schleppmanöver vor. Patrick Morgenroth steht neben ihm und erklärt dem Kandidaten die Funktionsweise des Schlepphakens. Die Ausbildung neuer Seenotretter gehört zum



Arbeiten in der Plicht.



Bootsführer Benjamin Schellschmidt (r.) und Vormann Patrick Morgenroth besprechen die nächsten Trainingseinheiten.

Stationsalltag: „Um unsere Einsatzbereitschaft rund um die Uhr und bei jedem Wetter zu gewährleisten, brauchen wir eine große Mannschaft“, sagt der Vormann. Gerade zu Spitzenzeiten könne es immer wieder vorkommen, dass er dringend und schnell zusätzliche Besatzungsmitglieder brauche. „Wir müssen uns personell verstärken. Deshalb sind wir froh, dass sich Menschen wie Christopher bei uns engagieren wollen“, betont Patrick Morgenroth. Sobald beide Seiten der Meinung sind, dass sie gut zusammenpassen und Christopher Klein als Kandidat sein Seediensstauglichkeitszeugnis vorlegen kann, wird aus ihm ein Trainee. Dann nimmt der Vormann ihn als vierten Mann in den Bereitschaftsplan der Station auf und der 42-Jährige kann bei Einsätzen als zusätzliches Besatzungsmitglied dabei sein. Auf diese Weise sammelt er wertvolle Erfahrungen.

Neue Routine

Damit aus ihm ein vollwertiger Rettungsmann werden kann, muss er außerdem noch mindestens zwei Lehrgänge an der Seenotretter-Akademie erfolgreich absolvieren: einen erweiterten Erste-Hilfe-Kurs oder einen aufeinander aufbauenden medizinischen Ersthelferlehrgang und den Schiffssicherheitslehrgang. Die Pandemie schränkt jedoch auch bei den Seenotrettern die normalen Abläufe ein – zum Zeitpunkt dieser Übungsfahrt sind solche Lehrgänge nur mit einer geringeren Teilnehmerzahl möglich.

Nach fast vier Stunden intensiven Trainings legt SRB 80 gegen 16.45 Uhr wieder an der Lotsenbrücke an. Bevor die vier zurück zum Stationsgebäude gehen, machen sie klar Schiff. Dazu gehört seit mehr als einem Jahr das Desinfizieren des Seenotrettungsbootes. Das ist mittlerweile für die freiwilligen Seenotretter genauso zur Routine geworden wie der Coronavirus-Schnelltest vor einer Übungs- und Kontrollfahrt.



Niklas Deeken ist neuer Leiter des Rettungsdienstes

Mehrere Zufälle haben ihn zu den Seenotrettern nach Bremen geführt. Dort arbeitet er seit 2013 – inzwischen ist der gebürtige Münsteraner Leiter des Rettungsdienstes. Seine neue Stelle hat Niklas Deeken am 1. Juni angetreten.

Die weite Welt der Seefahrt stampft 2007 unvermittelt in Niklas Deekens Leben: Als er in Köln den Segelschein macht, kommt der damals 22-Jährige mit zwei Kapitänen ins Gespräch. „Sie haben mir die Seefahrt schmackhaft gemacht“, sagt der heute 36-Jährige mit einem Schmunzeln. Die Abenteuerlust treibt ihn aus Lohmar im Bergischen Land nach Elsfleth in die Wesermarsch. Dort schreibt er sich spontan an der Hochschule für das Nautik-Studium ein – er will das große Patent erwerben und selbst am Ruder von Ozeanriesen stehen. Seinen Job als Mediengestalter in einer Agentur gibt er dafür auf.

Bis zu diesem Zeitpunkt ist er lediglich bei gelegentlichen Segeltörns auf dem Rhein oder auf den Seen in der Region Köln-Bonn auf dem Wasser unterwegs: „Ein Freund meiner Mutter ist leidenschaftlicher Segler, er hat mir das Reffen und Hissen beigebracht“, erzählt Niklas Deeken. Er liebt die Ruhe, die besondere Atmosphäre und die Gemeinschaft an Bord. Zudem bewegt sich der im Rhein-Sieg-Kreis aufgewachsene Münsteraner einfach sehr gerne an der frischen Luft: An Land legt er ungezählte Kilometer mit dem Fahrrad und zu Fuß zurück, auf dem Tennisplatz schlägt er mit seiner harten Vorhand die Bälle übers Netz.

Opa soll Recht behalten

Bereits wenige Monate nach der eingangs erwähnten Plauderei mit den beiden Kapitänen ist Niklas Deeken im ersten Praxsemester erstmals auf einem Containerschiff der Reederei Rudolf Schepers (Bad Zwischenahn) in der Karibik unterwegs. An Bord ist der Ton rauer als auf einer Segelyacht, die Arbeit mitunter sehr eintönig. Die viel beschworene Seefahrerromantik ist nicht mehr als eine Erzählung. In der Wirklichkeit besteht der anstrengende Alltag oft aus Rost klopfen, Streichen und Deck schrubben. Diese Arbeiten gehören auch für ihn als Student

dazu – genauso wie als Rudergänger nachts übermüdet auf der Brücke zu stehen, am Kartentisch verschiedene Routen in Seekarten einzuzeichnen und im Ausguck stundenlang aufs Meer zu blicken. Dennoch macht er weiter. Die See lässt ihn selbst in der vorlesungsfreien Zeit nicht mehr los: Er fährt auf Schleppern mit, arbeitet als Festmacher im Hafen.

Mit dem nautischen Patent in der Hand heuert Niklas Deeken bei der Hamburger Reederei „Alstership“ an, pendelt fortan als nautischer Wachoffizier im Liniendienst mit Massengutfrachtern zwischen Rotterdam und St. Petersburg. Irgendwann wünscht sich seine Freundin und spätere Frau Katrin ein steteres Leben – einen Mann, der häufiger zu Hause ist. „Der Liebe wegen habe ich mich 2013 nach einem Job an Land umgesehen“, sagt er. Zufällig stößt er auf eine Stellenanzeige der DGzRS: gesucht wird ein Wachgänger für die Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO in der SEENOTLEITUNG BREMEN.

Es ist nicht sein erster Kontakt mit den Seenotrettern. Bereits als Kind hat ihm sein Opa von ihrer unverzichtbaren Arbeit erzählt: „Bei einem meiner Besuche entdeckte ich bei einem Ausflug auf eine der Ostfriesischen Inseln ein Buddelschiff mit einem Seenotrettungskreuzer und wollte mehr wissen“, erinnert sich Niklas Deeken. Sein Opa erklärte ihm alles. „Am Ende sagte er zu mir: ‚Später kannst du ebenfalls bei den Seenotrettern arbeiten und mich retten – ich kann ja nicht schwimmen‘“, erinnert sich der Enkel. 2013 fängt er tatsächlich bei der DGzRS an. In ihrer Zentrale in Bremen hört er zunächst mehrere Stunden am Tag oder in der Nacht sehr genau hin: Als Wachgänger registriert er jeden noch so leisen Alarmruf auf dem international einheitlichen UKW-Sprechfunk-Not- und Anrufkanal 16, ist mit seinen Ohren ganz nah dran am Geschehen auf See. Gerade bei dramati-

schen Einsätzen ist er oft der erste Kontakt für die verzweifelten Besatzungen auf den Havaristen. Gemeinsam mit seinen Kollegen der SEENOTLEITUNG BREMEN initiiert er ihre Rettung. Seine Gelassenheit ist optimal für diese verantwortungsvolle und stets zeitkritische Aufgabe: Er nimmt den Menschen mit seiner besonnenen, warmherzigen Art ihre größten Ängste, kann sie beruhigen und fokussieren.

Kurs Zukunft

Nach drei Jahren wartet eine neue Herausforderung auf Niklas Deeken: Als Inspektor kümmert er sich fortan um die medizinische und nautische Ausrüstung der Seenotrettungskreuzer und -boote. Seine neue Rolle bei der DGzRS gefällt ihm ausgesprochen gut: „Ich kann seitdem mehr mitgestalten, bin an maßgeblichen Entscheidungen beteiligt und habe engeren Kontakt zu den Besatzungen.“ Bald kommen weitere Schwerpunkte hinzu: Gemeinsam mit seinem Kollegen Carl Göner ist er für das Neubauprogramm der Seenotrettungsboote und ihre Abnahme zuständig, hält Kontakt zu den Behörden. Letzteres wird ein wichtiger Teil seiner Arbeit als Leiter des Rettungsdienstes bleiben.

Seine neue Position bringt noch einmal mehr Verantwortung mit sich. Er möchte den Kurs für eine zukunftsfähige DGzRS abstecken. Dafür setzt er auf Impulse aus Flotte und Inspektion: „Bei den Seenotrettern ist auf allen Ebenen reichhaltiges Wissen vorhanden, das nicht verloren gehen darf und in notwendige Veränderungen einfließen muss.“ Auch schwierige Entscheidungen werden kommen, das ist ihm bewusst, diese möchte er Hand in Hand mit seinen Kollegen erarbeiten. Das kommunikative Handwerkszeug dafür bringt er mit. Und wenn die Argumente schlüssig sind, lässt er sich auch für eine Sache begeistern – wie das zufällige Gespräch mit zwei Kapitänen vor vielen Jahren zeigt.



Rückgrat der Rettungsflotte

Sie sind klein, aber leistungsfähig und seetüchtig wie ihre großen Schwestern: Die Arbeit der Seenotretter wäre ohne die Seenotrettungsboote nicht denkbar. Im Sommer 1971 ging die erste Generation in Dienst.

Infolge des zunehmenden Wassersportverkehrs und durch den Bau vieler Marinas gegen Ende der 1960er Jahre stiegen die Einsatzzahlen der Seenotretter stark an. Das stellte die DGzRS vor eine neue Herausforderung. Im Zuge dessen entwickelte sie aus den ersten selbstaufrichtenden Tochterbooten eigenständig operierende Seenotrettungsboote für die Freiwilligen-Stationen. Sozusagen als dauernd abgesetzte Tochterboote entlasten sie seither die Seenotrettungskreuzer, die vor allem die Großschifffahrt absichern.

Die ersten Seenotrettungsboote ergänzten bestehende Rettungsstationen, aber auch neue Stationen wie Damp wurden auf dieser Basis gegründet – oder wie bei den Beispielen Wangerooge und Hörnum wiedereingerichtet. Auf Wangerooge stationierte die DGzRS die GESINA, auf Hörnum die KAATJE und in Damp die MARTJE. Sie gehören zu mehr als 80 Einheiten, die seither gebaut wurden. Heute stellen

die Seenotrettungsboote zwei Drittel der Flotte und werden nach wie vor von freiwilligen Seenotrettern gefahren.

Von den 1970ern bis heute

- 1971/72 entstehen zwölf 7-Meter-Boote (54 PS, 11,5 Knoten), entwickelt aus Tochterbooten. Besondere Ausstattung schon damals ist die Bergungspforte, eine Tür in der Bordwand, um Schiffbrüchige in waagerechter Lage retten zu können. Fünf etwas vergrößerte 9-Meter-Boote folgen 1977, zwei 12,2-Meter-Einheiten bereits 1972.

- 1987 bilden zwei Prototypen den Grundstock für bis 1994 insgesamt 18 völlig neu konstruierte 8,5-Meter-Einheiten. Ihre stärkere Motorleistung (220 PS) erlaubt höhere Geschwindigkeiten (18 Knoten). Ausrüstung und Schleppfähigkeit werden verbessert. Vier 7-Meter-Boote auf Spezialtrailer für hafensele Kisten und die Bodden kommen 1993 hinzu.

- Ab 1999 entstehen mehr als 30 neue Einheiten vom modernen 9,5-Meter-beziehungsweise (ab 2005) 10,1-Meter-Boot (jüngster Typ: 380 PS, mehr als 20 Knoten). Die Besonderheiten: optimierte Rumpfform (mehr Kursstabilität bei achterlicher See), vergrößerte Plicht, rundumlaufendes Fendersystem, geschlossener Fahrstand, geräumiges Deckshaus, umfassende medizinische Ausrüstung. Ab 2018 folgen schnelle 8,9-Meter-Boote aus robustem Kunststoff für weitläufige, flache Küstengewässer.

- 1 TAMINA und SIEGFRIED BOYSEN (1971/72)
- 2 CARL A. WUPPESAHL (1977)
- 3 WILMA SIKORSKI (1999)



Unsere Spezialausrüstung: Die heutigen Seenotrettungsboote sind im Einsatz mit mindestens drei Freiwilligen besetzt. Ihnen steht modernstes Rettungsgerät zur Verfügung (4). Auch auf den ersten 7-Meter-Seenotrettungsbooten (5) fand bereits viel spezielle Ausrüstung für verschiedene Einsatzszenarien Platz.

Virtuelle Suche und Rettung auf und über See

Menschen aus Seenot zu retten ist Teamarbeit. Damit die Seenotretter und ihre fliegenden Partner im Einsatz erfolgreich sind, trainieren sie regelmäßig die Zusammenarbeit. Um auch virtuell gemeinsam üben zu können, entwickelt die DGzRS mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie der Universität Witten/Herdecke eine einzigartige Trainings- und Forschungsumgebung.

Ziel des Forschungsprojektes AMARIS (siehe Kasten) ist es, dass die Seenotretter die Suche und Rettung von Schiffbrüchigen künftig gemeinsam organisationsübergreifend mit Hubschrauberbesatzungen in ihrem SAR-Simulator (SAR = Search and Rescue) trainieren, selbst wenn sich andere Teilnehmer an weit entfernten Orten befinden. Dazu soll das Simulatorzentrum der DGzRS in Bremen mit dem Air Vehicle Simulator (AVES) des DLR in Braunschweig gekoppelt werden.

„Seenotretter und Hubschrauber-Crews sollen standardisierte Einsatzverfahren, aber auch Notmanöver und kritische Situationen im Simulator trainieren“, sagt Rolf Detlefsen, Leiter des Simulatorzentrums der DGzRS. Dort werden die Seenotretter und Wachleiter der SEENOTLEITUNG BREMEN in den international einheitlichen und verbindlichen SAR-Verfahren trainiert. Auch Schiffsführer von Behördenschiffen, die die Seenotretter oftmals in Einsätze einbinden, erhalten dort von der DGzRS ihre entsprechende Ausbildung.

Die DGzRS ist froh, dass nicht nur Wissenschaftler, sondern auch ihre über See fliegenden Partner an dem neuen Forschungsprojekt teilnehmen. Besonders häufig arbeiten die Seenotretter mit ihren fliegenden Kollegen der Marine zusammen. Beide verbindet die international einheitliche Abkürzung SAR für den jeweils zuständigen maritimen beziehungsweise aeronautischen Such- und Rettungsdienst. Neben Windenübungen (WinchEx) gehören auch standardisierte Verfahren für aufwendige Suchen zum gemeinsamen Handwerkszeug.

Besonders eng ist die Zusammenarbeit der DGzRS ferner mit den Rettungshubschraubern der Offshore-Windparks. Mal wird ein Notarzt per Hubschrauber nachgeführt, mal ein Schwerverletzter von einem Seenotrettungskreuzer übernommen und

schnell in ein Spezialkrankenhaus geflogen. Alle diese gemeinsamen Einsatzverfahren müssen bei jedem Wetter und schwierigsten Bedingungen beherrscht werden.

Für derart herausfordernde Einsatzbedingungen entwickelt das DLR Hubschrauber-Assistenzsysteme. Sie versorgen die Piloten mit missionsrelevanten Informationen und unterstützen bei der Steuerung des Hubschraubers. Bislang wurden solche Systeme während der Entwicklung hauptsächlich in einer hubschrauberspezifischen Simulationsumgebung untersucht. „Die Kopplung unseres AVES-Simulators mit dem SAR-Simulator der Seenotretter erlaubt es uns, neue Assistenzsysteme für Hubschrauber in einsatznahen SAR-Szenarien zu erproben“, sagt Tanja Martini, wissenschaftliche Mitarbeiterin des DLR-Instituts für Flugsystemtechnik.

Eigens dazu installierte neue Sensoren in den Simulatoren sollen physiologische Daten messen, um zu erforschen, ob eine Entlastung durch die Assistenzsysteme entsteht und wie Simulatortrainings insgesamt wirken. Sie sammeln Daten, um organisationübergreifende Teamarbeit besser zu verstehen. Die Erkenntnisse sollen in ein wissenschaftlich fundiertes Schulungskonzept fließen. Die Forscher um Professor Dr. Hendrik Wilhelm werden konkrete Ansätze zum Wissens- und Erfahrungstransfer in Simulatortrainings entwickeln. „Uns interessiert, was Teams dazu befähigt, über Organisationsgrenzen hinweg erfolgreich zusammenzuarbeiten. Dabei spielen nicht nur formale Strukturen und Prozesse eine wichtige Rolle. Wichtig ist auch das zwischenmenschliche Zusammenspiel“, erläutert der Professor für Strategische Organisation am Reinhard-Mohn-Institut der Universität Witten/Herdecke.

Die im AMARIS-Projekt entwickelte Forschungs- und Trainingsumgebung



Erstmals in Schleswig

Nach zweitägiger Seereise über Weser, Nordsee, Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee und Schlei hat das neue Seenotrettungsboot SRB 82 im Frühjahr erstmals den Schleswiger Stadthafen angelaufen. Am 28. März machten es die freiwilligen Seenotretter der Station Schleswig an seinem neuen Liegeplatz fest. Dort hat die 8,9 Meter lange Rettungseinheit die WALTER MERZ ersetzt, die nach 28 Einsatzjahren außer Dienst gestellt wurde. Das 8,5 Meter lange Seenotrettungsboot wird weiterhin Leben retten und wird künftig voraussichtlich vom freiwilligen estnischen Seenotrettungsdienst Pärnu SAR eingesetzt. Wann SRB 82 bei einer Taufe seinen endgültigen Namen erhalten wird, war aufgrund der Pandemie bei Redaktionsschluss noch offen.



Menschen aus Seenot zu retten ist Teamarbeit. Damit die Seenotretter und ihre fliegenden Partner erfolgreich sind, trainieren sie ständig die Zusammenarbeit – ab sofort auch virtuell in einem gemeinsamen Simulator-Forschungsprojekt.

wird über die zweijährige Projektlaufzeit hinaus bestehen bleiben und soll fortlaufend zu einer Verbesserung des Schulungskonzeptes beitragen. Für das SAR-Simulatorzentrum der Seenotretter liefert das Vorhaben neben verbesserten Trainingsbedingungen eine einzigartige Laborumgebung für verhaltens- und organisationswissenschaftliche Forschungsfragen zur Menschenrettung auf See.

Über das Forschungsprojekt AMARIS

Das im März 2021 gestartete Forschungsprojekt „Aeronautische und maritime Innovationsumgebung für interorganisationale Simulationen“ (AMARIS) wird im Zuge der Bekanntmachung „Stärkung des Technologie- und Innovationstransfers durch Forschung und Entwicklung für Großversuche, Demonstration, Aus- und Weiterbildung in der zivilen Sicherheitsforschung“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit“ der Bundesregierung gefördert.

Dem Forschungsverbund gehören die DGzRS, das DLR-Institut für Flugsystemtechnik in Braunschweig und die Universität Witten/Herdecke an. Die DGzRS koordiniert den Verbund. Assoziierte Partner sind das Aeronautical Rescue Co-ordination Centre (ARCC) Glücksburg der Marine, die SAR-Flieger des Marinefliegergeschwaders 5 in Nordholz, die ADAC Luftrettung gGmbH, die ADAC HEMS Academy GmbH, die Northern Helicopter GmbH und die Wiking Helikopter Service GmbH.

Mit den Seenotrettern verwachsen



Martin Rakobrandt ist ein Inselkind, ein treues dazu. Der 34-Jährige wuchs im malerischen Putbus im Südosten Rügens auf. Dort lebt er bis heute. Bei seinem Opa Horst Freybier hat er bereits als Junge das Seenotretter-Handwerk kennengelernt – inzwischen gehört er zur Mannschaft des Seenotrettungskreuzers THEO FISCHER, stationiert im Nothafen Darßer Ort.

Es ist ruhig an diesem Frühlingsmorgen, wie fast immer in dieser Jahreszeit. Lediglich einige Vögel zwitschern um die Wette, Schilf raschelt im leichten Seewind und Ostseewasser plätschert gegen die Bordwand des Seenotrettungskreuzers. Er liegt im idyllischen Nothafen Darßer Ort, am beinahe nördlichsten Punkt der urwüchsigen Halbinsel Darß. In dieser nahezu unberührten Natur arbeitet Martin Rakobrandt. Einen besseren Arbeitsplatz kann sich der 34-Jährige nicht vorstellen: „Es passt alles zusammen – die Mannschaft und das Umfeld. Wir sind eine gute und eingespielte Crew, die THEO FISCHER ist mein zweites Zuhause.“

Jeweils 14 Tage dauert seine Schicht an Bord, dann kommt die Ablösung. Das ist sicher. Ansonsten weiß Martin Rakobrandt genauso wenig wie die rund 1.000 Seenotretter auf den übrigen 54 Stationen der DGzRS, was der Tag bringen wird. Sie müssen immer auf alles vorbereitet sein. Jederzeit einsatzbereit, um Schiffbrüchigen wieder festen Boden unter die Füße zurückzugeben, verletzte Seeleute an Land zu bringen oder Wassersportler aus Gefahren zu befreien. Genau deshalb sitzt Martin Rakobrandt auch an diesem Tag auf der Brücke der THEO FISCHER: „Ich bin Seenotretter, weil ich gemeinsam mit meinen Kollegen Menschen aus Notlagen befreien möchte – gerade bei schlechtem Wetter kann es da draußen schnell gefährlich werden.“

Während er redet, rauscht und knistert im Hintergrund das Funkgerät. Hin und wieder quäkt eine metallisch klingende Stimme aus dem Lautsprecher – und manchmal bricht ein dramatischer Funkspruch jäh in die Ruhe und Idylle auf dem Darß hinein. So wie am 21. Juli 2019: Über den internationalen Sprechfunk-Notrufkanal 16 hören Martin Rakobrandt und seine drei Kollegen den „Mayday“-Ruf einer Motoryacht westlich vom Darßer Ort. Die beiden Männer melden starken Wassereinbruch an Bord. Die Yacht droht zu sinken, es besteht Lebensgefahr.

Momente, in denen jede Sekunde zählt

Sofort sind die vier Seenotretter auf der THEO FISCHER hochkonzentriert. Routiniert machen sie den Seenotrettungskreuzer klar zum Ablegen. Sie wissen: Jetzt kommt es auf jede Sekunde

an. „Kurz nachdem wir um die Darßer Nordspitze fahren, ist die Motoryacht gesunken. Sie war einfach weg, die beiden 40 Jahre alten Männer trieben in der Ostsee“, erinnert sich Rakobrandt. Es war, als hätte die See den Havaristen einfach mit einem Happs heruntergeschluckt. Die Rettungsmänner nehmen die Schiffbrüchigen an Bord und bringen sie an Land, in Sicherheit. Es ist einer dieser Einsätze, die in Martin Rakobrandts Gedächtnis haften geblieben sind und ihn besonders bewegen. Er spürt die große Dankbarkeit der Geretteten. Das motiviert, spornt ihn zusätzlich an – obwohl der Rügauer seine Berufung als Seenotretter längst gefunden hat. Daran hat sein Opa Horst großen Anteil.

Horst Freybier ist ein weit gereister Seemann mit Salzwasser im Blut und reichhaltigem seemännischen Erfahrungsschatz im Kopf. Er baut 1991 im Süden von Putbus die Freiwilligen-Station Lauterbach mit auf, ist dort mehr als 25 Jahre lang Vormann. Er erzählt dem Enkel von seinem Leben auf See, von seinen Einsätzen als Seenotretter. Martin Rakobrandt hört ihm aufmerksam zu, will schon als Knirps in seine Fußstapfen treten. Bereits früh spürt er auf dem Segelboot seines Opas die schwankende Ostsee. Bald segelt er selbst zwischen den Halbinseln Zudar im Westen und Mönchgut im Osten hinaus auf den Rügischen Bodden. Als junger Erwachsener wird er Schiffsmechaniker, macht das technische und nautische Patent, fährt sieben Jahre lang auf Tankern zur See. „Wasser gehört zu meinem Leben einfach dazu“, sagt Rakobrandt. 2014 heuert er schließlich bei der DGzRS an, als fest angestellter Rettungsmann auf dem Darß.

Wenn Martin Rakobrandt die dortige Idylle nach seinem 14-tägigen Törn in Richtung Rügen verlässt, ist er für die SEENOTLEITUNG BREMEN weiterhin erreichbar – einmal Seenotretter immer Seenotretter. Seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten engagiert er sich als Freiwilliger auf der Station Lauterbach. Bei seinem doppelten Einsatz für die DGzRS weiß er stets seine Familie hinter sich: „Meine Frau Sandra unterstützt mich, sie hält mir den Rücken frei. Meine Oma und meine Mutter leeren die Sammelschiffchen im Süden der Insel, und mein Vater ist ebenfalls freiwilliger Rettungsmann in Lauterbach – wir sind eine Seenotretter-Familie“, sagt er mit einem Lächeln.



Fotos: Johannes Müller

Martin Rakobrandt auf dem Tochterboot STRÖPER

Spenden für die neue NIS RANDERS

Innerhalb der notwendigen, ständigen Modernisierung der Rettungsflotte wird der Neubau SK 42 die THEO FISCHER in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 auf dem Darß ablösen. Er erhält einen ganz besonderen Namen: NIS RANDERS. „Dieser Name steht wie kaum ein zweiter für die freiwillige, selbstlose Bereitschaft der Seenotretter zum gemeinschaftlichen, oft gefährlichen Einsatz auf Nord- und Ostsee. Wir wünschen uns sehr, dass sich möglichst viele Menschen für diesen speziellen Neubau engagieren“, begründet DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder die Ausnahme von der traditionellen Regel, den Namen einer neuen Rettungseinheit erst bei der Taufe bekanntzugeben.

Der Name geht zurück auf eine Figur des Dichters und Schriftstellers Otto Ernst. Er schildert in seiner 1901 erschienenen Ballade besonders eindringlich die Rettung eines Schiffbrüchigen. Gegen den Willen seiner Mutter fährt Nis Randers mit seiner Mannschaft in den Sturm hinaus und rettet seinen verschollenen Bruder. Damals wie heute ist die Ballade Unterrichtsthema – sicher auch, weil sie für Werte steht, die für die Seenotretter seit Gründung der DGzRS vor mehr als 156 Jahren ebenfalls gültig sind.

Wie Freunde und Förderer der Seenotretter den Bau der neuen NIS RANDERS unterstützen können, ist auf der Website nis-randers.de zu lesen. Wer beispielsweise mindestens 5.000 Euro spendet, ist mit einer Danktafel an Bord immer dabei, wenn die Besatzung um Vormann Frank Michael Weinhold mit der neuen NIS RANDERS in den Einsatz fährt.

Darßer Ort

Station mit strategischer Bedeutung

Im Nothafen Darßer Ort, dem einzigen Hafen an einem langen Küstenabschnitt ab Warnemünde Richtung Osten, ist der Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER stationiert. In unmittelbarer Nähe zum Seeschiffahrtsweg Kadetrinne, der für die Großschiffahrt zum Nadelöhr wird, kommt der Station eine entscheidende strategische Bedeutung zu.

Der Nothafen liegt in der Kernzone des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft. Damit die Natur an dieser Stelle wieder uneingeschränkt sich selbst überlassen werden kann, ist der bereits genehmigte Inselhafen Prerow als Alternative zum bisherigen Standort vorgesehen. Zurzeit muss die immer wieder versandende Zufahrt regelmäßig ausgebaggert werden, um Booten und Schiffen das Einlaufen zu ermöglichen. Weil dies nicht immer gewährleistet war, hat die DGzRS den Seenotrettungskreuzer deshalb in den vergangenen Jahren mehrfach in das relativ weit entfernte, östlich gelegene Barhöft verlegen müssen. Nach der Fertigstellung des Inselhafens Prerow soll die Zufahrt zum Nothafen geschlossen und der Seenotrettungskreuzer dauerhaft in den neuen Schutzhafen verlegt werden.

Gebaut wurde die THEO FISCHER von der Schiffs- und Bootswerft Schweers in Bardenfleth (Unterweser). Ihr Tochterboot trägt den Namen STRÖPER. Stationiert war der Seenotrettungskreuzer ab seiner Indienstellung am 11. April 1997 zunächst in Warnemünde. Seit dem 7. Oktober 2003 ist der Nothafen am Darßer Ort seine Station. Benannt ist die THEO FISCHER nach dem Maschinisten des Seenotrettungskreuzers ALFRIED KRUPP, der bei einem Einsatz am 1. Januar 1995 ums Leben kam. Das Tochterboot erhielt seinen Namen nach der im mecklenburgischen Platt formulierten Bezeichnung für einen piffigen Jungen. Zur Besatzung gehören außer neun fest angestellten Seenotrettern mit Vormann Frank Michael Weinhold auch sechs Freiwillige.

seenotretter.de/darsser-ort



In ihrem Revier vor dem Darß: der Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER mit seinem Tochterboot STRÖPER

Seeleute sterben nach Strandung des Rahschoners „Minna“

Ein besonders tragischer Schiffsunfall ereignet sich im April 1913 am Darßer Ort. Obwohl die Prerower Seenotretter bereits in der Nähe sind, ertrinken drei Männer der Besatzung eines Havaristen bei dem Versuch, das rettende Ufer eigenständig zu erreichen.



Foto: Bernd Goltings

Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung fand am 15. April 1913 auf dem Friedhof in Zingst die Beisetzung der drei Seeleute statt. Nach Auflösung der Gräber in den 1950er Jahren wurde am Kirchweg eine Gedenkstätte eingerichtet: Sie erinnert bis heute an die Schicksale und Gefahren, denen die Seeleute an der Küste ausgesetzt sind.

* Schiffsunfälle. Aus Zingst (Dank) schreibt man uns: Bei dem vier herrschenden Nordsturm strandete bei Darßerort das Segelschiff „Minna“ aus Stralsund, Kapitän Brünning. Die ans 4 Mann bestehende Besatzung ertrank, 3 Leichen sind bisher geborgen. Bei Ebnliche Stelle unweit Zingst strandete ebenfalls der schwedische Schoner „Seeadler“, die Besatzung ist gerettet.

Ausschnitt aus einer Akte des Landesarchivs Greifswald (Rep. 80, Nr. 163)

Treiben. Da es der Mannschaft nicht mehr gelingt, das Schiff zu segeln, strandet es am 11. April um 14.15 Uhr nachmittags ungefähr 1.500 Meter östlich der Spitze der Landzunge Darßer Ort. Der Kapitän ist bereits zuvor über Bord gegangen. Wie es zu dem Unglück kommen konnte, lässt sich im Nachhinein nicht mehr feststellen. Die verbliebene Besatzung hisst die Notflagge, welche von Land aus wahrgenommen wird.

Sogleich beginnen in Prerow die Rettungsmaßnahmen. Der schwere, auflandige Sturm verhindert eine schnelle Hilfeleistung: Der Prerower Nordstrand, auch „Die Lang“ genannt, ist vollständig

überflutet. So muss die DGzRS-Mannschaft ihr Boot an der Westküste einsetzen und dafür einen langen Umweg durch schwieriges Gelände in Kauf nehmen.

Leichen treiben an den Strand

Die auf dem Darßer-Ort-Riff festsitzende „Minna“ schlägt schnell voll Wasser. Doch da die Anfahrt des Prerower Rettungsbootes offenbar nicht bemerkt wird, warten die Schiffbrüchigen nicht auf dessen Ankunft. Kurz vor dem Eintreffen der Seenotretter verläßt die restliche Besatzung das Schiff mit dem eigenen Boot. Dieses kentert jedoch unmittelbar danach. Trotz der angelegten Korkwesten ertrinken die drei jungen Männer in den Fluten. Eine Leiche treibt an den Strand von Prerow, die anderen zwei kommen bei Zingst an, weshalb auch die Beisetzung dort stattfindet. Die Leiche von Kapitän Bünning bleibt lange verschwunden. Sie wird erst Wochen später auf Rügen angespült. Der 1873 in Seedorf auf Rügen erbaute Rahschoner ist nur noch ein Wrack. Es können lediglich noch Teile des Inventares geborgen und nach Prerow geschafft werden. Wenige Tage später folgt im dortigen Strandhotel deren Versteigerung.

Im Jahrbuch 1913/14 der DGzRS wurde über den Einsatz ebenfalls berichtet (S. 26 ff.): „Am 11. April, kurz vor 3 Uhr nachmittags, wurde ich von dem Bootsmann Wilh. Brumshagen benachrichtigt, daß ein Schiff auf Darßerort-Riff gestrandet sei. Ich beorderte sofort die Rettungsmannschaften und die erforderlichen Pferde, und um

½ 4 fuhren wir ab. Wir mußten wegen des hohen Wasserstandes durch den Wald zum Weststrande fahren. Hier angelangt, legten wir Korkwesten an, ließen das Rettungsboot zu Wasser und brachten es unter Mühe und Anstrengung durch die Brandung. Als wir in der größten Brandung waren, wurde die Notflagge heruntergeholt. Wir arbeiteten uns trotzdem unter großer Anstrengung bis in die Nähe des Schiffes, gingen vor Anker und machten uns bemerkbar. Da aber keine Leute sichtbar wurden, nahmen wir an, daß sie das Schiff im Boot verlassen hatten. Bei unserer Rückkunft wurde mir dies gleich von Darßerort bestätigt, von wo man gesehen hatte, daß die Leute ins Boot gestiegen und gleich beim Schiff verunglückt waren (...). Als wir am andern Morgen das Rettungsboot gereinigt und sämtliche Gerätschaften wieder im Schuppen untergebracht hatten, kam die Nachricht, daß zwischen hier und Zingst die Leichen von drei Mann der verunglückten Besatzung sowie ein Boot angetrieben seien. Da aus den vorgefundenen Papieren festgestellt werden konnte, daß die Besatzung aus vier Mann bestanden hatte, aber sowohl vom Leuchtturm wie von den Fischern bei Darßerort nur drei Mann beim Verlassen des Schiffes mit Gewißheit gesehen worden waren, kamen wir auf den Gedanken, es könnte noch eine Person an Bord sein. Wir beschlossen daher im Einverständnis mit dem Ortsausschuß, noch einmal zum Schiff zu fahren, zumal wir es gestern wegen der hohen See nicht betreten hatten. Wir fuhren mit dem Rettungsboot wieder durch den jetzt sehr schlechten Waldweg zum Weststrand, und diesmal erreichten wir das gestrandete Schiff. Nachdem drei Mann unserer Besatzung sich davon überzeugt hatten, daß keine Person mehr an Bord war, setzten wir Segel und landeten wohlbehalten in der Lang.“

Wir trauern um ...

... **Peter Dierssen.** Er war von 1978 bis 1996 fest angestellter Seenotretter auf der Station Helgoland. Peter Dierssen starb am 23. April 2021 im Alter von 79 Jahren.

... **Hartmut Dornheim.** Er war seit 2017 freiwilliger Seenotretter auf der Station Stralsund. Hartmut Dornheim starb am 8. April 2021 im Alter von 67 Jahren.

... **Wilhelm Esmann.** Er hat sich rund 70 Jahre lang in außergewöhnlichem Maße für die Belange der Seenotretter auf Nord- und Ostsee engagiert. Die DGzRS hat ihm ihre Goldene Ehrennadel verliehen, ihre höchste Auszeichnung für ehrenamtliche Mitarbeiter. Wilhelm Esmann ist am 15. Juni 2021 im Alter von 85 Jahren auf seine letzte große Reise gegangen.

... **Jürgen Firon.** Er war von 2001 bis 2017 in der Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO der SEENOTLEITUNG BREMEN tätig. Jürgen Firon starb am 8. April 2021 im Alter von 69 Jahren.

... **Edeltraut Jentsch.** Sie war von 1982 bis 1996 in der Zentrale der DGzRS als Reinigungskraft beschäftigt. Sie starb am 9. Juni 2021 im Alter von 84 Jahren.

... **Adolf Palliwoda.** Er war von 1956 bis 1997 freiwilliger Seenotretter auf der Station Prerow/Wieck. Adolf Palliwoda starb am 20. April 2021 im Alter von 85 Jahren.

... **Horst Schween.** Er war von 2012 bis zuletzt ehrenamtlicher Sammelschiffchen-Betreuer. Horst Schween starb im Juni 2021 im Alter von 79 Jahren.

... **Dirk Sellmann.** Er war seit 2006 fest angestellter Seenotretter auf den Stationen Helgoland (2006 bis 2012), Maasholm (2016 bis 2017) und Laboe (seit 2017) sowie auf der VORMANN JANTZEN (2012 bis 2016), dem Seenotrettungskreuzer ohne feste Station. Dirk Sellmann starb am 11. April 2021 im Alter von 57 Jahren.



Vormannswechsel in Schleswig: Frank Tapper (r.) hat das Ehrenamt von Paul Cugier übernommen.

„Allein funktioniert es nicht“

Für Paul Cugier gehört die DGzRS seit fast 30 Jahren zu seinem Leben: 1994 baut er die Freiwilligen-Station in Schleswig gemeinsam mit anderen auf, leitet sie fast ein Vierteljahrhundert als freiwilliger Vormann. Jetzt tritt er aus Altersgründen in die zweite Reihe zurück – Anfang April hat Frank Tapper das Ehrenamt übernommen.

Wer mit Paul Cugier spricht, dem fällt schnell der niederrheinisch gefärbte Klang seiner Stimme auf. „Ja, ich bin in Düsseldorf aufgewachsen“, bestätigt er. Selbst der norddeutsche Wind hat den Dialekt nicht auf die Schlei hinauswehen können. In Schleswig, am Ende des malerischen Meeresarmes der Ostsee, lebt der heute 78-Jährige seit den 1970er Jahren. „Ich wollte schon immer zur See.“

Als Junge steht Paul Cugier stundenlang am Rhein, schaut Schiffen hinterher, träumt sich an ihr Ruder. Trotzdem lernt er zunächst im väterlichen Betrieb das Malerhandwerk. Doch bald zieht ihn seine Seesucht in den Norden: Er wird Marinesoldat in Eckernförde, später Pionier in Schleswig. Kurz vor seiner Frühpensionierung Mitte der 1990er Jahre heuert er bei den Seenotrettern an: „Wer wie ich eng mit der Seefahrt verbunden ist, stößt zwangsläufig auf die DGzRS – mir gefällt die Aufgabe.“

Paul Cugier hat in den zurückliegenden Jahren viel erlebt: kuriose ebenso wie

bittere Einsätze, bei denen die freiwilligen Seenotretter nicht mehr machen konnten, als Tote zu bergen. Zum Glück sind solche traurigen Momente sehr selten – erst drei Mal hat er sie miterleben müssen. In diesen schweren Augenblicken stützt

„Es ist eine erfüllende, sehr abwechslungsreiche Aufgabe, die mir sehr viel Spaß macht.“

Frank Tapper

sich die Mannschaft gegenseitig, man gibt noch mehr als sonst aufeinander acht. Dieser Zusammenhalt ist Paul Cugiers Nachfolger Frank Tapper besonders wichtig: „Allein funktioniert es nicht. Wir sind eine sehr gute und motivierte Crew“, sagt der

neue Vormann. Er spürt den Rückhalt der Mannschaft – sie hat ihn am 1. April einstimmig in das Ehrenamt gewählt. Frank Tapper ist in Schleswig geboren. Dort wächst er auf und bleibt, nichts zieht ihn weg: „Ich brauche das Wasser, den Wind und die frische Luft, sonst fehlt mir etwas.“ Er ist viel auf der Schlei unterwegs, als Segler, Motorbootfahrer und seit 2009 als Seenotretter. „Es ist eine erfüllende, sehr abwechslungsreiche Aufgabe, die mir sehr viel Spaß macht“, betont der 54-Jährige. Das besondere Zusammenspiel aus Teamarbeit, Menschenrettung und Technik reizt ihn. Die große Dankbarkeit, die er bei vielen Einsätzen erfährt, motiviert ihn zusätzlich.

Auch Tappers Arbeitgeber steht hinter seinem Ehrenamt: „Bei einem Notruf darf ich alles stehen und liegen lassen. Das ist nicht selbstverständlich“, berichtet der gelernte Krankenpfleger. Im Schleswiger Krankenhaus ist er als Stationsleiter der psychiatrischen Abteilung für das Pflegepersonal verantwortlich – und nun leitet er auch die DGzRS-Station der Stadt.

Vormannswechsel in Lippe

Seit fast zwanzig Jahren ist Björn Hagge freiwilliger Seenotretter auf der DGzRS-Station Lippe/Weißenhaus. Seit Mitte 2020 leitet er diese als Vormann – anfangs kommissarisch, inzwischen ganz offiziell. Für den 52-Jährigen ist das eine absolute Ehrensache.

Anderen Menschen zu helfen, ist für Björn Hagge eine Lebensaufgabe: Als Bundeswehr-Soldat baute er Lazarette im Kosovo, half später bei der Tsunami-Katastrophe 2004/2005 in Indonesien, und seit langer Zeit ist er hauptberuflich beim Rettungsdienst des Kreises Plön im Einsatz. In seiner Freizeit engagiert er sich schon seit 2004 als freiwilliger Seenotretter bei der DGzRS.

Mitte 2020 stellt sein Vorgänger Jörg Dittmann das Vormannsamt aus privaten Gründen zur Verfügung. Mehr als 20 Jahre ist Dittmann zuvor mit Leidenschaft bei den Seenotrettern dabei. Nun muss ein Nachfolger her: „Anders als ich, waren die meisten da erst rund fünf Jahre dabei“, berichtet Björn Hagge.

Aufgrund seiner Erfahrung übernimmt Hagge deshalb zunächst kommissarisch die

Verantwortung für die Station. „Wir sind mit aktuell sieben Seenotrettern eine eher kleine Mannschaft, unsere Gemeinde Behrendorf hat auch nur gut 640 Einwohner.“

Die Station Lippe/Weißenhaus liegt an der Hohwachter Bucht im Kreis Plön. Dort arbeiten die Freiwilligen eng mit den Nachbarstationen Laboe im Westen und Heiligenhafen im Osten zusammen. „Wir haben viel mit Seglern und Sportbootfahrern zu tun, die unsere Hilfe benötigen“, schildert Hagge die häufigsten Einsätze. „Aber auch wenn Trawler oder Frachter im Revier zwischen Kiel und Fehmarn in Schwierigkeiten geraten, sind wir gefragt.“

Einsatzmittel der Mannschaft um Björn Hagge ist das 9,5 Meter lange Seenotrettungsboot WOLTERA, das seit 2018 in Lippe/Weißenhaus stationiert ist. „Mir ge-



Erst kommissarisch, nun ganz offiziell: Neuer Vormann der Station Lippe/Weißenhaus ist Björn Hagge.

fällt besonders seine Kompaktheit, die ist toll“, sagt Hagge über die WOLTERA. „Ich schwärme sehr für dieses Boot.“ Die Begeisterung überträgt sich auch innerhalb der Familie Hagge: Sohn Leon (20) verstärkt seit knapp einem Jahr die Mannschaft als Trainee.



Foto: Jg. Sankach

Drei Fragen an ...

Patrick Morgenroth

Neuer freiwilliger Vormann in Travemünde

Wie sind Sie auf die Seenotretter aufmerksam geworden?

Über meinen Vater. Er engagiert sich seit 1990 als Freiwilliger auf unserer Station, damals war ich knapp zwei Jahre alt. Am Esstisch erzählte er begeistert von seinen Einsätzen. Auf der bis 2000 in Travemünde stationierten PAUL DENKER bin ich quasi groß gewor-

den: Ich schaute der Besatzung beim Ölwechsel über die Schulter, half ihr beim Bunkern oder nahm die Taue zusammen – ich wollte unbedingt dazugehören. Mit 18 durfte ich dann endlich bei Einsätzen mit raus auf die Lübecker Bucht.

Was reizt Sie an dem Ehrenamt?

Anderen Menschen zu helfen. Wir befreien Seeleute, Fischer und Wassersportler aus gefährlichen, manchmal lebensbedrohlichen Situationen – das ist eine tolle Sache. Auch die Technik unserer Spezialschiffe hat ihren ganz besonderen Reiz. Nach meiner Ausbildung zum Schiffsmechaniker auf Containerschiffen durfte ich einen Sommer lang auf verschiedenen Seenotrettungskreuzern als vierter oder fünfter Mann mitfahren. Von den erfahrenen Seenotrettern habe ich sehr viel gelernt – davon zehre ich noch heute.

Seit dem 1. März sind Sie freiwilliger Vormann der Station Travemünde. Beruflich sind Sie aber Kapitän auf einem Crew Transfer Vessel und regelmäßig für einige Tage nicht an der Trave. Wie lässt sich beides miteinander vereinbaren?

Sehr gut, wir sind ein Team. Ohne das erstklassige Engagement jedes Einzelnen funktioniert es auf einer Freiwilligen-Station nicht. Ich kann mich auf jeden verlassen: Für Bootspflege, Einkauf, Wartung der Geräte und Ähnliches ist jeweils einer aus der Mannschaft verantwortlich. Wir sind eine eingeschworene Gemeinschaft – wir alle üben mit großer Leidenschaft ein ganz besonderes Ehrenamt aus. Jeder hilft jedem. Das ist genauso unerlässlich wie eine gute Ausbildung. Jeder erfolgreiche Einsatz motiviert uns von Neuem.

#TeamSeenotretter



Andreas Trümper

Segeln, spenden, schnackern

Mit Pinne und Schot in der Hand fühlt sich Andreas Trümper ebenso wohl wie mit dem Sammelschiffchen vor sich auf dem Tresen: Seit 2012 hat sich der passionierte Segler fast 3.000 Tage als ehrenamtlicher Mitarbeiter für die Seenotretter engagiert – aus gesundheitlichen Gründen musste er seinen freiwilligen Landeinsatz Anfang des Jahres beenden. Der 67-Jährige bleibt der DGzRS allerdings als großzügiger Spender weiterhin eng verbunden.

Ein Orkan mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 200 Kilometern pro Stunde fegt Anfang 2001 etwa auf Höhe der Falklandinseln über den nächtlichen Südatlantik. Mittendrin: das Kreuzfahrtschiff „Bremen“ mit Andreas Trümper an Bord. Es ist auf dem Rückweg von einer Antarktis-Reise, Kurs: Rio de Janeiro. Die wütende See schmeißt immer wieder riesige Brecher gegen das Schiff. Mit Rücksicht auf die Passagiere läuft es mit geringer Fahrt in spitzem Winkel gegen die haushohen Wellen – so geht das die ganze Nacht. Plötzlich steigt am frühen Morgen eine gewaltige grasgrüne Wasserwand vor der „Bremen“ auf, geschätzte 35 Meter hoch. Sie schlägt mit voller Wucht gegen das 110 Meter lange Schiff, zerschlägt ein Brückenfenster. Seewasser dringt ein. Kurzschluss. Blackout. Beide Hauptmaschinen hören auf zu stampfen. Manövrierfähig treibt die „Bremen“ am frühen Morgen des 22. Februar 2001 in der tosenden See. Hilfe ist mindestens 20 Stunden entfernt.

die Hauptmaschinen wieder anzuwerfen. Die „Bremen“ kann sich trotz großer Schäden erneut der unbändigen Kraft der See entgegenstemmen. Am nächsten Morgen setzt sich das britische Polarforschungsschiff „Ernest Shackleton“ vor den Havaristen und lotst ihn nach Buenos Aires.

„Tja, das war knapp. Danach haben unsere Spenden an die Seenotretter zugenommen“, fasst Andreas Trümper das Erlebte in wenigen, fast schon lakonischen Worten zusammen. Seit Mitte der 1990er Jahre sind seine Frau und er Förderer der Rettungsleute auf Nord- und Ostsee. Bis heute stehen ihre Namen regelmäßig auf den Kontoauszügen der DGzRS. Außerdem sind sie in den Jahren nach dem einschneidenden Erlebnis im Südatlantik weiterhin auf Passagierlisten von Kreuzfahrtschiffen zu lesen: „So etwas passiert kein zweites Mal“, sagt Andreas Trümper in der ihm eigenen, pragmatischen Art eines Ingenieurs.

Leben unter Segeln

Vielleicht liegt Andreas Trümpers nüchternes Wesen an seinen Wurzeln im bodenständigen Friesland. Der heute 67-Jährige ist in Jever geboren und in Rastede groß geworden. Die Nähe zur Nordsee, zum Jadebusen und Zwischenahner Meer prägen ihn. Früh entdeckt er das Segeln für sich. In den Familienurlaubszeiten zieht er seine Eltern, seinen Bruder und ihn selbst ans Meer, an die Ostsee oder auf die Ostfriesischen Inseln. Dort schaut er sich stundenlang das geschäftige Treiben in den Häfen an, lauscht gedankenversunken den tuckernden Dieselmotoren der Fischkutter. Zurück in seinem Kinderzimmer, liest er sich durch Abenteuer- und Katastrophenbücher. Geschichten über die Seefahrt und die



Als ehrenamtlicher Mitarbeiter hat Andreas Trümper viele Vorträge in Mecklenburg-Vorpommern gehalten, hier 2018 in der Reha-Klinik Boltenhagen.

Gefahren des Meeres faszinieren ihn besonders: Er verschlingt die „Hornblower“-Romane von Cecil Scott Forester und die Erzählung „Das Wrack in den Klippen“ von Victor Hugo.

Mit der Zeit verschwinden die See und auch das Segeln aus seinem Alltag: Als Andreas Trümper in Berlin studiert, seinen Abschluss als Ingenieur für Stadt- und Regionalplanung macht, ist er gelegentlich noch segelnd auf der Havel unterwegs. Aber als er anschließend in Speyer landet und seine Promotion zum Verwaltungswissenschaftler abschließt, ist der Rhein zwar in Sichtweite, aber ein eigenes Segelboot fehlt. Erst als er nach der Wiedervereinigung gemeinsam mit seiner Frau nach Schwerin umzieht, um in Mecklenburg-Vorpommern beim Aufbau einer neuen Landesverwaltung zu helfen, kommt der Wassersport mit neuem Schwung in sein Leben zurück: „Als ich den weitläufigen Schweriner See sah, habe ich mir sofort einen Jollenkreuzer zugelegt.“ In den nächsten Jahren ist er auf dem viertgrößten See Deutschlands regelmäßig vor allem als Einhandsegler unterwegs. Dabei lernt er die damit verbundenen Risiken ebenfalls kennen: „Einmal überraschte mich eine Gewitterfront. Nur mit äußerster Mühe

gelang es mir, den rettenden Heimathafen zu erreichen.“

Von solchen Erlebnissen zehrt Andreas Trümper bei seiner Arbeit als ehrenamtlicher Mitarbeiter bei der DGzRS. Für sie engagiert er sich über seine Geldspenden hinaus, als er 2012 in den Vorruhestand geht und bei den Seenotrettern ein sinnvolles Ehrenamt findet. Er macht dabei das, was er am besten kann: Vorträge halten. Er erzählt in Reha-

„Ich wollte bereits bei Schülerinnen und Schülern ansetzen, auch um ihnen die besondere Art der Finanzierung dieser hoheitlichen Aufgabe nahezubringen.“

Andreas Trümper

Kliniken, an Volkshochschulen und einmal auch an Bord eines Kreuzfahrtschiffes von der Arbeit der Rettungsfrauen und -männer. Daneben stößt er Schulprojekte an. „Spenden im Binnenland einzuwerben, ist kein Selbstgänger.“ Gerade im Osten seien viele Menschen verwundert, wenn sie hörten, dass die DGzRS, anders als der staatlich organisierte Seenotrettungsdienst der DDR, die Suche und Rettung auf See als rein spendenfinanzierte Organisation wahrnimmt, stellt

er immer wieder bei seinen Vorträgen fest. „Deshalb wollte ich bereits bei Schülerinnen und Schülern ansetzen, auch um ihnen die besondere Art der Finanzierung dieser hoheitlichen Aufgabe nahezubringen.“

Gerade die Schulprojekte hätte Andreas Trümper sehr gern weiterverfolgt, doch seine Gesundheit zwingt ihn Anfang 2021 zum Aufhören: „Ich bin seit meinem zwölften Lebensjahr Diabetiker und eigentlich

sehr gut eingestellt. In jüngster Zeit kommt es aber immer häufiger zu plötzlichen, völlig unvorhersehbaren Tempowechseln meiner Blutzuckerentwicklung. Dann muss ich alles stehen und liegen lassen, mich allein darum kümmern, den Blutzucker wieder in normale Bahnen zu lenken.“ Das macht ein Weitermachen als Ehrenamtler

unmöglich – seinen geliebten Segelsport hat er bereits zuvor aufgeben müssen. Und was vermisst er schon jetzt? „Die Abstimmung mit den Seenotrettern bei meinen Basteleien an den Fallbeispielen für die Gruppenarbeiten an Schulen, den Teamgeist unter den Ehrenamtlichen und die sehr vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Informationszentrum in Warnemünde“. Als treue Spender bleiben er und auch seine Frau dennoch mittendrin im #TeamSeenotretter.

Danke an unsere Ehrenamtlichen!

Von der Waterkant bis zum Alpenrand engagieren sich fast 650 Menschen als ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im #TeamSeenotretter. Andreas Trümper war bis zu seinem Ausscheiden einer von ihnen. 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



Vor zehn Jahren: Seenotrettungskreuzer auf seiner letzten Reise



Am 2. Mai 2011 ist die JOHN T. ESSBERGER zum letzten Mal unter der Fehmarnsundbrücke hindurchgefahren, Kurs: Nord-Ostsee-Kanal.

Auch an Land hochmodern

Per Webcam, digitalem Logbuch und GPS-Tracking berichtete die DGzRS 2011 tagesaktuell über den Transport. Die Berliner Agentur Ehlers & Kohfeld spendete und betreute die Website kurs-speyer.de. 2012 wurde diese mit dem „Annual Multimedia Award“ in Silber für die besten Multimedia-Produktionen des Jahres ausgezeichnet.

Punktlandung am 146. Gründungstag der DGzRS: Der Seenotrettungskreuzer JOHN T. ESSBERGER hat vor einem Jahrzehnt – nach 36 Einsatzjahren – im Technik-Museum Speyer seinen letzten Liegeplatz erreicht. Vorangegangen ist eine spannende, von den Medien und der Öffentlichkeit vielbeachtete Reise von der Ostsee ins Binnenland.



Foto: Peter Neumann

Beim „Hamburger Hafengeburtstag“ führt der Seenotrettungskreuzer die Einlaufparade mit an. Von dort geht die Reise über Bremerhaven, Helgoland und die Westfriesischen Inseln zur Rheinmündung. Bei Hoek van Holland verlässt die JOHN T. ESSBERGER für immer die See.



Maschinist Michael Moritz schaltet am 22. Mai 2011 den Landstrom ab – an Bord kehrt Stille ein.



Vormann Sven-Eric Carl holt am 10. Mai 2011 in Bremerhaven die Dienstflagge der DGzRS für immer nieder und hisst die Museumsflagge.



Unvorhersehbar extremes Niedrigwasser des Rheins zwingt das 44-Meter-Schiff in Duisburg auf einen Schwimmponton. Zuvor ist bereits in Dordrecht Ausrüstung auf Lkw verfrachtet worden, um den Tiefgang zu reduzieren.



Die Reise führt vorbei an vielen Wahrzeichen, geschichtsträchtigen Orten und beliebten Fotomotiven, darunter der Kölner Dom. Besonders spannend für die Transporteure wird es an einer sehr flachen Stelle bei Kaub und schließlich in Mainz: Dort nimmt der Schwimmponton 1.500 Tonnen Ballastwasser auf, um vier niedrige Brücken zu passieren.



Im romantischen Rheintal liegen malerische Burgen und Schlösser wie der Binger Mäuseturm an der Strecke.



Foto: Sven Junge

Am 27. Mai erreicht der Schubverband den Naturhafen Speyer. Dort rollt die JOHN T. ESSBERGER auf einen 26-achsigen, selbstfahrenden Tieflader. Zwei je 600 PS starke Zugmaschinen ziehen den Seenotrettungskreuzer die letzten drei Kilometer durch ein Waldstück und vorbei an der engsten Stelle bis ins Museum.



Foto: Sven Junge

Letzte und andere ehemalige Crew-Mitglieder mit DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder (r.)

Ein reich bebildertes Begleitbuch über die letzte Reise der JOHN T. ESSBERGER ist im Seenotretter-Shop erhältlich:
seenotretter-shop.de



Drei Fragen an ...

Martin Friz-Jung
Ehrenamtlicher Mitarbeiter

Seit 2016 engagieren Sie sich zusätzlich als ehrenamtlicher Mitarbeiter für die DGzRS und stehen seitdem bei jedem „Brazzeltag“ auf der JOHN T. ESSBERGER. Warum?

Ich wohne in Herrenberg südlich von Stuttgart. Von dort aus sind es zwar rund 150 Kilometer nach Speyer, aber als die Frage aufkam, an den Aktionstagen des Technik-Museums einen Infostand zu betreuen, habe ich sofort zugesagt. Im Binnenland ist es schon etwas ganz Besonderes, auf einem Seenotrettungskreuzer zu stehen und Menschen für die DGzRS zu begeistern. Die JOHN T. ESSBERGER ist sofort ein Anknüpfungspunkt: Die Besucher sehen weit von der Küste entfernt, was notwendig ist, um auf Nord- und Ostsee in Not geratene Seeleute oder Wassersportler zu retten. Das macht meine Arbeit ein wenig leichter und mir sehr viel Spaß.

Wie erleben Sie die Tage in Speyer?

Es ist beeindruckend, wenn die ehemalige Besatzung die Maschinen startet. Jeder spürt dann ganz unmittelbar die Kraft, die es braucht, um im Notfall auch gegen die raue See, gegen Wind und Wellen anzukommen. Es ist laut, Dieselgeruch hängt in der Luft, und auf dem Kreuzer riecht es immer noch nach Salzwasser, finde ich. Das alles gehört für mich zum „Brazzeltag“ dazu. Die Besucher sind sehr interessiert, schauen sich im Maschinenraum um und stellen viele Fragen. Vor allem die Kinder wollen wissen, wann wir das nächste Mal die Motoren anschmeißen. Mit dem Typhon kündigen wir das jedes Mal an – das Signal ist vom Museumsgelände vor der Stadt bis zum Dom im Stadtzentrum zu hören.

Moment – schließlich habe ich viele Stunden meines Lebens auf der JOHN T. ESSBERGER verbracht. Es ist einfach schön, dass sie noch erhalten ist.

Was ist Ihnen besonders im Gedächtnis geblieben?

Es war eine anstrengende und aufregende Reise durch größtenteils unbekannte Reviere. Das extreme Niedrigwasser des Rheins in dem Jahr erschwerte unsere Fahrt über den Fluss massiv. Im niederländischen Dordrecht mussten wir jede Menge Ausrüstung von Bord nehmen und auf Lkw verladen, um unseren Tiefgang zu reduzieren. Dennoch war zwischen Kiel und Flussbett an manchen Stellen nur sehr wenig Platz – einmal hatten wir in einem Wellental sogar für einen kurzen Moment eine Grundberührung. Diese hatte der Lotse aber vorher angekündigt, die Schrammen am Kiel sind noch heute zu sehen.

Wie haben Sie die Ankunft in Speyer erlebt?

Das war spektakulär. Viele Menschen säumten die Straßen, über die zwei Schwerlastzugmaschinen die auf einem Tieflader festgezurrte JOHN T. ESSBERGER zum Technik-Museum zogen. Das Technische Hilfswerk sicherte den Transport zum Schutz der Zuschauer auf der gesamten Strecke ab. Wir als Besatzung waren währenddessen an Bord, um unseren Seenotrettungskreuzer auf seinen letzten Metern zu begleiten. An manchen Stellen war es richtig eng. Vor allem, als wir bei der Feuerwache um die Ecke biegen mussten, kamen wir einem Balkon doch sehr nah. Aber es passte alles perfekt und wir kamen nach knapp zwei Stunden im Museum an.

Sie sind im Jahr der letzten Reise des Seenotrettungskreuzers JOHN T. ESSBERGER regelmäßiger Förderer geworden. Wie kam es dazu?

Ich hatte zu der Zeit die „Scheinkrankheit“: Sowohl den Sportbootführerschein See als auch den Sportbootführerschein Binnen hatte ich seit einiger Zeit in der Tasche, einige Törns auf dem Mittelmeer als Skipper bereits hinter mir. Ich wusste also, wie einsam es da draußen sein kann, und wie gut es deshalb ist, dass es für den Fall der Fälle die Seenotretter gibt. 2011 auf der Wassersportmesse „Interboot“ in Friedrichshafen am Stand der DGzRS konnte ich gar nicht anders, als regelmäßiger Förderer zu werden.



Drei Fragen an ...

Sven-Eric Carl
Vormann der Station Großenbrode

Sie standen als Vormann auf der letzten Reise der JOHN T. ESSBERGER am Ruder. Denken Sie noch daran zurück?

Hin und wieder, so ein einmaliges Erlebnis vergisst man nicht. Wir sprechen an Bord des Nachfolge-Seenotrettungskreuzers BREMEN ab und zu von dieser auch für uns außergewöhnlichen Tour. Gerade jetzt, zehn Jahre später, sind die Ereignisse von damals wieder sehr präsent. Gelegentlich fahre ich an den „Brazzeltagen“ ins Museum nach Speyer. Wenn dann die Maschinen noch einmal angelassen werden, ist das für mich ein ganz besonderer

Maschinen statt Muskeln

Vor 110 Jahren haben die Seenotretter mit der Motorisierung ihrer Rettungsflotte begonnen. Das erste Motorrettungsboot der DGzRS fuhr im März 1911 seinen ersten Einsatz auf der Ostsee vor Laboe.



Mit ihren 15 PS beschleunigte die Maschine das erste Motorrettungsboot der DGzRS, die OBERINSPECTOR PFEIFER, auf bis zu 6,5 Knoten.

Erst zwei Monate zuvor hatte die DGzRS den Neubau mit Namen OBERINSPECTOR PFEIFER in Dienst gestellt. Das zehn Meter lange, knapp drei Meter breite und mit etwa 60 Zentimetern Tiefgang sehr flachgehende Boot trug zehn Mann Besatzung: Neben dem Motorantrieb war Platz für acht Ruderer vorgesehen. Petroleum speiste den Zweizylindermotor, für den Anlasser wurde Benzin mitgeführt. Mit der Namengebung würdigte die DGzRS den Bremer Georg Pfeifer (1848 bis 1910), der ab 1885 rund 25 Jahre lang ihr Oberinspektor war und die Motorisierung der Rettungsflotte maßgeblich vorangetrieben hatte.

Üblich war seinerzeit die Fortbewegung mit Muskelkraft und Wind. Pferdegespanne transportierten die in festen Schuppen an Land stationierten Boote zum Strand. Die Einsätze waren gleichermaßen beschwerlich und gefährlich. Die Entscheidung, motorisierte Rettungseinheiten nach amerikanischem und britischem Vorbild zu bauen und einige vorhandene Segelrettungsboote

entsprechend umrüsten zu lassen, glich zu Beginn des 20. Jahrhunderts einer technischen Revolution. Bis dahin hatten Dampf- und Motorkraft von Schleppern nur in Einzelfällen geholfen, die geruderten oder gesegelten Rettungsboote der DGzRS bei starker Strömung und Gegenwind in die Nähe des Einsatzortes zu befördern.

Zwölf Menschen rettete die OBERINSPECTOR PFEIFER bereits im Jahr ihrer Indienststellung aus Seenot. Die ersten Erfahrungen der Besatzung waren überaus positiv. „Das Boot und der Motor bewährten sich in der schweren See vorzüglich, auch lief das in der Brandung übernommene Wasser gut wieder ab“, berichtete der Vormann der Station Laboe nach einem Einsatz. Nur zwei Jahre später verfügte die DGzRS bereits über 14 motorisierte Rettungsboote, davon acht offene Einheiten sowie sechs nachgerüstete ehemalige Segelrettungsboote, die an den wichtigsten Punkten der Nord- und Ostseeküste stationiert wurden.

Wie der Opa, so der Enkel

Max Julius ist begeistert, begeistert von den Seenotrettern. Das hört jeder, der mit ihm über das Thema spricht. Und das sieht jeder, der einen Blick in das Kinderzimmer des Zehnjährigen aus Poppenbüttel wirft.



Fan und Förderer: Max Julius aus Hamburg-Poppenbüttel mit seiner selbst gebauten HERMANN MARWEDE

Dort stehen aus Papier nachgestellte Seenotretter-Einsätze, an der Wand hängen Zeichnungen von Seenotrettungskreuzern

und ein detailreicher Nachbau der HERMANN MARWEDE aus Hunderten von Kunststoffsteinen liegt ebenfalls im Kinder-

zimmer vor Anker. Seit gut einem Jahr vergeht fast kein Tag, an dem Max sich nicht mit seinen geliebten Seenotrettern beschäftigt: „Die Fotos im Jahrbuch haben mich zu all dem inspiriert“, erzählt der Schüler. Einzig den Papiernachbau der JOHN T. ESSBERGER hat er nicht selbst zusammengeklebt. „Das ist meine über Jahrzehnte gehütete Jugendarbeit – Max hat sie mir abgeschnackt“, sagt sein Opa Wolf-Rüdiger mit einem Schmunzeln.

Dieser begleitet die Arbeit der Seenotretter schon fast sein Leben lang: Der 75-Jährige ist Segler und seit vielen Jahren ihr regelmäßiger Förderer. Vielleicht hat er mit seinem Faible die große Leidenschaft seines Enkels entfacht – zumindest ist er daran wegen gemeinsamer Museumsbesuche und Ausflüge an die Küste nicht ganz unschuldig. Die Seenotretter haben auf jeden Fall einen neuen begeisterten Freund und inzwischen auch Förderer gewonnen. Max will sie genauso wie sein Opa mit einer dauerhaften Spende unterstützen – dafür zweigt er monatlich etwas von seinem Taschengeld ab.

HARRO KOEBKE aus Holz gebaut

Jona Fischer sitzt auf dem Fußboden. Vor ihm liegen ungezählte, aufeinandergelegte Pinienholzplättchen. Es fehlt lediglich noch ein einziger Kapla-Stein, dann ist er fertig. Er überlegt kurz, bevor er den letzten Quader auf sein durchdachtes Bauwerk stellt. Der Neunjährige schaut zufrieden und auch ein wenig stolz auf seine HARRO KOEBKE.



Jona Fischer und seine HARRO KOEBKE: Aus Holzsteinen hat der neunjährige Schüler aus Münster den Seenotrettungskreuzer nachgebaut. Anschließend hat er ihn mit Hubschrauber, Figuren sowie einem Schlauchboot aus der Spielzeugkiste seines vierjährigen Bruders Jari Nils versehen.



Ich habe an einem Nachmittag im Ferienhaus mit den Holzsteinen einfach drauflosgebaut. Dabei kam mir irgendwann die Idee für den Seenotrettungskreuzer“, erzählt Jona Fischer. Als er es sagt, sitzt er längst wieder in seinem Kinderzimmer im westfälischen Münster. Der Urlaub auf Norderney ist schon lange vorbei, der Nachbau wieder auseinandergenommen, die geliebten Seenotretter sind weit weg. Für den Neunjährigen kein Problem: Seine HARRO KOEBKE setzt er bei nächster Gelegenheit einfach erneut zusammen. Und den Crews der Seenotrettungskreuzer und -boote kann er dank der vielen Geschichten in den Jahrbüchern nahe sein.

Seit fast drei Jahren ist Jona Fischer glühender Fan der Seenotretter. Vor allem

imponiert ihm, dass sie Menschenleben retten. Von ihren Einsätzen liest der Viertklässler in den Veröffentlichungen der DGzRS. Am besten findet er die Berichte von der ostfriesischen Küste. Das liegt sicherlich auch an seinen Familienwurzeln: Opa und Oma wohnen in Norddeich, die dortige Freiwilligen-Station liegt fast in Sichtweite. Einmal durfte Jona sogar schon an Bord der bis Mitte 2020 im Küstenort stationierten WILMA SIKORSKI.

Von dem Nordseebad aus ist es lediglich eine kurze Fährfahrt bis nach Norderney. Dort bringt Jona Fischer oft gemeinsam mit seinen Eltern, seinem Bruder und seiner Schwester einige Wochen seiner Schulferien. Auf der Insel liebt er, wie wohl alle

Kinder, den weiten Sandstrand, beobachtet von dort aus sehr gern die vorbeifahrenden Schiffe. Weitere feste Anlaufpunkte für den Jungen aus dem Münsterland sind der Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers EUGEN im Hafen und der historische Rettungsschuppen am Weststrand. In dem 1892 errichteten Gebäude schnuppert er Seenotretter-Geschichte, besichtigt das Ruderrettungsboot FÜRST BISMARCK und anderes Rettungsgerät aus vergangenen Zeiten. Und wenn er von seinen Touren ins Ferienhaus zurückkehrt, baut er gelegentlich aus Pinienholzplättchen einen Seenotrettungskreuzer nach.

Leckeres Seenotretter-Logo

Anja Amedjkane aus dem sächsischen Radebeul ist leidenschaftliche Kuchenbäckerin. Sie liebt es, saftigen Teig anzurühren, ihn in den heißen Ofen zu schieben und am Ende alles mit süßem Zuckerguss zu verzieren – oder neuerdings mit einem schmackhaften Seenotretter-Logo. Mit Letzterem hat sie Ende März den Geburtstagskuchen für ihren Bruder Tom Kockisch geschmückt.

Radebeul an der Elbe ist mit seiner „Villa Shatterhand“ zwar vielen Menschen als Karl-May-Stadt bekannt, jedoch nicht als Heimat zahlreicher Seenotretter-Fans. Tom Kockisch ist wohl eine Ausnahme unter den rund 34.000 Einwohnern, denen die Wanderwege im Erzgebirge näher sind als die Wasserstraßen auf Nord- und Ostsee.

Es war vor allem die vierteilige NDR-Dokumentation „Seenotretter“, die den

heute 37-Jährigen 2012 auf die DGzRS aufmerksam werden ließ. „Seitdem verfolge ich alle Neuigkeiten der Seenotretter mit großem Interesse, weil ich großen Respekt vor ihrer Arbeit habe und mich die Technik der Seenotrettungskreuzer fasziniert“, erzählt Tom Kockisch. Und wer eine Sache so bewundert wie er, bei dem steht am 37. Geburtstag auch schon mal wunschgemäß ein köstlicher Seenotretter-Kuchen von der Schwester auf dem Tisch.





Nicht nur mit dem Segelboot, sondern auch mit der Gitarre immer auf Kurs: Musiker Erik Sander.

Mit Liedern zum Lernerfolg

Zum Segeln gehört weit mehr, als ein Segel zu hissen und das Ruder festzuhalten. Ohne fundiertes Wissen der Abläufe, Regeln und Zusammenhänge endet ein Törn, kaum dass er angefangen hat. Allerdings fällt das Lernen dieser Dinge oft schwer. Erik Sander hat eine Methode entwickelt, die Klein und Groß das Wissen leichter vermitteln soll – mit Ohrwürmern.

Erik Sander nennt sich selbst „Binnensegler“ – passend, denn sein Heimatrevier ist der Oberrhein rund um Kehl in Baden-Württemberg. Der 50-Jährige ist nicht nur passionierter Skipper, sondern ebenso begeisterter Sänger. Warum also nicht beides kombinieren? „Mit Musik und Reimen kann man sich vieles besser einprägen“, berichtet Sander aus Erfahrung. Seit 2007 ist er Jugendwart im heimischen Segelverein und betreut die Ausbildung des Nachwuchses und weiß: „Dabei ergeben sich immer dieselben Probleme und Fragen.“

Also griff er zur Gitarre und sorgte für Antworten, in Form von Segel-Lern-Songs, wie er die Lieder taufte. Eingängige Melodien und wiederkehrende Reime sorgen dafür, dass sich elementare Dinge wie Luv und Lee oder Namen wichtiger Seemannsknoten für immer im Gedächtnis festsetzen.

Obwohl Erik Sander fern der Küste wohnt, ist die Verbindung zu den Seenotrettern eng:

„Meine Vereinskollegen und ich segeln nicht nur auf dem Bodensee, sondern auch gern im Norden. Dann sind wir immer froh, wenn wir die Schiffe der Seenotretter in der Nähe wissen.“ Seit einigen Jahren tritt er bei Hafenfesten und Vereinstreffen auf, die Einnahmen spendete er stets der DGzRS.

Doch seit Beginn der Corona-Pandemie fallen Konzerte flach. Also musste Ersatz her – in Form von Musikvideos. Darin unterstreicht er spielerisch mit witzigen Elementen den Text seiner Lieder. „Meine Familie hat mich zunächst für verrückt erklärt“, erzählt Sander lachend. Doch seine Frau unterstützte ihn an der Kamera, und inzwischen sind die Kinder ebenfalls von dem überzeugt, was ihr Vater so macht. Auch die öffentliche Resonanz gibt ihm Recht: „Ich habe viele E-Mails bekommen“, freut sich Erik Sander. „Darunter sind einige von gestandenen Seglern, die zugeben, dass sie manche Sachen erst dank der Lieder richtig begriffen hätten. Mehr Lob geht nicht!“

Dank selbst gedrehter Videos zu seinen Segel-Lern-Songs begeistert Erik Sander auch ohne Konzerte Hörer und Segel-Schüler.



Einsatz mit Kleber, Stift und Schere

Regelmäßig erreichen kreative Werke kleiner Künstler die DGzRS-Zentrale in Bremen. Mal sind sie gezeichnet, mal gebastelt, mal gewerkelt – alles aus Begeisterung für die Seenotretter.

Ein Sturm fegt über die Nordsee, meterhohe Wellen bauen sich auf. Einzig zwei zuckende Lichtkegel durchschneiden die tiefschwarze Nacht. Es sind die Suchscheinwerfer des Seenotrettungskreuzers HERMANN MARWEDE. Wie dieser Einsatz wohl enden wird? Mit Sicherheit gut – denn wenn der neunjährige Paul Passon es auf Papier bannt, kommt sein Lieblingsschiff natürlich immer heil zurück in den Helgoländer Hafen.

Seit dem Tag der Seenotretter 2017, als Paul die ANNELIESE KRAMER bestaunen konnte, ist er Fan der DGzRS. Er liest alles, was er über die Männer und Frauen in Rot zu greifen bekommt und kennt die Datenblätter der

Flotte fast auswendig. Inzwischen hat er eine eigene Flotte aus Papier zu Hause – mit dem eigenen Seenotrettungsboot „Paul DGzRS“ als Flaggschiff vorneweg.

Auch bei Alvar Jambor aus Kiel herrscht Action auf See: Ein Containerschiff brennt in der Förde. Klarer Fall für den Seenotrettungskreuzer BERLIN, der mit seinem Löschmonitor gegen die Flammen kämpft. Der Sechsjährige kennt ihn gut – wann immer es geht, schaut er in Laboe vorbei. Die Leidenschaft für die DGzRS hat Alvars Papa ihm mitgegeben, der mit seinem Sohn gern nach Rettungseinheiten Ausschau hält. Aber warum findet Alvar die Seenotretter so großartig? „Die können so toll Menschen retten!“



So stellt sich Alvar Jambor (6) einen Einsatz der BERLIN vor (r.): Die Seenotretter helfen einem brennenden Containerschiff, unterstützt von einem Hubschrauber. Bei Paul Passon kämpft sich die HERMANN MARWEDE durch eine stürmische Nacht (l.), seine Papierflotte liegt derweil im ruhigen Hafen.



Kamyar (l.) und Yaschar begeistern sich für die DGzRS.

Seenotretter spielen

Nicht immer sind sich Kamyar (6) und Yaschar (3) einig – wie das bei Brüdern ebenso ist. Bei einer Sache sind sie jedoch immer einer Meinung: Wenn es um die Seenotretter geht. Die finden die Rostocker Jungs einfach großartig.

Die beiden spielen oft Einsätze aus den Jahrbüchern nach“, erzählt ihr Vater Christian. Mit viel Fantasie und allem, was das Kinderzimmer so hergibt, schleppen Kamyar und Yaschar dann südlich von Amrum nachts einen manövrierunfähigen Fischkutter ein, bringen schiffbrüchige Segler an Land oder löschen Feuer an Bord eines Frachtschiffes.

Seit einigen Wochen retten auch die in der eigenen „Hauswerft“ entstandenen Seenotrettungskreuzer ARKONA und HERMANN MARWEDE mit. „Ihr Bau war meine Idee“, sagt Kamyar stolz. Dafür verwendeten die beiden jungen Schiffbauer Holzreste, die sie im Hof fanden. Ganz nach Kamyars Motto: „Nichts verschwenden, sondern alles wiederverwenden!“ An nur einem Tag setzten sie die Rostocker Spezialschiffe mit Papas Hilfe zusammen und bemalten sie mit Farben aus ihren Tuschkästen. Fertig waren ihre Lieblingsseenotrettungskreuzer für den harten Einsatz im oft „stürmischen“ Kinderzimmer.

BERLIN in der Buddel



Foto: Bernd Ellerbrock

Arbeiten in der Abstellkammer: „Hier kann ich wenigstens nicht umkippen“, scherzt Peter Hollander über seine Werkstatt.

Bei ihm muss manches Eckige ins Runde: Peter Hollander baut seit mehr als 40 Jahren Buddelschiffe. Der gelernte Feinmechaniker erfüllt die wichtigste Voraussetzung dafür. Er hat ein ganz ruhiges Händchen. So schuf er bisher an die 70 Schiffsminiaturen – und verkleinerte auch einige Seenotretter.

Erst wenn es schwierig wird, ist Peter Hollander in seinem Element. „Mir gefällt einfach diese Fummelarbeit unheimlich gut“, erklärt der 74-Jährige seine Leidenschaft fürs Kleinteilige. Die meisten seiner Buddelschiffe passen problemlos auf eine Handfläche. Wenn er sie mit Leinen und Takelage ausrüstet, dürften Ungeübte wohl verzweifeln: Einige der verwendeten Fäden sind gerade einmal 0,06 Millimeter dick. Wie das möglich ist? „Mit Brille und Lupe geht es noch ziemlich gut“, sagt der Fachmann mit einem Lächeln.

Die Seefahrt ist Peter Hollanders Leben: Seine Vorfahren fuhren Schoner, Fischkutter und Schleppdampfer. Er selbst war einige Jahre bei der Marine, arbeitete dann sein Berufsleben lang im Vertrieb für Kompass und Schiffmesstechnik. Sein Hobby ist ursprünghlich aus der Not geboren. Als Jugendlicher hat er zunächst große Modelle gebaut, darunter den Seenotrettungskreuzer THEODOR HEUSS. Aber: „Das staubt und braucht viel Platz. Wenn man eine Pause macht, kann man die Sachen schlecht liegen lassen.“ Buddelschiffe nehmen da weniger Raum ein.

Peter Hollander gehört der 1988 gegründeten Deutschen Buddelschiffer-Gilde an, deren Philosophie er teilt: nicht nur Ikonen der Schifffahrt, sondern die ganze Bandbreite mit Modellen abzudecken. So hat er vor allem Schiffe in Flaschen gesteckt, zu denen er einen persönlichen Bezug hat, etwa den Fischkutter „SB 80“ seines Großvaters und den Marineteiler „Rhein“, auf dem Hollander selbst diente. Bei dessen Miniatur ging allerdings ein Mann über Bord. „Ich weiß bis heute nicht, wo die Figur abgeblieben ist.“ Wenn das mal kein Fall für die Seenotretter ist.

Passenderweise hat der Buddelschiffer auch den 27,5 Meter langen Seenotrettungskreuzer BERLIN geschrumpft. Neun Monate dauerte die Arbeit daran. „Ich habe aus einem Nachlass Zeichnungen des Schiffs erhalten. Das war eine gute Grundlage für die Konstruktion.“ Wie beim großen Vorbild verlief auch die Buddel-Montage in mehreren Schritten: Erst kam der Rumpf mitsamt Tochterboot STEPPKE in die Flasche, dann das Deckshaus und zum Schluss der Mast. „Die BERLIN ist wirklich ein schnittiges Schiff!“, lautet das Fazit des Experten. Das gilt im Kleinen, wie im Großen.



Macht auch in der Buddel eine gute Figur: die 2017 außer Dienst gestellte BERLIN.



Der Kutter seines Großvaters ist eines der Schiffe, zu denen Peter Hollander besonders engen Bezug hat.



Und natürlich stellt Peter Hollander auch historische Segler in die Buddel.

Laufen, laufen, laufen ...

Maximilian Krabbe (7) hat in der Fastenzeit regelmäßig seine Turnschuhe angezogen, um im westfälischen Hamm für die Seenotretter möglichst viel Geld zu erlaufen. In den 46 Tagen von Aschermittwoch bis Ostersonntag trugen ihn seine Füße insgesamt 84 Kilometer weit. Diese sportliche Leistung war seinen Freunden und Verwandten rund 415 Euro wert.

Trotz seines jungen Alters hat sich der siebenjährige Maximilian Krabbe mit seinem doppelten „Spendenmarathon“ nicht zum ersten Mal für die Seenotretter eingesetzt: Seit dem vergangenen Juli ist er gemeinsam mit seinen Eltern Tanja und Uwe Krabbe Förderer der DGzRS, im Oktober gab es eine Geburtstagsspende obendrauf. Die Gründe für sein Engagement liegen für ihn auf der Hand: „Ich finde die Arbeit sehr wichtig und natürlich auch sehr spannend.“ Seit den gemeinsamen Urlauben mit seinen Eltern an Nord- und Ostsee, vor allem in Cuxhaven, ist er großer Fan der Seenotretter.

Als der Spendenlauf an seiner Grundschule Anfang des Jahres zum zweiten Mal Pandemie-bedingt ausfiel, entschloss sich Maximilian, selbst einen zu organisieren. Er wählte die Fastenzeit für seinen sportlichen Einsatz aus. Er lief in den 46 Tagen in seiner Heimatstadt Hamm eine Strecke, die ihn von dort an dem Fluss Lippe entlang bis zu dessen Quelle nach Bad Lippspringe geführt hätte. Freunde und Familie unterstützten die Ausdauer des Schülers mit motivierenden Worten und Geld: Sie spendeten pro zurückgelegtem Kilometer selbst gewählte Beträge, die sich auf stolze 414,40 Euro summierten.



Auf einem Plakat mit Seenotretter-Motiv hat Maximilian die gelaufenen Tagesstrecken notiert.

Wimpel weht jetzt auch für die Seenotretter

Fast 1.700 Mitglieder hat die Facebook-Gruppe „Niederländische Passantenhäfen“ – bei 100 von ihnen weht seit Kurzem ein ganz besonderer Wimpel an Bord.

Mit dem rot-weiß-blau gestreiften Stander zeigen diese ihre Verbundenheit mit ihren bevorzugten Revieren in den Niederlanden. Die Idee dazu stammt von den Administratoren der Facebook-Gruppe Uschi und Heinz Schlößer, die bei dem Verkauf auch an die Seenotretter gedacht haben. Den Erlös in Höhe von 220 Euro spendeten sie an die DGzRS. „Die anderen Mitglieder haben unsere Idee sehr gut angenommen – die Wimpel waren schnell vergriffen. Für die nächste Auflage gibt es bereits eine Warteliste“, freut sich Heinz Schlößer. Wer wie der 62-jährige Ruhestandler seit Jahrzehnten auf dem Wasser unterwegs ist, weiß: „Jeder gespendete Euro hilft der DGzRS – bei ihr ist das Geld sehr gut angelegt“, betont er.

Davon ist Klaus Kriescher ebenfalls überzeugt. Deshalb steht im Geschäft des Optikers und Uhrmachers aus dem nordrhein-westfälischen Aldenhoven ein Sammelschiffchen, das seine Kunden mit Trink- und Wechselgeld befrachten. Jüngst konnte er 530 Euro löschen. Da Uschi und Heinz Schlößer ebenfalls in dem Ort nördlich von Aachen wohnen, legten sie ihr gesammeltes Geld kurzerhand für einen Fototermin Ende März zusammen. Der Einsatz für die gute Sache verbindet eben, genauso ist es mit der Passion für die Flüsse, Seen und Grachten im niederländischen Binnenland.

Das ahnten Uschi und Heinz Schlößer, als sie im Sommer 2019 die Facebook-Gruppe „Niederländische Passantenhäfen“ ins Leben riefen. Der anhaltend große Zuspruch und die stetig wachsende Mitgliederzahl zeigen, dass sie richtig lagen. In dem sozialen Netzwerk tauschen sie sich über verschiedene Häfen aus, geben sich einander Tipps für die nächste Reise und schreiben über gute Seemannschaft.



Heinz Schlößer (l.) sowie Petra und Klaus Kriescher haben ein großes Herz für die Seenotretter.

Beispielhafte Förderer

„Ohne Deine Spende geht's nicht“, lautet unser Slogan. Die Arbeit der Seenotretter auf Nord- und Ostsee ist nur möglich dank der finanziellen Unterstützung vieler Förderer im ganzen Land. Auf dieser und den folgenden Seiten berichten wir über das großartige Engagement einiger von ihnen, weitere Beispiele gibt es auf unserer Website unter

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



Mit der „King of Lions“ wollen Carola Conradt und Jan Mohr in den nächsten Jahren die Welt umsegeln. Das Bild zeigt sie beim feierlichen Anstoßen auf den Kauf der Segelyacht.

Segeln ohne Limit

Carola Conradt hat am 11. April vermutlich zum vorerst letzten Mal einen Geburtstag in Deutschland gefeiert. Wo die Ostholsteinerin im nächsten Jahr 53 Jahre alt wird, weiß nur der Wind: Ab dem Sommer will sie gemeinsam mit ihrem Mann Jan Mohr um die Welt segeln – so lange, wie die Wellen sie tragen. Deswegen widmete sie ihren persönlichen Feiertag im Frühjahr den Seenotrettern: Mit einer Aktion in einem Social-Media-Netzwerk sammelte sie stolze 800 Euro für die Rettungsleute auf Nord- und Ostsee.

Es war schon immer unser großer Traum, mit einer Segelyacht über die Weltmeere zu kreuzen“, sagt Carola Conradt. Während sie an diesem Apriltag von einer Zukunft auf See erzählt, sitzt sie in ihrer Zwei-Zimmer-Wohnung in Scharbeutz. Dort lebt sie seit dem Verkauf ihres Hauses vor zwei Jahren gemeinsam mit ihrem Mann Jan Mohr. Es ist ein Test, ob sie sich auf so kleinem Raum gegenseitig aushalten können. Diese Prüfung haben die beiden bestanden.

Bald wird es noch enger: Mit ihrer fast 14 Meter langen Segelyacht „King of Lions“, einer Feeling 44, wollen sie im Mai von Heiligenhafen aus in See stechen. Bevor sie allerdings die Segel in Richtung Atlantik setzen werden, stehen umfangreiche Tests der

neuen Bordtechnik und -elektronik auf der heimatischen Ostsee an. Auf einer Werft haben sie ihr neues Zuhause aufwendig an die Erfordernisse einer solchen Weltreise anpassen lassen.

Ein Zurück in ihr altes Leben gibt es für die beiden nicht mehr: Haus und Firma sind verkauft – „wir haben unsere Brücken gekappt“, betont Carola Conradt. Sie haben alles ihrem großen Abenteuer untergeordnet, wollen sich ganz darauf einlassen. Wie lange sie mit der „King of Lions“ unterwegs sein werden, wissen sie nicht: „Unsere Reise hat kein zeitliches Limit. Wir werden so lange über die Ozeane segeln wie es uns Spaß macht und unsere Gesundheit mitspielt.“

Neues wagen

Vor etwa drei Jahren, als ihre Sieben-Tage-Arbeitswoche mal wieder kein Ende nehmen wollte, „saßen wir erschöpft auf unserem viel zu teuren Sofa“. erinnert sich Carola Conradt. Dort blickten sie auf ihr vollgestopftes Leben, das sie als selbstständige Unternehmer führten. „Wir überlegten, ob es das ist, was uns glücklich macht“. Schnell fassten sie einen Entschluss: Sie wollten raus aus ihrem Alltagstrott, mehr Zeit für sich haben und ihrem ständigen Fernweh folgen. Es war ihre große Leidenschaft für das Wasser, für die See, die ihren Kurs in Richtung Weltmeere absteckte.

Carola Conradt hat lange in Kiel gelebt, mit der Förde in Sichtweite. Segeln gehörte dazu, sie war allerdings mehr unter als über dem Wasser unterwegs; „Ich bin begeisterte Taucherin, vor allem die traumhaften Unterwasserwelten im Indischen Ozean faszinieren mich – ich kann nirgendwo so entspannen wie dort.“ Für ihren Mann ist es die Pinne einer Segelyacht, die er in seinen Händen spüren muss, um sich frei zu fühlen. Jan Mohr hat bereits den Atlantik überquert und andere längere Segelreisen hinter sich. Jetzt wollen sie der klassischen Barfußroute folgen, die sie über die Kanaren, die Karibik, die Südsee, Australien und Neuseeland, Thailand und durch den Suezkanal irgendwann zurück nach Deutschland führen soll.

Auch wenn es auf dieser Route die angenehmen, achterlichen Passatwinde einfacher machen, das ständige Aufkreuzen gegen den Wind entfällt und lediglich kleine Änderungen bei der Segelstellung notwendig sind, stechen Carola Conradt und Jan Mohr keineswegs mit einer naiven Vorstellung in See. Sie wissen um die Gefahren, die im Kielwasser ständig mitfahren – auch auf der Barfußroute sind sie Wind und Wetter ausgesetzt. Wenn sie also trotz bester Törnplanung in kritische Situationen geraten sollten, sind sie auf die Hilfe der Seenotrettungsdienste vor Ort oder der vermittelnden SEENOTLEITUNG BREMEN angewiesen.

Deshalb hat Carola Conradt zu ihrem Geburtstag eine Spendenaktion auf Facebook zugunsten der DGzRS gestartet: „Ich habe sehr großen Respekt vor den Seenotrettern und ziehe meinen Hut vor dem, was sie da draußen selbst bei widrigsten Bedingungen leisten.“ Stolze 800 Euro sind über diesen Weg zusammengekommen, weit mehr als bei ähnlichen Aktionen anderer Geburtstagskinder in dem sozialen Netzwerk. Und wer weiß: Vielleicht widmet Carola Conradt auch ihren 53. Geburtstag wieder den Seenotrettern – egal, wo sie dann gerade auf der Welt unterwegs ist.

Die Seenotretter freuen sich über die zahlreichen Spendenaktionen zu ihren Gunsten, die von Freunden und Förderern anlässlich ihrer Geburtstage, Jubiläen und anderen Anlässen organisiert werden. Außer über soziale Netzwerke oder spezielle Webseiten können diese auch auf [seenotretter.de](https://seenotretter.de/aktionen/spenden-statt-schenken) gestartet werden:

seenotretter.de/aktionen/spenden-statt-schenken

Spende statt Gutschein

Wer in der zweiten Jahreshälfte 2020 im Onlineshop des Berliner Bootsausstatters Thomas Krättschmer eine Bestellung aufgegeben hat, durfte wählen: Der Käufer behielt entweder den Differenzbetrag aus der Mehrwertsteuersenkung der Bundesregierung im vergangenen Jahr für sich, oder er spendete den Betrag an die Seenotretter. Viele Kunden verzichteten auf den angebotenen Gutschein, so dass der Firmeninhaber insgesamt 2.000 Euro an die DGzRS überweisen konnte.

Thomas Krättschmer ist im gewässerreichen Brandenburg aufgewachsen, wo es rund 3.000 Seen gibt. Dazu kamen begeisterte Wassersportler als Eltern. Mit so viel Wasser um sich herum setzte er bald selbst die Segel. Noch heute verbringt er Urlaube am liebsten mit seinem 8,5 Meter langen Segelboot auf der Ostsee. Daher sind ihm die Seenotretter schon lange vertraut, auch wenn er ihre Hilfe bisher noch nie benötigte. „Ich hoffe, dass das auch in Zukunft so bleibt. Dennoch ist es mir wichtig, ihre Arbeit tatkräftig zu unterstützen.“

Als Thomas Krättschmer 2008 seine heutige Firma von seinem Vorgänger übernahm, stand im Laden ein Sammelschiffchen auf dem Tresen. Er erinnert sich: „Das blieb selbstverständlich an seinem angestammten Platz.“ So landet nach wie vor die eine oder andere Münze im Bauch der markanten Spendendose, wenn unden ihre bestellten Bootsbausperrhölzer, Teakdecks sowie Dicht- und Klebstoffe abholen oder Kleinteile zur Reparatur vorbeibringen.

Mit seiner jüngsten Aktion wollte Thomas Krättschmer noch mehr Geld für die Seenotretter sammeln. Deshalb ließ er seinen Kunden die Wahl: Viele entschieden sich für die Spende. Insgesamt kamen auf diese Weise 1.927 Euro zusammen, die der Händler großzügig auf 2.000 Euro aufrundete.



Aufgepumpt und bereit für seine schützende Aufgabe: Einer der beiden pneumatischen Schwimmfender liegt vor dem Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE an der Westmole im Sassnitzer Hafen.

Quizgewinn spendet

Der gebürtige Niedersachse Paul Felsing lebt in Franken. In Nürnberg steht er als Barkeeper hinter dem Tresen der urigen Hafenkneipe „Grosse Freiheit“ – sofern nicht gerade das Coronavirus alle Schotten zusperrt. Wo keine Gäste sind, kann niemand das aufgestellte Sammelschiffchen beladen. Als kleinen Ausgleich spendete er deshalb den Gewinn aus einem Online-Quiz an die Seenotretter.

Seit 2014 lockt die Hafenschänke „Grosse Freiheit“ in der Nützelstraße mit maritimem Flair Gäste ins holzgetäfelte Innere. Dort steht in bester norddeutscher Art ein Sammelschiffchen auf dem Tresen: „Das gehört für uns zu einer echten Seemannsbar einfach dazu, zumal wir selbst im Urlaub regelmäßig auf dem Wasser unterwegs sind“, sagt Paul Felsing. Der Laderaum musste in den vergangenen Jahren genauso regelmäßig wie der Durst der Gäste gelöscht werden – fast 1.200 Euro sind seit dem „Stapellauf“ der Kneipe zusammengekommen.

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie musste die „Grosse Freiheit“ im November 2020 geschlossen werden – keine Gäste, keine Tresengespräche, kein Kleingeld für das Sammelschiffchen. Doch Paul Felsing kam die Idee zu einer Alternative: Eine Bekannte lud ihn sowie seine beiden Chefs Sebastian Köhler und Jürgen Rehm zu einem Online-Quiz ein. Daran nehmen sie inzwischen regelmäßig teil und suchen gemeinsam mit 15 bis 20 anderen Menschen nach den richtigen Antworten. Wer den Rätselspaß gewinnt, darf einen Spendenempfänger bestimmen – so wie vor Kurzem die drei von der „Grossen Freiheit“. Logisch, dass sie die DGzRS ins Spiel brachten. „Die gesammelten 120 Euro sind unser kleiner Beitrag in dieser schwierigen Zeit für die wertvolle Arbeit der Seenotretter“, sagt Paul Felsing.

Schützendes Polster für einen Seenotrettungskreuzer

Im Ernstfall sind die Seenotrettungskreuzer und -boote der DGzRS die Lebensversicherung ihrer Besatzungen. Selbst wenn sie bei widrigsten Bedingungen auf Nord- und Ostsee rausfahren, um Menschen aus Seenot zu retten, vertrauen die Seenotretter ihren Schiffen hundertprozentig. Deshalb wartet die DGzRS ihre Rettungseinheiten ständig und stattet sie mit modernster Technik aus. Auch der Schutz an ihren Liegeplätzen hat hohe Priorität.

An der Westmole im Sassnitzer Hafen liegt fest vertäut der Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE der DGzRS. Trotzdem bewegt der leichte Seegang das Schiff auf und ab, hin und her. Wer sich ihm nähert und an der Pier hinunterblickt, sieht im Wasser zwei pneumatische Fender schwimmen. Mitte März spendet vom Ausrüstungsspezialisten „ShibataFenderTeam“. Die schwarzen Schutzkörper aus verstärkten, abriebfesten Gummischichten federn die Stöße der Wellen ab. Dadurch verhindern sie, dass der Seenotrettungskreuzer gegen die Betonmauer schlägt und dabei seine Außenhaut beschädigt wird.



„Die beiden Schwimmfender sind ideal für die Bedingungen an unserem Liegeplatz“, sagt Vormann Andreas Schumacher. „Mit ihnen ist die Steuerbordseite der HARRO KOEBKE perfekt geschützt. Wir bedanken uns sehr herzlich beim ‚ShibataFenderTeam‘ für sein großartiges Engagement.“ Das Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg ist einer der international führenden Fenderhersteller und verfügt über eine mehr als 50-jährige Erfahrung. Es unterstützt die Seenotretter seit 2009 regelmäßig mit Sachspenden.

„Wir denken, dass jedes Unternehmen einen Beitrag zum Wohle der Gesellschaft leisten kann und sollte“, betont Marketing-Managerin Nadine Pape. Deshalb stehe ihre Firma fest an der Seite der Seenotretter und habe erneut Fender für deren Arbeit gespendet. Sofern es dem „ShibataFenderTeam“ möglich ist, will es sich in den kommenden Jahren weiterhin für die lebensrettenden Aktivitäten der Rettungsleute einsetzen. Nadine Pape sagt: „Wir hoffen, mit unserer Spende auch andere Menschen und Unternehmen zu motivieren, die DGzRS zu unterstützen.“

Vormann Andreas Schumacher montiert gemeinsam mit seiner Crew die Leinen an einem der beiden Fender, mit denen die Seenotretter ihn an der Pier befestigen.

Sportliche Aktion: Schnaufen für die Seenotretter

Sie haben Poel laufend umrundet, alle Wege auf der Ostseeinsel mit dem Fahrrad abgestrampelt – und das alles für den guten Zweck. Mit jedem zurückgelegten Kilometer sammelten die Sportler von Mitte Februar bis Mitte März Geld für drei örtliche Organisationen, darunter die freiwilligen Seenotretter aus Timmendorf. Lohn für ihre Ausdauer: insgesamt 7.200 Euro.

Initiiert wurde die sportliche Spende von Daniel Stocks: Der Trainer der ersten Herren-Fußballmannschaft des Poeler SV wollte damit seinen Spielern einen zusätzlichen Anreiz für ihre individuellen Übungen geben. Denn in der Coronavirus-Pandemie waren aus Infektionsschutzgründen seit November 2020 weder Vereinsspiele noch das gemeinsame Training möglich. Trotzdem sollte sein Team fit bleiben, damit es durchstarten kann, wenn der Spielbetrieb wieder aufgenommen werden durfte.

Insgesamt fünf Fußballmannschaften und eine Drachenbootcrew beteiligten sich an der Aktion: Die rund 100 Sportler legten

vom 20. Februar bis zum 21. März beim Laufen und Fahrradfahren Kilometer um Kilometer zurück, zählten Liegestütze und Sit-ups. Die Sponsoren – genauer: Privatpersonen und Unternehmen aus der Region – gaben für jeden gelaufenen und geradelten Kilometer sowie für jede absolvierte Körperübung mindestens 50 Cent. Nach vier Wochen hatten die Kicker und Drachenbootfahrer fast 80 Mal per pedes und rund 140 Mal mit dem Fahrrad die Insel Poel umrundet. Mit den so erzielten 7.200 Euro unterstützten die Sportler jeweils zu gleichen Teilen die Jugendfeuerwehr Poel, den örtlichen Schulförderverein und die freiwilligen Seenotretter der Station Timmendorf.



Muskeln und Moneten: Jeder Liegestütz – wie dieser vom freiwilligen Seenotretter Hann Kempcke – hat auf der Ostseeinsel Poel im Februar und März nicht nur die Fitness aller Beteiligten gestärkt, sondern auch Geld für die DGzRS erpumpt.

Aus vielen kleinen Spenden wird eine große

Mit einer Spendenaktion hat der Edeka-Markt Rentschler in Baiersbronn die DGzRS unterstützt: Wer vom 1. Januar bis 31. März auf sein Pfandgeld verzichtete und den Bon in die Sammelbox neben dem Leergutautomaten legte, engagierte sich automatisch für die Seenotretter. So wurde am Ende aus vielen kleinen Beträgen eine große Summe: 555,47 Euro kamen zusammen.



Marktleiter Heiko Hinrichsen (l.) und der DGzRS-Ehrenamtliche Reinhard Bauer bei der Geldübergabe der Pfandbon-Aktion des Edeka-Markt Rentschler in Baiersbronn

Das Ergebnis hat alle Erwartungen übertroffen“, sagte Reinhard Bauer bei der Spendenübergabe am 12. April vor Ort im Lebensmittelmarkt. Der ehrenamtliche

Mitarbeiter der DGzRS hatte im vergangenen Jahr den Anstoß für die Aktion gegeben: „Die Seenotretter finanzieren ihre hoheitliche und lebensrettende Aufgabe ausschließ-

lich über Spenden, heute wie schon vor rund 160 Jahren. Deshalb freue ich mich riesig, dass so viele Kunden ihr Leergutgeld uns überlassen haben, statt es in die eigene Tasche zu stecken. Denn es zählt jeder Euro!“

Der 67-Jährige engagiert sich seit mehr als zehn Jahren vor allem im Nordschwarzwald ehrenamtlich für die DGzRS. Als ehemaliger Seemann weiß er, wie wichtig die Arbeit der Seenotretter ist: „Egal ob Urlauber auf Fahren, Seeleute auf Frachtern, Fischer oder Wassersportler: Jeder, der auf Nord- und Ostsee unterwegs ist, kann trotz bester Vorbereitung schnell in eine Notsituation oder gar in eine lebensbedrohliche Lage geraten. Dann sind die Seenotretter da – rund um die Uhr und bei jedem Wetter.“ Deshalb spendet er neben seiner Freizeit seit 2010 auch regelmäßig einen Geldbetrag. „Die Arbeit der Rettungsleute liegt mir einfach sehr am Herzen!“

Foto: Lebensmittelmarkt Rainer Rentschler



Lüttje Seenotretter



???



Warum heißt das so?



Klar Schiff machen

Wenn Deine Eltern mal wieder wollen, dass Du Dein Zimmer aufräumst, sagen sie manchmal: „Mach' bei Dir mal klar Schiff!“ Nanu, ist Deine Bude etwa ein Ozeandampfer? Schließlich kommt das Kommando eindeutig aus der Seefahrt.

Bereits im 17. Jahrhundert haben die Seeleute „klar Schiff!“ gerufen, wenn ihr Schiff bereit war, in See zu stechen, oder fertig für ein Gefecht. Davor mussten sie allerdings erst einmal alles vorbereiten, überflüssige Dinge von Deck räumen und sicher verstauen. So, wie Du es heute in Deinem Zimmer machen sollst. Das Wort „klar“ stammt im Übrigen vom lateinischen Begriff „clarus“ ab. Er bedeutet „hell“, „rein“ oder „glänzend“.

Ever Seebär 

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





Danke!

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!“ gerne weitergeben – an alle, die uns unterstützen.

Sie geben damit unseren Besatzungen die Sicherheit für eine glückliche Heimkehr mit auf den Weg!

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



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

