



2023
JAHRBUCH

VOR UNS DIE WELT

EXTRAKLASSE AUF DEM MEER.

Die Crew der Hapag-Lloyd Cruises Flotte grüßt alle fest angestellten und freiwilligen Seenotretter, die rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit sind.

Sie fahren raus, wenn andere reinkommen, um Schiffbrüchige aus Seenot zu retten, Menschen aus Gefahren zu befreien oder Verletzte und Kranke zu versorgen. Danke, dass Ihr da seid!

www.hl-cruises.de




HAPAG ¹⁸/₉₁ LLOYD
CRUISES



JAHRBUCH 2023
und Tätigkeitsbericht 2022



JAHRBUCH 2023

und Tätigkeitsbericht 2022

VORWORT – Ihre Unterstützung ist Sinn-voll!	4
EINSATZ UND ERFOLG – Das Jahr 2022	6
LOGBUCH 2022 – Einsätze	10
DER RETTUNGSDIENST – Rückblick und Ausblick	40
RETTUNGSLEITSTELLE SEE / EINSATZGEBIET – Stationskarte	52
DIE RETTUNGSFLOTTE – Seenotrettungskreuzer & -boote	54
DIE RETTUNGSSTATIONEN	57
MENSCHEN & MEER – Geschichten	62
PRÄVENTION – Sicherheits-App SafeTrx	83
BOTSCHAFTER 2023 – Kitesurfprofi Linus Erdmann	89
KLÖNSCHNACK 2022 – Ereignisse	91
LÜTTJE SEENOTRETTNER – Große Geschichten kleiner Fans	100
FINANZDATEN 2022 – Einnahmen-/Ausgabenstruktur	102
ORGANISATION und Kontaktadressen	106
WIR GEDENKEN unserer Verstorbenen	108
TESTAMENT – Gemeinsam auf See	110
IM INTERNET – Seenotretter-Magazin & soziale Medien	112

IMPRESSUM

Herausgeber/Redaktion Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), Bremen
 Redaktionsleitung: Christian Stipeldey, Kontakt: presse@seenotretter.de

Gestaltung Ilka Hagedorn-Gemahl, Hude

Herstellung GGP Media GmbH, Pößneck

Bildnachweis/Illustrationen DGzRS: 2_1, 5, 12-15, 16/17k, 18-32, 35, 36, 37r, 38o+M, 39, 43u-gr, 48-52, 66u, 68, 74-77, 84r, 85, 87u, 90_4, 92, 95u, 96o, 97gr, 103-105, 111k; Arctic Airboats/Daniel Tikander: 45, 102; Torben Balz: 87o+or; Dirk Bartling: 88o; Inken Behne/Deutsche Marine: 43u-k; Christian Bernstorff: 71ur, 72o+or; Nicolaus von Buddenbrock: 43o-gr; Sven Claußen: 97k; Hubert Czech/Deutsches Museum München: 93u; Sebastian Drolshagen: 80, 81; Eggers Fahrzeugbau: 44; Anna-Lena Ehlers: 90_3; David Hecker: 38u; Sabine Hinrichs: 94u; Arend Janssen-Visser/Kreisfeuerwehrverband Aurich: 37; Inho Jürgens/Comp-Pro Systemhaus: 107; Elke Ketelsen/wat'n design: 91; Felix Kersten: 61; Rainer Klostermeier/AP/picture alliance: 64/65; Alexander Krüger: 27k, 86; André Leisner: 33gr; Andi Merki: 66o; Mühle-Glashütte: 95o; Narodowe Muzeum Morskie Gdansk: 65o, 67M; Peter Neumann, YPScollection: Titel/Rücktitel, 2_2, 8/9, 10/11, 40/41, 43o-k, 71o, 87M, 110/111; NHC Northern Helicopter: 33k; Michael Ostermann: 108/109; Peter Richard Palkowski: 92o; Marcus Prell: 2_3, 62/63 [M]; Christian Rohleder: 94o; SafeTrx: 83; Jörg Sarbach: 2_4, 34r, 82, 87Mr, 88u, 89; Stefan Sauer: 65u, 67u, 69; Lisa Sonntag: 34; 72gr; Markus Stahmann: 90_1+2; starline/Freepick: 16/17 (Diastreifen-Rahmen); Martin Stöver: 18u, 78, 79o+u; Eilbertus Stürenburg: 16/17gr; Martin Sündermann/Bilderhafen: 67o; Produktionsbüro TINUS Schwerin: 47 [M]; Wolfgang Weber: 70/71; Tim Wendrich: 3. US; privat: 73, 79M, 84, 96u, 98-101, 110k
 Der Originalentwurf für die Stationskarte auf Seite 53 und die Skizzen der Einheiten unserer Rettungsflotte auf den Seiten 54/55 sind Spenden von Bernd Jochem, Hörkofen.
 Nachdruck von Texten und Abbildungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers © Copyright by DGzRS, Bremen.



10



40



62



89



NAUTISCHE INSTRUMENTE
MÜHLE
 GLASHÜTTE/SA.

JEDER
 HERAUSFORDERUNG
 GEWACHSEN

S.A.R.

MISSION-TIMER

TITAN

Ganz gleich, ob Sie jede Welle beim Surfen oder den inneren Schweinehund vor der morgendlichen Joggingrunde bezwingen möchten: Der S.A.R. Mission-Timer TITAN ist ebenso robust wie tragefreundlich – und damit der perfekte Begleiter für jede Mission.



muehle-glashuette.de

Scannen Sie einfach
 den QR-Code und
 erfahren Sie mehr



Ihre Unterstützung ist Sinn-voll!

Freiwilligkeit auf See wie an Land bestimmt unsere Arbeit seit Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vor fast 160 Jahren. Die Seenotretter handeln seit jeher unabhängig, selbstlos und spendenfinanziert. Ohne zu zögern, setzen sie sich für das Leben unbekannter Mitmenschen ein, die auf Nord- und Ostsee in Not geraten sind. Wenn das „Mayday“ reinkommt, antworten sie: „Wir kommen!“ Immer. Sie retten ohne Ansehen der Person und Ursache – selbstverständlich. Und sie gehen nicht selten hohe persönliche Risiken ein.

Unsere Arbeit ist geprägt von klaren Werten: Freiheit und Unabhängigkeit, Sicherheit und Eigenverantwortung, Gemeinschaft und Zusammenarbeit. Diese Freiheit im Handeln ist harte Arbeit und kann nicht allein als Anspruch des Einzelnen verstanden werden. Diese Freiheit setzt Freiwilligkeit und Gemeinschaft voraus. Seit 1865 übernehmen die Seenotretter dafür selbst die Verantwortung.

Die lange Geschichte der DGzRS – genauso wie die vieler ihrer europäischen Schwesterorganisationen – beweist eindrucksvoll, dass es sich äußerst bewährt hat, unsere selbst gewählte, sehr spezielle Aufgabe in Freiheit und Gemeinschaft zu lösen, für die Sicherheit aller Menschen auf Nord- und Ostsee. Nach wie vor finanzieren wir dies ausschließlich durch Spenden und freiwillige Beiträge, ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel. Wir sind überzeugt, dass wir umso freier sind, wenn wir keinerlei Steuergelder beanspruchen.

Unser Land hat der DGzRS bereits vor vielen Jahrzehnten die hoheitliche Aufgabe übertragen, als zuständiger maritimer Such- und Rettungsdienst für die Sicherheit aller Menschen auf Nord- und Ostsee Sorge zu tragen. In eigener Verantwortung leisten die Seenotretter diesen Dienst für die Gemeinschaft aller Bürgerinnen und Bürger. Denn wir alle sind vom Welthandel über See abhängig, und viele Menschen suchen Erholung an und auf Nord- und Ostsee.

Unser freiwilliges Engagement braucht deshalb den Rückhalt der bürgerschaftlichen Gemeinschaft, um wirksam zu werden. Für die Seenotretter heißt dies, sich auf ihre Förderer, die eigene Crew, hervorragendes Material und bestes Training verlassen zu können – gerade unter erschwerten Einsatzbedingungen. Wir alle wissen aus unserem persönlichen Umfeld: Familie, Freunde, Menschen, die uns Rückhalt geben, sind gerade in schwierigen Zeiten besonders wichtig. Die Seenotretter sind auf den Rückhalt der Menschen an Land angewiesen. Sich der ideellen und finanziellen freiwilligen Unterstützung vieler Menschen aus allen Teilen unseres Landes sicher sein zu können, ist wichtige Motivation für sie, immer wieder freiwillig hinauszufahren – bei jedem Wetter und rund um die Uhr.

Spenden für die Seenotretter sind deshalb im besten Wortsinn Sinn-voll. Sie schaffen Bleibendes. Sie sichern dauerhafte Einsatzbereitschaft. Sie garantieren Verlässlichkeit. Und sie ermöglichen es, dass wir uns mit Weitblick rechtzeitig auf kommende Herausforderungen vorbereiten.

Denn die DGzRS steht innerhalb der nächsten zehn bis 15 Jahre vor enormen finanziellen Herausforderungen. Erforderliche Schiffsbauten werden, nach heutiger Schätzung und heutigen Preisen, weit mehr als 100 Millionen Euro kosten. Hinzu kommen – neben dem Unterhalt und täglichen Betrieb der Rettungs-



flotte – Neu- und Umbauten sowie Instandsetzungen unserer rund 50 Stationsgebäude, unseres Trainingszentrums, unserer Reparaturwerft und unserer Rettungsleitstelle See/MRCC Bremen. Gestiegene und weiter steigende Aufgaben sowie neue Vorschriften erfordern dies.

Vor diesen Aufgaben haben wir Respekt – so wie unsere Seeleute Respekt vor den Naturgewalten haben. Und so wie sie auf ihre Erfahrung und modernste Technik vertrauen, so vertrauen wir auf unsere Spenderinnen und Spender, um diese Aufgaben zu lösen. Von den steigenden Kosten, die sich in allen Lebensbereichen bemerkbar machen, ist auch die DGzRS nicht verschont geblieben, insbesondere nicht bei Unterhalt, Reparaturen und

Ersatzteilbeschaffungen sowie Material- und Brennstoffkosten.

Wir sind jedoch überzeugt davon, dass wir unsere Aufgabe mit Hilfe derer, die uns bereits regelmäßig unterstützen, und derjenigen, die wir neu dafür gewinnen können, auch künftig uneingeschränkt erfüllen werden. Diese Zuversicht gewinnen wir aus Briefen und E-Mails, aus persönlichen Gesprächen und großem Zuspruch in den sozialen Medien von vielen Menschen, die uns versichern, gerade in unseren schwieriger werdenden Zeiten mit ihrer Unterstützung nicht nachzulassen. Diese große und großartige Gemeinschaft gibt uns für kommende Herausforderungen zusätzliche Sicherheit und stärkt unsere Freiheit. Dafür danken wir allen, die uns unterstützen, sehr herzlich.

Matthias Claussen
stellvertretender Vorsitzter

Lars Carstensen
stellvertretender Vorsitzter

Ingo Kramer
Vorsitzter

Einsatz und Erfolg 2022

Ein Jahr macht einen großen Unterschied

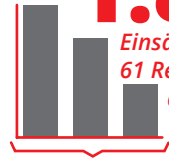
3.289

Menschen auf Nord- und Ostsee insgesamt Hilfe geleistet



1.883

Einsätze mit 61 Rettungseinheiten – durchschnittlich fünf pro Tag



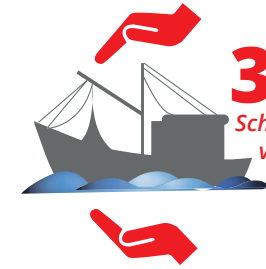
920

Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art



39

Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt



91

Menschen aus Seenot gerettet



und

306

Menschen aus drohender Gefahr befreit – insgesamt 86.321 seit der Gründung 1865



119

Einsätze bei Windstärke 7 und mehr



738.951,68



Euro „Kleingeld“ in den rund 13.000 Sammelschiffchen



564

Einsatzanläufe, Such- und Sicherungsfahrten



0

Euro Steuergelder, finanziert ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Spenden



2.682

Kontrollfahrten für beste Revierkenntnis

361

Mal erkrankte oder verletzte Menschen von Seeschiffen, Inseln oder Halligen zum Festland transportiert



158

Jahre freiwillig, unabhängig, spendenfinanziert

391



Mal außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches durch die Rettungsleitstelle See/ MRCC Bremen für die deutsche Schifffahrt weltweit unterstützend oder initiativ tätig gewesen

Das Jahr 2022: Einsatz und Erfolg

oder: „Wenn es die Seenotretter nicht gäbe ...“

Die Arbeit der Seenotretter im Jahr 2022 spiegelt sich in der bundesweiten Berichterstattung der Medien wider. Eine kleine Auswahl der Schlagzeilen:

Seenotretter halfen mehr als 2.000 Mal (Westfälische Rundschau, 11.1.) **Auf See stockte der Atem** (Dithmarscher Landeszeitung, 17.1.) **Die Hüter der Außenwester** (NDR, 29.1.) **Seemann stürzt von Container-Riese** (Flensburger Tageblatt, 14.3.) **Todesangst am Segelmast** (Bild, 4.4.) **Zwei Segler und Hund aus Lebensgefahr gerettet** (Weser-Kurier, 8.4.) **Rettung in aussichtsloser Situation** (Blitz Uecker-Randow, 12.6.) **Von der Landratte zum Seenotretter** (NDR, 18.7.) **Unfall auf Containerfrachter** (dpa, 22.7.) **Von mutigen Seefahrern – Der Seenotretter-Check** (KiKa, 29.7.) **Seenotretter sind die stillen Helden** (Münsterländische Tageszeitung, 29.7.) **Zwei junge Männer vor Helgoland gerettet** (AFP, 6.8.) **Boot mit**

sechs Anglern gekentert (Hamburger Abendblatt, 22.8.) **Ein Schiff, das sich selbst rettet** (Thüringische Landeszeitung, 30.8.) **Stürmischer Einsatz: Retter auf hoher See** (Hörzu, 2.9.) **Lebensretter in pechschwarzer Nacht** (Nordsee-Zeitung, 3.9.) **Seenotretter suchen Nachwuchs** (Norddeutsche Rundschau, 10.9.) **Mit den Seenotrettern im Einsatz** (ZDF, 11.9.) **Vierköpfige Familie gerettet** (Ostfriesischer Kurier, 26.9.) **Kitesurfer wartet stundenlang auf Rettung** (Frankfurter Rundschau, 18.10.) **Wenn Menschen „Mayday“ funken, sticht sie in See** (Emma, 27.10.) **Wenn es für andere zu gefährlich wird, sind sie im Einsatz** (nwzonline.de, 27.10.) **Ruhe bewahren – und Rouladen essen** (Husumer Nachrichten, 16.11.) **Seenotretter im Dauereinsatz** (Schweriner Volkszeitung, 17.11.) **Das schwimmende Klassenzimmer** (boote, 7.12.) **Rettungszentrum auf dem Wasser** (Berliner Morgenpost, 18.12.)



Aktuelle Einsatzberichte:
seenotretter.de/einsatz



Großer Katamaran in großer Gefahr

Es stürmt vor Rügen, als am 16. Januar 2022 nahe Glowe an der Nordküste der Insel ein großer Katamaran in große Gefahr gerät. Westwind mit acht, in Böen mit elf Beaufort ist gemeldet. Auf Überführung aus Polen ins Mittelmeer sucht die fünfköpfige Crew Schutz in der Tromper Wiek. Doch in der Bucht hält der Anker des 25 Meter langen und zwölf Meter breiten Schiffes nicht. Der Katamaran gerät auf eine steinige Untiefe.



Mit dem Beiboot landet der Skipper in Glowe an und alarmiert die Seenotretter. Es gelingt ihnen, eine Leinenverbindung herzustellen. Das Tochterboot NOTARIUS des Seenotrettungskreuzers HARRO KOEBKE/Station Sassnitz setzt ein Besatzungsmitglied auf den Katamaran über, um dessen Crew zu unterstützen. Das Seenotrettungsboot KURT HOFFMANN/Station Glowe befreit den Havaristen aus den Steinen. Nur der geringe Tiefgang beider Boote ermöglicht den erfolgreichen Einsatz auf der gefährlichen Untiefe.

Da die Ruderanlage des Havaristen seit dem Auflaufen beschädigt ist, schleppt die HARRO KOEBKE ihn unter Sicherheitsbegleitung des Mehrzweckschiffes „Arkona“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nach Sassnitz. ⚓



Kutter-Trio in Sicherheit

Gleich drei Fischkutter auf der Nordsee mit insgesamt sechs Fischern an Bord sind am 6. September 2022 innerhalb weniger Stunden auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen.

Die Besatzung des Seenotrettungskreuzers HERMANN MARWEDE bemerkt während einer Kontrollfahrt, wie die „Ora et labora“ in der Elbmündung treibt. Nahe Scharhörnriff ist dem 19-Meter-Kutter offenbar etwas in den Propeller geraten. Bei Wind um sieben Beaufort, bis zu zwei Metern Seegang und starken Regenfällen ist er bereits bis auf knapp 70 Meter den gefährlichen Sänden nahegekommen, als die HERMANN MARWEDE ihn auf den Haken nimmt. Die Seenotretter schleppen den Havaristen nach Cuxhaven. Um ihn bei rund sechs Knoten Strom sicher durch die Hafeneinfahrt zu bugsieren, unterstützten die Kollegen der ANNELIESE KRAMER.

Beinahe zur selben Zeit sind ist die THEODOR STORM/Station Büsum gleich zwei Mal für Fischer im Einsatz. Gegen 4.50 Uhr versagt bei starkem Ostwind unmittelbar vor Büsum die Maschine der „Fortuna“. Im Sommerkoog-Steertloch, einem Priel vor der Dithmarscher Küste, wiederum gerät am Vormittag etwas in den Propeller der „Wiking“. ⚓



Tochterboote MATHIAS (I.) und VERENA im Einsatz für den Fischkutter „Ora et labora“, der in der Elbmündung auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen ist



Nachteinsatz der THEODOR STORM für die „Fortuna“



Im sicheren Schlepp: die „Wiking“ vor der Dithmarscher Küste



Vier Segler in Lebensgefahr

Wie schnell es auf See lebensgefährlich werden kann, erleben zwei Erwachsene und zwei Kinder am 24. September 2022 vor Norderney. Ihre Gaffelketch kommt im Seegatt Schluchter fest. Die Segler funken eine Dringlichkeitsmeldung. Der Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK nimmt Kurs auf den Havaristen. In der gefährlichen Brandungszone liegt der Zweimaster mit Holzrumpf bei bis zu zwei Metern Seegang quer zur See und wird immer wieder überspült.

Plötzlich funken die Segler „Mayday“: Lebensgefahr! Die Lage an Bord hat sich dramatisch zugespitzt: Die Gaffelketch ist bereits bis zur Wasserlinie vollgelaufen. Die vier Menschen müssen so schnell wie möglich runter vom Schiff. Das Tochterboot EMMI geht längsseits und rettet sie. Wenig später hat die Brandung den Zweimaster zerschlagen.

„Nach der Rettung saßen wir nass, aber unverletzt auf der HANS HACKMACK und hatten nur noch die Kleidung, die wir an uns trugen. Das Schlimmste war, dass wir das Kuscheltier meiner Tochter zurücklassen mussten, das sie schon ihr ganzes Leben bei sich hatte“, berichtete die Eignerin dem Ostfriesischen Kurier. Doch: „Die Wärme, die uns die Norderneyer entgegengebracht haben, hat uns sprachlos gemacht. Die Crew der HANS HACKMACK hat uns nicht nur das Leben gerettet, sondern auch die Unterbringung im Krankenhaus ermöglicht. Ich kann mich nur bedanken.“ ⚓



Verletzter auf Baggerschiff

Nördlich der Insel Langeoog stürzt am 22. August 2022 ein polnischer Seemann bei Arbeiten über Bord eines Hopperbaggers. Er verfährt sich mit einem Bein in einer Leine. Mit Mühe gelingt es ihm, selbstständig wieder an Bord zu kommen. Aber sein Bein schmerzt stark. Der 35-Jährige benötigt dringend medizinische Hilfe.

Das Seenotrettungsboot SECRETARIUS geht bei dem 75 Meter langen Laderaumsaugbagger „Magni R“ (Flagge: Dänemark) längsseits. Ein Freiwilliger steigt über und versorgt den Verunglückten. Der Seemann hat bereits wärmende Decken und trockene Kleidung erhalten. Die Crew des Baggers unterstützt die Seenotretter dabei, ihn auf die SECRETARIUS zu übernehmen. Vom Hafen Benersiel aus bringt ihn ein Rettungswagen ins Krankenhaus. ⚓



Wenn die Handbreit fehlt

45 Meter lang, 95 Passagiere, fünf Besatzungsmitglieder – und etwas zu wenig Wasser unterm Kiel: Die Fähre „Wangerooge“ kommt am 31. März 2022 vor dem Hafen der Insel fest, an der Spitze der westlichen Mole. Die Hilfe der Seenotretter ist zunächst nicht notwendig. An Bord ist niemand verletzt. Bei Niedrigwasser gelangen die Passagiere zu Fuß an Land.

Ein Schlepper aus Wilhelmshaven macht sich auf den Weg, um die Fähre beim Nachhochwasser freizuschleppen. Damit sie bis dahin nicht vom auflaufenden Wasser gegen die Hafenumole gedrückt und beschädigt wird, sichern der Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN/Station Hooksiel sowie die von Freiwilligen gefahrenen Seenotrettungsboote FRITZ THIEME/Station Wangerooge und WOLFGANG PAUL LORENZ/Station Horumersiel gemeinsam den Havaristen. ⚓



„Wasser im Schiff!“

Es ist mittlerer Nachmittag in der Emsmündung am 3. August 2022, als die Besatzung des Seenotrettungskreuzers der Station Borkum aufhorcht: Hat da nicht jemand die HAMBURG gerufen? Schon ist der Vormann am Funk. Er hat sich nicht verhört: Die Besatzung der 17,5 Meter langen „Magellan“ (Heimathafen Greetsiel) hat einen Notruf abgesetzt: Große Mengen Wasser stehen im Maschinenraum, unaufhörlich steigend: Die beiden Fischer an Bord rechnen mit dem Schlimmsten.

Die HAMBURG wirft die Leinen los und nimmt Kurs auf den Havaristen in Höhe Pilsum. Auch die Crew der EUGEN/Station Norderney hat mitgehört und ist unterwegs, außerdem die „Jan en Titia Visser“. Das niederländische Seenotrettungsboot der Station Eemshaven und das Tochterboot ST. PAULI der HAMBURG bringen insgesamt drei starke Lenzpumpen an Bord der „Magellan“.

Der Kutter hat bereits leichte Schlagseite, das Wasser steht rund 80 Zentimeter hoch. Doch gemeinsam gelingt es, den Havaristen zu lenzen. Die Fischer vermuten einen Schaden an der Deckswaschpumpe als Ursache ihrer Notlage. Die „Magellan“ nimmt Kurs auf Borkum. Sicherheits- halber belassen die Seenotretter eine Lenzpumpe während der Reise an Bord. Ein anderer Kutter begleitet die Kollegen. Alle erreichen sicher den Schutzhafen der Insel – Menschenleben und Existenz gerettet. ⚓



In Lebensgefahr auf den Nordergründen

In der Nacht zum 7. April 2022 strandet ein Segelboot auf den berüchtigten Nordergründen im Elbe-Weser-Dreieck. Es stürmt. Riesige Brandungszonen säumen die ausgedehnten Sandbänke. Der Havarist droht, zerschlagen zu werden. Der Skipper, seine Frau und ein kleiner Hund sind in Lebensgefahr.

Der Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN/Station Hooksiel und das Seenotrettungsboot WOLFGANG PAUL LORENZ/Station Horumersiel laufen ins knapp 20 Seemeilen (etwa 36 Kilometer) entfernte Suchgebiet. Die genaue Position ist unklar. Im schweren Seegang bei Starkwind aus Südwest, starkem Regen und Dunkelheit ist der etwa zehn Meter lange Havarist kaum auszumachen. Die Besatzung des Tochterbootes JOHANN FIDI sichtet schließlich sein noch funktionierendes Topplicht.

Die Seenotretter geraten selbst in große Gefahr: Die JOHANN FIDI hat heftige Grundberührung. Doch es gelingt ihnen, an den Havaristen heranzukommen. Unter schwersten Bedingungen bergen sie das junge Ehepaar sowie den kleinen Hund ab und verlassen die lebensgefährliche Brandungszone wieder. Das Segelboot muss aufgegeben werden.

Auf der BERNHARD GRUBEN erhalten die Schiffbrüchigen wärmenden Tee, der kleine Hund frisches Wasser. Die körperliche Verfassung der jungen Frau ist nicht gut. Die Seenotretter bestellen Notarzt und Rettungswagen nach Hooksiel. ⚓



Nachteinsatz für Fahrgastschiff

Einsatz für den Seenotrettungskreuzer BREMEN in der Dunkelheit auf der Ostsee: Sieben Seemeilen nordöstlich Staberhuk fällt am Abend des 14. Februar 2022 die Maschine des 28 Meter langen Fahrgastschiffes „Karoline“ aus.

Der Havarist befindet sich auf einer Überführungsfahrt, er ist auf dem Rückweg von einer Werft nach Fehmarn. Deshalb sind lediglich zwei Besatzungsmitglieder an Bord. Die BREMEN schleppt die etwa gleich lange „Karoline“ sicher bis zu ihrem angestammten Liegeplatz nach Burgstaaken. ⚓



Rettung aus den Wanten

Seekajakfahrer bemerken am 2. April 2022 am nordwestlichen Ausgang der Kieler Förde, wie ein Motorsegler sinkt. Sie alarmieren die Seenotretter. An Bord des havarierten Zweimasters sind zwei Männer. Bei Nordostwind um fünf Beaufort ist die Ostsee fünf Grad Celsius kalt.

Bereits eine Viertelstunde später trifft der Seenotrettungskreuzer BERLIN/Station Laboe am Unglücksort in Höhe des Bülker Leuchtturms ein. Nur noch die Masten des Havaristen ragen aus dem Wasser. Einem der Schiffbrüchigen ist es gelungen, schwimmend an Land zu gelangen, der zweite (78) klammert sich in den Wanten fest.



Mit dem Tochterboot STEPPKE holen ihn die Seenotretter an Bord. Sofort beginnen sie mit der medizinischen Erstversorgung. Der Schiffbrüchige ist leicht unterkühlt. Ein Rettungswagen bringt beide Segler von Schilksee aus ins Krankenhaus.

Das Seenotrettungsboot GERHARD ELSNER/Station Schilksee sichert den gesunkenen Havaristen. ⚓



Großsegler freigeschleppt

Im Greifswalder Bodden südlich von Rügen kommt am 30. Mai 2022 ein Großsegler fest. An Bord der „Atlantis“ sind zwölf Menschen. Einsatz für das Seenotrettungsboot CASPER OTTEN/Station Lauterbach und den Seenotrettungskreuzer BERTHOLD BEITZ/Station Greifswalder Oie: Die nur 40 Tonnen verdrängende BERTHOLD BEITZ nimmt die rund 600 Tonnen, also rund 15 Mal so schwere „Atlantis“ auf den Haken.

Mit der ganzen Kraft seiner gut 1.600 PS befreit der 20 Meter lange Seenotrettungskreuzer die knapp drei Mal so lange Dreimast-Barkentine. Glücklicherweise dringt kein Wasser ein, sie kann ihre Reise aus eigener Kraft fortsetzen.

Allein am Himmelfahrtswochenende (26.-29. Mai) sind die Seenotretter 47 Mal für insgesamt 97 Menschen im Einsatz. ⚓



Fischer bei Sturm in großer Not

Maschinenausfall im Sturm vor den Halligen: eine große Gefahr für zwei nordfriesische Fischer und ihren Krabbenkutter „Marschenland“. Bei Südost 8, in Sturmböen 10, treibt er am 17. November 2022 auf ein Flach vor Süderoogsand zu.

Der Seenotrettungskreuzer EISWETTE nähert sich bei schwerer See mit mehr als drei Meter hohen Wellen und wenig Wasser unterm Kiel vorsichtig dem rund 19 Meter langen und fast 100 Tonnen schweren Kutter. Trotz des starken Seegangs und der wegen des Maschinenausfalls nicht mehr einzuholenden Baumkurren gelingt es, eine Leine zu übergeben. Die EISWETTE schleppt den Kutter gerade noch rechtzeitig aus der Gefahrenzone.

Wegen seines Tiefgangs und wegen des Wasserstandes muss der Kutter nach Büsum geschleppt werden. Die EISWETTE übergibt ihn an die THEO FISCHER. Bei sehr widrigen Bedingungen auf der aufgewühlten Nordsee erreicht der Schleppverband gegen 23.45 Uhr den sicheren Hafen. ⚓



Seemann schwer verletzt

Auf einem Containerschiff in der Nordsee stürzt am 21. Juli 2022 ein indischer Seemann (22) von einer Lashing-Brücke. Er ist schwer verletzt, Verdacht auf Ellenbogenbruch.

Der Frachter ankert etwa 16 Seemeilen (rund 30 Kilometer) südwestlich von Helgoland auf der Tiefwasser-Reede. Der Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE geht bei ihm längsseits. Zwei als Rettungssanitäter ausgebildete Seenotretter steigen über Lotsenleiter und -pforte über.

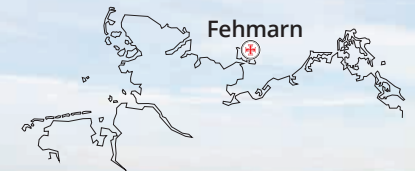
Dort stabilisieren sie den Verletzten. Sie übernehmen ihn auf die HERMANN MARWEDE und versorgen ihn im Bordhospital medizinisch während der Reise nach Wilhelmshaven. Ein Rettungswagen bringt ihn ins Krankenhaus. ⚓



Sechs Angler kommen mit dem Leben davon

Südöstlich von Burgstaaken auf Fehmarn kentert am 20. August 2022 ein Angelboot. Sechs Männer stürzen in Höhe Meeschendorf/Staberdorf ins Wasser. Sie halten sich am Rumpf fest, was wenig Seegang und sommerliche Wassertemperaturen ermöglichen. Ein verstümmerter Notruf erreicht die Seenotretter. Nach nur wenigen Minuten sind Fehmarns freiwillige Seenotretter mit der ROMY FRANK auf der Ostsee.

Einer der Schiffbrüchigen winkt mit einer Rettungsweste. Andere Angler eilen mit ihrem Boot zu Hilfe. Sie nehmen drei Schiffbrüchige auf, während sich die ROMY FRANK nähert. Die Seenotretter retten die drei anderen Angler durch die Bergungspforte und übernehmen auch die bereits zuvor geretteten. Dank der glücklichen Umstände sind alle sechs wohlauf und mit dem Leben davongekommen. Ihr Boot sinkt. Ein Mehrzweckschiff der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung markiert die Unglücksstelle. ⚓



Segler entgeht knapp Kollision mit 400-Meter-Schiff

In der Nacht zum 2. September 2022 meldet ein Einhandsegler den Seenotrettern Wassereintrich auf der Außenweser. Nordöstlich der unbewohnten Insel Mellum hat er Anker geworfen – doch der hat nicht gehalten. Sein etwa zehn Meter langes Boot treibt nun ins vielbefahrene Fahrwasser. In der Dunkelheit nähert sich einer der weltgrößten Containerfrachter.

Die beiden Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER/Station Bremerhaven und BERNHARD GRUBEN/Station Hooksiel laufen sofort aus. Die Rettungsleitstelle See der DGzRS informiert die gesamte Schifffahrt im Revier. Auf dem Radarschirm der Seenotretter: ein winziger Punkt, dem sich ein deutlich größerer Punkt unaufhaltsam nähert – die 400 Meter lange, 59 Meter breite und zwölf Meter tiefgehende „Magleby Maersk“.

Plötzlich antwortet der Segler nicht mehr auf Anrufe über Funk. Der Kapitän des Fischkutters „Christine“ aus Fedderwardsiel hat mitgehört und zögert nicht: Sein Decksman und er holen die Netze ein und nehmen Kurs auf den Havaristen. Die Rettungsleitstelle See der DGzRS teilt ihnen mit, dass ihnen genau 15 Minuten bleiben, um entweder das Segelboot aus der Gefahrenzone zu schleppen und so die Kollision mit dem stark manövrierungsbeschränkten

Frachter zu verhindern oder den Skipper abzugeben und das Boot aufzugeben. „In so einer Situation denkt man nicht groß nach, sondern hilft einfach“, sagt Kutterkapitän Söhnke Thaden später.

Tatsächlich finden die Fischer das kleine Boot anhand eines schwachen Taschenlampenlichtes. An Bord ist der Strom ausgefallen – und damit auch der Funk. Die Fischer beruhigen den völlig aufgelösten Skipper. Bei bis zu zwei Metern Seegang gelingt es ihnen, eine Leinenverbindung herzustellen und das Boot aus der Gefahrenzone zu schleppen – gerade als die Seenotrettungskreuzer eintreffen. Nur wenige Augenblicke später zieht die „Magleby Maersk“ wie eine schwarze Wand vorbei, in 50, vielleicht 100 Metern Entfernung – auf See so gut wie nichts. Der Lotse auf dem Containerschiff

hatte noch eine minimale Kursänderung erreicht.

Mit dem Tochterboot gehen die Seenotretter beim Havaristen längsseits und übergeben eine Lenzpumpe, um den Wassereintrich unter Kontrolle zu bekommen. Unter ständigem Pumpen machen sie sich auf die lange Schleppreise nach Hooksiel. Dort treffen sie gegen 5.30 Uhr ein. Die Fischer sind zu dieser Zeit schon wieder bei der Arbeit. Ohne sie wäre der Einsatz ganz anders ausgegangen.



Wenige Augenblicke nach der abgewendeten Kollision übergeben die Seenotretter eine Lenzpumpe auf den Havaristen.

**RETTUNGSWESTEN
UND KÄLTESCHUTZ-
ANZÜGE MADE
IN GERMANY.**

20 MB FLIEGERWESTE

**CONTRA 150
KÄLTESCHUTZANZUG**

**ALPHA 275 X
RETTUNGSWESTE**

SECUMAR

SECUMAR.COM

HAVE A SAFE DAY

Alle für einen

Bei den Seenotrettern gilt: Ohne Team geht nichts. Gemeinsam wird auf See Unmögliches möglich. Fährcrew, Seenotretter und Rettungsdienst retten so einem schwedischen Seemann das Leben.



Annäherung an die haushohe Bordwand:
Das Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS geht bei der Ostseefähre „Finnfellow“ längsseits.

Immer näher kommt die zehn Meter lange ERICH KOSCHUBS der großen Ostseefähre. Grünes Seewasser klatscht an der Bordwand hoch. Im Seegang springt das Seenotrettungsboot auf und ab. Die Maschine läuft auf Hochtouren. An der Seite zieht der riesige Schriftzug „Finnlines“ vorbei, ein Buchstabe ist mehrere Meter hoch.

Im zweiten „i“ erkennt Vormann Patrick Morgenroth die geöffnete Lotsentür. Die Besatzung hat die Leiter rausgehängt. Die Fähre läuft mit fünf Knoten voraus und wird vom Westwind seitlich gedrückt.

Es ist eine Herausforderung, bei diesem Seegang längsseits zu gehen. Und es ist die einzige Möglichkeit, einen Arzt zu übergeben. Irgendwo da unten im Schiffsbauch liegt einer der Maschinisten. Seine Kollegen ringen um sein Leben.

Das Manöver muss klappen. Dr. Jörg Sandmann, freiwilliger Seenotarzt der Station Travemünde, vertraut dem Vormann und seinen Kollegen, die mit ihm übersteigen werden.

Es ist der 19. Februar 2022. Um 15.14 Uhr hat Bremen Rescue Radio, die Seenotküstenfunkstelle der deutschen Rettungsleitstelle See, über Funk einen Anruf vom Kapitän der „Finnfellow“ erhalten. Ein Besatzungsmitglied liegt bewusstlos in der Umkleide vor dem Maschinenraum. Im Funkgespräch fällt das Wort „heart attack“ (Herzanfall).

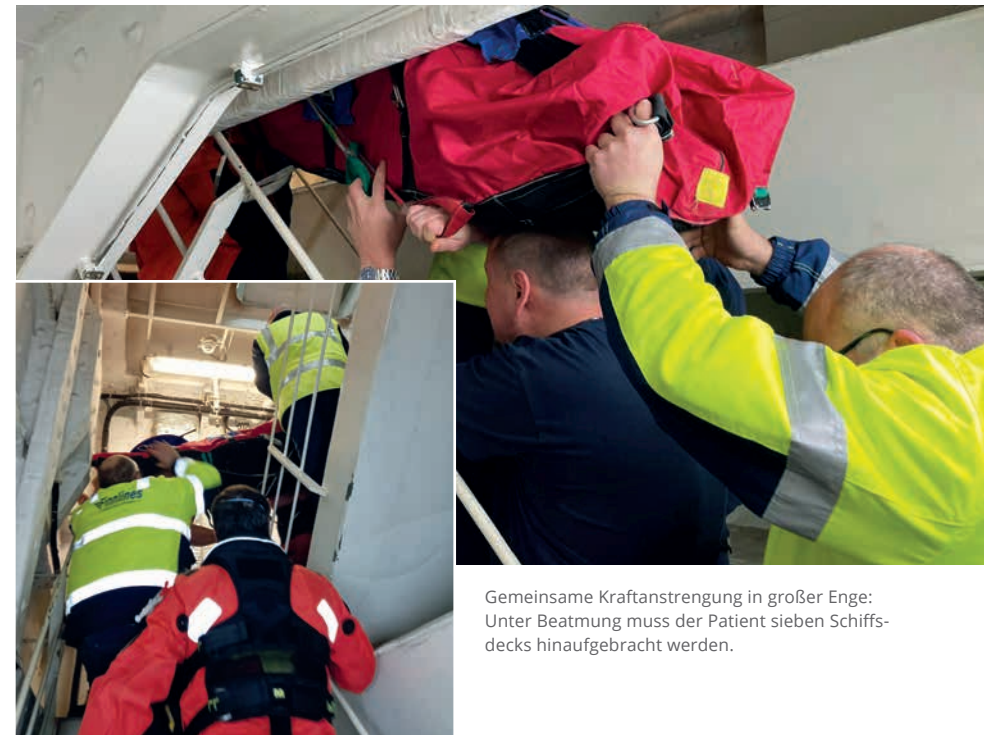
Die „Finnfellow“ ist 190 Meter lang und verkehrt im Liniendienst von Travemünde ins



Hand in Hand arbeitet das Team im Bauch der Fähre, um dem Seemann das Leben zu retten.

schwedische Malmö. Zu diesem Zeitpunkt befindet sie sich etwa in Höhe des Leuchtturms Dahmeshöved, bereits 20 Seemeilen (ca. 38 Kilometer) von Travemünde entfernt.

Patrick Morgenroth ist hoch konzentriert. Es geht einzig darum, dass das Übersteigen gelingt. Die Kommunikation auf Englisch mit dem Kapitän der Fähre läuft hervorragend.



Gemeinsame Kraftanstrengung in großer Enge:
Unter Beatmung muss der Patient sieben Schiffsdecks hinaufgebracht werden.

Die Fähre war bereits auf dem Weg aus der Lübecker Bucht hinaus, ist umgedreht; Vormann Morgenroth hat über die Verkehrszentrale Travemünde den Weg frei machen lassen, andere Schiffe müssen warten. In der Bucht kann nicht jeder machen, was er will. Eine Fähre, die plötzlich dreht und die Richtung wechselt, kann in dem engen Fahrwasser zu einem riesigen Problem werden.

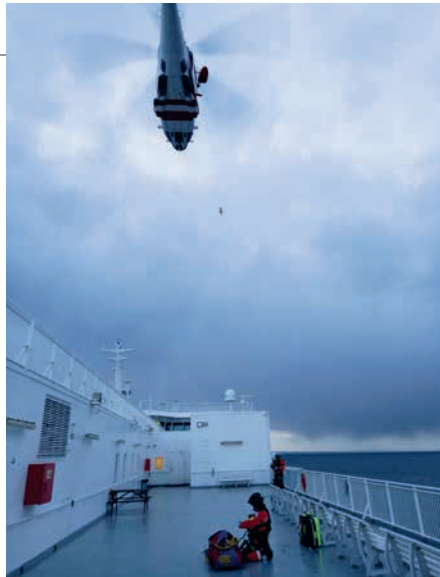
In der Nähe ist auch der Seenotrettungskreuzer FELIX SAND der Station Grömitz auf Standby. Auch dort ist ein Notarztteam an Bord, Rettungssanitäter, eine Ärztin. Für die FELIX SAND ist die Wallschiene der „Finnfellow“ ein großes Hindernis. Die Vorleute haben sich abgesprochen: Die ERICH KOSCHUBS wird versuchen, ihr Team zu übergeben.

Im Anflug ist außerdem ein Hubschrauber – ebenfalls mit Notarztteam. Die Rettungsleitstelle See hat alle Optionen ausgeschöpft. Beim herrschenden Seegang ist nicht das Ankommen beim Havaristen die Herausforderung, sondern das Längsseitegehen. Die Schiffsrümpfe bewegen sich auf verschiedenen Wellen wie zwei bockende Pferde vor derselben Kutsche.

Jörg Sandmann erinnert sich später: „Bei der Dünung mit drei Mann überzusteigen, war ein spezieller Moment. ‚Wir können abbrechen‘, stand zwar im Raum, aber jeder wusste, dass an Bord ein Seemann von seinen Kameraden reanimiert wurde, jeder an Bord wartete auf uns.“

Der Vormann steuert den Bug an die Fähre heran. Seenotretter und Arzt greifen beherzt nach der Lotsenleiter. Das Übersteigen gelingt.

Die Seenotretter werden zwei Decks hinaufgeleitet, dann fünf Decks wieder hinunter. Die ERICH KOSCHUBS bleibt an der Seite der Fähre. Irgendwann bricht die Funkverbindung zu den anderen ab. Sie sind im Maschinenraum angekommen.



Mit der Seilwinde nimmt der Rettungshubschrauber den Patienten auf.

Die Kollegen des Maschinisten haben den Seemann in der Zwischenzeit ohne Unterbrechung reanimiert. Der 61-jährige Schwede atmet nicht, hat keinen Puls. Vom medizinischen Arbeitsplatz in der Rettungsleitstelle See kommt die Anleitung zur Reanimation. Per Defibrillator gibt die Crew der Fähre mehrere Schocks ab, um das Herz ihres Kollegen wieder zum Schlagen zu bringen.

Dr. Sandmann übernimmt, die Kollegen assistieren. Die Ausrüstung wird ausgepackt, der Patient assistiert beatmet, ein intravenöser Zugang wird gelegt, Medikamente werden gegeben. Endlich ist der Puls wieder zu spüren.

Crewmitglieder der „Finnfellow“ bereiten auf dem Oberdeck das Windenmanöver vor. Um 16.06 Uhr erreicht das Schiff der von der Rettungsleitstelle See alarmierte Rettungshubschrauber von Northern Helicopter, der für medizinische Einsätze in Offshore-Windparks vorgehalten wird. Mehrere Manöver sind notwendig, um Team und Material abzuwinchen. Um 16.38 Uhr beginnt das Team, den Patienten für den Transport vor-

zubereiten. Die nächste Herausforderung: Der Mann muss unter Beatmung sieben Schiffsdecks zum Windendeck hinaufgebracht werden. Teilweise sind die Treppen so schmal, dass Fährcrew und Seenotretter die Trage über ihren Köpfen transportieren müssen.

Die Seenotretter kümmern sich mit dem Kapitän darum, dass ein Krankenhaus sich auf die Ankunft des Patienten vorbereitet. Dr. Sandmann bespricht telefonisch mit dem diensthabenden Oberarzt in der Klinik für Kardiologie die Lage, damit die Klinik vorbereitet ist. Um 17.11 Uhr erfolgt das Windenmanöver.

Die Seenotretter bleiben an Bord – die Fähre läuft zurück nach Travemünde und wird sie dort wieder absetzen. Noch ein Überstieg muss nicht riskiert werden. Die ERICH KOSCHUBS legt ab – ein Manöver, das

viel Erfahrung erfordert, da der Sog des großen Fährrumpfes das Seenotrettungsboot wie mit einem Magneten am Rumpf kleben lässt. Vormann Morgenroth bespricht sich nochmals mit dem Kapitän, der seine Fahrmanöver entsprechend anpasst.

Was zu Beginn des Einsatzes niemand für möglich gehalten hat, erfahren die freiwilligen Seenotretter Wochen später: Der Patient wird wieder ganz gesund werden.

In den sozialen Medien dankt die Reederei den Seenotrettern: „Sie setzten trotz des starken Windes Notarzt und Rettungskräfte auf die ‚Finnfellow‘ über. Zahlreiche Personen waren im Einsatz und sicherten eine nahtlose Rettungskette. Wir sind sehr dankbar für den Einsatz der Seenotretter, die seit rund 160 Jahren freiwillig und spendenfinanziert helfen, wenn Menschen auf Nord- und Ostsee in Gefahr sind.“



Freiwillige Seenotretter der ERICH KOSCHUBS: Nico Lülff (v. l.), Seenotarzt Dr. Jörg Sandmann, Vormann Patrick Morgenroth und Axel Mussehl – Kleines Bild: Windenführer Sidney van Delft (l.) und Notarzt Dr. Jan Hoppe (r.) von Northern Helicopter

In den Bordtagebüchern geblättert



Seemann auf der Nordsee vermisst

Helgoland/Cuxhaven • 12. März – Etwa 30 Seemeilen nordnordwestlich von Helgoland bemerkt die Besatzung der „HMM Gdansk“ gegen 10 Uhr, dass ein Crewmitglied fehlt. Der Containerfrachter alarmiert die Seenotretter. Fünf Stunden zuvor ist der 41-jährige Seemann zuletzt gesehen worden. Die DGzRS koordiniert eine groß angelegte Suche mit den Seenotrettungskreuzern HANS HACKMACK und ANNELIESE KRAMER sowie einem Dutzend Behörden- und Handelsschiffen, drei Hubschraubern und einem Flugzeug. Drei Meter Seegang erschweren die Suche nach dem vermutlich über Bord gestürzten Seemann. Die Nordsee ist sechs Grad Celsius kalt. Erst mit Einbruch der Dunkelheit wird die Suche eingestellt.



Seenotrettungsboot HERWIL GÖTSCH im Einsatz auf dem Ostseemeeresarm Schlei

Kilometer breit. Als die Mädchen die Landabdeckung verlassen, kommen sie bei Windstärken um sechs Beaufort (rund 60 km/h) trotz größter Kraftanstrengung nicht mehr gegen die kurzen, steilen Wellen an. Regen durchnässt sie in ihrer Freizeitkleidung bei zehn Grad Celsius Lufttemperatur. Ein Hafenmeister beobachtet ihre Notlage und alarmiert die Seenotretter. Als das Seenotrettungsboot HERWIL GÖTSCH eintrifft, ist bereits viel Wasser in das Kanu eingedrungen. An Land kümmert sich ein Notarzt um die unterkühlten Schülerinnen. Glücklicherweise müssen sie nicht ins Krankenhaus.

Mehr als 50 Stunden auf See

Fedderwardsiel/Bremerhaven • 3. Juni – Kräftiger Nordwind drückt vor Fedderwardsiel ein Motorboot weit aufs Watt. Das Seenotrettungsboot EMIL ZIMMERMANN kann sich nur noch bis auf 300 Meter nähern. Ein freiwilliger Seenotretter wadet zu Fuß zum Havaristen. Dem Skipper geht es gut. Freischleppversuche, bei Tag und Nacht, blei-

ben aufgrund zu gering auflaufenden Hochwassers ergebnislos. Nach mehr als 50 Stunden auf See gelingt es der EMIL ZIMMERMANN gemeinsam mit dem Tochterboot CHRISTIAN des Seenotrettungskreuzers HERMANN RUDOLF MEYER, den Havaristen zu befreien. Ein DLRG-Boot hatte zuvor die Schleppleine übergeben.



Der Havarist im Schlepp des Seenotrettungsbootes EMIL ZIMMERMANN

Kraftakte auf dem Bodden

Prerow/Wieck, Wustrow, Zingst • 7. April/12. Juni/6. Juli – Wie leistungsfähig auch die kleineren Seenotrettungsboote sind, zeigen drei Einsätze auf den Bodden für insgesamt zwölf Menschen. Nahe der Meiningenbrücke kommt im Frühjahr bei Starkwind



Seenotrettungsboot PUG im Einsatz auf dem Bodstedter Bodden (12. Juni)

und Mindertiefen von mehr als 20 Zentimetern ein Motorboot in der schmalen Fahrinne fest. Die PUG und die BARSCH schleppen den 17 Meter langen und 35 Tonnen schweren Havaristen frei. Im Bodstedter Bodden befreien die PUG und die ZANDER im Sommer bei nur gut 70 Zentimetern Wassertiefe ein Zehn-Tonnen-Stahlboot mit mehr als einem Meter Tiefgang. Und dreieinhalb Wochen später helfen sie einem 20-Meter-Plattbodenschiff: Der 1896 gebaute Segler war im Saaler Bodden festgekommen.



Das Seenotrettungsboot WOLFGANG PAUL LORENZ nimmt den havarierten Trimaran in Schlepp.

Trimaran zerbricht auf der Nordsee

Horumersiel/Helgoland • 22. Juli – Auf einem Trimaran zwischen Spiekeroog und Helgoland löst sich bei zwei Metern Seegang ein Schwimmkörper. Der Mast bricht. Der Skipper alarmiert die Seenotretter. Das Fischereischutzboot „Seefalke“ holt eine Seglerin von Bord und setzt einen Seemann über. Als das Seenotrettungsboot WOLFGANG PAUL LORENZ und der Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE vor Ort sind, gelingt es gemeinsam, eine Schleppverbindung herzustellen. Doch der angebrochene Schwimmkörper läuft voll Wasser. Der Trimaran droht zu sinken, das gebroche-



Auf dem 400-Meter-Frachter „HMM Gdansk“ ist der Seemann über Bord gegangen.

Drei Mädchen auf der Schlei in großer Gefahr

Schleswig • 6. April – Drei 14 bis 16 Jahre alte Mädchen paddeln mit einem kleinen Kanu auf die Schlei bei Borgwedel hinaus. Der Ostsee-Meeresarm ist dort etwa vier

ne Rigg die noch intakten Schwimmkörper zu beschädigen. Mit schwerem Gerät kapfen die Retter beides. Die „Seefalke“ nimmt die Teile per Kran an Bord. So gelingt es, den Trimaran sicher nach Hooksiel zu schleppen.

Segler im Seegatt in akuter Gefahr

Norddeich • 22. Juli – Im Seegatt zwischen Juist und Norderney ist exakte Navigation nötig. Eine Strandung zwischen den sich ständig verändernden Fahrwassern ist extrem gefährlich. Nach Maschinenschaden kommt dort eine Segelyacht fest. Der Segler funkt „Mayday“ – unmittlere Lebensgefahr. Seit Stunden herrscht ablaufendes Wasser. Höchste Eile ist geboten. Der Havarist droht, in der Brandung zu zerschellen. Nur das flachgehende Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH kann die Yacht noch erreichen und in Schlepp nehmen. Trotz schwerer, bis zu zwei Meter hoher Brecher gelingt es den freiwilligen Seenotrettern, den Havaristen sicher durch die Sandbänke und durchs Seegatt nach Norddeich einzuschleppen.



Einsatz für die OTTO DIERSCH im gefährlichen Seegatt zwischen Juist und Norderney

In Seenot vor dem roten Felsen

Helgoland • 5. August – Es dämmt schon, als das nur etwa drei Meter lange Schlauchboot zweier junger Männer nordwestlich von Helgolands Nachbarinsel Düne kentert. Den Schiff-

brüchigen gelingt es noch, per Handy Bekannte zu benachrichtigen. Bereits rund sechs Minuten später ist das 34 Knoten (rund 63 km/h) schnelle Tochterboot VERENA der HERMANN MARWEDE vor Ort – gerade noch rechtzeitig. Die leicht unterkühlten Schiffbrüchigen sitzen auf der Spitze des kaum noch aus dem Wasser ragenden Rumpfes. Bei nordwestlichen Winden um vier Beaufort und rund einem Meter Seegang wären sie kurz darauf bei Dunkelheit auf die offene See abgetrieben.



Nach der Rettung des Schiffbrüchigen: Die Seenotretter bergen den treibenden Motorsegler.

Schiffbrüchiger klammert sich an Reuse fest

Ueckermünde • 10. August – Auf dem Stettiner Haff stürzt ein allein segelnder Mann über Bord seines Motorseglers. Auf einer Schwimmreuse harrt er rund drei Stunden aus. Dann entdeckt ihn die Besatzung einer Segelyacht und alarmiert die Seenotretter. Bevor sie eintreffen, gelingt es der Crew einer zweiten Yacht, den etwa 70-jährigen zu befreien. Dabei hat sich allerdings ihr eigener Propeller in der Reuse verfangen. Das Seenotrettungsboot EVA AHRENS-THIES trifft ein. Ein als Notfallsanitäter ausgebildeter Seenotretter misst bei dem Schiffbrüchigen nur noch 34 Grad Körpertemperatur, trotz immerhin 24 Grad Wasser-

temperatur. Er stabilisiert den Mann. Die Seenotretter bringen ihn nach Ueckermünde. Dort wartet bereits ein Rettungswagen. Die Seenotretter laufen erneut aus, befreien die Yacht aus der Reuse und finden auch das treibende Boot des Schiffbrüchigen.

Einhandsegler kommt mit dem Leben davon

Juist, Borkum, Norderney • 14. September – Schwer zu verstehen ist ein Skipper, der sich bei den Seenotrettern meldet. Klar ist: Er ist nahe Juist auf seiner Segelyacht in großer Gefahr. Die HANS DITTMER/Station Juist sowie die EUGEN/Station Norderney und die HAMBURG/Station Borkum nehmen Kurs auf ihn. Nach mehrfacher Grundberührung bei bis zu zwei Metern Seegang bricht der Mast. Die UKW-Antenne ist unbrauchbar, Funk unmöglich. Dem Tochterboot ST. PAULI der HAMBURG gelingt es, sich dem Havaristen bis auf wenige Meter zu nähern. Doch die See drückt ihn über eine weitere Sandbank, so dass er endgültig am Strand auf Grund läuft. Die Feuerwehr Juist kommt im Nationalpark im Inselwesten nur mühsam voran. Dort gibt es keine offiziellen Wege. Im Dunkeln findet sie den Skipper. Rettungskräfte an Land versorgen ihn.



Im Westen der Insel Juist ist diese Segelyacht gestrandet.



Mehr als 100 Kinder sind an Bord der freigeschleppten „Jens Albrecht III“.

Fahrgastschiff mit mehr als 100 Kindern an Bord festgekommen

Wangerooe • 22. September – Etwa eine Seemeile südsüdwestlich von Wangerooe kommt das Ausflugschiff „Jens Albrecht III“ fest. An Bord sind 137 Menschen, darunter mehr als 100 Kinder. Als das Seenotrettungsboot FRITZ THIEME eintrifft, liegt der Havarist bereits so hoch auf einer Sandbank, dass kein Freischleppversuch mehr unternommen werden kann. Bei ruhiger See und kaum Wind besteht keine Gefahr für Passagiere und Besatzung. Die Seenotretter warten auf die steigende Tide. Viereinhalb Stunden später gelingt es der Freiwilligen-Crew in mehreren Anläufen, die „Jens Albrecht III“ zu befreien. Sie setzt ihre Fahrt aus eigener Kraft fort.

Untergang verhindert, Familie gerettet

Büsum • 25. September – Starker Wasserbruch vor der Dithmarscher Küste: Ein 24 Meter langer ehemaliger Fischkutter hat in der Norderpiep Grundberührung. Er treibt im Fahrwasser. Wasser dringt ein. Zu allem Unglück ist die schiffseigene Lenzpumpe ausgefallen. An Bord ist eine vierköpfige Familie. Als der Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM

eintrifft, ist die Vorpiek bereits zur Hälfte mit Wasser gefüllt. Der Bug des Kutters neigt sich stark. Die Seenotretter übergeben eine leistungsstarke Lenzpumpe und übernehmen ein Mädchen (12), dessen Mutter und Großmutter auf die THEODOR STORM. Der Havarist bleibt schwimmfähig. In langsamer Schleppreise geht es in den sicheren Büsumer Hafen.



Ehemaliger Fischkutter mit starkem Wassereintrich im Schlepp der THEODOR STORM

Kitesurfer harrt stundenlang auf Pegelturm aus

Norderney • 16. Oktober – Ein Kitesurfer wird vier Stunden nach seinem Start vom Norderneyer Weststrand bei den Seenotrettern als vermisst gemeldet. Die Rettungsleitstelle See der DGzRS alarmiert die Norderneyer Seenotretter



Tochterboot EMMI des Seenotrettungskreuzers HANS HACKMACK

und bittet die Inselfähre „Frisia XI“, Ausschau zu halten. Tatsächlich entdeckt die Fährcrew kurz darauf einen Mann – auf einem Pegelturm. Das Tochterboot EMMI der HANS HACKMACK nimmt Kurs auf das Bauwerk zwei Seemeilen südlich des Weststrandes. Tatsächlich handelt es sich um den Vermissten. Erschöpft hatte er sich nach Problemen mit seinem Kiteschirm auf den Pegelturm retten können – rund drei Stunden zuvor.

Crewmitglied einer Fähre schwer erkrankt

Laboe • 17. Oktober – Die Kiel-Oslo-Fähre „Color Magic“ hat die Kieler Förde bereits verlassen, als ein Crewmitglied über starke Brustschmerzen klagt. Der Seenotrettungskreuzer



Im Einsatz für ein Crewmitglied der Kiel-Oslo-Fähre herrschten ähnliche Wetterbedingungen wie auf diesem Archivbild.

BERLIN/Station Laboe nimmt einen freiwilligen Seenotarzt an Bord und läuft aus. Um Zeit zu gewinnen, alarmiert MRCC Bremen zusätzlich einen SAR-Hubschrauber der Marine. Mit seiner Seilwinde übernimmt er auf See den Arzt von der BERLIN und fliegt ihn zu der etwa neun Seemeilen (rund 17 Kilometer) entfernten Fähre. Seenotretter und Marineflieger stabilisieren den Patienten auf der „Color Magic“. Er wird ins Krankenhaus geflogen.



Frühstücksbretter

Vier Bootsklassen im Set, nachhaltig in Deutschland hergestellt

Rettungsring und Armband Hennes

entwickelt & konstruiert von Fischers Fritze



Slipjoint-Taschenmesser

Edelstahl, gefertigt in Solingen
Gesamtlänge: 16,40 cm
Klinglänge: 6,70 cm



Neue Artikel entdecken und online bestellen
seenotretter-shop.de

Der Rettungsdienst

Jahr für Jahr sind die Seenotretter rund 2.000 Mal auf Nord- und Ostsee im Einsatz – rund um die Uhr und bei jedem Wetter. An der ständigen Bereitschaft unserer Besatzungen zu gefährlichen Rettungsfahrten für unbekannte Mitmenschen in Not hat sich in den 158 Jahren des Bestehens der DGzRS nichts geändert. Zwar war es vom Ruderrettungsboot zum Seenotrettungskreuzer ein langer Weg vieler technischer Entwicklungen. Doch gilt heute wie damals: „Wenn das ‚Mayday‘ reinkommt, bist du hellwach.“ So hat einmal ein Vormann die Einstellung unserer Besatzungen auf den Punkt gebracht. Auf jeden erdenklichen Notruf lautet ihre Zuversicht ausstrahlende Antwort: „Wir kommen!“

Diese bedingungslose Hilfszusage ist eine große Verpflichtung, die die Seenotretter immer wieder neu erfüllen. Darauf können sich alle Menschen auf Nord- und Ostsee verlassen. Denn die DGzRS ist keine Hilfsorganisation, sondern sie hat Garantenfunktion. Sie ist der hoheitlich zuständige, allumfängliche Such- und Rettungsdienst für Menschen in Seenot. Sie hat für unser Land die Verantwortung übernommen, für jede erdenkliche Gefahr menschlichen Lebens auf Nord- und Ostsee bestmögliche Vorsorge zu treffen.

Das eigene Handeln immer wieder zu hinterfragen und neuen Entwicklungen anzupassen, ist deshalb für die DGzRS so selbstverständlich wie ein verantwortungsvoller Kapitän den Kurs seines Schiffes immer wieder neu ausrichtet, um auf Wetter und Seegang zu reagieren und das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Handeln, bevor etwas passiert – nach dieser Maxime hat die DGzRS deshalb weitere zukunftsweisende Entscheidungen getroffen. ▶



Im vergangenen Jahr haben die Besatzungen unserer 61 Seenotrettungskreuzer und -boote insgesamt 1.883 Einsätze gefahren. Dabei halfen sie 3.289 Menschen. Die Seenotretter hatten damit zwar insgesamt etwas weniger Arbeit als im Vorjahr. Allerdings mussten sie allein beinahe 400 Menschen aus Seenot retten oder Gefahr befreien, deutlich mehr als 2021 (Details siehe Seiten 6/7). Diese Schwankungen liegen im Mittel der vergangenen zehn bis 15 Jahre. Auch 2022 war wieder ein Jahr mit Einsatzzahlen auf anhaltend hohem Niveau.

Die Seenotretter kamen zahlreichen Seeleuten von Handels- und Versorgungsschiffen, Fischern sowie Passagieren von Fähren und Fahrgastschiffen zu Hilfe. Etwa die Hälfte ihrer Einsätze führen sie für den Wassersport. Ein signifikanter Anstieg in diesem Bereich ist nicht zu beobachten, obwohl in den vergangenen drei Jahren seit Beginn der Coronavirus-Pandemie zunehmend Menschen Erholung an und auf See gesucht haben.

Die Pandemie selbst hat auch im vergangenen Jahr große Anstrengungen unserer Gesellschaft auf See wie an Land erfordert. Umfangreiche Infektionsschutzmaßnahmen haben es ermöglicht, den Such- und Rettungsdienst auch unter erschwerten Bedingungen zu gewährleisten. Die strikten Kontaktbeschränkungen der ersten beiden Pandemie-Jahre konnten gelockert werden. Der Tag der Seenotretter fand 2022 wieder statt, weiterhin notwendige Einschränkungen taten dem Zuspruch keinen Abbruch. Auch Presseterminale an Bord sowie Besichtigungen unserer Rettungseinheiten sind unter Auflagen wieder möglich (Terminanfragen unter [seenotretter.de/presse](https://www.seenotretter.de/presse) und [seenotretter.de/besichtigung](https://www.seenotretter.de/besichtigung)).

Neue Rettungseinheiten

Unsere Flotte zu modernisieren und zu verjüngen, also die Einheiten nach jeweils etwa 30 Jahren zu ersetzen, ist eine ständige Aufgabe. Das sorgt für jederzeitige Einsatzverfügbarkeit und geringen Wartungsaufwand. Zusätzliche Einheiten sind selten. Unsere kleine Trainingsflotte haben wir im vergangenen Jahr um ein Boot erweitert. Die von Arctic Airboats in Finnland konstruierte und auch dort gebaute CHRISTOPH LANGNER (Taufe siehe Seite 82) basiert auf den äußerst robusten Vollkunststoffbooten (Rigid Buoyant Boats, RBB) unserer 8,9-Meter-Klasse, ist aber etwas einfacher ausgestattet. Sie dient vor allem dem Fahr- und Navigationstraining der Besatzungen dieser flachgehenden, schnellen Boote. Unser 2021 in Dienst gestelltes spezielles 22-Meter-Trainingsschiff hat das erste volle Dienstjahr zur ständigen dezentralen Aus- und Fortbildung nautischer und technischer Standards hinter sich. Die Erfahrungen mit der CARLO SCHNEIDER sind seitens der Trainer, aber auch seitens der Freiwilligen – in ihren Heimatrevieren und im Zusammenspiel mit ihren eigenen Rettungseinheiten – weiterhin ausnehmend positiv.

Als nächste Rettungseinheit löst der von der Rostocker Werft Tamsen Maritim abzuliefernde 10,1-Meter-Neubau mit der internen Bezeichnung SRB 84 auf der Station Neuhaulingersiel das gleichnamige Seenotrettungsboot ab. Die 15. neue Einheit der seit 2015 ausgelieferten dritten Generation dieses Typs verfügt erstmals über ein Bugstrahlruder, um auch bei vergleichsweise kleinen Fahrzeugen Erfahrungen mit dieser Technik zu sammeln. Die NEUHALRLINGERSIEL soll in Ueckermünde die GERHARD TEN DOORNKAAT ablösen, die mittelfristig außer Dienst gestellt wird.



Regelmäßiges Training: Groß angelegte Such- und Rettungsübungen (Search and Rescue Exercises, SAREx) halten die Seenotretter in der Regel zwei Mal jährlich auf Nord- und Ostsee ab. Dieses Bild entstand im September 2022 vor Wilhelmshaven.

Enge Zusammenarbeit: Der neue Such- und Rettungshubschrauber „Sea Lion“ des aeronautischen SAR-Dienstes der Marineflieger hat 2022 zusammen mit den Seenotrettern erste Windtrainings mit Menschen geflogen. Er wird die Maschinen des Typs „Sea King“ ablösen.



Für Frühjahr 2023 erwarten wir das erste Seenotrettungsboot einer neuen 8,4-Meter-Klasse (interne Bezeichnung SRB 85). Konstruiert wurde es ebenfalls von Arctic Airboats in Finnland. Es handelt sich allerdings nicht um ein Boot mit Kunststoffrumpf und Außenbordmotoren, sondern mit Aluminiumrumpf und Jetantrieb, gefertigt von einem speziellen finnischen Bootsbaubetrieb. Denn diese Boote werden – wie ihre 1993 gebauten sieben Meter langen Vorgänger – über den Strand zu Wasser gebracht. Vorgesehen sind drei Einheiten für die Stationen Wustrow, Zingst und Zinnowitz.

Wie ihre Vorgänger, werden diese Seenotrettungsboote auf – ebenfalls neu konstruierten – Spezialtrailern in unseren meist historischen Rettungsschuppen an Land stationiert. Starke, für den maritimen Einsatzzweck besonders umgebaute Traktoren des Typs John Deere 6R 230 bringen sie entweder zur offenen Ostsee oder zu den weit verzweigten rückwärtigen Bodden und Haffs. Geplant ist, das erste Seenotrettungsboot dieses neuen Typs zunächst auf allen drei Stationen ausgiebig zu erproben, bevor die nächste Einheit (SRB 87) in Auftrag gegeben wird. Über die endgültige Stationierung des Prototyps ist noch nicht entschieden.

Die Eckdaten:

Länge: 8,4 Meter

Breite: 2,8 Meter

Tiefgang: maximal 0,6 Meter

Verdrängung: rund 4,5 Tonnen

Leistung: 425 PS auf Jet

Geschwindigkeit: etwa 30 Knoten

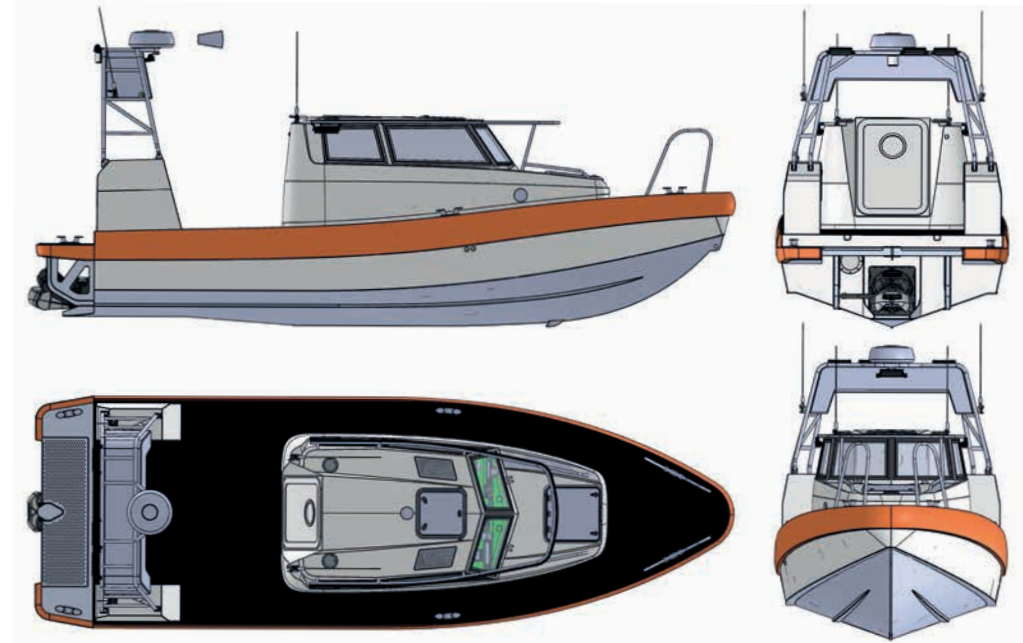
Im Oktober 2013, vor rund zehn Jahren, haben wir den Bau des ersten Seenotrettungskreuzers mit Tochterboot der 28-Meter-Klasse in Auftrag gegeben. Inzwischen sind sechs dieser besonders leistungsfähigen Spezialschiffe auf exponierten Stationen erfolgreich im Einsatz. Künftige Folge Neubauten werden einige Verbesserungen aufweisen. Eine Arbeitsgruppe der Besatzungen wertet dazu die umfangreichen Erfahrungen aus, die die Crews gesammelt haben. Sie werden in die Ersatzneubauten für die beiden jüngsten 27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer (und gegebenenfalls auch für die 23,1-Meter-Klasse Anfang des kom-



Entwurfszeichnung für die dreiachsigen Spezialtrailer der neuen 8,4-Meter-Seenotrettungsboote

menden Jahrzehnts) einfließen. Die ARKONA und die BREMEN haben die durchschnittliche Dienstzeit unserer Einheiten erreicht. Da beide zwischenzeitlich remotorisiert und modernisiert wurden, werden sie noch ein paar Jahre im Einsatz bleiben.

Die ersten beiden Seenotrettungskreuzer der 20-Meter-Klasse, EISWETTE und EUGEN, sind inzwischen seit 14 Jahren im Einsatz. Damit haben sie rund die Hälfte ihrer Dienstzeit hinter sich. Bei größeren Werkzeiten werden sie deshalb grundlegend modernisiert (siehe Seiten 74 bis 77).



Das erste Seenotrettungsboot der neuen 8,4-Meter-Klasse nimmt Form an. Drei Einheiten für die Stationen Wustrow, Zingst und Zinnowitz sind vorgesehen. Die Aluminiumboote mit Jetantrieb werden wie ihre 1993 gebauten 7-Meter-Vorgänger auf Spezialtrailern über den Strand zu Wasser gebracht – entweder zur offenen Ostsee oder zu den weit verzweigten rückwärtigen Bodden und Haffs.



In Auftrag gegeben haben wir ferner ein sechstes Seenotrettungsboot unserer 8,9-Meter-Klasse mit der internen Bezeichnung SRB 86. Einige Freiwilligenstationen haben ihr Interesse bekundet, diesen robusten, wendigen und schnellen Bootstyp auf seine Eignung für ihr jeweiliges Revier zu prüfen. Nach dieser Erprobungsphase soll der Neubau voraussichtlich im Herbst 2023 in Schilksee stationiert werden. In dem weitläufigen Revier am Ausgang der Kieler Förde wird vor allem die hohe Geschwindigkeit dieses Bootstyps die bisherigen Einsatzmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit unserem Seenotrettungskreuzer BERLIN/Station Laboe erweitern. Vorgesehen ist, dass die bisher in Schilksee stationierte GERHARD ELSNER dann in Lauterbach die CASPER OTTEN ersetzt, diese in die Trainingsflotte wechselt und dort die WALTER ROSE außer Dienst geht.

Veränderungen auf den Stationen

Wie in diesem Beispiel überprüfen wir regelmäßig insgesamt das aus unserem umfangreichen Erfahrungsschatz resultierende und auf den Kriterien Gefahrenschwerpunkte, Verkehrsdichte und Revierverhältnisse basierende Stationierungskonzept. Ziel ist es, dass sich unsere verschiedenen Einheiten auch künftig optimal im Einsatz auf See ergänzen – zur Sicherung der Großschiffahrtswege ebenso wie zur jederzeitigen Hilfeleistung in küstennahen Flachwasserrevieren.

Verstärkt wird der SAR-Dienst künftig rund um die Insel Fehmarn. Im vergangenen Jahr musste unser Seenotrettungsboot ROMY FRANK aufgrund von Bauarbeiten im Fährhafen Puttgarden einige Monate in Burgstaaken liegen. Einsatztaktisch war

dies für den Bereich südlich von Fehmarn von Vorteil. Die Station Fehmarn wird deshalb Doppelstation. Die ROMY FRANK behält ihren Liegeplatz in Puttgarden am verkehrsreichen Fehmarnbelt. Für Burgstaaken ist langfristig ein siebter Neubau der 8,9-Meter-Klasse (SRB 88) vorgesehen. Interimsmäßig wird die GERHARD TEN DOORNKAAT (bisher Ueckermünde) dorthin verlegt. Die Doppelstation trägt künftig den Namen Fehmarn, die Station Fehmarn/Großenbrode den Namen Großenbrode.

Eine geringfügige Namensänderung erfährt auch unsere Station Darßer Ort. Der Bau des Inselhafens Prerow hat begonnen. Er wird am Kopf einer neuen 700 Meter langen Seebrücke vor dem Ostseebad liegen und den Nothafen Darßer Ort ersetzen. Dieser ehemalige DDR-Militärhafen liegt in der Kernzone des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft. Seit langem ist politisch beschlossen, ihn zurückzubauen und zu renaturieren. Bis zum Jahreswechsel 2023/2024 soll der neue Hafen so weit fertiggestellt sein, dass unser Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS dorthin umziehen kann. Im Verlauf des Jahres 2024 sollen dann auch Fischer, Sportboote und ein Fahrgastschiff den Hafen nutzen können. Unsere Station wird künftig Darßer Ort/Prerow heißen und damit, ähnlich wie die Nachbarstation Prerow/Wieck, ihr Revier und den Hafen ihres Liegeplatzes im Namen tragen.

Lage und Bauform des neuen Inselhafens Prerow erfordern auch künftig einen Ausweichliegeplatz für die NIS RANDERS, beispielsweise bei Extremwetterlagen. Am bisherigen Ausweichliegeplatz Barhöft wird deshalb ein kleines Versorgungsgebäude für den Seenotrettungskreuzer und seine Mannschaft entstehen.



Unverbindliche erste Visualisierung des im Bau befindlichen neuen Inselhafens Prerow, der den Nothafen Darßer Ort ersetzen wird: Der Hafen wird Liegeplatz des Seenotrettungskreuzers NIS RANDERS der Station Darßer Ort/Prerow. Er liegt am Ende einer rund 700 Meter langen Seebrücke vor der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst.



Von der „Funkbude“ zur Rettungsleitstelle See

Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen

Wer auf Nord- und Ostsee in Not gerät, ruft über Funk „Bremen Rescue“. Rund um die Uhr werden sämtliche Hilfeleistungen aus der Bremer Neustadt koordiniert. Die heutige Rettungsleitstelle See begann ihre Arbeit nach dem Zweiten Weltkrieg als „Funkbude“ unterm Dach der DGzRS-Zentrale mit einfachsten Mitteln. Ihre Bedeutung wuchs mit zunehmenden Aufgaben im maritimen Such- und Rettungsdienst. National wie international ist die jahrzehntelange Koordinierungserfahrung und -kompetenz der DGzRS höchst anerkannt. Die Rettungsleitstelle See ist zuständig für alle Notlagen, in denen menschliches Leben auf Nord- und Ostsee in Gefahr ist. Im internationalen Sprachgebrauch wird sie Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) genannt.

Vor rund 95 Jahren lernte der Funk auf den Rettungseinheiten der Seenotretter schwimmen. 1927 wurde international festgelegt, im Sprechfunkverkehr den Notruf „Mayday“ (von franz. m'aidez! = helft mir!) zu verwenden. Das erste Motorrettungsboot der DGzRS erhielt 1929 ein Sprechfunkgerät. 1943, vor 80 Jahren, verfügten alle über Sprechfunk.

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg war die Zentrale der DGzRS in Bremen vollständig zerstört. Von Cuxhaven aus hatte Kapitän John Schumacher die Seenotdienstleitung inne. Bereits zu dieser Zeit dienten 14 Seenotfunkstellen der DGzRS an der Küste als Relaisstationen zwischen der Seenotdienstleitung und den Küstenfunkstellen der Post



Nautiker und Funker bei der Arbeit in der Frühzeit der heutigen Rettungsleitstelle See in den 1950er Jahren



RCC Bremen in den 1980er Jahren

einerseits sowie der Rettungsflotte andererseits. Zum Teil koordinierten sie auch selbstständig Einsätze.

Im Frühjahr 1949 zog Schumacher mit der Seenotleitung – anfänglich ein Begriff rein für die kleine Verwaltung – zurück nach Bremen. In Cuxhaven übernahm Kapitän Rolf Hoffmann die „Seenotzentralüberwachung“. Bereits kurz nach dem Umzug der DGzRS in die Bremer Neustadt 1952 stellten unterm Dach des kleinen Verwaltungsgebäudes drei fest angestellte Funker eine Rund-um-die-Uhr-Präsenz sicher. 1965 erkannte die Bundesrepublik Deutschland im Seeaufgabengesetz die DGzRS als alleinigen Seenotrettungsdienst an. Die Seenotleitung entwickelte sich zur vorrangigen, später alleinigen Koordinierungsstelle für alle Maßnahmen des maritimen SAR-Dienstes (SAR = Search and Rescue, Suche und Rettung) in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee – so wie es bis heute ist.

Die 1979 in Hamburg verabschiedete International Convention on Maritime Search

and Rescue schuf weltweit einheitliche und verbindliche Regelungen für SAR-Dienste. Der Begriff Rescue Co-ordination Centre (RCC) entstand. Aus der Seenotleitung wurde eine Rettungsleitstelle. Sie übernahm immer mehr zentrale Funktionen. 1982 übertrug die Bundesrepublik Deutschland diese hoheitliche Aufgabe verbindlich an die weiterhin unabhängig und eigenverantwortlich handelnde DGzRS. Wenige Jahre später entstand der bis heute gebräuchliche Begriff Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC).

Ohne Koordination keine gezielte Suche

MRCC Bremen koordiniert sämtliche SAR-Maßnahmen, bestimmt etwa Suchgebiete anhand von Uhrzeit, Windrichtung und -stärke, Seegang und Gezeitenströmung, legt nicht nur für die DGzRS-Rettungseinheiten, sondern für alle an der Rettungsaktion beteiligten Schiffe und Luftfahrzeuge entsprechende Suchkurse fest und weist sie zu,

immer in Abstimmung mit dem Einsatzleiter vor Ort (On-Scene Co-ordinator). Für alle Einsatzkräfte sind diese Vorgaben verbindlich.

Viele weitere Aufgaben kommen hinzu. MRCC Bremen unterstützt den fliegenden SAR-Dienst der Marine bei Luftnotfällen über See, veranlasst ärztliche Hilfe und Evakuierung Schwerverletzter und Schwerverletzter auf See, recherchiert für ausländische MRCCs bei Anfragen und vieles mehr. Im Rahmen der maritimen öffentlichen Gefahrenabwehr arbeiten die Seenotretter auch eng zusammen mit den kommunalen Leitstellen der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) an Land (Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei).

Eigenes UKW-Funknetz SARCOT

Alarmierung und Nachrichtenaustausch zwischen dem MRCC und den Rettungseinheiten verbesserten sich 1988 erheblich. Die DGzRS nahm das Funknetz SARCOT in Betrieb, mit ihr vorbehaltenen Seefunkkanälen. 19 Relaisstationen an exponierten Küstenpunkten decken das Einsatzgebiet lückenlos ab. Sie verbesserten die Verständigungsqualität unabhängig von Witterungseinflüssen und Störgeräuschen deutlich und ermöglichten

eine direkte Alarmierung der Freiwilligen Besatzungen über tragbare Kleinempfänger (mittlerweile über Mobilfunk).

Seit Anfang 1992 ist MRCC Bremen über das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS) an die Inmarsat-Satellitenkommunikation angeschlossen. Wird ein Notruf manuell oder durch Aufschwimmen einer Seenotfunkboje ausgelöst, melden Satelliten ihn innerhalb weniger Minuten an eine Erdfunkstelle, die direkt mit MRCC Bremen verbunden ist. MRCC Bremen ist der nationale SAR Point of Contact (SPOC) und verbreitet SAR-relevante Meldungen über Inmarsat.

„Bremen Rescue, this is Bremen Rescue listening Channel 16“

Ende 1998 ging eine Seefunk-Ära zu Ende: Die letzte deutsche Küstenfunkstelle Norddeich Radio stellte ihren Betrieb ein. Um die Hörwache auf dem internationalen UKW-Sprechfunk-Not- und Anrufkanal 16 sicherzustellen und den wichtigen DSC-Kanal 70 (digitaler Selektivruf/Alarmierung per Tastendruck) zu überwachen, richtete die DGzRS die Seerotküstenfunkstelle Bremen Rescue Radio (BRR) ein. Sie wickelt den Not-, Dringlichkeits-

„Großen Dank an Bremen Rescue!“

„Am 6. August 2022 hatten wir im Greifswalder Bodden ein Problem. Höhere Wellen, 22 Knoten Wind, unser Motor fiel aus, während wir reffen wollten. Vor der Peenemündung liefen wir auf Grund. Der Motor ging wieder an, zog uns raus, aber bei Einfahrt in den Hafen Kröslin versagte er wieder und wir trieben vorbei. Gegen den Wind und nur unter Segeln schafften wir es nicht. Ich ließ den Anker fallen und funkte Pan Pan. Ein anderer Segler schleppte uns in den Hafen. Wir verloren Anker und Kette, waren aber alle gesund. Großen Dank an Bremen Rescue! Die beruhigenden Fragen, dieses „bei mir sein“ half mir sehr. Es musste kein Seenotretter kommen, aber allein über Funk habt Ihr es geschafft, einen aufgebrachten Skipper zu beruhigen. Ich wusste so: Wenn alles nicht klappt, dann kommen die Seenotretter. Herzlichen Dank dafür. Viele Grüße und weiterhin gutes Gelingen.“ *Uwe Michehl*



Hörwache und Notfunkverkehr bei „Bremen Rescue“, integraler Bestandteil der Rettungsleitstelle See

und Sicherheitsverkehr auf UKW ab, sendet und wiederholt Not- und Dringlichkeitsmeldungen für die gesamte Schifffahrt.

Seit Oktober 2012 überwacht BRR auch den Grenzwellen-Seefunkkanal für Seenotrufe außerhalb der Reichweite des UKW-Funks (mehr als etwa 30 Seemeilen/55 Kilometer entfernt von der nächsten UKW-Relaisstation an Land). Die vorherige Umleitung über die dänische Küstenfunkstelle Lyngby Radio entfällt seither.

Notfallleitstelle Offshore-Windparks

Teil der Rettungsleitstelle See ist neben dem MRCC und BRR die vor rund zehn Jahren eingerichtete Notfallleitstelle Offshore-Windparks (NOW). Hintergrund sind die vermehrten Baustellen auf hoher See und zunehmend mehr Menschen, die diese Anlagen routinemäßig warten und instandhalten müssen. Die NOW koordiniert im Auftrag der Windparkbetreiber innerbetriebliche Notfälle auf Windkraftanlagen und Plattformen. Diese liegen im SAR-Bereich der DGzRS, jedoch sind Notfälle

auf festen Bauwerken im Meer keine Seenotfälle. Sie fallen deshalb nicht unter die primären satzungsgemäßen Aufgaben der Seenotretter. Es hat sich jedoch als sinnvoll erwiesen, auch diese Aufgabe dort anzusiedeln, wo Koordinierungserfahrung und -kompetenz auf See gebündelt ist: in der Rettungsleitstelle See der DGzRS.

Um die NOW zu betreiben, hat die DGzRS allerdings seinerzeit die Gesellschaft für maritimes Notfallmanagement mbH (GMN) gegründet. Denn diese Zusatzaufgabe wird selbstverständlich nicht aus Spenden finanziert, sondern durch die Windparkbetreiber. Sie halten eigene Rettungshubschrauber vor, die von der NOW koordiniert werden – in bisher mehr als 500 Einsätzen.

Rettungsleitstelle See

2017 wurde die Rettungsleitstelle See um einen medizinischen Arbeitsplatz erweitert. Er ist rund um die Uhr mit einer Notfallsanitäterin oder einem Notfallsanitäter der Johanniter besetzt. Telemedizinischer Partner der DGzRS ist das Unfallklinikum Berlin (ukb), das akademische Lehrklinikum der Berliner Universitätsklinik Charité.

Der deutsche Begriff Rettungsleitstelle See vereint also ganz unterschiedliche Funktionen zum Wohl der Menschen auf See. Er ist leicht verständlich auch für Menschen an Land, für die Bevölkerung ebenso wie für Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste, Hilfsorganisationen und Behörden. Denn er entspricht einer kooperativen Leitstelle an Land. Verständlichkeit und Einheitlichkeit sind auch international sehr wichtig. Die Bezeichnung MRCC Bremen bleibt deshalb als Teil der Rettungsleitstelle See unverändert bestehen.

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



SAR **RETTUNGSLEITSTELLE SEE der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger**
SEARCH AND RESCUE Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen

Für den maritimen Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue, SAR) sind die Ozeane weltweit in Such- und Rettungsgebiete unterteilt (Search and Rescue Regions, SRR). In den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) verantwortlich. Die Bundesrepublik Deutschland hat der DGzRS diese hoheitliche Aufgabe verbindlich übertragen.

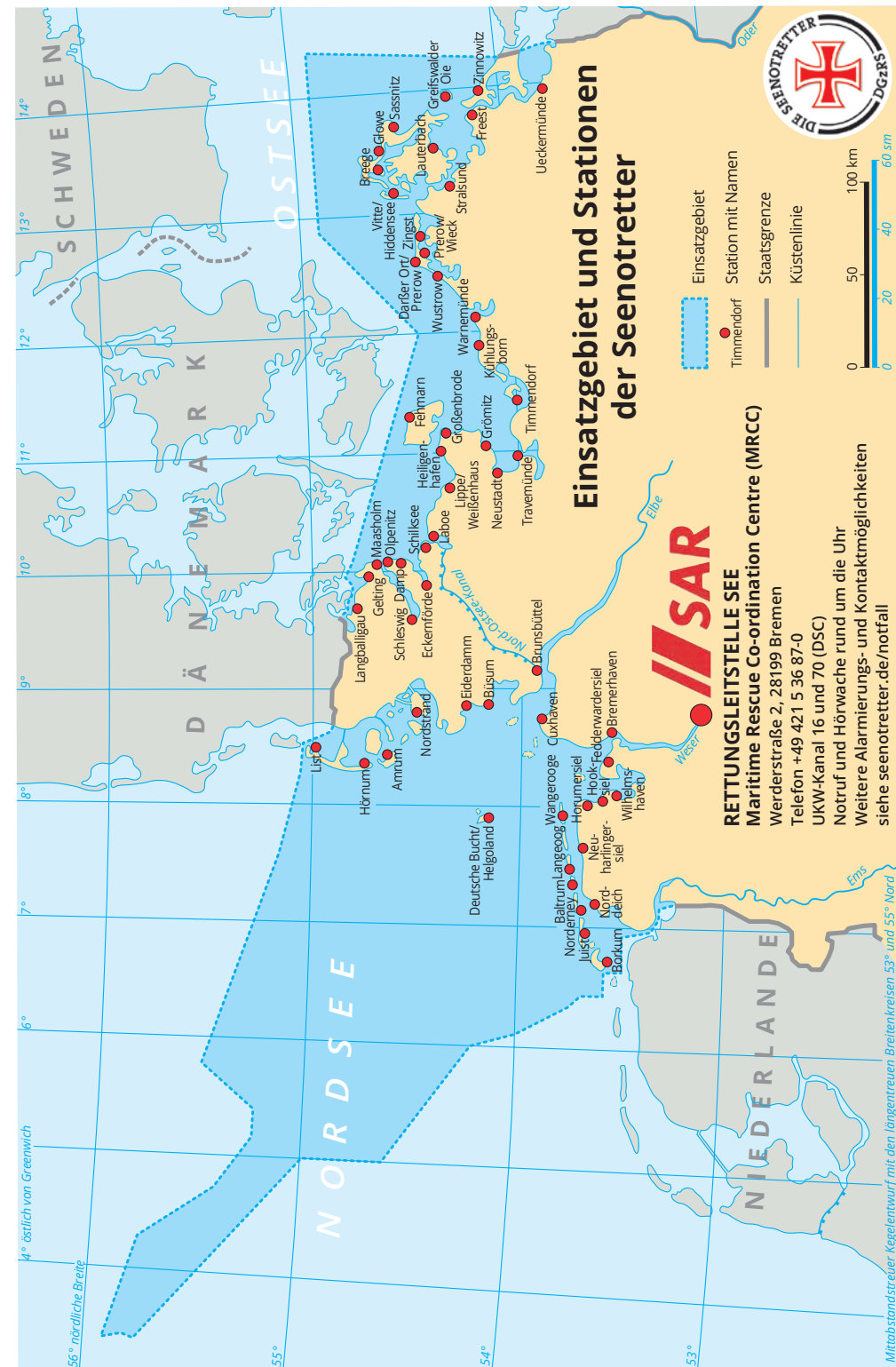
Im Seenotfall koordiniert die von der DGzRS betriebene deutsche Rettungsleitstelle See, das Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) Bremen, sämtliche Maßnahmen. Die Seenotküstenfunkstelle Bremen Rescue Radio überwacht die international einheitlichen Notfunk-

kanäle. Sie wickelt den kompletten Not- und Dringlichkeitsfunkverkehr ab.

Permanente enge Zusammenarbeit besteht mit der SAR-Leitstelle Glücksburg des aeronautischen SAR-Dienstes (Deutsche Marine). Im Seenotfall kann MRCC Bremen gemäß Vereinbarung BMV/BMVG Unterstützung durch SAR-Luftfahrzeuge anfordern. Umgekehrt unterstützt die DGzRS im Luftnotfall die Marine.

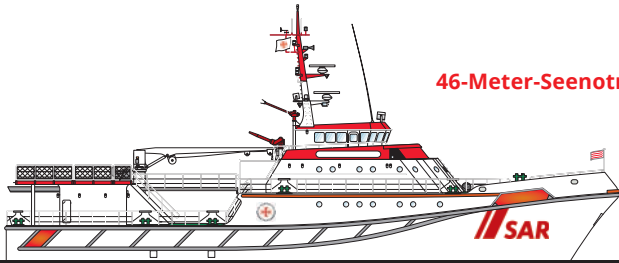
Im Rahmen der maritimen öffentlichen Gefahrenabwehr arbeiten die Seenotretter auch eng zusammen mit den kommunalen Leitstellen der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) an Land (Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei).

RETTUNGSLEITSTELLE SEE	BREMEN RESCUE RADIO
Maritime Rescue Co-ordination Centre	Rufname: Bremen Rescue
Telefon 0421 53687-0	UKW-Kanal 16 und 70 (DSC)
Notruf rund um die Uhr	Hörwache rund um die Uhr
Weitere Alarmierungs- und Kontaktmöglichkeiten siehe seenotretter.de/notfall	



Die Einheiten unserer Rettungsflotte

46-Meter-Seenotrettungskreuzer



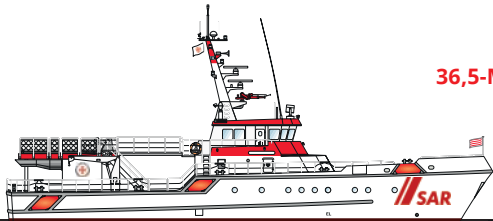
HERMANN MARWEDE

Länge: 46,00 m, Breite: 10,66 m, Tiefgang: 2,80 m, drei Propeller 2.775 + 3.700 + 2.775 = 9.250 PS, zwei Bugstrahlanlagen von je 142 PS, Verdrängung: 404 t, Geschwindigkeit: 25 kn

Tochterboot

Länge: 8,90 m, Breite: 3,60 m, Tiefgang: 0,65 m, 2 x 280 PS auf Jets, Geschwindigkeit: 34 kn

36,5-Meter-Seenotrettungskreuzer



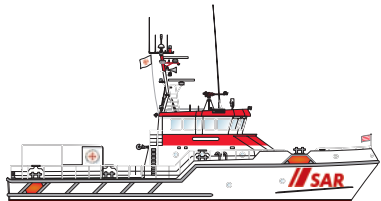
HARRO KOEBKE

Länge: 36,45 m, Breite: 8,20 m, Tiefgang: 2,70 m, drei Propeller 1.578 + 3.352 + 1.578 = 6.508 PS, Verdrängung: 220 t, Geschwindigkeit: 25 kn

Tochterboot

Länge: 8,90 m, Breite: 3,60 m, Tiefgang: 0,65 m, 2 x 250 PS auf Jets, Geschwindigkeit: 32 kn

28-Meter-Seenotrettungskreuzer



**ERNST MEIER-HEDE
BERLIN
ANNELIESE KRAMER**

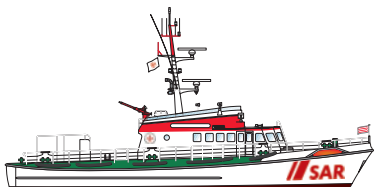
**HAMBURG
FELIX SAND
NIS RANDERS**

Länge: 27,90 m, Breite: 6,20 m, Tiefgang: 1,95 m, zwei Propeller je 1.958 PS = 3.916 PS, Verdrängung: 120 t, Geschwindigkeit: 24 kn

Tochterboot

Länge: 8,20 m, Breite: 2,90 m, Tiefgang: 0,80 m, 231 PS, Geschwindigkeit: 19 kn

27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer



**ARKONA*
BREMEN***

Länge: 27,50/*28,20 m, Breite: 6,53 m, Tiefgang: 2,10 m, drei Propeller 830/*885 + 1.632 + 830/*885 PS = 3.292 PS/*3.402 PS, Verdrängung: 103 t, Geschwindigkeit: 23 kn

Tochterboot

Länge: 7,50/*8,18 m, Breite: 2,50 m, Tiefgang: 0,80 m, 230 PS/*250 PS, Geschwindigkeit: 17 kn

23,1-Meter-Seenotrettungskreuzer



**HERMANN RUDOLF MEYER* THEO FISCHER
HANS HACKMACK
BERNHARD GRUBEN**

Länge: 23,10 m, Breite: 6,00 m, Tiefgang: 1,60 m, zwei Propeller je 1.350 PS = 2.700 PS, Verdrängung: 80 t, Geschwindigkeit: 23 kn

Tochterboot

Länge: 7,00 m, Breite: 2,60 m, Tiefgang: 0,80 m, *230 PS/250 PS, Geschwindigkeit: 18 kn

20-Meter-Seenotrettungskreuzer



**EISWETTE
EUGEN
THEODOR STORM**

**PIDDER LÜNG
BERTHOLD BEITZ*
FRITZ KNACK*/*****

Länge: 19,90 m, Breite: 5,05 m, Tiefgang: 1,30 m, ein Propeller, 1.675 PS/*1.618 PS, Verdrängung: 40 t, Geschwindigkeit: 22 kn

Arbeitsboot

Länge: 4,80 m/*4,85 m, Breite: 2,00 m/*2,05 m, Tiefgang: 0,40 m, 163 PS auf Jet/*70-PS-Außenborder, Geschwindigkeit: 30 kn/*28 kn

9,5-/10,1-Meter-Seenotrettungsboot



**WILMA SIKORSKI
GILLIS GULLBRANSSON
WERNER KUNTZE
HEINZ ORTH
HERTHA JEEP
HANS INGWERSEN
EMIL ZIMMERMANN
NEUHARLINGERSIEL
HEILIGENHAFEN**

**CASPER OTTEN
WOLTERA
WALTER ROSE (Training)
PAUL NEISSE*
ECKERNFÖRDE
ELLI HOFFMANN-RÖSER
KURT HOFFMANN*
HORST HEINER KNETEN*
NAUSIKAA***

**KONRAD-OTTO*
HENRICH WUPPESAHL*/***
HANS DITTMER*/***
SECRETARIUS*/***
FRITZ THIEME*/***
NIMANOA*/***
WOLFGANG WIESE*/***
URSULA DETTMANN*/***
MERVI*/*** (Training)**

GERHARD ELSNER*/*
PETER HABIG*/***
WOLFGANG PAUL LORENZ*/***
ROMY FRANK*/***
OTTO DIERSCH*/***
ERICH KOSCHUBS*/***
SRB 84**

Länge: 9,41 m/*10,10 m, Breite: 3,61 m, Tiefgang: 0,96 m, ein Propeller, Motorleistung: 320/*380 PS, Verdrängung 7/*8 t, Geschwindigkeit: 18 kn

8,9-Meter-Seenotrettungsboot



**HELLMUT MANTHEY
MANFRED HESSDÖRFER
EVA AHRENS-THIES**

**HERWIL GÖTSCH
PUG
CHRISTOPH LANGNER (Training)**

Länge: 8,90 m, Breite: 3,10 m, Tiefgang: 0,88 m, Motorleistung: zwei Außenborder je 200 PS = 400 PS, Verdrängung: 3,2 t (leer), Geschwindigkeit: 38 kn

8,5-Meter-Seenotrettungsboot



**GERHARD TEN DOORNSKAAT
OTTO BEHR**

Länge: 8,52 m, Breite: 3,10 m, Tiefgang: 0,95 m, ein Propeller, Motorleistung: 215 PS, Verdrängung: 5,5 t, Geschwindigkeit: 18 kn

7-Meter-Seenotrettungsboot



**ZANDER
HECHT***

BARSCH

Länge: 7,00 m, Breite: 2,50 m, Tiefgang: 0,50 m, Motorleistung: 292 PS auf Hamilton-Jet, Verdrängung: 3,5 t, Geschwindigkeit: 24 kn, Mobile Station: Transport auf Spezialtrailer hinter Unimog U 2150 L*Traktor John Deere 7730



Zum #TeamSeenotretter gehören?
Das ist ganz leicht! Wer regelmäßig spendet, erhält

- Informationen über Hintergründe, Insider-Wissen und spannende Geschichten
- unser Jahrbuch, immer druckfrisch und zuverlässig per Post
- die persönliche Seenotretter-Förderkarte
- eine Spendenbescheinigung, unaufgefordert und rechtzeitig

Damit wir verlässlich retten können:

Einfach die „Heckklappe“ dieses Jahrbuches ausfüllen – Danke!

Nordsee

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
BORKUM	● Seenotrettungskreuzer HAMBURG DBAU Tochterboot ST. PAULI	20	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Ralf Brinker Liegeplatz: Schutzhafen Borkum, Brücke II Stationsgebäude/Postadresse: Am Neuen Hafen, 26757 Borkum Tel. 04922 585
JUIST	● Seenotrettungsboot HANS DITTMER DK 7002	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Hauke Janssen-Visser Liegeplatz: Hafen, Nordkaje Stationsgebäude/Postadresse: Otto-Mann-Haus, Am Hafen, 26571 Juist Tel. 0175 2675816
NORDERNEY	● Seenotrettungskreuzer EUGEN DBAV Arbeitsboot HUBERTUS	09	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7, Vormann: Heiko Erdwiens Liegeplatz: Hafen Stationsgebäude/Postadresse: Am Hafen 9, 26548 Norderney Tel. 04932 2446
NORDEICH	● Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH DBKX	20	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Marcus Baar Liegeplatz/Stationsgebäude: Westhafen Postadresse: Tulpenstraße 2, 26506 Norden Tel. 04931 82160
BALTRUM	● Seenotrettungsboot ELLI HOFFMANN-RÖSER DK 3090	04	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Harm Olchers Liegeplatz: Hafen; Stationsgebäude: Haus Nr. 300 Postadresse: Haus Nr. 292, 26579 Baltrum Tel. 04939 667
LANGEOOG	● Seenotrettungsboot SECRETARIUS DD 9495	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Sven Klette Liegeplatz: Hafen Stationsgebäude/Postadresse: Hafendeichstraße 2, 26465 Langeoog Tel. 04972 247
NEUHARLINGERSIEL	● Seenotrettungsboot NEUHARLINGERSIEL DD 4980	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Heinz Steffens Liegeplatz: Fischereihafen, Westseite; Stationsgebäude: Am Hafen West Postadresse: Mittelplate 8, 26427 Neuharlingersiel Tel. 04974 912294
WANGEROOGE	● Seenotrettungsboot FRITZ THIEME DA 6179	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Roger Riehl Liegeplatz: Hafen, Ponton am Fähranleger; Stationsgebäude: im Erlengrund Postadresse: Christian-Janßen-Straße 34, 26486 Wangerooge Tel. 04469 1724
HORUMERSIEL	● Seenotrettungsboot WOLFGANG PAUL LORENZ DBKT	19	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Günter Ihnken Liegeplatz/Stationsgebäude: Hafen Wangersiel, Ponton an der Südseite Postadresse: Am Sportplatz 8, 26434 Horumersiel Tel. 04426 1418
HOOKSIEL	● Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN DBBS Tochterboot JOHANN FIDI	97	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Dirk Hennesen Liegeplatz: Außenhafen, Zufahrt über Bäderstraße Postadresse: An der Schleuse, 26434 Hooksiel/Wangerland Tel. 04425 81176
WILHELMSHAVEN	● Seenotrettungsboot PETER HABIG DBAJ	19	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Stephan von Wecheln Liegeplatz/Stationsgebäude: Fluthafen, Helgolandskaje Postadresse: Butjadinger Straße 2a, 26386 Wilhelmshaven Tel. 04421 8068206
FEDDERWARDERSIEL	● Seenotrettungsboot EMIL ZIMMERMANN DD 4662	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Karsten Ohme Liegeplatz/Stationsgebäude: Hafen, Westseite Postadresse: Wulsdorfer Straße 4, 26954 Nordenham Tel. 04731 9513732
DEUTSCHE BUCHT/ HELGOLAND	● Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE DBAR Tochterboot VERENA	03 12	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 16, Vormann: Thilo Heinze Liegeplatz: Südhafen/Ostdamm; Stationsgebäude: Südhafen/Westkaje Postadresse: Liegeplatz Hafen, 27498 Helgoland Tel. 04725 210 oder 7878

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
BREMERHAVEN ●	Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER DBAC Tochterboot CHRISTIAN	96	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Andreas Brensing Liegeplatz/Stationsgebäude: Alter Vorhafen, Höhe Lotsengebäude Postadresse: Am Alten Vorhafen 12, 27568 Bremerhaven Tel. 0471 43323
CUXHAVEN ●	Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER DBAM Tochterboot MATHIAS	17	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Holger Wolpers Liegeplatz: Fährhafen Stationsgebäude/Postadresse: Am Seedeich 36a, 27472 Cuxhaven Tel. 04721 34622
BRUNSBÜTTEL ●	Seenotrettungsboot GILLIS GULLBRANSSON DD 4598	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jürgen Grimsmann Liegeplatz: am Leitwerk vor der Nordschleuse, Stationsgebäude: Schillerstraße Postadresse: Ziegeleistraße 7, 25709 Marne Tel. 0177 6851378
BÜSUM ●	Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM DBAI Arbeitsboot NIS PUK	11	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7, Vormann: Jörg Lüdtko Liegeplatz: Hafen-Westseite/Badestrand, nahe der Schleuse Stationsgebäude/Postadresse: Am Museumshafen 21, 25761 Büsum Tel. 04834 2246
EIDERDAMM ●	Seenotrettungsboot PAUL NEISSE DJ 5386	03	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Matthias Clausen Liegeplatz/Stationsgebäude: Eidersperrwerk, Binnenhafen Postadresse: Hauptstraße 17, 25764 Süderdeich/Dithmarschen Tel. 04833 5457015, am Liegeplatz 04833 429363
NORDSTRAND ●	Seenotrettungskreuzer EISWETTE DBAB Arbeitsboot NOVIZE	08	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7, Vormann: Christoph Erbacher Liegeplatz: Hafen Strucklahnungshörn, am Fähranleger nach Pellworm Stationsgebäude/Postadresse: Hörnstraße 3, 25845 Nordstrand Tel. 04842 1010
AMRUM ●	Seenotrettungskreuzer ERNST MEIER-HEDE DBAQ Tochterboot LOTTE	15	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Sven Witzke Liegeplatz: Seezeichenhafen Wittdün Stationsgebäude/Postadresse: Zum Tonnenhafen, 25946 Wittdün/Amrum Tel. 04682 2004
HÖRNUM ●	Seenotrettungsboot HORST HEINER KNETEN DH 2306	06	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Michael Petersen Liegeplatz: Ponton, Westkaje; Stationsgebäude: Am Kai (Hafenamt) Postadresse: Westerheide 32, 25996 Wenningstedt Tel. 04651 881256
LIST ●	Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG DBAP Arbeitsboot MICHEL	13	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7, Vormann: Christian Koprek-Bremer Liegeplatz: Hafen, Südmole; Stationsgebäude/Postadresse: Bernhard-Köhn-Haus, Am Fähranleger 1, 25992 List/Sylt Tel. 04651 870365

Ostsee

LANGBALLIGAU ●	Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE DD 4639	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Oliver Bohn Liegeplatz: Hafensüdseite, Anlegebrücke; Stationsgebäude: Strandweg 1a Postadresse: Süderende 5a, 24989 Dollerup Tel. 04636 1231, am Liegeplatz 04636 979367
GELTING ●	Seenotrettungsboot URSULA DETTMANN DD 4353	18	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thilo Heinze Liegeplatz: Sportboothafen Gelting-Mole; Stationsgebäude: Ohrfeld 2, 24395 Niesgrau; Postadresse: Pattburg 6, 24395 Gelting Tel. 04643 186556
SCHLESWIG ●	Seenotrettungsboot HERWIL GÖTSCH DBAC2	20	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Frank Tapper Liegeplatz: Stadthafen, Am Hafen 5 Stationsgebäude/Postadresse: Knud-Laward-Straße 8, 24837 Schleswig Tel. 04621 304313

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
MAASHOLM ●	Seenotrettungsboot HELLMUT MANTHEY DK 3849	18	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Steffen Ottsen Liegeplatz: Fischereihafen, Schumacherbrücke; Stationsgebäude: Hauptstraße 43 Postadresse: Am Gretchenweg 12, 24404 Maasholm Tel. 04642 9238966
OLPENITZ ●	Seenotrettungskreuzer FRITZ KNACK DBAO Arbeitsboot INGEBORG	18	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7, Vormann: Dirk Höper Liegeplatz: Yachthafen Olpenitz Stationsgebäude/Postadresse: Hafenpromenade 8e, 24376 Kappeln Tel. 04642 6054
DAMP ●	Seenotrettungsboot NIMANO DA 6180	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Anna Münch Liegeplatz: Niebymole, Hafensüdseite Stationsgebäude/Postadresse: Niebymole 1, 24351 Damp Tel. 0160 8959499
ECKERNFÖRDE ●	Seenotrettungsboot ECKERNFÖRDE DK 3088	04	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Horst Egerland Liegeplatz: Stadthafen, an der Holzbrücke; Stationsgebäude: Vogelsang 13 Postadresse: Vogelsang 6, 24340 Eckernförde Tel. 04351 5957
SCHILKSEE ●	Seenotrettungsboot GERHARD ELSNER DH 5366	19	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Marek Przybilla Liegeplatz: Olympiahafen, Sporthafen Nord, Steg 1 Stationsgebäude/Postadresse: Olympiahafen Nord, Soling 5, 24159 Kiel Tel. 0431 3052145
LABOE ●	Seenotrettungskreuzer BERLIN DBAH Tochterboot STEPPKE	16	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Uwe Radloff Liegeplatz: Fischereihafen, Südmole; Stationsgebäude: Hafenstraße Postadresse: Liegeplatz Hafen, 24235 Laboe Tel. 04343 6540
LIPPE/WEISSENHAUS ●	Seenotrettungsboot WOLTERA DG 7348	02	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Björn Hagge Liegeplatz: Alter Hafen, Nordseite Postadresse: Fienerhof 18, 24321 Behrensdorf Tel. 04381 416966
HEILIGENHAFEN ●	Seenotrettungsboot HEILIGENHAFEN DD 4988	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Frank Lietzow Liegeplatz: Kommunalhafen, Nordseite Postadresse: Ratskamp 1, 23774 Heiligenhafen Tel. 0170 6323740
FEHMARN ●	Seenotrettungsboot ROMY FRANK DBKW	20	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Arne Fröse Liegeplatz: Fährhafen Puttgarden und Hafen Burgstaaken, Stationsgebäude: ehemalige WSP-Unterkunft Puttgarden Postadresse: Burg, Burgstaaken 4, 23769 Fehmarn, Tel. 04371 9308
GROSSENBRÖDE ●	Seenotrettungskreuzer BREMEN DBAS Tochterboot VEGESACK	93	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Sven-Eric Carl Liegeplatz: Becken des ehemaligen Marinehafens/früherer Fähranleger Stationsgebäude/Postadresse: Am Kai 27, 23775 Großenbrode Tel. 04367 247
GRÖMITZ ●	Seenotrettungskreuzer FELIX SAND DBAA2 Tochterboot SAPHIR	20	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Markus Davids Liegeplatz: Yachthafen Grömitz, Steg 6 Stationsgebäude/Postadresse: Yachthafen 12, 23743 Grömitz Tel. 04562 1695
NEUSTADT ●	Seenotrettungsboot HENRICH WUPPESAH DK 8116	15	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jan Guttaw Liegeplatz: Stadthafen-Ostseite, Unterer Jungfernstieg, Steg B Stationsgebäude: Heisterbusch 46a; Postadresse: Am Waldhang 10, 23730 Neustadt in Holstein; Tel. 04561 528331
TRAVEMÜNDE ●	Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS DBAF	20	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Patrick Morgenroth Liegeplatz: an der Lotsenstation/Travepromenade; Stationsgebäude: Am Leuchtenfeld 6; Postadresse: Travemünde, Lindwurmstr. 1, 23570 Lübeck Tel. 04502 307951

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
TIMMENDORF/POEL	Seenotrettungsboot WOLFGANG WIESE DH 3207	18	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thomas Lietz Liegeplatz: Insel Poel, Timmendorf-Strand, Lotsenbrücke Stationsgebäude: Lotsenstieg 20; Postadresse: Weitendorf-Hof 3a, 23999 Insel Poel Tel. 038425 42218
KÜHLUNGSBORN	Seenotrettungsboot KONRAD-OTTO DH 2558	07	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Rainer Kulack Liegeplatz: OT Ost, Bootshafen, Steg A; Stationsgebäude: OT West, Ostseeallee Postadresse: Buchenweg 8, 18225 Kühlungsborn Tel. 038293 7365
WARNEMÜNDE	Seenotrettungskreuzer ARKONA DBAD Tochterboot CASPAR	92	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Mario Lange Liegeplatz: Alter Strom, Westseite, Höhe Nr. 120; Stationsgebäude: Mittelmole Postadresse: Warnemünde, Am Strom, 18119 Rostock Tel. 0381 54052
WUSTROW	Seenotrettungsboot auf Trailer BARSCHE DH 3784	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: N. N. Stationsgebäude: Strandstraße 48/An der Seenotstation (Boot auf Trailer) Postadresse: Neue Straße 36a, 18347 Wustrow Tel. 038220 664001
DARSSER ORT/ PREROW	Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS DBAE2 Tochterboot UWE	21	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9, Vormann: Frank Michael Weinhöhl, Liegeplatz: Nothafen Darßer Ort Postadresse: Nothafen Darßer Ort, 18375 Prerow Tel. 0171 4914002
PREROW/WIECK	Seenotrettungsboot PUG DBAF2 SAR-Mobil (Pkw)	21	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jens Pagel Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Wieck am Darß; Stationsgebäude: Küsters Allee, Prerow; Postadresse: Buchenstraße 22, 18375 Prerow Tel. 038233 60422
ZINGST	Seenotrettungsboot auf Trailer ZANDER DH 3782	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Remo Niche Stationsgebäude: Müggenburger Weg/Ecke Hägerende (Boot auf Trailer) Postadresse: Boddenhorn 2, 18374 Zingst Tel. 0151 46326423
VITTE/HIDDENSEE	Seenotrettungsboot NAUSIKAA DH 2356	06	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Carsten Berlin Liegeplatz/Stationsgebäude: Hafen-Nordseite, Achtern Diek Postadresse: In den Dünen 127, 18565 Vitte/Hiddensee Tel. 038300 63128
BREEGE	Seenotrettungsboot MANFRED HESSDÖRFER DBBL	19	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Uwe Repenning Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Breege; Stationsgebäude: Dorfstraße 21c Postadresse: Boddenweg 3, 18556 Breege Tel. 038391 12594
GLOWE	Seenotrettungsboot KURT HOFFMANN DB 3015	05	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Gerd Hasselberg Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz am Königshörn, Ponton an der Südmole Postadresse: Hauptstraße 59, 18551 Glowé Tel. 038302 53445 und 53170
SASSNITZ	Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE DBAK Tochterboot NOTARIUS	12	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 11, Vormann: Andreas Schumacher Liegeplatz: Stadthafen, Westmole; Stationsgebäude: Straße der Jugend 10c Postadresse: Liegeplatz Hafen, Westmole, 18546 Sassnitz Tel. 038392 22408
LAUTERBACH	Seenotrettungsboot CASPER OTTEN DG 7347	01	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Andreas Jahn Liegeplatz: Kommunalfhafen, Fischerbrücke Postadresse: Neuendorf 54, 18581 Putbus Tel. 0172 3241109
STRALSUND	Seenotrettungsboot HERTHA JEEP DD 4564	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Joachim Venghaus Liegeplatz: Stadthafen, Hafenamts/Lotsenturm; Stationsgebäude: Am Querkanal Postadresse: Negast, Kranichring 34, 18442 Steinhagen Tel. 0175 2238532

STATION	SCHIFF/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
FREEST	Seenotrettungsboot HEINZ ORTH DD 4654	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Henry Schönrock Liegeplatz/Stationsgebäude: Fischereihafen, Nordmole Postadresse: Oberreihe 11, 17440 Freest Tel. 038370 20101
GREIFSWALDER OIE	Seenotrettungskreuzer BERTHOLD BEITZ DBAE Arbeitsboot ELSE	17	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7, Vormann: Jean Frenzel Liegeplatz/Stationsgebäude: Nothafen Greifswalder Oie Postadresse: c/o Fischereigenossenschaft Peenemündung, Dorfstraße 29, 17440 Freest; Tel. 038371 20626
ZINNOWITZ	Seenotrettungsboot HECHT DH 3783 OTTO BEHR DH 3774	93 93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Michael Hackenschmid Stationsgebäude: Dünenstraße/Ecke Neue Strandstraße (Boot auf Trailer) Postadresse: Neuendorfer Weg 1, 17454 Zinnowitz Tel. 038377 40302
UECKERMÜNDE	Seenotrettungsboot GERHARD TEN DOORNKAAT DH 3768 EVA AHRENS-THIES DBAL	92 20	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Christopher Zabel Liegeplatz/Stationsgebäude: Am Kamigkrug Postadresse: Hafstraße 14, 17375 Mönkebude Tel. 039771 59886
NORD- UND OSTSEE	Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK DBAT Tochterboot EMMI	96	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 8, Vormann: Ulf Pirwitz Liegeplatz: wechselnde Stationen Tel. 0171 2111030
	Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER DBBR Tochterboot STRÖPER	97	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 8, Vormann: Ulrich Fader Liegeplatz: wechselnde Stationen Tel. 0171 2111032
TRAINING	Trainingsfahrzeuge CARLO SCHNEIDER DBAG2 MERVI DD 4371 WALTER ROSE DJ 5387 CHRISTOPH LANGNER DBAH2	21 18 03 22	Die Seenotretter-Akademie besteht aus fünf Einrichtungen: • Trainingszentrum, Wieksbergstraße 16, 23730 Neustadt i. H. • Trainingsflotte, Liegeplätze: Marinehafen Neustadt i. H. • Simulatorzentrum, Werderstraße 2, 28199 Bremen • Elektronische Lernplattform für den SAR-Dienst (ELSAR) • SAR-zentrierte Qualifizierung neuer Festangestellter

Mehr über unsere Stationen:
[seenotretter.de/crews-stationen](https://www.seenotretter.de/crews-stationen)





Der Untergang der „Jan Heweliusz“

Vor 30 Jahren: Polnische Fähre kentert im Orkan vor Rügen
Retter und Gerettete erinnern sich an das Unglück auf der Ostsee

Die Nacht zum 14. Januar 1993 und den nächsten Morgen werden Leszek Kochanowski und Gregory Sudwoj nie vergessen. Vor 30 Jahren geraten der Matrose und der Ingenieur der „Jan Heweliusz“ mit der polnischen Ostseefähre in einen gewaltigen Orkan. Auf dem Weg von Swinemünde ins schwedische Ystad verrutscht offenbar Ladung an Bord. Das 125-Meter-Schiff kentert keine 20 Seemeilen (etwa 35 Kilometer) östlich von Rügen. Zwei Seenotrettungskreuzer eilen zu Hilfe. Nach langer, anstrengender Suche bei Dunkelheit und bis zu acht Metern Seegang entdeckt die Crew der ARKONA eine Rettungsinsel mit Kochanowski, Sudwoj und Kollegen. Sie rettet Sudwoj und einen Kollegen, ein SAR-Hubschrauber der Marine Kochanowski und drei weitere Seeleute. Nur neun von 64 Menschen an Bord überleben den Untergang der „Jan Heweliusz“.



Die „Jan Heweliusz“ kentert – Gemälde im nationalen polnischen Schifffahrtsmuseum Danzig.

Am Morgen des 14. Januar 1993 treibt die „Jan Heweliusz“ kieloben östlich von Rügen.



„Wer die Ostsee unterschätzt, hat sehr schlechte Karten.“

Karl-Heinz Schumacher,
Vormann des Seenotrettungskreuzers
HANS LÜKEN

„Der Abend war ruhig. Als der Orkan plötzlich loslegte, war das ein Lärm wie ein Kanonenschlag!“ Karl-Heinz Schumacher hat alles noch lebhaft vor Augen. Ein Fenster der DGzRS-Station Greifswalder Oie ist geborsten. Der Vormann und zwei Kollegen stürzen in der Nacht nach draußen, um ihre Unterkunft zu sichern. Was sie nicht ahnen: Der Sturm hat Funkmasten auf Rügen beschädigt. MRCC Bremen kann die Seenotretter auf der abgelegenen kleinen Insel nicht mehr erreichen. Doch da plärrt es verzerrt in ihren Handfunkgeräten aus der Nähe. „Wir verstanden: Polnische Fähre in Not.“



Suchfahrt im Orkan auf der Ostsee: Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN

Die Crew eilt zum Anleger des Seenotrettungskreuzers HANS LÜKEN. Das offene Gelände bietet keinen Schutz gegen den Orkan. „Wir mussten beinahe kriechen, so stark war der Wind“, beschreibt Schumacher. Schon beim Auslaufen ist sein ganzes Können gefragt. „Der Hebel lag auf dem Tisch. Dann kam ein großer Brecher übers Vorschiff. Nur noch der Turm guckte raus. Da musste ich Fahrt rausnehmen, sonst hätten wir noch einen gekriegt. Dann wären wir weg gewesen.“

Weit draußen vor Rügen hat unterdessen ein Drama begonnen. Die Fähre „Jan Heweliusz“ ist mit 28 Lkw und zehn Eisenbahn-

„Teller fielen zu Boden, Türen knallten, Menschen schrien. Es war beängstigend.“

Gregory Sudwoj, Ingenieur der „Jan Heweliusz“, gerettet von der ARKONA



waggons unterwegs von Swinemünde nach Ystad. Dort wurde das Schiff am Vortag von starken Winden gegen die Kaimauer gedrückt. Die Heckklappe war beschädigt. Nach nur oberflächlicher Reparatur ist das Schiff weiter im Liniendienst. Nun unterschätzt der Kapitän mutmaßlich auch noch die Kraft des Orkans und läuft trotzdem aus – zwei Fehler, wie ein Untersuchungsbericht zeigen wird.

Als sich offenbar ein Teil der Ladung löst und die Fähre Schlagseite bekommt, ist das für Gregory Sudwoj noch kein Grund zur Sorge: „Ich hatte schon viele Stürme durchgemacht. Das Wetter schien nicht gut zu sein, aber ich dachte, alles sei noch im Rahmen.“ Er schläft unruhig in seiner Kabine, als plötzlich die Schublade seines Schreibtisches herausfällt. „Das war noch nie passiert. Das war für mich das erste Zeichen, dass wohl doch etwas nicht stimmt.“

„Mayday“ im Orkan auf der Ostsee

Tief im Inneren der Fähre versuchen Leszek Kochanowski und Kollegen, Ballastwasser umzupumpen, um die Krängung auszugleichen. Doch der Orkan drückt inzwischen aus der anderen Richtung. „Es war unmöglich, die Ventile zu öffnen, um gegenzusteuern“, berichtet Kochanowski. Da gibt der Kapitän das Signal zum Verlassen des Schiffes. Während die Fähre unerwartet schnell kentert, kämpft sich Kochanowski elf Decks nach oben. Irgendwie schafft er es zu seiner Kabine, um

seine Rettungsweste zu holen. „Ich musste die Tür eintreten, die inzwischen sozusagen der Boden war, auf dem ich lief.“ Er schnappt die Weste, doch den Überlebensanzug lässt er zurück. „Ich hatte Angst, dass ich mit ihm nicht durch die engen Türen passe.“

Gregory Sudwoj wird beim Kentern aus seiner Kabine geworfen. „Ich hatte Glück, ich kam durch die Tür auf den Korridor. Bei anderen rutschten Möbel vor die Ausgänge.“ Rasant krängt die Fähre immer weiter. „Teller fielen zu Boden, große Gegenstände verschoben sich, Türen knallten, Menschen schrien. Es war beängstigend.“

Kochanowski und Sudwoj schaffen es an Deck. Dort peitscht der Orkan die ums Überleben kämpfenden Menschen zu Boden. Die Rettungsboote lassen sich nicht zu Wasser bringen. Es bleiben allein die luftgefüllten Rettungsinseln, aber sie drohen angesichts der Schlagseite unbesetzt ins Meer zu rutschen. Kochanowski und Sudwoj schaffen es, in eine hineinzu springen.

Ihre Hände sind vor Kälte so taub, dass sie die Seitenluken zunächst nicht vollstän-



„Inmitten dieser grünen hohen Wellen ringsum sahen wir die ARKONA. Das war eine unglaubliche Erleichterung.“

Leszek Kochanowski, Matrose der „Jan Heweliusz“, gerettet vom SAR-Hubschrauber

„Wir mussten uns immer wieder vor den Wellen ducken, die über uns hinwegfegten.“

Andreas Podhola, Seenotretter der ARKONA, erlebte mit ihr die Feuertaufe



dig schließen können. Gregory Sudwoj hat extremes Glück: „Eine Welle wusch mich hinaus. Ich schwamm kurz neben der Rettungsinsel im Meer. Eine andere Welle spülte mich wieder zurück.“ Immer wieder

schlagen Wellen hinein, einige Menschen sitzen bis zum Bauch im zwei Grad kalten Wasser.

Nach mehr als drei Stunden in der Rettungsinsel hört Leszek Kochanowski das Geräusch eines Dieselmotors. „Inzwischen war es

hell geworden. Inmitten dieser grünen hohen Wellen ringsum sahen wir die ARKONA. Das war eine unglaubliche Erleichterung.“

Feuertaufe für Schiff und Crew

Seit Stunden ist die ARKONA im Sucheinsatz. Es ist die Feuertaufe für den erst fünf Monate zuvor in Dienst gestellten Seenotrettungskreuzer – und für Rettungsmann Andreas Podhola. Er ist gut ein Jahr zuvor zur DGzRS gestoßen. Nun steht er im offenen Fahrstand und starrt in die Schwärze der See. „Wir mussten uns immer wieder vor den Wellen ducken, die über uns hinwegfegten. Es war schwer, ein ganzes Bild zu er- ▶



fassen.“ Endlich ein vermeintlicher Erfolg: Die Seenotretter entdecken einen Menschen. „Doch als wir herankamen, mussten wir feststellen, dass ihm nicht mehr zu helfen war. Wir suchten also weiter. Plötzlich sahen wir ein schwaches Licht.“

Eine schwere Entscheidung

Es ist das Signallicht der Rettungsinsel mit Leszek Kochanowski, Gregory Sudwoj und anderen Überlebenden. Die aufgewühlte Ostsee schleudert sie hin und her. Trotzdem gelingt es der ARKONA, die Insel längsseits zu nehmen. Einer der Schiffbrüchigen gelangt über ein Kletternetz an Bord – Gregory Sudwoj. Ein zweiter ist zu erschöpft. Er lässt sich unten ins Netz fallen. Die Seenotretter müssen ihn hinaufwuchten. Doch die Insel hat sich mit einer Leine am Netz verfangen. Um den erschöpften Schiffbrüchigen an Bord zu holen, muss die Verbindung gekappt werden. „Das war eine schwere Entscheidung“, sagt Andreas Podhola. „Aber anders ging es nicht.“ Die Seenotretter werfen den Überlebenden ein Messer zu. Ihnen gelingt es, die verhedderte Leine zu lösen. Doch während nach Gregory Sudwoj nun auch ein weiterer Schiffbrüchiger gerettet ist, treibt die Rettungsinsel mit Leszek Kochanowski von der ARKONA weg.



Feuertaufe: Die ARKONA rettet zwei Schiffbrüchige. Sie ist erst seit rund fünf Monaten im Dienst.

Die Seenotretter führen einen SAR-Hubschrauber der Marine zur Insel. An Bord der „Sea King“ ist Detlev Finster. Heute arbeitet er in der Rettungsleitstelle See der DGzRS, damals ist er Operationsoffizier und hatte

„Wir hatten Windgeschwindigkeiten bis zu 100 Knoten.“

Detlev Finster, Operationsoffizier des SAR-Hubschraubers, arbeitet heute im MRCC Bremen



bereits einiges erlebt. Doch der Orkan, der die „Jan Heweliusz“ kentern lässt, sticht aus allem hervor: „Wir hatten Windgeschwindigkeiten bis zu 100 Knoten, also etwa 185 km/h. Der Flug von Kiel bis Rügen war deshalb überraschend kurz.“

Acht Meter Seegang

Aus der Luft bietet sich Finsters Crew ein schreckliches Bild: Trümmerteile, leere Rettungsboote, Tische, Stühle – und Tote. Deutlich ist der braunrote Rumpf der „Jan Heweliusz“ zu sehen, die nach der Kenterung noch mehrere Stunden kieloben treibt. Die Marineflieger entdecken eine Rettungsinsel. Finster lässt sich mit der Seilwinde abwünschen. „Als ich neben ihr ins Wasser ging, wunderte ich mich, warum unsere Maschine die ganze Zeit auf und ab springt. Dann wurde mir klar, dass der Hubschrauber stillsteht – was sich so sehr bewegte, war ich in den teils acht Meter hohen Wellen.“ Schnell herrscht traurige Gewissheit: Die Menschen in der Insel sind verstorben. Der Hubschrauber fliegt weiter und trifft auf die Rettungsinsel, von der die ARKONA soeben zwei Überlebende gerettet hat.



Vormann Karl-Heinz Schumacher mit der vom Orkan gezeichneten Dienstflagge der HANS LÜKEN

„Am Rand stand jemand und winkte“, hat Detlev Finster die Szene klar vor Augen. Sie lassen die Rettungsschlinge hinab. Der Schiffbrüchige legt sie sich und zwei Kollegen nacheinander um. Einer von ihnen ist Leszek Kochanowski. Von seiner Rettung bekommt er nicht viel mit: „Ich war stark unterkühlt und hatte das Bewusstsein verloren.“ Er überlebt nur knapp, kommt erst im Krankenhaus in Stralsund wieder zu sich. „Als ich nach zwei Tagen erwachte, fühlte ich mich großartig. Ich bin den Rettern und den Ärzten unheimlich dankbar, dass sie mir ein zweites Leben geschenkt haben.“

55 Menschen aber ist nicht mehr zu helfen. Sie finden den Tod in den aufgewühlten Fluten der Ostsee. Die ARKONA und die HANS LÜKEN suchen noch stunden-, ja zwei Tage lang nach Überlebenden – ohne Erfolg. Die Seenotretter können nur noch Tote bergen. Vormann Karl-Heinz Schumacher versucht, so gut es geht Gefühle auszublenden: „Das war unser Job und den haben wir gemacht.“ Doch der Einsatz ist der herausforderndste

seines Lebens. Als die Suche eingestellt wird, holen seine Kollegen die vom Orkan zerfranste Dienstflagge ein und überreichen sie ihm, der sie alle sicher zurückgebracht hat. Bis heute hat Schumacher die Flagge aufbewahrt, als Erinnerung und Mahnung zugleich: „Wer die Ostsee unterschätzt, hat sehr schlechte Karten.“

„Es gibt immer Hoffnung.“

Auch Gregory Sudwoj hat das Erlebte nachhaltig geprägt: „Dass die DGzRS mich gerettet hat, hat mir eine wichtige Sache für mein Leben mitgegeben: zu wissen, dass es immer Hoffnung gibt.“ Sudwoj arbeitet heute in der Schweiz für einen Schiffsmotorenhersteller. Er ist den Alpen nahe, aber der Seefahrt weiter verbunden – und den Seenotrettern. Sein Kollege und Freund Norbert Grote ist DGzRS-Fan. Grotes Passion und Sudwojs Schicksal haben beide vereint. An jedem 14. Januar feiern sie Sudwojs zweiten Geburtstag, und dabei stecken viele Kollegen im Betrieb stets Geld in ein mitgebrachtes Sammelschiffchen.



Was die Zeitzeugen im Orkan vom 14. Januar 1993 erlebten, haben wir im Film festgehalten: [seenotretter.de/heweliusz](https://www.seenotretter.de/heweliusz)



Im Sturm

Viele dutzend, in manchen Jahren sogar mehrere hundert Male sind die Seenotretter bei Windstärke 7 und mehr im Einsatz, bei Sturm und Orkan. Oft fahren sie raus, wenn andere Schiffe schützende Häfen anlaufen. Dann warten besondere Herausforderungen auf sie. Wie bereiten sie sich darauf vor? Welche Erfahrungen haben sie draußen gemacht? Wie entstehen Stürme eigentlich? Wie gehen Seeleute mit den Gefahren von Wind und Wetter um? Und wie ist es, als Seenotretter selbst in Seenot zu sein? In unserem neuen Film „Im Sturm“ kommen Seenotretter, Fischer und ein Wetterexperte zu Wort.

Handeln, bevor etwas passiert

Mit mehr als 100 km/h zerrt der Sturm am Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER/Station Cuxhaven. Längst hat die vierköpfige Crew ihn mit zusätzlichen Leinen gesichert. „Niemand fährt gern bei solch einem Wetter raus“, sagt Vormann Hanno Renner. Und wenn es doch mal sein muss? „Dafür sind wir da.“ Dank ihrer Revierkenntnis wissen die Seenotretter um die Gefahren, die draußen lauern, bei steiler See

von achtern oder Kreuzseen. „Dann wird's mordsgefährlich.“ Die Seenotretter haben Respekt vor der See: Sie ist unberechenbar und im Zweifel stärker als der Mensch. An stürmischen Tagen lauschen sie dem Funk noch wachsamer als sowieso. Wenn jetzt etwas passiert, muss alles noch schneller gehen als sonst. „Und passieren kann auf See immer etwas, bei jedem Wetter“, sagt Hanno Renner.



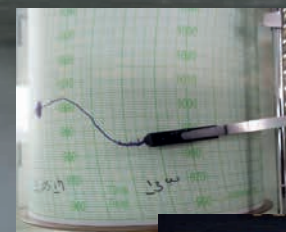
Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER im Sturm auf der Nordsee



Hanno Renner an Bord

„Krachen und Heulen und berstende Nacht“

So beginnt die Ballade „Nis Randers“ von Otto Ernst über den Inbegriff des Seenotretters. Über Einsätze im Sturm hat Meteorologe Donald Bäcker mit der Besatzung des gleichnamigen Seenotrettungskreuzers gesprochen. Sie beobachtet das Wetter ständig und protokolliert es zwei Mal täglich.



Barograph (l.) und Windmesser auf der Brücke eines Seenotrettungskreuzers



„Auf See gibt es keine Reibung, keine Hindernisse, deshalb sind extreme Windgeschwindigkeiten möglich, die hohe Wellen aufbauen können“, erläutert der ARD-Wetterexperte. „Im Herbst verschärfen sich die Temperaturgegensätze. Am Nordpol geht die Sonne für lange Zeit unter, dort kühlt es sehr stark ab, bei uns hingegen vergleichsweise wenig.“ Nicht ohne Grund heißt es bei „Nis Randers“: „Drei Wetter zusammen! Nun brennt die Welt!“ – Mehr zu Nis Randers: [seenotretter/nis-randers](#)

Sturm lehrt Demut

Fischer Christian Jahnsen und seine Mannschaft sind mit dem Stahlkutter „Orion“ bei Wind und Wetter auf der Nordsee unterwegs, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Bei Sturm gibt es für sie nur eines: „Wir müssen sehen, nach Hause zu kommen, oder einen Schutzhafen suchen. Man soll nie den Respekt verlieren vor dem, was man macht. Ein Sturm lehrt Demut.“ ▶



ARD-Wetterexperte Donald Bäcker auf dem Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS, benannt nach der gleichnamigen Ballade über einen Sturm-Einsatz der Seenotretter



Fischer Christian Jahnsen auf der Brücke seines Kutters „Orion“: „Ein Sturm lehrt Demut.“

Jahnsen ist Fischer in dritter Generation. „Ich bin immer froh, wenn ich meine Leute und mein Schiff sicher nach Hause gebracht habe.“ Doch auch er und seine Crew waren schon ein paar Mal auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen. „Wenn wir mal richtig arge in Bredouille sind, dann holen die uns. Ihre Schiffe sind sehr schnell und sehr wehrbar. Das zu wissen ist beruhigend.“

Seenotretter in Seenot

Trotz aller Technik gehen die Seenotretter oft große Risiken ein. Das belegen zwei 1995 vor Borkum im Einsatz ums Leben gekommene Rettungsmänner ebenso wie die dramatische Rettung ihres Kollegen Dieter Steffens 1990 in der Außenjade. Bei West-Nordwest-Sturm mit Orkanböen trifft eine Grundsee seinen Seenotrettungskreuzer. „Ich sah eine riesige weiße Wand.“



„Ich sah eine riesige weiße Wand.“ Seenotretter Dieter Steffens war selbst in Seenot.

Bei 110 Grad Krängung reißt sie ihn über Bord. „Die Gischt kam ständig über meinen Kopf. Das Atmen fiel mir schwer. Ich wusste: Zu 99 Prozent würde man mich nicht finden.“ Doch er hat großes Glück und wird von den eigenen Kollegen gerettet – mit nur noch 31 Grad Körpertemperatur. „Im Krankenhaus hieß es: Zehn Minuten später, und ich wäre nicht mehr da.“

Unter seenotretter.de/sturm finden Sie unseren Film „Im Sturm“, unsere kleine Reihe „Wetter-Wissen“, ein Interview übers Sturmsegeln, ein Tagebuch mit Sturmeinsätzen und alles über Extremwellen.



Wiedersehen nach 57 Jahren mit der ARWED EMMINGHAUS

Ihr Lebensweg führte sie bis nach Neuseeland und zurück nach Deutschland. Dabei hat sie die ARWED EMMINGHAUS nie aus den Augen verloren: Birgit Emminghaus (75) taufte am 29. Mai 1965, dem 100. Gründungstag der DGzRS, als 17-Jährige den Seenotrettungskreuzer auf den Namen ihres Urgroßvaters (1831-1916). Auf Fehmarn ging sie im vergangenen Jahr wieder an Bord des heutigen Museumsschiffes.

„Arwed Emminghaus und seine einigende Bedeutung für die Gründung der DGzRS sind fester Bestandteil unserer Familiengeschichte“, sagt die Taufpatin von einst, deren fünf Jahre jüngere Schwester Ingrid dem Tochterboot ALTE LIEBE seinen Namen gab.

Geboren in Hameln, aufgewachsen in Bremen und später viele Jahrzehnte Chefarztsekretärin im Klinikum Kassel, sind die Seenotretter für Birgit Emminghaus seit jeher ein fester Begriff, „vor allem die bekannten

Sammelschiffchen, die ich schon an manch unerwartetem Ort gesehen habe“. Die ARWED EMMINGHAUS kehrte aus Island nach Deutschland zurück, Birgit Emminghaus aus Neuseeland. Auf Fehmarn trafen sich die beiden Auswanderer 2022 wieder – 57 Jahre nach ihrer ersten Begegnung.

Längst hat übrigens das nächste Kapitel der langen Familiengeschichte begonnen. In Berlin lebt Birgit Emminghaus' Enkel – der acht Jahre alte Arwed Emminghaus.



Birgit Emminghaus 2022 mit dem stellvertretenden DGzRS-Vorsitzer Lars Carstensen an Bord der ARWED EMMINGHAUS auf Fehmarn und (kl. Bild) 57 Jahre zuvor mit DGzRS-Vorsitzer Hermann Helms bei der Taufe des Seenotrettungskreuzers

Vier Mal die Erde umrundet

Große Wertzeit für die Seenotrettungskreuzer EISWETTE und EUGEN

20-Meter-Seenotrettungskreuzer in der Werfthalle

Seit 14 Jahren sind die beiden ersten Seenotrettungskreuzer der 20-Meter-Klasse im Einsatz. EISWETTE und EUGEN werden nun bei größeren Wertzeiten fit gemacht für die zweite Hälfte der durchschnittlichen Dienstzeit unserer Rettungseinheiten von etwa drei Jahrzehnten. Vormann Ernst Dostal ist vom ersten Tag an auf der EISWETTE gefahren. Seit Herbst 2022 ist er im Ruhestand – mit einem lachenden und einem weinenden Auge.

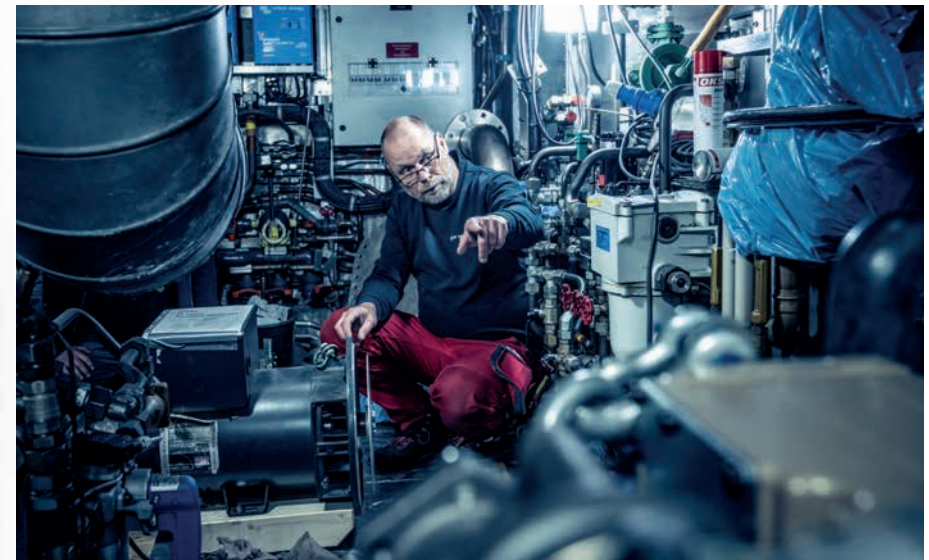
„Ich kenne die EISWETTE bei jedem Wetter. Unterwegs zurück von Helgoland wurde einmal innerhalb von anderthalb Stunden aus Windstärke 7 voller Orkan. Die EISWETTE hat das einfach so weggesteckt. Spätestens an dem Tag wusste ich, dass wir unserem Schiff uneingeschränkt vertrauen können“, sagt der Vormann der Station Nordstrand.

Rund 30 Jahre harter Einsatz sind nur möglich dank ständiger Pflege und turnusgemäßer Generalüberholungen. Die ständigen Herausforderungen beanspruchen die Technik sehr stark. Fast 5.000 Stunden – etwa 210 Tage nonstop – ist allein die Hauptmaschine der EISWETTE gelaufen. Beide Seenotrettungskreuzer zusammen haben in rund 1.500 Einsätzen etwa 2.500 Menschen



Vormann Ernst Dostal (r.) mit der Besatzung der EISWETTE

geholfen, knapp 300 davon aus Seenot gerettet oder Gefahr befreit und mehr als 84.000 Seemeilen zurückgelegt – das entspricht etwa vier Erdumrundungen. ▶



DGzRS-Inspektor Jörn Meier im Maschinenraum



Gährende Leere auf der Brücke der EUGEN vor Vormann Heiko Erdwiens. Neue Elektrik und Elektronik kommen.

Die Modernisierung stellt sicher, dass die Spezialschiffe noch lange Jahre im Dienst bleiben. Das freut Ernst Dostal sehr: „Ich hänge an der EISWETTE. Sie ist ein beson-



Bei dieser Generalüberholung sehen alle besonders genau hin.

deres Schiff, perfekt zugeschnitten auf das Wattenmeer, mit wenig Tiefgang, schnell und dabei sehr seetüchtig.“ Dostals junger Kollege Heiko Erdwiens, seit Mitte 2022 Vormann der EUGEN auf Norderney, nutzt die Werftzeit, um Wissen zu sammeln: „Einmal in jede Ecke schauen zu können, ist wichtig, um im Einsatz Fehlerquellen zu finden, falls mal etwas ausfällt.“

Die Hauptmaschinen müssen ausgebaut und vollständig instandgesetzt werden. Die jeweils zwei Hilfsdiesel werden durch moderne, neue Aggregate ersetzt. Die in der Heckwanne mitgeführten Arbeitsboote erhalten neue Antriebe und bessere Steuerungen. Auf den Brücken ersetzen modernste Navigations- und Kommunikationsanlagen ihre Vorgänger. Ein völlig neues Datenbus-System wird künftig Elektrik und Elektronik an Bord steuern.

„Wenn meine jungen Kollegen künftig alarmiert werden, fahren sie mit einem hochmodernen Seenotrettungskreuzer auf dem neusten Stand der Technik raus. Das gibt ihnen größtmögliche Aussicht auf Erfolg und hält Risiken für sie selbst so gering wie möglich“, sagt Ernst Dostal, den die EISWETTE auch im Ruhestand so schnell nicht loslässt. Seine schönste Erinnerung an die Zeit an Bord: „Ich denke da an manchen Sonnenaufgang, während wir unterwegs zum Einsatz waren – auch wenn unsere Gedanken dann immer um diejenigen kreisen, die dringend Hilfe bedürfen.“

Die Werftzeiten kosten viel Geld. Jede Spende hilft dabei, dass die EISWETTE und die EUGEN auch künftig bestens ausgerüstet für Sicherheit sorgen werden – Sicherheit für alle, die ihre Hilfe benötigen, und Sicherheit für ihre eigenen Crews. Möchten Sie sich mit



Christoph Erbacher hat auf Nordstrand das Ruder der EISWETTE von Ernst Dostal übernommen.

einer besonderen Spende für diese Projekte engagieren? Dann schreiben Sie uns eine E-Mail an spenden@seenotretter.de – dankel!

 TAMSENMARITIM



Stützpunkt an der Ostsee

www.tamsen-maritim.de

Große Fans kleiner Maßstäbe

Modellbau macht die Seenotretter auch fern der Küste bekannt

Die Rettungseinheiten der Seenotretter haben viele Fans. Manche bauen eigene Seenotrettungskreuzer oder -boote. In mühevoller Kleinarbeit erschaffen sie Modelle der großen Vorbilder. Sie scheuen keine noch so schwierige Maßarbeit. Ihr Hobby ist sehr gesellig – und nicht zuletzt wertvolle Werbung für die DGzRS.

Der Bug der AUGUST NEBELTHAU schneidet durch die glatte See. Die Maschine tuckert. Die Seenotretter an Bord loten die Wassertiefe und überprüfen die Leinenpistole. Auf Fotos dieser Szene muss man schon genau hinsehen, um zu erkennen, dass ein Modell abgebildet ist und nicht das Original-Motorrettungsboot, im Einsatz bis 1942.

Elektriker Rolf Schneider hat die detaillierte ferngesteuerte 1,5-Meter-Replik gebaut. Ihn interessieren besonders die älteren Schiffe der DGzRS, ihre Form, das damals verbaute Holz. „Das ist maritime Romantik“, sagt er. Und die braucht Zeit: Zwölf Jahre lang arbeitete der 56-Jährige an der AUGUST NEBELTHAU, mit längeren Pausen.

Modellbauer sind Langstreckenläufer. Das gilt auch für Jürgen Meuser (78) aus Frankfurt am Main. Schon in der Volksschule sah er Filme über die Seenotretter. Sein erstes DGzRS-Modell wurde der Seenotrettungskreuzer THEODOR HEUSS. Weitere Klassiker wie die BREMEN und die WILHELM KAISEN folgten, in Fahrt auf dem Weiher im Frankfurter Ostpark.

„Modellbauen ist ein gemeinschaftliches Hobby“, das ist Meuser wichtig. Austausch mit Gleichgesinnten, Treffen im ganzen Land, gegenseitige Hilfe – ohne geht es nicht. Jahrzehntlang gehört Meuser zu einer Modellbaugruppe, die mit DGzRS-Nachbauten die Seenotretter im Binnenland bekannter macht.



Modellbau ist ein gemeinschaftliches Hobby: Mitglieder der Interessengemeinschaft DGzRS im Maßstab 1:10



Original oder Modell? Beim „großen“ Maßstab 1:10 muss man genau hinsehen.

Dieses Ziel verfolgt auch die Interessengemeinschaft DGzRS im Maßstab 1:10, die Rolf Schneider 2007 mitbegründet hat. Sie richtet Treffen an einem See oder großen Teich aus, bei dem die Modelle in Bewegung sind und viele Gäste anlocken. Dass ihre Modelle „nur“ zehnfach verkleinert sind, bringt logistische Herausforderungen mit sich, aber auch große Vorteile: Details lassen sich besser und intensiver darstellen, das Fahrbild ist besonders nah am Original.

Rümpfe von der Stange mit individuell geschaffenen Aufbauten, verfeinerte Bauteile aus dem Handel oder von Spant 0 an alles selbst gemacht – die Modellbautechniken sind so verschieden wie die Seenotretter-Fans selbst. Grundlage sind meist die Baupläne aus dem Online-Shop der Seenotretter: seenotretter-shop.de/modellbau

Jürgen Meuser engagierte sich jahrzehntlang in der Gruppe für die Seenotretter.



Ausführlicher Bericht mit Fotoreportage, wie ein Modell entsteht: seenotretter.de/modellbau



Rolf Schneider mit seiner sehr detaillierten AUGUST NEBELTHAU

Beruf und Berufung

Maschinist Christopher Kölln oder: Wie wird man eigentlich Seenotretter?

Seit ihrer Gründung vor fast 160 Jahren sucht die DGzRS ständig Menschen, die sich in ihren Reihen engagieren. Doch wie wird man heutzutage eigentlich Seenotretter? Am besten aus Überzeugung – wie etwa Christopher Kölln. Seit acht Jahren sorgt er als Maschinist auf dem Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG/Station List dafür, dass stets alles wie geschmiert läuft. Für ihn ist das Beruf und Berufung zugleich.

Der „Küstenjüngling“ aus Kollmar/Elbe war 16, als er ein altes Rettungsboot eines Containerschiffes umbaute – als Autodidakt. Boote und Maschinen sind bis heute seine Leidenschaft. Als Kfz-Technikermeister fuhr er kurz zur See, um sich für Seefahrerberufe zu qualifizieren. „Lange weit von zuhause weg zu sein, war nichts für mich“, erinnert sich Christopher Kölln. Den Leiter einer Autowerkstatt zog es zurück an die Küste. Er bewarb sich bei der DGzRS und erwarb sein Maschinenpatent.

Die Seenotretter an Sylts Nordspitze leben und arbeiten dort, wo für viele andere der Urlaub beginnt und endet: Am Anleger der Rømø-Sylt-Fähre steht ihr Stationsgebäude. Die Antenne auf dem Dach empfängt laufend Funksprüche. Nur wenige Schritte sind es zur PIDDER LÜNG, die mit vorgewärmter Maschine am Molenkopf des nördlichsten deutschen Hafens liegt. Die dreiköpfige Wohngemeinschaft der Crew wechselt ständig. „Seenotretter sind auch Hausmann, Koch, Seelsorger und Freund“, sagt Christopher Kölln.



Über die Knöpfe und Schalter der Schalttafel steuert, kontrolliert und bedient Christopher Kölln alle Funktionen.

Er selbst kontrolliert und pflegt täglich die 1.675 PS starke Hauptmaschine samt Nebenaggregaten im Bauch des Seenotrettungskreuzers: pikobello glänzendes Metall, Schläuche, Knöpfe, Hebel, digitale Anzeigen. Mit zwei Metern Körperlänge kommt Christopher Kölln auf engstem Raum zurecht: „Ich arbeite meist im Knien oder in der Hocke. Ich bin nicht acht Stunden am Stück im Maschinenraum.“ Er vertraut der modernen Schiff- und der hervorragenden Technik: „Ich weiß: Wenn etwas passiert, kann das Material das ab, dafür ist es konzipiert.“

Das muss auch so sein, denn das Revier vor Sylt ist anspruchsvoll: im Osten Watt, im Westen offene Nordsee, dazwischen starke Gezeitenströme. „Die Fahrwasser verändern sich. Draußen kann es ganz schön kacheln. Das ist kein Spiel“, warnt der Seenotretter. Die Crew kennt ihre Aufgaben. „Im Einsatz funktioniert man“, sagt Christopher Kölln. „Wir sind als Profis voll konzentriert. Unsere Abläufe haben wir oft geübt. Ich weiß, was ich hundertprozentig kann, und ich weiß, was ich nicht so gut kann“. Von richtiger Selbsteinschätzung und dem Wissen um die Fähigkeiten der Kollegen lebt das Team. Die Rädchen greifen ineinander. „Ich kann mich auf den Vormann und meine Kollegen verlassen, wir passen aufeinander auf. Wir vertrauen einander.“



Unter Deck wie an Deck: Seit acht Jahren ist Christopher Kölln überzeugter Seenotretter.

Nach einem anspruchsvollen Einsatz fällt die Anspannung erst später langsam ab, berichtet Kölln: „Das kostet Kraft.“ Die Seenotretter kennen ihre individuellen Grenzen – und überschreiten oft eine andere, nämlich die zu Dänemark. Der Name des Seenotrettungskreuzers, benannt nach dem friesischen Freiheitskämpfer Pidder Lüng, verbindet kollegial über das Lister Tief hinweg beim gemeinsamen Einsatz für Menschen in Seenot. „Mit den dänischen Kollegen der Insel Rømø klappt die Zusammenarbeit hervorragend.“

Die Seenotretter beider Länder verbinden, was Christopher Kölln auf den Punkt bringt: „Das ist nicht nur ein Beruf. Ich bin aus Überzeugung Seenotretter.“



Typisch Sylt: der Leuchtturm List Ost am Ellenbogen und die PIDDER LÜNG

Seenotretter werden?

Die Wege zur DGzRS sind ebenso vielfältig wie die Möglichkeiten mitzuwirken – auf See wie an Land, fest angestellt wie freiwillig.

Informationen:

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

Stellenangebote:

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

„Ich taufe Dich auf den Namen ...“

„... CHRISTOPH LANGNER und wünsche Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr!“ Das neue Trainingsboot der Seenotretter erhielt am 23. September 2022 seinen Namen.



Die CHRISTOPH LANGNER ist die dritte eigens für die praktische Aus- und Fortbildung gebaute neue Einheit. Sie dient vor allem dem Fahr- sowie Navigationstraining. Im Gegensatz zu den anderen Booten der 8,9-Meter-Klasse besitzt sie kein geschlossenes Deckshaus, damit die Trainer die Freiwilligen besser anleiten können. Namensgeber Dr. Christoph Langner war ein segelbegeisterter Förderer der DGzRS. Sein

langjähriges Engagement führte seine Familie mit der Finanzierung des Neubaus fort.

Prämienfrei versichert sind die fest angestellten und freiwilligen Seenotretter für den Todesfall durch eine Kollektiv-Unfallversicherung auch für das laufende Einsatzjahr 2023. Für diese großzügige Zuwendung bedanken wir uns im Namen unserer Rettungsleute ganz herzlich bei der Württembergischen Versicherung und ihrem Bremer Vertriebspartner Lampe & Schwartz.

SafeTrx: Die DGzRS-Sicherheits-App

Neu für Trendsportler: SafeTrx Active

In der Berufsschiffahrt sind zuverlässige Alarmierungssysteme an Bord verpflichtend. Anders sieht es in der Freizeitschiffahrt aus, obwohl zuverlässige Kommunikation im Notfall auf See entscheidend dafür ist, wie schnell die Seenotretter vor Ort sind. Längst nicht jedes Freizeitschiff hat heutzutage Funk an Bord. Entweder scheuen Wassersportler, die dafür notwendige Prüfung abzulegen, oder sie sind ausschließlich küstennah unterwegs und darum davon überzeugt, dass das Mobiltelefon an Bord ausreicht, um zuverlässig Hilfe herbeirufen zu können.

Um zu helfen, brauchen die Seenotretter den genauen Notfallort. Die (kostenlose) DGzRS Sicherheits-App SafeTrx übermittelt im Notfall die Position direkt in die Rettungsleitstelle See. Da viele Wassersportler im Trendsportbereich sich scheuen, ihr Mobiltelefon mit aufs Wasser zu nehmen, bietet die Entwicklerfirma der App nun auch eine am Handgelenk zu tragende Alarmierungsmöglichkeit an: SafeTrx Active.

Alarm und Position laufen direkt in der Rettungsleitstelle See auf. Möglich ist dies durch das Datenfunknetz LTE-M. Die Reichweite geht auf See weit über den Abdeckungsbereich von Mobiltelefonen hinaus. Anders als bei Smartwatches, deren Touchbildschirm im Wasser oft kaum noch zu bedienen ist, wird der Alarm bei SafeTrx Active durch das gleichzeitige Drücken zweier Knöpfe zuverlässig ausgelöst.

Für die DGzRS reduziert das System aufwendige Suchen und stellt durch die not-



SAFETRX
Tracking you home safely

wendige Registrierung wichtige Infos und Kontakte bereit, um im Notfall zuverlässig zu helfen. Mehr zu Kosten und weitere Infos: safetrxactive.com (nur englisch).

Download und Infos zur SafeTrx-App: seenotretter.de/safetrx

20 Jahre „Klasse Seenotretter!“

Unser 2003 ins Leben gerufenes Schulprojekt „Klasse Seenotretter!“ war 2022 am Jadebusen zu Gast: Jugendliche der Oberschule in Varel beschäftigten sich auf vielfältige Weise im Unterricht mit der DGzRS

– und sammelten fast 300 Euro. Danke! Schulen, die sich ebenfalls für das Projekt interessieren, können sich per Telefon unter 0421 53707-665 oder per E-Mail an info@seenotretter.de melden.

Großes Engagement im #TeamSeenotretter

Auf Föhr nutzt „Klingelmann“ Knudt Kloborg seine Bekanntheit als Veranstaltungsausrüfer, um für die Seenotretter zu werben. Auf der Helgoland-Fähre informiert Helga Stolz die Passagiere über die Arbeit der DGzRS. Auf dem roten Felsen selbst ist Edda Karhof die gute Seele der Seenotretter. Und auf der Promenade in Travemünde sammelt Petra Petersen Spenden. Sie sind vier von rund 650 Menschen im ganzen Land, die ehrenamtlich Öffentlichkeitsarbeit für die DGzRS machen.

In weiß-blauer Kapitänsuniform und mit leuchtendem Vollbart verkündet der „Klingelmann“ auf Föhr Neuigkeiten. Im 14. Jahr ist Knudt Kloborg in der uralten Tradition des Ausrufers unterwegs, um die Urlauber mit Informationen zu versorgen. Bis zu 15.000 Euro sammelt er für die Seenotretter – in jeder sieben Monate langen Saison.

Inselkind Knudt faszinierten die weiß-roten DGzRS-Einheiten schon früh. 1969

wäre er beinahe selbst auf Amrum gestrandet, als Koch auf einem Hochseeschlepper. „Der Seenotrettungskreuzer RUHR-STAHLE hat uns damals befreit und nach Hörnum geschleppt“, erinnert er sich.

Auf der Helgoland-Fähre engagiert sich Helga Stolz für die Seenotretter. Von April bis Oktober dreht sie drei Mal pro Woche mit Sammelschiffchen im Arm ihre Runden an Bord – ohne Aufforderung, ohne Bitte.



„Klingelmann“ Knudt Kloborg: Der Ausrüfer ist eine Institution auf Föhr.



Helga Stolz dreht mit Sammelschiffchen auf der Helgoland-Fähre ihre Runden.



Bundespräsident Horst Köhler lud Edda Karhof 2007 auf Schloss Bellevue nach Berlin ein.

„So kann jeder ganz leicht entscheiden, ob er etwas spenden möchte“, sagt sie. Aber sie informiert aktiv über die Seenotretter. An guten Tagen kommen bis zu 500 Euro zusammen. Allein 2020 und 2021 sammelte sie gemeinsam mit fünf weiteren Ehrenamtlichen, die die anderen Tage übernehmen, rund 25.000 Euro.

Auf Helgoland selbst wiederum ist Edda Karhof nicht weniger aktiv – seit rund 55 Jahren. Im Oktober 1968 kam sie auf die Insel. Schnell entstand Kontakt mit den Seenotrettern: Die Krankenschwester kümmerte sich um ihre medizinische Ausrüstung und Ausbildung. Seit 2003 betreut sie die rund 90 Sammelschiffchen auf Insel und Düne sowie die Ausstellung im Rettungsschuppen. Bundespräsident und DGzRS-Schirmherr Horst Köhler lud sie 2007 ins Schloss Bellevue ein. „Das war einer der Höhepunkte in meinem Leben“, sagt sie.

Petra Petersen schließlich begann in ihrem Wohnort Celle mit Vorträgen über die



Vormann Patrick Morgenroth dankt Petra Petersen für ihr Engagement an Land.

DGzRS. Seit ihrem Umzug nach Travemünde Anfang 2022 engagiert sie sich verstärkt an der Küste. Am Liegeplatz des Seenotrettungsbootes ERICH KOSCHUBS sorgt sie dafür, dass die Stationstafel immer mit ausreichend Informationsmaterial gefüllt ist.

Regelmäßig kommt sie dabei mit Menschen ins Gespräch. „Spenden ins Sammelschiffchen, das ich immer dabei habe, sind häufig verbunden mit überaus anerkennenden Worten bis hin zu persönlichen Berichten von Menschen, die selbst schon einmal auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen waren.“ Innerhalb weniger Monate sammelte sie mehr als 10.000 Euro.

#TeamSeenotretter

Rund 650 Ehrenamtliche an Land engagieren sich zwischen Waterkant und Alpenrand für die Seenotretter. Wir danken allen sehr herzlich dafür! Mitmachen im #TeamSeenotretter: [seenotretter.de/ehrenamt](https://www.seenotretter.de/ehrenamt)

HAMBURG zu Gast in Hamburg

Seenotrettungskreuzer besucht seine Patenstadt

Erstmals seit seiner Taufe und Indienststellung 2020 hat der Seenotrettungskreuzer HAMBURG seine Patenstadt an der Elbe besucht. Anlässlich des 833. Hamburger Hafengeburtstags im September 2022 war das hochmoderne Spezialschiff zu besichtigen und demonstrierte bei Vorführungen seine Leistungsfähigkeit. Besonderer Gast an Bord war Seenotretter-Botschafterin Barbara Wussow.



Bekannte Hamburger auf einem Bild: Seenotrettungskreuzer HAMBURG, Museumsfrachter „Cap San Diego“, Elbphilharmonie – und die Fregatte „Bayern“

Senat und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hatten die Patenschaft für die HAMBURG übernommen. Pandemie-bedingt war die öffentliche Präsentation des Neubaus in Hamburg in den Vorjahren nicht möglich – ebenso wenig wie der Hafengeburtstag selbst.

Die auf Borkum stationierte HAMBURG mit Tochterboot ST. PAULI sichert weite Teile der Deutschen Bucht. Ihr Revier passie-

ren viele Schiffe auf dem Weg von und zum Hamburger Hafen.

Die Verbundenheit der Menschen in Hamburg mit den Seenotrettern ist traditionell eng. Rund 20.000 Spenderinnen und Spender aus der Hansestadt an der Elbe unterstützen die Seenotretter mit regelmäßigen Spenden, und knapp 900 der bekanntesten Sammelschiffchen haben dort ihren „Liegeplatz“.



Am namensgebenden Ort: ST. PAULI und HAMBURG vor den St.-Pauli-Landungsbrücken, ...



... mit dem weithin sichtbaren Hamburger Wahrzeichen „Michel“ ...



... und bei Vorführungen auf der Elbe



Besonderer Besuch: Botschafterin Barbara Wussow

Auszeichnungen durch unsere Gesellschaft



Die goldene Ehrennadel der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erhielt:

Gerhard Harder, Bremen

Den Vormannsknopf für mehr als zehnjährige Tätigkeit als Vormann erhielten:

Erwin Clausen, Wilhelmshaven

Sven Witzke, Amrum



Vor Anker auf dem neuem „Traumschiff“

Babara Wussow stellt Sammelschiffchen an Bord auf

Auch auf dem neuen Fernseh-„Traumschiff“ steht nun ein Sammelschiffchen. Schauspielerin und Seenotretter-Botschafterin Babara Wussow hat es an Bord der „Artania“ aufgestellt. An Bord wurde 2022 erstmals für die beliebte TV-Serie gedreht.



Mit Unterstützung des Kapitäns Jarle Flateboe (l.) und des Staffkapitäns Burkhard Müller hat Schauspielerin und Seenotretter-Botschafterin Babara Wussow ein Sammelschiffchen auf der „Artania“ aufgestellt, dem neuen Drehort für das Fernseh-„Traumschiff“.

Auf vielfältige Weise unterstützte Babara Wussow die Seenotretter im abgelaufenen Jahr. Unter anderem nahm sie beim Hamburger Hafengeburtstag an einer Übung mit dem Seenotrettungskreuzer HAMBURG/Station Borkum teil (siehe Seiten 86/87) und berichtete im Fernsehen über ihr Engagement für die DGzRS.

Gleich auf ihrer ersten Reise als „Traumschiff“-Hoteldirektorin erlebte Babara Wussow nicht nur im Film, sondern in der Wirklichkeit die Gewalt der See: „Wir waren von Honolulu nach Yokohama unterwegs, bei mehr als elf Beaufort und sehr grober See. Fenster gingen zu Bruch, der Rumpf trug Beu-

len davon. Ich habe allergrößten Respekt vor den Seenotrettern, die sich bei jedem Wetter mutig und selbstlos für andere einsetzen – mit ihrer Gesundheit und manche in der langen Geschichte der DGzRS sogar mit ihrem Leben. Ich bewundere das sehr.“



Botschafter 2023 ist Linus Erdmann

Achtfacher deutscher Kitesurf-Meister engagiert sich für die DGzRS

Neuer ehrenamtlicher Botschafter der Seenotretter ist der achtfache und amtierende deutsche Kitesurfmeister Linus Erdmann. Schon oft ist der 26-Jährige auf Nord- und Ostsee den Rettungseinheiten der DGzRS begegnet.



Linus Erdmann bei einer Übung mit den Seenotrettern auf der Nordsee

„Glücklicherweise bin ich in den 16 Jahren, in denen ich diesen Sport betreibe, bisher nicht in Not geraten oder verletzt worden. Kitesurfen ist sehr sicher, wenn man weiß, was man tut. Niemand sollte beispielweise allein oder bei ablandigem Wind auf See hinausgehen. Doch trotz größter Umsicht und bester Vorbereitung kann Wassersportlern wie uns, aber auch allen Seeleuten schnell etwas Unvorhergesehenes passieren“, sagt der gebürtige Hamburger und Wahl-Fehmaraner.

Es sei sehr beruhigend zu wissen, dass die Seenotretter auf See für alle gleichermaßen da sind und niemanden alleinlassen. „Die auffälligen Rettungseinheiten der DGzRS vermitteln bereits von weitem viel

Sicherheit. Aber das sollte uns auch stets Ermahnung sein, dass es da draußen immer Risiken geben wird, die größer und stärker als der Mensch sind.“

Video: [seenotretter.de/botschafter](https://www.seenotretter.de/botschafter)
[seenotretter.de/kites-kennzeichnen](https://www.seenotretter.de/kites-kennzeichnen)

*Liebe Seenotretter,
zwischen Wind und Wogen auf See
soll jeder sicheren Weges wählen!
Durch Eure Arbeit und das Engagement
aller Freiwilligen fühlen wir uns auf
Nord- und Ostsee stets geborgen.*

*Allzeit gute Fahrt, immer eine Handbreit
Wasser unterm Kiel - und stets eine
sichere Heimkehr!*

Am 30. Juli ist Tag der Seenotretter!

Der letzte Sonntag im Juli ist ein fester Termin im Kalender aller Menschen, die sich der DGzRS verbunden fühlen: unser Tag der Seenotretter. Lernen Sie unsere Besatzungen und ihre beeindruckende Technik auf unseren Stationen an Nord- und Ostsee kennen – herzlich willkommen am 30. Juli 2023!



Mehr als 25.000 Menschen haben sich am Tag der Seenotretter im vergangenen Jahr über unsere Arbeit informiert und unsere Rettungseinheiten besichtigt. Bei Vorführungen erhielten sie einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der Technik und von der Einsatzbereitschaft der Besatzungen. Für den großen Zuspruch nach zweijähriger, Pandemie-bedingter Pause sagen wir herzlich danke!



Nächster Tag der Seenotretter ist am Sonntag, 30. Juli 2023 – zum 25. Mal. Vereinzelt kann der Termin aufgrund anderer lokaler Veranstaltungen leicht abweichen. Details und Programmvorschau 2023 so wie Bilder 2022:



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

#TeamSeenotretter: Mensch und Technik, einsatzbereit und leistungsfähig

Ruderrettungsboot AUGUST GRASSOW zum Stationsjubiläum in Wilhelmshaven

Begeisterter Nachwuchsleser des DGzRS-Jahrbuchs in Langballigau

Dicht gedrängte Gäste bei einer Vorführung im Fährhafen von Norddeich



KLÖNSCHNACK

„Santiano“ spendet VIP-Gelder

Seit der allerersten Tournee nach dem musikalischen Durchbruch von „Santiano“ vor zehn Jahren ist die norddeutsche Erfolgsband im Kielwasser der Seenotretter auf Nord- und Ostsee unterwegs. Ein Sammelschiffchen ist bei allen Konzerten der Musiker aus dem Norden Schleswig-Holsteins dabei. Nicht nur die Fans, sondern auch die Band selbst engagiert sich von Herzen für die DGzRS.



Björn Both (2. v. l.) und Pete Sage (3. v. r.) von „Santiano“ überreichen eine 5.000-Euro-Spende an Vormann Oliver Bohn (M.) und seine Freiwilligen-Besatzung sowie DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler (3. v. l.).

„Alle, die von uns was wollen, müssen sich zunächst mal freikaufen“, heißt es norddeutsch-charmant auf der Website der Band. Mit anderen Worten: Wer die beliebten Musiker nicht nur auf der Bühne, sondern auch mal als VIP aus der Nähe erleben will, wird zuvor um eine kräftige Spende für die Seenotretter gebeten.

„Gerade als Menschen, die selbst sehr viel Zeit auf dem Meer verbringen, wissen wir die Seenotretter sehr zu schätzen. Vor ihrer selbstlosen, fordernden und zutiefst menschlichen Leistung ziehen wir unseren Hut“, sagt Sänger Björn Both anerkennend über die fast 160 Jahre währende Arbeit der DGzRS auf Nord- und Ostsee.

Jahr für Jahr rundet die Band die Spenden ihrer Fans großzügig auf – doch die Pandemie führte zu einer gewissen „Flaute“. „Unsere Liveunternehmungen hielten sich sehr in Grenzen. Im vergangenen Jahr konnten wir endlich wieder über die Bühnen fegen, und so war es möglich, diese gute Angelegenheit wieder aufzunehmen.“

Die Fans hielten „Santiano“ die Treue – und den Seenotrettern ebenso. Die Band rundete abermals ordentlich auf. Björn Both und Peter David „Pete“ Sage überreichten am 11. Januar 2023 in Langballigau 5.000 Euro an den Vormann der Freiwilligen-Station Oliver Bohn und DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler. Herzlichen Dank!

BERLIN-Modell fürs Rote Rathaus

Die BERLIN rettet auf der Kieler Förde. Das ist nun auch an der Spree nicht zu übersehen: Der Seenotrettungskreuzer hat im Roten Rathaus seine Entsprechung im Modell gefunden. Berlins Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey nahm den originalgetreuen Nachbau des Patenschiffes des Landes Berlin beim Hoffest am 5. Juli 2022 entgegen.

Die Patenschaft des Landes Berlin, die bereits zum gleichnamigen Vorgängerschiff bestand, bringe den Respekt und den Dank für das bürgerschaftliche Engagement zum Ausdruck, würdigte Giffey. Mehr als 13.000 Menschen aus Berlin unterstützen die Seenotretter mit regelmäßigen Spenden, und rund 400 Sammelschiffchen haben ihren „Liegeplatz“ an der Spree.

In aufwendiger Detailarbeit hat Jens Roepenus aus Lehrte im Auftrag des Landes Berlin das Modell im Maßstab 1:50 gebaut. Zur Übergabe hatte das Land Besatzungsmitglieder eingeladen.



Berlins Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey mit Besatzungsmitgliedern der BERLIN und dem originalgetreuen Seenotrettungskreuzer-Modell, das das Land in Auftrag gegeben hatte

Alles Atze

Entertainer Atze Schröder hat den Seenotrettern eine namhafte Spende des E-Mobilitäts-Startups „Juicify“ von Diersch & Schröder überreicht. Die Bremer Unternehmensgruppe hatte 2020 das Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH finanziert. Nun verdoppelt „Juicify“ die Treibhausgasminderungsquote seiner Kunden zugunsten der DGzRS.

„Ich habe gelernt: Die Seenotretter sind Profis, keine Helden“, sagte der erfahrene Hobbysegler anerkennend. Die Seenotretter sind

ihm seit Jahrzehnten vertraut. Keine Frage war es deshalb für Atze, spontan eine Leine wahrzunehmen, als das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI von einer Probefahrt an den DGzRS-Anleger im Bremer Oberländer Hafen zurückkehrte.

Die „Juicify“-Kunden fahren batteriegetriebene Elektroautos. Sie geben den Verwaltungsakt zum Erhalt der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) an das Startup ab, das den Betrag verdoppelt. Allein in den ersten Monaten kamen 26.000 Euro für die DGzRS zusammen.



Entertainer Atze Schröder bei den Seenotrettern

Leuchtturm weist vorbildlichen Weg

Das Informationszentrum Mecklenburg-Vorpommern der Seenotretter im Stephan-Jantzen-Haus liegt direkt am Warnemünder Leuchtturm. Die Nachbarschaft verbindet: Der Förderverein des weithin sichtbaren Wahrzeichens spendet regelmäßig an die DGzRS – insgesamt mittlerweile rund 7.700 Euro.

Stimmiges Ensemble: der Warnemünder Leuchtturm, das Informationszentrum der Seenotretter und das ehemalige Tochterboot ADELE



Der Verein ist – als einer der wenigen seiner Art – nicht selbst auf Fördergelder angewiesen, sondern fördert seinerseits Kultur, Denkmalschutz

und humanitäre Anliegen im Ostseebad. Die Mittel stammen aus dem Erlös von Veranstaltungen, Eintrittsgeldern und Spenden.

Mit der jüngsten 2.500-Euro-Spende an die Seenotretter hat die DGzRS neue Schutz-

ausrüstung für die Besatzung der ARKONA finanziert. Der Seenotrettungskreuzer hat seinen Liegeplatz am Alten Strom, wenige Gehminuten entfernt von Leuchtturm und Stephan-Jantzen-Haus.

Neuer Liegeplatz für die ASMUS BREMER

Das ehemalige Seenotrettungsboot ASMUS BREMER ist im Oktober 2022 im Zuge der umfangreichen Sanierung des Deutschen Museums in München vom Hof in den Garten umgezogen.

Zehn Jahre lang stand die ASMUS BREMER, ehemals Station Schilksee, vor dem Haupteingang. Nun ist sie Nachbarin unseres einstigen Seenotrettungskreuzers THEODOR HEUSS (ex H. H. MEIER). Beide Schiffe sollen saniert und künftig gemeinsam präsentiert werden.

Die ASMUS BREMER kam 2012 ins Deutsche Museum. In 25 Einsatzjahren hatte sie bei rund 3.900 Einsatz- und Kontrollfahrten 644 Menschen gerettet und rein rechnerisch mehr als vier Mal die Erde umrundet. Ihre große Schwester hat bereits seit 1987 den letzten Liegeplatz an der Isar.



Ein Autokran hebt die ASMUS BREMER an ihren letzten Liegeplatz neben der THEODOR HEUSS (ex H. H. MEIER).

Sammelschiffchen in der Antarktis

Südlicher geht es kaum: Ein Sammelschiffchen ist Anfang 2023 in der Antarktis vor Anker gegangen. Auf der Neumayer-Station III des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) kündigt es von der Verbundenheit mit den Seenotrettern auf Nord- und Ostsee.

Der deutsche Forschungseisbrecher „Polarstern“ brachte das Sammelschiffchen zu der Ganzjahresforschungsbasis auf dem Ekströmschelfeis in der Atka-Bucht am nordöstlichen Ende des Weddellmeeres – zusammen mit Treibstoff, Materialien und Nahrungsmitteln.

Bordelektroniker Gerhard Frank engagiert sich seit mehr als acht Jahren ehrenamtlich für die Seenotretter. Er überreichte die markante Spendendose an Expeditionsleiter Peter Köhler. Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler wollen das Sammelschiffchen als „Phrasenschwein“ nutzen: Wer am südlichsten Arbeitsplatz Deutschlands eine abgedroschene Redensart verwendet, muss es mit einer Münze oder einem Geldschein beladen.



Gerhard Frank (l.), DGzRS-Ehrenamtlicher und Bordtechniker der „Polarstern“, überreicht ein Sammelschiffchen an Expeditionsleiter Peter Köhler in der Antarktis.

Baltrumer Bank



Baltrums Inselkünstler Nico Ninnemann verschönert Sitzbänke mit Farben und viel Kreativität. Die Holzbank neben dem Stationsgebäude der freiwilligen Seenotretter verbindet Seenotretter-Geschichte mit modernen Zeiten. Sie ist geschmückt mit einem Plakatmotiv, das die DGzRS in den 1950er Jahren verwendet hat, sowie einem Bild des Seenotrettungskreuzers HERMANN MARWEDE – und selbstverständlich mit dem Hansekreuz der Seenotretter.

Nicht zu übersehen: Seenotretter-Sitzbank auf Baltrum

Uhren-Unikate mit Sammlerwert

Zum 20. Geburtstag einer speziellen Seenotretter-Einsatzuhr fertigt die Uhrenmanufaktur Mühle-Glashütte eine besondere Edition: 63 Exemplare erhalten individuelle Gravuren, die jede Uhr zu einem Unikat machen.

Der 2002 entwickelte S.A.R. Rescue-Timer wurde gemeinsam mit den Vorleuten der DGzRS für die besonderen Anforderungen auf See entwickelt: hohe Robustheit und sehr gute Ablesbarkeit bei Tag und Nacht. Den inzwischen 10.000. S.A.R. Rescue-Timer versteigerte Mühle zugunsten der Seenotretter – für 11.700 Euro, die sechsfache Höhe des aktuellen Preises.

Weitere 10.000 Euro erhält die DGzRS aus dem Verkauf 63 spezieller Geburtstagsmodelle: In jeden Gehäuseboden des S.A.R. Mission-Timers Titan sind Name und Silhou-

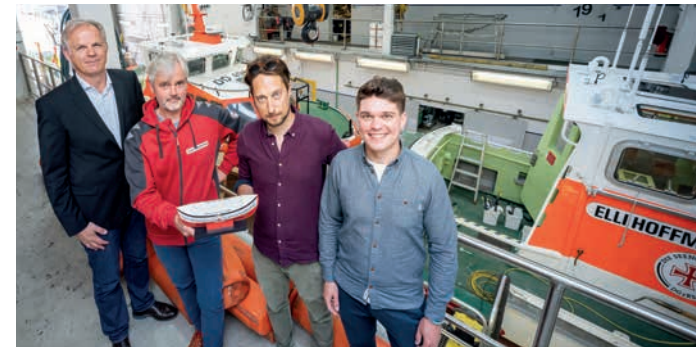
ette eines aktuellen Seenotrettungskreuzers oder -bootes eingraviert – jede Rettungseinheit gibt es ein einziges Mal.



63 Mal einmalig: Jeder S.A.R. Mission-Timer Titan ist ein Unikat.

Fetter Fang

Dem Kölner Schmuckhersteller „Fischers Fritze“ ist zugunsten der Seenotretter ein fetter Fang ins Netz gegangen: Ein Zehntel des Verkaufserlöses jedes Halsketten-Anhängers in Rettungsring-Form fließt an die DGzRS.



DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler (v. l.) und der technische Inspektor Carl Göner mit „Fischers Fritze“-Gründer Kilian Müller und Produktdesigner André Groffy beim Besuch in der haus-eigenen Werft der Seenotretter in Bremen

Die Ehrenfelder Manufaktur hat sich Schmuck mit maritimem Charakter und persönlicher Note verschrieben. Darunter ist ein individuell zu gravierender Rettungsring aus Edelstahl als verbindendes Zeichen für Paare.

Bereits eine hohe fünfstelligen Spendensumme ist zusammengekommen. Zudem ist eine kleine Sonderedition mit Umschrift „Die Seenotretter – DGzRS“ im Seenotretter-Shop erhältlich: [seenotretter-shop.de](https://www.seenotretter-shop.de)

Einmal Botschafter, immer Botschafter

Vor seinem Konzert am 3. Advent 2022 auf Sylt hat Yared Dibaba mit seiner Frau Fernanda de Sousa Dibaba die Seenotretter in List besucht. Beide sind eng mit ihnen verbunden: Der NDR-Moderator ist Botschafter der DGzRS, und seine Frau hat 2013 den dort stationierten Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG getauft.

Beim Treffen im Stationsgebäude war auch Bärbel Dethlefs dabei: Die Frau des ehemaligen Vormanns der Station ist Taufpatin des Arbeitsbootes MICHEL. Für den bevorstehenden Auftritt seiner Band „Die Schlickrutscher“ lieh Yared Dibaba kurzerhand das Sammelschiffchen der Station aus, damit es vom Publikum mit Münzen und Scheinen beladen werden konnte. Bei der anschließenden Leerung fanden sich rund 250 Euro im „Laderaum“.



DGzRS-Botschafter Yared Dibaba (l.) und seine Frau Fernanda de Sousa Dibaba (r.) besuchen gemeinsam mit Bärbel Dethlefs die Besatzung der PIDDER LÜNG um Vormann Christian Koprek-Bremer (2. v. l.).

Alles wird teurer! „Seit mehr als 25 Jahren begleite ich mit Respekt Ihre Arbeit und beteilige mich im bescheidenen Umfang mit einer jährlichen Spende an Ihren Kosten. Was ich auch bewundere (es passt zu Ihrer Courage) ist, dass Sie nicht jamern. Die von Ihnen benötigten Produkte werden auch teurer. Auch wenn ich als Rentner sparen muss, möchte ich mich an Ihren gestiegenen Kosten beteiligen und meinen Jahresbeitrag von 120 auf 180 Euro erhöhen. Es ist nur ein kleiner Beitrag, aber ich hoffe, dass noch viele andere diesen Schritt gehen, damit Sie weiterhin uneingeschränkt helfen können. Herzliche Grüße aus Hamburg und stets sichere Heimkehr, *Ihr Carsten Bettels*“

Miniatur-ZANDER im Härtetest



Härtetest im Maßstab 1:10 auf der Ostsee

Seenotretter-Förderer Kai Laborenz aus Berlin hat das Seenotrettungsboot ZANDER/Station Zingst im Maßstab 1:10 nachgebaut – und dort erprobt, wo das Original im Einsatz ist: in der Brandung der Ostsee.

Ergebnis: Der Nachbau ist ebenso see-tüchtig wie das sturmerprobte Vorbild! Der beeindruckende Härtetest im Video: youtu.be/J-shR3jb6HY – Mehr zum Thema Modellbau: seenotretter.de/modellbau

Seltener Kellerfund an der Oberweser

Pünktlich zum 160-jährigen Bestehen der DGzRS-Station Bremerhaven in diesem Jahr ist ein seltenes Erinnerungstück aus ihrer reichen Geschichte dorthin zurückgekehrt. Entdeckt wurde es im Keller einer Berufsschule – in Minden. Mit detektivischer Recherche gelang es, seine Geschichte und seinen Weg an die Oberweser zu rekonstruieren.



Axel Brandt übergibt das historische Schild an Stev Klöckner, 1. Maschinist auf der DGzRS-Station Bremerhaven. Die kleinen Bilder zeigen das Schild in den 1970er Jahren am Rettungsschuppen in Bremerhaven und seine Ablösung wenige Jahre später.



Am Freiherr-vom-Stein-Berufskolleg des Kreises Minden-Lübbecke betreut Systemadministrator Axel Brandt ein Sammelschiffchen der Seenotretter. Im März 2021 entdeckte er im Schul Keller ein altes Emailleschild mit Hansekreuzflagge – „zufällig, beim Blick in unser Archiv“. Das 90 mal 35 Zentimeter große Schild mit der untypischen Aufschrift „Rettungsbootshaus“ musste eine Einzelanfertigung sein. Denn seit jeher tragen die Rettungseinheiten und Stationsgebäude der DGzRS eigentlich runde Zeichen.

Die Schwarmintelligenz der vielen Seenotretter-Fans in den sozialen Medien half weiter. Dr. Sven Claußen, ehrenamtlicher Mitarbeiter der DGzRS in Oldenburg (Oldb), wurde auf privaten Fotos fündig: Das Schild hing bis in die 1970er Jahre am Rettungsschuppen in Bremerhaven. Wegen Kriegsschäden war sein Giebel mit dem typischen Platz für das runde Hansekreuz durch ein fast flaches Dach ersetzt worden.

Doch wie war das Schild nach Minden gelangt? Seit dem Besuch des Motorrettungsbootes GEHEIMRAT SARTORI Ende der 1950er Jahre an der Oberweser halten verschiedene Gruppen aus der Region Kontakt zu den DGzRS-Stationen Wilhelmshaven, Bremerhaven und List. Peter Plump, ehemaliger Vormann in Bremerhaven, löste das Rätsel: In den 1980er Jahren war ein neues rundes Hansekreuz am Bremerhavener Rettungsschuppen aufgehängt worden. Bei einem Weihnachtsbesuch der Mindener erhielten sie zum Dank das alte Schild. „Wir haben den Rost entfernt, den Rand gestrichen und das Schild auf eine Platte geschraubt“, erinnert sich Plump.

Für Axel Brandt stand fest: Das Schild soll zurück zu den Seenotrettern. Im Frühjahr 2022 besuchte er die HERMANN RUDOLF MEYER während einer Wertzeit in Bremen. Er überreichte das historische Stück an Maschinist Stev Klöckner. Es hat einen schönen Platz im modernen Stationsgebäude gefunden.

Retten auf Retrokonsolen

Dieses Seenotretter-Spiel kommt so nostalgisch daher, dass es richtig cool ist: Alfred Schatz (7) und sein Vater Martin (35) aus Dresden haben es entwickelt – in einer speziellen Programmiersprache für Retrokonsolen im Scheckkartenformat. Zu spielen ist es allerdings genauso gut auf modernen Smartphones.

In der kleinen digitalen Welt müssen die Seenotretter Rettunginseln und im Wasser treibende Schiffbrüchige finden, Feuer löschen, Rettungshubschrauber einsetzen, zwischen Seezeichen navigieren und im richtigen Moment das Fernglas zücken.

Geschrieben ist das Spiel mit öffentlichem Quellcode in der visuellen Programmiersprache Scratch. Befehlsblöcke werden per Maus zusammengesetzt, um Kinder spielerisch ans Programmieren heranzuführen.

Jetzt herunterladen:



Auf etwa scheckkarten-großen Retro-Konsolen läuft das Seenotretter-Spiel, kann aber auch auf Smartphones gespielt werden.



Erst spenden, dann Segel setzen

Vor ihrer Ostseereise mit dem Dreimast-Toppssegelschoner „Thor Heyerdahl“ stand für Anna Schuster fest: Erst wird das Sammelschiffchen der DGzRS mit 50 Euro „befrachtet“.



Anna Schuster steckt einen 50-Euro-Schein durch die Ladeluke eines Sammelschiffchens.

Bevor die 15-Jährige aus dem baden-württembergischen Althütte in die Wanten kletterte, Segel setzte und Seemannsknoten lernte, schaute sie bei ihrem Nachbarn Manfred Tegenkamp vorbei. Von dem ehrenamtlichen Mitarbeiter der Seenotretter hatte sie schon viel über die DGzRS gehört.

Keine Frage war es deshalb für sie, das Sammelschiffchen reichlich zu beladen. In die schwäbisch-fränkischen Waldberge kehrte die Schülerin begeistert zurück – auch, weil sie und ihre Crew unterwegs keine Hilfe benötigt hatten. Doch für alle an Bord war es ein gutes Gefühl, zu wissen, dass die Seenotretter im Notfall zur Stelle gewesen wären.

Altes Segel, junge Spender

Bayern und die Ostsee verbindet das ehemalige Segel eines Haikutters. Das Startup „BandWerk“ fertigte daraus Uhrenarmbänder – und spendete großzügig an die Seenotretter.



Ausgangsmaterial war der Klüver, das dreieckige Segel am Bug, der 1929 in Dänemark vom Stapel gelaufenen „Bjørnsund“. Aus ihm entstanden in München 500 Armbänder für Smartwatches, elektronische Uhren, die am Handgelenk getragen werden.

Von der in Greifswald restaurierten „Bjørnsund“ war der gedankliche Weg zu den Seenotrettern nicht weit: Die Jungunternehmer von „BandWerk“ bedachten die DGzRS mit 10.000 Euro.

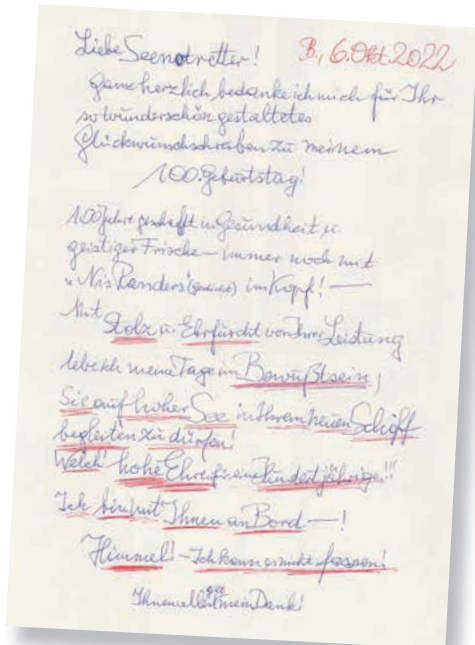
Jungunternehmer und Spender: Kevin Fekete, Jonas Burgmann und Vincent Wronski (v. l.)

Große Ehre für eine Hundertjährige

Handgeschriebene Zeilen der Anerkennung von einer Hundertjährigen erhalten die Seenotretter nicht alle Tage. Die Förderin aus der Nähe von Stuttgart wirkt lieber im Stillen, als dass sie ihren Namen hier lesen möchte.

Verraten dürfen wir allerdings, was sie mit der DGzRS verbindet: die Ballade „Nis Randers“ von Otto Ernst über den Inbegriff des Seenotretters. „Ich habe sie in meiner Schulzeit gelernt und immer noch auswendig in meinem Kopf“, sagt sie. Mit einer Namenstafel ist die Jubilarin als großzügige Spenderin immer an Bord dabei, wenn der gleichnamige Seenotrettungskreuzer hinaus auf die Ostsee fährt – für sie eine „große Ehre“.

Mehr zur NIS RANDERS: [seenotretter.de/nis-randers](https://www.seenotretter.de/nis-randers)

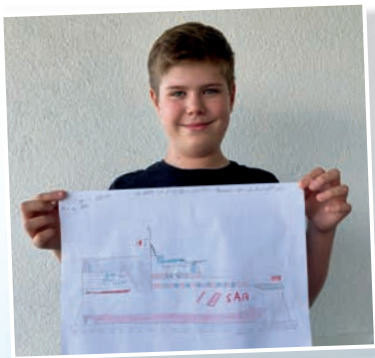


Lüttje Seenotretter

Beinahe täglich erreichen uns bemerkenswerte Briefe von Kindern und Jugendlichen. Die Arbeit der Seenotretter löst landauf, landab große Begeisterung bei jungen Menschen aus. Wir bedanken uns herzlich bei allen, die „ihren“ Seenotrettern geschrieben haben. Hier zeigen wir eine kleine Auswahl. Mehr für „Lüttje“ Seenotretter gibt es auf unserer Internetseite – viel Spaß!



Monster? Astronauten? Piraten? Nein! Richard (8) aus Göttingen wählte die Seenotretter für seinen Motto-Kindergeburtstag – inklusive Retterkuchen, TV-Kinderdoku und Spendensammlung. 55 Euro nahmen er und seine Gäste mit dem Verkauf selbst gemachter Zuckerratte auf den Schillerwiesen ein. Danke!



Noah (13) aus der Nähe von Koblenz hat einen Seenotrettungskreuzer der Zukunft entworfen. Revolutionäre Neuerung: Das Tochterboot liegt in einer Heckwanne, die waagrecht ausgerichtet werden kann, um Schiffbrüchige leichter zu übernehmen.



Mehr Infos für kleine Seenotretter im Netz:
seenotretter.de/luetje-seenotretter



Seit Lasse (6) aus Essen-Horst den neuen Film (youtu.be/3L9jn_RFXIQ) der Seenotretter gesehen hat, ist er fasziniert von ihnen. Er malte ein Spendenplakat, um in der Familie, vor der Haustür und in der Nachbarschaft zu sammeln. Mit Mamas Hilfe überwies er 15,44 Euro an die DGzRS. Klasse, Lasse!



Je einen hölzernen Nachbau jeder Schiffsklasse der Seenotretter besitzt Birk (12) aus Ottendorf bei Kiel. Als erstes Modell tischlerte er im heimischen Keller für seinen Spielzeug-Unimog mit Bootsanhänger das Seenotrettungsboot ZANDER. Mittlerweile sind alle Typen vertreten.

Selbst gesammelte Steine, Donnerkeile und zu Ketten verarbeitete Muscheln haben Tino (12) und Theo (8) aus Dresden sowie Martin (6) aus Bremen vor den bunten Helgoländer Hummerbuden zugunsten der Seenotretter verkauft. Die Jungs legten noch etwas Taschengeld hinzu und überreichten am nächsten Tag 107 Euro an die begeisterte Besatzung der HERMANN MARWEDE.



Johan (5) konstruiert einen neuen Seenotrettungskreuzer am Reißbrett in etwa 15 Minuten. Dem Jungen aus Südniedersachsen kommen ständig neue Ideen, wenn seine Eltern ihm aus den Jahrbüchern vorlesen. Und wenn er nicht malt, dann schreibt er die Namen und technischen Daten der Rettungseinheiten ab.

Lüttje Seenotretter

Einnahmen- und Ausgabenstruktur 2022

Die Seenotretter sagen allen Förderern herzlichen Dank!

Ein leistungsstarker Rettungsdienst setzt qualifiziertes Personal und modernste Technik voraus – und kostet viel Geld. Im Gegensatz zu vielen anderen gemeinnützigen Organisationen ergeben sich die Kosten für die Arbeit der Seenotretter weniger situationsbedingt (z. B. Hungersnöte, Naturkatastrophen), sondern zwangsläufig und kontinuierlich. Wir müssen stets auf den extremen Notfall vorbereitet sein. Unser „Projekt“ ist Rettung aus Seenot – das ganze Jahr, bei jedem Wetter.

Allein vor der deutschen Nordseeküste sind täglich mehr als 1.000 Schiffe unterwegs. Ein Großteil unserer Waren kommt über den Seeweg nach Deutschland. In den Ländern Bremen und Hamburg sind rund 210.000 Menschen hafengebunden beschäftigt.

Knapp 30 Millionen Passagiere jährlich nutzen an der deutschen Nord- und Ostsee Fähren und Ausflugsschiffe – und mehr als zehn Millionen Menschen suchen jedes Jahr Erholung an unseren Küsten. Ungezählt sind die vielen Wassersportler, zum Beispiel Segler, Kitesurfer oder Angler. Aber eine Zahl ist bemerkenswert: Etwa 12.000 Sportbootfahrer nutzen jedes Jahr den Nord-Ostsee-Kanal.

Die Flotte der deutschen Kutter- und Küstenfischer besteht aus mehr als 1.400 Schiffen und Booten. Nur etwa 300 von ihnen sind länger als zwölf Meter.

Angesichts dieser Zahlen erscheinen rund 2.000 Einsätze der Seenotretter pro Jahr beinahe wenig.

Finanziert ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen

Man kann den Wind nicht ändern, aber die Segel richtig setzen: Erforderliche Investitionen in neue Seenotrettungskreuzer und -boote stellen die Seenotretter vor große Herausforderungen. Bei rund 60 Rettungseinheiten mit jeweils 30 Jahren Durchschnittseinsatzdauer

sind rein rechnerisch jährlich zwei Indienststellungen erforderlich. Über die derzeit im Bau befindlichen und beauftragten Neubauten informieren wir ausführlich auf den Seiten 42 bis 46 dieses Jahrbuches.

Wir wollen unseren Besatzungen stets die zuverlässigste und sicherste Technik für ihre nicht selten gefährlichen Einsätze an die Hand geben. Nach wie vor wird unsere gesamte Arbeit ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert. Wir beanspruchen keinerlei staatliche Zuschüsse oder andere öffentliche Gelder. Dies sichert unsere Unabhängigkeit und ermöglicht uns eigenverantwortliches Handeln. Und das stellen Sie sicher, unsere Förderer und Spender! Wir bedanken uns herzlich für Ihre Unterstützung.



Prototyp einer neuen 8,4-Meter-Klasse auf der Werft: Die notwendige ständige Verjüngung der Rettungsflotte stellt die DGzRS vor große Herausforderungen.



Sammlungserlös und Gesamteinnahmen

Die allgemeinen Sammlungserlöse beliefen sich 2022 auf 26,9 Mio. Euro (2021: 26,2 Mio. Euro). Sie belegen den ungebrochenen Zuspruch zu unserer Arbeit. Die starke Unterstützung unserer engagierten regelmäßigen Spender gibt uns wichtige Planungssicherheit, um den maritimen Such- und Rettungsdienst zu jeder Zeit, rund um die Uhr zu gewährleisten.

Investitionen wie der Bau neuer Einheiten werden nicht zuletzt durch zweckgebundene außergewöhnliche Spenden sowie Zuwendungen aus Stiftungen und Erbschaften finanziert, aus denen wir hierfür gegebenenfalls auch Rücklagen bilden. Unsere Gesamteinnahmen lagen 2022 bei 61,0 Mio. Euro (2021: 61,6 Mio. Euro).

Von jedem Euro gehen rund 85 Cent in den Rettungsdienst

Wichtigster Bestandteil der Ausgabenstruktur der DGzRS ist natürlich der Rettungsdienst selbst. Auf diesen Bereich mit rund 60 Seenotrettungskreuzern und -booten, 187 fest angestellten und mehr als 800 freiwilligen Seenotrettern, 55 Stationen, der SEENOTLEITUNG BREMEN und BREMEN RESCUE RADIO, der eigenen Reparaturhalle und der Inspektion in der Zentrale in Bremen entfielen im vergangenen Jahr 84,9 Prozent der laufenden Kosten.

Die Kosten für Verwaltung (3,4 Prozent) sowie Öffentlichkeitsarbeit und Werbung (11,7 Prozent) sind angemessen – denn: Nur wer uns kennt, kann auch für uns spenden.

Ihre Spenden kommen an!

Jede Spende ist für uns ein Zeichen großen Vertrauens. Wir übernehmen damit die Verpflichtung, mit den uns freiwillig anvertrauten Mitteln transparent, effizient, verantwortungsbewusst und nachhaltig umzugehen. Auf vielfältige Weise ist garantiert, dass diese Mittel ordnungsgemäß zur Erfüllung unserer umfangreichen Aufgaben verwendet bzw. mittelfristig angelegt werden.

Die DGzRS wird vom Finanzamt regelmäßig auf ihre Gemeinnützigkeit überprüft, Wirtschaftsprüfer erteilen jährlich ein entsprechendes Testat, und die Gesellschaft unterzieht sich einer sorgfältigen internen Revision.

Als Mitglied des Deutschen Spendenrates e.V. haben wir uns darüber hinaus freiwillig dazu verpflichtet, unsere Strukturen, Tätigkeiten, Projekte und Finanzen offenzulegen. Mit dem vollständigen Jahresbericht aller Finanzdaten legen wir regelmäßig Rechenschaft über unsere Arbeit ab. Sie finden den aktuellen Bericht jeweils ab Frühsommer auf unserer Internetseite. Auch ältere Berichte sind dort einzusehen: [seenotretter.de/presse](https://www.seenotretter.de/presse).



Neuer Vorsitzter ist Ingo Kramer

Auf ihrer turnusgemäßen zweijährlichen Tagung haben die Mitglieder des beschlussfassenden Gremiums der Seenotretter einen neuen ehrenamtlichen Vorstand gewählt. Ingo Kramer löste am 11. Juni 2022 in Kühlungsborn Gerhard Harder als Vorsitzter ab.



Ingo Kramer (v. l.) ist Gerhard Harder als Vorsitzter nachgefolgt. Seine Stellvertreter sind Matthias Claussen und Lars Carstensen, der neu in den Vorstand gewählt worden ist.

Der Bremerhavener ist seit 1996 ordentliches Mitglied der DGzRS. 2010 wurde er zum stellvertretenden Vorsitzter gewählt. Seit elf Jahren ist er zudem freiwilliger Seenotretter auf der HERMANN RUDOLF MEYER. Bis 2018 war Kramer geschäftsführender Gesellschafter der Firmengruppe J. Heinr. Kramer, die Spezialanlagen für Schiffbau und Industrie fertigt, und von 2013 bis 2020 Arbeitgeberpräsident, ebenfalls im Ehrenamt.

Die Seenotretter dankten Vorgänger Gerhard Harder mit ihrer höchsten Auszeichnung, der goldenen Ehrennadel. Harder führte die DGzRS zwölf Jahre lang, Vorstandsmitglied war er seit 2004. Sein wichtigstes Anliegen war es stets, die Freiwilligkeit auf See wie an Land zu wahren. Unter seinem

Vorsitz wurden 30 neue Rettungseinheiten in Dienst gestellt, die Hälfte der Flotte. Den Seenotrettern bleibt Harder als Mitglied des Beirats und des beschlussfassenden Gremiums erhalten, dem er seit 2002 angehört.

Als stellvertretender Vorsitzter neu in den Vorstand gewählt wurde Lars Carstensen von der Insel Fehmarn. Der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer ist seit 2015 ordentliches Mitglied der DGzRS. Ab 2020 wirkte er im Beirat. Seit vier Jahren ist er freiwilliger Seenotretter in Grömitz.

Als weiteren stellvertretenden Vorsitzter bestätigten die ordentlichen Mitglieder Matthias Claussen aus Bremen. Der Gesellschafter des Handelshauses C. Melchers & Co. gehört seit 2018 dem Vorstand an.

Ehrenamtliche Organisation

Vorstand **Vorsitzter:** Ingo Kramer, Bremen

Stellvertretende Vorsitzter: Matthias Claussen, Bremen, und Lars Carstensen, Fehmarn

Mitglieder des **beschlussfassenden Gremiums**

Dr. Heinz Ache, Bremen
Richard Anders, Hohenfelde
Michael Behrendt, Hamburg
Dr. Ursula Bonacker, Hamburg
Volker Böttcher, Hille
Peter F. Botter, Helgoland
Olaf Braun, Dessau-Roßlau
Dipl.-Ing. Wilhelm-Alfred Brüning, Emden
Carl-Wilhelm von Butler, München
Sabine U. Dietrich, Mülheim an der Ruhr
Dr. Rudolf F. Dietze, Regensburg
Uwe H. Dreier, Travemünde
Dieter Eggert (Beirat), Remchingen
Hans-Christoph Enge, Bremen
Dr. Alfred Giere, Hamm
Thies G. J. Goldberg, Hamburg
Michael Grobien, Bremen
Michael Grobien jr., Bremen
Dr. Dietrich Gundermann, Bremen
Dr. jur. Peter Haas, Bochum
Gerhard Harder (Beirat), Bremen
Dr. Martin Harren, Bremen
Jörg Hashagen (Beirat), Eltville
Joachim Häger, Frankfurt a. M.
Karl-Heinz Harth-Brinkmann, Mainz
Klaus-Dieter Heinken, Berlin

Nicolas C. S. Helms, Bremen
Galina Hesse, Frankfurt a. M.
Kay Christian Hillmann, Bremen
Vizeadmiral a. D. Dirk Horten, Hamburg
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers, Hatten
Sven Kleinschmidt, Flensburg
Dr. Jörn Klimant, Quickborn
Konsul Volkert Knudsen, Kiel
Christian Koopmann, Hamburg
Peter Koopmann, Sylt
Dr. Georg Kottmann, Dortmund
Marc Lennertz, Kronberg
Dr. Jürgen Lindemann, Erkrath
Thorsten Mackenthun, Ganderkesee
Doris Märzluft (Beirat), Grasbrunn
Karl-Gerhard Metzner, Isernhagen
Kapt. Konrad Michaelis, Rostock
Jens Milt, Buchholz
Wolfgang Mollenhauer, Bad Iburg
Peter Moz, Rheine
Thilo Mühle, Glashütte
Dr. Tim Neseemann, Bremen
Lutz H. Peper, Bremen
Gunter Persiehl, Hamburg
Peter Peters, Leipzig
Norbert Plambeck, Cuxhaven

Dr. Dirk Plump, Bremen
Timo Poppe, Wildeshausen
Hans Hermann Reschke, Frankfurt a. M.
Detlev Peter Rickmers, Helgoland
Fritz Ritzmann, Schweinfurt
Michael Schroiff (Beirat), Bremen
Dr.-Ing. Klaus Schubert, Bremen
Nikolaus H. Schües, Hamburg
Nikolaus W. Schües, Hamburg
Dipl.-Ing. Gerhardt Stein, Borkum
Prof. Dr.-Ing. Jann Strybny, Leer
Peter Tamm, Hamburg
Peter Tang-Bande, Berlin
Hans-Jakob Tiessen, Kiel
Christel Vinnen, Bremen
Michael Vinnen, Bremen
Dr. Harald Vogelsang (Beirat), Hamburg
Dr. Joachim Weckwerth, München
Eilt Wessels, Norderney
Werner Westinger, Weißenthurm
Kapt. Horst Zeppenfeld, Elsfleth

Außerdem ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in zahlreichen Orten



Mitglieder des beschlussfassenden Gremiums der Seenotretter bei ihrer turnusgemäßen zweijährlichen Tagung in Kühlungsborn 2022

Hauptamtliche Organisation

Zentrale

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Geschäftsführer	Kapt. Michael Ippich, Nicolaus Stadeler
Hausanschrift	🏠 Hermann-Helms-Haus, Werderstraße 2, 28199 Bremen
Postanschrift	Postfach 10 63 40, 28063 Bremen
Telefon	☎ 0421 53707-0
Telefax	☎ 0421 53707-690
E-Mail	✉ info@seenotretter.de
Internet	🌐 seenotretter.de



Service rund ums Spenden

Spendenkonten

Deutschland

Sparkasse Bremen
IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16
BIC: SBREDE22

Österreich

BAWAG P.S.K.
IBAN: AT88 6000 0000 0715 5130
BIC: BAWAATWW

Schweiz

Stiftung DGzRS Schweiz, PostFinance AG
IBAN: CH79 0900 0000 8550 5818 6
BIC: POFICHBEXX

Weitere Bankverbindungen

Kondolenzspenden

Norddeutsche Landesbank
IBAN: DE81 2505 0000 1070 0220 29
BIC: NOLADE2HXXX

Geburtstags-/Jubiläumsspenden

Norddeutsche Landesbank
IBAN: DE28 2505 0000 1070 0220 13
BIC: NOLADE2HXXX

Bußgeldzuweisungen

Sparkasse Bremen
IBAN: DE22 2905 0101 0001 6951 05
BIC: SBREDE22

Spenderservice

☎ 0421 53707-715 ☎ 0421 53707-709 ✉ spenden@seenotretter.de
Christiane Krüger und ihr Team helfen gerne weiter bei Fragen zu Spenden, Fördermitgliedschaften und Zuwendungsbestätigungen, Sammelschiffchen und Spendenaufufen aus besonderem Anlass.

Testament und Stiftung, Großspenden und Zustiftungen

☎ 0421 53707-510 ☎ 0421 53707-590 ✉ testament@seenotretter.de
Wenden Sie sich vertrauensvoll an ✉ stiftung@seenotretter.de
Nicolaus Stadeler, Andrea Vogt und Sabine Preiß.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

☎ 0421 53707-610 ☎ 0421 53707-690 ✉ presse@seenotretter.de
Ansprechpartner für die Medien sind Pressesprecher Christian Stipeldey und sein Team. Abends, nachts und am Wochenende erfahren Journalisten unter dieser Nummer die aktuelle Mobilfunkrufnummer der Pressebereitschaft.

Rettungsdienst/Inspektion

☎ 0421 53707-410 ☎ 0421 53707-490



Anleger und Werfthafen der Seenotretter in Bremen. Untergebracht ist in der DGzRS-Zentrale neben der haus-eigenen Werfthalle auch die deutsche Rettungsleitstelle See, das Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC).

Besichtigungen, Veranstaltungen, Sammelschiffchen-Betreuung, Ehrenamt an Land

Haben Sie Interesse, die Seenotretter an Bord oder auf einer Veranstaltung zu besuchen? Möchten Sie sich ehrenamtlich an Land engagieren oder Sammelschiffchen betreuen? Sprechen Sie uns an!

Besichtigungen & Besuche der Seenotrettungskreuzer und der Zentrale in Bremen

🌐 seenotretter.de/besichtigung ☎ 0421 53707-666 ✉ besichtigung@seenotretter.de

Messen und Ausstellungen

☎ 0421 53707-665 ✉ eventteam@seenotretter.de

Sammelschiffchen-Betreuung

☎ 0421 53707-715 ✉ sammelschiffchen@seenotretter.de

Ehrenamt an Land

☎ 0421 53707-532 ✉ ehrenamt@seenotretter.de

Informationszentrum **Niedersachsen** – Hans-Joachim Katenkamp

☎ 0421 53707-240 📞 0171 8665418 🏠 Werderstraße 2, 28199 Bremen
✉ infozentrum-nds@seenotretter.de

Informationszentrum **Schleswig-Holstein** – Jörg Ahrend

☎ 04343 4242644 📞 0171 8665411 🏠 Hafenstraße 4, 24235 Laboe
✉ infozentrum-sh@seenotretter.de

Informationszentrum **Mecklenburg-Vorpommern** – Jörg Westphal

☎ 0381 51409 📞 0171 8665407 🏠 Am Leuchtturm 1, 18119 Rostock
✉ infozentrum-mv@seenotretter.de

Informationszentrum **Binnenland** – Holger Dannemann

☎ 0421 53707-260 📞 0175 9374557 🏠 Werderstraße 2, 28199 Bremen
✉ infozentrum-binnenland@seenotretter.de

In Dankbarkeit gedenken wir unserer Verstorbenen

Günter Draack

Mitglied des beschlussfassenden Gremiums in Bremervörde verstorben am 14. Juni 2022

Hermann Erk

ehrenamtlicher Mitarbeiter in München verstorben am 17. Januar 2022

Heinrich Noormann

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Norddeich verstorben am 14. Februar 2022

Ulrich Schulz

ehemaliger fest angestellter Rettungsmann auf den Seenotrettungskreuzern VORMANN JANTZEN und THEO FISCHER verstorben am 29. März 2022

Martin Tiefenbach

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Mülheim an der Ruhr verstorben am 9. April 2022

Günther Weihmann

ehemaliger freiwilliger Vormann auf unserem Seenotrettungsboot RESCUE 1 Station Wustrow verstorben am 21. April 2022

Prof. Dr. Thomas Budde

Mitglied des beschlussfassenden Gremiums in Essen verstorben am 15. Mai 2022

Herbert Juniel

Mitglied des beschlussfassenden Gremiums in Bremen verstorben am 5. Juni 2022

Manfred Zaage

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf unserem Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS und unserem Seenotrettungsboot OTTO BEHR Station Wilhelmshaven verstorben am 8. Juni 2022

Georg Renken

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Wittmund verstorben am 18. Juli 2022

Heinz Schmied

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Dorum verstorben am 26. Juli 2022

Günter Towara

ehemaliger Vormann auf den Seenotrettungsbooten STRALSUND und HERTHA JEEP Station Stralsund verstorben am 3. August 2022

Gerold Fuhrmann

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf unseren Seenotrettungsbooten CREMPE und ZANDER Stationen Neustadt und Zingst verstorben am 8. August 2022

Susanne Bock

ehrenamtliche Mitarbeiterin in Mölln verstorben am 21. August 2022

Siegfried Ruppini

freiwilliger Rettungsmann auf den Seenotrettungsbooten STRALSUND und HERTHA JEEP Station Stralsund verstorben am 11. September 2022

Stephan Brammer

fest angestellter Maschinist auf unseren Seenotrettungskreuzern NIS RANDERS und FRITZ KNACK Stationen Maasholm und Olpenitz verstorben am 13. September 2022

Uwe Rehbehn

ehemaliger freiwilliger Vormann auf den Seenotrettungsbooten CARL A. WUPPESAHL und ECKERNFÖRDE Station Eckernförde verstorben am 21. September 2022

Claus Pichlo

ehemaliger fest angestellter Rettungsmann und Vormann auf unseren Seenotrettungskreuzern HERMANN RITTER und WILHELM KAISEN Station Deutsche Bucht/Helgoland verstorben am 7. Oktober 2022

Wolfgang Bobusch

freiwilliger Rettungsmann auf den Seenotrettungsbooten BUTT, WOLTERA und KONRAD-OTTO Station Kühlungsborn verstorben am 14. Oktober 2022

Jens Ruiz

freiwilliger Rettungsmann auf den Seenotrettungskreuzern JOHN T. ESSBERGER und BREMEN Station Fehmarn/Großenbrode verstorben am 14. Oktober 2022

Nikolaus Schwarz

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Lunden verstorben am 19. Oktober 2022

Stephan Ossowski

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf unserem Seenotrettungskreuzer BERLIN (II) verstorben am 20. Oktober 2022

Helmut E. Colpe

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Wremen verstorben am 11. November 2022

Erich Nickel

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Lübeck verstorben am 14. November 2022

Manfred „Akki“ Keber

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf unseren Seenotrettungskreuzern EISWETTE (I), VORMANN LEISS und ERNST MEIER-HEDDE Station Amrum verstorben am 17. November 2022

Roland Lippoth

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Stuttgart verstorben am 19. November 2022

Franka-Maria Mestemacher

freiwillige Rettungsfrau auf dem Seenotrettungsboot HERTHA JEEP Station Stralsund verstorben am 8. Dezember 2022



Gemeinsam auf See

Auch über ihren Tod hinaus wollen sich die Eheleute Inga und Curt Corneels so nah wie möglich sein. Und zwar dort, wo einer ihrer Sehnsuchtsorte liegt: auf See. Als Inga Corneels 2021 etwa sechs Jahre nach ihrem Mann stirbt, lässt sie sich in der Lübecker Bucht genau auf derselben Position bestatten wie ihr geliebter Curt. Was bleibt, ist die Erinnerung an zwei Menschen, deren Gemeinsinn sehr groß gewesen sein muss. Ansonsten hätten sie die DGzRS nicht als Alleinerbin in ihrem Testament eingesetzt.

Was mögen Inga und Curt Corneels in ihrem über neunzigjährigen Leben gedacht, gefühlt und gemacht haben? Was haben sie in dieser Zeit alles erlebt? Wir wissen nicht viel über das Ehepaar. Wir hatten nie persönlichen Kontakt. Wir konnten nicht an ihrem sicherlich ausgefüllten Leben in Hamburg teilhaben, konnten die beiden nicht fragen, warum sie den Seenotrettern ihr gesamtes Vermögen hinterlassen haben. Umso mehr empfinden wir ihnen gegenüber große Dankbarkeit.

Eine Erbschaft ist für uns stets ein außerordentlicher Vertrauensbeweis in unsere lebensrettende Arbeit auf Nord- und Ostsee – und zugleich eine große Verpflichtung. Mit unserer jahrzehntelangen Erfahrung haben wir uns gewissenhaft und diskret um den Nachlass des Ehepaars Corneels gekümmert: das Theaterabonnement gekündigt, Inventar verwertet, Schließfächer geleert.



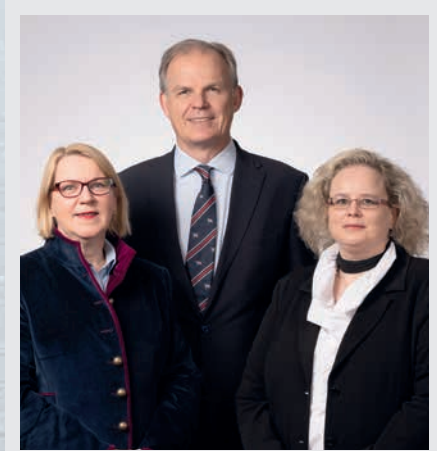
Inga und Curt Corneels

Oft organisieren wir auch die Bestattung. Bei Inga Corneels war dies nicht notwendig. Bereits zu Lebzeiten hatte sie alles in die Wege geleitet – ihr Bestattungsinstitut war auch über die DGzRS als Alleinerbin informiert.

Geboren in den 1920er Jahren in Hamburg, wachsen Inga und Curt Corneels in stürmischen Zeiten auf. Die Weimarer Republik gerät in schwere See, kurz darauf geht das Dritte Reich unter. Die beiden erleben den Wiederaufbau ihrer zerstörten Heimatstadt und das Wirtschaftswunder in den 1950er Jahren. Spätestens in der jungen Bundesrepublik müssen sie sich irgendwo in der Hansestadt begegnet sein – vielleicht am Elbufer mit Blick auf den Hafen. Sie verlieben sich ineinander, heiraten im August 1959. Ihre Ehe bleibt kinderlos.

Im Laufe ihrer gemeinsamen Jahre muss die See für Inga und Curt Corneels immer bedeutsamer geworden sein. Schließlich wurde sie der Ort, an dem sie selbst nach ihrem Tod sein möchten: Sie beschließen, sich auf der Ostsee in der Lübecker Bucht bestatten zu lassen. 2003 legt das Ehepaar zudem in seinem Testament fest, den Seenotrettern seinen gesamten Besitz zu vererben. Von diesem Entschluss weicht Inga Corneels auch nach dem Tod ihres Mannes 2015 nicht ab – sie erneuert ihn im Jahr darauf in ihrem Letzten Willen.

Obwohl wir das Ehepaar nicht persönlich kennenlernen durften, fühlen wir uns ihm aufs Engste verbunden, weil auch ihm am Herzen lag, was das Ziel aller unserer Bemühungen ist: die Rettung von Menschenleben auf See. Wenn unsere Rettungseinheiten in der Lübecker Bucht etwa fünf Seemeilen südöstlich von Neustadt in Holstein unterwegs sind, halten wir kurz inne und danken den beiden Hamburgern für ihr großartiges Engagement. Auf diese Weise und auch mit diesen Zeilen bleibt die Erinnerung an Inga und Curt Corneels lebendig.



Andrea Vogt, Nicolaus Stadeler, Nicole Wassersleben

Sie haben Fragen zum Thema Testament? Sprechen Sie uns an! Sie erreichen Nicolaus Stadeler, Andrea Vogt oder Nicole Wassersleben unter der Telefonnummer 0421 53707-541.

Oder schreiben Sie uns: an die DGzRS, Geschäftsführer Nicolaus Stadeler, Werderstraße 2, 28199 Bremen, oder per E-Mail an testament@seenotretter.de.

Hilfreiche Informationen finden Sie auf seenotretter.de/testament und in unserer Broschüre

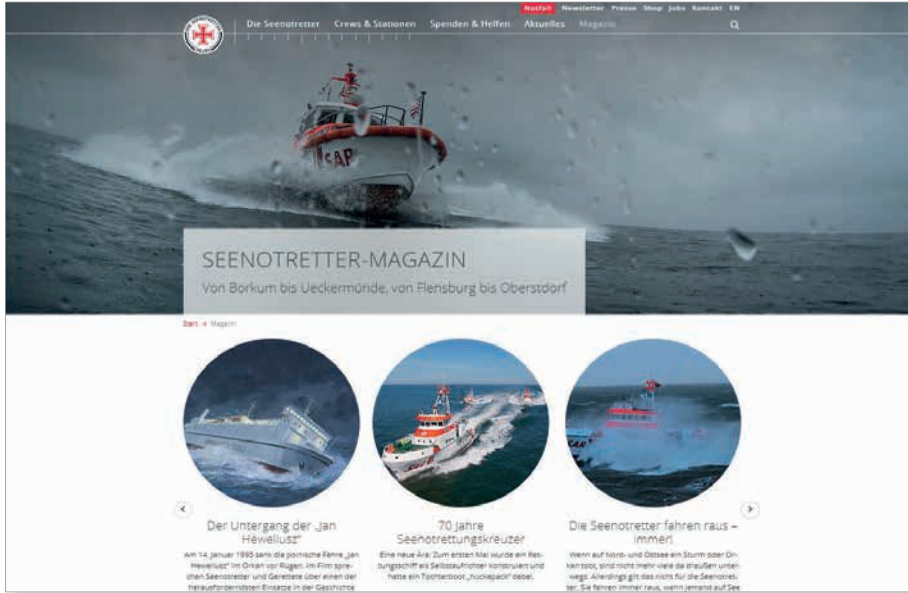
„... mal ganz persönlich“, die wir Ihnen auf Wunsch gerne zusenden.



seenotretter.de/magazin



Im digitalen Magazin auf unserer Website lesen Sie Geschichte und Geschichten der Seenotretter von Menschen und Meer - mit vielen Bildern und Videos. Einfach den QR-Code einscannen oder [seenotretter.de/magazin](https://www.seenotretter.de/magazin) eingeben!



TWITTER, TWEET, RETWEET and the Twitter logo are trademarks of Twitter, Inc. or its affiliates.

Die jüngsten Einsatzberichte und weitere Neuigkeiten finden Sie unter [seenotretter.de/aktuelles](https://www.seenotretter.de/aktuelles). Besonders nah sind Sie den Seenotrettern in den sozialen Medien.

Mehrmals pro Woche: Facebook
Mehr als 117.000 Menschen folgen den Seenotrettern bei Facebook. Dort veröffentlichen wir Einsatzberichte, Bilder und vieles mehr.
[facebook.com/seenotretter](https://www.facebook.com/seenotretter)



Täglich: Kurznachrichten via Twitter
Kurze Neuigkeiten über Einsätze, die Rettungsflotte, Spenden und die Zusammenarbeit mit unseren Partnern im In- und Ausland twittern wir:
twitter.com/seenotretter



Beeindruckende Fotos und Videos
Außergewöhnliche Fotos teilen wir mit unseren mehr als 50.000 Instagram-Fans:
[instagram.com/seenotretter](https://www.instagram.com/seenotretter)
Unser YouTube-Kanal [youtube.com/die-seenotretter](https://www.youtube.com/die-seenotretter) zählt rund fünf Millionen Aufrufe. Dort sind Sturmvideos, Tauf-Filme, Einsatz- und Werft-Clips sowie Seenotretter-Songs zu finden.



Monatlich: unser E-Mail-Newsletter
Leicht zu abonnieren unter:
[seenotretter.de/newsletter](https://www.seenotretter.de/newsletter)



Sammelschiffchen aufstellen

Ehrenamtlich engagieren

Geburtstags-, Jubiläums- und Kondolenzspenden

Meine Online-Spendenaktion

Name an Bord

Viele Möglichkeiten, ein Ziel: helfen!

Unternehmensspende

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, uns zu unterstützen. Wir beraten Sie gerne!

Testament und Stiftung

Telefon 0421 53 707 - 715
E-Mail spenden@seenotretter.de
[seenotretter.de/spenden-helfen](https://www.seenotretter.de/spenden-helfen)



Danke!

Danke – was mehr soll jemand sagen, dem die Seenotretter gerade ein zweites Leben geschenkt haben. Jedes weitere Wort ist da zu viel, denn ein solches Danke kommt wirklich von Herzen.

Wir möchten dieses „Danke!“ gerne weitergeben.
An jeden Einzelnen, der uns unterstützt.

Und der damit unseren Besatzungen die Sicherheit für eine glückliche Heimkehr mit auf den Weg gibt.

Sie haben Fragen zum Thema Spenden?
Hier erreichen Sie uns:

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Werderstraße 2
28199 Bremen
Telefon 0421 53 707 - 715
Telefax 0421 53 707 - 709
E-Mail spenden@seenotretter.de

Spendenkonto:
Sparkasse Bremen
IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16 | BIC: SBREDE22