



2018
JAHRBUCH



EINE KLASSE FÜR SICH.

Die Crew der Hapag-Lloyd Cruises Kreuzfahrtflotte grüßt alle fest angestellten und freiwilligen Seenotretter, die rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit sind. Sie fahren raus, wenn andere reinkommen, um Schiffbrüchige aus Seenot zu retten, Menschen aus Gefahren zu befreien oder Verletzte und Kranke zu versorgen. **KLASSE**, dass Ihr da seid!

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH
Ballindamm 25 · 20095 Hamburg
[f/hlcruises](#) · [hl-cruises.de](#)



JAHRBUCH 2018

und Tätigkeitsbericht 2017



JAHRBUCH 2018

und Tätigkeitsbericht 2017

VORWORT – Zeit für Dankbarkeit	4
EINSATZ UND ERFOLG – Das Jahr 2017	6
LOGBUCH 2017 – Einsätze	10
DER RETTUNGSDIENST – Rückblick und Ausblick	38
PRÄVENTION – Sicher auf See / App SafeTrx	51
SEENOTLEITUNG / EINSATZGEBIET – Stationskarte	52
DIE RETTUNGSFLOTTE	54
DIE RETTUNGSSTATIONEN	57
MENSCHEN & MEER – Geschichten	62
„BOOTSCHAFTER“ 2018 – Schauspieler Till Demtröder	81
KLÖNSCHNACK 2017 – Ereignisse	93
LÜTTJE SEENOTRETTET – Geschichten kleiner Fans	98
FINANZDATEN 2017 – Einnahmen-/Ausgabenstruktur	102
ORGANISATION und Kontaktadressen	106
WIR GEDENKEN unserer verstorbenen Mitarbeiter	108
TESTAMENT – Die See im Herzen	110
IM INTERNET – Die Seenotretter „auf Empfang“	112

IMPRESSUM

Herausgeber/Redaktion Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), Bremen · Redaktionsleitung: Christian Stipeldey, Kontakt: presse@seenotretter.de
Gestaltung artundweise, Bremen / Ilka Hagedorn-Gemahl, Hude
Herstellung GGP Media GmbH, Pößneck

Bildnachweis/Illustrationen DGzRS: 5, 10-16, 17o, 18-21, 24/25, 28, 30, 36r, 37, 41kl, 43, 48/49, 64/65, 66o, 71o, 72, 76-78, 79o, 80, 87-90, 95o, 101, 103-105, 107, 110/111, 112; ASB RV Vorpommern-Greifswald: 17u; Bundespolizei: 31gr; Christian Charisius/mit freundlicher Unterstützung der dpa: 69, 70/71; Sven Claußen: 42, 82; Maren Christoffer: 98u; Peter Dabels: 22/23; Michael Fründt: 8/9; Sven Gustafsson: 29; Havariekommando: 31kl; Enver Hirsch/Ankerherz-Verlag: 74u; Frank Hormann: 46o, 86; Sven Junge: 52, 62/63; Frank Kahl: 44; Per Kasch@SeverinWendeler: 56; Alexander Krüger: 68u; Manuel Miserok: 41gr, 94u; Oliver Mohrbeck: 108/109; Stephan Mühr: 61, 98o; Ulrich Nehls: 40; Peter Neumann, YPScollection: 1, 38/39, 66u/67, 68o, 74/75, 91; Christian Ostersehlte: 97u; Erik Saanila: 45; Stefan Sauer: 83; Jonas Schütze: 51gr; Bernhard Sieger: 96o; Lisa Sonntag: 27; Holger Spreer: 70o; Stadsarchief Amsterdam: 79u; Martin Stöver: 46/47, 50, 81, 85; Thomas Steuer: 92; Ingo Wagner: 73, 84, 94o, 102; Tamsen Maritim: 46or, 47ur; Tim Wendrich: Titel/Rücktitel; U.S. Air Force/920th Rescue Wing/Master Sgt. Mark Borosch: 32-36; privat: 26, 70u, 93, 95u, 96u, 97o, 98M, 99
 Der Originalentwurf für die Stationskarte auf Seite 53 und die Skizzen der Einheiten unserer Rettungsflotte auf den Seiten 54/55 sind Spenden von Bernd Jochem, Hörllkofen.
 Nachdruck von Texten und Abbildungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers. © Copyright by DGzRS, Bremen.



NAUTISCHE INSTRUMENTE
MÜHLE
 GLASHÜTTE/SA.



S.A.R. Rescue-Timer

Seit 1994 fertigen wir Zeitmesser für die professionelle Schifffahrt. Hier zählen Zuverlässigkeit, Präzision und beste Ablesbarkeit. Diesen Tugenden fühlt sich auch der S.A.R. Rescue-Timer verpflichtet. Ein 4 mm starkes Saphirglas und unsere patentierte Feinregulierung machen ihn besonders stoßsicher. So kann die Uhr ihren Träger immer zuverlässig über die genaue Uhrzeit informieren.



Besuchen Sie unsere Webseite unter www.muehle-glashuette.de

Zeit für Dankbarkeit

„Das schönste an einer Rettung aus Seenot ist die eigene Zufriedenheit und der Dank der Geretteten. Wenn wir Schiffbrüchige von einem brennenden Fischkutter holen oder einen Verletzten von einem Frachter bei Sturm mit Wellen, die so hoch sind wie unser Seenotrettungskreuzer selbst, wenn wir die Dankbarkeit dieser Menschen spüren, ist das der schönste Lohn. Dankbare Augen sieht man noch lange nach einem Einsatz vor sich.“

So hat es unser Vormann Claus Dethlefs Ende vergangenen Jahres in der Tageszeitung „Mittelbayerische“ ausgedrückt. Dethlefs ist seit fast 30 Jahren Seenotretter und einer unserer erfahrensten Vorleute. In dem überregionalen Leitartikel ging es um Dankbarkeit.

Wenn ein Jahr zu Ende geht, schauen viele Menschen dankbar auf die vergangenen Monate zurück. Einige schreiben unseren Seeleuten oder rufen aus Dankbarkeit für ihre Rettung noch einmal an. Oft hören und lesen wir von großem Respekt vor dem, was die Seenotretter auf Nord- und Ostsee leisten.

Mit jedem neuen Jahrbuch kommt auch für uns die Zeit, innezuhalten, zurück-, aber auch vorauszuschauen. Beides ist in vielerlei Hinsicht Anlass, die Dankbarkeit der Seenotretter zum Ausdruck zu bringen.

Wir sind dankbar dafür, dass unsere Besatzungen im zurückliegenden Jahr von ihren wieder einmal mehr als 2.000 Einsätzen sicher auf ihre Stationen zurückgekehrt sind. Wir sind dankbar dafür, dass sie in so vielen Fällen anderen Menschen in schwierigen, gefährvollen, mitunter lebensbedrohlichen Situationen helfen konnten (Logbuch: Seiten 10 bis 37).

Der Einsatz unserer Besatzungen wäre nicht möglich ohne den Einsatz unserer rund 600 ehrenamtlichen Mitarbeiter und des kleinen hauptamtlichen Teams an Land. Insgesamt engagieren sich rund 1.600 Men-

schen unter der Flagge unserer Gesellschaft – eine starke Gemeinschaft, für die wir sehr dankbar sind!

Alle unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf See und an Land, im Ehren- oder Hauptamt, sind vor allem Ihnen dankbar, unseren Förderern aus allen Teilen Deutschlands, auch fern der Küste. Sie ermöglichen uns die unabhängige Durchführung unserer selbst gewählten Aufgabe – seit 153 Jahren, damals wie heute finanziert ausschließlich durch Spenden und freiwillige Beiträge, ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel in Anspruch zu nehmen.

Gegenüber Ihrer finanziellen und ideellen Unterstützung empfinden wir genauso Respekt, wie es so viele unserer Freunde gegenüber den Seenotrettern zum Ausdruck bringen – bei Besichtigungen unserer Rettungseinheiten wie am Tag der Seenotretter (Seite 87), in Briefen, E-Mails oder den sozialen Medien (Seite 112) und zuweilen in besonders persönlichen Gesprächen, wenn es darum geht, den eigenen Nachlass zu Gunsten der Seenotretter zu regeln (Seiten 110/111). Für all diese – oftmals öffentlichen – Sympathiebekundungen sind wir ebenfalls ausgesprochen dankbar.

Unsere Spender ermöglichen uns die ständige Modernisierung unserer Rettungsflotte (Seiten 38 bis 47). So können wir die zweifellos vorhandenen Risiken des Einsatzes so gering wie möglich halten. Auch



optimale persönliche Schutzausrüstung ist unerlässlich. 500 neue, hochmoderne Rettungswesten befinden sich derzeit im Zulauf (Seiten 48/49). Innerhalb weniger Wochen haben Sie, unsere Förderer, die Spezialanfertigungen zum Stückpreis von 975 Euro finanziert – alle 500. Denjenigen, die sich auf diese Weise sozusagen „außer der Reihe“ für die Seenotretter engagiert haben, gilt ebenfalls unser großer Dank.

Nicht zuletzt sind wir den Medien dankbar für das große Interesse an unserer Arbeit. Dies hat sich im vergangenen Jahr unter anderem in mehr als 430 Fernsehbeiträgen im ganzen Land widerspiegelt. Um unsere Unabhängigkeit auch in Zukunft zu bewahren, sind wir darauf angewiesen, neue Freunde zu gewinnen. Prominente

Unterstützung unserer Öffentlichkeitsarbeit leistet unser neuer ehrenamtlicher „Bootschafter“, der Schauspieler Till Demtröder (Seite 81), dem wir für sein Engagement herzlich danken.

Claus Dethlefs hat es so gesagt: „Ich kann mich an keinen Tag meiner langen Zeit bei den Seenotrettern erinnern, an dem wir nicht ausgelaufen sind, als man uns gerufen hat. Passieren kann da draußen immer etwas. Wenn der Notruf über Funk rein kommt, legen wir ab – bei jedem Wetter, rund um die Uhr.“

In seinem Namen und im Namen aller seiner rund 1.000 Kolleginnen und Kollegen, die ebenso wie er bei jeder Alarmierung sofort auslaufen, danken wir Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung!

Michael Schroiff
stellvertretender Vorsitzter

Gerhard Harder
Vorsitzer

Ingo Kramer
stellvertretender Vorsitzter

Einsatz und Erfolg 2017

Ein Jahr macht einen großen Unterschied

467

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

500

neue Rettungswesten im Wert von jeweils 975 Euro, gespendet innerhalb von gut vier Wochen im November und Dezember

3.660

Kilometer Küstenlinie mit 54 Stationen von Borkum bis Usedom gesichert – das entspricht in etwa der Entfernung von Berlin bis Nordgrönland

537

Einsatzanläufe, Such- und Sicherungsfahrten

386

Einsätze bei Windstärke 7 und mehr

10.667

Downloads der kostenlosen Sicherheits-App „SafeTrx“ der Seenotretter (Seite 51)

2.633

Kontrollfahrten für beste Revierkenntnis

1.117

Werfttage mit 33 Rettungseinheiten, um sie fit für die nächsten Einsätze zu machen

123

Alarmierungen für Laboe, die Station mit den meisten Einsätzen

240

Lehrgangsteilnehmer auf der Ausbildungsstation Neustadt i. H. – seit ihrer Gründung 1996 nahezu 5.000

890

Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht

42.323

Dienststunden unserer freiwilligen Seenotretter auf den Stationen (ohne Lehrgänge)

68.644

Seemeilen – ca. 127.129 Kilometer oder mehr als drei Erdumrundungen – allein mit den 20 Seenotrettungskreuzern zurückgelegt

1.000

Rund neue Postings, Tweets, Bilder und Videos der Seenotretter in den sozialen Netzwerken (Kommentare/ Antworten nicht mitgerechnet) (Seite 112)

433

TV-Beiträge über die Seenotretter, von kleinen Einsatznachrichten bis zu großen Reportagen, mit insgesamt 115 Millionen Zuschauern

58

Menschen aus Seenot gerettet und

432

Personen aus drohender Gefahr befreit – insgesamt 84.527 Menschen seit der Gründung 1865

989.638,37

Euro „Kleingeld“ in den rund 13.000 Sammelschiffchen (gut 2,5 Prozent der Gesamteinnahmen)

0

Euro Steuergelder, finanziert ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Spenden (Seiten 102/103)

2.056

Einsätze in Nord- und Ostsee mit 59 Rettungseinheiten – durchschnittlich sechs pro Tag

5.000

Großflächenplakate im Herbst 2017 mietfrei in mehr als 250 deutschen Städten und Gemeinden

201

Mal außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches durch die SEENOTLEITUNG BREMEN für die deutsche Schifffahrt weltweit unterstützend oder initiativ tätig gewesen

96

neue Kollegen unter den rund 1.000 Seenotrettern, rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit

71

neue ehrenamtliche Mitarbeiter an Land, insgesamt rund 600

1.419

neue Sammelschiffchen-„Ankerplätze“

60

Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt

Das Jahr 2017: Einsatz und Erfolg

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

Die Arbeit der Seenotretter im Jahr 2017 spiegelt sich in der bundesweiten Berichterstattung der Medien wider. Eine kleine Auswahl der Schlagzeilen:

Seenotretter halfen Kutter in Not (Ostfriesische Nachrichten, 10.1.) **Zwei Angler aus Ostsee gerettet** (Schwarzwälder Bote, 6.2.) **Fischkutter geborgen** (Schweriner Volkszeitung, 16.2.) **Hagener auf der Ostsee aus Seenot gerettet** (Iserlohner Kreisanzeiger und Zeitung, 17.3.) **Borkumer Seenotretter halfen Kutter** (Ostfriesen-Zeitung, 27.3.) **Seenotretter befreien Wattwanderer aus höchster Not** (Hamburger Abendblatt, 10.4.) **Fischer in Sicherheit gebracht** (Weser-Kurier, 13.4.) **Kiter gerettet** (Heiligenhafener Post, 5.5.) **Notfall: Seglerin von Bord gerettet** (Segeberger Zeitung, 23.5.) **Familie aus Seenot gerettet** (Münchner Merkur, 12.6.) **Fünf junge Leute aus Seenot gerettet** (Anzeiger für Harlingerland, 19.6.) **Einsatz auf Kreuzfahrtschiff** (Altmark-Zeitung, 23.6.) **Yacht vor Strandung bewahrt** (Jeversches Wochenblatt, 3.7.) **Tauchprüfung endet mit Rettungs-**

aktion (Zevener Zeitung, 31.7.) **Gestrandete Segler in Nordsee gerettet** (Neue Presse, 7.8.) **Seenotretter im Dauereinsatz** (Cuxhavener Nachrichten, 8.8.) **Brandwunde: Seenotretter helfen Baby** (Lübecker Nachrichten, 18.8.) **Zwei Personen mit Hund aus Seenot gerettet** (Wilhelmshavener Zeitung, 4.9.) **Rudertour endet mit Rettungseinsatz** (Stader Tageblatt, 5.9.) **Rettung auf der Schlei** (Segler-Zeitung, 1.10.) **Suche in Ostsee nach Paraglider** (Bergedorfer Zeitung, 9.10.) **Dramatische Rettungsaktion vor Baltrum** (Rheiderland-Zeitung, 16.10.) **Patient (77) vor Helgoland von „Queen Mary 2“ geholt** (Bild, 4.11.) **Seenotretter helfen Angler vor Steilküste** (Ostsee-Zeitung, 6.11.) **Surfer überlebte eiskalte Ems** (Emder Zeitung, 20.11.) **Kamera treibt im Meer: Besitzer gefunden** (Aachener Nachrichten, 6.12.) **Fähre bleibt im Watt stecken** (Hannoversche Allgemeine, 22.12.) **Neue Schiffe für die Retter** (Süddeutsche Zeitung, 30.12.)





Blitz-schnell in Lebensgefahr



Rettung nach fast zwölf Stunden:
Drei Männer und ein Hund harren über
Nacht auf gekentertem Katamaran aus

Noch gut zehn Tage bis Mittsommer, aber sommerlich ist das Wetter nicht. Die Ostsee hat frische 14 Grad. Der Seewetterbericht sagt für Rügen am 9. Juni 2017 „südliche Winde um 4, später westdrehend, strichweise Gewitter“ voraus. Zu welcher Gefahr sich die letzten Worte am Abend entwickeln werden, können Andreas Ratz und seine beiden erwachsenen Söhne an Bord ihres Katamarans nicht ahnen. Sie werden nicht nur Schiffbruch erleiden, sondern beinahe zwölf Stunden allein auf See überleben müssen, bis die Seenotretter kommen. Eine gefährvolle Nacht liegt vor ihnen – mit höchst ungewissem Ausgang. ▶

Lauing
Freest

Die acht Meter lange „Tiki Äolus“ ist der Projekttraum des Frührentners (55) aus der Nähe von Neubrandenburg. Er hat das Boot in Bremen für eine Stiftung erworben, die Kindern eine unbeschwertere Zeit bereiten will. Gemeinsam mit Joris (23) und Jakob (20) überführt er den 1965 gebauten klassischen Fahrtenkatamaran in die Ostsee. Mit von der Partie ist Bordhund Luna.

In Greifswald beginnt das Quartett die vorletzte Etappe. Geplant ist, in der Nacht in der Peene zu ankern und am Sonnabend Ueckermünde zu erreichen. Gegen 20.30 Uhr steht die „Tiki Äolus“ zwischen Lubmin und Freest im Greifswalder Bodden.

Andreas und Joris Ratz sind im Cockpit, Jakob liest unter Deck, als es am Horizont blitzt.

Andreas Ratz baut den Blitzableiter auf. Als er ins Cockpit zurückkehrt, reißt der

Wind ab. „Mir war sofort klar: Das ist die Ruhe vor dem Sturm! Dann habe ich sie gesehen: Ganz flach übers Wasser kroch schnell eine Wolke auf uns zu und begann, sich um sich selbst zu drehen – wie eine Wasserhose. Ich hatte die Schot in der Hand, wollte sofort das Großsegel reffen, als es schon gekracht hat.“

Innerhalb kaum einer Minute lassen mehrere Gewitterböen in Sturmstärke die „Tiki Äolus“ kentern. Im Hafen werden neun, zehn Windstärken gemessen. An-

dreas Ratz ist überzeugt: „Bei uns draußen war es mindestens so viel.“ Ihm und Joris gelingt es schnell, unter dem gekenterten Katamaran aufzutauchen. Entsetzen. Jakob ist unter Deck! Wird er es hinaus schaffen? Und wo ist Bordercollie Luna? Da! Beide Köpfe tauchen auf – Erleichterung. „Bei anderthalb Metern Welle ist es uns gelungen, auf das gekenterte Boot zu klettern“, schätzt Joris Ratz. Was nun?

Seenotsignalmittel über Bord: Jetzt einen kühlen Kopf bewahren!

Seenotsignalmittel und Handy sind über Bord gegangen und verloren. Ohne technische Möglichkeiten, selbst einen Notruf abzusetzen, kommt es jetzt darauf an, einen kühlen Kopf zu bewahren. „Wir müssen uns aneinanderbinden“, sagt Andreas Ratz zu

seinen Söhnen. Jakob hat große Angst, die Nacht auf See nicht zu überstehen. Vater und Bruder reden dagegen.

Eine Reisetasche, ein Bootshaken und eine Fleecedecke treiben auf. Die Schiffbrüchigen bekommen alles zu fassen. In der Tasche sind ein Pullover, zwei Jacken, ein Schlafsack. Jakob benötigt am meisten Kleidung. Weil er unter Deck war, trägt er lediglich ein T-Shirt – und keine Rettungsweste. „Ich

habe ihm sofort meine gegeben. Er ist der jüngste von uns, und der Schreck war ihm bei der Kentern tief in die Glieder gefahren. Wir haben Luna auf uns gelegt, darüber den Schlafsack, um uns zu wärmen“, berichtet Andreas Ratz.

Langsam wird es dunkel. Immer wieder läuft die See durch das gekenterte Boot. Nur mühsam gelingt es der Familie, sich auf den beiden Rümpfen über Wasser zu halten. Andreas Ratz: „Ich saß in der Hocke, meine Beine schliefen ständig bis zur Hüfte ein. Um sie auszustrecken, musste ich jedes Mal bis zum Bauchnabel ins Wasser. Ich habe das so selten wie möglich gemacht. Mir war klar: Jede Minute im Wasser erschwert es uns, die Nacht zu überstehen. Wir durften vor allem nicht einschlafen.“

Plötzlich ein Ruck ...

Plötzlich ein Ruck: Der gekenterte Katamaran stellt sich im Wind quer. Der Mast hat den Grund berührt. „Wir mussten uns so sehr festhalten, dass wir Bootshaken und Fleecedecke verloren. Luna hatte zwar keine Panik, aber wir mussten sie mehrfach am Halsband halten, damit sie nicht weggespült wurde.“

Andreas Ratz macht seinen Söhnen Mut, vor allem Jakob zweifelt an ihrer Rettung. Gedanken an die Minuten vor dem Unglück schießen ihnen durch den Kopf:



Seenotretter Henry Schönrock zeigt Andreas Ratz auf der Seekarte den Ort der Seenot.

Kaum eine Stunde ist es her, dass Joris vorschlug, jetzt, da sie das Boot für das Jugendprojekt haben, monatlich zehn Euro an die Seenotretter zu spenden. „X-mal haben wir in Filmen gesehen, wie sie Menschen aus dem Wasser holen, sie mit trockener Kleidung und warmen Getränken versorgen. Wie sehr hätten wir sie jetzt gebraucht! Doch wie sollten sie von unserer Seenot wissen? Ich war trotz-

„Mir war klar: Jede Minute im Wasser erschwert es uns, die Nacht zu überstehen.“

Andreas Ratz nach der Rettung

dem überzeugt, dass sie spätestens nach der Nacht kommen“, sagt Andreas Ratz.

Drei Mal fährt in dieser Nacht das Lotsenboot aus Freest in nicht allzu weiter Entfernung an ihnen vorüber. „Ich hab' zu den Jungs gesagt: Fangt gar nicht erst an zu winken. Spart eure Kräfte. Die können uns eh nicht sehen.“ Auch eine erste Segelyacht fährt bei Tagesanbruch vorüber.



Rund elf Stunden sind seit dem Schiffbruch vergangen, als endlich gegen 7.30 Uhr die Besatzung einer weiteren Segelyacht die Schiffbrüchigen in der Nähe der Knaackrückenrinne an der Mündung des Peenestroms entdeckt. Die Segler alarmieren über Funk die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS. Wegen des

Tiefgangs ihrer Yacht können sie nicht näher als gerade eben in Rufweite herankommen. Die größte

Sorge des anderen Skippers: Tote im Wasser. „Seid Ihr vollzählig?“, schallt es zu den Schiffbrüchigen herüber. „Vollzählig und gesund“, ruft Joris zurück. Erleichterung an Bord der Segelyacht. Meldung an die SEENOTLEITUNG. Jetzt geht alles ganz schnell. Das Seenotrettungsboot HEINZ ORTH aus dem nahen Freest trifft als erste Rettungseinheit ein. Es hat kaum einen Meter Tiefgang und erreicht die Schiffbrüchigen problemlos. „Als der Alarm kam, wussten wir wie so oft nicht,

was uns erwartet. Sind Menschen unterkühlt, geht es schnell um Minuten. Wir hatten ja keine Ahnung, wie lange die Familie bereits auf See ausharren musste“, sagt Seenotretter Henry Schönrock.

Die Freiwilligen-Besatzung birgt die unterkühlten und übermüdeten Segler ab.

„Sind Menschen unterkühlt, geht es schnell um Minuten.“

Seenotretter Henry Schönrock

Gesprochen wird wenig. Dankbare Augen schauen den Seenotrettern entgegen. Kräftige Hände packen beherzt zu.

Der Seenotrettungskreuzer EUGEN ist da. Er übernimmt die Geretteten. In seinem Bordhospital können sie umfassend versorgt werden. Besonders ein Eindruck hat sich Andreas Ratz tief eingepägt: „Die Seenotretter haben sehr routiniert und professionell gehandelt. Da wurde kein Wort zu viel gewechselt. Sie wussten genau, was sie taten. Beeindruckend!“ Und die zweite prägende Erinnerung: „Der heiße Kaffee auf der EUGEN – wunderbar!“



Der gekenterte Katamaran „Tiki Äolus“ im Schlepp des Seenotrettungsbootes HEINZ ORTH



Andreas Ratz und Luna mit ihren Rettern (v. l.) Andreas Lüdke, Holger Müller, Henry Schönrock und Detlef Kemmerad sowie (an Bord) den weiteren freiwilligen Seenotrettern der Station Freest um Vormann Thomas Brauns (3. v. r.)

Während die Schiffbrüchigen langsam ihre Glieder wieder spüren, die Lebensgeister allmählich zurückkehren, bestellt die EUGEN Notarzt und Rettungswagen in den Fischereihafen von Freest. An Bord ist dabei tatsächlich kaum mehr als das sonore Brummen der

1.675 PS aus dem Maschinenraum zu hören. Vormann Hartmut Trademann und seine Besatzung verstehen sich beinahe wortlos, mit Blicken, Handzeichen, einem Nicken – die Männer kennen sich seit Jahren.

Im Stationsgebäude der Seenotretter in Freest versorgen Vormann Thomas Brauns und der Landrettungsdienst die Schiffbrüchigen. Allen dreien geht es den Umständen entsprechend gut. Als die Mutter ihren Mann und ihre Söhne in Empfang nimmt, fließen Tränen der Erleichterung. Zu diesem Zeitpunkt ist die HEINZ ORTH noch immer unterwegs. Sie schleppt den gekenterten Katamaran nach Kröslin. Dort wird das Boot repariert. Wochen später kommt es wieder in Fahrt.

„Alles, was passiert, hat einen Grund“, sagt Andreas Ratz heute. „Ich sehe immer das Positive im Leben. Und dazu zählt, dass durch unser Unglück viele Menschen von der beeindruckenden Arbeit der Seenotretter erfahren haben. Hoffentlich werden viele von ih-

„Da wurde kein Wort zu viel gewechselt. Die Seenotretter wussten genau, was sie taten.“

Andreas Ratz über seine Retter

nen Förderer, damit weiterhin Schiffbrüchige auf Hilfe hoffen können – genauso, wie wir es getan haben.“



Luft- und Landretter warten in Freest darauf, dass die EUGEN mit den Geretteten anlegt.

Erster Einsatz für die neue BERLIN



Nur drei Tage nach Ankunft auf ihrer Station Laboe ist die neue BERLIN erstmals im Einsatz. Am Abend des 18. Januar 2017 geht der Seenotrettungskreuzer nahe Kiel Leuchtturm bei dem Frachter „Marie Lehmann“ (88 Meter) längsseits.

Ein Seemann klagt über starke Schmerzen in der Brust. Eine freiwillige Seenotärztin und ein als Rettungsassistent ausgebildeter Seenotretter versorgen den Mann. Im Kieler Ostuferhafen übergeben sie ihn an den Landrettungsdienst. ⚓



386 Einsätze bei Windstärke 7 und mehr



Fast 400 Mal – bei etwa jedem fünften Einsatz – sind die Seenotretter 2017 bei Windstärke 7 und mehr unterwegs gewesen. Das Jahr beginnt stürmisch: Am ersten Januarwochenende geraten drei Fischkutter auf Nord- und Ostsee in Not.

Der dänische 15-Meter-Stahlkutter „Line-Charlotte“ mit drei Fischern an Bord ist manövrierunfähig. Mit Netz im Propeller treibt er neun Seemeilen (knapp 17 Kilometer) nördlich des Kaps Arkona. Bei etwa drei Metern Seegang stellt der Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE routiniert eine Leinenverbindung her. Er bringt Schiff und Besatzung sicher nach Sassnitz. Dort schneiden Taucher den Propeller des Kutters frei. ⚓





14 Menschen auf dem Saaler Bodden in Seenot



Einsatz! Mehr als 40 Mal unterbrechen Seenotrettungskreuzer und -boote am Tag der Seenotretter (30. Juli 2017) ihr „Open Ship“. Der Schwerpunkt liegt in Mecklenburg-Vorpommern zwischen dem Fischland und Rügen mit mehr als 30 Einsätzen innerhalb von dreieinhalb Stunden. Ein Gewitter mit Starkregen, Hagel und schweren Sturmböen bis zehn Beaufort zieht durch.

Auf dem Saaler Bodden (Bild) gerät um kurz vor 16 Uhr ein Zeesboot mit 14 Menschen an Bord in Seenot, kentert und läuft auf Grund. Das Seenotrettungsboot BARSCH/Station Wustrow rettet drei Menschen.

Die Freiwillige Feuerwehr Wustrow nimmt fünf weitere Menschen auf, sechs weitere werden von einem Motorboot gerettet, darunter ein zehnjähriges Kind.

Allein sieben Mal wird das Seenotrettungsboot NAUSIKAA der Station Vitte/Hiddensee alarmiert – sechs Mal innerhalb der zwei Stunden zwischen 17 und 19 Uhr, als so starke Gewitterböen mit Regen und Hagel über die Insel ziehen, dass praktisch keine Sicht mehr herrscht. ⚓

Doppelter Mastbruch



Dieser Törn geht gleich im sicheren Schlepp der Seenotretter zu Ende. Mit der Segelyacht „Tünnes“ ist ein Ehepaar am 28. Juli 2017 von Großenbrode nach Neustadt i. H. unterwegs. Das Wetter ist „hackig“, notiert Seenotretter Klaus Morgenroth nach dem Einsatz. „Tünnes“ hat doppelten Mastbruch erlitten. Die Leinen haben sich um den Propeller gewickelt.

Das Seenotrettungsboot HANS INGWERSEN kommt der manövrierunfähigen Yacht zu Hilfe. Morgenroths Freiwilligen-Besatzung packt beherrscht zu, um den Havaristen notdürftig aufzuklären. Wenig später kann ihn der Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK „versandfertig“ übernehmen. Er schleppt ihn in den nächsten Hafen.

Die HANS INGWERSEN geht wieder auf Kontrollfahrt: Es ist Travemünder Woche, und es soll nicht der letzte Einsatz für heute gewesen sein. ⚓



Licht in dunkler Nacht



„Heute war der Tag der Seenotretter. Leider werden uns die stillen Helden des Alltags immer erst dann wirklich bewusst, wenn wir selbst in die Situation kommen, ihre Hilfe zu benötigen. Vor zwei Tagen waren wir, Matthias und seine Tauchschülerin, in dieser Notlage.“

Wir sind uns bewusst, wie dankbar wir sein können für die gut koordinierte Rettungsaktion, die rasch zum Erfolg führte. Wir haben daher den heutigen Tag genutzt, um der Besatzung des Seenotrettungskreuzers BREMEN/Station Großenbrode von Herzen Danke zu sagen für die schnelle Hilfe und die freundliche Betreuung.

Das Sammelschiffchen ordere ich gleich!

Vielen Dank und die allerbesten Grüße“

Matthias, Vincent und Christin
Tauchen Südstrand, Fehmarn ⚓

Der Einsatz:

In einem Schlauchboot warten am 28. Juli 2017 bei hereinbrechender Dunkelheit vier Menschen vergeblich auf die Rückkehr zweier Taucher. Diese sind östlich der Insel Fehmarn unter Wasser. Ihr Leben verdanken sie oft geübter reibungsloser Zusammenarbeit auf See. Die Seenotretter koordinieren eine groß angelegte Suche. Nach knapp einer Stunde sichten sie Lichtzeichen von Tauchern. Die starke Strömung hat die Taucher fast eine Seemeile weit nach Osten abgetrieben. Auf der BREMEN versorgen die Seenotretter die Unterkühlten im Bordhospital.



„Mein Freund Christoph und ich segelten meine Satori, einen Langkieler von 9,50 Meter, gemütlich von Cuxhaven nach Norderney. Bei Sonnenuntergang gab es ein heftiges Gewitter. Kurz vor Norderney sprach Bremen Rescue (die SEENOTLEITUNG der DGzRS – d. Red.) einen Fischer an mit der Bitte um Hilfe. In der Nacht wurde ein Schlauchboot mit zwei jungen Männern gesucht. Auch wir hielten die Augen offen.“

Wir waren schon in der Ansteuerung vor Norderney, als das Schlauchboot mit den beiden Männern gefunden wurde. Plötzlich wurde es für eine Sekunde taghell im Cockpit. Schon wieder Gewitter? Nein, die BERNHARD GRUBEN fuhr nach Hause, der Suchscheinwerfer erfasste uns kurz. Die GRUBEN blieb hinter uns und leuchtete mit dem Suchscheinwerfer die roten Tonnen an. Als wir in den Hafen eindrehten, überholte uns der Rettungskreuzer und leuchtete die Hafeneinfahrt für uns aus.

Mich hat die Aktion riesig gefreut!

Handbreit“

Dhyanesh Kostka, Meinerzhagen ⚓



Maschinenraumbrand auf Windparkschiff

Feuer an Bord gehört zu den größten Gefahren für Schiff und Besatzung. Auf der „World Calima“ (31 Meter) bricht am 15. November 2017 ein Brand im Maschinenraum aus. Das Crew Transfer Vessel (CTV) befindet sich 18 Seemeilen (ca. 33 Kilometer) nordwestlich der Insel Helgoland im Windpark „Nordsee Ost“. An Bord sind acht Windparktechniker und fünf Besatzungsmitglieder.

Der auf Helgoland stationierte Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE nimmt sofort Kurs auf den Havaristen. Mit dem Tochterboot VERENA übernehmen die Seenotretter die Techniker.

Unterdessen verschließt die Besatzung des Trimarans den Maschinenraum und flutet ihn mit Kohlendioxid. Die HERMANN MARWEDE schleppt die „World Calima“ nach Helgoland. Dort übernimmt die Feuerwehr alle weiteren Maßnahmen. ⚓



Notfall auf Transatlantik-Liner

Die „Queen Mary 2“ gehört zu den größten und berühmtesten Schiffen der Gegenwart. Der einzige noch planmäßig verkehrende Transatlantik-Liner ist Anfang November 2017 auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen. Einer der rund 3.000 Passagiere an Bord ist schwer erkrankt. Ein Schlaganfall wird vermutet. Jetzt zählt jede Minute.

Die „Queen Mary 2“ ist auf der Außenelbe seewärts unterwegs. Am späten Abend geht der Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER/Station Cuxhaven an dem 345 Meter langen Liner längsseits, um den Patienten abzugeben. ⚓



Vier Segler von gekenterter Jolle gerettet

Großes Glück haben diese vier jungen Leute am Maifeiertag vor Travemünde. Sie sind schon auf dem Rückweg zum Hafen, als ihre Jolle in stark böigem Wind auf der Ostsee kentert.

Die Freiwilligen-Besatzung des Seenotrettungsbootes HANS INGWERSEN ist soeben von einem Einsatz zurückgekehrt und läuft sofort wieder aus. Sie rettet die zwei jungen Frauen und zwei jungen Männer von der kieloben treibenden Jolle. Das Boot hat einigen Schaden erlitten und kann nicht wieder aufgerichtet werden.

Am verlängerten ersten Maiwochenende sind die Seenotretter auf Nord- und Ostsee 29 Mal im Einsatz und kommen insgesamt 53 Menschen zu Hilfe. ⚓



Holz über Bord



Der Holzfrachter „Mosvik“ (80 Meter) bekommt am 14. Juli 2017 vor der Holtenauer Zufahrt zum Nord-Ostsee-Kanal plötzlich starke Schlagseite. Lotsen berichten Journalisten von bis zu 36 Grad Krängung. Ein Teil der Decksladung verrutscht und hängt über Bord. Um das Kentern zu verhindern, schlägt die Besatzung die Holzpakete ab. 60 bis 80 davon treiben auf der Kieler Förde.

Rund ein Dutzend Schiffe, koordiniert vom Havariekommando, beteiligen sich an der Bergung. Besonders gut dazu geeignet sind die Tochterboote STEPPKE und BUTSCHER der Seenotrettungskreuzer BERLIN und VORMANN JANTZEN. Sie leisten Amtshilfe, um die Gefahr für die Schifffahrt schnell zu beseitigen. Am Abend erreicht der Havarist, begleitet von einem Schlepper, den Kieler Ostuferhafen. ⚓

500 Meilen bis Florida

Amerikanische Spezialeinheit
rettet zwei Deutsche
aus Rettungsinsel mitten im Atlantik



Das Telefonat ist kurz. Im Hintergrund sind ununterbrochen Schmerzensschreie zu hören. Susanne Berner hat ihren ersten Tag als Wachgängerin in der SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS. Der erste Seenotfall, den sie erlebt, ereignet sich 500 Seemeilen (800 Kilometer) östlich der Küste Floridas am Rande des Bermudadreiecks. Zwei Menschen sind in einer Rettungsinsel, einer von ihnen hat lebensgefährliche Verbrennungen. Das Segelboot, das die beiden Deutschen über den Atlantik bringen sollte, brennt in voller Ausdehnung. Es wird wenig später im Ozean versinken.

Es ist das letzte Telefonat, das mit den beiden Schiffbrüchigen möglich ist, danach versagt der Akku des Satellitentelefon. Was die Wachleiter wissen: Es ist den Seglern gelungen, die Notfunkbake mit in die Rettungsinsel zu nehmen. Sie befinden sich auf dem offenen Atlantik. Zwischen ihnen und den Tiefen des Ozeans befindet sich ein kleines Stückchen Plastik.

Karl-Heinz Meer und sein Sohn, der denselben Namen trägt (67 und 48), sind mit ihrer Segelyacht „Caroona“ von Jamaika nach Bremerhaven unterwegs. Die Strömungen zwischen Kuba und Haiti haben Zeit gekostet. Im Bermudadreieck herrscht Flaute. Um die Batterie aufzuladen, lassen sie den Motor mitlaufen. Karl-Heinz Meer junior will der Ursache auf den Grund gehen, als die Motortemperatur steigt. Er öffnet den Maschinenraum.

Im nächsten Moment findet er sich auf dem Rücken in der Kajüte wieder. Schwarzer Qualm breitet sich rasend schnell überall aus. Erst beim dritten Versuch gelingt es ihm, die Kajüte durch die Vorschiffsluke zu verlassen. Er hat einen schweren Schock. Sein Vater löst die Rettungsinsel aus. Erst nach dem Besteigen stellt der Sohn fest, dass die Haut an seinen Beinen komplett verbrannt ist. Unvorstellbare Schmerzen lassen ihn in den nächsten Stunden immer wieder das Bewusstsein verlieren.

Wachleiter Uwe Boltes in der SEENOTLEITUNG BREMEN alarmiert das JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre) der U. S. Coast Guard in Miami, das für das Seegebiet zuständig ist. Fast zeitgleich geht der Alarm der Notfunkbake mit der exakten Position ein. Die Küstenwache in Miami alarmiert die U. S. Air Force. ▶



Kurz vor dem Flugzeug der Rettungseinheit 920th Rescue Wing (hier Major Chris Ferrara im Cockpit) trifft der Tanker „Nord Nightingale“ bei der Rettungsinsel mit den beiden Deutschen mitten im Atlantik ein.

Eine Spezialeinheit übernimmt. Das 920th Rescue Wing rettet verwundete Soldaten aus Kriegsgebieten. In den USA werden ihre Fallschirmspringer respektvoll „Guardian Angels“ genannt. Gelegentlich werden sie auch bei zivilen Rettungen angefordert, beispielsweise während der Hurrikans „Rita“ und „Katrina“.

Eine beispiellose Aktion läuft auf der Basis in Florida an. Flugzeuge und Hubschrauber werden einsatzklar gemacht, Spezialisten aus der Freiwache geholt. Die Reservistin Isabelle Klier-Graham, eine gebürtige Bayreutherin und Gleichstellungsbeauftragte, erhält per Telefon in Orlando den Stellungsbeleg ihres Commanders, weil sie deutsch spricht. „Sie gehen jetzt auf eine Mission. Wir geben Ihnen einen Fallschirm mit.“

Ein Tanker wird ins Seegebiet zum Harvaristen umgeleitet. Susanne Berner in der SEENOTLEITUNG BREMEN wünscht sich nichts sehnlicher, als den Schiffbrüchigen mitteilen zu können, dass Hilfe unterwegs

Gleich geht es abwärts: Das 920th Rescue Wing bereitet sich auf den Fallschirmsprung samt Spezialausrüstung mitten in den Atlantik vor.



ist. Aber das Telefon bleibt stumm. Eine Kontaktaufnahme ist nicht mehr möglich.

Acht Stunden harren die beiden in der Rettungsinsel aus, rundum nichts als die See. „Normalerweise gibt mir das ein Gefühl von Freiheit“, sagt Karl-Heinz Meer junior, „aber jetzt war es bedrohlich.“ „Ich war noch nie so ruhig“, sagt sein Vater. „Normalerweise bin ich ein nervöses Hemd. Aber ich hatte meiner Frau versprochen, dass ich den Jungen nach Hause bringe.“

Das Trinkwasser in der Rettungsinsel ist schnell verbraucht. Der Schwerverletzte hat furchtbaren Durst. Die verbrannte Haut kann nicht mehr atmen. Auf Dauer droht er innerlich zu ersticken.

Der Tanker „Nord Nightingale“ trifft nach acht Stunden an der Rettungsinsel ein, kurz vor der Air Force Rescue 05, dem Flugzeug



Gerettet! Die „Guardian Angels“ sind an der Rettungsinsel der Meeres eingetroffen.

mit den Fallschirmspringern. Fünf „Guardian Angels“ springen in den Atlantik. Sie haben ein Rettungsboot mit Außenborder und medizinische Ausrüstung dabei. Sie schwimmen zur abgeworfenen Ausrüstung und bauen im Wasser das Rettungsboot zusammen.

„Als sie bei uns an der Rettungsinsel ankamen, wusste ich: Jetzt ist alles gut“, erinnert sich Meer senior. „Sie haben so eine Ruhe und Professionalität ausgestrahlt.“ Ihn holen sie zuerst aus der Insel, geben dann dem Sohn starke Schmerzmittel und versorgen seine Beine.

Mit dem Kran des Tankers werden Retter und Gerettete per Seilwinde im Boot auf Deck gehievt. Immer noch entspricht die Entfernung zum Festland etwa der von der deutschen Nordseeküste bis an die Nordspitze Schottlands. Auch die Hubschrauber der Air Force können mit einer Tankfüllung nicht so weit fliegen.

Dennoch starten zwei Hubschrauber ins Bermudadreieck – begleitet von einem Tankflugzeug. In der Luft werden sie zwei Mal betankt, bevor sie in der Dunkelheit bei der „Nord Nightingale“ eintreffen. Karl-Heinz Meer junior wird auf einer Trage vom Deck des Tankers aufgewünscht. Sein Vater folgt gemeinsam mit einem Retter in der Schlinge. „Doppelwischverfahren“ heißt das in der Fachsprache. 14 Minuten dauert das Prozedere, während die Hubschrauber – der zweite für die vier weiteren Retter – nacheinander gefährlich nah an den Aufbauten des Tankers in der Luft schweben.

Vier Stunden sind seit der Rettung vergangen. Zwei weitere Male werden die Hubschrauber unterwegs betankt. Im Krankenhaus von Orlando bereiten sich Spezialisten für Brandwunden auf die Ankunft des Schwerverletzten vor. Am Krankenhaus kann die schwere Air-Force-Maschine nicht landen.



Insgesamt jeweils vier Mal müssen die beiden Rettungshubschrauber unterwegs in der Luft betankt werden.

Der Fußballplatz der Highschool wird vorbereitet, die Feuerwehr alarmiert. Um 1.30 Uhr übernimmt sie die Schiffbrüchigen. Zehn Minuten darauf sind sie im Krankenhaus.

Sieben Monate später. Vater und Sohn Meer sind wieder in Deutschland. Die Narben sind verheilt. Mediziner in der Heimat staunten, wie nahtlos die verpflanzte Haut angewachsen ist, wie gut die schweren Brandwunden verheilt sind.

Im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg schließen die beiden Geretteten Isabelle Klier-Graham in die Arme. „Wir sind richtige Freunde geworden, schreiben uns ständig und schicken Bilder“, berichtet Isabelle, die in den USA nur „Lisa“ genannt wird. Sie hat schon während der Rettungsaktion beim Kontakt mit den Schiffbrüchigen übersetzt und war später in Orlando im Krankenhaus wichtigste Kontaktperson der Meers.

„Ich hatte meiner Frau versprochen, dass ich den Jungen nach Hause bringe.“ Karl-Heinz Meer senior und sein Sohn Karl-Heinz Meer junior

Nur wenige Tage nach der Rettung erbitet der ehrenamtliche Vorstand der DGzRS den „Mission Report“ des hochkomplexen Einsatzes: Die beiden Hubschrauber flogen je neuneinhalb Stunden, die Flugzeuge gut sieben Stunden. Alle Einheiten legten jeweils ca. 1.100 Meilen zurück. Beteiligt waren an der Rettungsmission über 80 Mitglieder der Spezialeinheit.

Am 26. Januar 2018 verleiht die DGzRS dem 920th Rescue Wing in einer feierlichen Zeremonie die Medaille zur Rettung aus Seenot am Bande in Gold. Nicht nur Isabelle Klier-Graham ist angereist, auch fünf weitere

Vertreter der beteiligten Einheiten sind gekommen sowie Col. Kurt Matthews, der Commander der Spezialeinheit. Vor Gästen und Journalisten hält Col. Matthews eine bewegende Dankrede, nachdem Gerhard Harder, ehrenamtlicher Vorsitz der Seenotretter, ihm Medaille und Urkunde überreicht hat.

„Wir hören sehr selten ein ‚Danke‘“, sagt er ernst. „Diese Würdigung durch die DGzRS bedeutet uns sehr, sehr viel.“ US-Generalkonsul Richard Yoneoka, der als Repräsentant der USA ebenfalls spricht, fügt hinzu: „To me, above all, this extraordinary rescue story is about a human act of kindness, maybe the most noble, saving another's life, two lives in fact. True to the motto of the 920th Rescue Wing, 'These things, we do, that others may live', this rescue story is the most

meaningful story about German-American relations that I can imagine.“ *

Die Medaille zur Rettung aus Seenot in Gold wurde das letzte Mal vor über zwanzig Jahren vergeben.

Rund 200 Mal im Jahr wird die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches für die deutsche Schifffahrt weltweit unterstützend oder initiativ tätig.

Video: [seenotretter.de/920rqw](https://www.seenotretter.de/920rqw)

* Für mich ist diese außergewöhnliche Rettungstat vor allem ein Akt der Menschenliebe, vielleicht der edelste, den es gibt, einem anderen Menschen das Leben zu retten, in diesem Fall sogar zwei. Getreu dem Motto des 920. Rescue Wings ‚Wir tun Dinge, damit andere leben‘ ist diese Rettungstat das bedeutsamste Beispiel deutsch-amerikanischer Beziehungen, das ich mir vorstellen kann.“



Höchste Ehrung: DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder (5. v. l.) verleiht der amerikanischen Rettungseinheit 920th Rescue Wing die Medaille für Rettung aus Seenot am Bande in Gold. Commander Kurt Matthews (3. v. l.) und sechs der beteiligten Retter nahmen die seltene Auszeichnung der Seenotretter entgegen. Aus der SEENOTLEITUNG BREMEN waren Susanne Berner und Uwe Boltes (1. und 3. v. r.) dabei. Sie hatten den Einsatz seitens der DGzRS geleitet.

Der Rettungsdienst



Die Jahre 2017 und 2018 sind durch eine breite Modernisierung unserer Rettungsflotte gekennzeichnet. Sie gehört zu den umfangreichsten in unserer 153-jährigen Geschichte. Zudem intensivieren wir unsere Aus- und Fortbildung. Moderne, leistungsfähige, äußerst seetüchtige Schiffe mit motivierten, bestens ausgerüsteten und geschulten Crews sind die Voraussetzung dafür, die trotz aller Technik bestehenden Risiken im Seenotrettungsdienst so gering wie möglich zu halten. Damit geben wir unseren Besatzungen, die freiwillig rausfahren, wenn andere reinkommen, größtmögliche Aussicht auf Erfolg ihres uneigennütigen, selbstlosen Einsatzes – rund um die Uhr, bei jedem Wetter. ►

Der neue Seenotrettungskreuzer ANNELESE KRAMER mit Tochterboot MATHIAS auf der Nordsee im Herbststurm „Herwart“ Ende Oktober 2017: Die besonders leistungsfähigen Einheiten der 28-Meter-Klasse wurden für Einsätze auch unter extremsten Bedingungen entwickelt. Sie werden an wichtigen Küstenpunkten stationiert.

Jahr für Jahr fährt unsere Rettungsflotte mehr als 2.000 Einsätze auf Nord- und Ostsee. Zwischen Borkum und Usedom unterhalten wir rund 60 Rettungseinheiten, die jeweils etwa 30 Jahre lang im Einsatz sind. Daraus ergibt sich rein rechnerisch die Notwendigkeit, jährlich zwei neue Schiffe in Dienst stellen zu müssen.

2017 und 2018 werden sechs und fünf neue Rettungseinheiten abgeliefert. Einerseits haben wir den erforderlichen Durchschnitt einige Jahre unterschritten. Andererseits mussten vor gut 25 Jahren auf den damals wieder übernommenen Stationen in Mecklenburg-Vorpommern schnell sehr viele Einheiten modernisiert werden. Sie müssten Anfang der 2020er Jahre alle innerhalb kurzer Zeit ersetzt werden – womit unsere Nachfolger in gut 30 Jahren in derselben Situation wären. Zweckgebundene Erbschaften ermöglichen es uns, einige Neubauten etwas vorzuziehen.

Berichte über die Taufen und Indienststellungen finden Sie auf den Seiten 82 bis 85. Die aktuellen Veränderungen einschließlich Umstationierungen im Überblick:

28-Meter-Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot

Die dritte Einheit dieser Klasse, ANNELIESE KRAMER mit Tochterboot MATHIAS (SK 37/TB 41) ist seit Mitte Juni 2017 in Cuxhaven im Dienst. Sie sichert auf einer unserer einsatzreichsten Stationen (80 bis 100 Alarmierungen pro Jahr) die navigatorisch anspruchsvolle Elbmündung, eine der am stärksten befahrenen Seeschiffahrtsstraßen der Welt. Dort trifft sich der Verkehr nach Hamburg und zum Nord-Ostsee-Kanal. Das Scharhörnriff und die Untiefe Großer Vogelsand sind seit alters her bekannt als Schiffsfriedhöfe.

Mit Außerdienststellung des Vorgängers HERMANN HELMS ist eine Ära zu Ende gegangen: Dieser Seenotrettungskreuzer fuhr in 32 Einsatzjahren mehr als 2.500 Einsätze und umrundete nach gefahrenen Seemeilen zwei Mal die Erde. Der nächste 28-Meter-Neubau (SK 40/TB 44) ist für unsere exponierte Station Borkum vorgesehen. Er soll Anfang 2020 die ALFRIED KRUPP nach dann fast 32 Einsatzjahren ersetzen.



Cuxhaven: Abschied von der HERMANN HELMS

20-Meter-Seenotrettungskreuzer mit Arbeitsboot

BERTHOLD BEITZ (SK 38/TB 42), einer von zwei modifizierten Seenotrettungskreuzern der bewährten 20-Meter-Klasse, ist seit Mitte Dezember 2017 auf der Greifswalder Oie stationiert. Auf den bei den Vorgängern kaum noch genutzten Außenfahrstand haben wir zugunsten einer optimierten Brücke



Die BERTHOLD BEITZ ist der neue 20-Meter-Seenotrettungskreuzer auf der Station Greifswalder Oie. Ihr Arbeitsboot ELSE (kleines Bild) ist erstmals ein robustes Vollkunststoffboot ohne Schlauch.

verzichtet. Das Peildeck kann weiterhin als Ausguck bei Suchfahrten o. ä. genutzt werden.

Das Arbeitsboot ELSE ist erstmals bei dieser Klasse kein Festrumpfschlauchboot mehr, sondern ein Vollkunststoffboot aus äußerst robustem Polyethylen, gebaut bei Arctic Airboats in Finnland. Bei ähnlichen Bootsabmessungen, aber eben ohne Schlauch ist es deshalb deutlich geräumiger. Das 4,85 Meter lange und nur noch 700 Ki-

logramm (statt 1,2 Tonnen) schwere Boot wird von einem robusten, wartungsarmen 70-PS-Außenbordmotor angetrieben und läuft rund 28 Knoten.

Die BERTHOLD BEITZ wurde auf Wunsch der Alfred-Krupp-von-Bohlen-und-Halbach-Stiftung, die den nach ihrem langjährigen Kuratoriumsvorsitzenden benannten Neubau wesentlich finanziert hat, in der Nähe

Name an Bord?

Auf Wunsch fährt Ihr eigener Name, der Ihrer Firma oder aber der eines Menschen, den Sie besonders ehren möchten, an Bord eines neuen Seenotrettungskreuzers auf einer Danktafel bei jedem Einsatz mit (ab 5.000 Euro Spende). Mehr dazu: seenotretter.de/name-an-bord. Einzelheiten erläutern wir Ihnen gern persönlich: Tel. 0421 53 707 - 520. Unseren Flyer mit mehr Informationen können Sie per E-Mail anfordern: spenden@seenotretter.de





Der bisher auf Norderney stationierte Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN (rechts) hat in Hooksiel die VORMANN STEFFENS abgelöst.

seines Geburtsortes bei Greifswald stationiert. Die bisher auf der Oie eingesetzte EUGEN ist seit Anfang 2018 von Norderney aus im Einsatz. Dort existiert bereits seit längerem ein Stationsgebäude mit Unterkünften. Der kompakte Kreuzer ohne Wohndeck und mit besonders geringem Tiefgang für das gezeitengeprägte Revier hat dort also ideale Einsatzvoraussetzungen.

Die 1997 gebaute, bisher auf Norderney stationierte BERNHARD GRUBEN hat in Hooksiel die VORMANN STEFFENS abgelöst, die nach fast 29 Einsatzjahren an die Hansestadt Rostock verkauft wurde. Sie lässt das Schiff zum Feuerlöschboot für ihre Häfen umbauen.

Der sechste 20-Meter-Seenotrettungskreuzer (SK 39/TB 43) ist für den im Ausbau befindlichen Hafen Olpenitz an der Schlei-mündung vorgesehen. Er soll die im nahen Maasholm liegende NIS RANDERS ersetzen. Wir teilen unsere dortige Doppelstation.

Maasholm bleibt Freiwilligen-Station, so wurde sie vor 100 Jahren gegründet und rund die Hälfte ihrer Geschichte betrieben.

Mit dem dort stationierten Seenotrettungsboot, das 2018 ebenfalls durch einen Neubau ersetzt wird (SRB 76, s. u.), fahren die Freiwilligen hauptsächlich Einsätze im Nahbereich und schleiaufwärts. Der Seenotrettungskreuzer hingegen verliert im viel befahrenen Revierteil zwischen Maasholm und Schleimünde bisher wertvolle Zeit, da er nur mit stark reduzierter Geschwindigkeit auslaufen kann. Der Liegeplatz in Olpenitz ist deshalb für Einsätze auf der Ostsee rettungsdienstlich von Vorteil.

10,1-Meter-Seenotrettungsboote

Die ersten vier von zehn neuen 10,1-Meter-Seenotrettungsbooten wurden 2017 abgeliefert. Drei entstanden bei Fassmer in Berne/Unterweser, eines bei Tamsen Maritim in Rostock.



Gemeinsam
auf Kurs!



- Arbeitsschiffe • Forschungsschiffe
- Patrouillenboote • Yachten • Fähren
- Offshore-, Survey- und Supplyschiffe
- Marineschiffe • Search and Rescue



Die HANS DITTMER (SRB 66) hat Anfang April auf Juist die WOLTERA ersetzt (derzeit ohne feste Station). Die SECRETARIUS (SRB 67) hat Mitte August auf Langeoog die CASPER OTTEN abgelöst, die nach Lauterbach/Rügen gewechselt ist. Die NIMANOA (SRB 69) wurde Anfang November in Damp stationiert. Ebenfalls im November abgeliefert wurde SRB 68 (bei Redaktionsschluss dieses Jahrbuches noch ungetauft) für Wangerooge als Ersatz für die WILMA SIKORSKI, die vorübergehend nach Norddeich verlegt wurde, bis auch diese Station einen Neubau erhält.

Tamsen wird weitere sieben 10,1-Meter-Boote liefern, drei davon 2018. Zwei sind für die Stationen Timmendorf/Poel (SRB 70) und Gelting (SRB 71) bestimmt, das dritte (SRB 72) als erster Neubau speziell für unsere Ausbildungsstation Neustadt i. H. Die Deutsche Fernsehlotterie fördert ihn mit 525.000 Euro. Zusätzlich ist vorgesehen, ein 9,5-Meter-Seenotrettungsboot als zweites Ausbildungsschiff nach Neustadt zu verlegen, um die SIEGFRIED BOYSEN und die EDUARD NEBELTHAU nach mehr als 45 Dienstjahren zu ersetzen.



Die SECRETARIUS/Station Langeoog ist das zweite von zehn 10,1-Meter-Seenotrettungsbooten für Freiwilligen-Stationen (zu ihrem Schwesterschiff NIMANOA/Station Damp siehe Seiten 100/101).

Drei 8,5-Meter-Seenotrettungsboote sind außer Dienst gegangen: Die PUTBUS/Station Lauterbach wurde an den DLRG-Bezirk Altona verkauft und fährt nun als Rettungsboot „Greif 1“ auf der Elbe bei Hamburg. Die KARL VAN WELL/Station Damp und CASSEN KNIGGE/Station Norddeich hat die DGzRS an ihre uruguayische Schwestergesellschaft ADES abgegeben.

8,9-Meter-Seenotrettungsboot

Arctic Airboats hat nicht nur das neue Arbeitsboot der 20-Meter-Klasse geliefert, sondern zusammen mit der DGzRS auch ein Vollkunststoffboot als eigenständige Einheit für Freiwilligen-Stationen entwickelt. Das 8,9 Meter lange, drei Meter breite und nur 65 Zentimeter tiefe sogenannte



8,9-Meter-Prototyp SRB 76 bei den ersten Probefahrten: Mit diesem Boot werden die Seenotretter 2018 umfangreiche Erfahrungen sammeln. Es ist für die Station Maasholm bestimmt.

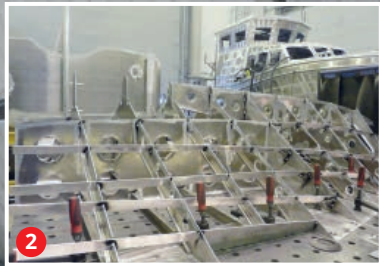
Rigid Buoyancy Boat (RBB) ist robust, einfach zu handhaben und ohne Spezialwerft zu warten. Zwei je 200-PS-Außenbordmotoren sorgen für etwa 36 Knoten (ca. 66 km/h) Fahrt.

Manövrierfähigkeit, Schleppverhalten und Stabilität sind außerordentlich gut, Sog und Wellenschlag gering, hatten Tests der DGzRS mit zwei offenen Vorgängern gezeigt. Inzwischen hat Arctic Airboats den ersten Neubau mit Kajüte und halbgeschlossenem Deckshaus abgeliefert. Der Kenterversuch

Mitte Dezember 2017 war erfolgreich. Video: [seenotretter.de/werfttagebuch](https://www.seenotretter.de/werfttagebuch).

Der Prototyp wird nun intensiv erprobt. Er ersetzt auf der Freiwilligen-Station Maasholm die WUPPERTAL. Die Besatzung erhält ein wiederkehrendes Spezialtraining und besondere persönliche Schutzausrüstung. Mittelfristig ist denkbar, dass wir weitere dieser Einheiten auf einzelnen Stationen einsetzen, auf denen die Vorteile dieses Typs zur Geltung kommen.





Blick auf die Werften: Kiellegung für SRB 70 mit den Warnemünder Originalen „Vormann Jantzen“ und „Marieken“ (1), SRB 69 (hinten) und SRB 70 (2), Rumpfdrehen bei SK 38 (3), Decksplatte für SK 39 (4), Maschineneinbau

bei SK 37 (5), „Puzzleteile“ für SK 39 (6), Zuwasserlassen von SRB 66 (7), Kasko (8) und Deckshaus-Ausbau bei SK 38 (9), SRB 69 (vorn) und 70 (10). Mehr Bilder: seenotretter.de/werfttagebuch



Neue Rettungswesten

Nach zwölf Jahren härtesten täglichen Belastungen schaffen wir neue Rettungswesten an. DGzRS-Inspektion und -Vorleute entwickelten mit Bernhardt Apparatebau/Secumar entsprechend den außergewöhnlichen Anforderungen im Seenotrettungsdienst ein professionelles Modell nach dem Stand der Technik, das den Belastungen in diesem Grenzbereich der Seefahrt standhält, ohne die Bewegungsfreiheit einzuschränken oder die Handhabung zu erschweren.



① **Sichtfenster** mit grüner Markierung für einsatzbereite Aufblasvorrichtung mit gefüllter CO2-Patrone. Umspült Seewasser die Tablette im Innern, löst diese sich schnell auf: Die Weste bläst sich automatisch auf.

② **Schrittgurte** und seitliche Verstellmöglichkeiten halten die Weste nah am Körper.

Vormann
Guido Förster,
Station Grömitz

③ Mit **D-Ringen** vorn und seitlich kann sich der Seenotretter „einpicken“, also mit

einer Leine etwa an Strecktauen sichern. So hat er die Hände frei, ohne in Gefahr zu geraten, über Bord zu stürzen.

④ **Frontlaschen** (einseitig mit SAR-Schriftzug) dienen unter anderem zur Befestigung eines Funkgeräts mit innenliegender Kabelführung.

⑤ **Genormtes Label** für Namen und Ort des Spenders

⑥ Der vergrößerte **Auftriebskörper** dreht den Träger auch mit komplettem Schwerketterzeug oder Überlebensanzug in die ohnmachtssichere Rückenlage und hält ihn dort bei jedem vorstellbaren Seegang sicher. Die dreidimensionale Gestaltung mit Luftkammern auch nach vorn verbessert die Sichtbarkeit im Wasser. Seenotsender und -leuchte sind etwa 20 Zentimeter höher angebracht als bei herkömmlichen Rettungswesten. Dadurch vergrößert sich die Reichweite.



⑦ Die **Spritzschutzhäube** hält den Kopf warm und schützt vorm Einatmen von Gischt, also dem Ertrinken in „fliegendem“ Wasser. Darunter: neongelber Griff, belastbar bis 400 Kilogramm.

⑧ Der **Seenotsender** (Search and Rescue Transmitter für das Automatische Identifikationssystem, AIS-SART) wird automatisch per Reißleine mechanisch aktiviert. Auf elektronischen Seekarten aller Schiffe im Umkreis bis elf Seemeilen (20 Kilometer) markiert er eine Mensch-über-Bord-Position. Das Anpeilen des Signals mit einer Kreuzpeilung durch zwei Schiffe entfällt.

⑨ Die automatisch aktivierte **Seenotleuchte** (LED-Blinklicht) ergänzt die großflächigen abriebfesten Reflexfolien.

⑩ Die **Schrittgurte** sorgen im Wasser dafür, dass die Weste nicht nach oben rutscht und die Gewalt der See sie nicht vom Körper reißt.

⑪ **Notventil** zur Schnellentlüftung etwa bei Auslösen der Weste in engen Räumen eines Havaristen oder wenn der Seenotretter unter Wasser eingeklemmt wird

In harten Tests auf See und in Ausbildungseinrichtungen musste die neue Weste ihre Alltagstauglichkeit unter allen erdenk-

lichen Bedingungen und auch in extremen Situationen beweisen: Sprung aus großer Höhe, Besteigen einer Rettungsinsel bei schwerem Wetter, Schwimmen in der Gruppe, Rettung aus beengtem Räumen über und unter Wasser. Das neue Modell ist das dritte seit 1997, das mit einem integrierten Sender ausgestattet ist, mit dessen Hilfe über Bord gefallene Seenotretter umgehend geortet werden können.



Danke!

Einsatzzweck und besondere Sicherheitstechnik haben ihren Preis. 500 neue Rettungswesten zum Stückpreis von 975 Euro waren anzuschaffen. Wir freuen uns sehr darüber, dass dies mit Ihrer Hilfe innerhalb weniger Wochen gelungen ist! Mehr Bilder und Video: seenotretter.de/rettungsweste

FÜR JEDEN EINSATZ
DIE RICHTIGE
RETTUNGSWESTE



SCOUT 275 3D

H A V E A
S A F E D A Y

www.secumar.com



Ausbildungsschiff TINA

Trotz aller technischen Einwicklung steht im Mittelpunkt unserer Arbeit nach wie vor der Mensch. Sein Wissen, sein Können und seine Einsatzbereitschaft sind die Grundlage für erfolgreiche Einsätze. Zentrale Bedeutung für die Aus- und Fortbildung unserer Besatzungen hat unsere eigene Ausbildungsstation Neustadt i. H. Zusätzlich zu ihren fünf Schiffen (und den Einheiten der umliegenden Stationen zur Unterstützung) erweitern wir unser Ausbildungskonzept.

Für April bis Juni 2018 haben wir das Küstenmotorschiff TINA gechartert, um vor Ort auf den Stationen Standards auszubilden und aufzufrischen, für die es keiner Rettungseinheit mit Spezialausrüstung bedarf: See-



Such- und Rettungsübung SAREx im September 2017 in der Neustädter Bucht. Die DGzRS hat das Küstenmotorschiff TINA (I.) inzwischen befristet gechartert, um dezentral Standardverfahren der Sicherheit und Seemannschaft auszubilden und aufzufrischen.

zu den Nord- und Ostfriesischen Inseln. Die TINA soll etwa 15 Stationen besuchen. Vier Ausbilder leben während dieser Zeit an Bord.

Auch Sicherheitsausbildung ist möglich: Mittels eines 4.000-Liter-Tanks im Vorschiff lassen sich Wassereinbrüche simulieren, um sie mit Bordmitteln zu bekämpfen. Auch die Abbergung Verletzter aus Schiffsräumen ist gut zu trainieren. Zum Abschluss ist eine längere Ausbildungsreise angedacht, um angehende Bootsführer in der Boots- und Einsatzführung fortzubilden. Nach Auswertung der Charter werden wir entscheiden, ob das Modell dauerhaft Bestandteil unseres Aus- und Fortbildungskonzeptes wird.

mannschaft, Längsseitsgehen, Schleppen, Manövrieren, technische Navigation, Radar-ausbildung auf einer geräumigen Brücke, Kollisions-/Begegnungsfahrten mit den Einheiten der Stationen.

Der rund 24 Meter lange, knapp 200 Tonnen verdrängende ehemalige Langeooger Inselversorger hat nur 1,20 Meter Tiefgang und kann deshalb nahezu alle Bereiche unseres Einsatzgebietes befahren. Geplant sind Ausbildungsfahrten in die Westliche Ostsee, zur SAR-Übung im Mai in Wilhelmshaven sowie



SafeTrx verhindert aufwendige Suchen

Kostenlose App mehr als 10.000 Mal heruntergeladen

Ob Angler, Segler, Motorbootfahrer oder Surfer: Die kostenlose Sicherheits-App SafeTrx der Seenotretter überzeugt. Mehr als 10.000 Mal wurde SafeTrx im Google Play Store und im Apple App Store bereits heruntergeladen. Mehrere Tausend Mal haben die Wachleiter in der SEENOTLEITUNG BREMEN die Routen von Wassersportlern auf Nord- und Ostsee verfolgen können.

Mancher Anruf erfolgte direkt über die Handy-Applikation. Dabei wird die aktuelle Position des Anrufers auf die Monitoring-Konsole der SEENOTLEITUNG übertragen und kann direkt an eine Rettungseinheit weitergegeben werden. Verlässt der SafeTrx-Nutzer den Abdeckungsbereich seines Handys, hilft die Routenplan-Funktion weiter. Die Wachleiter wissen, wann ein Nutzer wo eintreffen wollte – das schränkt die Suche im Notfall erheblich ein.

Manch aufwendige Rettungsaktion konnte so bereits verhindert werden, wie im Fall eines Anrufers, der überzeugt war, am Baltrumer Strand einen Seekajakfahrer in Not zu beobachten – ein Fall für das Seenotrettungsboot ELLI HOFFMANN-RÖSER. Doch die Freiwilligen-Besatzung zu alarmieren, war nicht notwendig. Die Wachleiter hatten die Route des Kajakers bereits auf der Monitoring-Konsole beobachtet und griffen zum Telefonhörer.



Mehr zu SafeTrx sowie Sicherheitstipps, Expertenratschläge, Checklisten und Erfahrungsberichte finden Wassersportler individuell für ihre Sportart auf unserer Präventionswebsite sicher-auf-see.de

„Bei mir ist alles bestens“, sagte der Angerufene überrascht, „ich hätte nicht gedacht, dass die App so nützlich ist!“

Eine automatische Alarmierung der Seenotretter gibt es jedoch nicht. Zwischengeschaltet ist der eigene private Notfallkontakt des Nutzers. Wird dieser automatisch alarmiert, weil ein Törn nicht wie vorgesehen über die App beendet wird, kann er die Seenotretter anrufen. So ist schnelle Hilfe sichergestellt, falls der Wassersportler tatsächlich in Not ist.

Endet die aufgezeichnete Route im Hafen, wissen auch die Seenotretter, dass der Törn ein gutes Ende genommen hat.





SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

SEARCH AND RESCUE Maritime Rescue Co-ordination Centre · Rettungsleitstelle See

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist in den Seegebieten der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Nord- und Ostsee (SAR-Bereich der Bundesrepublik Deutschland) für den maritimen SAR-Dienst (Search and Rescue: Suche und Rettung) verantwortlich.

Einsatzleitung und Koordinierungsstelle im Seenotfall ist die SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN (Maritime Rescue Co-ordination Centre) mit ihrer Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO. MRCC BREMEN koordiniert als Rettungsleitstelle See sämtliche SAR-

Maßnahmen. Notrufe und alle Meldungen laufen dort zusammen.

Permanente enge Zusammenarbeit besteht mit der SAR-Leitstelle Glücksburg (SAR-Dienst der Deutschen Marine). Im Seenotfall kann MRCC BREMEN gemäß Vereinbarung BMV/BMVG bei ihrer Unterstützung durch SAR-Luftfahrzeuge anfordern.

Umgekehrt unterstützt MRCC BREMEN mit seinen Kommunikations- und Einsatzmitteln als „SAR-Bereichssuchstelle 8“ im Luftnotfall die SAR-Leitstelle Glücksburg.

SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN

Maritime Rescue Co-ordination Centre
Rettungsleitstelle See · ständig besetzt

Telefon 0421 53687-0

Telefax 0421 53687-14

Telex 2 46 466 mrcc d

AFTN EDDWYYX (via Flugsicherung Bremen)

BREMEN RESCUE RADIO

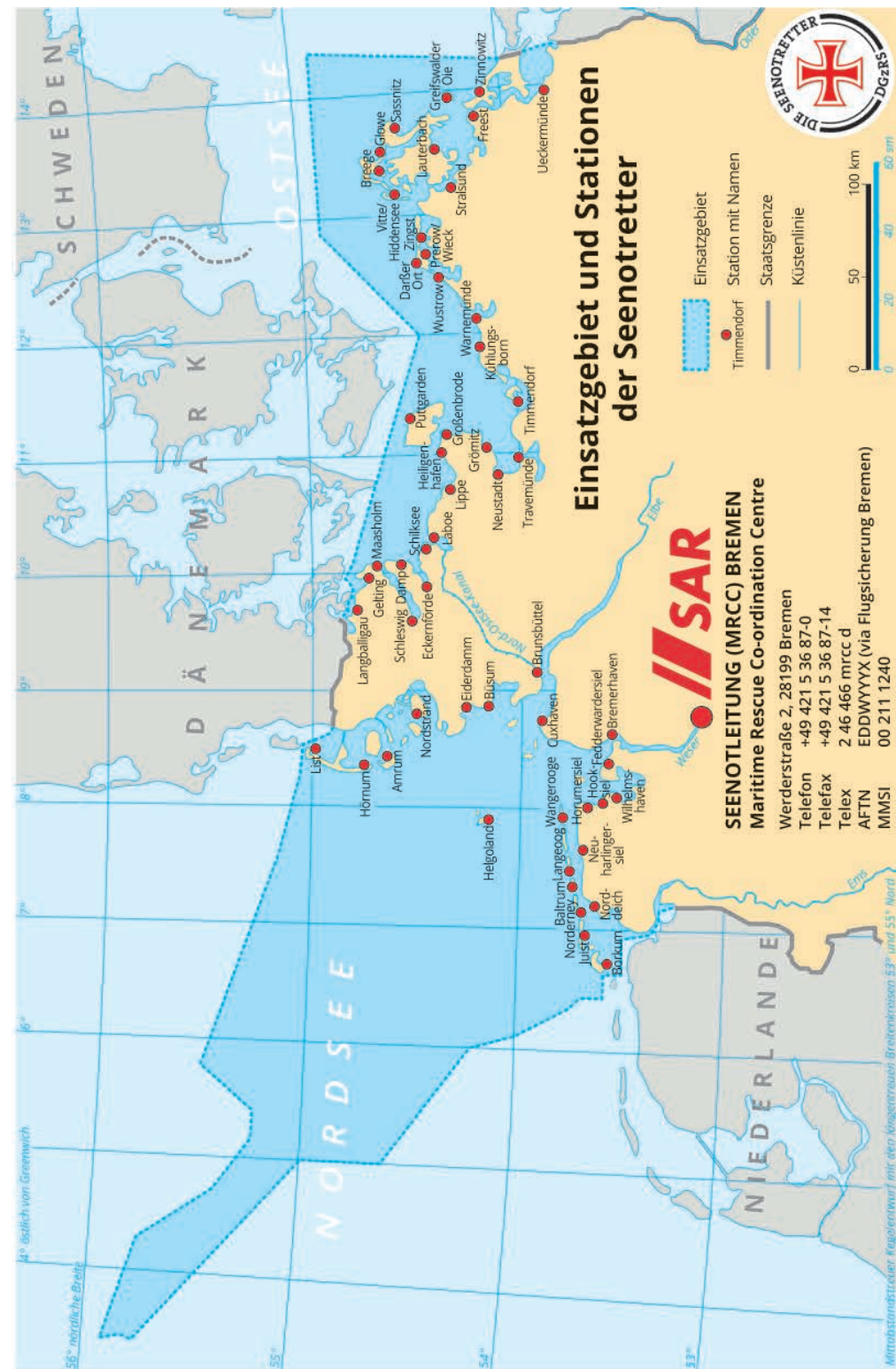
Seenotküstenfunkstelle
Rufname: Bremen Rescue

UKW-Kanal 16 und 70 (DSC)

Hörwache rund um die Uhr

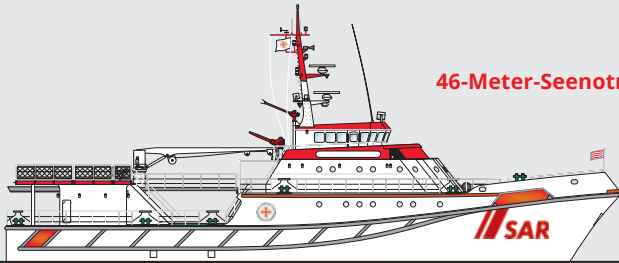
Grenzwelle 2187,5 kHz (DSC)

MMSI 00 211 1240



Die Einheiten unserer Rettungsflotte

46-Meter-Seenotrettungskreuzer



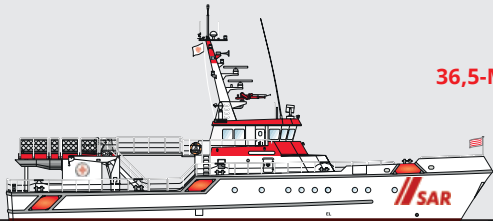
HERMANN MARWEDE

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

Tochterboot

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

36,5-Meter-Seenotrettungskreuzer



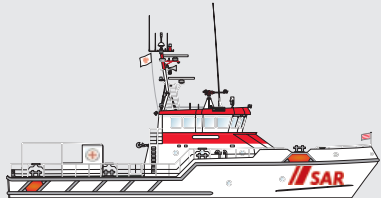
HARRO KOEBKE

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

Tochterboot

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

28-Meter-Seenotrettungskreuzer



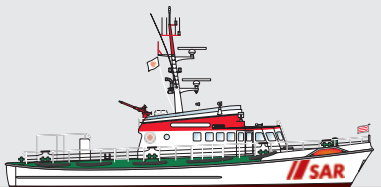
**ERNST MEIER-HEDDE
BERLIN
ANNELIESE KRAMER**

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

Tochterboot

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

27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer



ALFRIED KRUPP

**ARKONA*
BREMEN***

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

Tochterboot

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

23,3-Meter-Seenotrettungskreuzer



**NIS RANDERS
VORMANN JANTZEN
HANNES GLOGNER**

Länge: 23,30 m, Breite: 5,50 m, Tiefgang: 2,00 m, zwei Propeller je 972 PS = 1.944 PS, Verdrängung: 66 t, Geschwindigkeit: 20 kn

Tochterboot

Länge: 6,90 m, Breite: 2,30 m, Tiefgang: 0,60 m, 250 PS, Geschwindigkeit: 17 kn

23,1-Meter-Seenotrettungskreuzer



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

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

Tochterboot

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

20-Meter-Seenotrettungskreuzer



**EISWETTE
EUGEN
THEODOR STORM**

**PIDDER LÜNG
BERTHOLD BEITZ***

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

Arbeitsboot

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

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



**WILMA SIKORSKI
GILLIS GULLBRANSSON
WERNER KUNTZE
HEINZ ORTH
HERTHA JEEP
HANS INGWERSEN**

**EMIL ZIMMERMANN
NEUHARLINGERSIEL
HEILIGENHAFEN
CASPER OTTEN
WOLTERA
WALTER ROSE**

**PAUL NEISSE*
ECKERNFÖRDE
ELLI HOFMANN-RÖSER
KURT HOFFMANN*
HORST HEINER KNETEN*
NAUSIKAA***

**KONRAD-OTTO*
HENRICH WUPPESAHL*/***
HANS DITTMER */***
SECRETARIUS */***
SRB 68 */***
NIMANOVA */*****

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

8,5-Meter-Seenotrettungsboot



**GÜNTHER SCHÖPS
GERHARD TEN DOORNAAT
DORNBUSCH**

**OTTO BEHR
HELLMUT MANTHEY
HERMANN ONKEN**

**JENS FÜERSCHIPP
WALTER MERZ
CREMPE**

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

7-Meter-Seenotrettungsboot



**ZANDER
HECHT***

BARSCH

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

6,8-Meter-Seenotrettungsboot



DORA

Länge: 6,80 m, Breite: 2,70 m, Tiefgang: 0,40 m, Motorleistung: 225 PS (4-Takt-Außenborder), Verdrängung: 2,2 t, Geschwindigkeit: 40 kn



Sein **Einsatz** ist
unbezahlbar.
Deshalb **braucht**
er Ihre **Spende**.



seenotretter.de

Ihre Vorteile als Förderer

- Unser Jahrbuch: immer im März per Post, rundum informiert, mit spannenden Geschichten
- Ihre persönliche Seenotretter-Förderkarte: Sie gehören zu uns!
- Informationen: Hintergründe und Insider-Wissen
- Spenden: einfach, regelmäßig und wirkungsvoll
- Spendenbescheinigung: unaufgefordert und rechtzeitig

Einfach die „Heckklappe“ dieses Jahrbuchs ausfüllen!

Nordsee

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
BORKUM	● Seenotrettungskreuzer ALFRIED KRUPP DBAA Tochterboot GLÜCKAUF	88	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Ralf Brinker Liegeplatz: Schutzhafen Borkum, Brücke II Stationsgebäude/Postadresse: Am Neuen Hafen, 26757 Borkum Tel. 04932 585
JUIST	● Seenotrettungsboot HANS DITTMER DK 7002	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Hauke Janssen-Visser Liegeplatz: Hafen, Nordkaje Stationsgebäude/Postadresse: Otto-Mann-Haus, Am Hafen, 26571 Juist Tel. 0175 2675816
NORDERNEY	● Seenotrettungskreuzer EUGEN DBAV Arbeitsboot HUBERTUS	09	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Mann, Vormann: Holger Freimuth Liegeplatz: Hafen Stationsgebäude/Postadresse: Am Hafen 9, 26548 Norderney Tel. 04932 2446
NORDEICH	● Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI DD 4594	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Marcus Baar Liegeplatz/Stationsgebäude: Westhafen Postadresse: Tulpenstraße 2, 26506 Norden Tel. 04931 82160
BALTRUM	● Seenotrettungsboot ELLI HOFFMANN-RÖSER DK 3090	04	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Harm Olchers Liegeplatz: Hafen; Stationsgebäude: Haus Nr. 300 Postadresse: Haus Nr. 292, 26579 Baltrum Tel. 04939 667, dienstlich 8025
LANGEOOG	● Seenotrettungsboot SECRETARIUS DD 9495	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Gerriet Leiß Liegeplatz: Hafen Stationsgebäude/Postadresse: Hafendeichstraße, 26465 Langeoog Tel. 04972 247
NEUHARLINGERSIEL	● Seenotrettungsboot NEUHARLINGERSIEL DD 4980	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Wolfgang Gruben Liegeplatz: Fischereihafen, Westseite; Stationsgebäude: Am Hafen West Postadresse: Bootsweg 7, 26427 Neuharlingersiel Tel. 04974 524
WANGEROOGE	● Seenotrettungsboot SRB 68 DA 6179	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Roger Riehl Liegeplatz: Hafen, Ponton am Fähranleger; Stationsgebäude: im Erlengrund Postadresse: Christian-Janßen-Straße 34, 26486 Wangerooge Tel. 04469 1724
HORUMERSIEL	● Seenotrettungsboot BALTRUM DH 3779	94	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Günter Ihnken Liegeplatz/Stationsgebäude: Hafen Wangersiel, Ponton an der Südseite Postadresse: Am Sportplatz 8, 26434 Horumersiel Tel. 04426 1418
HOOKSIEL	● Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN DBBS Tochterboot JOHANN FIDI	97	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Dirk Hennesen Liegeplatz: Außenhafen, Zufahrt über Bäderstraße Postadresse: An der Schleuse, 26434 Hooksiel/Wangerland Tel. 04425 81176
WILHELMSHAVEN	● Seenotrettungsboot OTTO BEHR DH 3774	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Erwin Clausen Liegeplatz/Stationsgebäude: Fluthafen, Helgolandkaje Postadresse: Marschhof 4, 26382 Wilhelmshaven Tel. 04421 83000
FEDDERWARDERSIEL	● Seenotrettungsboot HERMANN ONKEN DH 3776	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Hartmut Dierks Liegeplatz/Stationsgebäude: Hafen, Westseite Postadresse: Fedderwarder Deich 16, 26969 Butjadingen Tel. 04733 17030
DEUTSCHE BUCHT/ HELGOLAND	● Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE DBAR Tochterboot VERENA	03 12	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 16 Mann, Vormann: Jörg Rabe Liegeplatz: Südhafen/Ostdamm; Stationsgebäude: Südhafen/Westkaje Postadresse: Liegeplatz Hafen, 27498 Helgoland Tel. 04725 210 oder 7878

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
BREMERHAVEN ●	Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER DBAC Tochterboot CHRISTIAN	96	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Ulrich Fader Liegeplatz/Stationsgebäude: Alter Vorhafen, Höhe Lotsengebäude Postadresse: Am Alten Vorhafen 12, 27568 Bremerhaven Tel. 0471 43323
CUXHAVEN ●	Seenotrettungskreuzer ANNELIESE KRAMER DBAM Tochterboot MATHIAS	17	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Holger Wolpers Liegeplatz: Fährhafen Stationsgebäude/Postadresse: Am Seedeich 36a, 27472 Cuxhaven Tel. 04721 34622
BRUNSBÜTTEL ●	Seenotrettungsboot GILLIS GULLBRANSSON DD 4598	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jürgen Grimsmann Liegeplatz: am Leitwerk vor der Nordschleuse, Stationsgebäude: Schillerstraße Postadresse: Ziegeleistraße 7, 25709 Marne Tel. 0177 6851378
BÜSUM ●	Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM DBAI Arbeitsboot NIS PUK	11	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Mann, Vormann: Olaf Burmann Liegeplatz: Hafen-Westseite/Badestrand, nahe der Schleuse Stationsgebäude/Postadresse: Südstrand 1a, 25761 Büsum Tel. 04834 2246
EIDERDAMM ●	Seenotrettungsboot PAUL NEISSE DJ 5386	03	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Rainer Wallhof Liegeplatz/Stationsgebäude: Eidersperrwerk, Binnenhafen Postadresse: Süderegge 2, 25764 Norddeich/Dithmarschen Tel. 04833 908, am Liegeplatz 04833 429363
NORDSTRAND ●	Seenotrettungskreuzer EISWETTE DBAB Arbeitsboot NOVIZE	08	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Mann, Vormann: Ernst Dostal Liegeplatz: Hafen Strucklahnungshörn, am Fähranleger nach Pellworm Stationsgebäude/Postadresse: Hörnstraße 3, 25845 Nordstrand Tel. 04842 1010
AMRUM ●	Seenotrettungskreuzer ERNST MEIER-HEDE DBAQ Tochterboot LOTTE	15	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Sven Witzke Liegeplatz: Seezeichenhafen Wittdün Stationsgebäude/Postadresse: Zum Tonnenhafen, 25946 Wittdün/Amrum Tel. 04682 2004
HÖRNUM ●	Seenotrettungsboot HORST HEINER KNETEN DH 2306	06	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Michael Petersen Liegeplatz: Ponton, Westkaje; Stationsgebäude: Am Kai (Hafenamt) Postadresse: Westerheide 32, 25996 Wenningstedt Tel. 04651 939312
LIST ●	Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG DBAP Arbeitsboot MICHEL	13	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Mann, Vormann: Claus Dethlefs Liegeplatz: Hafen, Südmole; Stationsgebäude/Postadresse: Bernhard-Köhn-Haus, Am Fähranleger 1, 25992 List/Sylt Tel. 04651 870365
NORDSEE ●	Seenotrettungskreuzer HANNES GLOGNER DBAJ Tochterboot FLINTHÖRN	91	Liegeplatz: wechselnde Stationen Mobilitel. 0171 2111030

Ostsee

LANGBALLIGAU ●	Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE DD 4639	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Johannes Lund Liegeplatz: Hafensüdseite, Anlegebrücke; Stationsgebäude: Strandweg Postadresse: Unewattfeld 8, 24977 Langballig Tel. 04636 1250, am Liegeplatz 04636 979367
GELTING ●	Seenotrettungsboot JENS FÜERSCHIPP DH 3777	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thilo Heinze Liegeplatz: Sportboothafen Gelting-Mole; Stationsgebäude: Ohrfeld 2, 24395 Niesgrau; Postadresse: Pattburg 6, 24395 Gelting Tel. 04643 186556

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
SCHLESWIG ●	Seenotrettungsboot WALTER MERZ DH 3773	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Paul Cugier Liegeplatz: Stadthafen, Am Hafen 5 Postadresse: Schleibogen 7a, 24857 Fehrdorf Tel. 04621 51771
MAASHOLM ●	Seenotrettungskreuzer NIS RANDERS DBAF Tochterboot ONKEL WILLI	90	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Dirk Höper Liegeplatz: Fischereihafen, Schumacherbrücke; Stationsgebäude: Hauptstraße Postadresse: Liegeplatz Hafen, 24404 Maasholm Tel. 04642 6054
●	Seenotrettungsboot SRB 76 DK 3849	18	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Steffen Ottsen Liegeplatz: Fischereihafen, Schumacherbrücke; Stationsgebäude: Hauptstraße Postadresse: Am Gretchenweg 12, 24404 Maasholm Tel. 04642 9238966
DAMP ●	Seenotrettungsboot NIMANOVA DA 6180	17	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thomas Schulze Liegeplatz: Niebymole, Hafensüdseite Stationsgebäude/Postadresse: Niebymole 1, 24351 Damp Tel. 0172 1660573
ECKERNFÖRDE ●	Seenotrettungsboot ECKERNFÖRDE DK 3088	04	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Horst Egerland Liegeplatz: Stadthafen, an der Holzbrücke; Stationsgebäude: Vogelsang 13 Postadresse: Vogelsang 6, 24340 Eckernförde Tel. 04351 5957
SCHILKSEE ●	Seenotrettungsboot WALTER ROSE DJ 5387	03	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Hans-Jürgen Naumann Liegeplatz: Olympiahafen, Sporthafen Nord, Steg 1 Stationsgebäude/Postadresse: Olympiahafen Nord, Soling 5, 24159 Kiel Tel. 0431 335978
LABOE ●	Seenotrettungskreuzer BERLIN DBAH Tochterboot STEPPKE	16	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Michael Müller Liegeplatz: Fischereihafen, Südmole; Stationsgebäude: Hafenstraße Postadresse: Liegeplatz Hafen, 24235 Laboe Tel. 04343 6540
LIPPE/WEISSENHAUS ●	Seenotrettungsboot HELLMUT MANTHEY DH 3775	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jörg Dittmann Liegeplatz: Alter Hafen, Nordseite Postadresse: Strandstraße 33a, 24321 Behrendorf Tel. 04381 418873
HEILIGENHAFEN ●	Seenotrettungsboot HEILIGENHAFEN DG 7348	02	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Frank Lietzow Liegeplatz: Kommunalhafen, Nordseite Postadresse: Ratskamp 1, 23774 Heiligenhafen Tel. 0170 6323740
PUTTGARDEN ●	Seenotrettungsboot EMIL ZIMMERMANN DD 4662	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Arne Fröse Liegeplatz: Bootshafen des Fährhafens, Sicherheitsbereich (nicht zugänglich) Postadresse: Burgstaaken 4, 23769 Fehmarn OT Burg Tel. 04371 9308
FEHMARN/ GROSSENBRÖDE ●	Seenotrettungskreuzer BREMEN DBAS Tochterboot VEGESACK	93	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Sven-Eric Carl Liegeplatz: Becken des ehemaligen Marinehafens/früherer Fähranleger Stationsgebäude/Postadresse: Am Kai 27, 23775 Großenbrode Tel. 04367 247
GRÖMITZ ●	Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK DBAT Tochterboot EMMI	96	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Guido Förster Liegeplatz: Yachthafen Grömitz, Steg 6 Stationsgebäude/Postadresse: Yachthafen 12, 23743 Grömitz Tel. 04562 1695
NEUSTADT ●	Seenotrettungsboot HENRICH WUPPESAHL DK 8116	15	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jan Guttau Liegeplatz: Stadthafen-Ostseite, Unterer Jungfernstieg, Steg B Postadresse: Am Waldhang 10, 23730 Neustadt in Holstein Tel. 04561 528331

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
AUSBILDUNGS-STATION NEUSTADT	● Ausbildungsfahrzeuge SIEGFRIED BOYSEN DA 7298 EDUARD NEBELTHAU DA 8107 WIEKSBERG DB 2231 JAX DK 5463		Ausbilder: Freiwillige, Vormann: Wolfgang Behnk Liegeplatz: Marinehafen Postadresse: Wieksbergstraße 16, 23730 Neustadt in Holstein
TRAVEMÜNDE	● Seenotrettungsboot HANS INGWERSEN DD 4656	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Horst-Dieter Eder Liegeplatz: an der Lotsenstation, Leuchtenfeld/Travepromenade Postadresse: Rose 49, 23570 Lübeck Tel. 04502 74140, dienstlich 04502 84750
TIMMENDORF/POEL	● Seenotrettungsboot GÜNTHER SCHÖPS DH 3767	92	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thomas Lietz Liegeplatz: Insel Poel, Timmendorf-Strand, Lotsenbrücke Stationsgebäude: An Haben; Postadresse: Timmendorf 5, 23999 Insel Poel Tel. 038425 42218
KÜHLUNGSBORN	● Seenotrettungsboot KONRAD-OTTO DH 2558	07	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Rainer Kulack Liegeplatz: OT Ost, Bootshafen, Steg A; Stationsgebäude: OT West, Ostseeallee Postadresse: Buchenweg 8, 18225 Kühlungsborn Tel. 038293 7365
WARNEMÜNDE	● Seenotrettungskreuzer ARKONA DBAD Tochterboot CASPAR	92	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Karsten Waßner Liegeplatz: Alter Strom, Westseite, Höhe Nr. 120; Stationsgebäude: Mittelmole Postadresse: Am Strom, 18119 Rostock (Warnemünde) Tel. 0381 54052
WUSTROW	● Seenotrettungsboot auf Trailer BARSCH DH 3784	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Karl-Heinz Priebe Stationsgebäude: Strandstraße/Ecke An der Seenotstation (Boot auf Trailer) Postadresse: Am Park 8, 18347 Wustrow Tel. 038220 545
DARSSER ORT	● Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER DBBR Tochterboot STRÖPER	97	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Frank Michael Weinhold, Liegeplatz: Nothafen Darßer Ort Postadresse: Nothafen Darßer Ort, 18375 Prerow Tel. 0171 4914002
PREROW/WIECK	● Seenotrettungsboot STRALSUND DH 3781 SAR-Mobil (Pkw)	94	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jens Pagel Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Wieck am Darß; Stationsgebäude: Küsters Allee, Prerow; Postadresse: Buchenstraße 22, 18375 Prerow Tel. 038233 60422
ZINGST	● Seenotrettungsboot auf Trailer ZANDER DH 3782	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Siegfried Tornow Stationsgebäude: Müggenburger Weg/Ecke Hägerende (Boot auf Trailer) Postadresse: Darßer Weg 21, 18374 Zingst Tel. 038232 80476
VITTE/HIDDENSEE	● Seenotrettungsboot NAUSIKAA DH 2356	06	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Erich Albrecht Liegeplatz/Stationsgebäude: Hafen-Nordseite, Achtern Diek Postadresse: Süderende 26, 18565 Vitte/Hiddensee Tel. 038300 345
BREEGE	● Seenotrettungsboot DORNBUSCH DH 3770	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Olaf Redmer Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Breege Postadresse: Dorfstraße 109, 18556 Breege Tel. 038391 89764
GLOWE	● Seenotrettungsboot KURT HOFFMANN DB 3015	05	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Gerd Hasselberg Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz am Königshörn, Ponton an der Südmole Postadresse: Hauptstraße 59, 18551 Glowe Tel. 038302 53445 und 53170
SASSNITZ	● Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE DBAK Tochterboot NOTARIUS	12	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 11 Mann, Vormann: Andreas Schumacher Liegeplatz/Stationsgebäude: Stadthafen, Westmole, Zufahrt Straße der Jugend Postadresse: Liegeplatz Hafen, Westmole, 18546 Sassnitz Tel. 038392 22408

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND STATIONSKONTAKT
LAUTERBACH	● Seenotrettungsboot CASPER OTTEN DG 7347	01	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Horst Freybieer Liegeplatz: Kommunalhafen, Fischerbrücke Postadresse: Vilmstraße 18, 18581 Putbus Tel. 038301 60922
STRALSUND	● Seenotrettungsboot HERTHA JEEP DD 4564	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Günter Towara Liegeplatz: Stadthafen, Hafenam/Lotsenturm; Stationsgebäude: Am Querkanal Postadresse: Friedrich-Engels-Straße 30b, 18437 Stralsund Tel. 03831 298707, mobil 0175 2238532
FREEST	● Seenotrettungsboot HEINZ ORTH DD 4654	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thomas Brauns Liegeplatz/Stationsgebäude: Fischereihafen, Nordmole Postadresse: Freesendorfer Straße 12, 17440 Kröslin Tel. 038370 20474
GREIFSWALDER OIE	● Seenotrettungskreuzer BERTHOLD BEITZ DBAE Arbeitsboot ELSE	17	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Mann, Vormann: Hartmut Trademann Liegeplatz: Nothafen Greifswalder Oie Postadresse: Lebensmittelmarkt M. Schröder, Dorfstraße 37a, 17440 Freest Tel. 038371 20626
ZINNOWITZ	● Seenotrettungsboot auf Trailer HECHT DH 3783	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Michael Hackenschmid Stationsgebäude: Dünenstraße/Ecke Neue Strandstraße (Boot auf Trailer) Postadresse: Neuendorfer Weg 1, 17454 Zinnowitz Tel. 038377 40302
UECKERMÜNDE	● Seenotrettungsboote GERHARD TEN DOORNKAAT DH 3768 DORA DJ 8068	92 03	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Manfred Fastnacht Liegeplatz/Stationsgebäude: Am Kamigkrug Postadresse: Chausseestraße 81, 17373 Ueckermünde Tel. 039771 23885
OSTSEE	● Seenotrettungskreuzer VORMANN JANTZEN DBAG Tochterboot BUTSCHER	90	Liegeplatz: wechselnde Stationen Mobilteil. 0171 2111032

Mehr über unsere Stationen:
seenotretter.de/teams-stationen





Perfektes Team: Rothirsch und HECHT

Usedom: Traktor bringt Seenotrettungsboot zum Einsatzort

Der Badeort Zinnowitz auf Usedom ist eine Idylle. Nach Norden reicht der Blick vom weißen Sandstrand weit über die Ostsee. Nach Osten und Süden prägen Achterwasser und Peenestrom die einmalige Landschaft. Aber wehe, der Sturm braust von See kommend über die östlichste Ecke der deutschen Ostseeküste. „Dann baut sich da draußen eine richtig üble Welle auf“, weiß Michael Hackenschmid. „Wenn man da durch will, muss man die Zähne zusammenbeißen.“ Durch die Brandung zu steuern, ist für den 52-jährigen allerdings keine Frage des Wollens: „Wenn Menschen in Gefahr sind, ist das eine ganz selbstverständliche Sache“, sagt der Vormann der Freiwilligenstation. ▶





Michael Hackenschmid, Vormann der Station Zinnowitz

Die Zinnowitzer Seenotretter sind „eine eingeschworene kleine Familie“, sagt Hackenschmid über seine 16-köpfige Crew. Dass seine Kollegen ihn vor elf Jahren an ihre Spitze wählten, sieht er als Vertrauensbeweis und damit als besondere Verpflichtung an: „Einer muss die Verantwortung tragen. Aber tatsächlich sind wir eine Gemeinschaft.“ Anders könnte die Freiwilligenstation auch nicht funktionieren: „Wir sind einsatzbereit, sobald drei Besatzungsmitglieder am Boot eingetroffen sind. Wenn Menschen in Not sind, muss es schnell gehen.“

Damit jeder im Einsatz jede Funktion übernehmen kann, müssen die Seenotretter gut ausgebildet sein. Die Zinnowitzer

treffen sich deshalb jeden Donnerstag nach Feierabend. Dass dieses Ehrenamt mit großem Zeitaufwand verbunden ist, hat bislang niemanden abgeschreckt – im Gegenteil: „Nachwuchsprobleme haben wir hier nicht“, sagt der Vormann selbstbewusst. Dabei kommen die wenigsten Aktiven aus der Schifffahrt oder Fischerei. Auch Klempner, Elektriker, Kfz-Schlosser und ein Architekt finden sich in der Besatzung.

Zu den Fähigkeiten, die die Zinnowitzer Seenotretter benötigen, zählt – ganz ungewöhnlich – auch das Traktorfahren. Das ist den besonderen geografischen Bedingungen an Ostsee und Peenestrom geschuldet. Das 7-Meter-Seenotrettungsboot HECHT wird auf einem Spezialtrailer transportiert, den ein Schlepper des Typs John Deere 7730 zum Einsatzort zieht. Der Weg vom Zinnowitzer Hafen am Achterwasser über den Peenestrom zur Ostsee wäre viel zu lang, um seeseitig schnell genug zur Stelle zu sein. Deswegen wird das Seenotrettungsboot HECHT zunächst auf dem Landweg möglichst dicht an den Einsatzort gebracht. Während auf den Stationen Zingst und Wustrow bei ähnlicher Geografie noch



ein Unimog als Zugmaschine zum Einsatz kommt, ist in Zinnowitz der knallrote Traktor mit der grün-gelben Hirsch-Kühlerfigur stationiert. „Die Geländegängigkeit ist für uns besonders wichtig“, erläutert Hackenschmid. Der 5,45 Meter lange, 2,44 Meter breite, 3,11 Meter hohe und fast acht Tonnen schwere Traktor ist dabei kaum zu schlagen. Das 220 PS starke Fahrzeug kann bis zu einer Wassertiefe von gut einem Meter in die Ostsee fahren.

Damit sind die Zinnowitzer Seenotretter ganz ähnlich mobil im Einsatz wie schon ihre Großväter und Urgroßväter – die allerdings

mit dem Ruderrettungsboot. Hackenschmid kam 1987 zu den Seenotrettern. Sein Vater war bereits zu DDR-Zeiten Vormann in Zinnowitz. 1990 übernahm die DGzRS wieder ihre angestammten Stationen in Mecklenburg-Vorpommern.

Die HECHT ist zwar speziell für den Einsatz in Küstennähe und in den flachen Bodengewässern gebaut, aber sie hat die gleichen herausragenden Eigenschaften wie die größeren Einheiten der Seenotretter: „Sie kann jede Menge vertragen“, meint Michael Hackenschmid anerkennend über ihre Seetüchtigkeit. Wenn es bei Sturm raus auf die

800TX

JANSON

27 07 J 2015



Vom historischen Rettungsschuppen in Zinnowitz geht es nötigenfalls mit Blaulicht durch die Dünen zum Strand. Dort schiebt der Traktor die HECHT samt Trailer in die Ostsee.

Rückweg: Die HECHT fährt mit voller Fahrt auf den Strand, wird mit einer starken Seilwinde gedreht, wieder auf den Trailer gezogen und zurück zum Stationsgebäude gefahren.



Zweite Möglichkeit zum Wassern: der „HECHT-Sprung“ Ostsee geht, muss sie auch einiges aushalten. „Das rumpelt und knallt ganz ordentlich. Und manchmal setzen wir auch hart auf“, weiß Hackenschmid.

Nicht nur die Technik, sondern auch die Besatzung muss einiges einstecken: „Das muss der Körper erstmal abkönnen“, betont der Vormann. Wenn die Männer nach einem

erfolgreichen Einsatz wieder zurückfahren, sind sie deutlich entspannter – aber nicht nur, weil sie dann auf der Brandungswelle sanft in Richtung Strand „surfen“ können. „Es ist einfach ein gutes Gefühl, wenn alle an Bord und auch diejenigen wieder sicher an Land sind, denen unser Einsatz galt“, sagt der Vormann und lächelt.

seenotretter.de/zinnowitz



Die kleine Kamera und das Meer

Ein kleiner Junge bekommt zu Weihnachten eine Videokamera. Dann lässt er sie, wie kleine Jungs halt so sind, am Strand liegen – und die Nordsee holt sie sich. Es beginnt eine Odyssee über 800 Kilometer. Mit glücklichem Ausgang.

Von **Wolfgang Pichler**
Bonner General-Anzeiger,
23. Dezember 2017

Es war einmal vor 363 Tagen ein kleiner Junge in England, der fand eine kleine Videokamera unterm Weihnachtsbaum. Die beiden wurden gute Freunde. Die kleine Kamera filmte William beim Spielen, auf dem Trampolin und auf dem Tretroller. Dann, vor 113 Tagen, fuhr William mit seiner Familie an den Strand. Er stellte die kleine Kamera auf einen Stein zwischen matschigen Seetangpolstern.

Roland Spreer fand die Kamera – und gab sie William auch zurück.

Wenn kleine Jungs irgendetwas tun, können sie sich darauf sehr intensiv konzentrieren. Jetzt konzentrierte sich William sehr auf einen Eimer, mit dem er Wasser aus dem Meer holte und





Auf Hallig Süderoog im Wattenmeer fand ein Strandgutsammler am 2. November diese kleine Videokamera – ein wenig derangiert zwar, aber noch voll funktionsfähig. Ihr Speicherchip hatte eine interessante Geschichte zu erzählen.

ins Meer zurückschüttete. Die kleine Kamera filmte ihn dabei. Sie filmte ihn, wie er weiter wegging. Und weiter. Und weiter.

„He!“, rief die kleine Kamera dem Jungen nach. „Wohin gehst du denn? Du hast mich vergessen! Willst du mich etwa hier liegenlassen? Heeee!“ Manche Kinder können es hören, wenn Gegenstände um Hilfe rufen. Nicht so der kleine William. Die kleine Kamera sah noch (dazu musste sie ihren Zoom besonders scharf stellen), wie der Junge und seine Schwester nach links aus dem Bild gingen. Dann waren sie weg.



William hat die Kamera beim Spielen am Strand in Nordengland abgestellt. Kurz darauf „schnappte“ eine Welle zu und zog die Kamera hinaus auf See.

Das Meer hörte die kleine, einsame Kamera leise weinen. Die meisten Meere sind sehr neugierig (darum kommen sie zweimal am Tag näher an den Strand, um zu gucken, was sich so tut). Ganz langsam schlich es sich heran. „Warum weinst du denn, kleine Kamera?“, fragte es. „Buuuhuu!“, schluchzte die kleine Kamera. „Er hat mich einfach hier vergessen! Ich bin ganz allein!“

„Äh-pschhh“, zischelte das Meer beruhigend. „Du wirst deinen Freund bestimmt wiederfinden. Bis dahin spiel doch einfach mit mir!“ Und es griff sich, platsch!, die kleine Kamera und machte sich mit ihr auf die Reise.

Erst hatte die kleine Kamera Angst, als sie da so durch die Gegend trieb. Dann dachte sie sich: „Moment! Das macht mir doch gar nichts! Schließlich bin ich ein High-tech-Produkt! Ich bin wasserdicht und schwimmfähig!“ Ein paar Minuten lang filmte sie noch ganz aufgeregt, wie die Wellen unter Wasser mit den Seetanghalmchen spielten. Aber selbst der wasserfesteste Akku ist irgendwann leer. Irgendwann wurde die kleine Kamera



800 Kilometer durch die Nordsee: In der SEENOTLEITUNG BREMEN rekonstruierten die Seenotretter per Computer die Nordsee-Odyssee der „schiffbrüchigen“ Kamera von England nach Süderoog: zunächst südöstlich Richtung Englischer Kanal, dann in einer langen Kurve Richtung Nordosten bis auf die Höhe von Esbjerg in Dänemark, und schließlich wieder nach Süden bis Süderoog.

sehr müde. Sie überließ sich dem sanften Wiegen des Meeres und schlief ein.

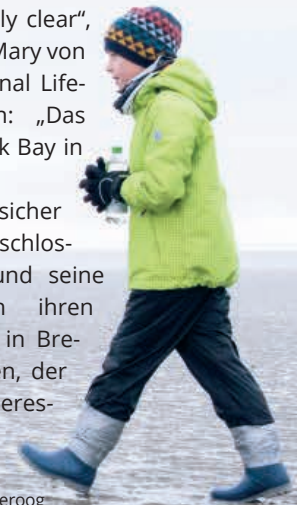
300 Seemeilen weiter östlich liegt Süderoog. Das ist eine Insel. Eine ganz kleine. Eigentlich gar keine richtige Insel, sondern eine Hallig – das ist eine Insel, die nicht wasserscheu ist (es macht ihr nichts aus, wenn sie gelegentlich mal kurz im Meer untertaucht). Auf Süderoog darf niemand wohnen. Es gehört den Vögeln: Die sollen dort in Ruhe ihre Küken großziehen können. Nur für zwei Menschen gibt's eine Ausnahme: Nele und Holger leben in einem hübschen Reetdachhof und passen auf, dass niemand kommt und die Vögel stört. Bei ihnen war eines Tages Holgers Vater zu Besuch. Holgers Vater sammelt gern Strandgut. Und er fand am Strand von Süderoog einen kleinen schwarzen Kasten. Es war die kleine Kamera – ein wenig derangiert zwar von der langen Reise, aber noch voll funktionsfähig. „Hello, hello“, rief sie ihm zu. „How do you do? I am from England! Guck dir meinen Speicherchip an!“ Und sie zeigte Nele und Holger alles, was sie mit William zusammen erlebt hatte.

Aus dem, was die kleine Kamera ihr erzählte, bastelte Nele einen kleinen Film

zusammen. Sie nannte ihn „Schnackendes Strandgut“ und gab ihn dem fleißigen Internet. Das freute sich sehr und zeigte den Film sofort 237.445 Leuten. Unter ihnen war auch der Christian auf Sylt. Er arbeitet als Seenotretter – das heißt, er findet es gar nicht gut, wenn das Meer sich einfach so greift, was ihm nicht gehört. Er fragte sich, ob man den kleinen Jungen nicht ausfindig machen könne, der da in dem Film zu sehen ist. Also schickte er den Film seinen Kollegen in England. Ob sie wüssten, was das für ein Strand sei? „That's absolutely clear“, antwortete die Mary von der Royal National Lifeboat Institution: „Das ist die Thornwick Bay in East Yorkshire.“

Um ganz sicher zu gehen, beschloss Christian und seine Freunde, auch ihren Supercomputer in Bremen zu befragen, der über alle Meeres-

William auf dem Weg durchs Watt nach Süderoog



strömungen Bescheid weiß. „Lieber Supercomputer“, sagten sie. „Holgers Vater hat auf Süderoog eine kleine Kamera gefunden. Wir glauben, dass das Meer sie von der Thornwick Bay hergebracht hat. Kannst du uns ausrechnen, ob das stimmt?“

„Knifflig“, sagte der Supercomputer. „Aber keine unlösbare Aufgabe für so ein Superhirn wie mich.“ (Die meisten Computer sind ein bisschen eingebildet, weil die Menschen ständig so um sie herumtanzen.) Er futterte ein paar Daten, kaute ein wenig darauf herum und spuckte eine Karte aus. Und wirklich: Was am 1. November auf Süderoog angespült wurde, kann durchaus am 1. September in Thornwick Bay losgeschwommen sein.

Christian und seine Freunde gaben diese Geschichte dem Internet zurück. Viele, viele Leute lasen sie. In Deutschland und England (das fleißige Internet hat sie noch ein bisschen weiterverteilt). Auch Williams Vater. Er möchte nicht verraten, wie er genau heißt und wo seine Familie wohnt. Das ist sehr klug von ihm: Das Internet machte sich schon bereit, ihn mit 237.445 Gefällt-mir-Nachrichten zuzuschütten. Aber wenn alles gut gegangen ist, dann findet der Junge seine kleine Kamera am Montagmorgen, wenn die englischen

Kinder ihre Geschenke bekommen, ein zweites Mal unterm Weihnachtsbaum. Vielleicht hört er ihr, wenn sie ihn begrüßt, diesmal ein bisschen besser zu. Sie hat viel zu erzählen. Und böse ist sie ihm bestimmt nicht. Schließlich hat sie ein tolles Abenteuer erlebt. Dear William, dear little camera: Merry christmas!



Rund zwei Monate lang trieb Williams Kamera durch die Nordsee. Christian Koprek, 2. Vormann der Seenotretter in List auf Sylt (oben), sah das Internetvideo der Halligbewohner Nele und Holger Spreer. Die SEENOTLEITUNG BREMEN rechnete mit einer Suchgebietsplanungssoftware für über Bord gegangene Schiffbrüchige anhand der Drift- und Strömungsverhältnisse von Süderoog aus zwei Monate zurück. Damit bestätigte die DGzRS die Vermutung ihrer RNLI-Kollegin Mary Harris. Viele Medien in England und Deutschland berichteten. In der Tageszeitung „The Guardian“ las eine Freundin der Eltern Williams davon. Am 6. Januar 2018 besuchte die englische Familie Hallig Süderoog und die Seenotretter, um die Kamera abzuholen und Danke zu sagen.

Spenderzuschrift: „Ein Glanzpunkt!“

„Seit 27 Jahren (meinem zehnten Lebensjahr) bin ich Fördermitglied der Gesellschaft. In dieser Zeit habe ich Ihre Arbeit mit größtem Interesse verfolgt. Gleiches gilt für die Arbeit der RNLI, seit ich nach einem Sturz während eines Schottland-Aufenthalts von Holy Isle evakuiert werden musste. Immer wieder habe ich gestaunt, in welchen ungewöhnlichen Fällen Seenotretter helfend eingreifen konnten. Der Fall der verlorenen Kamera ist aber wirklich ein Glanzpunkt – wobei Sie, auch für Laien verständlich, den Nutzen der computerbasierten Driftberechnung bewiesen haben. Von der internationalen Zusammenarbeit und den guten Verbindungen der Seenotretter ganz zu schweigen. Aus diesem Anlass möchte ich Ihnen hiermit, pünktlich zum Weihnachtsfest, eine zusätzliche Spende zusagen.“

Sönke Jäger, Hamburg

Schirmherr geht an Bord

Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier bei den Seenotrettern

Anlässlich seines Antrittsbesuches in Mecklenburg-Vorpommern hat Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier am 18. Juli 2017 die Seenotretter besucht. Höhepunkt war eine Kontrollfahrt des Schirmherrn der DGzRS mit der ARKONA/Station Warnemünde.



Der „Vormann“ der Bundesrepublik Deutschland auf dem Platz des Vormanns der ARKONA: Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier bei seinem Antrittsbesuch als Schirmherr der Seenotretter

Zunächst informierte sich der Bundespräsident bei einem Rundgang auf der Werft Tamsen Maritim in Rostock über das umfangreiche Neubauprogramm der Seenotretter. Begleitet von DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder und Werftchef Christian Schmoll ließ er sich die Baufortschritte an zwei 10,1-Meter-Seenotrettungsbooten zeigen.

Interessiert fragte er nach dem Gründungsanlass der DGzRS und der Entwicklung vom einfachen Ruderrettungsboot zum modernen Seenotrettungskreuzer. Dabei zeigte sich der Schirmherr sehr gut informiert, als

er sich erkundigte, wie die Rettungseinheiten ständig weiter verbessert werden: „Ich nehme an, Geschwindigkeit ist sicher nicht das ausschlaggebende Kriterium für diese Schiffe, die bei jedem Wetter rausfahren müssen.“

Während der Überfahrt nach Warnemünde führte Vormann Karsten Waßner den Bundespräsidenten über die ARKONA. „Mich beeindruckt besonders, dass die große Mehrzahl der DGzRS-Besatzungen bei jedem Wetter, zu jeder Zeit freiwillig rausfährt, um Menschen aus Seenot zu retten – heute genauso wie schon ihre Väter, Großväter und Urgroßväter“, sagte Steinmeier. Im Mai 2017 hatte der Bundespräsident, der Tradition seiner Vorgänger im Amt folgend, die Schirmherrschaft über die DGzRS übernommen.



Gedankenaustausch im Bordhospital: Steinmeier im Gespräch mit DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder und der freiwilligen Seenotärztin Dr. Dagmar Zillig

Die Nacht des Wunders

Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS, Sturm vor der ostfriesischen Küste, 20. August 1990. Eine Monsterwelle reißt den Seenotretter Dieter Steffens von Bord des Kreuzers. Mitten in einem schweren Sommersturm treibt er in der Nordsee. Kann ihn jemand in der Dunkelheit finden? Ein Kampf ums Überleben beginnt.

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

Das Wasser hat 16 Grad, es ist Sommer, die Nacht des 20. August 1990. Ich trage eine Rettungsweste und einen Overall, der mir etwas Schutz vor dem Auskühlen bietet. „Nicht zu viel strampeln, Energie sparen“, sage ich zu mir selbst. „Bleib vernünftig, gib nicht auf.“ Ich wehre mich gegen diese Gedanken in meinem Kopf: Sie können mich nicht finden. Sie werden mich nicht sehen. Niemand kann mich hören. Es ist vorbei.

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

Dann plötzlich: Ein Scheinwerfer taucht hinter einem Wellenkamm auf: Es ist ein Hubschrauber! Meine Kollegen suchen nach mir, sie sind ganz nahe, vielleicht 200 Meter entfernt. Ich rudere mit den Armen, ich winke

verzweifelt, gehe kurz unter, ich brülle, so laut es geht, ich schlucke Wasser, spucke. Doch der Pilot sieht mich nicht. „Nicht durchdrehen“, sage ich mir, „jetzt nicht durchdrehen.“

Begonnen hatte die Sturmfahrt als normaler Einsatz, als Routinefahrt. Ein Sturm schreckt einen Seenotretter nicht, das kennt jeder, das gehört zum Beruf. Seit fünf Generationen, seit es Seenotretter gibt, ist meine Familie in der „Gesellschaft“, wie sie alle an der Küste nennen. Gleich am Hafen von Neuuharlingersiel, Ostfriesland, dem Fischerdorf, in dem meine Familie wohnt, steht ein alter Rettungsschuppen. Innen sieht es aus wie in einem Museum, Westen aus Kork sind ausgestellt, die den Anschein machen, als zögen sie einen, sobald sie nass sind, gleich



Dieter Steffens

hinab auf den Grund der See; kleine Bojen, Holzriemen, mit denen die Männer früher in offenen Booten in die Brandung hinausruderten. Ich bewundere ihren Mut, denn sie riskierten damals immer alles, wenn sie anderen helfen wollten.

Bevor ich zur Gesellschaft kam, habe ich auf einem Fischkutter gearbeitet und war Matrose auf Küstenfahrt. 1981 habe ich mich bei der Gesellschaft auf eine Stelle als fest angestellter Seenotretter beworben, und zum Vorstellungsgespräch lud man auch meine Frau Petra ein. Familientradition ist eine schöne Sache, aber wenn es um Posten geht, müssen alle denselben Weg nehmen. Vermutlich wollten sie gleich beim Vorstellungsgespräch wissen, ob es auch bei uns klarging, wenn ich zwei Wochen von zu Hause weg bin.

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

Kaventsmann, eine Monsterwelle, die den Kreuzer mit voller Wucht erwischt. Mehrere Fenster sind zertrümmert, tonnenweise ist Nordseewasser in den Seenotkreuzer eingedrungen. Das Licht geht aus, es wird dunkel, das Schiff wird seitlich ins Wasser gedrückt. Als sich die »Vormann Steffens« wieder aufrichtet, bin ich nicht mehr an Bord. Die Welle hat mich fortgerissen. Es ist exakt 23.36 Uhr, diese Uhrzeit vergesse ich nie.

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

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

45 Seenotretter sind seit Gründung der Gesellschaft auf See geblieben.

Dieter Steffens, Jahrgang 1960, stammt aus einer Dynastie von Seenotrettern. Seit es die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) gibt, ist ein Familienmitglied der Steffens dabei. Steffens hat drei Kinder. Er lebt mit seiner Familie in Neuuharlingersiel. Die nach der Steffens-Dynastie benannte VORMANN STEFFENS wurde Ende 2017 nach fast 29 Einsatzjahren außer Dienst gestellt.

Dies ist die gekürzte Version der Geschichte „Die Nacht des Wunders“ aus dem Buch „MAYDAY. Seenotretter über ihre dramatischsten Einsätze“, erschienen im Mai 2017 im Ankerherz-Verlag, erhältlich im seenotretter-shop.de.

Der Ordner des Chaos

Ein Arbeitstag des Inspektors der Seenotretter kurz vor der Taufe von SK 38

Häuslebauer kennen das: Bis zur Bauabnahme des individuellen Eigenheims ist es ein langer Weg. Viele Gewerke müssen koordiniert werden. Bei einem hochkomplexen Seenotrettungskreuzer mit mehr als 300 Zulieferern und Unterzulieferern ist es nicht anders. Seenotretter-Inspektor Holger Freese ordnet das Chaos. Am 6. Dezember 2017, vier Tage vor Abfahrt des Neubaus SK 38 zur Taufe, hat er über seinen Arbeitstag exemplarisch Buch geführt.

7.30 Uhr: Dienstbeginn. 6 °C, Nieselregen. Tagesplan: Messstellenliste durchgehen, Generator unter Last vorführen lassen, offene Punkte Hydrauliksystem und Feuerlöschpumpe abnehmen, Pfahlzugtest, Papierkram aufräumen, Arbeitsboot-Slip testen. – Rüber in den Maschinenbau. Bei Bidi (Maschinenbauvorarbeiter) eine Hydraulikmutter ausleihen, die die längsseits SK 38 liegende EUGEN zum Ruderausbau mit nach Bremen nehmen soll.

7.45 Uhr: An Bord. Mast des Arbeitsbootes klappen, wäre beim Pfahlzug im Weg. Klappt nicht, Kabel im Weg. Kann ich nicht delegieren, da wir das Boot beistellen. Werkzeug besorgen, Mast ausbauen, Ausparung einarbeiten, dabei Schraube durch Dauersplint ersetzt.

8.15 Uhr: Erster Kaffee (aus frisch eingeweihter Maschine) an Bord! Besprechung der Restpunkte mit Hydraulikern. Schlepphakenauslösung jetzt angeschlossen?

8.30 Uhr: Bohrschablone gefertigt für Befestigung der Logos und Namensschilder am Arbeitsboot. Jemand hat meine mitgebrachten Schrauben weggeschmissen. Der Tischler, der mir die Bohrmaschine leiht, besorgt neue. Ich gehe gleich seine Restpunkte zur Abnahme der Inneneinrichtung durch.

9 Uhr: Schilder/Logos sitzen. EUGEN will los, aber ein Schlingerbrett unterm Behandlungstisch soll noch auf den Neubau. Dabei stellen wir fest: Der Fuß der Liege muss erneut versetzt werden. Ich meckere die Schiffbauer an, weil sie ihr Werkzeug auf die ungeschützte Polsterung legen.

9.30 Uhr: EUGEN fährt mit Peter und Hartmut nach Bremen. War praktisch, sie längsseits zu haben. Jetzt muss man wieder für jedes Werkzeug laufen, und ich bin wieder Mädchen für alles hier. Zeichnungen in anderer Sache an die BERLIN gemailt, endlich Büro etwas aufgeklärt.

Diplom-Ingenieur Holger Freese (55) studierte Schiffbau an der Universität Hamburg mit Schwerpunkt Entwurf und Maschinenanlagen. Seit gut 20 Jahren ist er bei den Seenotrettern tätig. Als stellvertretender Geschäftsführer des Bereichs Rettungsdienst/Inspektion verantwortet er sämtliche Seenotrettungskreuzer- und Tochterboot-Neubauten.



Äußerlich wohlgeordnet liegen der Neubau SK 38 (rechts) und der 2009 in Dienst gestellte Seenotrettungskreuzer EUGEN aus der gleichen Klasse „im Päckchen“ am Anleger der Fassmer-Werft in Berne/Unterweser.

11 Uhr: Werft-Gesamtprojektleiter Joachim Lütten kommt mit Stabilitätsunterlagen und möchte die noch einzubauende Fluxgate-sonde (Magnetkompassersatz) besprechen. Er bringt Kekse mit, ich koche frischen Kaffee. Fertigungsprojektleiter Aydin möchte, dass ich das Schiff umdrehe, um den Feuerlöschabgang auf die Wasserseite zu bekommen. Da die Hauptmaschine nicht zur Verfügung steht, könne ich den Notantrieb nehmen. Da wir dann vollen Flutstrom von achtern hätten und das Bugstrahlruder im Notmodus nicht funktioniert, lehne ich das ab.

12 Uhr: Die anderen machen Mittag, ich takele Schläuche und Strahlrohr auf und gurte dieses mit Spanngurten an die Reling. Die richtigen Schläuche sind nicht da, ich nehme die Saugschläuche. Ich bereite das Arbeitsboot zum Slippen vor und teste das Auslösen vorerst mit Sicherheitsleine.

12.35 Uhr: Test der Feuerlöschpumpe. Dem verantwortlichen Maschinenbauer ge-

fällt der Saugschlauch nicht. Er holt Ersatz, kommt aber mit einem C- statt B-Schlauch zurück, der zu sehr drosselt. Die Pumpe am Caterpillar (Hauptmotor) ist wieder fest. Ich kann den Dampfer jetzt doch umdrehen. Motorstart, Dichtigkeitsüberprüfung, Checks Bugstrahl, Fahr- und Ruderanlage. Einweisung der Schiffbauer in Leinen und Fender. Ablegen und Drehen, Anlegen mit Strom von achtern. Statt der geplanten kurzen Leine zum Ponton nehmen die Schiffbauer die lange zum Land. Da vorne schon jemand eine Spring gesetzt hat, klappen wir erst mal wieder ab.

13 Uhr: Dampfer fest, Strahlrohr jetzt ohne Schlauch wie geplant direkt aufs Ventil, Einstellung und Test Pumpe. Drücke und Drehzahlen OK, aber Übertemperatur und Brandgerüche – Abbruch. Weitermachen mit Arbeitsboot. Der Haltebügel hat zu viel Lose, die Verschraubung muss verstärkt werden.

13.30 Uhr: Bevor wir zur Notantriebs-erprobung ablegen, trage ich das Ausdocken und meine Proberunde ins Brückenbuch ein, bevor Hartmut, der jetzt wieder fährt, weiterschreiben kann. Da der Caterpillar wieder läuft, machen die Lüfterbauer schnell ihre Volumenstrommessung der Maschinenraumlüfter nach Neueinstellung. Braucht drei Viertel Vollgas, macht schön Krach und ist erfolgreich. Wieder ein Haken auf der Liste und eine Unterschrift auf einem Protokoll.

13.45 Uhr: Ablegen. Beim „Gasgeben“ mit Notantrieb fliegt ein O-Ring einer Rohrverschraubung weg. Wäre ich vorhin so losgefahren, ohne zu testen, hätten wir Notankern müssen. Alternativ können wir den Pfahlzugtest machen. Bis die Schiffbauer Messuhr und Schlepptrasse fertig haben, beschäftige ich mich mit Seekarte und Radar. Die AIS-Ziele auf dem Backbordmonitor bewegen sich nicht. Beide Anlagen sind Master, keiner ist Slave.

14.15 Uhr: Schleppgeschirr auf dem Haken, Messuhr startklar, Schiff in Position, alles in Deckung. Hartmut kuppelt wieder ein. Kurz bevor „der Hebel auf dem Tisch liegt“, löst der Schlepphaken selbsttätig aus, der Dampfer macht einen Satz, Hartmut stoppt

auf. Wir prüfen den Haken, finden nichts. Nochmal: gleiches Ergebnis. Offensichtlich ein Hydraulikproblem, zu viel Druck auf dem Rücklauf.

14.30 Uhr: Hydraulik wird blind gesetzt, dritter Versuch. 8,2 Tonnen Zug erreicht, Handauslösung durch Peter erfolgreich getestet. Mit BB-Seite angelegt, Leistungstest des Bugstrahlruders. Mit StB-Seite angelegt, Leistungstest des Bugstrahlruders andere Richtung.

16 Uhr: Anlegen am Ponton, es ist wieder dunkel. Erster voller Testdurchlauf der Arbeitsbootanlage. Spannung, ob das Boot ohne einzuhaken ausläuft. Klappt bestens. Auch der Fangmechanismus mit dem noch behelfsmäßig gespannten Stopperseil funktioniert.

17 Uhr: Beim Einpacken der Arbeitsbootkonsole und des Sitzes mit einer Persenning rutscht der Gurt aus derselben. Hartmut und ich fummeln eine Viertelstunde ergebnislos dranrum. Der Maler will den Bootshaltebügel zum Lackieren holen. Das Ding ist aber noch montiert, die Schiffbauer sind im Feierabend. Peter geht Werkzeug suchen. Ich finde welches, Hartmut und ich bauen den Bügel ab.

17.30 Uhr: Dem Maler ist der Bügel zu schwer, er holt Verstärkung. Hartmut und ich fädeln den Gurt in die Persenning und packen Konsole und Sitz ein. Krisenbesprechung mit den Hydraulikern. Abzeichnen von Protokollen. Besprechung mit den Elektrikern: Wohin mit der Fluxgatesonde und wie das Kabel verlegen?

18 Uhr: Ich starte Seekartenanlage und Radar neu. Jetzt haben wir wieder Master und Slave, die AIS-Ziele „fahren“ wieder. Wieder klar zur Probefahrt morgen.

18.30 Uhr: Alles Unnötige aus, dicht und abschließen. Feierabend. Es nieselt.

„Edelmütige Frauentat“ von 1828

Quellen belegen: Zwei Langeoogerinnen retteten Besatzung eines niederländischen Frachtschiffs

Es war offenbar ziemlich stürmisch am 16. August 1828. Kapitän Derk Hendriks Klein hatte auf seinem Wattensegler „De Vrouw Alida“ Getreide geladen. Das Frachtschiff, laut niederländischen Schifffahrtsarchiven in der flachen, typischen Bauweise, war auf dem Rückweg vom Kornumschlagplatz Neustadt in Holstein nach Amsterdam.



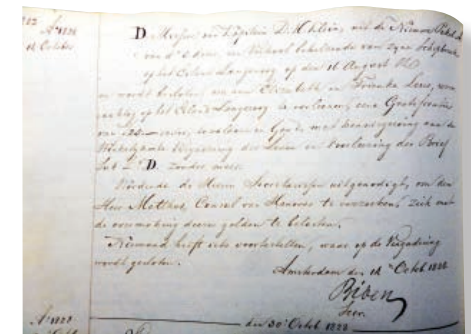
Welches Manöver misslang oder welcher Wetterumschwung die Besatzung über-rascht haben mag – man weiß es nicht. Klar ist nur: Die „De Vrouw Alida“ geriet in Seenot – vor Langeoog. Das Segelschiff schlug leck und sank. Doch die dramatische Geschichte ging gut aus. Die Langeooger Schwestern Elisabeth und Trienke Leiß retteten die Seeleute, indem sie sich an einem Tau in die Brandung wagten. Elisabeth war damals 21 Jahre alt.

Unterlagen der ungewöhnlichen Rettungs-tat wurden 2017 im Stadtarchiv Amsterdam entdeckt. Der Bibliothekar der niederländischen Stiftung „Koninklijk College Zeemannshoop“, Wim Grund, fand Original-Protokolle einer Stiftungssitzung im Oktober 1828, in der entschieden wurde, die Langeooger Schwestern für ihre Heldentat auszuzeichnen.

Frauen waren auch später immer wieder bei Rettungen dabei. Wenige Jahre nach Gründung der Stationen auf den Ost-

friesischen Inseln ist im DGzRS-Jahrbuch vermerkt, dass auf Baltrum und Langeoog die Bedienungsmannschaften des Ruderrettungsbootes aus Frauen bestanden. In einem Einsatzbericht von 1867 wird ausdrücklich erwähnt, dass unter 14 Ruderern eine Frau war.

Der Vormann dieses Einsatzes hieß Johann Adam Leiß – Trienkes und Elisabeths Neffe. Nach ihm gab es so viele Vorleute aus dieser Familie, dass die DGzRS 1985 einen Seenotrettungskreuzer auf den Namen VORMANN LEISS taufte. An Elisabeth und Trienke jedoch – die ersten beiden Seenotretter aus der Familie Leiß – hatte sich bislang niemand erinnert.



Protokoll der Vorstandssitzung der Stiftung „Zeemannshoop“ (Stadsarchief Amsterdam): „... und wird beschlossen, Elisabeth und Trienke Leus, wohnhaft auf der Insel Langeoog, jeder eine Gratifikation in Höhe von 25 Goldstücken zu verleihen...“



Die Seenotretter auf „Landpartie“

Unterwegs fürs TV mit Heike Götz vom Roten Sand bis Celle

Als ehrenamtliche „Bootschafterin“ 2017 hat TV-Moderatorin Heike Götz die Seenotretter mehrfach mit auf „Landpartie“ genommen. Und nicht nur in ihrer gleichnamigen Sendung begleitete sie die Arbeit der DGzRS sehr engagiert. Beim „Landpartie“-Fest in Celle mit mehr als 60.000 Besuchern saßen gleich drei „Bootschafter“ auf dem bekannten „Roten Sofa“ der NDR-Sendung „Das!“ und erzählten von ihrem Engagement für die Seenotretter.



„Bootschafter“-Trio: Bettina Tietjen (seit 2009), Yared Dibaba (seit 2013) und Heike Götz (seit 2017)

Heike Götz drehte mit den Seenotrettern der Stationen Bremerhaven und Fedderwardersiel und traf auf Föhr „Klingelmann“ Knudt Kloborg, der mit Sammelschiffchen in der Hand Veranstaltungen ausruft. Beim



„Landpartie“-Fest waren die Seenotretter auf mehreren Bühnen sowie vor Kameras und Mikrofonen verschiedener Hörfunk- und Fernsehwellen „im Einsatz“.

Nicht zuletzt taufte Heike Götz am 8. November am Rande unserer Herbst-Einsatzbilanz-Presskonferenz in Warnemünde das Seenotrettungsboot NIMANO/Station Damp.

2018 wird es das eine oder andere Wiedersehen mit Heike Götz geben – etwa beim nächsten „Landpartie“-Fest am 26. und 27. Mai in Ratzeburg und in der Weihnachtsausgabe ihrer Sendung.

Mit „Landpartie“-Fahrrad zu Besuch auf der Freiwilligen-Station Fedderwardersiel

„Bootschafter“ 2018 ist Till Demtrøder

Neuer Seenotretter-„Bootschafter“ ist Schauspieler Till Demtrøder, ein echtes Nordlicht, das auch im Segelboot auf Nord- und Ostsee zu Hause ist. Einem breiten Publikum ist der „waschechte“ Hamburger unter anderem durch seine langjährige Rolle als Zivilfahnder Henning Schulz in der ARD-Erfolgsserie „Großstadtrevier“ bekannt geworden. Große Beliebtheit errang er zudem als Old Shatterhand in der Inszenierung „Der Schatz im Silbersee“ bei den Karl-May-Spielen Bad Segeberg.



Großen Respekt vor den Seenotrettern: „Bootschafter“ Till Demtrøder an Bord

„Ich kenne die Seenotretter seit Kindesbeinen. Ich war immer schon fasziniert von dem Tochterboot, das hinten rausfährt. Das geht jedem kleinen Jungen und auch vielen Männern noch so“, erzählt Demtrøder mit Begeisterung in der Stimme, die vielen Menschen auch aus Hörbüchern und Filmsynchronisationen vertraut ist.

Ihn beeindruckt die Organisations- und Finanzierungsform der DGzRS: „Ich war völlig erstaunt, als ich erfahren habe, dass die Seenotretter ohne jegliche staatliche Hilfe auskommen. Das war mir lange überhaupt

nicht klar. Es hat meinen Respekt noch mal vergrößert.

Ich freue mich sehr auf die Aufgabe des ‚Bootschafters‘. Ich finde die Seenotretter einfach klasse!“

seenotretter.de/bootschafter

*Nimm die anderen Längst
im sicheren Hafen sind
geht ihr erst raus, dafür
meinen tiefen Respekt!*

Till Demtrøder

„Ich taufe Dich auf den Namen ...“

... ANNELIESE KRAMER



Der Name der ANNELIESE KRAMER erinnert an eine Förderin aus dem Binnenland, deren Nachlass SK 37 wesentlich finanziert hat. Schauspielerin Birge Schade taufte den neuen Seenotrettungskreuzer am 10. Juni 2017 an seinem Liegeplatz in Cuxhaven. Amelie Schleevoigt (12) aus Göttingen, deren Vater sich ehrenamtlich für die DGzRS engagiert, taufte das Tochterboot MATHIAS. Es trägt den Namen des Vaters der Förderin, der einst seine Liebe zur See an sie weitergegeben hatte.



„... und wünsche Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr!“ Sechs Mal seit Erscheinen des vorigen Jahrbuchs war dieser Wunsch an Nord- und Ostsee für Neubauten der Seenotretter zu hören. Zwei neue Seenotrettungskreuzer für Cuxhaven und die Greifswalder Oie sowie vier neue Seenotrettungsboote für Juist, Langeoog, Wangerooge und Damp wurden zwischen April 2017 und Februar 2018 getauft.

... BERTHOLD BEITZ



Gut die Hälfte der Baukosten des neuen Seenotrettungskreuzers für die Greifswalder Oie hat die Essener Alfried-Krupp-von-Bohlen-und-Halbach-Stiftung getragen. 50 Jahre nach Krupps Tod und 30 Jahre nach Förderung der ALFRIED KRUPP/Station Borkum auf Betreiben des langjährigen Kuratoriumsvorsitzenden Berthold Beitz, taufte seine Tochter Bettina Poullain SK 38 am 15. Dezember 2017 in Greifswald auf den Namen BERTHOLD BEITZ. Kyra Mantey (12), Enkelin des 2. Vormanns Jean Frenzel, taufte das Arbeitsboot auf den Namen von Beitz' Ehefrau, ELSE.



„Ich taufe Dich auf den Namen ...“



Aus SRB 66 wurde HANS DITTMER. Martina Janssen-Visser, Mutter des Vormanns Hauke Janssen-Visser (o., l.), taufte das neue Juister Seenotrettungsboot am 1. April 2017 im Inselhafen. Hannaliese und Hans Dittmer hatten die Seenotretter in ihrem Nachlass bedacht.

„Bootschäferin“ Heike Götz („Landpartie“, NDR) taufte das neue Seenotrettungsboot für Damp am 8. November 2017 in Warnemünde. NIMANOA bezeichnet in der mikronesischen Sagenwelt eine Gestalt, die Reisende auf See stets sicher zu ihrem Ziel navigieren lässt. Ein Ehepaar, das die Seenotretter im Nachlass bedacht hatte, wünschte sich für SRB 69 diesen Namen, den auch seine Segelyacht getragen hatte.



Mehr zum aktuellen Neubauprogramm der Seenotretter lesen Sie auf den Seiten 38 bis 47 dieses Jahrbuches.

Das neue Langooger Seenotrettungsboot heißt SECRETARIUS nach einer wichtigen Person der Bremer Eiswettgesellschaft von 1829. Seinen Namen erhielt es am 12. August 2017 von „Frau Weser“ Mareike Bröker. Gut 900.000 Euro aus den Stiftungsfesten 2016 und 2017 finanzierten SRB 67 fast vollständig. Eiswettschneider Peter Lüchinger hatte die Kiellegung vorgenommen und sorgte bei der Taufe für gewohnt spitzzüngige Unterhaltung.

... SECRETARIUS



Überraschung gelungen: Secretarius Jürgen Albrecht an Bord der SECRETARIUS

 **TAMSEN MARITIM** Schiffsreparatur • Schiffsneubau • Service



„Klasse Seenotretter!“ ins Münsterland



Olfen im Münsterland wird für ein Jahr neue Heimat auf Zeit des ausgemusterten Rettungsrings der NIS RANDERS. Kinder der Wolfhelm-Gesamtschule übernehmen das Symbol des Projekts „Klasse Seenotretter“ von der Rostocker Nordlicht-Schule.

Schüler stehen auf DGzRS: Seenotrettungsboot BARSCH vor der Rostocker Nordlicht-Schule

Die mecklenburgischen Schüler mit Deutsch- und Englischlehrer Lutz Müller haben erfolgreich für die Arbeit der Seenotretter geworben – erstmals jahrgangsübergreifend. Zum Projektstart stand ein Seenotrettungsboot auf dem Schulhof in Rostock-Lichtenhagen: das Gespann aus Unimog, Spezialtrailer und BARSCH der Station Wustrow.

An Ideen mangelte es den „Nordlichtern“ nicht: Schaufensterpuppen in Seenotretter-Kleidung waren Hingucker einer Ausstellung. Achtklässler interviewten Seenotretter. Zwei Schüler übernahmen die Kiellegung eines neuen Seenotrettungsbootes. Sechstklässler sangen den Seenotretter-Song „Volle Kraft voraus“ des DGzRS-„Bootschafters“ Klaus Lage bei der Taufe der NIMANOIA in Warnemünde. Und bei einem Sponsorenlauf kamen innerhalb einer einzigen Schulstunde 750 Euro zusammen

Für den 13-jährigen Nilo Sander-Wittkowski steht das Projekturteil fest: „Total informativ und spannend! Wäre schon cool, wenn wir auch danach Kontakt zu den Seenotrettern halten könnten.“ Das wiederum ist für Lehrer Lutz Müller bereits beschlossene Sache.

Nun will sich die münsterländische Wolfhelm-Gesamtschule mit Lehrerin Eva Neumann für die Seenotretter engagieren und im Unterricht auf vielfältige Weise mit der Arbeit unserer Besatzungen beschäftigen. Wir wünschen allen Mitwirkenden dazu „volle Kraft voraus!“

Schulen, die sich ebenfalls für das seit 15 Jahren erfolgreiche und inzwischen auch von Wissenschaftlern gelobte Projekt interessieren, können sich per Telefon unter 0421 53 707 - 665 oder per E-Mail an info@seenotretter.de melden.

Am 29. Juli ist Tag der Seenotretter!

Menschen und Technik im Seenotrettungsdienst stehen am letzten Juli-Sonntag jedes Jahres an der Küste im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses: Zum mittlerweile 20. Mal veranstalten wir den Tag der Seenotretter. Am 29. Juli können sich Freunde und Förderer auf vielen Stationen aus erster Hand informieren. Termin vormerken!

Mehr als 30.000 Menschen sahen im vergangenen Jahr die Übungen, besichtigten die Rettungseinheiten, kamen mit unseren Besatzungen ins Gespräch – und reisten dafür mitunter Hunderte von Kilometern aus dem Binnenland an.

Für die Seenotretter, die die Veranstaltung mit Unterstützung vieler freiwilliger Helfer ausrichten, hat der Tag eine große Bedeutung, um möglichst vielen Menschen ihre Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit zu demonstrieren und ihnen einen Eindruck davon zu vermitteln, wie die DGzRS die ihr freiwillig anvertrauten Mittel verwendet.

Willkommensfahrten für neue Förderer, historische Rettungseinheiten, Modellboote, Musik und Filme runden das Programm mancherorts ab. Herzlich willkommen am 29. Juli 2018!

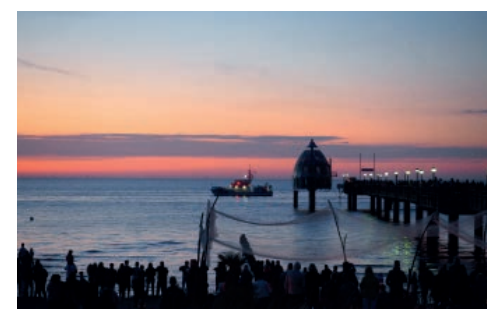
seenotretter.de/termine

Begeisterung in jedem Alter: HERMANN ONKEN/ Station Fedderwardersiel

Drei auf einen Streich: 28-, 20- und 10,1-Meter-Einheit im Seezeichenhafen Amrum

Einmal mit dem Vormann schnacken: Brücke der HERMANN RUDOLF MEYER/Station Bremerhaven

Abendschau: THEO FISCHER vor der Seebrücke von Zingst



Im Orkan auf See geblieben

Gedenken auf Helgoland an ADOLPH-BERMPOHL-Unglück vor 50 Jahren

Dass der Einsatz der Seenotretter angesichts der unvorstellbaren Gewalten der See auch in modernen Zeiten gefährlich ist, wurde der Öffentlichkeit 1967 schmerzlich bewusst. Am 50. Jahrestag des Unglücks der ADOLPH BERMPOHL hat die DGzRS auf Helgoland an die damals auf See gebliebenen vier Seenotretter und drei zuvor gerettete niederländische Fischer erinnert.



Fischer-Witwe Wilma Landman auf der Fähre nach Helgoland

Gedenkfeier in der Helgoländer St.-Nicolai-Kirche



Ihr Schicksal steht stellvertretend für das aller 45 Rettungsmänner, die in den 153 Jahren des Bestehens der DGzRS auf See blieben. „Wir danken Gott dafür, dass es Menschen gibt, die rausfahren, wenn andere reinkommen, um zu helfen und Leben zu retten“, sagte Pastorin Pamela Hansen bei einer Andacht in der St.-Nicolai-Kirche, musikalisch gestaltet von den „Halunner Songers“, am 23. Februar 2017.

Wilma Landman (72), die Witwe von Jakob Vos, Kapitän des Kutters „Burgemeester van Kampen“, gehörte zu den am weitesten gereisten Gästen. Die Männer der ADOLPH BERMPOHL hatten die Fischer im Orkan zunächst gerettet. Doch vermutlich in einer fürchterlichen Grundsee kamen alle sieben ums Leben.

„Die Seenotretter der ADOLPH BERMPOHL wussten, dass es gefährlich ist, bei

solchem Wetter noch rauszufahren. Abgehalten hat es sie nicht. Barmherzige Samariter eben“, würdigte Hansen den selbstlosen Einsatz. Und an alle heutigen Seenotretter gerichtet, fügte sie hinzu: „Menschen in Not zu helfen ist für Euch selbstverständlich. Doch Seenotretter sind etwas ganz Besonderes. Ihr seid Vorbilder.“

Viele Gäste vom Festland waren mit der Helgoland-Fähre angereist, begleitet von der HERMANN HELMS. „Für diese Geste der Rettungsgesellschaft bin ich sehr dankbar. Auf der Fähre herrschte dadurch eine kaum zu beschreibende Stimmung“, sagt Wilma Landman. Aus Büsum war zudem die THEODOR STORM gekommen. Zwei der vier BERMPOHL-Männer stammten dort-



Stilles Gedenken: HERMANN HELMS und THEODOR STORM längsseits der HERMANN MARWEDE am 23. Februar 2017 auf Helgoland

her. „Das unterstreicht das Mitgefühl mit den auf See gebliebenen Seeleuten und Kollegen und die Verbundenheit zu allen Seefahrern und Seenotrettern weltweit“, sagte DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder. „Wir wollen nicht vergessen: Trotz aller modernen Technik bedarf es nach wie vor



Hinrich Pick, damals Steuermann der „Atlantis“, die den beschädigten, aber auf ebenem Kiel treibenden Seenotrettungskreuzer fand: „Diese Momente neben dem dunklen Schiff, ohne zu wissen, ob nicht doch noch einer schwer verletzt drin liegt, das ist mit die schlimmste Erinnerung, die ich habe.“

der freiwilligen Bereitschaft mutiger Seeleute zum unerschrockenen, selbstlosen Einsatz für andere in Not.“

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



Die ADOLPH BERMPOHL am Morgen nach dem Unglück treibend in der Nordsee

Trauer um ehemaligen Vorsitzter

Carl Max Vater ist auf seine letzte Reise gegangen

Tief betroffen haben die Seenotretter vom Tod ihres langjährigen ehrenamtlichen Vorsitzers Carl Max Vater erfahren. Der Bremer Versicherungsmakler starb am 2. April 2017 im Alter von 90 Jahren. 63 Jahre lang engagierte er sich ehrenamtlich für die DGzRS. Bis zuletzt war er Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums. Die Seenotretter haben einen engagierten Freund verloren, dessen vorbildliches Wirken das Bild der Gesellschaft im In- und Ausland nachhaltig geprägt hat.

Vater führte die Seenotretter im ersten Jahrzehnt nach der Wiedervereinigung von 1991 bis 2000 als Vorsitzter. Zuvor seit 1977 und noch einmal von 2000 bis 2002 war er stellvertretender Vorsitzter. Begonnen hatte er seine ehrenamtliche Tätigkeit bereits 1954 als Vorstandsmitglied des damals noch bestehenden Bezirksvereins Bremen.

Voller Überzeugung widmete sich Vater nach der Wiedervereinigung dem Zusammenschluss der Seenotretter aus Ost und West. Ein Meilenstein in Vaters Zeit als Vorsitzter waren die Vorbereitung der Indienstellung der HERMANN MARWEDE 2003 und das mit dem Bau dieses größten Seenotrettungskreuzers verbundene umfassende Stationierungskonzept.

Bis ins hohe Alter engagierte sich Carl Max Vater für „seine“ DGzRS. Zuletzt brachte er von 2014 bis 2016 seine langjährigen Erfahrungen im Beirat der Seenotretter ein. Im In- und Ausland war er ein geschätzter Gesprächspartner, in der Sache umsichtig und kompetent, aber unnachgiebig, wenn es im Interesse der Seenotretter erforderlich war. So manchen Standpunkt hat er dabei trotz aller Ernsthaftigkeit des Themas mit seinem unvergleichlichen, leisen Humor vertreten.

Für sein außerordentliches Engagement verlieh ihm die DGzRS bereits im Jahr 2000 die Goldene Ehrennadel, ihre höchste Auszeichnung für ehrenamtliche Mitarbeit.



Carl Max Vater engagierte sich 63 Jahre lang ehrenamtlich für die Seenotretter.

Zum 150-jährigen Bestehen der Seenotretter 2015 engagierte sich Carl Max Vater persönlich ganz besonders: Gemeinsam mit einem weiteren Neffen von Henrich Wuppesahl (1905-1986) trug er den überwiegenden Teil der Baukosten eines neuen Seenotrettungsbootes, das vor Rathaus und Roland auf den Namen dieses bekannten Bremer Seeversicherers getauft wurde.

Die Seenotretter sind Carl Max Vater für sein umfassendes Engagement sehr dankbar. Die DGzRS wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

150 Jahre Hansekreuz

Flagge und Farben der Seenotretter feiern in diesem Jahr Jubiläum: Das rote Hansekreuz auf weißem Grund mit dünnem schwarzen Rand ist seit 150 Jahren das Zeichen der DGzRS.



Das Hansekreuz – markantes Zeichen der Seenotretter seit 150 Jahren

Bereits Jahrhunderte vor ihrer Gründung tauchte dieses Kreuz auf den Flaggen einiger Hansestädte auf. Rot und Weiß sind nicht nur humanitäre Farben, sondern auch die Farben dieses Städtebundes. So findet sich „das bewährte Symbol der internationalen Humanitätsbestrebungen, denen auch die Rettungsstationen dienen sollen“, wie die DGzRS 1868 in Anlehnung an das schlichte Kreuz des wenige Jahre zuvor von Henri Dunant gegründeten Roten Kreuzes sehr europäisch denkend schrieb, in Form des Hansekreuzes etwa auch als Schmuckpflasterung auf dem Bremer Marktplatz – übrigens seit dem DGzRS-Gründungsjahr 1865.

Der Norddeutsche Bund, politischer Vorläufer des geeinten Deutschlands, genehmigte Flagge und Farben der DGzRS per Erlass am 23. Mai 1868. Schnell wurden sie auch bedeutsam für die Öffentlichkeitsarbeit: Die DGzRS zeigte ihre neuen Symbole erstmals im August 1868 bei der Erprobung eines neuen Rettungsbootes auf der Unterelbe vor zahlreichen Zuschauern.

Von Beginn an war eine rechteckige Dienstflagge für Boote und Gebäude vorgesehen und als Kennzeichen an den Rettungsbooten, Transportwagen und sämtlichem Inventar einschließlich der Rettungsschuppen ein rundes Emblem. So ist es bis heute geblieben.

Viele Möglichkeiten, ein Ziel: helfen!

Ehrenamtlich
engagieren

Geburtstags-, Jubiläums-
und Kondolenzspenden

Sammelschiffchen
aufstellen

Meine Online-
Spendenaktion

Testament
und Stiftung

Name
an Bord

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

Telefon 0421 53 707 – 715
E-Mail spenden@seenotretter.de
www.seenotretter.de/wie-sie-uns-helfen



Werbung mit Pferde-Stärke

Die Stärke von wenigstens sechs oder acht Pferden war früher nötig, um die schweren Ruderrettungsboote zum Strand zu ziehen – bei jedem Wetter, auch nachts, bei Sturm oder Schneetreiben.

Eine angenehmere, aber nicht weniger „starke“ Aufgabe hingegen hatte jüngst Ponydame Lonnie. Anja Ihnen verpasste dem 14-jährigen Friesenmix mit Hilfe von Schablone und Schermaschine eine Seenotretter-Schur auf dem Hinterteil.

Die Idee kam ihr durch ihren Freund Mitja-Andrej Neumann: Er ist freiwilliger Rettungsmann in Hooksiel. Für die Logo-Feinheiten griff er selbst zur Nagelschere. So machte Lonnie beim Ausreiten oder unterwegs mit der Kutsche sehr charmant auf die Arbeit der DGzRS aufmerksam.



Starker Werbeträger: Lonnie mit Seenotretter-Schur

Neue Funktechnik dank Eiswette

Beim Stiftungsfest der Bremer Eiswette haben die rund 800 Eiswettgenossen und ihre Gäste Anfang 2018 insgesamt 467.760,04 für die Seenotretter gespendet. Die Rekordsumme kommt neuer Funktechnik für die SEENOTLEITUNG BREMEN zugute.

Neue Übertragungswege und eine andere Leitungsstruktur erfordern es zwingend, das Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) zu modernisieren. Dies betrifft auch die Relaisfunkstellen der DGzRS an der Küste zur Einsatzkoordination und Überwachung der Notkanäle. Vorteile sind unter anderem geringere jährliche Übertragungskosten und die Möglichkeit, Funkrufe aufs

Telefon durchzustellen. Dies ist vor allem für die Zusammenarbeit mit Krankenhäusern an Land von Bedeutung (Telemedizin).

Die Eiswettssammlung ist die jährlich größte Einzelspende für die Seenotretter. Zuvor wird stets am 6. Januar geprüft, ob die Weser „geht“ oder „steht“ (fließt oder zugefroren ist) – einst wichtig für Handel und Schifffahrt.

Kreative Spendenformel

Alles wird teurer, deshalb sollen auch die Seenotretter mehr Geld bekommen, hat sich Dieter Bode aus Bielefeld bereits vor Jahren gedacht. Um die Höhe seiner jährlichen Spende zu bestimmen, ersann er eine persönliche Formel.



Langeoog-Fan Dieter Bode vor der SECRETARIUS

Auf 421,83 Euro kam er durch Addition der Produkte aus Länge, Breite und Tiefgang aller Rettungsboote der Nachkriegszeit auf Langeoog. Dort hatte er als Kind den ersten Kontakt mit den Seenotrettern.

Keine Frage, dass er seine Formel bei Stationierung des Neubaus SECRETARIUS im August 2017 erweiterte. „Weil damit aber die Summe nur um 35 Euro wächst, habe ich auf die Seenotretter-Formel zurückgegriffen: 60 Rettungseinheiten, jede davon durchschnittlich 30 Jahre im Dienst, macht zwei Neubauten im Jahr. Ich habe daraus die Ziffer 2 genommen und den Betrag verdoppelt.“

Für jährlich nun 913,66 Euro sagen die Seenotretter besonders herzlich Danke!

Letzter Liegeplatz für Seenot-Veteran

Das ehemalige Seenotrettungsboot SWANTJE liegt seit April 2017 als Blickfang direkt vorm Eingang des maritimen Museums „Windstärke 10“ in Cuxhaven. Dort erzählt es von den Gefahren auf See und den Einsätzen mutiger Seenotretter.

Die SWANTJE hat in 23 Dienstjahren auf der Station Laboe viel erlebt. 1994 außer Dienst gestellt, war sie anschließend noch fast zwei Jahrzehnte lang für den litauischen Seenotrettungsdienst im Einsatz. Dr. Sven Claußen und Manuel Miserok holten sie zurück nach Deutschland, ließen sie in den Zustand von 1994 zurückversetzen und stellten das aufgearbeitete Schmuckstück dem Museum als Dauerleihgabe zur Verfügung.



SWANTJE liebevoll restauriert vor dem Eingang des Museums „Windstärke 10“ in Cuxhaven

„München“-Schicksal als Hörspiel



Monatelang haben NDR-Auszubildende an ihrem Abschlussprojekt gefeilt, dem maritimen Hörspiel „Die ‚München‘“ über den Untergang des deutschen Frachters 1978 nördlich der Azoren. Zur Premiere im Hamburger „Nochtspeicher“ Ende Juni 2017 baten die angehenden Mediengestalter und Kaufleute um Spenden zugunsten der Seenotretter. 206,97 Euro kamen zusammen. Danke!

Ralf Krogmann (v. l.) nimmt von Pascal Kriwanek, Auszubildender Kaufmann für Büromanagement, und Ausbilder Sven André Köpke einen symbolischen Spendenscheck sowie CDs des Hörspiels entgegen.

Brückenbauer über die Oder

Zu den wohl größten Kennern der deutschen Seenotretter im fremdsprachigen Ausland gehört Wojciech Marek Wachniewski aus Slupsk.

Für Publikationen in seiner Heimat hat sich der Kenner der polnischen Seeschiffahrtsgeschichte, vor allem ihrer Schiffbrüche, eingehend mit der DGzRS befasst. Dabei gilt das Interesse des – wie er selbst sagt – „Süßwasser-Seebären“ nicht nur den ehemaligen DGzRS-Stationen westlich und östlich seiner Heimatstadt, des früheren Stolp.

„WMW“, wie er kürzelt, verfolgt seit jeher auch die deutschen technischen Neuerungen. Dafür findet er aufmerksame Leser in seinem Land, das 2018 auf 100 Jahre Republikgeschichte zurückblickt und dabei auch an manche maritime Tradition erinnert.



Seenotretter-Kenner Wojciech Wachniewski aus Polen mit DGzRS-Jahrbüchern

Prämienfrei versichert sind die fest angestellten und freiwilligen Besatzungsmitglieder der Rettungsflotte durch eine Kollektiv-Unfallversicherung auch für das laufende Einsatzjahr 2018. Für diese großzügige Zuwendung bedanken wir uns im Namen unserer Rettungsmänner und -frauen ganz herzlich beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin.

Hilfreiches modernes „Strandgut“

Im Sturmtief „Alex“ hat ein Frachter Anfang 2017 ungezählte Überraschungseier verloren – ohne Schokomantel. Wind und Wellen spülten sie an den Langeooger Strand. Viele Helfer nahmen das Umweltproblem in Angriff. Doch wohin mit dem Plastikspielzeug?

Bernd Frech bot sie in der Vinothek „Weinperle“ im Restaurant „He’ Tant“ zum Mitnehmen an. Im Gegenzug bat er um eine Spende für die Seenotretter. Michael Recktenwald vom Panorama-Restaurant „Seekrug“ griff die Idee auf. 1.000 Überraschungseier fanden so bis Mitte März neue Besitzer. Ihr Erlös: 1031,89 Euro.



„Überraschung“ am Langeooger Strand: Massen über Bord gegangener Spielzeug-Eier spülte die Nordsee an Land.

Nicht aus Pappe

Dieses Bild dürfte wohl einmalig sein: fast alle Bootsklassen der Seenotretter aus Karton, ohne vorgedruckte Bögen von Spant Null an selbstgebaut.



Schöpfer der detailgetreuen Seenotretterungskreuzer und -boote im – für Kartonmodellbau „großen“ – Maßstab 1:87 ist Stefan Siekmann. „Modellbaubögen sind meist im Maßstab 1:250. Das ist mir zu fesselig. Außerdem finde ich es kreativer, die Schiffe ganz selbst zu bauen“, sagt der Wasserbaumeister aus Haldensleben am Mittellandkanal.

Grundlage seines Hobbys sind Generalpläne, eigene Recherchen und Fotos von persönlichen Besichtigungen der Originale.

Flottenparade auf dem Schreibtisch: Stefan Siekmann hat seine Kartonmodelle ohne vorgefertigte Teile vollständig selbst gebaut.

Spendenflotte auf Kurs Wiesbaden



Wolfgang Grützbach mit seiner Geburtstagsflotte

Manchmal genügt eine Idee, um Menschen ein Lächeln auf die Lippen zu zaubern.

wenig benötigen wir das bekannte Sammel-schiffchen. Wir basteln sie uns selber.“

So schrieb Wolfram Grützbach in der Einladung zu seinem 70. Geburtstag: „Um den Spendentopf nicht unnötig zu belasten, könnt Ihr auf Glückwunschkarten mit seltsamen, irgendwie gearteten Ziffernfolgen verzichten – wir sehen uns ja persönlich. Ebenso

Vorlage war der Kinder-Bastelbogen unter [seenotretter.de/luettje-seenotretter](https://www.seenotretter.de/luettje-seenotretter). Eine große Flotte „getaufter“ Papierschiffchen lief an Grützbachs Geburtstag in Wiesbaden-Bierstadt ein. Sagenhafte 1.055 Euro fanden sich in ihnen.

Tolle Idee, tolles Ergebnis!

Sjöräddning!



Diese beiden sind unzertrennlich und überqueren mehrmals pro Woche gemeinsam die Ostsee: Ein schwedisches und ein deutsches Sammel-schiffchen bitten, einträchtig

nebeneinander, die Passagiere der Kiel-Göteborg-Fähre „Stena Germanica“ seit Jahren um Spenden. Seenotretter sind eben eine große internationale Familie!

Lüttje Seenotretter

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



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

Kaum zwei Monate alt war Nele Marie aus Burgdorf bei Hannover, als ihre Eltern sie zu einer der jüngsten Förderinnen machten. Vater Stephan Mühr fotografiert seit Kindesbeinen die Rettungseinheiten: „Ehrensache, dass auch der Nachwuchs Teil der Seenotretter-Familie wird!“



„DGzRS ist wichtig“, weiß Miro Eichenauer (10) aus Berlin. Danke für Dein tolles Bild, Miro!

Wie Käpt'n Riesling zu seinem Namen kam, wissen nur die wenigsten. Auf Langeoog ist der Teddy einer Seenotretter-begeisterten jungen Seglerin aus dem Sauerland ziemlich bekannt. Ihr plüschiger Liebling ließ es sich nicht nehmen, ans Ruder der SECRETARIUS zu klettern, als diese noch ungetauft erstmals auf der Insel festmachte.



Beim Anblick eines Stapels Schmierpapier kam Kindern wie Golo (v. l.), Yael, Kjell, Oke und Anna der Freien Waldorfschule Hannover-Maschsee die Idee, Spenden für die Seenotretter zu sammeln. Beim Sommerfest landeten rund 200 Euro im Sammelschiffchen.



Schiffsfieber in der Kita Heiligenkreuz in Trier: Was mit einer Kinderfrage zu Wasser, Meer und Schiffen begann, fand seinen Höhepunkt in der Taufe eines eigenen BERLIN-Spielbootes. Und zu Nikolaus landeten 167,50 Euro für Selbstgebackenes im Sammelschiffchen. Danke!



Zum siebten Geburtstag wünschte sich Simon aus Chemnitz eine THEO-FISCHER-Torte. Mutter Katja Quinger arbeitete eine Woche lang täglich drei bis vier Stunden an dem fein verzierten Rührkuchen mit fruchtiger Füllung und „Rettungseinheiten-Topping“ aus eingefärbtem Fondant.

Lüttje Seenotretter



Sammelschiffchen macht das Rennen



Ein Besuch an Bord brachte die Idee buchstäblich ins Rollen: Der Vorschlag der Seenotretter, beim Seifenkistenrennen in Krefeld mit einem DGzRS-Schiff auf Rädern zu starten, ging Theo Neuwald (10) aus Dortmund nicht mehr aus dem Kopf.

Doch die Form war für den Zweck zu kompliziert. Anders das Sammelschiffchen: „Es ist schnittig, einfach aufgebaut und hat einen hohen Erkennungswert“, sagt Vater Jürgen Neuwald, selbst Ingenieur.

Die gesamte Familie packte mit an. Theos Onkel entwarf die Spantenkonstruktion für präzise Statik und Optik. Ein Schulfreund des Vaters, selbst Segler und der DGzRS verbunden, stellte seine Tischlerei samt Maschinen zur Verfügung.

Baupläne aufstellen, Holz sägen und fräsen, Holzverbindungen nach Tischlerart herstellen statt Baumarktwinkel zu benutzen, eine richtige Beplankung befestigen,

das Fahrwerk mit Lenkung und Fußbremse fest mit dem Korpus verbinden, spachteln, lackieren und beschriften – rund 300 Arbeitsstunden waren die „Schiffbauer“ auf der „Seifenkisten-Werft“ beschäftigt.

Am Renntag ging Theo in DGzRS-rotem Overall und Helm an den Start. Seine 31-Sekunden-Fahrt wurde „stürmisch“: Da das Boot aus optischen Gründen nur eine schmale Spurbreite und einen relativ hohen Schwerpunkt hat, nahm Theo die scharfe S-Kurve auf der Hälfte der 500-Meter-Strecke auf zwei Rädern.

Der Lohn: ein bejubelter dritter Platz!

seenotretter.de/seifenkiste



Vorfahrt der besonderen Art: Theo in seiner Sammelschiffchen-Seifenkiste vor dem Tochterboot EMMI auf der Seenotretter-Werft in Bremen

Lüttje Seenotretter



Bildband „Twins“
29,95 €



Klangschiffchen
199,00 €



Plüschrobbe „Robbie, der Retter“
14,90 €



Gürtel schwarz
49,00 €



Schiffsminiatur ANNELIESE KRAMER
359,00 €



Sporttasche „The Art of Hamburg“
119,00 €

*Preise Stand Dezember 2017

Einnahmen- und Ausgabenstruktur 2017

Die Seenotretter sagen allen Förderern herzlichen Dank!

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

Allein vor der deutschen Nordseeküste sind täglich mehr als 1.000 Schiffe unterwegs. Ein Großteil unserer Waren kommt über den Seeweg nach Deutschland. Im Land Bremen etwa sind mehr als 74.000 Menschen hafengebunden beschäftigt.

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

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

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

Finanziert ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen

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

sind rein rechnerisch jährlich zwei Indienststellungen erforderlich. Über die derzeit im Bau befindlichen und beauftragten Neubauten informieren wir ausführlich auf den Seiten 38 bis 47 dieses Jahrbuches.

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



HERMANN HELMS und ANNELIESE KRAMER: Der 1985 gebaute Seenotrettungskreuzer (hinten) begrüßt am 10. Juni 2017 in Cuxhaven seinen modernen Nachfolger. Die notwendige ständige Verjüngung der Rettungsflotte stellt die Seenotretter vor große Herausforderungen.



Sammlungserlös und Gesamteinnahmen

Die allgemeinen Sammlungserlöse beliefen sich 2017 auf 23,1 Mio. Euro (2016: 21,5 Mio. Euro). Dieser erfreuliche Anstieg entspricht dem mehrjährigen Trend eines zunehmenden Zuspruchs der Spender für die Arbeit der Seenotretter. Die starke Unterstützung unserer engagierten regelmäßigen Spender ermöglicht uns die angesprochene wichtige Planungssicherheit, um den maritimen Such- und Rettungsdienst zu jeder Zeit, rund um die Uhr zu gewährleisten.

Investitionen wie der Bau neuer Einheiten werden über den Sammlungserlös hinaus nicht zuletzt durch zweckgebundene außergewöhnliche Spenden sowie Zuwendungen aus Stiftungen und Erbschaften finanziert, aus denen hierfür gegebenenfalls auch Rücklagen gebildet werden. Unsere Gesamteinnahmen lagen 2017 bei 39,5 Mio. Euro. Gegenüber Vorjahr bedeutet dies ein leichtes Plus (2016: 39,3 Mio. Euro).

Von jedem Euro gehen rund 85 Cent in den Rettungsdienst

Wichtigster Bestandteil der Ausgabenstruktur der DGzRS ist natürlich der Rettungsdienst selbst. Auf diesen Bereich mit rund 60 Seenotrettungskreuzern und -booten, 180 fest angestellten und mehr als 800 freiwilligen Seenotrettern, 54 Stationen, der SEENOTLEITUNG BREMEN und BREMEN RESCUE RADIO, der eigenen Reparaturhalle und der Inspektion in der Zentrale in Bremen entfielen im vergangenen Jahr 85,4 Prozent der laufenden Kosten.

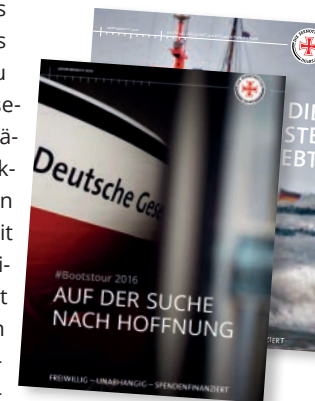
Die Kosten für Verwaltung (4,7 Prozent) sowie Öffentlichkeitsarbeit und Werbung (9,9 Prozent) sind angemessen – denn: Nur wer uns kennt, kann auch für uns spenden.

Ihre Spenden kommen an!

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

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

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



Auszeichnungen durch unsere Gesellschaft



Die Medaille für Rettung aus Seenot am Bande der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Gold wurde verliehen an:

die Rettungseinheit 920th Rescue Wing der U. S. Air Force in Anerkennung ihres vorbildlichen und mit außerordentlichem Geschick geführten Einsatzes zur Rettung der deutschen Besatzung der Segelyacht „Caroona“ am 7. Juli 2017 im Atlantischen Ozean.

Besondere Erwähnung fanden die hervorragende Zusammenarbeit aller Beteiligten, die vortreffliche strategische Planung des Einsatzes sowie der herausragende Mut der Einsatzkräfte.
(Bericht: Seiten 32 bis 37)



Die Silberne Ehrennadel der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erhielten:

Dr. Sven Claußen, Oldenburg i. O.
Manuel Miserok, Dorsten



Den Vormannsknopf für über zehnjährige Tätigkeit als Vormann erhielt:

Thomas Schulze, Damp

Ehrenamtliche Organisation

Vorstand

Vorsitzer:

Gerhard Harder, Bremen

Stellvertretende Vorsitzter:

Ingo Kramer, Bremen

Michael Schroiff, Bremen



Vorsitzer Gerhard Harder (M.) mit seinen Stellvertretern Ingo Kramer (r.) und Michael Schroiff bei der Tagung des Beschlussfassenden Gremiums 2016 in Stralsund

Mitglieder des Beschlussfassenden Gremiums

Dr. Heinz Ache, Bremen
Richard Anders, Hohenfelde
Michael Behrendt, Hamburg
Dr. Ursula Bonacker, Hamburg
Peter F. Botter, Helgoland
Olaf Braun, Dessau-Roßlau
Prof. Thomas Budde, Essen
Carl-Wilhelm von Butler, München
Lars Carstensen, Fehmarn
Matthias Claussen, Bremen
Sabine U. Dietrich, Mülheim an der Ruhr
Dr. Rudolf F. Dietze, Regensburg
Günter Draack, Bremervörde
Uwe H. Dreier, Travemünde
Dieter Eggert (Beirat), Remchingen
Hans-Christoph Enge, Bremen
Dr. Gerhard Fischer, Bremen
FlAdm.a.D. Dr. Kurt Fischer, Jade
Dr. Alfred Giere, Hamm
Michael Grobien (Beirat), Bremen
Michael Grobien jr., Bremen
Dr. Dietrich Gundermann, Bremen
Dr. jur. Peter Haas (Beirat), Bochum
Joachim Häger, Frankfurt a. M.
Karl-Heinz Harth-Brinkmann, Mainz
Klaus-Dieter Heinken, Berlin
Nicolas C. S. Helms, Bremen
Galina Hesse, Frankfurt a. M.
Kay Christian Hillmann (Beirat), Bremen

Vizeadmiral a. D. Dirk Horten, Hamburg
Michael Ippich (Beirat), Leer
Uwe Jacobsen, Saarbrücken
Dr. Frank Jausch, München
Herbert Juniel, Bremen
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers, Hatten
Sven Kleinschmidt, Flensburg
Dr. Jörn Klimant, Heide
Konsul Volkert Knudsen, Kiel
Karl-Heinz Kolbus, Minden
Christian Koopmann, Hamburg
Peter Koopmann, Sylt
Dr. Georg Kottmann, Dortmund
Marc Lennertz, Kronberg
Thorsten Mackenthun, Ganderkesee
RA u. Notar Dr. Georg Maraun, Kassel
Karl-Gerhard Metzner, Isernhagen
Kapt. Konrad Michaelis, Rostock
Jens Milt, Buchholz
Herbert Molkewehrum, Emden
Wolfgang Mollenhauer, Bad Iburg
Peter Moz, Rheine
Thilo Mühle, Glashütte
Dr. Tim Neseemann, Bremen
Lutz H. Peper, Bremen
Gunter Persiehl, Hamburg
Peter Peters, Leipzig
Norbert Plambeck, Cuxhaven
Dr. Dirk Plump, Bremen

Hans Hermann Reschke, Frankfurt a. M.
Detlev Peter Rickmers, Helgoland
Fritz Ritzmann, Schweinfurt
Dr.-Ing. Klaus Schubert, Bremen
Nikolaus H. Schües, Hamburg
Nikolaus W. Schües, Hamburg
Dipl.-Ing. Gerhardt Stein, Borkum
Niels Stolberg, Oldenburg i. O.
Peter Tamm jr., Hamburg
Peter Tang-Bande (Kurator), Berlin
Hans-Jakob Tiessen, Kiel
Christel Vinnen (Beirat), Bremen
Michael Vinnen, Bremen
Dr. Harald Vogelsang, Hamburg
Wolfgang Vogt, Cuxhaven
Eilt Wessels, Norderney
Werner Westinger, Weißenthurm
Kapt. Horst Zeppenfeld, Elsfleth

Außerdem ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in zahlreichen Orten

Repräsentant in der Schweiz:
Ingo Laux, Walchwil
(schweiz@seenotretter.de)

Hauptamtliche Organisation

Zentrale Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

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



Spendenkonten

Deutschland

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

Österreich

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

Schweiz

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

Weitere Bankverbindungen

Kondolenzspenden

Norddeutsche Landesbank
 IBAN: DE78 2905 0000 1070 0220 29
 BIC: BRLADE22

Geburtstags-/Jubiläumsspenden

Norddeutsche Landesbank
 IBAN: DE25 2905 0000 1070 0220 13
 BIC: BRLADE22

Bußgeldzuweisungen

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

Spenderservice

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

Testament und Stiftung, Großspenden und Zustiftungen

☎ 0421 53707-510 📠 0421 53707-590 ✉ testament@seenotretter.de
 Wenden Sie sich vertrauensvoll an
 Ulrich Reiter, Andrea Vogt oder Nicolaus Stadeler. ✉ stiftung@seenotretter.de

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

Rettungsdienst/Inspektion

☎ 0421 53707-410 📠 0421 53707-490



Turnusgemäße Generalüberholung beendet: Der Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM/Station Büsum testet seinen Feuerlöschmonitor im Oberländer Hafen am Anleger der DGzRS-Zentrale mit Werfthalle und SEENOTLEITUNG BREMEN (MRCC = Maritime Rescue Co-ordination Centre).

Veranstaltungen und Ehrenamt an Land

Haben Sie Interesse, eine unserer vielen Veranstaltungen zu besuchen, oder möchten Sie sich sogar für die Seenotretter ehrenamtlich vor Ort an Land engagieren? Chris Hartmann und sein Team stehen Ihnen gerne zur Verfügung:

Ehrenamt an Land / Veranstaltungen im Binnenland

☎ 0421 53707-530 📞 0175 9330855 ✉ ehrenamt@seenotretter.de

Messen und Ausstellungen, Besichtigung der Zentrale

☎ 0421 53707-665 📞 0421 53707-690 ✉ eventteam@seenotretter.de

Informationszentrum Niedersachsen

Hans-Joachim Katenkamp 🏠 Werderstraße 2, 28199 Bremen ✉ infozentrum-nds@seenotretter.de
 ☎ 0421 53707-240 📞 0421 53707-590 📞 0171 8665418

Informationszentrum Schleswig-Holstein

Jörg Ahrend 🏠 Hafensstraße 4, 24235 Laboe ✉ infozentrum-sh@seenotretter.de
 ☎ 04343 4242644 📞 04343 4242680 📞 0171 8665411

Informationszentrum Mecklenburg-Vorpommern

Jörg Westphal 🏠 Am Leuchtturm 1, 18119 Rostock ✉ infozentrum-mv@seenotretter.de
 ☎ 0381 51409 📞 0381 5106727 📞 0171 8665407

Repräsentanz Hamburg

Kapt. Ralf Krogmann 🏠 Trostbrücke 1, 20457 Hamburg ✉ hamburg@seenotretter.de
 ☎ 040 291410 📞 040 29820651 📞 0171 8665408

In Dankbarkeit gedenken wir unserer verstorbenen Mitarbeiter

Gabriel Lühring

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf dem Motorrettungsboot LANGEORG Station Langeoog verstorben am 13. Februar 2017

Peter Stolzenburg

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Rethwisch verstorben am 15. Februar 2017

Peter Saß

ehemaliger fest angestellter Vormann auf den Seenotrettungskreuzern OTTO SCHÜLKE und BERNHARD GRUBEN sowie ehrenamtlicher Mitarbeiter Station Norderney verstorben am 2. März 2017

Georg Fleßner

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in der Krummhörn verstorben am 19. März 2017

Carl Max Vater

ehemaliger ehrenamtlicher Vorsitzter (1990 bis 2000) und Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums verstorben am 2. April 2017

Heinrich Käthner

ehemaliger Mitarbeiter verstorben am 4. April 2017

Klaus Janssen-Visser

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf den Seenotrettungsbooten ILKA und JUUST sowie ehrenamtlicher Mitarbeiter Station Juist verstorben am 6. Mai 2017

Peter Bootsmann

freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungskreuzer VORMANN JANTZEN verstorben am 13. Mai 2017

Helmut Hofmann

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Hamburg verstorben am 26. Juni 2017

Klaus Pilz

ehemaliger freiwilliger Ausbilder der SAR-Ausbildungsstation Neustadt i. H. und ehrenamtlicher Mitarbeiter in Beschendorf verstorben am 13. Juli 2017

Bernd Remmer

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf den Seenotrettungsbooten ELTJE, SÜDPERD, ASMUS BREMER und MARIE LUISE RENDTE Station Schilksee verstorben am 14. August 2017

Klaus Wendt

ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN und fest angestellter Rettungsmann auf dem Seenotrettungskreuzer OTTO SCHÜLKE Stationen Wilhelmshaven und Norderney verstorben am 17. September 2017

Ellen Althainz

ehemalige freiwillige Seenotärztin und freiwillige Seenotretterin Station Baltrum verstorben am 29. September 2017

Manfred Fischer

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Wittmund verstorben am 1. Oktober 2017

Gerd Mein

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Lübeck verstorben am 30. Oktober 2017

Herbert Bruhnke

ehemaliger fest angestellter Rettungsmann und Vormann auf den Seenotrettungskreuzern ADOLPH BERMPOHL und MINDEN Station List verstorben am 8. November 2017

Adolf Kracht

Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums in München verstorben am 10. November 2017

Walter Ehlers

ehemaliger fest angestellter Rettungsmann auf den Seenotrettungskreuzern GEORG BREUSING und ALFRIED KRUPP Station Borkum verstorben am 13. November 2017

Bernhard Runde

ehemaliger fest angestellter Rettungsmann und 2. Vormann auf den Seenotrettungskreuzern GEORG BREUSING und ALFRIED KRUPP Station Borkum verstorben am 22. November 2017

Joachim Blau

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Barsinghausen verstorben am 1. Dezember 2017

Werner Meise

ehrenamtlicher Mitarbeiter in Bremen verstorben am 16. Dezember 2017

Andrea Freimuth

fest angestellte Mitarbeiterin in der Zentrale verstorben am 10. Januar 2018

Helmut Horst

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Gütersloh

Alexander Rösenberg

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Moers

Egbert Uchtmann

ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Lingen



Die See im Herzen

Das war ihr Lebensgefühl als passionierte Hochseesegler: die See im Herzen. An Bord ihrer Segelyacht fühlten sich Claus-Peter und Ursula Schilsky wohl, und zwar weltweit. Auf Barbados und in Florida betreuten sie in den 1980er Jahren sogar zwei besonders reizvolle Stützpunkte im Netzwerk des Hochseesegler-Vereins Trans-Ocean.

Die See im Herzen – das hat auch mit Sehnsucht zu tun und schickt die Phantasie auf die Reise. Zu den Traumzielen eines jeden Hochseeseglers gehören so klangvolle Namen wie Polynesien, Samoa oder Kiribati. Und nicht nur das: Die Ureinwohner waren selber ausgezeichnete Seefahrer. Tausende von Meilen steuerten sie ihre Kanus über den Ozean. Von der Fähigkeit des Navigators hing das Überleben der gesamten Gemeinschaft ab. Deren Heldentaten fanden Eingang in ihre Mythen und Sagen.

Einer dieser sagenhaften Navigationshelden war eine Frau. Einer mikronesischen Überlieferung zufolge zeugten die Dunkelheit und das Licht Kinder, und wo diese Kin-

der spielten, wuchs und gedieh die Natur: Traumhafte Atolle mit so klangvollen Namen wie Tabiteuea und Onotoa sind die Spuren, die sie dabei hinterlassen haben. Auf Onotoa entstanden zwei Untiefen, Bike-riki und Bike-n-oba. Aus ihrer Vereinigung gingen vier Riesen hervor, drei Jungen und ein Mädchen namens Nimanoa. Als Navigatorin war sie ihren drei Brüdern bald weit überlegen. Auch die härtesten Prüfungen der Götter bestand sie mit Bravour. Sie war es, die ihr Boot und die Besatzung immer sicher ans Ziel führte.

Diese Geschichte war für die Schilskys Grund genug, ihr eigenes Boot „Nimanoa“ zu nennen: auf dass es immer sicher den Zielhafen erreichen möge. Nimanoa wurde für die beiden Lebensmotto und zweites Zuhause zugleich.

Dann aber kam, wie in jedem Seglerleben, der schwierige Zeitpunkt des Loslassens. 2004 haben sie schweren Herzens ihre „Nimanoa“, eine Moody 346, verkauft. Gleichzeitig aber war ein ganz besonderer Plan gereift: „Nimanoa“ sollte weiterleben!



Ursula und Claus-Peter Schilsky an Bord ihrer Segelyacht „Nimanoa“

Schilskys waren kinderlos geblieben. Zwei Segler mit der See im Herzen: Was liegt da näher, als die Seenotretter als Erben einzusetzen? Die erste Idee war, eine Stiftung zu gründen. Aber wäre es nicht viel stimmiger, wenn ein Seenotrettungsboot „Nimanoa“ hieße? Ein Boot, das zudem mehr Aufmerksamkeit erreicht als jede Stiftung? Dafür musste die DGzRS allerdings direkt als Erbin eingesetzt werden.

Im November 2014 trat Claus-Peter Schilsky mit mittlerweile 89 Jahren seine letzte Reise an, seine liebe Ursula folgte ihm nur fünf Wochen später. Auf Seite 85 lesen Sie, was aus dem Plan der beiden geworden ist: Im November 2017 wurde tatsächlich ein Seenotrettungsboot auf den Namen NIMANOA getauft. Auf dass es seine Besatzung immer sicher zu ihrem Ziel bringen möge!

Eine Berücksichtigung im Testament ist ein ungemein großer Vertrauensbeweis. Für uns stellt diese Form der Unterstützung die wichtigste Möglichkeit dar, unsere Seenotrettungskreuzer und -boote nach etwa 30 Jahren hartem Einsatz zu erneuern, damit sich unsere Besatzungen stets auf die sicherste und zuverlässigste Technik verlassen können und immer heil zurückkommen.

Mit jahrzehntelanger Erfahrung und ebenso gewissenhaft und diskret, als sei es ein Todesfall in der eigenen Familie, kümmern wir uns um alles Notwendige. Das reicht von der



Ulrich Reiter, Andrea Vogt, Nicolaus Stadeler

Kündigung des Zeitungsabonnements bis zur Verwertung einer Immobilie.

Wenn Sie Fragen dazu haben, sprechen Sie uns gerne an. Sie erreichen Nicolaus Stadeler, Andrea Vogt oder Ulrich Reiter unter der Telefonnummer 0421 53 707 - 541. Oder schreiben Sie uns: per E-Mail an testament@seenotretter.de oder per Brief an die DGzRS, Geschäftsführer Nicolaus Stadeler, Werderstraße 2, 28199 Bremen.

Erste Orientierung vermittelt unsere Testaments-Website testament.seenotretter.de.

Weitergehende Informationen finden Sie in unserer Broschüre „... mal ganz persönlich“, die Sie gerne bei uns anfordern können.



Wir sind „auf Empfang“!

Die Seenotretter sind ständig am Funk, um auf jeden Notruf sofort zu reagieren. Bleiben Sie auch „auf Empfang“, wenn Sie dieses Jahrbuch aus der Hand legen. Und „funken“ Sie zurück – wir freuen uns auf den Austausch mit Ihnen!



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

Online „senden“ wir Aktuelles aus unserer Arbeit auf seenotretter.de. Besonders nah dran sind Sie in den sozialen Medien.

Mehrmals pro Woche: Facebook

Mehr als 70.000 Menschen folgen den Seenotrettern bei Facebook. Alle paar Tage veröffentlichen wir Einsätze, Bilder und vieles mehr. facebook.com/seenotretter



Beeindruckende Fotos und Videos

Bereits rund zwei Millionen Aufrufe zählt unser YouTube-Kanal youtube.com/dieseenotretter. Dort sind Sturmvideos, Tauf-Filme, Einsatz- und Werft-Clips sowie Seenotretter-Songs zu finden. Besonders tolle Bilder veröffentlichen wir zudem alle paar Tage bei Instagram: instagram.com/seenotretter



Täglich: Kurznachrichten via Twitter

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



Monatlich: unser E-Mail-Newsletter

Leicht zu abonnieren unter: seenotretter.de/newsletter



Aluminium –

leichtes Metall für schwere Einsätze

Seit 1967 werden Seenotrettungskreuzer komplett aus Aluminium gebaut – aus Gründen der besseren Stabilität, Gewichtsersparnis, Langlebigkeit, und guter Verarbeitbarkeit. Denn Aluminium ist leicht, fest, seewassergeeignet und gut schweißbar und damit optimal für die Anforderungen an einen Schiffbauwerkstoff geeignet.

Diese Eigenschaften zeichnen Aluminium aus. Entscheidend ist dabei: Aluminium wird ohne Qualitätsverlust mit nur geringem Energieaufwand recycelt. Das leichte Gewicht von Aluminiumbauteilen spart Energie im Einsatz. Heute genutztes Aluminium steht zukünftigen Generationen wieder zur Verfügung.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Postfach 10 54 63
40045 Düsseldorf
Tel.: +49 (0) 211 - 47 96 - 160

information @ aluinfo.de
www.aluinfo.de



Danke!

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

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

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

Sie haben Fragen zum Thema Spenden?

Hier erreichen Sie uns:

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Werderstraße 2

28199 Bremen

Telefon 0421 53 707 - 715

Telefax 0421 53 707 - 709

E-Mail spenden@seenotretter.de

Spendenkonto:

Sparkasse Bremen

IBAN: DE 36 2905 0101 0001 0720 16 | BIC: SBREDE22