



4 | 2022

LÄNGSSEITS



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein grundlegender Leitsatz der Seenotretter lautet: Wir fahren raus, wenn andere reinkommen. Weder Sturm noch Orkan halten unsere Besatzungen davon ab, die Leinen loszuschmeißen, um anderen auf See in Not beizustehen, ihnen die rettende Hand zu reichen. Wie die Seenotretter mit diesen extremen Wetterlagen umgehen, wie sie sich darauf vorbereiten, davon berichtet Hanno Renner (Seite 20). Er ist 2. Vormann auf unserer Station Cuxhaven und weiß: Den Respekt vor dem Meer dürfen Seeleute niemals verlieren.

Das gilt ebenfalls für Wassersportler, die vor allem auf längeren Törns in ungemütliches Wetter mit hohen Windgeschwindigkeiten geraten können. Für Segler geeignete Tipps in solchen sowohl körperlich als auch psychisch sehr anstrengenden Lagen geben die beiden erfahrenen Seenotretter und Langfahrer Thomas Engbert und Thomas Baumgärtel in einem Interview (Seite 24).

Weitere Informationen zum Thema Sturm finden Sie in unserem digitalen Seenotretter-Magazin unter www.seenotretter.de/sturm. Dort gibt es unseren neuen Film „Im Sturm“, in dem Seenotretter, Fischer und ein Meteorologe über Sturm und Orkan sprechen, sowie Videos mit grundlegendem Wetterwissen und einen ausführlichen Beitrag über extreme Wellen.

Damit unsere freiwilligen und fest angestellten Besatzungen bei jedem Wetter rausfahren können, benötigen sie neben großem seemännischen Wissen und reichlich Mut auch modernste Tech-

nik, sicherste Ausrüstung und ständiges Training. Dazu gehören groß angelegte Such- und Rettungsübungen wie die im September vor Wilhelmshaven (Seite 12) sowie die Aus- und Fortbildung in unserer Seenotretter-Akademie. Deren Trainingsflotte haben wir im September dank einer großzügigen Spende mit einer Einheit der 8,9-Meter-Klasse komplettiert (Seite 6).

Eine derart hohe Zuwendung ist selten. Vor allem zahlreiche kleine Spenden tragen unsere Arbeit. Es sind Menschen wie Udo Matthies (Seite 42), die mit ihren regelmäßigen, oft jahrelangen Beiträgen einen gewichtigen Anteil an der Finanzierung unserer selbst gewählten Aufgabe haben. Aus welchem Grund Menschen die Seenotretter finanziell unterstützen, ist sehr unterschiedlich. Oft verbergen sich hinter dem Engagement besondere Geschichten, die uns immer wieder nachhaltig berühren. Eine davon ist die von Richard aus Göttingen: Der Achtjährige hat bei seiner Geburtstagsfeier rund 60 Euro für die DGzRS gesammelt (Seite 44). Vor diesem nachahmenswerten Engagement haben wir ebenso großen Respekt wie vor der Leistung unserer Rettungsleute, die auch dann noch rausfahren, wenn alle anderen Schutz im sicheren Hafen suchen.

Allen im #TeamSeenotretter danken wir sehr herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz im zu Ende gehenden Jahr. Wir wünschen Ihnen eine frohe Advents- und Weihnachtszeit sowie einen guten Start ins neue Jahr.


Matthias Claussen
stellvertretender Vorsitz


Lars Carstensen
stellvertretender Vorsitz


Ingo Kramer
Vorsitzer



RETTUNGSDIENST 6

Zuwachs für die Trainingsflotte



RETTUNGSDIENST 12

Seenotretter trainieren für den Ernstfall



RETTUNGSDIENST 16

Internationaler Austausch für Rettungsfrauen

IMPRESSUM

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

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

Redaktion / Text:
Ralf Baur, Antke Reemts, Nils Sander,
Christian Stipeldey und Ines Vogel-Thompson

Korrektorat: Kerstin Radtke
Titelfoto: Ilka Tomhofer

Gestaltung:
Monika Grimme

Herstellung:
teamdruck GmbH, Stuhr

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



- RETTUNGSDIENST
 - 10 **Hilfe für 3.108 Menschen**
Zwischenbilanz für die Monate Januar bis Oktober
 - 11 **Dramatischer Einsatz vor Norderney**
Brandung zerschlägt Segelschiff – Besatzung gerettet
 - 18 **Generationswechsel auf Nordstrand**
Chris Erbacher (37) übernimmt Vormannsamt von Ernst Dostal (63)
 - 19 **Neuer Vormann in Bremerhaven**
Andreas Brensing ist Nachfolger von Ulrich Fader
- MENSCHEN UND MEER
 - 20 **Titel: Seenotretter im Sturm**
So bereiten sich die Besatzungen auf extremes Wetter vor
 - 28 **Die HAMBURG erstmals in Hamburg**
Patentstadtpremiere mit Botschafterin Barbara Wussow
- UNSERE EHRENAMTLICHEN
 - 32 **Rheinländerin trifft Ostfriesin**
Roswitha von Jindelt und Karin Bruhns engagieren sich gemeinsam für die Seenotretter
- UNSERE SEENOTRETTER
 - 34 **„Die Familie ist das Rückgrat“**
Der freiwillige Vormann Steffen Ottsen über sein zeitaufwendiges Ehrenamt
- KLÖNSCHNACK
 - 36 **Auf den Spuren der Seenotretter**
Lüneburger besuchen mit Motorradgespann insgesamt 16 DGzRS-Stationen
 - 39 **Malen, lesen, schreiben**
Fünfjähriger lernt mit den Seenotrettern
- JEDER EURO ZÄHLT
 - 42 **Seit der Schulzeit eng verbunden**
Als Kind erstmals von den Seenotrettern gehört
 - 44 **20 Jahre Seenotretter-Einsatzuhr**
Mühle-Glashütte unterstützt die DGzRS erneut
 - 45 **Viele Münzen für eine Melodie**
Neunjährige erspielt mit ihrer Geige 100 Euro

Der Täufling fährt voraus, ihm folgen auf seiner ersten Fahrt unter endgültigem Namen das Trainingsboot WALTER ROSE, die Seenotrettungsboote ERICH KOSCHUBS der Station Travemünde und HENRICH WUPPESAHL der Station Neustadt sowie der Seenotrettungskreuzer FELIX SAND der Station Grömitz.



Zuwachs für die Trainingsflotte

Seit Mitte September trägt das jüngste Trainingsboot der Seenotretter den Namen CHRISTOPH LANGNER. Es ist der dritte eigens für die praktische Aus- und Fortbildung der Seenotretter in Auftrag gegebene Neubau. Er komplettiert die Trainingsflotte und hat seinen Liegeplatz in Neustadt in Holstein, ganz in der Nähe des Trainingszentrums der DGzRS.

Die neue Einheit gehört zur 8,9-Meter-Klasse. Sie ist vor allem für das Fahr- sowie Navigationstraining der freiwilligen Mannschaften dieser schnellen Boote gedacht. Die DGzRS hat diesen Typ speziell für weitläufige und von vielen Flachs geprägte Reviere entwickelt. Bereits fünf baugleiche Einheiten haben sich im harten Einsatzalltag hervorragend bewährt. Die CHRISTOPH LANGNER ist im Gegensatz zu den anderen Booten dieser Klasse allerdings speziell für die Ausbildung ausgestattet. Sie besitzt beispielsweise kein geschlossenes Deckshaus, damit die Trainer die freiwilligen Seenotretter bei ihrer Aus- und Fortbildung besser begleiten sowie jederzeit ins Geschehen eingreifen können.

Der Namengeber Dr. Christoph Langner lebte bis zu seinem Tod in Nordrhein-Westfalen. Er war ein segelbegeisterter Förderer der Seenotretter, „auf die sich alle Seeleute und Wassersportler immer verlassen können“, wie er zu Lebzeiten einmal gesagt hat. Sein langjähriges Engagement führte seine Familie in seinem Sinne mit der Finanzierung des neuen Trainingsbootes fort. Gleichzeitig ist es für sie eine schöne Erinnerung an den Verstorbenen, dass seit dem 23. September eine Einheit der DGzRS seinen Namen trägt.

DAS NEUE TRAININGSBOOT

Die CHRISTOPH LANGNER entstand auf der finnischen Spezialwerft Arctic Airboats. Das aus sehr robustem Polyethylen bestehende Vollkunststoffboot ist äußerst wartungsarm und verfügt über zwei Außenbordmotoren mit je 200 PS, die es gemeinsam auf bis zu 38 Knoten (ca. 70 km/h) beschleunigen können.

- Länge über alles: 8,90 Meter
- Breite über alles: 3,10 Meter
- Tiefgang: 0,88 Meter (0,65 Meter bei geklappten Motoren im Flachwasserbereich)
- Verdrängung: 3,2 Tonnen
- Geschwindigkeit: 38 Knoten (rund 70 km/h)
- Besatzung: Freiwillige
- Antrieb: Yamaha FL200G und F200G, je 200 PS

Das sogenannte Rigid Buoyant Boat (RBB) – Festrumpfauftriebsboot – erreicht seinen Auftrieb durch seinen starren, leichten Rumpf eigenständig und ohne Schlauch. Die Manövrierfähigkeit, das Schleppverhalten und die Stabilität sind außerordentlich gut, Sog und Wellenschlag gering. Wie alle Einheiten der Seenotretter ist auch die CHRISTOPH LANGNER als Selbstaufrichter konstruiert.



Erste Fahrt ohne Taufschmuck: die CHRISTOPH LANGNER in der Neustädter Bucht



Neustadts Bürgermeister Sönke Sela wünscht allen Seenotrettern eine stets sichere Heimkehr.



Begeistert und dankbar: Das Team der Seenotretter-Akademie vor der soeben getauften CHRISTOPH LANGNER.



Aus dem Trainingsboot TF 2 wird bei der Taufe im September in Neustadt i. H. CHRISTOPH LANGNER.



Würdigt das außerordentliche Engagement der Spenderfamilie: der stellvertretende DGzRS-Vorsitzender Lars Carstensen.



SEENOTRETTER-AKADEMIE

In ihrer Seenotretter-Akademie bündelt die DGzRS seit 2019 sämtliche Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. Sie besteht aus den folgenden fünf Säulen:

TRAININGSZENTRUM

Es umfasst die Einrichtungen der DGzRS sowie die der Deutschen Marine, aber auch externe Kursorte, darunter die Seemannsschule Priwall und OffTEC (Überleben-auf-See-Training). Das Team vor Ort ist für die Sicherheitslehrgänge verantwortlich. Darüber hinaus werden dort Trainings zu unterschiedlichen Lernfeldern wie Brückendienst, Medizin und Seemannschaft angeboten.

TRAININGSFLOTTE

Zu ihr gehören die Trainingsboote MERVI, WALTER ROSE und CHRISTOPH LANGNER sowie das Trainingsschiff CARLO SCHNEIDER. Die Trainingsflotte ist verantwortlich für die SAR-Ersthelferausbildung, Stationsausbildung sowie Fortbildungsfahrten mit den Trainingsfahrzeugen.

SIMULATORZENTRUM

1995 haben die Seenotretter in ihrer Zentrale den ersten Simulator eröffnet (Co-ordinating And Educating Search And Rescue, CAESAR). Heute ist bereits die dritte Generation in Betrieb. Navigations- und Kommunikationsanlagen, Fahrhebel, Ruder – in den fünf Kabinen mit Großbildschirmen funktioniert alles so wie in der Realität an Bord. Auch Hubschrauber, die Rettungsleitstelle See der DGzRS oder an der Rettung beteiligte dritte Schiffe können damit simuliert werden. Zwei mobile Kabinen für die Rettungsstationen lassen sich als Satelliten einbeziehen. Das Team im Simulatorzentrum ist für die Einsatzführungs- und Kommunikationstrainings verantwortlich.

ELSAR

Die elektronische Lernplattform für den SAR-Dienst (ELSAR) ermöglicht es allen Seenotrettern, jederzeit per Smartphone, Tablet oder Desktop-computer auf alle Themen der Trainingsleitfäden zuzugreifen. Texte, Zeichnungen, Videos, Animationen und Lernspiele helfen, Inhalte neu zu erlernen, aufzufrischen und zu festigen. Die Kursteilnehmer können sich fachlich austauschen und Online-Lerngruppen bilden.

SAR-zentrierte Qualifizierung für neue Festangestellte

Seit 2020 durchlaufen alle neuen, fest angestellten Seenotretter eine strukturierte zweijährige Weiterbildung. Sie absolvieren alle Lehrgänge, in denen ihnen sämtliche Fertigkeiten vermittelt werden, die sie für die Suche und Rettung von Menschen auf See benötigen. Gegenwärtig durchlaufen 41 Anwärter in vier Gruppen dieses Programm – bisher elf davon haben es erfolgreich abgeschlossen, einige von ihnen haben verantwortliche Positionen auf den Seenotrettungskreuzern übernommen.



Fotos: David Hecker

Wie haben Sie die Taufe des neuen Trainingsbootes erlebt?

Für mich ist es ein sehr besonderer Tag gewesen, weil ich die Spenderfamilie kennenlernen und mich persönlich bei ihr bedanken konnte. Das waren ganz besondere Momente, an die ich mich noch lange erinnern werde. Dank dieser großartigen Unterstützung haben wir jetzt eine Einheit der 8,9-Meter-Klasse, die wir ausschließlich für die Ausbildung einsetzen können. Das ist eine ganz tolle Erweiterung unserer Trainingsflotte und komplettiert sie.

Warum ist ein solches, eigens für das Training gebautes Fahrzeug notwendig?

Das hat den großen Vorteil, dass wir keine Einheit aus der Rettungsflotte herausnehmen müssen, um mit diesem besonders schnellen und wendigen Bootstyp zu trainieren. Ab und zu werden wir mit diesem Boot auch die Stationen besuchen, die eine Einheit dieser Klasse haben, um vor Ort mit den freiwilligen Seenotrettern in ihrem Revier zu üben, auf genau dem Boot und mit dem Material, die sie später bei ihren Einsätzen nutzen. Dies ist ein ganz wichtiger Baustein für die professionelle Aus- und Fortbildung unserer Rettungsleute. Wir haben außerdem beobachtet, dass unsere Besatzungen mit einem Trainingsboot eher an ihre Grenzen gehen und sich eher zutrauen, bestimmte Manöver zu fahren, die sie sonst aus Rücksicht auf das Material ihrer Einsatzfahrzeuge vermeiden.

Worauf legen Sie als Trainer für diese Bootsklasse besonderes Augenmerk?

Es sind unheimlich schnelle Einsatzmittel: Die beiden klappbaren Außenbordmotoren beschleunigen mit ihren jeweils 200 PS auf bis zu 40 Knoten, also mehr als 70 Stundenkilometer. Allein deshalb müssen wir die Handhabung dieser Boote immer wieder trainieren. Wer das Boot führt, ist ausschließlich fürs Fahren zuständig. Eine Hand ist immer am Ruder und eine am Fahrhebel. Das Navigieren übernimmt ein zweites Besatzungsmitglied, das dafür an seinem Platz einen größeren Monitor für die elektronische Seekarte hat. Damit wird die Kurszahl bestimmt, die die Bootsführerin oder der Bootsführer dann abfahren. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Vergleich zu den anderen Seenotrettungsbooten auf Manövriereigenschaften und Seegangsverhalten, sie sind bedingt durch die besondere Bauart und die andere Motorisierung. Außerdem müssen die Besatzungen ein Kentertraining absolvieren, weil es zwar Selbstaufrichter, aber halb offene Boote sind, was besondere Kenntnisse erfordert.

Drei Fragen an ...

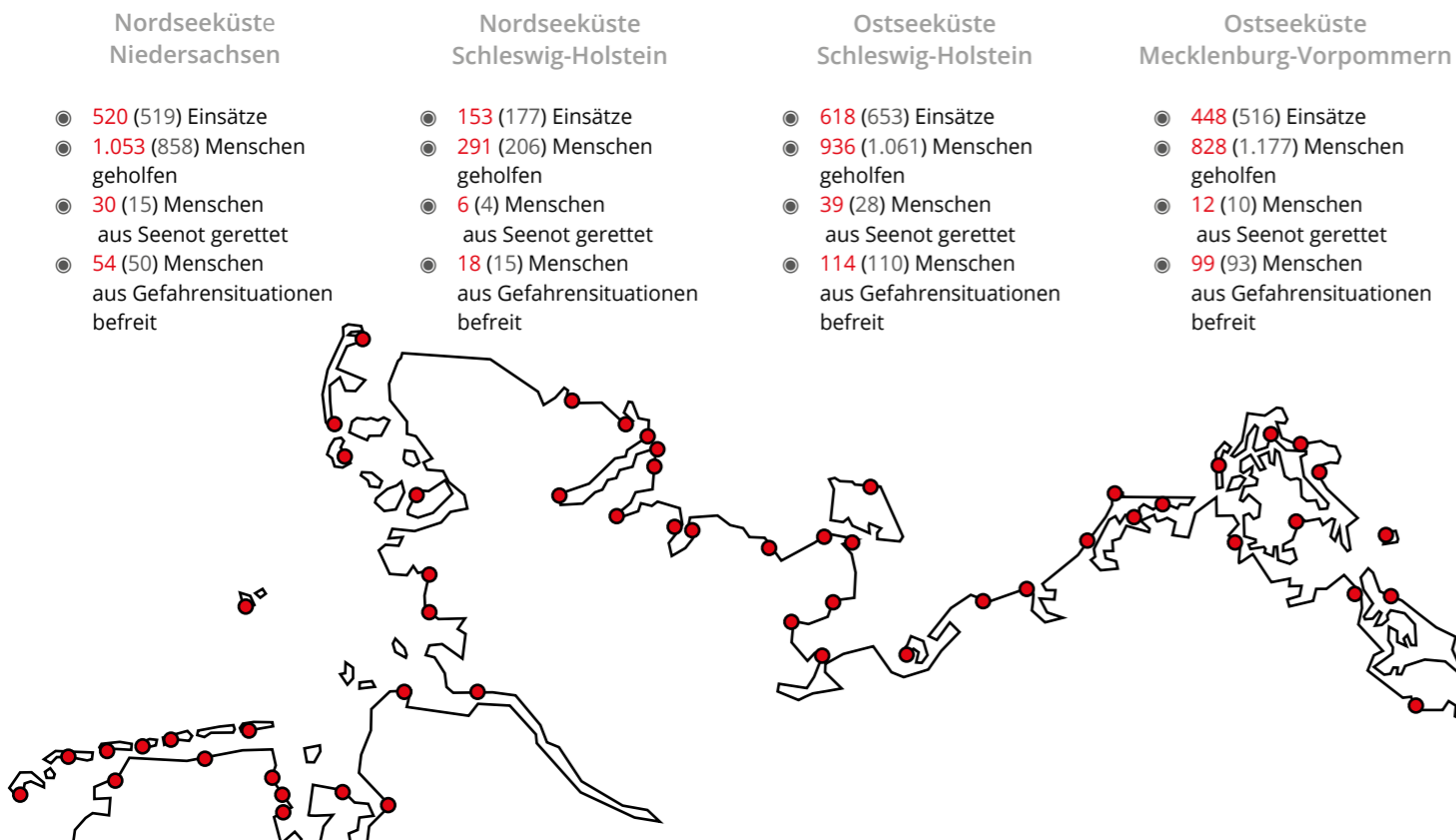
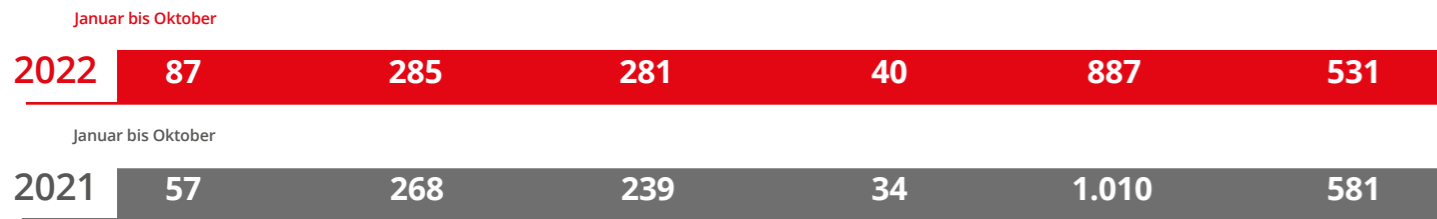
Ralf Jüttner

Leiter der Trainingsflotte



Zwischenbilanz: Im Einsatz für mehr als 3.100 Menschen

Die Seenotretter sind bis Ende Oktober 2022 bereits **1.739** Mal im Einsatz gewesen (Januar bis Oktober 2021: 1.865). Die Besatzungen halfen dabei **3.108** (2021: 3.302) Menschen. Damit hatten die Seenotretter zwar insgesamt etwas weniger Arbeit als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Allerdings mussten sie rund 370 Menschen aus Seenot retten oder aus Gefahr befreien – deutlich mehr als zwischen Januar und Oktober 2021. Seit Gründung der DGzRS vor mehr als 157 Jahren zählt die Statistik der Seenotretter rund 86.300 Gerettete.



Brandung zerschlägt Segelschiff – Besatzung gerettet

Zerborstene Planken, zerrissenes Tauwerk und durcheinandergeratene Ausrüstung: An den Strand von Norderney hat die See am letzten Septembersonntag einen Teil dessen angespült, was noch von einer Gaffelketch übriggeblieben ist. Diese war am Abend zuvor in Seenot geraten. Die Spaziergänger bekommen an diesem Morgen eine Vorstellung davon, welche Gewalt die See in der Brandungszone vor der Nordseeinsel entfaltet hat. Die Wellen haben das hölzerne Segelschiff vollständig zerschlagen. Die vier Segler sind glücklicherweise mit ihrem Leben davongekommen – dank der Seenotretter.

Die am Strand von Norderney liegenden Wrackteile sind stille Zeugen einer dramatischen Rettung am 24. September nordwestlich der ostfriesischen Insel: Als die Crew einer englischen Gaffelketch gegen 18.50 Uhr über den international einheitlichen UKW-Sprechfunk-Anruf- und Notruf-Kanal 16 eine Dringlichkeitsmeldung aussendet, deutet erst einmal nichts darauf hin, dass die See den Zweimaster in den nächsten Tagen in seinen Einzelteilen an Land spülen wird. Sowohl die Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO der DGzRS als auch die Besatzung des zu der Zeit auf Norderney stationierten Seenotrettungskreuzers HANS HACKMACK empfangen den „Pan Pan“-Ruf der vier Segler – zwei Erwachsene und zwei Kinder: Im Seegatt „Schluchter“ ist die Gaffelketch auf Grund gelaufen und kommt nicht mehr von allein frei. Sofort machen die Seenotretter die Leinen los und nehmen Kurs auf den Zweimaster mit Holzrumpf.

Als sie vor Ort etwas südwestlich der Tonne D5/S8 ankommen, versuchen die Seenotretter zunächst, in der gefährlichen Brandungszone eine Leinenverbindung herzustellen – ein schwieriges Unterfangen bei Nordwind der Stärke 5 und einem Seegang mit steilen Wellen von bis zu zwei Metern. „Der Havarist lag quer zur See und wurde immer wieder von den Wellen überspült – das Wasser lief so über Deck“, beschreibt Vormann Tobias von Fromberg die Situation. Dennoch gelingt es der Besatzung der HANS HACKMACK, eine Schleppleine zu übergeben. Aber die Klampe, an der diese auf dem Segler belegt ist, reißt beim Antauen aus ihrer Verankerung.

Nun setzen die Seenotretter das Tochterboot EMMI aus, um näher an den Zweimaster herankommen zu können. Fast zur selben Zeit sendet die Besatzung der Gaffelketch plötzlich einen Mayday-Ruf aus – das Signal für unmittelbare Lebensgefahr. Die Lage an Bord hat sich dramatisch zugespitzt: Mittlerweile ist der Havarist bereits bis zur Wasserlinie vollgelaufen. Ob ein Leck oder das überschlagene Wasser dafür ursächlich ist, spielt für die Seenotretter keine Rolle. Für sie zählt in diesem Moment nur: Sie müssen die Segler in Lebensgefahr so schnell wie möglich vom Havaristen herunterholen und in Sicherheit bringen. Die vollgelaufene Gaffelketch können sie nicht mehr befreien, mitsamt des eingedrungenen Wassers hat sie sich zu tief in den Grund gedrückt.



In der gefährlichen Brandungszone vor Norderney ist eine Gaffelketch festgekommen. Die Seenotretter befreien die vier Segler aus Lebensgefahr.

Mit dem Tochterboot gehen die Seenotretter bei dem Zweimaster längsseits. Eilig, aber ohne Hast nehmen sie die zwei Erwachsenen und die beiden Kinder samt Kuscheltier an Bord: Alle sind sichtlich geschockt, aber unverletzt. Die HANS HACKMACK nimmt ihr Tochterboot wieder auf und läuft den sicheren Hafen an. Und manches von dem, was die See in den nächsten Tagen von der Gaffelketch an den Strand spült, findet ihren Weg zu den vier Seglern – darunter ein weiteres, bereits schmerzlich vermisstes Kuscheltier.

Weitere Einsatzberichte finden Sie auf unserer Website:
[seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle](https://www.seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle)

Trainieren für den Ernstfall

Schiffbrüchige suchen und retten, Verletzte versorgen und Havaristen schleppen: Das sind einige der Herausforderungen für die Seenotretter bei der mehrtägigen SAREx Wilhelmshaven Mitte September gewesen. SAREx steht für Search and Rescue Exercise, auf Deutsch: Such- und Rettungsübung.

Schmerzverzerrte Gesichter, leises Stöhnen, vereinzelte Schreie, Panik: Auf der Außenjade sind zwei Schiffe miteinander kollidiert. Die Seenotretter sind alarmiert, jetzt muss alles ganz schnell gehen. Erste Rettungsleute treffen an der Unglücksstelle ein. Wem zuerst helfen? Was kann warten? Sofort müssen sie sich entscheiden, gelernte Handgriffe parat haben. Es gilt, auf keinen Fall Zeit zu verlieren – auch wenn es eine Übung ist.

Vor Wilhelmshaven haben die Seenotretter bei einer groß angelegten Such- und Rettungsübung vom 15. bis 17. September für den Ernstfall trainiert. „Unsere Besatzungen haben im Einsatz nicht viel Zeit, um zu überlegen, wie sie etwas machen müssen“, erläutert der Leiter der Seenotretter-Akademie Timo Jordt. „Damit im Notfall jeder Handgriff zur Rettung Schiffbrüchiger sitzt, bereiten wir uns darauf bestmöglich vor.“ Ständiges Training ist entscheidend für einen erfolgreichen Einsatz. Deshalb heißt es bei den Seenotrettern immer wieder: üben, üben, üben.

Ein SAR-Hubschrauber der Marineflieger bei der groß angelegten Übung vor Wilhelmshaven



Bei einer umfangreichen Suche hat die Besatzung der HERMANN MARWEDE die Funktion des On-Scene-Coordinators (OSC) übernommen, der die Einsatzkräfte vor Ort koordiniert. Auf der Brücke des Seenotrettungskreuzers gibt es dafür einen separaten Arbeitsplatz.



Auch die medizinische Erstversorgung und der Transport von Verletzten sind Bestandteile der fünf Szenarien.



Ebenfalls bei der Großübung im eigenen Revier dabei: Das Seenotrettungsboot PETER HABIG der Station Wilhelmshaven, das hier bei einem als Havaristen dienenden Lotsenboot längsseits geht.



Fotos: Peter Neumann

An Bord versorgen die Seenotretter einen „Schiffbrüchigen“.



Vorsichtig nähern sich die Seenotretter einem Havaristen.



Drei Fragen an ...

Felix Reder

3. Vormann auf der Station Deutsche Bucht / Helgoland

narien waren für meine Mannschaft und mich herausfordernd, weil wir wegen ihres teilweise komplexen Aufbaus unsere Köpfe besonders anstrengen mussten. Zwar habe ich während meiner Qualifizierung zum fest angestellten Seenotretter solche Lagen in der Theorie immer wieder durchgespielt, das Gelernte bisher aber nur selten anwenden müssen. Vor Wilhelmshaven konnte ich mein Wissen in der Praxis nutzen und vertiefen. Dabei habe ich sehr viel für meinen Alltag an Bord mitgenommen: Wie agiert die Mannschaft mit dem Vormann? Wo an Bord ist jeder am besten eingesetzt? Wie reagieren die Kollegen unter Stress und längerer Belastung? Wir haben wichtige Erfahrungen gesammelt.

Wie beurteilen Sie insgesamt den Verlauf der SAREx?

Wir waren zufrieden damit, wie wir die einzelnen Übungen abgearbeitet haben, wie die Szenarien aufgebaut waren und wie uns die Beobachter hinterher eine Rückmeldung gegeben haben. Zudem konnten wir im Nachhinein einige Verbesserungen und alternative Lösungen ausarbeiten und umsetzen. Die fachliche Zusammenarbeit an Bord, mit den Kollegen der anderen Stationen und den übrigen teilnehmenden Organisationen war auf einem hohen professionellen Niveau. Ich halte solche großen Übungen für genauso wichtig wie unsere häufigen kleineren Trainingseinheiten mit Nachbarstationen oder Hubschraubern.

Wie oft haben Sie bereits an einer derart groß angelegten Übung wie der SAREx Wilhelmshaven teilgenommen?

Für mich ist es die erste Übung dieser Art gewesen – und das gleich in meiner Funktion als fahrender Vormann der HERMANN MARWEDE. Das war schon eine interessante und fordernde Erfahrung.

Worin bestand diese Erfahrung im Wesentlichen?

Solche Situationen als On-Scene-Coordinator bei großen Suchen kommen glücklicherweise nicht sehr oft vor. Diese Übungssze-

Drei Fragen an ...

Benedikt Steffensen

Trainer im Simulatorzentrum

Welche Aufgaben haben Sie als Beobachter bei einer groß angelegten Übung wie der SAREx Wilhelmshaven?

In erster Linie schaue ich mir an, wie die Besatzungen die Szenarien bewältigen, wie sie das in der Theorie Gelernte in der Praxis umsetzen. Dabei achte ich in erster Linie auf die Lernfelder Einsatzführung sowie SAR-Dienst und damit vor allem auf die Rolle des On-Scene-Coordinator: Welche Suchverfahren wenden sie an? Wie läuft die Kommunikation an Bord und mit anderen Einheiten? Daneben habe ich im Blick, wie sich unsere Rettungsleute um ihre Eigensicherung kümmern und wie sie ihre persönliche Schutzausrüstung nutzen. Nach einem Punktesystem mache ich mir Notizen. Das gewährleistet größtmögliche Einheitlichkeit. Wichtig ist: Was an Bord passiert, bleibt in der Regel auch dort. Das Training ist keine Kontrolle oder Prüfung. Es geht vielmehr darum, aus eigenen Fehlern zu lernen, um im Ernstfall anders, besser zu reagieren. Daneben bin ich Augen und Ohren des Übungsleiters: Über Funk bin ich mit ihm verbunden, erhalte von ihm Regieanweisungen zur weiteren Eskalation oder spreche mit ihm eventuell notwendige Anpassungen der Szenarien ab, etwa aufgrund sich plötzlich veränderter Wetterlage.

Was passiert nach einer Übungseinheit?

Nach jedem Szenario findet noch an Bord ein sogenanntes Debriefing, also eine Nach- oder Einsatzbesprechung, mit Lob und Kritik statt. Zuerst berichten die Seenotretter, was ihnen selbst aufgefallen ist. Meistens besitzen sie eine sehr gute Selbsteinschätzung. Falls sie etwas nicht ansprechen, ergänze ich es. Noten gibt es



keine. Wir diskutieren offen, um zu lernen und sich zu verbessern, damit im Einsatz alles reibungslos funktioniert.

Welche Erfahrungen sammeln Sie selbst bei einer solchen Großübung?

Ich kenne auch die andere Seite, weil ich als Seenotretter selbst an solchen Trainings teilgenommen habe. Daher ist es sehr interessant zu sehen, wie die Anspannung, der Stresslevel an Bord steigt und die Grenzen zwischen Übung und Realität verschwimmen – besonders wenn die Mimen dazukommen. Sie verändern die Lage oft radikal, weil sie absolut realistisch Verunglückte darstellen. Ich freue mich, wenn ich sehe, wie die Besatzungen die Inhalte unserer Lehrgänge umsetzen, also die Theorie in der Praxis ankommt. Großübungen sind die unbedingt notwendige Ergänzung unserer Grundlagentrainings im Simulatorzentrum.



Janine Heiken (v. l.), Anna Münch und Maria Heldt beim internationalen Führungstraining „Women in SAR“

*„Die Frauen vor uns haben den Weg geebnet,
so dass wir für das antreten können,
was uns am Herzen liegt und was wir können:
Menschen aus Seenot retten.
Wir wünschen uns, dass viele
weitere dazukommen.
Für diese möchten auch wir Vorbild sein!“*

Internationales Projekt „Women in SAR“ fördert Frauen im Seenotrettungsdienst

Mehr Frauen als Seenotretterinnen zu gewinnen, ist das erklärte Ziel der „Women in SAR“-Initiative der International Maritime Rescue Federation (IMRF), des weltweiten Zusammenschlusses der Seenotrettungsdienste. Im Rahmen dieses Projektes fand im August 2022 ein Führungstraining bei der finnischen Seenotrettungsgesellschaft Suomen Meripelastusseura statt. Seitens der DGzRS nahmen Vormann Anna Münch, MRCC Team Leader Maria Heldt und Seenotretterin Janine Heiken teil.

Seit Jahren liegt der prozentuale Anteil von Frauen auf den Freiwilligenstationen der DGzRS im einstelligen Bereich. Bei den Festangestellten gibt es sogar ausschließlich männliche Besatzungsmitglieder. Dies ist vor allem der Tatsache geschuldet, dass bisher insgesamt nur ein kleiner Anteil an Frauen in der Schifffahrt tätig war und ist. Dank der Seenotretter-Akademie und umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen durch die DGzRS wird sich dieser Anteil jedoch hoffentlich in absehbarer Zeit erhöhen.

Dass weibliche Vorbilder eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Berufswahl und bei ehrenamtlichem Engagement spielen,

ist einer der Grundgedanken des „Women in SAR“-Führungstrainings in Bågaskär. Auf der Insel rund 60 Kilometer westlich von Helsinki liegt das Ausbildungszentrum der finnischen Seenotretter. 16 Teilnehmerinnen aus Großbritannien, Norwegen, Schweden, Italien, Südafrika, den Niederlanden und Deutschland trainierten dort Übungsszenarien auf finnischen Rettungseinheiten. Alle Beteiligten verfügten bereits über umfangreiche Einsatzerfahrung. Parallel gab es einen Theorieanteil zu Führung an Bord und auf der Station sowie Brückenmanagement, Führungsstil und Entscheidungsfindung in komplexen Situationen. Nebenbei fanden die Seenotretterinnen genügend Zeit, sich über die speziel-



16 Frauen aus sieben Nationen tauschten sich untereinander aus und gaben ihr Wissen weiter. 15 Trainerinnen und Trainer begleiteten das Führungstraining in Finnland.

len Herausforderungen für Frauen im SAR-Dienst auszutauschen. Zwar sind die Seenotrettungsdienste der verschiedenen Länder zum Teil unterschiedlich strukturiert, doch hatten die Teilnehmerinnen in hohem Maße ähnliche Erfahrungen gemacht: In der Praxis und im Einsatz zählen Qualifikation und Erfahrung, keinesfalls das Geschlecht. Außerhalb ihrer beruflichen oder freiwilligen Tätigkeiten im Seenotrettungsdienst erleben Seenotretterinnen jedoch häufig etwas anderes.

So berichtete die erfahrene Seenotretterin Rebecca Miller von der britischen Royal National Lifeboat Institution (RNLI), es werde an Land eher angenommen, sie sei Verkäuferin im RNLI-Shop und nicht Crewmitglied einer Rettungseinheit. Die Norwegerin Oddrun Bø, jetzt Vormann des norwegischen Seenotrettungskreuzers in Båtsfjord, berichtete von ungläubigen Grenzbeamten, als sie vor einigen Jahren als Grund ihrer Einreise nach Indien angab, sie habe ein Containerschiff dorthin gesteuert. Das anfängliche Misstrauen der Beamten schlug in erstaunte Bewunderung um: So etwas sei in Indien unmöglich, hätten ihr die Beamten voller Respekt mitgeteilt.

Für Maria Heldt, Janine Heiken und Anna Münch war die energiegeladene Stimmung bei „Women in SAR“ unter den Mitstreiterinnen ein Höhepunkt des Trainings und Motivation für die Zukunft. Eine Teilnehmerin brachte zum Ausdruck, was die Seenotretterinnen verbindet: „Die Frauen vor uns haben den Weg geebnet, so dass wir für das antreten können, was uns am Herzen liegt und was wir können: Menschen aus Seenot retten. Wir wünschen uns, dass viele weitere dazukommen. Für diese möchten auch wir Vorbild sein!“

Frauen als Seenotretterinnen sind bei der DGzRS zwar in der Minderheit, haben aber nichtsdestotrotz eine starke Tradition. 1828, lange vor Gründung der DGzRS, rettete die damals 21-jährige Elisabeth Leiß gemeinsam mit Trienke Leiß, vermutlich ihre Schwester, die Besatzung eines niederländischen Schiffes vor Langeoog aus Seenot. Die Frauen wurden für diese unter Lebensgefahr durchgeführte Rettungstat von einer niederländischen Stiftung geehrt und erhielten zum Dank eine große Geldsumme. Erst 1861 wurde eine Rettungsstation auf Langeoog gegründet. Der erste Vormann war Johann Adam Leiß, der Neffe von Elisabeth Leiß.

Auch später sind Frauen bei Rettungen dabei: Wenige Jahre nach Gründung der Rettungsstationen auf den Ostfriesischen Inseln ist im Jahrbuch vermerkt, dass auf Baltrum und Langeoog die Bedienungsmannschaften des Ruderrettungsbootes auch aus Frauen bestehen. Ähnliches ist von der Greifswalder Die überliefert.

Generationswechsel auf Nordstrand

Die Station Nordstrand der DGzRS hat einen neuen Vormann: Der 37-jährige Chris Erbacher ist Nachfolger von Ernst Dostal. Der 63-jährige hat die Station fast neun Jahre lang geleitet. Seit Anfang Oktober ist er im Ruhestand.



Neuer Vormann auf der DGzRS-Station Nordstrand: Chris Erbacher (l.) ist Nachfolger von Ernst Dostal.

„Jeder Tag an Bord ist ein schöner Tag. Ich mag die Kollegialität auf der Station. Ich darf Zeit auf See verbringen und gleichzeitig Menschen helfen, das ist erfüllend!“

Chris Erbacher

Die See lässt Ernst Dostal seit seiner Kindheit nicht los: Aufgewachsen im beschaulichen Wasserkoog kurz hinter dem schützenden Deich im Norden der Halbinsel Eiderstedt, ist die Nordsee fast sein ganzes Leben, sein zweites Zuhause – noch heute fährt er regelmäßig mit einem zehn Meter langen Krabbenkutter auf Fangreise. An Land und drinnen hält er es nie lange aus: „Ich bin ein Naturmensch, schon immer“, sagt der 63-Jährige von sich selbst.

Schon mit 14 Jahren folgt Ernst Dostal dem Rat seines Vaters und heuert auf einem Fischkutter an. Später macht er sein Kapitänspatent und hat einen eigenen Kutter. Doch der Anfang ist schwer: Seekrankheit plagt ihn. „Wäre meine Mutter nicht gewesen, hätte ich alles an den Nagel gehängt“, blickt er zurück. Doch sie baut ihn auf, redet ihm gut zu. Irgendwann gewöhnt sich sein Körper an den hin und her rollenden Kutter – er hat Seebeine bekommen.

Als es für Fischer immer schwieriger wird, ihren Lebensunterhalt zu verdienen, fängt Ernst Dostal 1990 bei den Seenotrettern in Büsum an. 1999 wechselt er nach Nordstrand, wird dort 2014 Vormann. Er fährt unzählige Einsätze, die meisten sind glücklicherweise Routine. Hin und wieder geht es allerdings ums nackte Überleben wie bei einem Einhandsegler: „Vor Nordstrand war

sein Boot leckgeschlagen, wir holten ihn von Bord. Wenige Minuten später ging es auf Tiefe“, erinnert sich der 63-Jährige. Anschließend bedankt sich der Mann mit den Worten: „Die Rettung ist das beste Geschenk für meinen gerade geborenen Enkel, er kann seinen Opa noch lebend sehen.“ Es sind anerkennende Worte wie diese und die enge Gemeinschaft auf den Seenotrettungskreuzern, die Ernst Dostal immer sehr gern an Bord gehen ließen.

Seinem Nachfolger Chris Erbacher geht es genauso: „Jeder Tag an Bord ist ein schöner Tag. Ich mag die Kollegialität auf der Station. Ich darf Zeit auf See verbringen und gleichzeitig Menschen helfen, das ist erfüllend“, sagt der 37-Jährige. Anders als Ernst Dostal ist er kein Kind der Küste, sondern stammt aus Heidelberg. Dort entwickelt er aber früh großes Fernweh, das er auf den Weltmeeren stillen möchte: „Ich hatte mir in den Kopf gesetzt, zur See zu fahren. Für mich kam nichts anderes infrage“, erinnert er sich. Seine Entscheidung hat er nie bereut.

Nach dem Abitur heuert er bei der Reederei Hamburg Süd an, lässt sich zum Schiffsmechaniker ausbilden und erwirbt schließlich das Kapitänspatent. Mehrmals umrundet er auf Containerschiffen die Erde. Er steht auch auf Ro-Ro-Fähren, Forschungsschiffen und Windparkversorgern am Ruder. Doch all das verliert für ihn an Reiz: Er schaut sich nach einer sinnstiftenden Aufgabe um. Diese findet er bei der DGzRS, deren Arbeit er schon als Kind kennen-, später als Wassersportler schätzen gelernt und nie aus den Augen verloren hat. Im Juni 2019 setzt er erstmals als Rettungsmann einen Fuß auf einen Seenotrettungskreuzer.

Sein jetziges Revier der Station Nordstrand ist „anspruchsvoll, weil es sich durch die Gezeiten im ständigen Wandel befindet“, sagt Chris Erbacher. Mit regelmäßigen Trainings schulen die Seenotretter dafür ihre Revierkenntnis dafür. Dabei lernen die Jüngeren von den Erfahrenen, die teilweise bereits seit Jahrzehnten im Wattenmeer zwischen den nordfriesischen Inseln und Halligen unterwegs sind. „Dieser Wissensschatz ist unbezahlbar und unbedingt zu erhalten.“

Erfahrener Seemann ist neuer Vormann

Andreas Brensing (63) ist neuer Stationsleiter in Bremerhaven und Nachfolger von Ulrich Fader (59). Dieser ist als Vormann auf die THEO FISCHER gewechselt, einen der beiden Seenotrettungskreuzer ohne feste Station.

Vier Jahrzehnte war Ulrich Fader mit viel Herzblut fest angestellter Seenotretter auf der Station Bremerhaven, davon allein mehr als 18 Jahre als Stationsleiter. Eine lange Zeit, die er nicht missen möchte, die aber vor Kurzem zu Ende ging: „Ich habe eine neue Herausforderung gesucht und auf der THEO FISCHER gefunden“, sagt der 59-Jährige. Auf dem Seenotrettungskreuzer ohne feste Station wird er künftig als Vormann immer dort im Einsatz sein, wo andere Kreuzer ihre angestammte Station unter anderem wegen Wertzeiten vorübergehend verlassen haben. Er freut sich darauf, andere Reviere kennenzulernen und mit unterschiedlichen Besatzungen zusammenzuarbeiten.

Ein paar Jahre weniger als sein Vorgänger rettet Andreas Brensing in Not geratene Menschen auf See: Er ist seit 1995 bei der DGzRS. Der erfahrene Seemann und bisherige Stellvertreter von Ulrich Fader fühlt sich wohl bei den Seenotrettern: „So lange, wie es mir gefällt, mache ich weiter“, sagt er. Es ist für ihn eine besondere Arbeit, bei der sich jeder auf den anderen an Bord verlassen kann. Darauf setzt er als Vormann, zumal er gerade in kritischen Einsatzsituationen eine sehr große Verantwortung für Besatzung und Schiff hat. In seiner neuen Funktion möchte er den anstehenden Generationswechsel in der Mannschaft begleiten und sein reichhaltiges seemännisches Wissen über Revier und Schiff weitergeben.

Vor seiner Zeit als Rettungsmann ist der heute 63-Jährige viele Jahre zur See gefahren. 1976 heuert er bei der Bremer Reederei Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa an, lernt dort das Seemannshandwerk und ist als Matrose auf Stück- und Schwergutfrachtern auf den Weltmeeren unterwegs. Nach dem Konkurs der Hansa 1980 fährt Andreas Brensing noch einige Jahre auf Bohrinselversorgern in der Nordsee, macht dann sein Kapitänspatent und mustert schließlich als Offizier auf Containerschiffen an. Doch mit jeder gefahrenen Seemeile verliert die Berufsschiffahrt für ihn allmählich ihren Reiz. Das liegt vor allem an dem immer dominanter werdenden Warentransport mit Containern, wodurch



Andreas Brensing ist neuer Vormann in Bremerhaven.



Ulrich Fader – hier im Jahr 2015 – leitete mehr als 18 Jahre die DGzRS-Station an der Weser.

sich die Liegezeiten verkürzen, die Seeleute die Fracht weniger aufwendig stauen und sichern müssen.

Er geht von Bord, bleibt einige Zeit an Land, ehe er 1995 bei der DGzRS einsteigt: „Auslöser war das schwere Unglück der ALFRIED KRUPP“, erinnert sich Andreas Brensing. In der Nacht vom 1. auf den 2. Januar geriet der Seenotrettungskreuzer auf dem Rückweg von einem Einsatz im Orkan in eine Grundsee. Sie erfasste das fast 28 Meter lange Schiff, riss zunächst

Maschinist Theo Fischer und kurz darauf auch Vormann Bernhard Gruben von Bord. Beide Seenotretter ließen im Einsatz ihr Leben. Der Emdener Andreas Brensing steigt als Seenotretter auf der ALFRIED KRUPP ein, ist acht Jahre im Revier rund um Borkum tätig. 2003 wechselt er nach Bremerhaven. Dort sichert er seitdem mit seinen Kollegen vor allem die stark befahrene Außenweser – jetzt als Vormann und Stationsleiter.

ZWEI SEENOTRETTUNGSKREUZER ALS SPRINGER

Trotz der hohen Beanspruchungen im Seenotrettungsdienst erreichen die Rettungseinheiten der DGzRS dank ständiger Pflege durch ihre engagierten Besatzungen Dienstzeiten von durchschnittlich rund 30 Jahren. Alle paar Jahre werden sie mehrere Monate lang turnusgemäß generalüberholt. Aber auch kürzere Wertzeiten sind ab und zu nötig. Viele dieser Arbeiten erledigen die Seenotretter in ihrer hauseigenen Werft in Bremen. Als Vertretung, etwa während Wertzeiten, unterhält die DGzRS zwei Seenotrettungskreuzer ohne feste Station: Die HANS HACKMACK und die THEO FISCHER kommen als Springer immer dort zum Einsatz, wo andere Seenotrettungskreuzer ihre angestammte Station vorübergehend verlassen. Beide verfügen über Stammbesatzungen, die ihre Schiffe bestens kennen. Verstärkung erhalten sie durch die revierkundigen Besatzungsmitglieder der jeweiligen Station.

**DIE SEENOTRETTTER
FAHREN RAUS –
IMMER**



Wenn auf Nord- und Ostsee ein Sturm oder Orkan tobt, sind nicht mehr viele Menschen da draußen unterwegs. Die meisten Schiffe und Boote liegen bei Windstärken von acht Beaufort und mehr im schützenden Hafen. Umgekehrt gilt: Wer bei dieser Wetterlage auf See ist und nicht unbedingt in die vor allem in Küstennähe meterhohen Wellenberge hineinfahren muss, bleibt am besten weit draußen und wettet ab, wie es in der Seemannssprache heißt, bis sich der Seegang beruhigt hat. Das gilt nicht für die Seenotretter: Sie fahren immer raus, wenn jemand auf See in Not ist – rund um die Uhr und bei jedem Wetter.

Die Nordsee knurrt, faucht und schnaubt. Böen der Windstärke 10 zerren an den Fahnenmasten im Cuxhavener Fährhafen, die Seile schlagen unaufhörlich an den Stahl: dong, dong, dong. Der Wind pfeift um die Gebäudeecken, peitscht das Wasser im Hafenbecken und türmt es auf See zu meterhohen Wellen auf. Brecher überspülen die Mole, die den Hafen schützend umfasst. Weiße Gischt wirbelt durch die Luft. Nur vereinzelt sind Menschen auf dem Deich unterwegs, stemmen sich gegen den Sturm. Sie werfen einen kurzen Blick ins Hafenbecken hinunter: Dort sehen sie den Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER liegen. Aus den Bullaugen dringt Licht in den dunklen, ungemütlichen Sturmabend.

Drinne sitzen vier Seenotretter in der warmen Messe beim Abendessen. Im Wissen um die Kräfte des Windes, der in einer Bö schon mal mit mehr als 100 Stundenkilometern an der ANNELIESE KRAMER zerren kann, haben sie ihr Spezialschiff mit zwei zusätzlichen Leinen noch ein bisschen fester als sonst an der Pier vertäut. Falls doch mal eine Leine brechen sollte, bleibt der See-

notrettungskreuzer trotzdem an seinem Platz. Davon abgesehen ist an Bord sowieso immer alles seefest gelascht, damit bei Einsätzen nichts durch die Gegend rutschen und fliegen kann. Der Wind brummt ein wenig lauter um Rumpf und Deckshaus. Er rüttelt an der ANNELIESE KRAMER, lässt sie gemeinsam mit den an die Bordwand schlagenden Wellen stärker schwanken als bei ruhigem Wetter.

Die Seenotretter unterhalten sich, trotz des über sie hinwegziehenden Sturms. Sie sind froh, jetzt nicht die Leinen losschmeißen zu müssen. „Niemand fährt gern bei solch einem Wetter raus, vor allem nicht einfach nur so, zum Spaß“, sagt Vormann Hanno Renner. Das gilt auch für die vier erfahrenen Seeleute. Aber wenn es doch mal sein muss? „Das ist unser Job, dafür sind wir da.“ Sie wissen dann dank ihrer guten Revierkenntnis um die Gefahren, die dort draußen lauern – gerade, wenn sich bei Wind gegen Strom die Wellen im Mündungstrichter der Elbe besonders hoch auftürmen, wenn eine steile See von achtern kommt oder sie in eine Kreuzsee geraten. „Dann wird's mordsgefährlich.“

Die See ist unberechenbar

Darum wollen die vier Seenotretter die Natur nicht ohne die Not anderer herausfordern. Alle haben Respekt vor der See: „Sie ist unberechenbar, und im Zweifel stärker als wir Menschen“, betont Hanno Renner. Und auch wenn sich die Crew auf dem Seenotrettungskreuzer sicher fühlt, in seine modernste Technik und die für alle erdenklichen Wetterverhältnisse ausgelegte Konstruktion vertraut: Ein Restrisiko bleibt, die Gefahr fährt im Einsatz immer mit. Das haben die schweren Unglücke der ALFRIED KRUPP 1995 und der ADOLPH BERMPOHL 1967 gezeigt – in den beiden Orkanächten starben insgesamt sechs Seenotretter. Verschluckt von der See, wurden die meisten später wieder an den Strand gespült, einer der sechs ist für immer auf See geblieben.

Ab und an geht ein Besatzungsmitglied der ANNELIESE KRAMER an Deck, kontrolliert die Leinen und schaut dabei manchmal hinaus auf die Außenelbe, wo der Wind über das Wasser kachelt. Die großen Frachter fahren auf und ab, meiden die gefährlichen Gebiete. Die Seenotretter sind an solchen Tagen noch ein wenig wachsamer als sie es ohnehin schon sind. Sie lauschen dem Funk, wollen keinen Hilferuf verpassen. Denn wenn jetzt auf See etwas passieren sollte, müsste alles noch ein bisschen schneller gehen als sonst. „Aber passieren kann auf See immer etwas, bei jedem Wetter“, sagt Hanno Renner.



Seenotretter Hanno Renner

„Passieren kann auf See immer etwas, bei jedem Wetter.“

Hanno Renner



Foto: Peter Neumann

Mit der ANNELIESE KRAMER sind die Seenotretter im Sturm vor Cuxhaven unterwegs.

STURMGESCHICHTEN IM SEENOTRETTER-MAGAZIN

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 auf sie ganz besondere Herausforderungen. 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? Antworten auf diese Fragen und noch viele weitere gibt es im digitalen Seenotretter-Magazin auf unserer Website. In unserem Film „Im Sturm“ und in unserer kleinen Reihe „Wetter-Wissen“ erzählen die Besatzung des Seenotrettungskreuzers NIS RANDERS, der Seenotretter Dieter Steffens, der Nordsee-Fischer Christian Janhsen und der aus dem ARD-Morgenmagazin bekannte Meteorologe Donald Bäcker von Sturm und Orkan.

Erfahren Sie hier mehr:
[seenotretter.de/sturm](https://www.seenotretter.de/sturm)





In der aufgepeitschten See kann es bei der „Dagmar Aaen“ auch zu extremen Krängungen kommen.

Foto: Arved Fuchis Expeditionen

STURMSEGELN

Unterwegs in Extremen

Thomas Baumgärtel (56) und Thomas Engbert (48) sind erfahrene Seenotretter. Sie blicken auf mehrwöchige Törns zurück, bei denen beide auch als Segler in stürmische See gerieten. Welche Erfahrungen sie mit den Unbilden des Wetters gemacht und welche Tipps sie für solche Lagen haben, erzählen sie im Interview.

Wenn man längere Zeit auf See ist, muss man dann mit jedem Wetter rechnen?

Thomas Baumgärtel: Ja, unbedingt! Es lässt sich nicht immer vermeiden, in einen Sturm zu geraten, für Berufsseeleute ohnehin nicht, aber auch für Wassersportler nicht. Wenn man auf Langfahrt ist, erwischt es einen irgendwann fast zwangsläufig – unabhängig davon, auf welchem Weltmeer die Reise stattfindet, einfach weil die Wettervorhersage für längere Zeiträume nicht genau genug ist und sich lokal mitunter Tiefdruckgebiete sehr schnell aufbauen können. Und einem großen Tief auszuweichen, ist für Segler auch keine Option, weil dafür die Geschwindigkeit ihrer Schiffe oder Yachten nicht ausreicht.

Thomas Engbert: Ich kenne das aus eigenem Erleben: Im Nordatlantik oder vor Kap Hoorn ist das Wetter oft tage- und wochenlang mehr als ungemütlich. Dort bekommt man eindrücklich vor Augen geführt, dass die Natur stärker ist als der Mensch. Wenn es einen dann – wie Thommy sagt – erwischt, muss man, so gut wie möglich darauf vorbereitet sein. Das gilt aber auch für das Revier vor der eigenen Haustür. Gerade im küstennahen Bereich, wo man gegebenenfalls keinen Raum zum Ablaufen hat oder wo sich wegen der geringen Wassertiefe ein steileres Wel-

lenbild ergibt, kann Sturm manchmal gefährlicher sein als auf hoher See. Wichtig ist, niemals aus dem sicheren Hafen in einen Sturm hineinzufahren. Das hätte mit guter Seemannschaft nichts mehr zu tun.

Baumgärtel: Dazu passt sehr gut, was Karlheinz Neumann in seinem Revierhandbuch „Von der Elbe bis zum IJsselmeer“ in etwa so geschrieben hat: Von zehn Törns auf der Nordsee sind acht wunderbar. Der neunte ist oftmals einer, von dem man hinterher denkt: Das war jetzt grenzwertig. Und die zehnte Reise ist die, von der man nicht zurückkehrt. Diese herauszufinden und im sicheren Hafen zu bleiben – das ist Seemannschaft!

Engbert: Ja, das Zitat unterstreicht es noch einmal: Im Zweifel sollte jeder Wassersportler lieber an seinem Liegeplatz bleiben. Auf einen Aspekt der Wettervorhersage möchte ich noch kurz eingehen: Für lange Törns ohne Datenverbindung gibt es die Möglichkeit einer individuellen Wetterberatung, bei der Skipper von Bord aus jederzeit per Satellitentelefon mit einem Meteorologen telefonieren, um mit ihm Kursänderungen besprechen zu können. Da ist heutzutage schon viel möglich. Dennoch kann es jeden erwischen. Darum sollte man bereits vor Fahrtantritt für solche Situationen gerüstet sein.

Was muss man auf jeden Fall vor einem Törn beherzigen?

Baumgärtel: Man muss sich auf jeden Fall einige Tage mit seinem Boot, seiner Yacht, seinem Schiff beschäftigen. Man muss buchstäblich in jede Ecke kriechen, einfach alles kontrollieren, was man kontrollieren kann, sowohl über als auch unter Deck.

Engbert: Dem kann ich nur beipflichten: Als wir vor einigen Jahren mit einer Segelyacht den Atlantik queren wollten, haben wir alles auf Herz und Nieren getestet, uns jeden Bolzen, jeden Sicherungssplint am Rigg und jede Segelnaht angeschaut. Wir haben die gesamte Technik von Maschine, Batterie und Lenzpumpen über Kommunikations- und Navigationsgeräte bis hin zu den Seesignalmitteln überprüft. Wir haben auch Worst-Case-Szenarien durchgespielt und Aufgaben verteilt, damit jeder weiß, was er in Extremsituationen zu tun hat. Wer nicht vorbereitet ist, dem droht eine kräftige Ohrfeige. Kleine Probleme können sich schnell verketteten und zu einem großen Unglück führen, gerade wenn die Küste Hunderte von Seemeilen entfernt und damit Hilfe weit weg ist. Darum: Das A und O für jeden Törn ist eine ausgezeichnete Vorbereitung, und man sollte immer einen Plan B in der Tasche haben.



ZUR PERSON

Thomas Baumgärtel (56) ist seit 2006 bei den Seenotrettern – zuerst als freiwilliger Rettungsmann, von 2008 bis 2020 als Festangestellter auf der Station Bremerhaven und heute als Trainer in der Seenotretter-Akademie, unter anderem auf dem Trainingsschiff CARLO SCHNEIDER. Davor ist er viele Jahre mit Segelyachten und -schiffen auf der Nordsee, im Mittelmeer und Atlantik sowie im Indischen Ozean unterwegs gewesen, auch Langfahrten gehörten dazu.

Wie verhält man sich, wenn man absehbar in einen Sturm geraten wird?

Baumgärtel: In so einem Fall sollte man an Bord alles seefest machen, es darf später nichts mehr rumfliegen können. Dann kommt es darauf an, die richtigen Segel zu setzen, die Wache einzuteilen und die Kojen vorzubereiten. Man sollte sich warme Getränke auf Vorrat machen und eine wärmende Suppe in einen Thermobehälter füllen, weil das Kochen und Hantieren mit heißem Wasser später bei Wind und Seegang einfach zu gefährlich ist.

Engbert: Die Verproviantierung ist enorm wichtig, nichts ist schlimmer als Hunger. Sonst wird man noch schwächer, Fehler häufen sich. Auch wichtig ist, für den Fall der Fälle die letzte Position an seinen Notfallkontakt durchzugeben. Das erleichtert später eventuelle Suchen. Dann sollte man warme Sachen bereitlegen beziehungsweise anziehen. Und jeder, der wachfrei hat, sollte versuchen zu schlafen, damit er während seiner Wache fit genug ist. Und last but not least: spätestens jetzt einmal mit der Crew durchsprechen, was auf sie zukommen kann.

Baumgärtel: Man sollte versuchen, auf der Rückseite des Tiefdruckgebiets zu segeln und hinter dem Kern durchzukommen, weil dort die Windstärken geringer sind und der Wind nicht so sprunghaft ist. Dann muss auf die Luftdruckunterschiede geachtet werden: Je geringer der Gradient ist, desto schwächer weht der Wind. Dort sollte man sich möglichst aufhalten, auch wenn man dafür Umwege in Kauf nehmen muss. Und manchmal ist es besser, ein mittleres Tiefdruckgebiet mitzunehmen, wenn dadurch ein schweres vermeiden werden kann.

Und wie verhält man sich im Sturm selbst?

Baumgärtel: Im Sturm sollte man möglichst mit dem Wind segeln – er sollte idealerweise schräg von achtern kommen. Auf diese Weise wird die Anprallmacht der Wellen gemindert und man ist schon allein deswegen komfortabler unterwegs. Wenn das nicht machbar ist, weil der Raum nach Lee nicht ausreicht, sollte man beidrehen, das Vorsegel also beim Wenden nicht anfassen, das Ruder hart nach Luv drehen und festmachen. Das Vorsegel steht dann auf der verkehrten Seite und das Boot liegt relativ

ruhig und vertreibt langsam nach Lee. Die anlaufenden Wellen werden von den Verwirbelungen des nun querschiffs laufenden Kielwassers gebrochen und die Besatzung kann in einer angenehmen und stabilen Lage abwettern. Dagegen macht das Segeln gegen Wind müde. Es erfordert vom Steuermann höchste Konzentration, unter Deck ist es wegen des Wellenschlags und der Windgeräusche sehr laut, niemand kommt zur Ruhe. Aber im tiefen Wasser, wir sprechen hier von 1.000 bis 5.000 Metern, sind die Wellen ruhiger und länger. Deshalb sollte man abhängig von seiner Position nicht die Küste ansteuern, weil sich im Flachwasser einfach steilere Wellen aufbauen, außer man kann eine sichere Leeküste vor dem Eintreffen der Fronten erreichen.

Engbert: Genau – nicht der Wind, sondern steilere Wellen und die sich daraus ergebenden Dynamiken sind meist das, was Mensch und Material an ihre Belastungsgrenze bringt.

Baumgärtel: Viele der auftretenden Probleme sind händelbar. So dürfen Segler beispielsweise auch keine Angst vor etwas Wasser im Schiff haben. Aus technischen Gründen war früher ein gewisses Maß an Wassereintritt sogar normal – heute ist eine staubtrockene Bilge eher die Regel. Aber solange es nicht zu schnell steigt, man mit seinen Lenzpumpen den Pegel mindestens halten kann, muss man nicht die Rettungsinsel besteigen. In diese geht man nur, wenn sie höher liegt als das Schiff, auf dem man in der Regel besser aufgehoben ist als in einer Rettungsinsel. Unter englischen Seeleuten gibt es dazu eine wunderbare Faustformel: „In eine Rettungsinsel steigt man stets aufwärts – nie abwärts!“

Im Sturm hat der Skipper eine noch höhere Verantwortung für Crew und Schiff. Worauf sollte er besonders achten?

Baumgärtel: Bei Sturm sollte der Skipper noch stärker seine Crew im Blick haben. Denn es ist eine gewisse mentale Stärke erforderlich, um solche Wetterlagen durchzuhalten.

Engbert: Man sollte erkennen, wenn die Stimmung kippt. Aus Respekt vor der Natur darf niemals Angst werden, weil Menschen dann nicht mehr konzentriert sondern handlungsunfähig sind und Dinge passieren, die sonst nicht passiert wären.

Baumgärtel: Richtig! Deshalb muss gerade der Skipper erfahren sein, um jederzeit eine gewisse Ruhe ausstrahlen zu können.

Er muss bei seinen Entscheidungen immer alle mitnehmen. Gerade unerfahrenen Besatzungsmitgliedern muss er genau erklären, warum er etwas macht oder eben nicht. Er muss ihnen die Angst nehmen, ihnen gegebenenfalls eine längere Pause einräumen oder gerade ihnen eine verantwortungsvolle Aufgabe übertragen. Er sollte seiner Crew vermitteln: Wir stehen das gemeinsam durch und irgendwann ist auch die schlimmste Situation vorbei.

Engbert: In einem Sturm zu segeln, ist körperlich und psychisch einfach sehr anstrengend. Es ist laut, es ist dunkel, es ist nass. Kommunikation ist schwierig, Pausen sind fast unmöglich. Jeder normale Handgriff an Deck wird zum Kraftakt. Und ständig ist man damit beschäftigt, sein Gleichgewicht zu halten. Umso wichtiger ist ein gutes Miteinander an Bord, alle müssen an einem Strang

ziehen. Bisher war es bei mir glücklicherweise immer genau so, egal ob als Crewmitglied oder als Schiffsführer. Weshalb ich mich an Bord auch in haarigen Situationen stets sehr sicher gefühlt habe. Irgendwann legt sich jeder Sturm – und alles entspannt sich.



ZUR PERSON

Thomas Engbert (48) ist seit 2009 bei den Seenotrettern. Er ist Freiwilliger auf der Station Gelting und kümmert sich als Festangestellter um die elektronische Lernplattform ELSAR, einem Teil der Seenotretter-Akademie. Er segelt vor allem auf Traditionssegeln und gehört seit 2010 zur Stammbesatzung der „Dagmar Aaen“. Mit dem umgebauten Haikutter fährt der Polarforscher Arved Fuchs regelmäßig auf Expeditionsreisen.

Buchtipps zum Thema

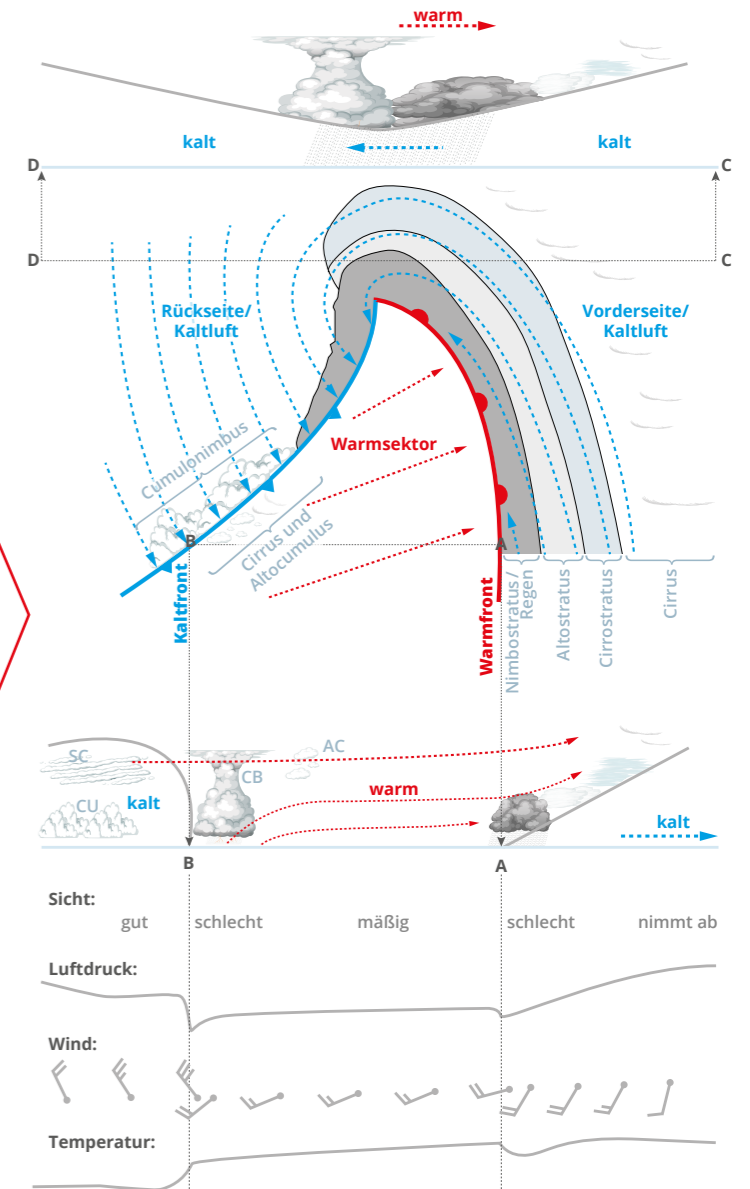
- „All Weather Yachtsman“ von Peter Haward
- „Kap Horn – der logische Weg“ von Bernard Moitessier
- „Auf unmöglichem Kurs“ von Vito Dumas
- „Die magische Route: Als erster Deutscher allein und nonstop um die Erde“ von Wilfried Erdmann
- „Hundeleben in Herrlichkeit: Unsere Weltumsegelung mit der ‚Karios‘“ von Ernst-Jürgen Koch
- „Schwerwettersegeln“ von Adlard Coles und Peter Bruce
- „Handbuch der praktischen Seemannschaft auf traditionellen Segelschiffen“ von Jens Kusk Jensen
- „Seewetter“ vom Autorenteam des Seewetteramtes

Tiefdruckgebiete lesen

Schematische Darstellung einer Idealzyklone in gemäßigten Breiten nach Bjerknes auf der Nordhalbkugel (aus: „Das Buch der Vorleute“, S. 16, verändert). Befindet sich ein Fahrzeug westlich des Tiefdruckgebietes, so kann die Besatzung anhand der Wolkenbilder und des Temperatur- und Luftdruckverlaufes abschätzen, wann und wie stark es von diesem Tief getroffen wird. Die Zuggeschwindigkeit eines Tiefdruckgebietes liegt bei 30 bis 40 Knoten (rund 56 bis 74 km/h). Anhand der Isobaren einer Wetterkarte kann dann die zu erwartende Windstärke ermittelt werden.

Distanz der Isobaren in Seemeilen	Distanz der Isobaren in Kilometern	Zu erwartende Windstärke in Beaufort
100	185,2	7 bis 8
200	370,4	5
300	555,6	3

Die Tabelle gilt für deutsche Wetterkarten mit einem Isobaren-Abstand von vier Hektopascal (hPa) und Seegebiete rund um den 50. Breitengrad.



Die HAMBURG zu Gast in Hamburg

Der im Sommer 2020 getaufte Seenotrettungskreuzer HAMBURG ist Pandemie-bedingt Mitte September zum ersten Mal in seine Patenstadt an der Elbe gekommen – anlässlich des 833. Hamburger Hafengeburtstags. Die Crew des hochmodernen Spezialschiffes demonstrierte bei zwei Vorführungen dessen Leistungsfähigkeit. Stationiert ist die HAMBURG auf Borkum. Von dort aus sichert der 28 Meter lange Neubau gemeinsam mit seinem Tochterboot ST. PAULI weite Teile der Deutschen Bucht. Das Revier wird von vielen Schiffen auf ihrem Weg von und zum Hamburger Hafen passiert, weshalb der Name perfekt ist. Passend zu ihrer Stippvisite geben die Seenotretter Tipps für einen Besuch der Hansestadt.

Was sollten Hamburg-Besucher unbedingt gesehen haben?

Seenotretter Wilm Wilms: Speicherstadt und Elbphilharmonie, St. Pauli und die Landungsbrücken, den Michel sowie Blankenese mit seinen Treppen und Gängen am Hang.

Wie war das Gefühl, mit der HAMBURG in Hamburg einzulaufen?

2. Vormann Michael Haack: Für uns war es eine besondere Ehre, mit diesem Schiff in die namensgebende Stadt einzulaufen. Das war ein besonderer Höhepunkt für uns Seenotretter.

Was ist an Hamburg besonders liebenswert?

Freiwilliger Seenotretter Michael Loevenich: Die weltoffene Art der Hamburger als „Tor zur Welt“.

Wie war die Begegnung mit Barbara Wussow?

3. Vormann Tim Tuemmers: Barbara Wussow ist äußerst liebenswert und vertritt die Seenotretter sehr gut. Sie ist nahbar und sehr interessiert an unserer Arbeit. Es war eine Freude, sie kennenzulernen.

Am Hafengeburtstag hat mir besonders gefallen ...

Michael Haack: ... die perfekte Organisation – insbesondere der Hamburger Hafenbehörde –, unser zentraler Liegeplatz mitten im Getümmel an den Landungsbrücken, unsere freundlichen und fleißigen Ehrenamtlichen, die toll anzusehenden Vorführungen und unsere Einbindung dabei. Außerdem die Gäste, die zu uns an Bord kamen und sehr wissbegierig waren.

Foto: Alexander Krüger

Bei Vorführungen – unter anderem mit einem Schiffsbrand – konnte die Leistungsfähigkeit der HAMBURG und ihres Tochterbootes ST. PAULI unter Beweis gestellt werden.

Seenotretter-Botschafterin Barbara Wussow besucht die HAMBURG

Beim 833. Hamburger Hafengeburtstag hat Schauspielerin Barbara Wussow „ihre“ Seenotretter besucht: Die ehrenamtliche Unterstützerin begleitete Mitte September eine Übung des Seenotrettungskreuzers HAMBURG vor Tausenden von Zuschauern auf der Elbe.

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“, sagte die aus der beliebten Fernsehserie „Das Traumschiff“ bekannte Schauspielerin am 17. September nach einer Übung vor den Landungsbrücken.

Die Schauspielerin mit der Besatzung der HAMBURG in Sichtweite der Elbphilharmonie



Fotos: Jörg Sarbach

„Die Leistungsfähigkeit des hochmodernen Neubaus mit dem schönen Namen HAMBURG und die Einsatzbereitschaft seiner Besatzung sind wirklich beeindruckend!“

Barbara Wussow

Vorbildliches Engagement

Der ehrenamtliche Vorstand der DGzRS hat Anfang November den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im #TeamSeenotretter für ihren großen Einsatz im zu Ende gehenden Jahr gedankt. „Ohne Ihren Einsatz geht's nicht!“ – mit dieser Botschaft ehrten DGzRS-Vorsitzter Ingo Kramer und sein Stellvertreter Lars Carstensen am Rande der Vormannstagung in Hamburg einige von ihnen für runde Dienstjubiläen und langjähriges Engagement, andere verabschiedeten sie aus dem aktiven Dienst.



Vormannsknopf für zehnjährige Tätigkeit als Stationsleiter

50 Jahre

Dr. Jens Kohfahl (Cuxhaven)

Erwin Clausen (Wilhelmshaven)
Sven Witzke (Amrum)

25 Jahre

- Uwe Gerdemann (Borkum)
- Thomas Heiden (Schleswig)
- Dirk Hennesen (Hooksiel)
- Christian Kleist (Prerow/Wieck)
- Andreas Knoll (Hooksiel)
- Mario Lange (Warnemünde)
- Iris Musardo (IT)
- Siegfried Ruppig (Stralsund, posthum)
- Andreas Schumacher (Sassnitz)
- Jens Wagner (Bremerhaven)
- Holger Wolpers (Cuxhaven)
- Dagmar Zillig (Warnemünde)
- Ulrich Reiter (Spenderdialog)
- Holger Zick (Informationszentrum Schleswig-Holstein)

Ausgeschiedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Wolfgang Behnk (Trainingszentrum)
- Jörg Bollnow (Nordstrand)
- Olaf Burrmann (Büsum)
- Jörn A. Buske (Rettungsleitstelle See)
- Ernst Dostal (Nordstrand)
- Uwe Engelke (Warnemünde)
- Manfred Fastnacht (Ueckermünde)
- Uwe Gerdemann (Borkum)
- Stephan Litschen (Grömitz)
- Michael Pelzer (Laboe)
- Ulrich Reiter (Spenderdialog)
- Karsten Waßner (Warnemünde)
- Peter Weiß (Greifswalder Oie)
- Holger Zick (Informationszentrum Schleswig-Holstein)
- Dagmar Zillig (Warnemünde)



In Neuss am Niederrhein sind die Ehrenamtlichen Johannes Rieger (l.), Andreas Birkenbach, André Döll sowie Petra und Wolfgang Böhle (Mitte) im Einsatz gewesen. Beim Hansefest am 17. und 18. September zeigen sie unter anderem Bürgermeister Reiner Breuer (r.), wie sich die Rettungswesten und die gesamte Ausrüstung seit Gründung der DGzRS im Jahr 1865 verändert haben.

Unterwegs für die Seenotretter

Die Ehrenamtlichen der DGzRS sind unermüdlich, wenn es darum geht, die wertvolle Arbeit der Seenotretter landauf und landab vorzustellen – wir sagen an dieser Stelle erneut vielen Dank für dieses unbezahlbare Engagement! Im Herbst waren sie unter anderem vor Ort bei einer Kitesurf-Meisterschaft auf Fehmarn, bei einem Shantychortreffen in Arneburg an der Elbe, auf dem Hansefest in Neuss und bei der Feuerwehr in Mülheim.



Drei unter vielen (vorne rechts in rot): Beim Tag der offenen Tür der Feuerwehr Mülheim an der Ruhr am 10. September haben sich die Seenotretter an der Hauptfeuer- und Rettungswache mit einem Informationsstand präsentiert. Die Ehrenamtlichen Andreas Birkenbach, Petra und Wolfgang Böhle vermittelten den Gästen ein Gefühl dafür, was es heißt, auf See in Not geratenen Menschen zu helfen. Initiiert wurde der Auftritt von Sven Werner: Der Leiter der Berufsfeuerwehr Mülheim engagiert sich in seiner Freizeit ebenfalls für die DGzRS.



Seit 2019 geben die Sängerinnen und Sänger beim Shantychortreffen in Arneburg an der Elbe (Sachsen-Anhalt) ihr Bestes. Sie bringen mit ihren Liedern maritimes Flair flussaufwärts und fördern zugleich die Arbeit der DGzRS. Am 28. August kamen so weitere 492 Euro für die Seenotretter zusammen. Was diese auf See leisten, erklärte der Ehrenamtliche Burkhard Heimann den Gästen an einem Informationsstand.



Die Deutsche Meisterschaft im Freestyle-Kitesurfen hat vom 1. bis 4. September auf Fehmarn stattgefunden. Dort zeigten die Ehrenamtlichen Martina Heuser (Foto) und Volker Merkens den Wassersportlern moderne Sicherheitsausrüstung wie die SafeTrx Active Watch – eine Spezialuhr, mit der Verunglückte im Notfall direkt die Rettungsleitstelle See der DGzRS alarmieren können.

Rheinländerin trifft Ostfriesin

Roswitha van Jindelt (61) und Karin Bruhns (53) sind Freundinnen, wohnen im ostfriesischen Ditzum und engagieren sich in ihrer Freizeit für die Seenotretter. Und noch etwas haben sie gemeinsam: Beide sind eng mit der See verbunden.

Wer mit Roswitha van Jindelt spricht, stutzt zu Beginn des Gespräches ein wenig. Ihr Dialekt will so gar nicht in die ostfriesische Weite passen. „Ja, ik komm' aus der Köllner Kante“, sagt sie und lacht. Die 61-Jährige ist in Brühl südwestlich von Köln

sportler spendet ihr Mann seit Jahren regelmäßig, auch als er sich an Land als Computerfachmann selbstständig macht. „Jeder, der ein Segel- oder Motorboot hat, sollte Förderer sein“, findet Roswitha van Jindelt. Denn: „Im Notfall holen sie dich da raus.“



Karin Bruhns (l.) und Roswitha van Jindelt engagieren sich im ostfriesischen Rheiderland gemeinsam ehrenamtlich für die Seenotretter.

aufgewachsen und hat 1997 erstmals einen Fuß in die Nordsee gehalten. Auf Borkum verliebt sie sich gleich in Wilhelm „Willi“ van Jindelt und in die See. „Es hat mir dort sofort sehr gut gefallen: die frische Seeluft, das Schwimmen im Meer, es war fantastisch.“ Ein Jahr später tauscht sie das Rheinufer mit dem Nordseestrand und zieht auf die ostfriesische Insel.

Wilhelm van Jindelt ist Seemann, Maschinist auf großer Fahrt, Insulaner. Er ist bereits als Kind dabei, wenn die Fischer ihre Fangnetze voller Krabben an Bord hieven: „Sie haben ihn schon als Junge mitgenommen, stellten ihn im Deckshaus auf eine Kiste, damit er auch mal steuern kann“, erzählt seine Frau mit einem Schmunzeln. Sie selbst ist als Erwachsene das erste Mal auf See, doch Roswitha van Jindelt wird schnell genauso „seeverrückt“ wie ihr Mann: Sie macht alle Bootsführerscheine, ist so oft es geht gemeinsam mit ihm auf dem eigenen Motorboot vor den west- und ostfriesischen Inseln oder „kreuz und quer durch die Niederlande“ unterwegs.

Wenn die beiden auf Borkum im Schutzhafen sind, liegt ihr Boot nicht mal eine Kabellänge von den Seenotrettern entfernt. Man kennt sich. „Wir haben sie oft gesehen, wenn sie zu ihren Einsätzen rausfahren. Ich finde es ganz toll, was sie leisten. Es ist eine sehr wichtige Arbeit. Deshalb unterstütze ich sie aus vollem Herzen“, sagt Roswitha van Jindelt. Als Seemann und Wasser-

Vor etwa sieben Jahren ziehen die beiden aufs Festland nach Ditzum. Am Südufer der Unterems lernt Roswitha van Jindelt schon bald Karin Bruhns kennen. Diese lebt seit ihrem ersten Atemzug in dem Fischerdorf unweit des Dollart, ist mit einem Fischer und Schlepperkapitän verheiratet. Es entsteht eine Freundschaft, die wächst und in gemeinsame Aktivitäten wie die ehrenamtliche Tätigkeit für die Seenotretter mündet. Mit ihnen ist Karin Bruhns noch enger verbunden als ihre Freundin.

Tochter eines Seenotretters

Ihr Vater war Maschinist Theo Fischer, der im Januar 1995 genauso wie Vormann Bernhard Gruben bei einem Orkaneinsatz der ALFRIED KRUPP auf See bleibt – er stirbt bei der Rettung von anderen Menschen in Not. Karin Bruhns ist damals gerade auf dem Weg zur Arbeit, als sie aus dem Radio von dem tragischen Unglück des Seenotrettungskreuzers erfährt. Als die Nachricht später zur Gewissheit wird, reißt sie ihr dennoch nicht den Boden unter den Füßen weg. Denn sie steht mit ihren 24 Jahren fest im eigenen Leben, das sie in diesen schweren Tagen und Monaten hält, sie auffängt. „Mein Bruder, meine Schwester und ich waren zwar keine kleinen Kinder mehr, dennoch hat sich für uns durch den Tod unseres Vaters etwas verändert, wie es immer der Fall ist, wenn jemand stirbt“, sagt sie. Aber sie sind so gefestigt, dass der Gefühlssturm, der über sie hereinbricht, sie nicht umwerfen kann.



Nach Katrin Bruhns' verstorbenem Vater wurde ein Seenotrettungskreuzer benannt.

Für ihre Mutter ist der Verlust wesentlich schlimmer, doch ihre Kinder, Verwandten, Nachbarn und auch die DGzRS selbst lassen sie nicht allein. „Die Gesellschaft hat sich rührend um meine Mutter und uns gekümmert, ein ganz großes Lob an die DGzRS“, betont Karin Bruhns auch fast 28 Jahre später. Es berührt sie nach wie vor, dass die Seenotretter auf Borkum jedes Jahr ihres verstorbenen Vaters gedenken, ihn nicht vergessen – und sogar einen Seenotrettungskreuzer nach ihm benannt haben, „das tut unheimlich gut“.

Dies ist nicht die einzige schwere Erfahrung mit den Gewalten des Meeres – einige Jahre später muss Karin Bruhns um ihren Mann bangen: Stephan Bruhns gerät vor der ostfriesischen Küste in Seenot, treibt fast sieben Stunden im Wasser, ehe er und sein Mitarbeiter sich bei Campen in der Gemeinde Krummhörn an Land retten können. Diese Erlebnisse sind es, die Karin Bruhns am Infostand der Seenotretter besonders authentisch von deren Arbeit und den Gefahren auf See erzählen lassen.

Auslöser für ihr ehrenamtliches Engagement und das ihrer Freundin ist ein bis zur Ladeluke gefülltes Sammelschiffchen im Clubhaus des örtlichen Segelvereins, in dem Roswitha van Jindelt im Vorstand ist. Als sie vor etwa zwei Jahren hören, dass das Sammelschiffchen keinen „Kapitän“ mehr hat, übernehmen sie kurzerhand diese Aufgabe. Bald darauf werden sie Ehrenamtliche an Land, leeren mehr als nur eine der markanten Spendendosen in der Region, bemühen sich um neue Liegeplätze und sind bei Veranstaltungen dabei.

Aufgrund der Corona-Pandemie läuft alles etwas schleppend an, viele Veranstaltungen fallen aus. Doch mittlerweile ist wieder mehr möglich: So hat das Duo die Seenotretter im Juli beim Ditzumer Dorf- und Hafenfest vertreten und 280 Euro gesammelt. Dabei soll es nicht bleiben: „Wir sind noch jung und haben noch einiges vor“, sagt Roswitha van Jindelt. Sie schaut ihre Freundin an,



Theo Fischer kam 1995 als Seenotretter im Einsatz ums Leben.

die im Wohnzimmer neben ihr auf dem Sofa sitzt und zustimmend nickt. Die beiden Frauen stehen offenbar erst am Anfang ihres Engagements für die Seenotretter, das auf ihrer tief empfundenen Verbundenheit mit den Rettungsleuten fußt.

UNSERE EHRENAMTLICHEN

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

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

seenotretter.de/ehrenamt

„Die Familie ist das Rückgrat“

„Wenn andere sagen: ‚Jetzt geh ich aufs Sofa‘, fangen wir Ehrenamtler erst an“, sagt Steffen Ottsen. Er ist 32 Jahre alt und beherzigt dieses Motto schon fast sein halbes Leben lang – als freiwilliger Seenotretter in Maasholm an der Ostsee. Und bereits seit sieben Jahren ist er mit voller Verantwortung Vormann, ebenfalls ehrenamtlich. Diese Position auszufüllen, ist für ihn neuerdings doppelt herausfordernd: Er ist in diesem Jahr erstmals Vater geworden. Seine Frau Sarah und er koordinieren das zeitaufwendige Ehrenamt also um die Betreuung des gemeinsamen kleinen Sohnes herum.



Seit mehr als sieben Jahren ist Steffen Ottsen freiwilliger Vormann der Station Maasholm.

*„Seenotretter zu sein,
ist wie Mannschaftssport
– allein kann man
draußen auf See
nichts ausrichten.“*

Steffen Ottsen

Die Maasholmer Freiwilligenmannschaft wählte Steffen Ottsen bereits als 25-Jährigen zum Vormann. Damals war er einer der jüngsten Vorleute der DGzRS. „Ich habe das Amt gern übernommen, musste aber von vornherein klarstellen: Zeitlich kann ich nicht so viel leisten wie mein Vorgänger. Ich habe eine 40-Stunden-Arbeitswoche und bin beruflich nicht flexibel. Es kommt deshalb auf alle in unserem Team an.“

Die Station besteht nach wie vor aus einer jungen Mannschaft. Alle Rettungsleute arbeiten, einige im Schichtdienst, immer mehr gründen Familien. „Wir haben hier leider keine Rentner dabei wie an anderen Stationen, die zeitlich mehr zur Verfügung stehen können“, bedauert Ottsen. Die jungen Seenotretter strukturierten ihre Freiwilligenstation geschickt um, als Ottsen ihre Leitung übernahm. Er ist zufrieden, wie gut die Neuverteilung klappte: „Wir haben die Einsatzgruppen geändert, so dass immer alle alarmiert werden. Auf diese Weise haben wir noch jeden Einsatz gestemmt.“

Die Aufgaben des Vormanns verteilte das Team auf mehrere Schultern: So gibt es zum Beispiel einen medizinischen Gerätewart und einen Ausbildungswart, drei weitere Bootsführer und dazu – wie auf jeder Station – einen Stellvertreter und einen Seenotretter, der sich vor allem um die Maschinen kümmert. Steffen Ottsen übernimmt den „Papierkram“, die Organisation der 14 Seenotretter und letztlich die Verantwortung für alle Bereiche: „Ich bin stets auf dem Laufenden.“

Dicht an der Station

Ein möglichst gemischtes Team ist das Ziel, um alle Zeiten und Aufgaben abdecken zu können. Doch Steffen Ottsen sagt: „Es ist hier in unserem Dorf mit nur wenigen Hundert Menschen nicht einfach, neue Leute zu finden, die sich dauerhaft engagieren können.“ Das habe jedoch nichts mit den Aufgaben der Seenotretter zu tun. Immer wieder gebe es Interessierte, die sich einbringen möchten. „Viele unterschät-

zen jedoch den Zeitaufwand. Man muss schon Freizeit opfern wollen und können“, berichtet Ottsen.

Hinzu kommt: Die Station muss für die Rettungsleute schnell erreichbar sein. Für ihre Einsätze versuchen die Freiwilligen, spätestens innerhalb von 15 Minuten am Rettungsboot zu sein, oft klappt es deutlich schneller. „Wir brauchen einen festen Kern der Mannschaft hier im Ort. Neun unserer Freiwilligen wohnen in Maasholm, fünf weitere in Kappeln, das ist etwa 15 Autominuten entfernt. Wenn jemand 30 Minuten entfernt auf dem Land wohnt, ergibt das keinen Sinn. Er kann einfach nicht schnell genug am Hafen sein.“ Immer mal wieder zieht ein Mannschaftsmitglied mit seiner jungen Familie weiter weg. Aber es sind in den vergangenen Jahren auch ein paar neue Seenotretter dazugekommen – „das gibt Hoffnung und ist schön zu erleben“.

„Die Familie hinter den Rettungsleuten ist das unsichtbare Rückgrat“, betont Steffen Ottsen. „Man muss bedenken, dass während der Arbeit, die wir auf der Station leisten, oftmals die Partner zu Hause sind und die Kinder betreuen.“ Seine Frau Sarah lernte ihn kennen, da war Steffen Ottsen bereits Vormann. „Sie findet es gut, dass wir Menschen in Not helfen.“ Ihm ist völlig klar: Wenn die Partnerin oder der Partner nicht hinter dem zeitaufwendigen Ehrenamt steht, „dann wird das halt nix!“

Mannschaftssport auf See

Viele ihrer Einsätze fahren die Maasholmer Seenotretter an den Sommerwochenenden, wenn auf Schlei und Ostsee besonders viel Schiffsverkehr ist – im vergangenen Jahr waren es insgesamt 70. Hinzu kommen Lehrgänge sowie regelmäßige Übungs-

UNSERE SEENOTRETTNER

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

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

seenotretter.de/seenotretterwerden

abende und Kontrollfahrten, damit jeder Handgriff sitzt. Die Einsätze sind nicht zu planen: Mal müssen die Retter täglich raus, mal passiert zwei Wochen lang nichts.

Wenn ein Notruf hereinkommt und die Freiwilligen ihren Arbeitsplatz verlassen, muss der Arbeitgeber das erlauben. Aber die Zeit fehlt. „Einige spenden diese Stunden der DGzRS, aber leider nicht alle“, sagt Ottsen. Für die übrigen Freiwilligen bedeutet das: Sie setzen ihre Freizeit ein, indem sie zum Beispiel Überstunden abbauen. Auch das muss die Familie mittragen. Steffen Ottsen hat eine Doppelfunktion in einem Lebensmittel-

betrieb: Er arbeitet als Industriemechaniker und wochenweise als Kesselwärter im Schichtdienst. Sein Handy muss er aus hygienischen Gründen während der Arbeit im Pausenraum lassen. „Und wenn ich auf Schicht bin, kann ich eh nicht weg. Da es ein Einzelarbeitsplatz ist, kann keiner übernehmen.“ Da bleibt nur eines: Ottsen muss seinen Seenotrettern vertrauen. Das kann er: „Wenn die Mannschaft auch ohne mich die Einsätze erfolgreich abarbeitet, zeigt es mir, dass wir ein gutes Team sind. Denn Seenotretter zu sein, ist wie Mannschaftssport – allein kann man draußen auf See nichts ausrichten. Das motiviert mich, Vormann zu sein.“



Mit dem Seenotrettungsboot HELLMUT MANTHEY sichern aktuell 14 freiwillige Seenotretter ihr Revier an der Schlei und auf der Ostsee.

Wie der Vater, so die Tochter

Emma (13) und Olaf Braasch (56) aus Lüneburg haben viel gemeinsam: Sie sind passionierte Gespannfahrer, aber auch begeisterte Seenotretter-Fans und lieben die See. Bei ihrer Ostertour entlang der Küste Mecklenburg-Vorpommerns haben sie ihre Leidenschaften miteinander verknüpft: Mit Motorrad und Beiwagen besuchten sie an der Ostsee 16 DGzRS-Stationen. Die zehntägige Reise hinterließ bei beiden einen tiefen, bleibenden Eindruck.

Sowohl Emma als auch Olaf Braasch lernten die Seenotretter als Kinder kennen und schätzen: Während der Vater bei Familienurlaube in den 1970er Jahren in Grömitz seine Augen nicht von der damals dort stationierten PAUL DENKER lassen konnte, besichtigte die Tochter als Neunjährige bei einem Ostsee-Zeltlager mit der THW-Jugend den Seenotrettungskreuzer BERLIN in Laboe. „Bei Wind und Wetter Leben zu retten und das bereits seit 1865 rein spendenfinanziert – das beeindruckt uns“, begründet Olaf Braasch die hohe Affinität zur DGzRS.

Vater und Tochter sind leidenschaftliche Gespannfahrer: Mit einer 1998er-Yamaha XJR 1300 und angeschältem EML GT 2001, benannt nach dem animierten Filmschaf „Shaun“, erkunden sie seit rund vier Jahren ihre Umgebung. „Wir geben unseren Touren gerne ein Motto, eine Art Auftrag, einen Plan, den wir erfüllen wollen“, sagt Olaf Braasch. Für die Osterreise nahmen sie sich den Besuch aller 17 DGzRS-Stationen zwischen Ueckermünde und Timmendorf auf Poel vor. Einzig die Greifswalder Oie sahen sie lediglich aus der Ferne, da das Fahrgastschiff „Seeadler“, das an wenigen Tagen Touristen zu der ansonsten einsamen Insel fährt, zu der Zeit noch im Winterschlaf schlummerte. Als sie am letzten Tag ihrer Reise schließlich in Timmendorf auf Poel an der westlichsten Station in Mecklenburg-Vorpommern ankamen, klatschten sie sich ab, fielen sich um den Hals und tanzten am Kai: „Yes, we've done it!“

Neun Tage zuvor waren sie in Lüneburg gestartet. Von dort ging es zunächst an die polnische Grenze nach Ueckermünde. „Die weite Anfahrt zuerst unter die Räder zu nehmen und anschließend Stück für Stück Richtung Heimat zu schaukeln, hat sich für uns bewährt: Wenn man am Ende einer schönen Tour den langen, tristen Heimweg antreten muss, fällt es ungleich schwerer, sich die schönen Momente zu bewahren“, erläutert Olaf Braasch. Bei Dauerregen und Temperaturen nahe null Grad brachen sie am 4. April mit entschlossenen Gesichtszügen und dem Seenotretter-Slogan „Wir fahren raus, wenn andere reinkommen“ im Kopf auf.

Das Wetter besserte sich im Laufe ihrer 1.400 Kilometer langen Reise kaum: Zum Regen gesellte sich Sturm, teils Orkanböen. Trockene oder gar sonnige und windstille Abschnitte waren dagegen rar. Die Temperaturen blieben fast ausschließlich einstellig, rutschten manchmal sogar unter den Gefrierpunkt, Schnee gab es ebenfalls – erst zum Ende ihrer Fahrt klarte es auf. „Trotz der Widrigkeiten haben wir unser DGzRS-Projekt durchgezogen. Darauf sind wir stolz. Wir sind glücklich und voller unvergesslicher Eindrücke nach Lüneburg zurückgekehrt“, resümiert Olaf Braasch.



Ueckermünde



Kap Arkona



Timmendorf auf Poel



Mit ihrem Gespann stehen Emma und Olaf Braasch vor dem historischen Rettungsschuppen der Station Wustrow – eine der 16 Stationen, die Vater und Tochter bei ihrer Ostertour in diesem Jahr besucht haben.



SAR-Schriftzug inspiriert zu Predigt



Helmut Koopsingraven

Pfarrer Helmut Koopsingraven (82) aus Uelzen hat Anfang September die Arbeit der Seenotretter in einen Gottesdienst einfließen lassen. Wie er auf die Idee gekommen ist, erläutert er in einem Brief an die DGzRS.

Als Helmut Koopsingraven zum ersten Mal am Bug eines Seenotrettungskreuzers die Buchstaben SAR sah, fiel dem evangelisch-lutherischen Pfarrer im Ruhestand sofort das Jesuswort aus dem Lukasevangelium, Kapitel 19, Vers 10, ein: „Der Menschensohn ist gekommen, zu suchen und selig zu machen (= zu retten), was verloren ist.“ Und so nahm er die international einheitliche Bezeichnung SAR (Search and Rescue) und die Arbeit der DGzRS als Einstieg in eine plattdeutsche Predigt über die Geschichte von Jesus und dem Zöllner Zachäus (Lukas 19, 1 bis 10). Sein Brief endet mit dem Satz: „Allen Seenotrettern sage ich Anerkennung und herzlichen Dank für ihren aufopferungsvollen Dienst und wünsche ihnen Gottes Schutz bei ihren Einsätzen.“

vörn an'n Kommandostand mit'n besünner't root Krüüz; an'n Bug stüürbord un backbord dree groote Bookstäben: S-A-R. Kloor, dat is'n Seenoot-Reddungs-Krüüzer. De Bookstäben stäht för dat, woför dütt Schipp dor is: „Search and Rescue“, dat is Ingelsch – up Plattdüütsch: ‚Söken un reddden‘ – Dat is de Updrag, den de Crew mit dütt Schipp hett. Wenn Minschen up See in Noot sünd, denn is ‚söken un reddden‘ anseggt, denn heet dat: ‚Liens loos! Hebel up'n Disc! Vulle Kraft vorut!‘ un rut up See, – söken un reddden – egäl, wat dat buten störm un bruust un wo hooch de Breekers sik uptörm. Oft noog sett de Seenootredders dorbi ehr eegen Leben up't Speel, üm annere dat Leben to reddden.

‚Söken un reddden‘ – nipp un nau dat weer Jesus Christus sien Updrag, mit den Gott, de himmelsche Vadder, eens sien Söhn up de Eer schickt hett. ‚Ik, de Minschensöhn, bün kämen, to söken un to reddden, wat verloorn, wat verschüttgähn is.‘ – so hett Jesus dat am Enn vun düsse Geschicht seggt. Martin Luther hett översett ‚selig to mäken‘.

Düsse Geschicht is 'n besünners indrucksvull Bispeel dorför, woans Jesus sien Updrag utföhrt hett. Tolest ook hett He sien eegen Leben hengeben, üm uns Minschen dat Leben to reddden. So as Seenootredders fäken ehr Leben up't Speel sett, üm Minschen to reddden.“ ...

Auszug der Predigt im Wortlaut:

„... Lieve Gemeen, an de Noord- un Oostsee liggt in den een oder annern Håben 'n Schipp, dat glieks upfällt: root un witt un

Mit den Seenotrettern in die Schule

So schnell wird Tim Nolte den 11. August nicht vergessen: Schließlich ist die Einschulung ein aufregender Moment für einen Sechsjährigen. Mit dabei waren im nordrhein-westfälischen Paderborn neben seinen Eltern und Großeltern auch die Seenotretter – zumindest auf seiner Schultüte.



Stolz mit Seenotretter-Schultüte: Tim an seinem Einschulungstag in Paderborn

Tim ist ein riesengroßer Fan der Seenotretter: Im Urlaub an der Küste schaut er immer, ob ein Seenotrettungskreuzer oder -boot im Hafen liegt. Mit Papa und Opa liest er zu Hause die spannenden Berichte im Jahrbuch, und seine Milch trinkt er am liebsten aus einem Becher mit Seenotrettungskreuzer-Motiv: „Daraus schmeckt sie am besten“, findet er.

Überrascht waren seine Eltern daher nicht, als sich ihr Sohn eine Seenotretter-Schultüte zur Einschulung wünschte. Seine Mutter Helga beklebte den roten Rohling mit Rettungsring und Rettungsleinen und vernähte zwei Bilder der HERMANN MARWEDE mit weißen Leinen. Das Ergebnis der mehrtägigen abendlichen Arbeit: ein maritimes Unikat, das niemand sonst hat – und ein überglücklicher Sohn. Klar, dass Tims Schultüte bei seiner Einschulung der Hingucker war. Und etwas ist dem Grundschüler noch besonders wichtig: „Danke für eure mutige Arbeit, kommt immer heile nach Hause und bleibt gesund!“

Malen, lesen, schreiben – mit der DGzRS

Wenn Johan (5) zu seinen Buntstiften greift, ist nach etwa 15 Minuten meist ein weiterer Seenotrettungskreuzer auf einem Blatt Papier zu sehen. Der Junge aus Südniedersachsen ist ein großer Fan der DGzRS.

Angefangen hat alles vor einiger Zeit mit einem Jahrbuch der DGzRS: Johan bekam eines von seinem Vater geschenkt, schmökerte darin und malte bald die Fotos ab. „Er zeichnet unglaublich gern und viel – fast ausschließlich Seenotrettungskreuzer“, sagt seine Mutter Anna und schmunzelt. Doch nicht nur die Bilder faszinieren ihn, sondern auch die Geschichten von den Einsätzen, den Seenotrettern und den Menschen, die diese wie seine segelnden Eltern mit regelmäßigen Spenden unterstützen. Es vergeht kaum ein Tag, an dem ihm Mama und Papa nicht aus dem Jahrbuch vorlesen sollen.

Und manchmal setzt Johan sich hin und nimmt einen Stift zur Hand, aber nicht um zu malen. Nein, dann schreibt der Fünfjährige die Namen der Rettungseinheiten, die Angaben zu ihrer Größe, Geschwindigkeit und Motorleistung ab. „Bei YouTube hat er schon selbst HERMANN MARWEDE eingetippt, um sich einen Film anzusehen“, berichtet seine Mutter. Der größte Seenotrettungs-



Johan in einem Meer selbst gemalter Bilder: Wie viele Seenotrettungskreuzer er bisher gezeichnet hat, „kann man nicht mehr zählen“, sagt der Fünfjährige.

kreuzer der DGzRS fasziniert ihn am meisten: Er zeichnet ihn besonders oft und wünscht sich einen Modellbausatz. Bis er ihn hat, baut er die HERMANN MARWEDE einfach mit Kunststoffsteinen nach oder malt ihn ein weiteres Mal auf ein Blatt Papier.

Gelernt ist gelernt

Die Seenotretter lernen im Laufe der Zeit viele lebenswerte Menschen kennen, die sich aus unterschiedlichsten Gründen im #TeamSeenotretter engagieren. Dazu gehört auch eine Frau aus der Nähe von Stuttgart, die kürzlich ihren 100. Geburtstag feiern

konnte. Sie wirkt lieber im Stillen, als dass sie ihren Namen hier lesen möchte. Verraten dürfen wir allerdings, was sie mit der DGzRS besonders verbindet: Es ist 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“, schreibt sie uns. Mit einer Namenstafel ist sie als großzügige Spenderin immer an Bord dabei, wenn der gleichnamige Seenotrettungskreuzer hinaus auf die Ostsee fährt – für sie eine „große Ehre“.



Der Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS

Blick achteraus Seenotretter-Geschichte

Neuer Liegeplatz für die ASMUS BREMER

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



Neuer Liegeplatz für die ASMUS BREMER ist der Museumsgarten des Deutschen Museums direkt neben der THEODOR HEUSS.

In den vergangenen knapp zehn Jahren stand die frühere Rettungseinheit der Freiwilligen-Station Schilksee direkt vor dem Haupteingang – seit dem 10. Oktober hat sie einen neuen Liegeplatz: im Museumsgarten, direkt neben dem einstigen Seenotrettungskreuzer THEODOR HEUSS (ex H. H. MEIER). Die etwa 800 Meter dorthin ging es huckepack auf einem Tieflader. Der Umzug war schon lange angedacht, weil der Platz im Hof für die Arbeiten im zweiten Abschnitt der großen Generalsanierung des Deutschen Museums gebraucht wird.

Die ASMUS BREMER kam Ende 2012 nach 25 Einsatzjahren ins Deutsche Museum. Das Seenotrettungsboot ist benannt nach dem von 1702 bis 1720 amtierenden Kieler Bürgermeister. Zwischen 1987 und 2012 haben seine Besatzungen 644 Menschen aus Seenot gerettet oder aus Gefahren auf See befreit. Das Seenotrettungsboot hatte bei mehr als 3.900 Einsatz-, Kontroll- und Sicherungsfahrten rund 88.000 Seemeilen (etwa 163.000 Kilometer) zurückgelegt. Das entspricht mehr als vier Erdumrundungen.

Wir trauern um ...

... **Wolfgang Bobusch.** Er war seit 1995 freiwilliger Seenotretter auf der Station Kühlungsborn. Wolfgang Bobusch starb am 14. Oktober 2022 im Alter von 81 Jahren.

... **Susanne Bock.** Sie war seit 2011 ehrenamtliche Sammelschiffchen-Betreuerin in Mölln (Schleswig-Holstein). Susanne Bock starb am 21. August 2022 im Alter von 65 Jahren.

... **Stephan Ossowski.** Er war von 2011 bis 2015 freiwilliger Seenotretter auf der Station Laboe. Stephan Ossowski starb am 20. Oktober 2022 im Alter von 64 Jahren.

... **Claus Pichlo.** Er war von 1977 bis 2000 fest angestellter Vormann auf der Station Deutsche Bucht / Helgoland. Claus Pichlo starb am 7. Oktober 2022 im Alter von 80 Jahren.

... **Uwe Rehbehn.** Er war allein von 1991 bis 2001 freiwilliger Vormann der Station Eckernförde. Uwe Rehbehn ist am 21. September 2022 im Alter von 83 Jahren auf seine letzte große Reise gegangen.

... **Jens Ruiz.** Er war seit 2007 freiwilliger Seenotretter auf der Station Fehmarn / Großenbrode. Jens Ruiz starb am 14. Oktober 2022 im Alter von 58 Jahren.

Ein „Dorffest“ in der Stadt

Erneut haben die Bremerinnen und Bremer im Stadtteil Findorff ihr „Dorffest“ gefeiert. Den Erlös aus einer Tombola spendete der Veranstalter – der Findorffer Geschäftsleute e. V. – zur Hälfte den Seenotrettern.

Nach zwei Jahren Pandemie-bedingter Pause genossen rund 7.000 Gäste des „Dorffests“ wieder Livemusik, handelten mit neuen und alten Schätzen auf dem Flohmarkt, lernten die in der Plantage ansässigen Geschäftsleute kennen, sahen Aufführungen und nahmen an vielen Aktionen teil. Auch die Ehrenamtlichen der DGzRS waren mit einem Infostand vor Ort und berichteten den Besucherinnen und Besuchern von den Einsätzen der Seenotretter auf Nord- und Ostsee.



Die beiden DGzRS-Mitarbeiter Thorsten Neumann (v. l.) und Ulrich Reiter nehmen den symbolischen Scheck über 500 Euro von den „Dorffest“-Veranstaltern Jörg Warncke und Katrin Grosch entgegen.

Ein Höhepunkt war die Tombola. Deren Erlös wurde dieses Jahr zur Hälfte an die Kinder- und Jugendabteilung des Hanseatischen Hockey-Club sowie an die DGzRS spendet. Einen symbolischen Scheck über 500 Euro übergaben die „Dorffest“-Veranstalter Katrin Grosch und Jörg Warncke auf dem Gelände der Seenotretter-Zentrale in Bremen. „Ich bin schon durch meinen Großvater sehr der Schifffahrt und den Seenotrettern verbunden. Ihre Arbeit empfinde ich als etwas sehr Edles“, sagte Katrin Grosch. Dem schloss sich Jörg Warncke an: „Deswegen unterstützen wir die DGzRS mit dem Tombola-Erlös gern.“

Großes Engagement an Land

Auf Föhr nutzt der „Klingelmann“ Knudt Kloborg seine Bekanntheit als Veranstaltungsausrufer, um für die Seenotretter zu werben. Auf der Helgoland-Fähre macht unterdessen Helga Stolz mit dem Sammelschiffchen in der Hand die Passagiere auf die Arbeit der DGzRS aufmerksam. Und auf der Promenade in Travemünde bittet seit Frühjahr 2022 Petra Petersen um Spenden für die Seenotretter: Innerhalb weniger Monate sammelte die Neu-Schleswig-Holsteinerin mehr als 10.000 Euro.

Ehrenamtlich aktiv war Petra Petersen bereits vor Jahren, damals noch in ihrem Wohnort Celle. Die pensionierte Studienrätin hielt unter anderem Vorträge über die Seenotretter. Ihren Umzug an die Ostsee nahm sie zum Anlass, sich an der Küste verstärkt für die DGzRS zu engagieren. Ihren neuen Wirkungskreis fand sie nur wenige Schritte entfernt vom Liegeplatz des Seenotrettungsbootes ERICH KOSCHUBS. Dort sorgt sie unter anderem dafür, dass die Stations-tafel immer mit Informationsmaterial gefüllt ist.

Regelmäßig kommt sie mit vorbeifliegenden Menschen über die DGzRS 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“, berichtet Petra Petersen.

„Wir sind sehr dankbar für das großartige Engagement unserer Ehrenamtlichen an Land und für die Unterstützung aller Menschen im ganzen Land, die für uns spenden. Ohne sie könnten wir nicht rausfahren“, sagt Patrick Morgenroth, Vormann der Freiwilligen-Station Travemünde.



Gegenseitiger Dank für das Engagement auf See und an Land: Vormann Patrick Morgenroth und die ehrenamtliche Mitarbeiterin Petra Petersen vor dem Seenotrettungsboot ERICH KOSCHUBS

SO KÖNNEN SIE SPENDEN UND HELFEN

„Wir sind Seenotretter“ lautet unser Motto – und damit würdigen wir auch den großartigen Einsatz unserer Spenderinnen und Spender. Denn die Arbeit unserer Besatzungen auf Nord- und Ostsee ist nur möglich dank der finanziellen Unterstützung vieler Menschen im ganzen Land – alle gemeinsam sind wir das #TeamSeenotretter. Auf dieser und den folgenden Seiten lesen Sie einige Beispiele für das besondere Engagement, viele weitere finden Sie auf unserer Website unter

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

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

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

Schulanfänger sammelt Spenden

Wer in das Zimmer von Josse Renck (7) schaut, sieht wie bei vielen Kindern seines Alters jede Menge Spielzeug. Darum überlegte er sich, zu seiner Einschulung im August auf Geschenke zu verzichten und stattdessen Geld für die Seenotretter zu sammeln.

Josse Renck lebt in Kiel, der Ostseestrand ist nicht weit, Fähren sind für ihn beinahe so alltäglich wie für andere der Bus. Wer so wie der Siebenjährige an der Kieler Förde aufwächst und einen ehemaligen Marine-soldaten zum Vater hat, kommt automatisch irgendwann mit den Seenotrettern in Kontakt. Zuerst waren es die Jahrbücher seines Vaters und später der Tag der Seenotretter in Laboe, die aus dem Jungen einen großen Anhänger der DGzRS werden ließen. „Sie retten alle Menschen, egal welche Sprache sie sprechen oder welche Hautfarbe sie haben“, nennt er einen Grund für seine Begeisterung. Und schiebt dann hinterher: „Weil sie sich ins Abenteuer stürzen, ohne zu wissen, was sie erwartet.“



Stolzer Spendensammler: Josse Renck aus Kiel

Als sein Einschulungstag am 17. August immer näherrückte, überlegte Josse gemeinsam mit seinen Eltern, was er sich wünschen könnte. „Ich habe schon ganz viel Spielzeug, deshalb hatte ich die Idee zu einem Spendenaufruf für die Seenotretter“, sagt er. Schnell wird es konkret: Seine Eltern schreiben die DGzRS-Zentrale in Bremen an, erhalten prompt eine Antwort – und ein Sammelschiffchen für die Feier. Josses Gäste sind total begeistert von seiner Aktion: Sie beladen den Frachtraum des Schiffchens beinahe bis ans Deck und würdigen seinen vorbildlichen Einsatz für andere Menschen. Am Ende ist das Sammelschiffchen mit mehr als 200 Euro gefüllt – ein Betrag, auf den Josse zurecht stolz sein kann.



Udo Matthies in seiner maritimen Ecke mit Seenotretter-Becher in der Hand

Schimpfen für die Seenotretter

Udo Matthies' Grundschullehrer Hermann Laicher hatte ein großes Herz für die Seenotretter. Deshalb kassierte er von seinen Schülern fünf oder gar zehn Pfennig, wenn ein Schimpfwort in seiner Klasse an der Wartbergschule in Heilbronn fiel. Waren zehn Mark erreicht, überwies er das Geld an die DGzRS. Dieses große Engagement vor mehr als 60 Jahren hat bei Udo Matthies bleibenden Eindruck hinterlassen.

seiner herzerfrischenden Art aus seinem Leben berichtete, hörten wir fasziniert und mucksmäuschenstill zu, auch wenn er uns von den Seenotrettern vorschwärmte“, erinnert sich Udo Matthies an den begnadeten Geschichtenerzähler. „Mich hat schon damals die Selbstlosigkeit der Rettungsleute tief beeindruckt. Sie scheuen das Risiko nicht, stürzen sich selbst bei Sturm und Unwetter verweg in die aufgewühlte See, um mutig anderen in Not zu helfen.“

Mit diesen Bildern im Kopf und dem machtvollen Fernweh eines schwäbischen Jungen verpflichtet sich Udo Matthies Mitte der 1960er Jahre bei der Marine. Er kommt rum: Mit der Fregatte „Emden“ legt der Matrose und spätere Obermaat unter anderem in den Häfen Brasiliens, Argentinis, Norwegens und Schwedens an. Später segelt er privat regelmäßig kreuz und quer über das IJsselmeer. Nach vier Jahren geht er wieder an Land, „weil die holde Weiblichkeit“ ihn lockt, wie er es ausdrückt. Er schult

um, wird Masseur und medizinischer Bade-meister. In seiner Praxis im nordwestlich von Heilbronn gelegenen Bad Rappenau steht ein Sammelschiffchen der Seenotretter, „selbstverständlich direkt an der Kasse – damit ordentlich was reinkommt“, sagt er.

Bis 1986 leert der Vorsitzende der Marinekameradschaft Heilbronn, in der auch Udo Matthies seit 1972 aktiv ist, regelmäßig das Sammelschiffchen. Dann gibt der Masseur seinen Heilberuf auf und fängt in Ludwigshafen bei einem großen Chemieunternehmen an. Am linken Rheinufer bleibt er bis zu seinem Ruhestand. Heute lebt er mit seiner Lebensgefährtin nordwestlich von Mannheim im rheinland-pfälzischen Grünstadt, eine gute Autostunde von Heilbronn entfernt. Dort sitzt er oft in der „Sommerküche“ und schmökert sich durch das interessante Jahrbuch der DGzRS. Dabei trinkt er ab und an einen Schluck vom frisch aufgebrühten Kaffee – aus seinem geliebten Seenotretter-Becher.

Ich identifiziere mich mit den Seenotrettern“, sagt der inzwischen 74-jährige Udo Matthies. Deshalb spendet er regelmäßig einen kleinen Beitrag und hat zwei DGzRS-Aufkleber an seinem Auto. Zudem zeigt er seinen Gästen gern die mehr als 30 Jahre alte Zettelbox mit Hansekreuzflagge in der maritim gestalteten Ecke seines Wintergartens – die er liebevoll „Sommerküche“ nennt. Dort trinkt er mit Blick auf die Natur seinen Kaffee am liebsten aus seinem Seenotretter-Becher. Dieser ist zwar bereits einige Male zu Bruch gegangen, doch starker Sekundenkleber fügt das unersetzliche Stück immer wieder zusammen.

Begonnen hat alles in seiner Grundschulzeit vor mehr als 60 Jahren: „Wenn unser Lehrer Hermann Laicher mal wieder in

Stürmische Zeiten, nicht nur für die Seenotretter

„Stürmische Zeiten – sicherer Kurs. Volle Kraft voraus!“ hat die AOK Systems GmbH ihren digitalen Informationstag am 14. September in Köln überschrieben. Und weil sich die Seenotretter mit extremen Wetter sehr gut auskennen, hatte der IT-Dienstleister der AOK-Gemeinschaft für gesetzliche Krankenkassen die DGzRS zu einem Impulsvortrag eingeladen. Die Seenotretter nutzten dies zugleich, um sich für eine großzügige Spende zu bedanken.

Nicht nur auf See erleben die Seenotretter immer wieder stürmische Zeiten. Auch die DGzRS als Organisation hat in den vergangenen 157 Jahren ihres Bestehens im übertragenen Sinn schon manchen Sturm überstanden. Über die Herausforderungen von Einsätzen in schwerer See sprach Christian Stipeldey, Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der DGzRS, vor rund 500 digital zugeschalteten Gästen.

In seinem Vortrag zu Beginn der Tagung spielte auch die besondere Organisations- und Finanzierungsform der DGzRS eine wichtige Rolle. Schließlich hat sie in den vergangenen Jahrzehnten viele turbulente Zeiten überdauert. Die Themen des Vortrages griffen die Rednerinnen und Redner der AOK Systems über die Veranstaltung immer wieder auf und übertrugen sie auf ihre Arbeiten für die gesetzliche Krankenversicherung.



Susanne Pietsch und Holger Witzemann (l.), Geschäftsführung bei AOK Systems, überreichen einen symbolischen Scheck in Höhe von 3.500 Euro an Christian Stipeldey, den Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der DGzRS.

„Die Seenotretter setzen sich auf Nord- und Ostsee mit großem Engagement für Menschen in Not ein – bei jedem Wetter. Das beeindruckt uns sehr“, sagte AOK-Systems-Geschäftsführerin Susanne Pietsch. „Sie tun das freiwillig und unabhängig. Das

verdient große Anerkennung. Deshalb unterstützen wir diese Arbeit sehr gerne mit einer Spende“, ergänzte Holger Witzemann, Vorsitzender der Geschäftsführung der AOK Systems. Gemeinsam überreichten sie einen symbolischen Scheck über 3.500 Euro.

Erst Strandsammler, dann Spendensammler

Mitte August haben Tino (12) und Theo Niemann (8) aus Dresden sowie ihr Großcousin Martin Lässig (6) aus Bremen am Helgoländer Strand Muscheln, Steine und Donnerkeile gesammelt. Anschließend bastelten sie aus den Muscheln Halsketten und verkauften den selbst gemachten Schmuck auf der Inselpromenade. Die Einnahmen und noch ein bisschen Taschengeld obendrauf spendeten sie an die Seenotretter.

An den bunten Hummerbuden am Helgoländer Hafen kommt jeder Inselgast vorbei. Nur ein paar Schritte davon entfernt haben Tino, Theo und Martin am 18. August auf einer Bank ihren Verkaufsstand mit Steinen, Donnerkeilen, selbst gebastelten Muschelketten und Stifthaltern aufgebaut.

Den Erlös wollen die Jungen nicht für sich behalten, sondern den Seenotrettern spenden, erzählen sie den Passanten. Deshalb haben sie eine kleine Sammelbox aufgestellt. Wer sie nach dem Grund fragt, dem antworten sie blitzschnell: „Wir finden deren Arbeit toll und wichtig, außerdem finanzieren sie alles über Spenden.“ Sie wissen das, weil sie große Fans der Seenotretter sind, seitdem sie in Cuxhaven erstmals

in den Jahrbüchern geschmökert und die ANNELIESE KRAMER gesehen haben.

Am Anfang sind Tino, Theo und Martin noch ziemlich aufgeregt. Doch das legt sich mit jeder Minute ein bisschen mehr. Denn der Zuspruch ist groß. Und alle, die an den Stand kommen, sind ausgesprochen freundlich, viele finden anerkennende Worte für das Engagement. „Einige haben noch extra etwas gespendet“, berichten die drei später. Auch deshalb, und weil sie noch ein paar Euros von ihrem Taschengeld dazulegen, können sie am nächsten Tag insgesamt 107 Euro an die Besatzung der HERMANN MARWEDE überreichen – ein besonderes Erlebnis für die drei Jungen, zumal „die Seenotretter alle sehr nett zu uns waren“.



Im Urlaub auf Helgoland verkaufen Tino (v. l.), Martin und Theo an Passanten Steine, Donnerkeile und Muschelketten zugunsten der Seenotretter.

Spiele, sammeln, spenden: Geburtstag in Göttingen

Es gibt Monstergeburtstage, Weltraumbgeburtstage und Piratengeburtstage – allesamt uninteressant für Richard aus Göttingen. Er stellt die Feier zu seinem achten Geburtstag Mitte September viel lieber unter das Motto „Die Seenotretter“, schließlich ist er von ihnen total begeistert. Und da sie ihre Arbeit aus Spenden finanzieren, sammelt er selbstverständlich an seinem großen Tag auch Geld für sie.

Richard steht am 11. September mit einem selbst gebauten Bauchladen auf den Schillerwiesen, einem großen Park in Göttingen. Um den Achtjährigen wuseln andere Kinder, seine Geburtstagsgäste. Sie alle bieten den Spaziergängern leckere Zuckerwatte an. Viele Passanten greifen zu und stecken einen kleinen Obolus in die Sammelbox. „Das hat mir an meiner Feier besonders gefallen. Die Idee mit der Zuckerwatte stammt von meiner Mama, ich fand das sofort super“, berichtet Richard.



Seenotretter-Geburtstag mit Zuckerwatte: Richard (3. v. l.) und seine Gäste

Bevor es allerdings hinaus in den Park geht, stärken sich die Kinder erst einmal mit Keksen und einem leckeren Kuchen, auf der anfangs noch eine Rettungsszene mit einem havarierten Schiff und einem Seenotrettungsboot zu sehen ist. Anschließend

schauen sie eine Folge der Kika-Sendung „Willi wills wissen“, in der Moderator Willi Weitzel die Besatzung des Seenotrettungskreuzers HANS HACKMACK besucht und sich von ihr „retten“ lässt. „Damit meine Gäste sich ein bisschen vorstellen können, wie die Arbeit der Seenotretter aussieht und warum ich das so gut finde“, erläutert Richard das Programm. Seit etwas mehr als einem Jahr interessiert er sich mächtig für

die Seenotretter: Bei einem Ausflug nach Cuxhaven entdeckte er im Hafen die ANNELIESE KRAMER. Er schaute sich die Informationstafel an und steckte sich ein kostenloses Jahrbuch in seinen Rucksack. Seitdem liest er sich mit großer Ausdauer durch das 108 Seiten starke Heft. Zwar sind manche Wörter wie Gaffelketsch, Beaufort und Havarist für einen Achtjährigen noch etwas kompliziert. Richards Wissensdurst bremst das allerdings nicht. Denn es gefällt ihm sehr, „dass es Menschen gibt, die helfen, wenn ein Schiff in Not gerät“. Dieser Enthusiasmus ist auf den Schillerwiesen ebenfalls deutlich zu spüren, wo er den Spaziergängern Zuckerwatte anbietet und um eine Spende bittet. 55 Euro bekommt er gemeinsam mit seinen Gästen für die Seenotretter zusammen.

Münzen für Melodien

Lucy Preiß (9) hat im September mit einer besonderen Spendenaktion 100 Euro für die Seenotretter erspielt: Mit ihrer Geige stellte sich die Grundschülerin aus Bremen auf den Bürgersteig und musizierte für Passanten.

Meine Mama, die selbst bei der DGzRS arbeitet, hat mir viel von den gefährlichen Einsätzen der Seenotretter erzählt. Das hat mich echt beeindruckt. Ich finde es ganz toll, dass sie Leben retten“, sagt Lucy. Deshalb möchte sie ihnen helfen und 100 Euro für sie sammeln. Die neunjährige Grundschülerin beschließt, mit ihrer Geige im Bremer Steintor Straßenkonzerte zu geben. In ihren Geigenkasten legt sie ein selbst gebasteltes Sammelschiffchen mit dem Aufruf „Spende für die Seenotretter – Danke!“. Und dann spielt sie für die Passanten, unter anderem Kompositionen von Beethoven und Mozart. Viele loben sie für ihren Mut, das gefällt ihr vor allem an ihren Auftritten.

Bald wird klar: Ausschließlich im September 100 Euro zu erspielen, ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Deshalb fließen auch ein paar Euros aus ihrem Taschengeld in die Spende. Besonders freut es Lucy Preiß, mit ihrer Aktion ihren Onkel Alexander Blickle in Stuttgart animiert zu haben, ebenfalls mitzumachen. Er verspricht: „Wenn du dein Spendenziel erreichst, gebe ich 100 Euro dazu“. Als es dann so weit ist, ist er sehr stolz auf seine Nichte und verdoppelt die Summe wie versprochen.



Lucy spielt seit Mai 2020 Geige – bei Straßenkonzerten im September auch für die Seenotretter.

Unikat-Edition mit Rettungsflotte der DGzRS



Geschäftsführer Thilo Mühle präsentiert in Laboe die spezielle S.A.R.-Geburtstagsedition der Uhrenmanufaktur Mühle-Glashütte.



Sie gibt es jeweils nur einmal: Die speziellen S.A.R.-Geburtstagsmodelle der Uhrenmanufaktur Mühle-Glashütte sind Unikate. In jedem Gehäuseboden dieser limitierten Edition sind jeweils Name und Silhouette eines der 63 Seenotrettungskreuzer und -boote der aktuellen Rettungsflotte der DGzRS eingraviert.

Seit 20 Jahren pflegen die Seenotretter und die Uhrenmanufaktur Mühle-Glashütte eine gemeinsame Tradition. Und zum 20. Geburtstag einer speziellen Einsatzuhr für die Vorleute der DGzRS gibt es eine besondere Edition: 63 Exemplare des Geburtstagsmodells erhalten individuelle Seenotretter-Gravuren, die jedes Exemplar zu einem Unikat machen. Aus dem Verkaufserlös erhält die DGzRS eine großzügige Spende.

Im Februar 2002 wurden die ersten S.A.R. Rescue-Timer an die Vorleute der DGzRS übergeben. Die Uhr wurde gemeinsam mit ihnen entwickelt und auf die harten Anforderungen auf See zugeschnitten. Während die Seenotrettungskreuzer und -boote seit jeher höchst seetüchtig sind, wurden viele private Armbanduhren jedoch bei Einsätzen beschädigt.

Mühle-Glashütte nahm im März 2001 Kontakt mit den Seenotrettern auf und schlug die gemeinsame Entwicklung einer anwenderbezogenen Uhr vor, die den harten Bedingungen gewachsen ist. Das Ergebnis war der S.A.R. Rescue-Timer. Dabei kam es vor allem auf eine hohe Robustheit und sehr gute Ablesbarkeit bei Tag und Nacht an. Denn dieser sollte auch als Zeitgeber bei Nachteinsätzen eingesetzt werden. Bei diesen wird die Beleuchtung im Inneren der Rettungseinheiten abgedunkelt, um die Sicht hinaus auf die See zu verbessern. Dank der guten Nacht-ablesbarkeit des S.A.R. Rescue-Timers können zum Beispiel Uhrzeiten auch dann exakt im Logbuch protokolliert werden.

Die speziellen S.A.R.-Modelle zum 20. Kooperationsgeburtstag sind 63 Unikate: In jedem Gehäuseboden dieser limitierten Edition ist der Name und die Silhouette eines der 63 Seenotrettungskreuzer oder -boote der aktuellen Rettungsflotte der DGzRS eingraviert – jede Rettungseinheit gibt es also lediglich ein einziges Mal. Aus dem Verkauf der Uhren wird Mühle-Glashütte einen Betrag von 10.000 Euro an die Seenotretter spenden.

Im Lauf der Jahre hat sich zwischen den Seenotrettern und Mühle-Glashütte eine enge, freundschaftliche Partnerschaft entwickelt. Diese manifestiert sich nicht nur in jährlichen Spenden, sondern auch in der Unterstützung durch eigens entwickelte Sondereditionen, deren Erlös der wichtigen Arbeit der DGzRS zugutekommt. So versteigerte das Unternehmen im August den 10.000. S.A.R. Rescue-Timer zugunsten der Seenotretter. Ein äußerst großzügiges Gebot von 11.700 Euro, die sechsfache Höhe des aktuellen Verkaufspreises, erhielt den Zuschlag.

Lüttje Seenotretter

Angeberwissen :)



Was macht Ihr alle am Abend vor dem 6. Dezember?

Genau, Ihr stellt Eure Stiefel vor die Tür, damit der Nikolaus ein paar Geschenke hineinstecken kann. Das haben schon Eure Eltern, deren Eltern – also Eure Omas und Eure Opas – und deren Eltern und so weiter und so weiter gemacht, als sie so alt waren wie Ihr jetzt. Es ist also etwas, das Kinder schon sehr, sehr lange machen. Denn es hat seinen Ursprung in vielfältigen Erzählungen über Nikolaus von Myra. Er lebte vor vielen, vielen Jahren in der heutigen Türkei und war ein ganz besonderer Mann: Er half beispielsweise den Armen, Hungernden und auch den Seeleuten. Wenn sie ihn riefen, soll er sogar Stürme auf See gebändigt und sie auf diese Weise gerettet haben. Darum ist er noch heute der Schutzheilige aller Seeleute. Der Nikolaus bringt also nicht nur Geschenke in der Nacht, sondern wacht auch über alle, die auf den Weltmeeren unterwegs sind!

Dein Seebär 



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





„Danke!“

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

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

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



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

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

