



150 JAHRE

1865 - 2015



150 Jahre
150 Gesichter





Jahrbuch 2015



Gestatten: die Seenotretter



„Wir sind keine Helden – wir sind Profis“, sagen Seenotretter oft. Doch was sind das für Menschen, die bei jedem Wetter und rund um die Uhr rausfahren, um anderen in Not zu helfen? Egal ob freiwillig oder fest angestellt, Nautiker oder Maschinist, Mann oder Frau, an Nord- oder Ostseeküste stationiert: Rund 1.000 Seenotretter sind auf den 54 Stationen der DGzRS im Einsatz. Lernen Sie einige von ihnen näher kennen.



Björn Westermann, Juist

Geburtshelfer im Wattenmeer

Die Welt der Seegatten und Sandbänke, der engen Priele und kleinen Häfen der südlichen Nordsee ist das Revier des Juisters Björn Westermann (40) – egal, ob mit dem eigenem Boot, mit dem Kitesegel oder an Bord des Seenotrettungsbootes WOLTERA: Wen es wie ihn rauszieht, den zieht er raus, wenn es hart auf hart kommt: Für Fischer, Fährleute und Freizeitskipper ist der freiwillige Seenotretter im Einsatz – bei jedem Wetter, rund um die Uhr.

Seinen wohl schönsten Einsatz erlebte Westermann im Januar 2002. Damals wurde der gebürtige

Juister zum Geburtshelfer. Es war ein dringender Schwangerentransport wie schon viele zuvor, doch diesmal wollte das Baby nicht warten. „Auf eine Geburt in der Enge an Bord und bei Seegang kann man sich kaum vorbereiten. Man macht alles ganz intuitiv“, sagt Westermann. Trotz der schwierigen Umstände holte er den kleinen Benjamin mit Hilfe des Vormanns und des begleitenden Vaters gesund auf die Welt.

Besonders wichtig: Zusammenhalt an Bord

Auf der nördlichsten DGzRS-Station in List auf Sylt ist Claus Dethlefs (56) Vormann. Sieben Seenotretter sind in List fest angestellt. Freiwillige Kollegen ergänzen die Besatzung bei Bedarf, zu ihnen gehört auch ein Seenotarzt.

Egal ob fest angestellt oder freiwillig tätig: Im Einsatzfall muss sich jeder auf den anderen verlassen können. „Der Zusammenhalt an Bord eines Seenotrettungskreuzers ist besonders wichtig und viel stärker ausgeprägt als auf einem Handelsschiff“, weiß Dethlefs. In seiner eigenen Fahrzeit in der Fischerei hat der gebürtige Sylter viele fremde Häfen gesehen, bevor er 1988 zur DGzRS kam.



Claus Dethlefs, List

„Es ist wunderbar, helfen zu können“

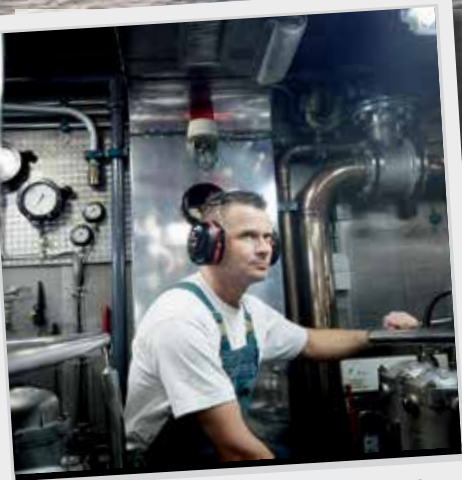
Auf dem Seenotrettungsboot JENS FÜERSCHIPP/Station Gelting hat bei vielen Einsätzen eine Frau das Sagen an Bord. Birgit Heinze (50) ist freiwillige Seenotretterin – und stellvertretender Vormann.

In der weltweiten Schifffahrt sind noch immer nur wenige Frauen an Bord tätig. Doch unter den rund 800 Freiwilligen der DGzRS gibt es bereits etwa 35 Seenotretterinnen. In der Funktion des Vormanns – dieser traditionelle Begriff ist ihr wichtig – ist Birgit Heinze jedoch eine Ausnahme.

Beruflich steht sie Tag für Tag in der Notaufnahme des Flensburger Diakonissenkrankenhauses. Im Ehrenamt kümmert sie sich nicht nur um die medizinische Ausrüstung des Seenotrettungsbootes, sondern auch um die Ausbildung der Mannschaft. Denn: „Routine und Erfahrung bekommt man nur durch ständiges Training.“



Birgit Heinze, Gelting



Matthias Tetzlaff, Warnemünde

Herr über 3.200 PS

Unter Deck der ARKONA/Station Warnemünde liegt das Reich des Maschinisten Matthias Tetzlaff (44). Seine vorrangigen Aufgaben sind die Wartung und Pflege der drei Fahrmaschinen mit zusammen beinahe 3.200 PS Leistung.

Der Maschinenraum der ARKONA blitzt und blinkt überall. Er ist so sauber, dass man sprichwörtlich vom Boden essen könnte. Denn der Seenotrettungskreuzer muss jederzeit sofort einsatzbereit sein. Um dies zu gewährleisten, repariert Tetzlaff kleinere Defekte direkt an Bord – Tagesroutine.

Nach der Wende kam er 1990 zunächst als Freiwilliger zur DGzRS. „An der Küste aufgewachsen, war es immer mein Wunsch, eines Tages zu den Seenotrettern zu gehören“, sagt er. Er machte sein technisches Patent und gehört seit 2001 zur Stammbesatzung der Station Warnemünde.

„Wir fahren dahin, wo es weh tut“

Auch Gerd Schwips (52) war ab 1985 zunächst freiwilliger Seenotretter, in seinem Fall auf Juist, bevor er Jahre später 2008 fest angestellter 2. Vormann auf der BERNHARD GRUBEN der Nachbarstation Norderney wurde. Seine regionale Revierkenntnis kommt ihm und seiner Besatzung im Einsatz immer wieder zugute. „Wir fahren dahin, wo es weh tut, wo der Havarist liegt, in die Brandung, wo Angst da ist vor den Naturgewalten“, beschreibt Schwips typische Einsatzumstände im gezeitengeprägten Nordseerevier.

Und er weiß nur zu gut, dass der Seenotretter-Alltag das beste Training ist: „Den Umgang mit den Naturgewalten lehrt keine Schule. Wenn es hart auf hart kommt, zählen Erfahrungswerte. Jeder Einsatz bringt Dich ein Stück weiter.“



Gerd Schwips, Norderney

„Seenotretter zu sein, gehört zu meinem Leben dazu“

Günter Ihnken (61) ist am und mit dem Meer groß geworden. Wind und Wellen haben ihm die Gefahren der See schon früh bewusst gemacht. Seit mehr als 45 Jahren ist er freiwilliger Seenotretter, seit elf Jahren Vormann der Station Horumersiel.

Als Berufsfischer hat Ihnken auf seinem Kutter am eigenen Leib erfahren, wie unbarmherzig die See sein kann: „Bei Nordwestwind und ablaufendem Wasser steht hier eine himmelhohe See.“

Seine Familie kennt den Mann und Vater nur als Seenotretter und weiß um die Gefahren seines Ehrenamtes, die auch in modernen Zeiten nie ganz auszuschließen sind. Doch Ihnken hat Vertrauen in sein robustes Seenotrettungsboot BALTRUM und in seine Mannschaft. Und seine Familie hat Vertrauen in ihn.



Günter Ihnken, Horumersiel

Respekt vor 150 Jahren DGzRS



Pro Exemplar spenden Sie 3,- € an die DGzRS!

Peter Neumann: Respekt
150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

192 Seiten | 28 x 28 cm | zahlr. Farb-Abb.
geb. mit Schutzumschlag
€ (D) 39,00 | € (A) 40,10 | SFr 54,60
ISBN 978-3-7822-1203-8

Erscheint im März 2015
Das Buch zum Jubiläum!



Peter Neumann: ... wir kommen 2016

12 farbige Monatsblätter plus Titel | 56 x 41,5 cm
ca. € (D) 24,90 | € (A) 25,60
SFr* 34,80
ISBN 978-3-7822-1218-2

Erscheint im April 2015

Koehler

www.koehler-books.de
Tel.: 040/70 70 80-01 · Fax: 040/70 70 80-324
E-Mail: vertrieb@koehler-books.de



JAHRBUCH 2015 und Tätigkeitsbericht 2014

SEENOTRETTER IM PORTRAIT	2
VORWORT: See – Not – Retter · 150 Jahre DGzRS	8
PROGRAMM: Woche der Seenotretter 2015	10
GESCHICHTE: Vom Ruderboot zum Seenotrettungskreuzer	12
„BOOTSCHAFTER“ 2015: Dt. Kammerphilharmonie Bremen	57
DAS JAHR 2014: Einsatz und Erfolg	58
LOGBUCH 2014 – Einsätze	63
DER RETTUNGSDIENST – Rückblick und Ausblick	86
DIE EINHEITEN unserer Rettungsflotte	94
SEENOTLEITUNG / EINSATZGEBIET – Stationskarte	96
DIE RETTUNGSSTATIONEN	99
KLÖNSCHNACK 2014 – Ereignisse	104
FINANZDATEN 2014	117
AUSZEICHNUNGEN durch unsere Gesellschaft	120
ORGANISATION und Kontaktadressen	122
WIR GEDENKEN unserer verstorbenen Mitarbeiter	124
TESTAMENT – Ein Anker im Wandel der Zeiten: Vertrauen	126



MS EUROPA | MS EUROPA 2

EINE KLASSE FÜR SICH.

„Keine anderen Schiffe erreichen zurzeit die hohen Standards, die MS EUROPA und MS EUROPA 2 und ihre Crews setzen.“

Douglas Ward, Berlitz Cruise Guide

IMPRESSUM

Herausgeber/Redaktion Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), Bremen
Gestaltung kleiner und bold Brand Identity, Berlin / Girzig+Gottschalk, Bremen
Herstellung Girzig+Gottschalk, Bremen

Bildnachweis/Illustrationen DGzRS: U2 (Versch.), 9, 14u, 15u, 17-19, 20M+u, 21-27, 28o+u, 29-31, 32M+u, 33-34, 35o+r, 37o, 40, 41u, 42-44, 46M, 47, 49ul+ur, 51or+ul, 52o+ur, 56, 60/61, 64o, 65, 67, 69, 70/71, 71u, 72/73, 74, 75, 77-81, 83-86, 88-89, 91, 93, 103, 105, 106, 108u, 109-111, 112u, 115, 116, 120, 121, 123, 124/125, 127o; Andreas Ahrens: 55; Klaus Andrews: 90; Denis Barthel: 35M, Gedenkstein auf Düne, Helgoland, unter CC BY-SA; Claus Bergen: 20o; Brawand/Rieken Werbeagentur: 104; Bundesamt für zentrale Dienste und offene Vermögensfragen: 54, Bundespolizei: 82; Manfred Buttke: 52ul; Gerold Conradi: 64u; Sammlung Fritz Deiters / Museum Norddeich Radio: 45u; European Space Agency/National Aeronautics and Space Administration: 53; Daniel Gimini: 66; Thomas Hartwig: 42u; Havariekommando: 68; Helmut Hofer: 46o(2); Hans-Peter Jürgens: 14ol, 16o; Sven Junge: U2 (Versch.), 6, 41o, 45o, 63, 96; Per Kasch@Severin Wendeler: U2 (Versch.), 1-5, 127u; Manuel Miserok: 46u; Marinefliegergeschwader 5: 50l; Medico Cuxhaven: 92; Telemetrie unter CC-BY NC SA; „Miniatur-Wunderland“ Hamburg: 107l; Peter Neumann, YPSCollection: Titel/Rücktitel, U2 (Versch.), 12/13, 37u, 38/39, 55; Presse- und Informationsamt der Bundesregierung: 48M; Eyk Sährig: 126/127; Udo Schmidt: 112o; Dirk Scholz: 71o; Thomas Steuer: U2 (Versch.), 32o, 54/55, 57, Altarfalz, 98, 128; Tamsen Maritim: 87; Kurt Wichmann: 14or, Spiekeroog Drinkel-dodenkarkhof unter CC BY; Helmer Zühlke/„Strandung vor Borkum“: 16M+u; privat: 28M, 48l+r, 49ol+or, 50Mo+Mu+r, 51ol+ur, 107r, 108o, 113o, 113u, 114, 126

Der Originalentwurf für die Stationskarte auf Seite 97 und die Skizzen der Einheiten unserer Rettungsflotte auf den Seiten 94/95 sind Spenden von Bernd Jocham, Hörklofen.

Nachdruck von Texten und Abbildungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers. © Copyright by DGzRS, Bremen.

Erstmals in der Geschichte des Berlitz Cruise Guide haben es 2014 zwei Schiffe in die exklusivste Wertungskategorie geschafft: 5-Sterne-plus. Erleben Sie jetzt eleganten Luxus und die große Freiheit der höchsten Kategorie.

 **Hapag-Lloyd**
Kreuzfahrten

www.hlkf.de



See – Not – Retter

150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

„Gäbe es die Seenotretter nicht: Man müsste sie erfinden!“ Mit diesen Worten hat unsere ehrenamtliche „Bootschafterin“, die bekannte Radio- und Fernsehmoderatorin Bettina Tietjen, ihre Überzeugung für die Arbeit unserer Gesellschaft zum Ausdruck gebracht. 150 Jahre ist es nun her, dass unsere Gründerväter die Seenotretter „erfunden“ haben. Die Grundwerte der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind anderthalb Jahrhunderte später unverändert. Damals wie heute beruht die DGzRS allseits auf Freiwilligkeit: auf der Freiwilligkeit der Seenotretter zum Einsatz rund um die Uhr und bei jedem Wetter sowie auf der Finanzierung ausschließlich durch Spenden und freiwillige Beiträge aus allen Teilen der Bevölkerung im ganzen Land.

Das Jubiläum der Seenotretter ist zunächst einmal ein Anlass, an die Anfänge sowie die bewegte und bewegende Geschichte unserer Gesellschaft zu erinnern. Voller Dankbarkeit und Hochachtung blicken wir zurück auf das unermüdliche Wirken derer, die Mitte des 19. Jahrhunderts nicht nachgelassen haben, um ihre Idee eines flächendeckenden unabhängigen Seenotrettungsdienstes an Deutschlands Küsten zu verwirklichen.

In einer Zeit, in der Seenot als unabwendbares Schicksal galt, in der die wenigsten Menschen das Meer schon einmal mit eigenen Augen gesehen hatten und Deutschland noch politisch zersplittert war, ist es engagierten Bürgern von der Küste – und aus dem Binnenland! – durch unbeirrbar Entschlossenheit und Tatkraft gelungen, ein gesamtdeutsches Seenotrettungswerk aus der Taufe zu heben. Es entstand nicht etwa als ein „von oben verordneter Apparat“, sondern als eine der ersten deutschen Bürgerinitiativen im eigentlichen Sinn des Wortes.

Für die Einsätze selbst galt und gilt es auch heute immer wieder, mutige und erfahrene Seenotretter zu finden, die bereit sind,

ungeachtet der Gefahr für das eigene Leben hinauszufahren, wenn Menschen auf See in höchster Not auf Hilfe hoffen. Den Besatzungen der DGzRS – von einst wie von jetzt – zollen wir Respekt und Anerkennung für ihre Leistungen, und wir verneigen uns vor den 45 tapferen Seenotrettern, die seit Gründung unserer Gesellschaft im Einsatz auf See geblieben sind.

Die DGzRS mit ihren Rettungseinheiten und qualifizierten, zu jeder Zeit einsatzbereiten Mannschaften genießt national wie international allseits hohes Ansehen. Unser Seenotrettungsdienst zählt zu den modernsten seiner Art weltweit. Die ständig verbesserte Technik und immer umfassendere Ausbildung unserer Besatzungen hat ein immer breiteres Einsatzspektrum ermöglicht.

Trotz erhöhter Sicherheitsstandards in der Schifffahrt werden die Anforderungen an die Seenotretter der Zukunft weiter wachsen. Stillstand bedeutet Rückschritt, und so schreitet auch im Jubiläumsjahr die Modernisierung unserer Rettungsflotte mit der Indienstellung zweier neuer Rettungseinheiten konsequent voran.

2015 schaut die Welt der Seenotretter nach Deutschland. Erst zum zweiten Mal in ihrer Geschichte ist die DGzRS Gastgeber der internationalen Konferenz der Seenotrettungsdienste weltweit. Für Ende Mai/Anfang Juni erwarten wir den Besuch rund 400 Kongressteilnehmer und zahlreicher Rettungsboote unserer ausländischen Schwesterorganisationen, die in Bremerhaven zu besichtigen sein werden – ein Ereignis, das so bald nicht wieder zu erleben ist.

Den Auftakt der Jubiläumsfeierlichkeiten bildet unmittelbar zuvor, am 29. Mai 2015, dem 150. Geburtstag der DGzRS, ein Festakt in Bremen in Anwesenheit unseres Schirmherrn, des Bundespräsidenten. Nicht zuletzt würdigt die Bundesrepublik Deutschland das Jubiläum der Seenotretter mit der Herausgabe eines Sonderpostwertzeichens im Wert von 62 Cent und einer Zehn-Euro-Gedenkmünze.

Bei aller Rückschau auf 150 Jahre Seenotretter-Geschichte wollen wir ein zweites Jubiläum keinesfalls vergessen: die Wiedervereinigung vor 25 Jahren. Der Zusammenschluss der Seenotretter aus Ost und West gilt als eine der gelungensten Aktionen der Deutschen Einheit.

Die DGzRS war in den vergangenen 150 Jahren auch immer ein Abbild der deutschen Geschichte. Doch nicht zuletzt in schwierigen Zeiten hat die Bevölkerung den Seenotrettern stets die Treue gehalten. Unser aufrichtiger Dank gilt an dieser Stelle all unseren Freun-



den und Förderern im ganzen Land. Wenn wir heute mit Stolz auf die Leistungen der Seenotretter in den zurückliegenden 150 Jahren verweisen können, dann dürfen auch alle, die an Land durch ihre Spenden dies erst ermöglicht haben, stolz sein auf diese Erfolge. Allein Ihre Unterstützung ermöglicht, dass den Seenotrettern auch künftig für ihre schweren und nicht selten gefährlichen Einsätze ein Höchstmaß an Sicherheit sowie alle Möglichkeiten der modernen Technik gegeben sind.

Trotz aller technischen Entwicklung aber ist uns allen, die wir im Jahr 2015 für die Seenotretter tätig sind, genauso klar wie den Gründervätern der DGzRS: Im Mittelpunkt unserer Arbeit steht nach wie vor der Mensch. Entscheidend für den erfolgreichen Einsatz auf See bleiben auch zukünftig Mut, Selbstlosigkeit und uneingeschränkte Einsatzbereitschaft sowie das Bewusstsein, dass die Rettung Schiffbrüchiger auch in modernen Zeiten eine große humanitäre Herausforderung für uns alle ist.

Michael Schroiff
stellvertretender Vorsitzter

Gerhard Harder
Vorsitzer

Ingo Kramer
stellvertretender Vorsitzter



Unsere Jubiläumsartikel:
www.seenotretter-shop.de/150-jahre

Herzlich willkommen zur Woche

Höhepunkte zum 150. Geburtstag der DGzRS

150. Geburtstag der Seenotretter in Bremen

- Offizieller Festakt mit geladenen Gästen im Bremer Rathaus; hierzu erwarten wir auch unseren Schirmherrn, Bundespräsident Joachim Gauck
- Öffentliche Taufe unseres neuen Seenotrettungsbootes und Präsentation eines historischen Ruderrettungsbootes auf dem Marktplatz

29. Mai 2015
Geburtstag
Bremen

- Informatives und unterhaltsames Programm auf dem Marktplatz

Festkonzert 150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Finnen-Folk und klassisches Meeresrauschen in der „Glocke“ in Bremen

Werke von Wagner, Reger, Mendelssohn Bartholdy, Grieg, Offenbach u. a. sowie Arrangements von Tsuumi Sound System

Karten:
Tel. +49 (0)421 · 36 36 36,
www.nordwestticket.de

der Seenotretter

30. Mai 2015

- Spektakuläre Schiffsparade auf der Weser mit zahlreichen Rettungseinheiten aus dem In- und Ausland
- Öffentliche Taufe unseres neuen 28-Meter-Seenotrettungskreuzers an der Seebäderekaje
- Open Ship der internationalen Rettungsflotte und zahlreicher Behördenschiffe sowie ein vielfältiges Programm im Neuen Hafen

Jubiläumsfeier
30. Mai & 31. Mai 2015
Bremerhaven

31. Mai 2015

- Öffentlicher Gedenkgottesdienst im Neuen Hafen
- Open Ship der internationalen Rettungsflotte und zahlreicher Behördenschiffe sowie ein vielfältiges Programm im Neuen Hafen

2015

Sonderausstellung der Seenotretter

Spannende Einblicke und viele historische Exponate zu 150 Jahre Seenotrettung in der Unteren Rathauhalle

Ausstellung
13. Mai bis 21. Juni 2015
Bremen

Aktuelle Ergänzungen und
Zeitpläne
unter
www.150-jahre-seenotretter.de

... und wie immer
am letzten Juli-Sonntag:
26. Juli 2015
Tag der Seenotretter
auf vielen Stationen

Messe Maritime Sicherheit „MMS“

- Einmalige Fach- und Besuchermesse für maritime Sicherheit mit zahlreichen Ausstellern aus dem In- und Ausland im Neuen Hafen
- Produkte und Dienstleistungen rund um die maritime Sicherheit
- Offizielle Öffnungszeiten für alle Besucher (Eintritt kostenfrei)

Messe
30. Mai bis 02. Juni 2015
Bremerhaven

Informationen für Aussteller und Besucher finden Sie hier www.bremerhaven.de/mms

Congress
01. Juni bis 04. Juni 2015
Bremerhaven

World Maritime Rescue Congress

- Kongress und Konferenz der International Maritime Rescue Federation (IMRF), des Zusammenschlusses der Seenotrettungsdienste aus aller Welt
- Programmdetails finden Sie unter www.international-maritime-rescue.org





Vom Ruderrettungsboot zum Seenotrettungskreuzer

Die bewegte und bewegende Geschichte der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Die Rettung Schiffbrüchiger war nicht immer selbstverständlich. Noch bis ins 19. Jahrhundert hinein wird Seenot vielerorts als unabwendbares Schicksal angesehen. Zwar sind einzelne Hilfeleistungen mutiger Küstenbewohner aus allen Zeiten überliefert. Verbreitet ist hingegen die fatalistische Ansicht, dass wer sich auf See begibt, sein Leben in Gottes Hände legt.

Mit einfachen Booten durch die Brandung zu stoßen, um Schiffbrüchige von gestrandeten Schiffen zu retten, hält man seinerzeit für unmöglich. Zudem herrscht noch das jahrhundertalte Strandrecht,

alles in Besitz zu nehmen, was das Meer an Land spült – ein willkommener Nebenerwerb für die überwiegend in bescheidenen Verhältnissen lebende Küstenbevölkerung.

Erst allmählich setzen sich humanitäre Gedanken durch. Vom maritim geprägten Großbritannien gehen vor über 200 Jahren erste Impulse aus, Rettungsboote zu bauen und durch lokale Vereine zu finanzieren. Dort und in den Niederlanden entstehen schließlich 1824 private nationale Seenotrettungsgesellschaften. In Deutschland entwickelt sich Vergleichbares aufgrund der staatlichen Zersplitterung erst später.

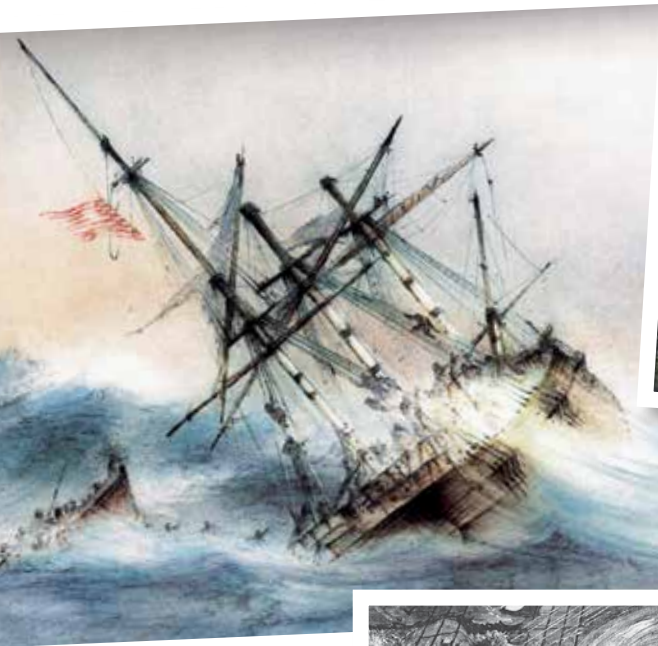


Die Memeler Kaufmannschaft stationiert 1802 ein erstes deutsches Rettungsboot an der viel befahrenen Zufahrt zu ihrem Ostseehafen. Es bleibt ein Einzelfall.

Um 1850 errichtet die preußische Regierung rund 20 Stationen an der Ostsee und unterstellt sie den Lotsen als Zweitaufgabe. Sie dämmern in einer Art Dornröschenschlaf vor sich hin.

Unsere Geschichte in bewegten Bildern:





Gedenkstein für die Toten der „Johanne“ auf dem „Drinkeldodenkarkhof“, dem Spiekerooger Friedhof der Namenlosen

1854

Mitte des 19. Jahrhunderts geraten allein vor den deutschen Nordseeinseln jährlich mehr als 50 Schiffe in Seenot. Am 6. November 1854 strandet die Bark „Johanne“ im schweren Herbststurm vor Spiekeroog. Wegen Ebbe können die Insulaner kein Boot zur Rettung ausbringen. 84 Menschen ertrinken in der tosenden See. Erst am nächsten Tag gelangen die Überlebenden auf die Insel.

Das Unglück der „Johanne“ ist nur eines von vielen, doch etwas ist anders als bisher: In der Bremer „Weser-Zeitung“ fasst ein anonymes Autor die Eindrücke erschütterter Augenzeugen zusammen.



Die „Johanne“ ist ein voll besetztes Auswandererschiff aus Bremerhaven. Mehr als 200 Menschen vorwiegend aus Süddeutschland wollen mit ihr die „Neue Welt“ erreichen.

Die Schiffsglocke ist im Spiekerooger Inselmuseum erhalten. Einmal jährlich wird sie geläutet: ein Schlag für jedes untergegangene Schiff weltweit.



FASSMER



Wir gratulieren der DGzRS zum 150-jährigen Bestehen.



- Arbeitsschiffe ○ Forschungsschiffe
- Patrouillenboote ○ Yachten ○ Fähren
- Offshore-, Survey- und Supplyschiffe
- Marineschiffe





Hans Peter Jürgens hat die Strandung der Brigg „Alliance“ vor Borkum zeichnerisch nachempfunden.

1860

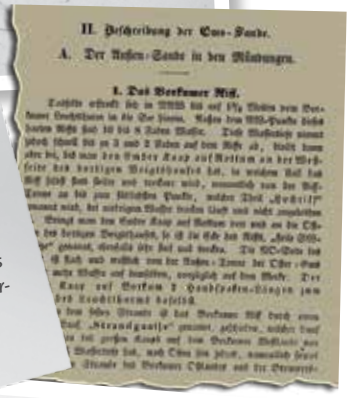
Am 10. September 1860 läuft die **Brigg „Alliance“** auf das gefürchtete Borkum-Riff auf und sinkt. Keiner ihrer neun Seeleute bleibt am Leben.

Schutzlos liegt die „Alliance“ in der Brandung. Die Insulaner fürchten, bei einem Rettungsversuch ihr Boot zu verlieren, mit dem sie ihren Lebensunterhalt bestreiten.

Rettungen aus der Brandung zählen bis heute zu den schwierigsten und gefährlichsten Einsätzen der Seenotretter.

Einer der ersten Borkumer Badegäste animiert die Insulaner zu Rettungsversuchen – verblichlich. Nach seiner Rückkehr aufs Festland prangert er die Tatenlosigkeit und das Fehlen jeglicher Rettungseinrichtungen öffentlich an.

Innerhalb weniger Jahre wird die jahrhundertlange Hilfslosigkeit der Küstenbevölkerung der bis heute beispielhaften Hilfsbereitschaft der Seenotretter weichen, die oft ihr eigenes Leben einsetzen, um das anderer zu retten.



Adolph Bermphol



Carl Kuhlmay

Tief bewegt von derartigen Schiffskatastrophen, prangert der Navigationslehrer Adolph Bermphol aus Vegesack bei Bremen die Teilnahmslosigkeit der Bevölkerung angesichts des unermesslichen Leids Schiffbrüchiger an. Am 3. Oktober 1860 erscheint in der „Wochenschrift für Vegesack und Umgegend“ sein erster Beitrag.

Adolph Bermphol stammt aus Gütersloh. Als Obersteuermann auf Tiefwasserseglern lernt er in der Überseefahrt die Gefahren der See kennen. Der Navigationsschullehrer wird von seinen Schülern hochverehrt.

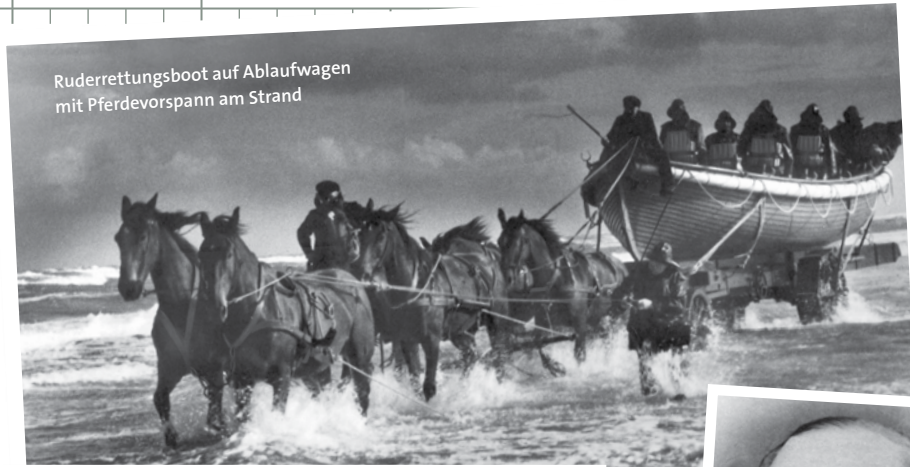
In dem Advokaten Carl Kuhlmay findet Bermphol einen Mitstreiter. Gemeinsam wenden sie sich am 20. November 1860 in einem „Aufruf zu Beiträgen für die Errichtung von Rettungsstationen auf den deutschen Inseln der Nordsee“ an Zeitungsredaktionen.



Es erscheint an der Zeit, endlich auch für Deutschlands Küsten Rettungsstationen zu errichten. Deshalb geht hiermit an alle der ernste Ruf, sich an diesem Werke der Wohlthätigkeit nach Kräften zu betheiligen.

Adolph Bermphol, 1860

Die beiden werben für eine nicht-staatliche, private, spendenfinanzierte Organisationsform. Sie sind überzeugt: Mutige Seenotretter setzen nur dann ihr Leben für andere ein, wenn sie Anteilnahme im ganzen Land spüren.



Ruderrettungsboot auf Ablaufwagen mit Pferdევორspann am Strand

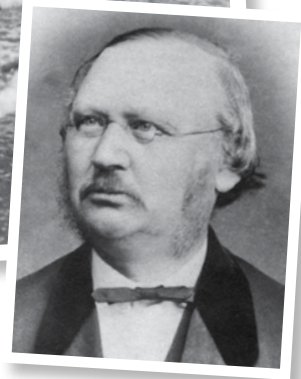


Rettung Schiffbrüchiger mit Hilfe des Raketenapparats (zeitgenössischer Holzstich)

1861

Der eindringliche Appell findet Gehör. Unter Führung des Oberzollinspektors Georg Breusing gründet sich in Emden am 2. März 1861 der „Verein zur Rettung Schiffbrüchiger an der ostfriesischen Küste“.

Die erste regionale Einrichtung ihrer Art in Deutschland richtet Stationen auf Langeoog und Juist ein, dann auch auf anderen Inseln und an der Küste. Noch im selben Jahr etablieren sich ähnliche Vereine in Hamburg mit der Station Cuxhaven, in Stralsund sowie in Bremen mit der Station Bremerhaven, die 1863 ihre Arbeit aufnimmt. Weitere Vereine folgen in Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin und Danzig.



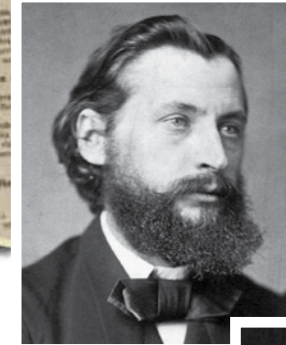
Georg Breusing

Auch Georg Breusing ist Binnenländer. Der Jurist kommt gebürtig aus Osnabrück.

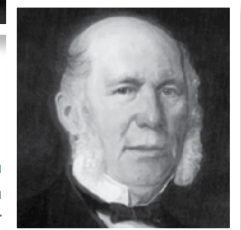
Auf eine einheitliche Organisation an allen deutschen Küsten will er nicht warten. Er ist ein Mann der Tat und schreitet mit der ersten Vereinsgründung zupackend voran.



Eine der ersten Mitgliedskarten der DGzRS



Arwed Emminghaus



Hermann Henrich Meier

1865

Ebenfalls noch 1861 lässt die Seekommission der Bremer Handelskammer die Verhältnisse an der Küste prüfen. Ein pessimistischer Bericht zweifelt jedoch die Einsatzbereitschaft der Bevölkerung an.

Ein Mann verfolgt den Plan dennoch mit Nachdruck weiter: Dr. Arwed Emminghaus, Redakteur des Bremer Handelsblattes, will eine Zersplitterung in örtliche Vereine verhindern. Mehr als drei Jahre lang arbeitet er unermüdlich und verhandelt behutsam. Am 29. Mai 1865 ist er am Ziel: In Kiel gründen die einzelnen regionalen Vereine die **Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger**.

Erster Vorsitzter wird Konsul Hermann Henrich Meier, Mitbegründer der Reederei Norddeutscher Lloyd. Damit ist Bremen als Sitz der DGzRS festgelegt.

Arwed Emminghaus, geboren in Thüringen, ist überzeugt: Ein einheitlicher Seenotrettungsdienst an allen deutschen Küsten erhält größeren Zuspruch und mehr Spenden als viele kleine regionale Vereine.

Sechs Jahre vor der Reichsgründung und damit vor der politischen Einigung gibt es damit in Deutschland eine einheitliche Organisation zur Rettung von Menschen in Seenot.



Ruderrettungsboot FÜRSTIN BISMARCK/
Station Wangerooge mit Hansekreuz-
flagge (Gemälde von Claus Bergen)



Bereits Jahrhunderte vor
Gründung der DGzRS tauchte das
Hansekreuz in Flaggen und
Siegeln der Hansestädte auf.
Rot und weiß sind nicht nur
humanitäre Farben, sondern auch
die Farben dieses Städtebundes.

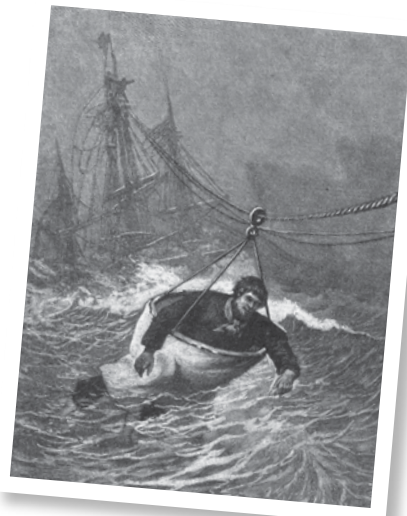
Mit dem Raketenapparat stellen
die Seenotretter eine Leinenver-
bindung zu einem gestrandeten
Schiff her, um Schiffbrüchige mit
der Hosenboje abzubergen.

1867

Schnell errichtet die junge DGzRS weitere Stationen, ausgestattet mit Ruderrettungsbooten und Raketenapparaten. An immer mehr Orten finden sich mutige Seenotretter, bereit zum freiwilligen Einsatz bei jedem Wetter.

Konsul H. H. Meier verschafft der DGzRS Ansehen und Beachtung. Er gewinnt das Staatsoberhaupt, König Wilhelm I., als „Protector“. **Schirmherr** der Seenotretter ist heute der jeweilige Bundespräsident.

Ebenfalls 1867 entsteht die Flagge der Seenotretter. Heute ist das rote **Hansekreuz** an den Aufbauten der Rettungseinheiten weithin sichtbar. Die offizielle Dienstflagge ist an Bord rund um die Uhr gesetzt, um die ständige Einsatzbereitschaft zu dokumentieren.



Mit äußerster Kraftanstrengung
rudern die Rettungsmänner zum
Havaristen. Nur bei günstigem
Wind können sie die Hilfsbeseg-
lung nutzen, um Kräfte für den
eigentlichen Rettungseinsatz zu
sparen. Nicht selten geraten die
Seenotretter selbst in große Gefahr.

1870

Nach negativen Erfahrungen mit schweren englischen Peake- und amerikanischen Francis-Booten entwickelt die DGzRS ihren ersten eigenen Bootstyp: das wesentlich leichtere „**Deutsche Normal-Rettungsboot**“. Pferdegespanne transportieren die in festen Schuppen an Land stationierten Boote zum Strand. Nur selten können die Boote über Ablaufbahnen direkt zu Wasser gelassen werden.

Die Einsätze sind gleichermaßen beschwerlich und gefährlich. Mit Muskelkraft stellen sich die Seenotretter der See entgegen. Stunden-, manchmal tagelang sind sie unterwegs.

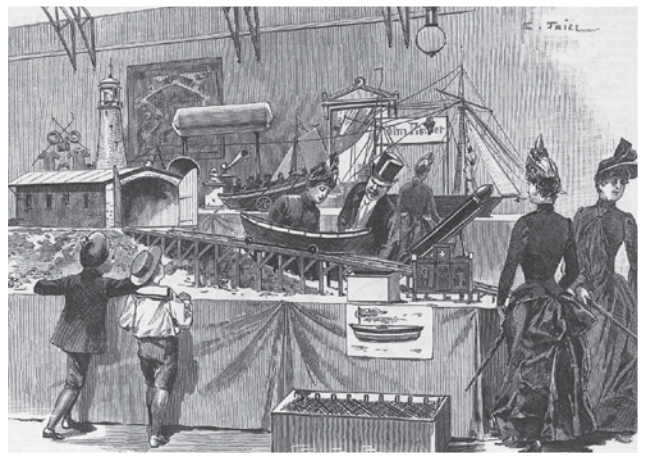


Das „Deutsche Normal-Rettungsboot“
besteht aus kannelliertem Stahlblech.
Die gefurchte Außenhaut hat eine hohe
Festigkeit, spart aber Gewicht ein, was
den Transport durch lockeren Dünen-
sand erleichtert.
Je acht oder zehn Ruderer besetzen die
offenen Boote, hinzu kommt ein Vor-
mann. Die traditionelle Bezeichnung für
den Schiffsführer eines Rettungsbootes
hat sich bis heute erhalten.



1872

verleiht der Senat der Freien Hansestadt Bremen der DGzRS die Rechte einer „juristischen Person“. Sie ist nun ein **rechtsfähiger Verein kraft staatlicher Verleihung**. Nach heutigem Recht entspricht dies einem eingetragenen Verein. Dessen Rechtsform wird jedoch erst mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch 1900 eingeführt. Die DGzRS führt deshalb nicht den Zusatz „e. V.“ und ist auch nicht im Vereinsregister eingetragen, aber in ihrer Struktur einem eingetragenen Verein vergleichbar und als gemeinnützig anerkannt.



Seenotretter und Sammelschiffchen gehören seit 140 Jahren zusammen. Auf Ausstellungen und Werbeveranstaltungen im ganzen Land werden die Schiffchen bald zum unentbehrlichen Helfer, wie bereits der zeitgenössische Holzstich oben zeigt.

1875

Innerhalb von zehn Jahren haben die Seenotretter 870 Schiffbrüchige gerettet. 91 Stationen existieren. Immer neue Aufgaben stellen sich: Verbesserung der Rettungsgeräte, Ersthelferausbildung der Mannschaften, Prüfung technischer Erfindungen auf Sicherheit und Eignung für den gefährvollen Einsatz.

Erstmals werden Sammelbüchsen „in der Form kleiner, geschmackvoller Böte“ erwähnt. Bis heute stehen die **Sammelschiffchen** landauf, landab als Symbol für den selbstlosen Einsatz der Seenotretter und die Unabhängigkeit der DGzRS.



1.240 Sammelschiffchen verschenkt die DGzRS allein im ersten Jahr. Die meisten bleiben in Küstennähe, aber je 25 gehen nach Bayern und Hessen sowie sogar zwölf nach Österreich. Mehr als 60.000 Stück werden bis heute hergestellt. Derzeit sind rund 14.000 im Einsatz – sogar auf der Zugspitze oder an Bord eines U-Bootes. Kennen Sie einen geeigneten öffentlich zugänglichen „Ankerplatz“? Stellen Sie ein Schiffchen auf: www.seenotretter.de/sammelschiffchen



Rettungsstation Borkum-Süd



Ruderrettungsboot am Wrack

1890

25 Jahre nach ihrer Gründung verfügt die DGzRS zwischen Borkum und Memel über 111 Rettungsstationen. Mehr als **1.000 freiwillige Rettungsmänner** stehen zur Verfügung. 58 Bezirksvereine und 255 ehrenamtliche Vertreterschaften im ganzen Land mit insgesamt fast 49.000 fördernden Mitgliedern existieren.



Motorrettungsboot OBERINSPECTOR PFEIFER im Einsatz auf der Kieler Förde



Boot und Motor bewährten sich in schwerer See vorzüglich.

Vormann der Station Laboe

1911

geht in Laboe das **erste Motorrettungsboot** in Dienst, die OBERINSPECTOR PFEIFER – eine technische Revolution. Bereits im ersten Jahr rettet sie zwölf Menschen aus Seenot. Schon zwei Jahre später verfügt die DGzRS über acht offene Neubauten und sechs nachgerüstete Boote mit Motor.

Allerdings bleibt die frühe Technik angesichts der extremen Anforderungen anfällig. Der **Erste Weltkrieg** lähmt den technischen Fortschritt. Erst danach ermöglichen robuste, raumsparende und zuverlässige Dieselaggregate die Umstellung auf gedeckte Motorboote.

Nach 1918 muss die DGzRS ihre Stationen auf Röm und im Danziger Raum abtreten,

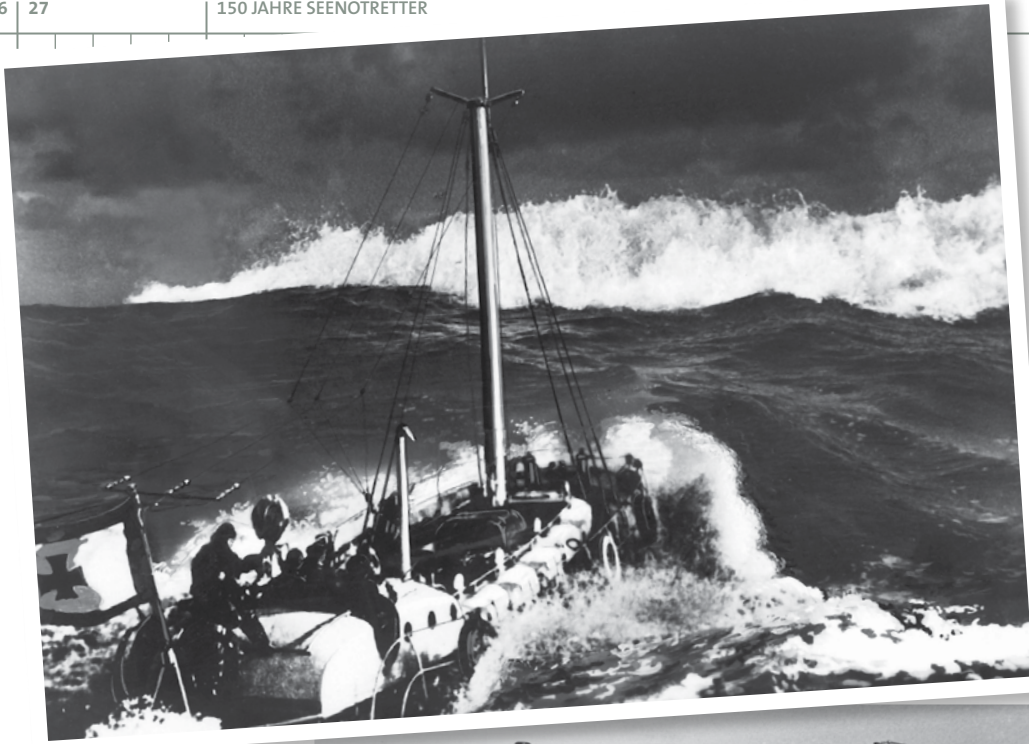
Auf der zehn Meter langen OBERINSPECTOR PFEIFER ist weiterhin Platz für acht Ruderer vorgesehen.

Petroleum speist den Zweizylinder, Benzin den Anlasser. 15 PS Leistung bringen das Boot auf 6,5 Knoten Geschwindigkeit (etwa 12 km/h).

Die HAMBURG, Baujahr 1925, gehörte zu den ersten gedeckten Rettungseinheiten.



führt jedoch den Rettungsdienst im Memelland kommissarisch weiter.



Großes Motorrettungsboot, ausgerüstet mit Funk und elektrischem Suchscheinwerfer

1930

1927 wird international festgelegt, im Sprechfunk „Mayday“ (frz. m'aidez! = helft mir!) als Notruf zu verwenden. **1930 erhält**

das erste DGzRS-Boot ein Funkgerät. Probleme waren anfangs die Stromgewinnung an Bord und die Anlagengröße. 1943 sind alle deutschen Motorrettungsboote mit Sprechfunk ausgerüstet.

Vor Kriegsausbruch verfügt die DGzRS über 39 Motor- und 55 Ruderrettungsboote sowie 71 Raketenapparate auf 101 Stationen. 58.200 Förderer unterstützen die Seenotretter. Neubauten erhalten einen **turmartigen Aufbau** für den Fahrstand, damit die Rettungsmänner die See weiter überblicken können. Das Prinzip wird für alle Nachfolger beibehalten.



Motorrettungsboote LÜBECK (o.) und BORKUM (u.) mit turmartigem Aufbau



Kleinere Motorrettungsboote werden mit Raupenschleppern über den Strand zu Wasser gebracht (l.) oder gleiten über eine Slipanlage aus dem Rettungsschuppen direkt in ihr Element.

1933

In der schwierigen Phase der **1930er Jahre und des Zweiten Weltkriegs** bewahrt die DGzRS ihre Eigenständigkeit, soweit es die Verhältnisse zulassen.

Zwar existiert sie nicht im „luftleeren Raum“, sondern war als ausschließlich vom Volk getragenes Rettungswerk zu jeder Zeit ein Abbild der Gesellschaft. Als unpolitische, ausschließlich humanitären Zielen verpflichtete Organisation bleibt ihr jedoch die Gleichschaltung erspart. Heute gilt dies als entscheidender Vorteil einer Hilfsorganisation auf privater, nicht-staatlicher Basis.





Motorrettungsboot HINDENBURG
in Sonderlackierung während des
Zweiten Weltkriegs

1939

Während des Krieges sind die Seenotretter unter dem Schutz der Genfer Konvention „für Freund und Feind“ verstärkt im Einsatz. Die Rettungsboote werden mit deutlich sichtbaren roten Kreuzen gekennzeichnet.

1942 zählt das Rettungswerk 173.000 Förderer. Die erhöhten Anforderungen erfordern Boote, die längere Zeit auf See positioniert liegen können. Bei vielen Einsätzen rettet die DGzRS über See abgeschossene Piloten.



Erwin Barnes wird am 7. Februar 1945 als 19-jähriger Bordschütze der Royal Air Force über der Außenweser abgeschossen. Ein Motorrettungsboot der DGzRS rettet ihn und fünf weitere Männer.



Mehr als 60 Jahre später reist Barnes nach Bremerhaven, um den Seenotrettern zu danken. Dem überraschten Vormann erklärt er: „Für mich war es damals der Feind, der mich gerettet hat. Ich kann erst heute wirklich würdigen, was die Männer für mich getan haben.“



REINTJES
POWER TRAIN SOLUTIONS

Maßgeschneiderte Antriebslösungen

Kompetenz und Zuverlässigkeit sind seit über 130 Jahren die Basis der REINTJES Unternehmensphilosophie. Mehr als 90.000 Schiffsgetriebe haben bisher das Werk verlassen, alle für den langjährigen, störungsfreien Betrieb ausgelegt und dem Lebenszyklus der Schiffe angepasst.

REINTJES Getriebe der Serie WVS überzeugen durch geringes Gewicht, kompakte Einbaumaße sowie eine optimale Laufruhe. Diese Faktoren machen die hydraulisch schaltbaren Getriebe zum idealen Antrieb. Sie sind speziell für den Einsatz in Schnellbooten, Yachten und anderen Schiffen mit ebenso hohen Anforderungen im Leistungsbereich von 350 bis 5.000 kW entwickelt worden.



Vorsitzer Hermann Helms (l.) im Gespräch mit Inspektor John Schumacher

1945

Die Rolle der Seenotretter während des Zweiten Weltkriegs trägt erheblich dazu bei, dass die Besatzungsmächte den **Wiederaufbau** der DGzRS ab 1945 nicht nur dulden, sondern unterstützen und auch die Spendenwerbung bald wieder gestatten.

Unter Leitung ihres Vorsitzers Konsul Hermann Helms und ihres Inspektors Kapitän John Schumacher führt die DGzRS ihre Arbeit in der Deutschen Bucht und der Westlichen Ostsee auf 40 Stationen fort. Die DDR dagegen organisiert Seenotrettung staatlich. 70 Stationen zwischen Lübeck und Memel gehen verloren.

Das Gebäude der DGzRS ist nach einem Bombenangriff 1944 auf Bremen nahezu vollständig zerstört. Vorübergehend erfolgt die **Einsatzleitung** deshalb von Cuxhaven aus. 14 eigene Seenotfunkstellen an der Küste dienen als Relaisstationen zwischen ihr und den Küstenfunkstellen einerseits sowie der Rettungsflotte andererseits.



Gelände der neuen Hauptverwaltung mit hauseigener Werfthalle und Anleger an der Werderstraße in Bremen, im Vordergrund das Motorrettungsboot WESER

Wichtigste Aufgaben der SEENOTLEITUNG BREMEN heute

- Betriebsführungszentrale für die Einheiten der DGzRS
- Koordinierung sämtlicher Such- und Rettungsmaßnahmen im Seenotfall
- Veranlassung ärztlicher Hilfe und Evakuierung Schwerkranker und Schwerverletzter auf See
- Recherchen für ausländische RCCs/MRCCs bei Anfragen
- SAR-Point of Contact (SPOC)



Aus einer „Funkbude“ ...



1952

nimmt die DGzRS ihre neue Hauptverwaltung mit Werfthalle und Anleger an der Werderstraße in Bremen in Betrieb. Im kleinen Funkraum unter dem Dach sichern schon damals drei Funker eine Rund-um-die-Uhr-Präsenz.

Daraus entwickelt sich die **SEENOTLEITUNG BREMEN**. Von der Betriebsführungszentrale wird sie bald zur nationalen Rettungsleitstelle See für alle Maßnahmen des maritimen Such- und Rettungsdienstes in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee. Im internationalen Sprachgebrauch wird sie heute **Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC)** genannt.



... entwickelt sich die SEENOTLEITUNG BREMEN.



Der Versuchskreuzer
BREMEN setzt sein
Tochterboot aus.

Die modernen Nachfolger des Prototyps dieser flachgehenden eigenständig operierenden Boote können Schiffbrüchige durch die sogenannte Bergungspforte retten, eine Tür in der Bordwand nahezu auf Höhe der Wasserlinie.



„Motorrettungsboot der Zukunft“:
Anforderungen an den Seenot-
rettungskreuzer

- doppelt so schnell wie bisherige Einheiten
- absolut seetüchtig, selbstaufrichtend
- unbegrenzt hochseetauglich, zugleich problemlos im Flachwasser einzusetzen, also ideal für Nord- und Ostsee mit ihren zahllosen gefährlichen Sänden und Untiefen

1953

Für den sich wandelnden Seeverkehr sind die bisherigen Rettungseinheiten zu langsam. Die DGzRS entwickelt deshalb einen völlig neuartigen Schiffstyp: den **Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot**.

Im Januar 1953 beginnt die Erprobung des **Versuchskreuzers BREMEN**. Für die Sicherheit der Besatzung ist seine Fähigkeit, sich auch aus größter Krängung selbst wieder aufzurichten, ein unschätzbare Gewinn.

Das „huckepack“ mitgeführte Tochterboot ermöglicht den Einsatz im Flachwasser und erleichtert die Rettung Schiffbrüchiger aus dem Wasser. Es ist bis heute ein unentbehrliches Hilfsmittel und charakteristisches Merkmal aller Seenotrettungskreuzer der DGzRS.

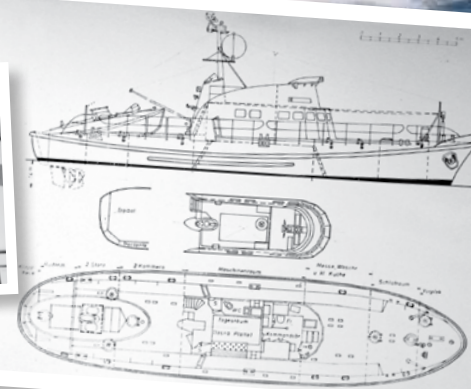


Fahre Schiff, Du lauff'rer Retter,
durch der Sturm böses Welter,
zu dem Bruder, der in Not
bis Dein Helfen sich ihm bot -
dass als großes Vorbild bliebe:
Tapferkeit und Menschenliebe.

Theodor Heuss, Bundespräsident und DGzRS-Schirmherr, der sich seit seiner Kindheit den Seenotrettern eng verbunden fühlte



Theodor Heuss unmittelbar
nach der Taufe an Bord des
nach ihm benannten Neubaus
mit Vormann Wilhelm Eilers



Generalplan der THEODOR HEUSS

1957

Die BREMEN liefert wertvolle Erkenntnisse, war aber nur elf Knoten schnell. Der Durchbruch gelingt mit der 23,2 Meter langen, 20 Knoten schnellen **THEODOR HEUSS** – dem **ersten in Serie gefertigten Seenotrettungskreuzer**. Seine weiterentwickelten Nachfolger werden bis heute höchsten Anforderungen mehr als gerecht. Ihre hohe Seetüchtigkeit und ihre ausgezeichneten Manöviereigenschaften beweisen sie immer wieder auch unter härtesten Bedingungen.

Die Bundesrepublik Deutschland ehrte John Schumacher als „Vater des Seenotkreuzers“ mit dem Großen Bundesverdienstkreuz und dem Bundesverdienstkreuz Erster Klasse. Für das Bauprinzip fand die DGzRS auch international viel Beachtung.



Taufe der ARWED EMMINGHAUS 100 Jahre nach der Gründung am 29. Mai 1965 in Bremen-Vegesack. Dieser Seenotkreuzer-Typ zierte ein Sonderpostwertzeichen zum DGzRS-Jubiläum.

Rechts: ARWED EMMINGHAUS am Wrack der „Njandoma“, gestrandet am 2. Weihnachtstag 1968 auf dem berühmten Scharhörneriff/Elbmündung. In der beliebten Reihe „Katastrophen auf See“ der DGzRS erschien ein viel gelesenes Heft zu diesem Einsatz.



1965

100 Jahre nach der Gründung existieren 21 Rettungsstationen in der Deutschen Bucht und der Westlichen Ostsee. Auf Basis der Erfahrungen mit der THEODOR-HEUSS-Klasse ist ein größerer, 26,6 Meter langer Seenotrettungskreuzer-Typ entstanden. Drei dieser Einheiten sichern die besonders anspruchsvollen Seegebiete der Emsmündung, der Elbmündung und rund um Helgoland.

Im Jubiläumsjahr erfährt die DGzRS eine **erste staatliche Rechtsgrundlage** und Anerkennung für ihre Arbeit. Seit ihrer Gründung 1865 nimmt sie ihre selbst gewählte Aufgabe eigenverantwortlich und unabhängig wahr. Jetzt wird ihre Rolle als **alleiniger Seenotrettungsdiens**t im Seeaufgabengesetz festgeschrieben.



Der Morgen nach der Katastrophe: Stark beschädigt wird die führerlos in der Nordsee gefundene ADOLPH BERMPOHL von ihrem Schwesterschiff ARWED EMMINGHAUS eingeschleppt.



Paul Denker



Otto Schülke



Hans-Jürgen Kratschke



Günter Kuchenbecker

1967

Dass die Arbeit der Seenotretter auch in modernen Zeiten nicht ohne Risiko ist, wird der Öffentlichkeit im Februar 1967 schmerzlich vor Augen geführt. Im Einsatz bei Orkan vor Helgoland trifft den Seenotrettungskreuzer ADOLPH BERMPOHL eine etwa 15 Meter hohe Grundsee. Die vier Rettungsmänner an Bord und drei zuvor gerettete niederländische Fischer bleiben auf See.

Der genaue Unglückshergang kann nur vermutet werden. Die ADOLPH BERMPOHL wird schwer beschädigt, aber schwimmfähig und mit laufenden Maschinen gefunden – ohne Menschen an Bord. Untersuchungen ergeben, dass sie sich einmal um die eigene Längsachse gedreht hat.

Stillstand bedeutet Rückschritt, die Entwicklung geht weiter: Die PAUL DENKER, noch 1967 nach dem Vormann der ADOLPH BERMPOHL getauft, bleibt ein Einzelbau, ist aber wegweisend. Als erste Rettungseinheit ist sie ganz aus Aluminium gebaut. Das reduziert Gewicht und Motorenleistung.



Gedenkstein auf der Helgoländer Düne

VERANTWORTUNG

für die nächste Generation ist unser Ansporn.

Nachhaltiges Wirtschaften und der Erhalt der Umwelt sind die Grundlage unseres Handelns. Wir wollen unseren Gästen und auch nachfolgenden Generationen die schönsten Plätze der Welt zeigen. Die AIDA Flotte ist eine der saubersten und modernsten Kreuzfahrtflotten weltweit. Der Treibstoffverbrauch pro Person an Bord beträgt im Durchschnitt nur 3 Liter auf 100 Kilometern, bestätigt durch den Germanischen Lloyd.

Viele zukunftsweisende Maßnahmen sind bei uns schon heute selbstverständlich, damit unsere Gäste mit gutem Gewissen ihren Urlaub und den erstklassigen Service an Bord von AIDA genießen können.

Mehr Informationen auf www.aida.de/aidacares



TAMINA und SIEGFRIED BOYSEN in ihrer ursprünglichen Farbgebung: typische Einheiten für Freiwilligen-Stationen, stationiert zwischen den größeren Seenotrettungskreuzern

Die 44 Meter lange WILHELM KAISEN, in Dienst gestellt 1978



1969/1975

Kleinere Seenotrettungskreuzer und 20 eigenständige, sieben bis zwölf Meter lange Seenotrettungsboote lösen die letzten Motorrettungsboote aus dem Zweiten Weltkrieg ab.

Alle Tochter- und Seenotrettungsboote erhalten eine **Bergungspforte** in der Bordwand auf Höhe der Wasserlinie. Sie erleichtert es, im Wasser treibende Schiffbrüchige aufzunehmen.

Ab 1975 gehen drei **große 44-Meter-Seenotrettungskreuzer** in Dienst. Ausgestattet mit allen Rettungsmitteln, die man sich seinerzeit vorstellen kann, sichern sie von Seepositionen aus die Großschiffahrtswege.



Die großen Seenotrettungskreuzer verfügen über drei Maschinen mit insgesamt 7.200 PS. Sie sind bis zu 30 Knoten schnell (ca. 55 km/h).

Ein Arbeitsdeck über dem Tochterboot erleichtert die Zusammenarbeit mit Such- und Rettungshubschraubern: Per Seilwinde kann ein Arzt abgesetzt oder ein Verletzter aufgewinscht und schnell ans Festland ausgeflogen werden.





HERMANN HELMS im Sturmeinsatz in der Deutschen Bucht: Diese wohl einmalige Bilderserie stammt vom Hamburger Seefotografen Peter Neumann. Zum Jubiläum der Seenotretter hat er einen Bildband mit beeindruckenden Fotos wie diesen veröffentlicht: „Respekt – 150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ ist unter www.seenotretter-shop.de/150-jahre erhältlich.

1982

In einer Vereinbarung mit dem Bundesminister für Verkehr wird die **Zuständigkeit der DGzRS für den maritimen Such- und Rettungsdienst** festgestellt und gesichert. Dazu gehört auch die Koordinierung aller Maßnahmen im Seenotfall durch die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS.

Beide Seiten verständigen sich darauf, dass die DGzRS ihre Aufgabe weiterhin als privatrechtlicher, gemeinnütziger Verein unabhängig, freiwillig und mit eigenen Mitteln durchführt. De facto nehmen die Seenotretter hoheitliche (staatliche) Aufgaben wahr, ohne aber als Non-Profit-Organisation auch nur einen Cent Steuermittel zu beanspruchen.

SAR In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre wird die Rettungsflotte nach und nach mit dem SAR-Schriftzug am Bug gekennzeichnet.

Die international einheitliche Abkürzung signalisiert schon von weitem, dass es sich um spezielle Schiffe mit ausgebildeten Besatzungen für den Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue) handelt.



1985

Am 29. Mai 1985, dem 120. Geburtstag der DGzRS, wird in Anwesenheit ihres Schirmherrn Bundespräsident Richard von Weizsäcker der Seenotrettungskreuzer BERLIN getauft. Er und zunächst drei weitere 27,5-Meter-Neubauten ersetzen die THEODOR-HEUSS-Klasse. Sie zählen weltweit zu den **leistungsfähigsten SAR-Einheiten, die je gebaut wurden**.

Zudem sind erste Seenotkreuzer einer neuen 23-Meter-Klasse im Einsatz, weitere folgen. Mit ihrer modernen Flotte und entsprechenden Landeinrichtungen erfüllt die DGzRS die Anforderungen, die in der **SAR-Konvention** der International Maritime Organization (einer Unterorganisation der UNO), die im selben Jahr in Kraft tritt, weltweit verbindlich geregelt sind.



Vom Seenotkreuzer zum Straßenkreuzer: die THEODOR HEUSS (ex H. H. MEIER) 1987 auf ihrer letzten Reise ins Deutsche Museum München, ab Nürnberg verladen auf einen Spezialtransporter, beim „Manövrieren“ über enge bayerische Straßen

Die letzte Reise der THEODOR HEUSS

- 1.530 Kilometer Wasserstraßen von Bremen-Vegesack bis Nürnberg
- 265 Kilometer mit mehr als 40 Ortsdurchfahrten in Bayern
- „Fallen Anker“ auf Position 48° 07' Nord, 11° 38' Ost im Deutschen Museum

1987

Das wohl spektakulärste Ereignis der DGzRS-Geschichte an Land findet im Frühjahr 1987 statt. Die 23 Meter lange THEODOR HEUSS (ex H. H. MEIER) tritt ihre **letzte Reise ins Deutsche Museum** an.

Was anfangs nur als beinahe utopische Idee vage andiskutiert wird, entwickelt sich zum längsten und schwierigsten Transport, der bisher über Deutschlands Straßen rollte. Zunächst geht es auf eigenem Kiel über Nordsee, Rhein, Main und Main-Donau-Kanal bis Nürnberg.

Ein 55 Meter langer Spezialtransporter bringt den Seenotrettungskreuzer nach München. Dort ist er heute als technisches Meisterwerk und Symbol für den selbstlosen Einsatz der Seenotretter zu sehen.

Ähnlich aufsehenerregend ist 2011 die letzte Fahrt der 44 Meter langen JOHN T. ESSBERGER ins Binnenland. Sie ist heute im Technik-Museum Speyer zu besichtigen.

2011: Die JOHN T. ESSBERGER passiert den Kölner Dom.



Blick in die SEENOTLEITUNG BREMEN in den 1980er Jahren (unten) und heute



Seenotrettung mit Satellitenhilfe

Seit 1992 ist MRCC BREMEN über das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) an die INMARSAT-Satellitenkommunikation angeschlossen.

Wird ein Notruf manuell oder durch Aufschwimmen einer Seenotfunkboje ausgelöst, melden Satelliten ihn über die Erdfunkstelle im bayerischen Raisting direkt der DGzRS.

1988

Reibungslose Kommunikation ist im Seenotfall ganz entscheidend. 1988 ergänzt die DGzRS mit dem UKW-Relais-Funksystem SARCUM (Search and Rescue Communication) ihre Kommunikationswege wesentlich. Alarmierung und Nachrichtenaustausch sind nun auf eigenen Seefunkkanälen möglich.

Heute decken 19 Relaisstationen das Einsatzgebiet lückenlos ab. Sie haben die Verständigung zwischen der SEENOTLEITUNG BREMEN und den Rettungseinheiten unabhängig von Witterung und Störgeräuschen verbessert sowie die direkte Alarmierung der Freiwilligen ermöglicht.



DDR-Seenotrettungskreuzer STOLTERA (l.) mit DGzRS-Seenotrettungskreuzer G. KUCHENBECKER

November 1990: Taufe des Neubaus VORMANN JANTZEN in Warnemünde

Flaggenwechsel am 3. Oktober 1990 vor dem Stationsgebäude der Seenotretter in Wustrow auf dem Fischland

Modernisierungsprogramm

- modifizierte Nachbauten bewährter Seenotrettungskreuzer
- 15 außerordentlich seetüchtige 8,5-Meter-Boote für die Freiwilligen-Stationen, erstmals annähernd so schnell wie die „Großen“
- vier 7-Meter-Boote mit Jetantrieb für hafenlose Küstenabschnitte, von Unimog/Traktor ins Wasser geschoben, bis sie aufschwimmen

1990

Wiedervereinigung: 125 Jahre nach ihrer Gründung übernimmt die DGzRS wieder die Arbeit auf elf (heute 17) Stationen in Mecklenburg-Vorpommern. Der neueste Seenotrettungskreuzer wird auf den Namen des furchtlosen Mecklenburger Seenotretters VORMANN JANTZEN getauft und in Warnemünde stationiert.

Größter Gewinn sind die motivierten Besatzungen mit ihrer Erfahrung und Revierkenntnis. Zwar hatte die DDR Seenotrettung staatlich organisiert, jedoch waren gleichfalls meist Freiwillige im Einsatz.

Innerhalb von nur vier Jahren gelingt es, die Technik zwischen Poel und Ueckermünde an den hohen Standard in der Deutschen Bucht und der Westlichen Ostsee anzugleichen.



1995

In der Neujahrsnacht 1995 verunglückt die ALFRIED KRUPP auf dem Rückweg von einem Einsatz im Orkan vor Borkum. Vormann und Maschinist bleiben auf See, ihre beiden Kollegen werden verletzt.

Das Unglück „ist auf eine achterliche, ungewöhnlich hohe See zurückzuführen, die zunächst den Verlust der Steuerfähigkeit, danach das Querschlagen und anschließend das Durchkentern bewirkte“,



Bernhard Gruben



Theo Fischer

urteilt das Seeamt Bremerhaven. Die Besatzung treffe keine Schuld, sie habe sich vorbildlich und seemännisch korrekt verhalten. Der Seenotrettungskreuzer habe sich in der Extremsituation bewährt, da er trotz allem der Besatzung als Rettungsplattform zur Verfügung stand – Hauptgrund für die Konstruktion als Selbstaufrichter.

Wir gedenken unserer Seenotretter, die im Einsatz ihr Leben verloren

08.06.1869
Hans Jungmann
Warnemünde

21.10.1869
W. Koop
Wustrow

11.04.1876
H. Minck
Cuxhaven

11.12.1880
B. Kehnapfel
Warnemünde

26.12.1880
Anton Harms
Horumersiel

30.10.1890
Theodor Flohr
Jens Bork
Amrum-Nord

28.10.1900
Albert Holz
Johann Schwenk
Heinrich König
Claus Köpcke
Feuerschiff Elbe 2

22.02.1903
Freiherr von
Wiedebach-Nostitz
P. Hans
H. Passenheim
H. Lorenzen
J. Hans
Eider-Feuerschiff

04.12.1909
Heinrich Behrens
Horumersiel

25.03.1911
Richard Eglyns
Barthold Dettmering
Richard Albers
Feuerschiff Elbe 2

07.03.1918
Rudolf Schomburg
Putziger Heisternest/Hela

21.10.1936
Jakob Albrecht
Carolinensiel

22.11.1936
Heinrich Apken
Neuharlingersiel

05.05.1937
Matthäus Möller
Puttgarden/Fehmarn

26.08.1937
Johannes Meincke
Cuxhaven

28.11.1940
Hans Lüken
Abelius Meyenburg
Friedrich Ohlsen
Anton Nolting
Karl Eltze
Willi Glockmann
Borkum

23.05.1942
Hans Hartmann
Cuxhaven

20.11.1947
Heinrich Jasper
Alfred Laske
Ernst Laske
Ording

12.10.1950
Willy Marckmann
Heinz Reich
Reserveboot GREETSIEL

23.02.1967
Paul Denker
Hans-Jürgen Kratschke
Otto Schülke
Günter Kuchenbecker
Helgoland

17.04.1971
Max Carstensen
List/Sylt

27.02.1990
Cassen Knigge
Norderney

02.01.1995
Bernhard Gruben
Theo Fischer
Borkum



1996

Für Seenotretter ist Weiterbildung ein ständiges Thema. Auch unter extremen Bedingungen müssen sie reibungslos zusammenarbeiten. In Neustadt in Holstein richtet die DGzRS deshalb eine eigene **Ausbildungsstation** ein. SAR-Sicherheit, Seemannschaft und Navigation, Technik, medizinische Notfallversorgung, Koordinierung und Kommunikation stehen dort auf dem Lehrplan.

Stationsausbilder vertiefen die Ausbildung vor Ort. In der Zentrale in Bremen gibt es zudem seit 1995 einen modernen **Schiffsführungssimulator** mit mehreren Fahrständen.

1999

Ende 1998 stellt die letzte deutsche Küstenfunkstelle **Norddeich Radio** den Betrieb ein. Zunehmende Satellitenkommunikation und nachlassender Vermittlungsbedarf sind die Gründe.

Die DGzRS übernimmt die **Rund-um-die-Uhr-Hörwache auf dem internationalen UKW-Sprechfunk-Not- und Anrufkanal 16**. Besonders wichtig ist dies für die Kleinschiffahrt (Fischkutter, Küstenmotorschiffe, Freizeitschiffahrt), die nicht unter die Ausrüstungspflicht mit Satellitenfunk fällt.

Anfang 1999 geht die **Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO** (Rufname: Bremen Rescue) in Betrieb. Sie gehört räumlich und operationell zum MRCC Bremen.

Aufgaben von BREMEN RESCUE RADIO

- Überwachung der international einheitlichen UKW-Notrufkanäle 16 (Sprechfunk) und 70 (DSC, digitaler Selektivruf/Alarmierung per Tastendruck) sowie des entsprechenden Grenzwellenkanals
- Abwicklung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfunkverkehrs auf UKW
- Aussendung und Wiederholung von Not- und Dringlichkeitsmeldungen für die gesamte Schifffahrt

Norddeich Radio





Größter Seenotkreuzer der DGzRS ist die 46 Meter lange HERMANN MARWEDE, erbaut 2003 und stationiert auf Helgoland. Rechts von oben nach unten: 23,1-, 9,5-/10,1- und 20-Meter-Klasse.



2003

Neue Schiffsklassen ersetzen nach und nach zahlreiche ältere Rettungseinheiten. Eine 23-Meter-Klasse mit Gasschutzeinrichtungen ermöglicht den Einsatz an Gefahrgutschiffen (1996/1997). Eine Zehn-Meter-Klasse mit zahlreichen Verbesserungen löst ältere Seenotrettungsboote der Freiwilligen-Stationen ab (1999 bis 2007).

Auf den zentralen Stationen Helgoland und Sassnitz gehen 2003 und 2012 zwei neue große 46 und 36,5 Meter lange Seenotrettungskreuzer in Dienst. Sie sichern die Großschifffahrtswege in der Deutschen Bucht und rund um die Insel Rügen.

Prädestiniert für küstennahe Gewässer ist eine neue 20-Meter-Klasse mit besonders geringem Tiefgang und schnellem, flachgehenden Arbeitsboot (2009 bis 2013).



2015 und in Zukunft

Heute sind rund **60 Rettungseinheiten** im Einsatz. Die Rettungsflotte mit 180 fest angestellten und mehr als 800 freiwilligen Seenotrettern zählt zu den modernsten und leistungsfähigsten der Welt.

Rund 82.000 Menschen verdanken der DGzRS seit ihrer Gründung 1865 schnelle Hilfe. Etwa 300.000 Menschen aus allen Teilen des Landes sind regelmäßige Förderer der Seenotretter.

Zunehmender Seeverkehr, häufigere, intensivere Schlechtwetterperioden und wachsende Aufgaben bestimmen die Arbeit in der Zukunft.

Ständige Flottenmodernisierung ist wichtig, um die den Seenotrettern anvertrauten Mittel so effizient wie möglich einzusetzen.

Nach wie vor finanziert die DGzRS ihre gesamte Arbeit **ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Spenden** – ohne jegliche staatliche Zuschüsse oder andere öffentliche Gelder zu beanspruchen.

Trotz aller Technik: Im Mittelpunkt steht nach wie vor der Mensch. Wichtigste Voraussetzung bleibt die ständige Bereitschaft erfahrener Seenotretter zum selbstlosen und aufopferungsvollen Einsatz.



Glückwünsche, die uns freuen. Signale, die uns auf Kurs halten.

Im „Log-Blog“ auf unserer Jubiläumswebsite bringen unsere Freunde und Förderer ihre Anerkennung für die Seenotretter zum Ausdruck. Senden Sie uns Ihre ganz persönliche Geschichte und schreiben Sie mit an unserem Logbuch als Blog: www.150-jahre-seenotretter.de



Nikolaus Gelpke, Herausgeber und Chefredakteur der Zeitschrift „mare“

„Die Schmach, im Hafen und ohne den geringsten Windhauch einen Seenotruf ausgelöst zu haben, war nicht klein. Ich schwor mir, diesen Vorfall für immer für mich zu behalten. Auf www.150-jahre-seenotretter.de breche ich meinen Schwur und danke dabei vor allem dafür, dass die Menschen in der DGzRS seit 150 Jahren an das Leben anderer denken und dementsprechend handeln.“

Hartmut Krau aus Dietzhölztal

„Ende der 1980er Jahre bestaunte unser Sohn in Büsum das weiß-orangene Schiff. Obwohl wir als Mittelgebirgler eher nicht in Seenot geraten können, erschien uns der Einsatz der Seenotretter so wichtig, dass wir seitdem regelmäßig unser kleines Scherlein beitragen.“



Bundespräsident Joachim Gauck

„Allen Seenotrettern und Besatzungen Dank und: immer eine Hand breit Wasser unter dem Kiel!“



Willi Weitzel, Reporter und Welterforscher

„Für mich gehört der ‚Willi wills wissen‘-Dreh in der Nordsee mit der DGzRS zu den eindrucksvollsten der Sendereihe. Obwohl die Seenotretter konsequent, routiniert, sachlich und mit kühlem Kopf ihre Einsätze meistern, habe ich selten Männer und Frauen erlebt, die mit so viel Leidenschaft bei der Sache sind. Respekt, Hut ab und auf die nächsten 150 Jahre!“



Birger aus Bad Salzflufen

„Seit meinem sechsten Lebensjahr und einem Urlaub auf Juist sind die Seenotretter ein Teil meines Lebens. Später war es mir ein inniger Wunsch, für Euch Spendengelder zu sammeln. Jede noch so kleine Information wurde gesammelt und abgeheftet. Ihr wart und seid Vorbild für mich.“

Peter aus Hamburg

„Es ist ausnahmslos und bewundernswert, was alle Welt durch Spender und Retter erfährt. Hautfarbe, Weltanschauungen oder Religion spielen keine Rolle, die Retter kommen schon! Laufen andere Schiffe in den rettenden Hafen ein, kann es für die Seenotretter der nächste Einsatz sein. Ich will es mit diesen Zeilen und in Versform wagen, der DGzRS und allen Mitarbeitern ‚Danke‘ sagen!“



Bärbel Schäfer, Autorin und Journalistin

„150 Jahre Seenotrettung, heute mit digitaler Technik, aber immer noch mit Männern an Bord, die sich ein Herz nehmen, Erfahrung und Kenntnisse im Gepäck haben und sich für Laien und Profiseeleute in dieses unbekannte Meer stürzen. Ihnen gebührt unser Dank und Ihre Spenden.“



Prof. Dr. Wolfgang M. Heckl, Generaldirektor des Deutschen Museums in München

„Weit weg von der Küste hat bei uns im Süden Jahr für Jahr ein Millionenpublikum die Gelegenheit, mehr über die Arbeit der Seenotretter zu erfahren. Die THEODOR HEUSS und die ASMUS BREMER gehören zu den absoluten Höhepunkten unter unseren Exponaten.“



Mike Krüger, Komiker, Sänger, Moderator und Schauspieler

„Ich ziehe vor den Besatzungen der Seenotrettungskreuzer meinen Hut, dass sie zwei Wochen ihr Schiff nicht verlassen, um immer sofort einsatzbereit zu sein – Chapeau!“



Jan-Henrik Barkow, Kapitänleutnant und Rettungsflieger in einem SAR-Hubschrauber der Deutschen Marine

„SAR ist die Königsdisziplin unseres Hubschraubers – und unsere schwierigste Arbeit. Im Seenotfall liegt die Einsatzkoordinierung bei der SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS, also einer privaten, nicht-staatlichen Stelle ohne militärische Befehlsstrukturen. Als Soldat füge ich mich in diese jahrzehntelang bewährten Strukturen ein. Die DGzRS hat Ahnung von dem, was sie tut.“



Gerhard Koch aus Erkrath

„Mütze ab vor Euch Männern, die unter Einsatz des eigenen Lebens bei jedem Wetter rausfahren, um Menschen vor dem nassen Tod zu retten.“



Markus Knüfken, Film- undFernsehchauspieler („Notruf Hafenkante“, „Bang Boom Bang“)

„Als der Segler über Bord ging, bin ich mit meinem Seekajak zu ihm hingefahren und habe ihm Mut zugesprochen. Wenige Minuten später kam das Tochterboot in Sicht. Der schnelle und professionelle Einsatz der Seenotretter hat mich sehr beeindruckt.“



Dirk Bielefeldt, Kabarettist und Polizist „Herr Holm“

„Für die meisten Menschen ist es viel zu selbstverständlich, dass die Seenotretter freiwillig rausfahren und ausschließlich spendenfinanziert sind.“

Deike Schütte, freiberufliche Skipperin und Ausbilderin u. a. für „Yacht“ und „Well Sailing“

„Wenn ich auf der Ostsee unterwegs bin, so immer mit dem guten Gefühl, dass ein reibungslos funktionierendes Rettungssystem nicht weit weg ist. Und wenn ich auf dem Atlantik herumschippere und weiß, dass Hilfe Tage dauern kann, so bin ich mir doch gewiss, dass ein Anruf in Bremen die Rettungskette sicher in Gang setzt. Ein gutes Gefühl, das sich mit Worten kaum beschreiben lässt!“



Andreas von Studnitz aus Rendsburg

„Unser Unternehmen suchte einen Partner, mit dem wir uns identifizieren und gleichzeitig andere zu Spenden ermuntern können. Bei der DGzRS kamen wir nicht nur mit ehrwürdiger Tradition und modernstem Equipment in Berührung, sondern erhielten das Gefühl, etwas ganz Besonderes leisten zu können.“



Pete Sage, Sänger und „Fiddler on the Deck“ der Erfolgsband „Santiano“

„Es ist eine gute Sache, uns für Menschen einer unpolitischen Organisation wie der DGzRS einzusetzen, die vor unseren Küsten und bei jedem Wetter rausfahren, um Leben zu retten. Ich kann nur sagen: Hut ab! Santiano wird Euer Sammelschiffchen auch weiterhin mit auf große Fahrt nehmen!“



Susanne Stichler, TV-Moderatorin und Journalistin

„Die DGzRS beweist seit 150 Jahren, dass man nicht für alles nach dem Staat rufen muss, sondern die Bürger die Kraft haben, diese Aufgabe selbst besser zu meistern. Das finde ich wunderbar.“

Anne Rohn aus List

„Als Kind besuchte ich immer voller Begeisterung und Ehrfurcht die Vorträge der DGzRS in List. Wir liebten die Aufkleber und Postkarten, Poster und Heftchen. Als 2013 PIDDER LÜNG mit dem Tochterboot MICHEL nach List kam, freute ich mich wieder wie ein Kind.“



C. Eva Kisker, Mutter von Johannes aus Halle in Westfalen

„Als wir in Sassnitz vor der HARRO KOEBKE standen, lud uns der Vormann zu einer exklusiven Führung ein. Mein Sohn Johannes durfte sogar Radar ‚lesen‘, bekam den Steuerstand, das Leben an Bord und, und, und erklärt. Es hat uns beide tief beeindruckt. Das war tolle Öffentlichkeitsarbeit!“



Welcome to Bremen & Bremerhaven!

Die berühmten Bremer Stadtmusikanten nehmen an Bord eines Sammelschiffchens Kurs auf das Seenotretter-Jubiläum. Nicht zuletzt dank ihrer Bekanntheit hat der Sitz der DGzRS, die Hansestadt Bremen, in aller Welt einen guten Namen. Seenotrettung ist international. Da liegt es nahe, dass das Quartett für ein Ereignis von Weltrang wirbt, das es an der Weser so bald nicht wieder geben wird: Zum 150-jährigen Bestehen der DGzRS kommen Seenotretter aus vielen Nationen nach Bremen und Bremerhaven.



Nach einer Idee der DGzRS hat Georgios Tsintalis die Seenotretter-Stadtmusikanten gezeichnet. Herzlichen Dank ihm, der Werbeagentur Grimm & Arnold und der City-Initiative Bremen!



Seenotretter-„Familientreffen“ 2007 in Göteborg und 1959 in Bremen



Im Anschluss an einen Empfang im historischen Bremer Rathaus am 29. Mai 2015 werden zahlreiche ausländische Rettungseinheiten, dazu deutsche Behördenschiffe und Hubschrauber der Partner der DGzRS am 30. und 31. Mai 2015 in Bremerhaven zu besichtigen sein. Für den 30. Mai sind zudem eine spektakuläre Schiffsparade auf der Weser und die Taufe eines neuen Seenotrettungskreuzers geplant. Der „World Maritime Rescue Congress“ (WRMC) schließt sich

an (1. bis 4. Juni). Erst zum zweiten Mal in ihrer Geschichte ist die DGzRS Gastgeber für die internationale Familie der Seenotretter. Während Kongress und Konferenz der International Maritime Rescue Federation (IMRF) Fachpublikum vorbehalten sind, bieten die Rettungseinheiten seltene Open-Ship-Gelegenheiten für die Allgemeinheit an. Also: Termine vormerken!

Programmdetails siehe Seiten 10/11 und www.150-jahre-seenotretter.de

Mit dem Raumschiff für die Seenotretter Flagge gezeigt

Aus mehr als 400 Kilometern Höhe hat Alexander Gerst von Mai bis November 2014 das Einsatzgebiet der Seenotretter betrachtet. Der deutsche ESA-Astronaut startete genau ein Jahr vor dem Jubiläum der DGzRS, Ende Mai 2014, mit einem „Raumschiff“ zur Internationalen Raumstation ISS. Im Gepäck hatte er ein besonders leichtes Stückchen weißen Stoff mit dem DGzRS-Logo, um im Weltall für die Seenotretter Flagge zu zeigen:



Alexander Gerst hat eine Flagge der Seenotretter zur Internationalen Raumstation mitgenommen. Im Vorfeld seiner Mission hat er sich auch auf Seenot vorbereitet – für den Fall, dass seine Raumkapsel bei der Rückkehr zur Erde im Meer landet.

„Aus dem All betrachtet, sieht man deutlich, wie sehr die Ozeane die Erde prägen. Deshalb nennen wir unseren Planeten den blauen. Die Meere verbinden Länder und Kontinente. Sie bringen Völker und Kulturen einander näher. Aber die See zu befahren, ist trotz aller technischen Entwicklung bis heute auch gefährlich. Diesen Gefahren stellen sich die Seenotretter mutig entgegen.“

Raumfahrer wie mich verbindet einiges mit Seefahrern: Ohne satellitengestützte Navigation und Kommunikation ist Schifffahrt heute kaum noch vorstellbar. Satelliten helfen den Seenotrettern dabei, Schiffe in Not zu finden und Schiffbrüchige zu retten.

Genau wie Astronauten sind Seenotretter für Extremsituationen ausgebildet. Auf

meinen Einsatz im Weltraum habe ich mich sehr gut vorbereitet. Die Seenotretter bereiten sich ebenso sorgfältig auf ihre oft gefährlichen Einsätze vor. Falsche Entscheidungen in extremen Situationen können für sie wie für mich lebensgefährlich sein. Deshalb habe ich großen Respekt vor der Arbeit der Seenotretter. Besonders beeindruckt mich, dass ihre gesamte Arbeit ausschließlich durch Spenden und freiwillige Beiträge finanziert wird.

Den Seenotrettern wünsche ich vor allem das, was auch wir Astronauten uns wünschen: stets eine sichere Heimkehr!“



Doppelte Würdigung zum Jubiläum

Bundesrepublik gibt Sonderpostwertzeichen und Gedenkmünze zu Ehren der Seenotretter heraus

Große Ehre für die Seenotretter: Die Bundesrepublik Deutschland würdigt die unabhängige, eigenverantwortliche und spendenfinanzierte Arbeit der Seenotretter zum 150-jährigen Bestehen der DGzRS gleich zweifach: Das Bundesministerium der Finanzen hat zu Ehren der Seenotretter sowohl ein Sonderpostwertzeichen im Wert von 62 Cent für den Standardbrief als auch eine Zehn-Euro-Gedenkmünze als gesetzliches Zahlungsmittel herausgegeben.



Nach einem Motorrettungsboot (1937), einem 26-Meter-Seenotrettungskreuzer (1965) und einem Sammelschiffchen (1990) hat nun Diplom-Designer Andreas Ahrens aus Hannover für die vierte Briefmarke der Seenotretter zwei beeindruckende Fotos zu einem Motiv verschmolzen.

Der Hamburger Seefotograf Peter Neumann, der seit 1984 den Seenotretter-Kalender „... wir kommen“ herausgibt, hat den Seenotrettungskreuzer WILHELM KAISEN in bewegter See aufgenommen. Die umgebende Wellenlandschaft hat Diplom-Fotodesigner Thomas Steuer aus Essen vor Norderney mit

der Kamera eingefangen. Beide Aufnahmen entstammen Bilderserien, die die Fotografen – wie alle ihre Arbeiten über die Seenotretter – honorarfrei angefertigt haben.

In großen Lettern ist auf der Marke SEENOTRETTETTER zu lesen, kleiner darunter der Wert (62 Cent) und der Ausgabeanlass: 150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Motiv der Gedenkmünze ist das bekannte, Rettung verheißende Hansekreuz der Seenotretter. In Rot und Weiß ist es an den Aufbauten der Rettungseinheiten weithin sichtbar und zudem in Form der offiziellen Dienstflagge der DGzRS an Bord dauerhaft

gesetzt, um die ständige Einsatzbereitschaft der Rettungsflotte rund um die Uhr und bei jedem Wetter zu dokumentieren.

Auf der Bildseite der Münze verschmilzt das Hansekreuz mit einem Bootsrumpf zu einer Einheit. Der Entwurf stammt von dem Künstler Joachim Dimanski aus Halle (Saale). Die Wertseite der Münze zeigt einen Adler, den Schriftzug „BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND“, Wertziffer und Wertbezeichnung, das Prägezeichen „J“ der Hamburgischen Münze, die Jahreszahl 2015 sowie die zwölf Europa-sterne. Der glatte Münzrand enthält in vertiefter Prägung die Inschrift: „FREIWILLIG •

UNABHÄNGIG • SPENDENFINANZIERT“. Gemeinsamer Erstausgabetag für Sonderpostwertzeichen und Gedenkmünze ist der 7. Mai 2015. Die Münze ist in Deutschland gesetzliches Zahlungsmittel. Sie wird in zwei Ausführungen geprägt: Stempelglanzqualität, Kupfer-Nickel-Legierung CuNi25, 14 Gramm, zum Nennwert erhältlich in den Bundesbank-Filialen sowie vielen Banken und Sparkassen; Spiegelglanzqualität aus 625-Silber-/375-Kupfer-Legierung, 16 Gramm, erhältlich über die Verkaufsstelle für Sammlermünzen der Bundesrepublik Deutschland (Ausgabepreis hängt vom aktuellen Silberpreis ab).

Ein Lied für die Seenotretter

Klaus Lages neuer Song „Volle Kraft voraus“ geht sofort ins Ohr

Der Musiker Klaus Lage hat 2014 als ehrenamtlicher „Bootschaffer“ die Arbeit der Seenotretter mit großem Engagement begleitet – und ihren Besatzungen ein Lied gewidmet. Der Seenotretter-Song „Volle Kraft voraus“ geht sofort ins Ohr.

Aus dem Songtext spricht Lages Bewunderung für die nicht selten gefährvolle Arbeit der Rettungsmänner und -frauen. „Ich hab's mit Freude gemacht“, sagt er.

Das Lied ist auf einer CD exklusiv bei der DGzRS (www.seenotretter-shop.de) zum Preis von zehn Euro erhältlich. Sie enthält neben dem Audiotrack zwei Videos: den Musikclip und ein Karaoke-Video zum Mitsingen. Ein ausführliches Booklet mit dem vollständigen Songtext sowie Infos zu Klaus Lage und den Seenotrettern liegt bei.

Hören Sie hinein: einfach den QR-Code scannen oder www.seenotretter.de/bootschaffer eingeben.



Dreharbeiten mit Klaus Lage in Warnemünde für das Musikvideo des Seenotretter-Songs „Volle Kraft voraus“. Die CD mit Audio-Track und zwei Videos ist exklusiv im Seenotretter-Shop und nicht im Handel erhältlich.



„Bootschaffer“ 2015 ist die Deutsche Kammerphilharmonie Bremen

Die Deutsche Kammerphilharmonie Bremen ist ehrenamtlicher „Bootschaffer“ der Seenotretter im Jubiläumsjahr 2015. Unter ihrem künstlerischen Leiter, dem estnisch-amerikanischen Dirigenten und Grammy-preisträger Paavo Järvi, hat sich das Orchester einen herausragenden Ruf erarbeitet.



Als Orchester weltweit und nun auch mit Sammelschiffchen „auf großer Fahrt“: Die Deutsche Kammerphilharmonie Bremen ist neuer „Bootschaffer“ der Seenotretter.

Musikkritiker und Konzertbesucher sind sich einig in ihrem enthusiastischen Urteil. Mit ihrem energiereichen Spiel und ihrem außerordentlichen Klang löst die Deutsche Kammerphilharmonie Bremen weltweit Begeisterung aus.

Am Abend des 150. Geburtstags der DGzRS (29. Mai 2015, 19 Uhr) wird das Orchester das Jubiläumskonzert der Seenotretter in der „Glocke“ in Bremen spielen. „Finnen-Folk und klassisches Meeresrauschen“ ist das Programm mit Werken von Wagner, Reger, Mendelssohn Bartholdy, Grieg, Offenbach u. a. sowie Arrangements von Tsuumi Sound System überschrieben.

Karten erhalten Sie über Nordwest-Ticket, Tel. +49 (0)421 · 36 36 36, www.nordwestticket.de.

*Es ist uns - der
Deutschen Kammerphilharmonie
Bremen und mit -
eine große Ehre, als Bootschafter
für die Seenotretter zu agieren.*

Als Ihr Boot

Paavo Järvi



Einsatz und Erfolg 2014

Ein Jahr macht einen großen Unterschied

438

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

72

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

981

Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht

1.290

Werfttage mit 37 Rettungseinheiten, um sie fit für die nächsten Einsätze zu machen

569

Einsatzanläufe, Such- und Sicherungsfahrten

748

Veranstaltungen mit rund 550 ehrenamtlichen Mitarbeitern im ganzen Land

581

Teilnehmer bei 36 SAR-Lehrgängen, die meisten davon in der eigenen Ausbildungsstation Neustadt i. H.

1.458

Stunden Unterricht durch die Stationsausbilder vor Ort

6

Einsätze in knapp acht Stunden für die Freiwilligen der Station Timmendorf/Poel am 9. August 2014

72.094

Seemeilen – ca. 133.519 Kilometer oder mehr als drei Erdumrundungen – allein mit den 20 Seenotrettungskreuzern zurückgelegt

3.072

Kontrollfahrten für beste Revierkenntnis

12

neue Schleifkorbtragen im Wert von jeweils 1.300 Euro gespendet – innerhalb von sechs Wochen zwischen Mitte November und Ende Dezember

3.660

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

13.063

kostenlose Anzeigen in Zeitungen und Zeitschriften

2.183

Einsätze in Nord- und Ostsee mit 60 Rettungseinheiten – durchschnittlich sechs pro Tag

18.000

neue Fans bei Facebook

55

Menschen aus Seenot gerettet und

711

Sendeminuten, fast zwölf Stunden, über die Seenotretter im deutschen Fernsehen

221

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

713

Personen aus drohender Gefahr befreit – insgesamt 81.684 Menschen seit der Gründung 1865

90

Einsätze bei Windstärke 7 und mehr

139

Alarmierungen für Laboe – die Station mit den meisten Einsätzen

928.074,42

Euro „Kleingeld“ in den rund 14.000 Sammelschiffchen

0

Euro Steuergelder, finanziert ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Spenden

64

Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt



Das Jahr 2014: Einsatz und Erfolg

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

Die Arbeit der Seenotretter im Jahr 2014 spiegelt sich in der bundesweiten Berichterstattung der Presse wider. Im Folgenden eine kleine Auswahl der Schlagzeilen:



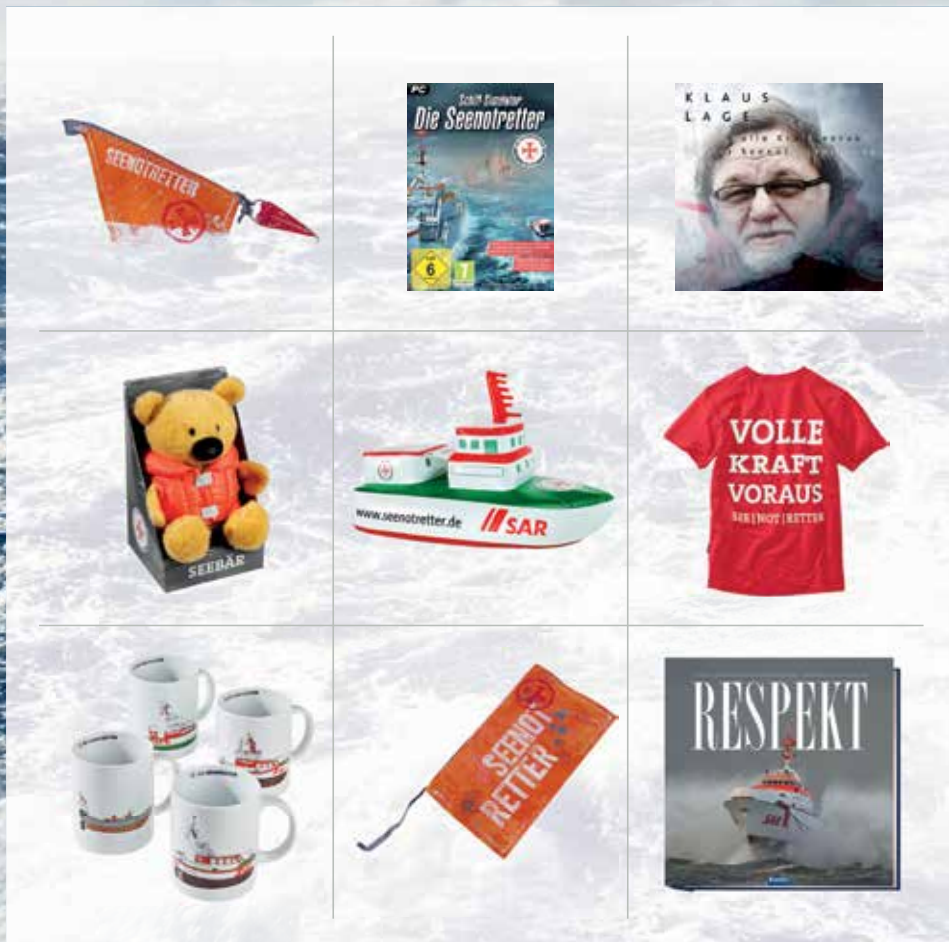
Erkrankten Fischer abgehoben (Rettungs-Magazin, 1/2014) **Ein Schwarzwälder gegen den Blanken Hans** (Schwarzwälder Bote, 4.1.) **Nächtlicher Rettungseinsatz** (Dithmarscher Landeszeitung, 12.2.) **Hubschrauber stürzt in Ostsee** (Schwarzwälder Bote, 1.3.) **Angler aus der Ostsee gerettet** (Kieler Nachrichten, 6.3.) **Seenotretter erfolgreich im Einsatz** (Bild Bremen, 22.3.) **Rettungsaktion auf hoher See** (Husumer Nachrichten, 5.4.) **Angeheuert bei den „Guten“** (8.4.) **Seenotretter bergen verletzten Offshore-Arbeiter** (Anzeiger für Harlingerland, 29.4.) **Drei Fischer durch DGzRS gerettet** (Wilhelmshavener Zeitung, 3.5.) **17 Passagiere von Angelkutter gerettet** (Schweriner Volkszeitung, 22.5.) **Seenotretter: „Reh-Not“ vor Norddeich** (Borkumer Zeitung, 3.6.) **Fährschiff rammt Anleger** (Frankfurter Rundschau, 5.6.) **Seenotretter helfen**

Heuler (Sylter Rundschau, 10.6.) **Rettung rund um die Uhr** (Weser-Kurier, 13.7.) **Sechs Schiffbrüchige gerettet** (Cellesche Zeitung, 26.7.) **Ruhig Blut gegen die Panik** (Badische Zeitung, 28.7.) **Vermisster Kitesurfer sicher geborgen** (Ostfriesischer Kurier, 15.8.) **Für Seenotretter ist Helfen eine Selbstverständlichkeit** (Funk-Uhr, 15.8.) **Seenotretter eilen Seglern zu Hilfe** (Norderneyer Badezeitung, 22.8.) **Boot treibt ab, Kinder gerettet** (Norddeutsche Neueste Nachrichten, 23.8.) **Die Schutzengel der Seeleute** (Weser-Kurier, 29.8.) **Großeinsatz im Watt: Kinder vor Föhr gerettet** (Die Welt, 22.9.) **Seenotretter helfen verletztem Segler** (Der Nord-schleswiger, 23.9.) **Skipper und sechs Hunde gerettet** (Flensburger Tageblatt, 7.10.) **Strandung eines Segelboots beschäftigt Retter drei Tage** (Hamburger Abendblatt, 10.11.) **Ostsee-Angler gerettet** (Berliner Kurier, 13.11.)



DER OFFIZIELLE SEENOTRETTER-SHOP

Bekleidung | Lüttje Seenotretter | Bordbibliothek | Schatzkiste | Geschenke



LOGBUCH 2014

www.seenotretter-shop.de

oder fordern Sie unseren Katalog an unter 0421 / 53 707 555



„Ich habe nicht gedacht, dass ich da lebend herauskomme“

Fischkutter kentert in der Elbmündung – Drei Schiffbrüchige aus Seenot gerettet

Gordon Mewes ist Fischer in dritter Generation. Auf dem Krabbenkutter „Wattenmeer“ heuerte er bereits als 18-Jähriger an. Mit 37 ist er sein Kapitän. Auch seine Verwandten fischen wie er mit eigenen Schiffen. Mewes kennt die See und ihre Gefahren. Ungezählte Male ist er rausgefahren, auch bei schlechtem Wetter. Dass auch die relativ ruhige Nordsee gefährlich sein kann, wird sie ihm am 29. April 2014 beweisen. Als die „Wattenmeer“ kentert und ihre dreiköpfige Besatzung in Seenot gerät, schließt Mewes mit seinem Leben ab: „Ich habe nicht gedacht, dass ich da lebend herauskomme.“



Ein Bild aus guten Tagen: Der 15-Meter-Stahlkutter „Wattenmeer“, Baujahr 1986, auf Fangreise in der Nordsee. Kapitän Gordon Mewes ist Krabbenfischer in dritter Generation.

Gegen 5 Uhr verlässt die in Friedrichskoog beheimatete „Wattenmeer“ an diesem Dienstagmorgen den Hafen, um „auf Krabben“ zu gehen. Meist zwei, drei Tage ohne Unterbrechung ist Mewes mit seinen beiden 28 und 20 Jahre alten Decksleuten auf See.

Gegen 18.30 Uhr stehen in der Außenelbe die Zeichen auf Feierabend. Der vorletzte Fang des Tages läuft, als plötzlich ein Ruck durch den 1986 gebauten 15-Meter-Stahlkutter geht. Offenbar hat sich das Backbordnetz am Grund verhakt – zunächst kein Anlass zu



Volle Kraft voraus: Der Seenotrettungskreuzer HERMANN HELMS/Station Cuxhaven auf dem Weg zum Einsatz.

übertriebener Sorge, so etwas kommt vor. „Sedimentverschiebungen legen Dinge frei, die bisher im Meeresgrund verborgen waren, etwa einen alten Baumstumpf, die Nordsee war ja mal ein Urwald“, weiß Mewes.

Der erfahrene Fischer reagiert routiniert, holt das Steuerbord-Netz auf und will auf Gegenkurs gehen. An Backbord jedoch rührt sich nichts. „Da muss etwas wirklich Schweres am Netz ziehen.“ Die „Wattenmeer“ fährt im Kreis. Um zu verhindern, dass sie festkommt, funkt Mewes seine Kollegen auf der in der Nähe fischenden „Paloma G“ an. Man kennt sich, man hilft sich.

Doch noch ehe die „Paloma G“ ihre Netze aufholt, nimmt die „Wattenmeer“ plötzlich Fahrt auf. „Der Strom aus dem Zehnerloch drückte uns so stark, dass sich unser Kutter um die eigene Achse gedreht hat.“ Der Netz-

haker zieht den Kutter innerhalb kürzester Zeit auf die Seite. Für ein „Mayday“ auf dem international einheitlichen Sprechfunk-Notrufkanal 16 bleibt keine Zeit. „Wir kentern!“ Mewes gelingt es gerade noch, auf dem eingestellten Arbeitskanal die „Paloma G“ anzufunkeln. Dann schießt das Wasser ins Ruderhaus. 15 Sekunden vielleicht, dann hat der Kutter extreme Schlagseite.

Auf dem Seenotrettungskreuzer HERMANN HELMS im Fährhafen von Cuxhaven essen die vier Rettungsmänner zur gleichen Zeit zu Abend. Der Funk läuft an Bord ständig mit, so auch jetzt: Auf Empfang geschaltet sind der international einheitliche Notrufkanal 16 und ein verbreiteter Arbeitskanal des Reviers.

Seenotretter entwickeln mit der Zeit ein Gehör für Notfunkverkehr. Jetzt horchen sie auf. Da war etwas auf dem Revierkanal: Der



Die schiffbrüchigen Fischer haben sich auf die Bordwand ihres gekenterten Kutters geflüchtet und harren dort aus.



Mit dem Tochterboot BIENE nähern sich die Seenotretter den Fischern.



Vormann Holger Wolpers auf dem oberen Fahrstand: „Die Fischer haben sehr viel Glück gehabt.“

Fischkutter „Paloma G“ berichtet von der Notlage eines Kollegen nahe der Sandbank Gelbsand. Sie ist rund sechs Seemeilen (etwa elf Kilometer) entfernt. Nur wenige Worte untereinander sind nötig, dann ist die Besatzung der HERMANN HELMS auslaufbereit.

Fischer Mewes versucht, die Orientierung zu behalten. „An Backbord kam mir das Wasser entgegen. An Steuerbord habe ich die Tür zu fassen bekommen und mich hochgezogen. Ich hing mit meinen Fingern am Speigat (Abflussöffnung in der Bordwand – d. Red.), plötzlich waren meine Decksleute neben mir.“ Seine beiden Kollegen hielten sich zum Zeitpunkt des Unglücks an Deck auf – nicht auszudenken, wenn sie unter Deck gewesen wären.

Die „Paloma G“ hat den Sichtkontakt zur „Wattenmeer“ verloren. Anfangs waren noch die Masten zu sehen. Als sie verschwanden, ist der Besatzung des anderen Kutters klar: Da ist etwas passiert.

Schon werfen die Seenotretter die Leinen los und lösen die Landstromverbindung. Kraft-

voll schiebt sich der 27,5 Meter lange Seenotrettungskreuzer aus dem Cuxhavener Fährhafen. Der Kurs liegt an und „alle Hebel auf dem Tisch“, das heißt: Die HERMANN HELMS läuft mit der ganzen Kraft ihrer drei Maschinen, knapp 3.200 PS, ins Einsatzgebiet – volle Kraft voraus also.

Vormann Holger Wolpers sammelt Informationen: Unglücksort ist die Tonne Norderelbe 11. Die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS alarmiert zusätzlich den Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM/Station Büsum und in der Nähe fahrende Behördenschiffe – sicher ist sicher.

Die „Paloma G“ kann wegen ablaufenden Wassers nicht zu den Schiffbrüchigen vordringen. Der Gelbsand liegt zwischen ihr und dem Havaristen. An der gekenterten, auf der Seite liegenden „Wattenmeer“ gelingt dem jüngsten Besatzungsmitglied, dem 20 Jahre alten Decksmann, das Unerwartete: Er klettert auf die Bordwand und zieht seine beiden Kollegen zu sich hinauf.

Was sich so einfach liest, erfordert enorme Anstrengung. „Meine Kräfte ließen nach. Alleine hätte ich das niemals geschafft. Ich hatte große Angst, auf See zu bleiben – und beinahe hätte ich mich damit abgefunden“, schildert Mewes seine Situation. Doch seine Kollegen packen beherzt zu und ziehen auch ihren Kapitän nach oben.

Kurz vor Erreichen des Unglücksortes muss die HERMANN HELMS aufstoppen. Etwa zwei Stunden vor Niedrigwasser kann sie aufgrund ihres Tiefgangs das Zehnerloch, die Verbindung zwischen Norderrinne und Norderelbe, nicht mehr befahren. Die Seenotretter setzen das flachgehende Tochterboot BIENE aus, um die Schiffbrüchigen zu erreichen.

Unterdessen ist die „Wattenmeer“ eine gute halbe Seemeile (etwa einen Kilometer) mit der starken Strömung vertrieben und an der Kante des Gelbsands auf der Seite liegengeblieben. Nur gut 20 Minuten vergehen, bis die BIENE eintrifft. „Mir kam es vor wie zehn Stunden“, erinnert sich Mewes. An Bord der

BIENE fällt große Anspannung von den Schiffbrüchigen ab. „Wir wussten: Nun kann uns nichts mehr geschehen.“

„Die Fischer haben sehr viel Glück gehabt, dass sie so schnell aus ihrem kenternden Schiff herausgekommen sind. Und bei höherem Wasserstand hätte die Sache leicht noch ganz anders ausgehen können“, sagt Vormann Wolpers. Auch das Wetter ist günstig: nordöstliche Winde um drei Beaufort (bis 20 km/h Windgeschwindigkeit).

An Bord der HERMANN HELMS erhalten die Geretteten trockene Kleidung und heiße Getränke. Die Seenotretter bringen sie nach Cuxhaven. Vormann Wolpers ist schon wieder am Funk: Ein Tonnenleger der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll versuchen, den Fischkutter zu bergen. Die Wasserschutzpolizei wird mit den Ermittlungen zur Unglücksursache beginnen.

Die Geretteten müssen in der nächsten Zeit das Erlebte verarbeiten. „Ich hatte mächtig daran zu knusen. Nachts, wenn es dunkel



war, habe ich Panik bekommen“, schildert Mewes. Es dauerte Monate, bis er wieder hinausfahren konnte. „Ich wollte schnell wieder fischen, aber anfangs ging es einfach nicht. Ich kenne Kollegen, die nach einem solchen Erlebnis für immer an Land geblieben sind. Aber jetzt habe ich meine Angst überwunden.“

Unterdessen hat Mewes einen neuen Kutter gekauft. Sein Decksmann, der zwischenzeitlich auf einem anderen Kutter angeheuert hatte, wird wieder bei ihm einsteigen. Der dritte Kollege ist inzwischen anderweitig untergekommen. Die gemeinsamen Erlebnisse vom 29. April 2014 werden sicherlich noch alle drei lange beschäftigen – vor allem aber ein Gefühl bleibt: große Dankbarkeit für die Männer der HERMANN HELMS. „Wir mögen uns nicht vorstellen, wie es ausgegangen wäre, wenn es Euch nicht gäbe!“



Einige Tage später hebt der Schwimmkran „Wal“ die „Wattenmeer“.

Kesselexplosion auf Containerschiff

Seemann erleidet schwere Verbrennungen

Aus dem Dunkel taucht vor dem Bug der HERMANN HELMS/Station Cuxhaven das Containerschiff „YM Uniformity“ auf wie eine beleuchtete Kleinstadt. Es ist eine halbe Stunde nach Mitternacht am 19. Mai 2014. An Bord des Seenotrettungskreuzers sind ein dringend erforderlicher Notarzt und Cuxhavener Feuerwehrleute.



Die HERMANN HELMS „längsseits“ der „YM Uniformity“: Durch die Enge an Bord (l.) transportieren Besatzung, Ärzte und Seenotretter den Patienten zum Bug, wo ihn ein Hubschrauber abholt (r.).

Die „YM Uniformity“ hat die Lotsenleiter ausgebracht. Der Überstieg des Notarztes von der 27,5 Meter langen HERMANN HELMS auf den 333-Meter-Frachtriesen ist mühsam.

Auf Schiffen dieser Größe arbeiten oft nur zwanzig, dreißig Mann. Zwischen Maschine und Brücke liegen viele Decks. Erst nach und nach ergibt sich ein Lagebild: Auf der „YM Uniformity“ gab es eine Explosion. Ein Ingenieur erlitt offenbar schwere Verbrennungen.

Die SEENOTLEITUNG BREMEN alarmiert weitere Kräfte. Ein Hubschrauber mit einem zweiten Notarzt ist im Anflug. Gleich trifft die HERMANN MARWEDE/Station Helgoland ebenfalls am Unfallort 14 Seemeilen (ca. 25 Kilometer) südöstlich der Insel ein.

Notarzt, Feuerwehrleute und ein Seenotretter der HERMANN HELMS steigen über. Die Wasserschutzpolizei, die nach Alarmie-

rung durch die DGzRS zuerst vor Ort war, hat gemeldet, dass lediglich ein Mensch verletzt ist. Zudem gibt die Feuerwehr Entwarnung: Trotz der Explosion gibt es keinen Brand an Bord. Allerdings schwebt der Ingenieur in Lebensgefahr.

Behandlung und Transport sind auf den schmalen Gängen eine Herausforderung. Nur vorn an Deck kann ein Hubschrauber eine Trage aufnehmen. Dorthin wird der Patient samt Beatmungsgerät und lebenserhaltenden Infusionen mit Hilfe der Schleifkorbtrage der HERMANN HELMS gebracht.

Der Hubschrauber fliegt den Schwerverletzten in Begleitung des Notarztes in eine Spezialklinik, in der die DGzRS bereits einen Platz organisiert hat. Kurz vor vier Uhr sind beide Seenotrettungskreuzer wieder einsatzbereit auf Station.



„Plötzlich wurde die See sehr dunkel und hat ganz bitter geschmeckt“

Freiwillige Wangerooger Seenotretter bewahren Jollensegler vor dem nassen Tod

„Ich bin der lebendige Beweis dafür, wie schnell man in Seenot geraten kann und wie wichtig die Seenotretter sind. Nach meiner Rettung habe ich ein zweites Mal Geburtstag gefeiert“, sagt Dirk Scholz (50) über den 12. September 2014. Der Jollensegler verdankt sein Leben der ausgeprägten Revierkenntnis der Wangerooger Seenotretter. Sein Boot sank vor dem Westende der östlichsten ostfriesischen Insel. Die extrem starke Strömung zog ihn Richtung offene Nordsee. Die Freiwilligen-Besatzung des Seenotrettungsbootes WILMA SIKORSKI fand den völlig unterkühlten Schiffbrüchigen nahezu im letzten Augenblick.

Dirk Scholz hat im Wangerooger Westen ein Gruppenhaus für Jugendliche gekauft. Gemeinsam mit seiner Lebensgefährtin und ihren Kindern will er es auf Vordermann bringen. Mit seiner kleinen, rund fünf Meter langen Olympiajolle versorgt er sich und die Baustelle mit allem Nötigen vom Festland. Regelmäßig segelt er nach Harlesiel und zurück.

Was abenteuerlich anmutet, hält der 50-jährige Sachse für ein kalkulierbares Risiko. „Ich segle seit meinem fünften Lebensjahr. Seit mehr als 20 Jahren fahre ich im Jahr zwei, drei Hochseetörns als Skipper. Ich kenne viele Reviere der Welt und habe manchen Sturm abgewettert.“ Doch nun wird seine Abgeklärtheit vom Leben eine nachhaltige Lehrstunde erteilt bekommen – aber ihm auch zu einem Gutteil das eigene Leben retten.

Mit Einkäufen vom Festland ist Scholz an diesem Freitagnachmittag im September

auf dem Rückweg nach Wangerooge. Die Sonne scheint, der Wind weht mit Stärke 4 aus Nord-Nordost – „eigentlich ideal“, sagt Scholz. Allerdings: Er verlässt Harlesiel auf dem Scheitelpunkt der Tide, als die Strömung Richtung offene Nordsee am stärksten ist. „Ich habe mich sehr unter Land gehalten, konnte sogar schon an der Südwestspitze der Insel bei ‚Harlehörn‘ die Gesichter der Spaziergänger sehen. Vielleicht waren es noch 200 Meter bis zum Ufer“, erinnert er sich.

Doch plötzlich baut sich eine Grundsee vor Scholz und seiner Jolle auf, die er auf rund zwei Meter schätzt. „Mehrere Brecher hintereinander sind ins Boot eingestiegen. Ich habe noch versucht, zu schöpfen, aber die Jolle ist unter mir versackt – wie in Zeitlupe.“

Scholz schnappt sich seinen Seesack mit seinen persönlichen Papieren und versucht, an Land zu schwimmen. „Zunächst bin



Der Unglücksort bei Buhne H (großes Bild), Dirk Scholz und seine Jolle: „Sie ist unter mir versackt – wie in Zeitlupe.“



ich auch ganz gut vorangekommen, doch plötzlich kam der Strand nicht mehr näher – sondern die Buhne H nördlich von mir. Da wusste ich: Jetzt wird es ernst.“ Scholz kramt sein Handy aus dem Seesack, hält es so gut es geht in die Höhe und versucht, die Kurzwahl-taste mit der Nummer seiner Lebensgefährtin zu erwischen. „Bin im Wasser, brauche Hilfe, ruf die Seenotretter“ – das ist alles, was er herausbringt. Er hofft, dass nun irgendwie Hilfe anläuft.





Mit drei Freiwilligen an Bord verlässt das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI seinen Liegeplatz auf Wangerooge.

Tatsächlich hat er – ohne sicher sein zu können – seine Partnerin in Sachsen erreicht. Die alarmiert die Feuerwehr. Über die Rettungsleitstelle im sächsischen Grimma erreicht der Notruf gegen 18.15 Uhr die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS.

Währenddessen hat Scholz keine Zeit nachzudenken, denn er treibt immer weiter ab – ohne Rettungsweste, denn die hat er, in der Annahme, an Land schwimmen zu können, weggeworfen. Die starke Strömung im Seegatt zwischen Wangerooge und Spiekeroog zieht den Schiffbrüchigen unbarmherzig Richtung offene Nordsee. „Die Tonne der Bühne V südlich der Bühne H ist in einem Affenzahn nah an mir vorbeigeflogen“, schildert Scholz. Unablässig kommt die gefährliche Bühne H näher. „Ich habe mich flach auf den Bauch gelegt, um nicht verletzt zu werden. Tatsächlich hat mich die Strömung sicher über die Bühne gehoben. Da habe ich das erste Mal tief durchgeatmet.“

Die Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO der DGzRS bittet unterdessen einen Offshore-Versorgungshubschrauber um Unter-

stützung. Er befindet sich ganz in der Nähe in der Luft. Die freiwilligen Seenotretter haben die WILMA SIKORSKI besetzt und werfen im Wangerooger Hafen die Leinen los. Der Hubschrauber kann trotz intensiver Suche zwischen Wangerooge und Spiekeroog nichts entdecken. Als ihm der Treibstoff knapp wird, muss er abdrehen.

Gegen 18.45 Uhr, etwa eine Stunde vor Sonnenuntergang, bemerkt Scholz den Hubschrauber. Der beginnt die Suche an der Unterangsstelle, sucht dann zwischen den Bühnen V und H und schwebt schließlich etwa 70 Meter vor dem Schiffbrüchigen. „Ich habe den Piloten in der Kanzel gesehen und gewinkt, so sehr ich konnte.“ Doch der Kopf mit dem dunklen Seesack ist nur ein klitzekleiner Punkt auf der bewegten See. Als der Hubschrauber abdrehet, nagen Zweifel an Scholz' bisheriger Zuversicht: „Was, wenn man mich zwar sucht, aber nicht findet?“ Andererseits sagt er sich immer wieder: „Durchhalten!“ Er hofft auf die letzte Stunde Tageslicht.

Die nächsten fünf Minuten kommen ihm endlos vor. „Als der Hubschrauber weg war, ist mir klar geworden, dass ich selbst nichts mehr

„Da rüber!“ Axel Giese hat im Wasser etwas entdeckt, Stefan Pinkenburg schaut zur Bestätigung durchs Glas – schon dreht Vormann Roger Riehl bei.



Besuch bei den Rettern ein paar Wochen nach dem Einsatz: Die Seenotretter zeigen Dirk Scholz, wie sie ihn durch die Bergungspforte an Bord genommen haben.

weiß, dass der Einsatz nicht leicht wird. „Zwischen den Inseln steht eine starke Strömung. Wer dort über Bord geht, wird auf die offene Nordsee hinausgezogen und hat kaum eine Chance.“

Die nächste Welle hebt den Schiffbrüchigen aus dem Tal der Hoffnungslosigkeit: Plötzlich sieht er die WILMA SIKORSKI am Horizont. Doch die Angst bleibt. „Einerseits wusste ich: Die Seenotretter suchen mich. Andererseits war mir klar, dass ich mit Sonne im Rücken kaum

tun kann. Und da ist die See vor Wangerooge plötzlich sehr dunkel geworden und hat auf einmal ziemlich bitter geschmeckt.“

Auf der WILMA SIKORSKI nehmen die Rettungsmänner Stefan Pinkenburg und Axel Giese Ausguckpositionen zu beiden Seiten des Bootes ein. Der erfahrene Vormann Roger Riehl

auszumachen bin.“ Nicht zuletzt tragen diese Zweifel dazu bei, dass Scholz' stark unterkühlter Körper weiter ums Überleben kämpft und er sich nicht – vermeintlich gerettet – voreilig in Sicherheit wähnt. Manch Schiffbrüchiger ist so bereits noch kurz vor Eintreffen seiner Retter plötzlich an Entkräftung gestorben.



Vormann Roger Riehl zeigt Dirk Scholz auf der elektronischen Seekarte den Ort der Rettung. „Wer dort über Bord geht, hat gegen die Strömung kaum eine Chance.“

Zehn weitere lange Minuten heißt es zu bangen. Die WILMA SIKORSKI sucht zunächst südlich der Buhne H, umrundet sie dann und sucht auf der Nordseite Richtung offene Nordsee weiter. Am Ende des nächsten Suchstreifens hat Vormann Riehl das Ruder gerade umgelegt und wendet das Boot, als Axel Giese an Backbord etwas Dunkles im Wasser entdeckt.

„Ich habe gesehen, wie sich das Boot gedreht hat, langsamer wurde und auf mich zukam. Es war zu spüren: Sie sind sich nicht sicher – aber sie hatten mich gefunden!“, beschreibt Scholz den Moment.

Jetzt geht alles ganz schnell. Die Seenotretter öffnen die Bergungspforte, eine in die Bordwand der WILMA SIKORSKI eingelassene Tür auf Höhe der Wasserlinie. Mit dem Bootshaken holen sie den Schiffbrüchigen zu sich heran, packen beherzt zu und ziehen ihn an Bord. Sie fragen ihn zuvorderst, ob er allein unterwegs war, dann nach seinem Namen und nach seinem Boot.

„Weg, weg, weg – mehr konnte ich nicht sagen“, erinnert sich Scholz. An Bord der WILMA SIKORSKI fällt die ganze Anspannung von ihm ab. „Auf einmal habe ich fürchterlich gefroren. Ich wollte mich bedanken, aber mir wurde plötzlich so übel – es ging nicht. Ich

habe mich nur gewundert, warum einer der Seenotretter so fröhlich war.“

Axel Giese kann nicht anders, er lächelt einfach. Der Erfolg des schwierigen Einsatzes erfüllt ihn mit großer Freude. Dennoch weiß er: Noch ist der Gerettete nicht völlig in Sicherheit. Die Seenotretter hüllen Scholz in Decken. Vormann Riehl legt „den Hebel auf den Tisch“, um alles aus der WILMA SIKORSKI herauszuholen. Über Funk bestellt er einen Rettungswagen zum Hafen.

An Land wird Scholz umgehend medizinisch versorgt. Später erfährt er seine Körpertemperatur nach der Rettung: 33 Grad Celsius. „Da war mir klar: Bis zum Sonnenuntergang hätte ich auf keinen Fall durchgehalten. Die Männer der WILMA SIKORSKI haben mich wohl im letzten Augenblick gefunden.“

Sehen Sie ein Video über diesen Einsatz: einfach den QR-Code scannen!



Kutter an Sylter Westküste gestrandet

Zwei Krabbenfischer verdanken den glücklichen Ausgang ihrer Fangreise westlich von Sylt den Lister Seenotrettern. Vor Rantum verhakt sich am 30. Juni 2014 das Fanggeschirr und reißt den Greetsieler Kutter „Lambert“ herum – Grundberührung!



Mit großer Umsicht befreit der Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG den vor Rantum aufgelaufenen Krabbenkutter „Lambert“ aus der Brandung.

Im letzten Moment gelingt es dem Kapitän, sein Schiff auf den Strand zu steuern, um eine Kollision mit den Buhnen zu verhindern. Doch aus eigener Kraft kann sich der Kutter nun nicht mehr befreien. Über UKW-Kanal 16 setzt er einen Notruf ab. Mit dem Bug Richtung Strand liegt die „Lambert“ in der Brandung, während die Wellen unablässig von achtern auflaufen.

Die PIDDER LÜNG erreicht den Havaristen, als die „Lambert“ zwischen zwei Buhnen bereits ziemlich hoch auf dem Strand liegt. Selbst für den sehr flachgehenden Seenotrettungskreuzer mit nur 1,30 Meter Tiefgang wird die Bergung eine Herausforderung.

Vormann Christian Koprek manövriert die PIDDER LÜNG rückwärts an die „Lambert“ heran, um sich notfalls sofort freiarbeiten zu können: „Wir mussten sehr vorsichtig sein, damit weder der Kutter noch wir auf die Buhnen prallen.“ Bei Westwind bis vier Beaufort (28 km/h) stellen die Seenotretter eine Leinenverbindung her. Mit der ganzen Kraft ihrer 1.630 PS starken Maschine schleppt die PIDDER LÜNG den Kutter in tieferes Wasser und bringt ihn sicher nach Havneby/Rømø.





Odyssee im Ostsee-Nebel

Mehrstündige Suche nach überfälligen Anglern

Die Bedingungen sind denkbar ungünstig: Zwei Ostseeangler verlieren mit ihrem offenen Boot in einsetzendem Nebel die Orientierung. Ihre genaue Position kennen sie nicht. Sie drohen mit ihrem Boot unbemerkt in einen stark befahrenen Großschiffahrtsweg hineinzutreiben – bei Sichtweiten unter 200 Meter. Und bis es dunkel wird, bleibt nicht viel Zeit.

Hilmar Büsching (74) und Franz Dobry (71) fahren seit vielen Jahren mit kleinen Booten zum Angeln in Küstennähe auf die Ostsee hinaus. „Obwohl wir das so lange machen, sind wir jetzt klüger. Wir waren einfach nicht gut genug ausgerüstet“, sagt Büsching heute.

Am Morgen des 11. November 2014 ist alles wie so viele Male zuvor. Von Ahrenshoop aus fahren die Männer hinaus vor die Halbinsel Fischland/Darß. „Wir wollten am frühen Nachmittag zurück sein.“ Doch erst versagt der Motor, dann setzt gefährlicher Seenebel ein. Zwar springt der Motor wieder an, doch gelingt es den Anglern nicht, sich wieder der Küste zu nähern. Schließlich ist der Brennstoff verbraucht. Die Männer sind orientierungslos, ihr Boot steuerlos.

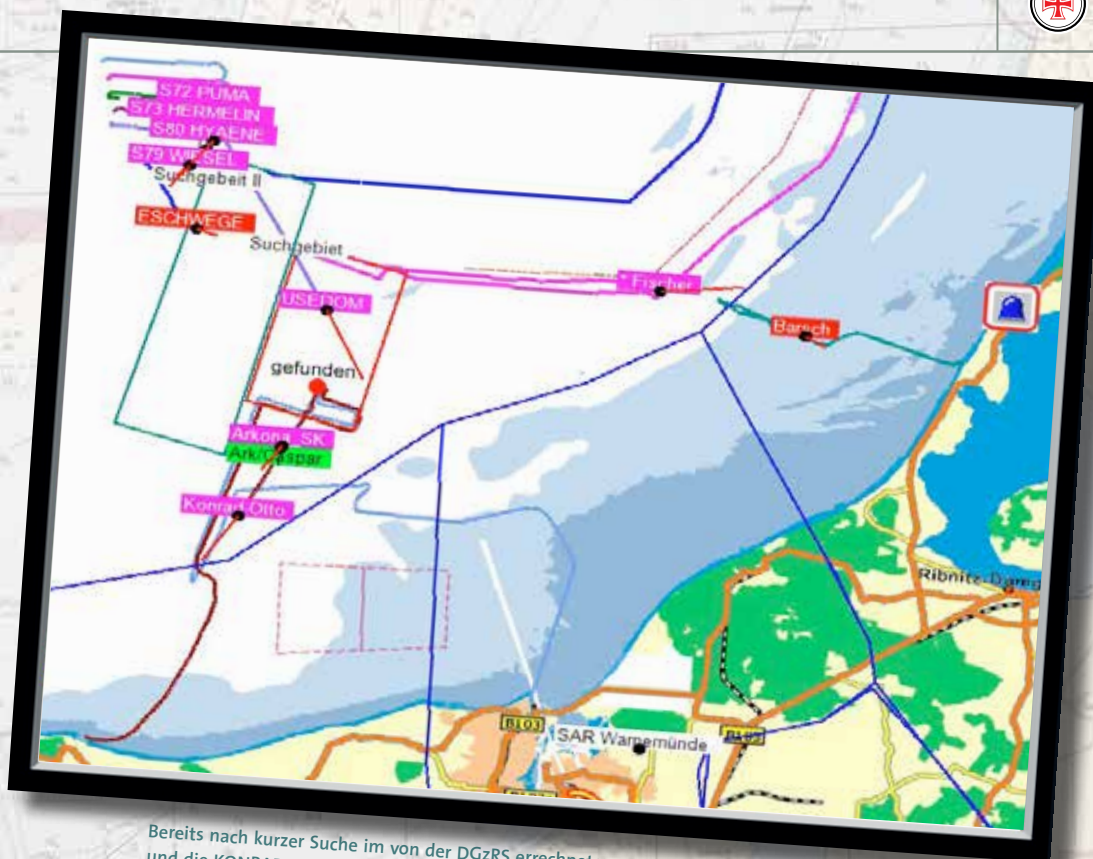
Mit ihrem Handy rufen sie einen Freund in Stralsund an. So erfährt die SEENOTLEITUNG BREMEN gegen 15 Uhr von der Notlage. Die Informationen sind spärlich: Bekannt ist lediglich, dass sich die Angler in einem Gebiet mit etwa 20 Metern Wassertiefe befinden und sie zwei kreuzende Fähren gesehen haben.

Den Wachleitern Wilfried Laing und Detlev Finster in Bremen ist schnell klar: Aufgrund der süd-südöstlichen Winde mit Geschwindigkeiten von 15 bis 20 Knoten (gut 30 km/h) und der Strömungsverhältnisse müssen die Angler bereits in der Nähe der stark befahrenen Kadetrinne zwischen Deutschland und Dänemark sein.

Die erfahrenen Nautiker alarmieren die Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER/Station Darßer Ort, ARKONA/Station Warnemünde sowie die Seenotrettungsboote BARSCH/Station Wustrow und KONRAD-OTTO/Station Kühlungsborn. Ein dänischer Seenotkreuzer sowie Marine- und Behördenschiffe bieten ihre Hilfe an. Die THEO FISCHER führt als Einsatzleiter vor Ort (On-Scene-Coordinator) alle Einheiten.

Laing und Finster berechnen anhand von Wind-, Drift- und Strömungsverhältnissen zwei Suchgebiete: Den Einheiten der DGzRS weisen sie das kleinere, wahrscheinlichere Suchgebiet auf halbem Weg zwischen Warnemünde und Gedser zu. Die anderen Schiffe beginnen, nordwestlich davon zu suchen. Es dämmt. Hubschrauber zur Unterstützung der Suche aus der Luft können wegen des Nebels nicht eingesetzt werden.

Es ist bereits dunkel, als die ARKONA nach einem Radarecho gegen 18.45 Uhr den Havaristen etwa zwölf Seemeilen (gut 22 Kilometer) vor Kühlungsborn entdeckt – im berechneten ersten Suchgebiet. Der Seenotrettungskreuzer leuchtet den Fundort aus. „Wir saßen zusammengekauert seit Stunden in unserem Boot und hatten uns so gut es ging in unsere Kleidung eingehüllt, als es plötzlich um uns herum wieder hell wurde. Da wussten wir: Jetzt sind wir in Sicherheit“, erinnert sich Büsching.



Bereits nach kurzer Suche im von der DGzRS errechneten ersten Suchgebiet (roter Kasten) haben die ARKONA und die KONRAD-OTTO die Vermissten gefunden (roter Punkt). Die Bildschirmansicht aus der SEENOTLEITUNG BREMEN zeigt beide Schiffe bereits auf dem Weg nach Kühlungsborn. Auf dem Rückweg zu ihren Stationen sind die THEO FISCHER und die BARSCH (rechts). Das Bundespolizeiboot „Eschwege“ und vier Schnellboote der Marine (links oben) hatten sich auf den Weg ins zweite Suchgebiet (blauer Kasten) gemacht.



Seenotrettungsboot KONRAD-OTTO

Die KONRAD-OTTO, die mit der ARKONA im Suchverband fährt, nimmt die beiden Männer

an Bord. „Sie wollten nicht glauben, dass wir das Rettungsboot aus Kühlungsborn sind, denn sie wähnten sich immer noch östlich von Warnemünde“, berichtet Schiffsführer Christoph Müller.

Die KONRAD-OTTO bringt die Angler wohlbehalten nach Kühlungsborn und übergibt sie dort an den Landrettungsdienst. Die ARKONA schleppt das Angelboot in den Hafen. Hilmar Büsching: „Die Seenotretter haben uns sehr gut versorgt, um uns allmählich wieder aufzuwärmen, sie haben Blutdruck gemessen und sich überhaupt sehr fürsorglich um uns gekümmert – danke!“

Doppelter Einsatz auf der Ostsee

Stürmische Winde fordern freiwillige Seenotretter

Stürmische Winde fegen am 14. April 2014 über die Ostsee. An diesem Montag sind die Seenotretter gleich mehrerer Freiwilligen-Stationen gefordert. Unter anderem befreien sie auf der Flensburger Außenförde acht Segler aus einer gefährlichen Lage. Vor Rügen kommen sie einem manövrierunfähigen Fahrgastschiff mit 15 Menschen an Bord zu Hilfe.

Für die Station Langballigau kommt die Alarmierung gegen 11.30 Uhr. Acht Segler sind in Gefahr geraten. Der Mast ihrer 14-Meter-Yacht ist bei Nordwestwinden bis acht Beaufort (74 km/h) gebrochen.



Segelyacht mit Mastbruch im sicheren Schlepp des Seenotrettungsbootes WERNER KUNTZE

Vormann Johannes Lund hört den Notruf auf Kanal 16 mit. Als das „Mayday“ reinkommt, ist er zufällig am Hafen. Schon wenige Minuten später läuft die Freiwilligen-Mannschaft mit dem Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE aus.

Das Achterstag der Yacht ist gerissen. Zudem treibt sie mit Leine im Propeller manövrierunfähig auf die Südküste der Flensburger Außenförde zu. „Eine halbe Stunde vielleicht, dann läuft sie auf“, schätzt Lund. Routiniert stellen die Seenotretter eine Leinenverbindung her und bringen Boot und Besatzung sicher nach Langballigau.

Ein paar Stunden später in der südlichen Ostsee: Gegen 17 Uhr setzt das Fahrgastschiff „Hansestadt Stralsund“ einen Notruf ab. Bei Windstärken bis sieben Beaufort (61 km/h) treibt das Fahrgastschiff zwischen dem nördlichen Ausgang des Strelasundes und der Südspitze Hiddensees manövrierunfähig auf die kleine Insel Heuwiese zu.

Beide Maschinen sind ausgefallen. An Bord sind drei Besatzungsmitglieder und zwölf Passagiere. Die SEENOTLEITUNG BREMEN alarmiert die Freiwilligen-Station Stralsund. Das Seenotrettungsboot HERTHA JEEP läuft aus. Ein kleines Zollboot kann den Havaristen als erstes Schiff erreichen und übernimmt die Passagiere. Die HERTHA JEEP erweist sich einmal mehr als Kraftpaket: Das nur 9,5 Meter lange, aber besonders wendige und 320 PS starke Seenotrettungsboot nimmt den 44 Meter langen Havaristen auf den Haken und bringt ihn und seine Besatzung sicher nach Stralsund.



Kraftpaket im Einsatz: Das Seenotrettungsboot HERTHA JEEP bringt das fast fünf Mal so große Fahrgastschiff „Hansestadt Stralsund“ in Sicherheit.

In Gefahr bei den Nordergründen

Die Nordergründe sind ebenso anspruchsvoll wie berüchtigt. Wo Außenjade und Außenweser zusammenkommen, gerieten zu allen Zeiten der Seenotretter-Geschichte Schiffe in Gefahr. Am 24. September 2014 droht dort ein Traditionssegler festzukommen.



Im Einsatz unter der Flagge mit dem roten Hansekreuz: Der Seenotkreuzer VORMANN STEFFENS hat den manövrierunfähigen Traditionssegler im Schlepp. Die HERMANN MARWEDE (im Hintergrund) sichert den Anhang ab. Voraus läuft währenddessen ihr Tochterboot VERENA, von dem aus dieses Foto aufgenommen wurde.

Der Mann und die Frau an Bord wollen das 14-Meter-Schiff von Greifswald nach Emden überführen, als sie die Gewalt darüber verlieren. Es treibt manövrierunfähig auf die Nordergründe zu. Später stellt sich heraus: Eine Leine hat sich um Propeller und Ruder gewickelt.

Seenotretter sind immer im Einsatz: Gegen 7.30 Uhr sichtet Günter Ihnken, freiwilliger Vormann der BALTRUM/Station Horumersiel, während der Fangreise mit seinem Krabbenkutter rote Raketen. Er vermutet das internationale Seenotsignal bei den Leuchttürmen Roter Sand und Alte Weser. Die Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO der DGzRS sendet ein „Mayday Relay“ aus, um die Schifffahrt um erhöhte Aufmerksamkeit zu bitten. Die Besatzung des Vermessungsschiffes „Komet“ meldet rote Handfackeln.

Die SEENOTLEITUNG BREMEN alarmiert die beiden Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS/Station Hooksiel und HERMANN MARWEDE/Station Helgoland. Schiffe der Bundespolizei und der Wasserschutzpolizei bieten ihre Hilfe an.

Zwei Peilbooten der „Komet“ gelingt es, den Havaristen aus der unmittelbaren Gefahrenzone zu schleppen und auf Position zu halten. Mit dem Tochterboot VERENA der HERMANN MARWEDE stellen die Seenotretter eine Leinenverbindung zur VORMANN STEFFENS her.

Auf der Jade steigen zwei Wasserschutzpolizisten von ihrem Streifenboot auf den Havaristen über, um dessen Besatzung beim Steuern zu unterstützen. Die VORMANN STEFFENS schleppt ihn sicher nach Hooksiel.

„Du weißt nie, was kommt“

Sassnitzer Seenotretter elf Stunden vor Rügen im Einsatz

„Du weißt nie, was dich erwartet – und wann der nächste Einsatz kommt.“ Seenotretter sind ständig bereit – bei jedem Wetter, rund um die Uhr. Auf ruhige Tage, an denen endlich Zeit für dringende Arbeiten an Bord ist, folgen oft einsatzreiche Stunden, die die Besatzungen stark beanspruchen.



Kraftvoll pflügt die HARRO KOEBKE durch die Wellen. Insgesamt elf Stunden lang war ihre Besatzung für zwei Fischkutter vor Rügen im Einsatz.

Es ist kurz vor 1 Uhr, als die Nachtruhe auf dem Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE an der Westmole des Sassnitzer Hafens am 14. August 2014 vorzeitig endet. Der Kapitän des Fischkutters „Anne-Maren“ meldet über Funk Maschinenausfall. Sofort sind die Seenotretter hellwach.

Die „Anne-Maren“ treibt manövrierunfähig mit zwei Mann an Bord etwa 25 Seemeilen (46 Kilometer) nordöstlich Sassnitz. Dem Kapitän gelingt es noch, einen Anker auszubringen, um seine Position – etwa auf halbem Weg zwischen Rügen und Bornholm – zu halten.

Eine gute Stunde später ist die HARRO KOEBKE bei den Fischern. Routiniert stellen die Seenotretter eine Leinenverbindung her. In gut viereinhalbstündiger Schleppreise

bringen sie die „Anne-Maren“ und ihre Besatzung sicher nach Sassnitz.

Dort bleibt kaum Zeit, um den Seenotrettungskreuzer aufzuklären und zu frühstücken. An Schlaf ist gar nicht mehr zu denken, denn schon meldet sich die SEENOTLEITUNG BREMEN wieder: Einer der beiden Fischer auf dem Kutter „Wernigerode“ benötigt dringend medizinische Hilfe.

Mit Notärztin an Bord legen die Seenotretter wieder ab. Die „Wernigerode“ befindet sich etwa 15 Seemeilen (zirka 28 Kilometer) nördlich Sassnitz auf

Fangreise. Nun läuft sie der HARRO KOEBKE entgegen. Nordöstlich des berühmten Königstuhls treffen sich die beiden Schiffe.

Inzwischen hat der Wind aufgefrischt auf sechs Beaufort (bis 49 km/h). Mit dem Tochterboot NOTARIUS übernehmen die Seenotretter den Patienten. Was hier wie Routine klingt, erfordert nautisches Geschick und viel Erfahrung. Nach der Erstversorgung im Bordhospital der HARRO KOEBKE entscheidet sich die Notärztin zum Lufttransport des Fischers in eine Spezialklinik. In Sassnitz übergeben die Seenotretter den 55-Jährigen an einen Rettungshubschrauber. Die Mittagsruhe hat sich die Besatzung der HARRO KOEBKE heute mehr als verdient. Doch zunächst muss der Seenotrettungskreuzer erneut aufgeklart werden, denn: „Du weißt nie, was kommt.“

In den Bordtagebüchern geblättert

Rauchentwicklung auf Motorboot –

Eltern mit Kleinkind in Sicherheit gebracht
Seenotfälle nehmen keine Rücksicht auf Feiertage: Die freiwilligen Seenotretter der Station Neustadt i. H. werden am Karfreitag, 18. April 2014, für ein Ehepaar mit etwa anderthalbjährigem Kind in den Einsatz gerufen. Starke Rauchentwicklung und Wassereinbruch auf deren Motorboot sind gemeldet.

Beim Eintreffen der CREMPE ist die Situation halbwegs unter Kontrolle. Die Rauchentwicklung ist gestoppt. Die Lenzpumpen des Seenotrettungsbootes befördern das eingedrungene Wasser außenbords. Die freiwilligen Seenotretter versorgen Mutter und Kind sicherheitshalber mit Sauerstoff.



Kitesurfer gerettet statt Kaffee getrunken

Vormann Joachim Wöst wohnt am Timmendorfer Hafen auf der Ostseeinsel Poel. Er will sich am 27. April 2014 gerade den Sonntagskaffee einschenken, als ein Bekannter bei ihm klingelt und zwei vor dem Strand treibende Kitesurfer meldet, die Hilfe benötigen.

Wöst ruft eine Freiwilligen-Besatzung zusammen und besetzt das Seenotrettungsboot GÜNTHER SCHÖPS. Wenig später nehmen sie durch die Bergungspforte einen entkräfteten Kitesurfer an Bord. „Er hatte sich völlig in seinen Leinen verstrickt und hätte sich selbst kaum befreien können“, schildert Vormann Wöst. Wenig später ist auch der zweite Surfer an Bord. Zur Einsatzzeit herrschten nordöstliche Winde um fünf Beaufort (bis 38 km/h).

Vor Damp befreit das Seenotrettungsboot KARL VAN WELL ein Boot aus der Brandungszone.

Gefährliche Brandung vor Damp

Gleich zwei Mal haben die freiwilligen Seenotretter der Station Damp im Jahr 2014 Segelyachten aus der gefährlichen Brandungszone der Ostsee befreit.

Am 1. Mai 2014 stürzt der Skipper einer Yacht über Bord. Surfer helfen ihm an Land. Sein Boot läuft, mit einem zweiten Mann, auf den Strand. Ostwind mit Böen bis sechs Beaufort (49 km/h) wirft es in der Brandung hin und her. Das Seenotrettungsboot KARL VAN WELL stellt eine Leinenverbindung zum Havaristen her und schleppt das Boot sicher in den Hafen.

Ganz ähnlich ergeht es einem Skipper und sechs Hunden am 5. Oktober 2014. Am Ausgang der Eckernförder Bucht verhängt sich eine Leine im Propeller ihrer Yacht. Das GPS-Gerät fällt aus, der Segler ist orientierungslos. Starker Ostwind setzt das Boot in der steinigen Brandungszone vor Waabs auf. Es droht leckzuschlagen. Weder UKW-Funk noch Seesignalmittel sind an Bord. Gegen Mitternacht findet die KARL VAN WELL den Havaristen. Vormann Thomas Schulze wadet durch die Brandung, um eine Schleppverbindung herzustellen, da der Skipper selbst nicht mehr in der Lage ist mitzuhelfen. Das Seenotrettungsboot bringt Mensch, Hunde und Yacht wohlbehalten in den Hafen.





Schwerer Wassereintritt auf Angelkutter vor Warnemünde mit 17 Menschen an Bord
12,5 Seemeilen (etwa 22 Kilometer) nordöstlich von Warnemünde koordiniert der Seenotrettungskreuzer ARKONA am 21. Mai 2014 die Rettungsaktion für den Angelkutter „Chemnitz“ mit schwerem Wassereintritt. Die 17 Passagiere werden in Sicherheit gebracht. Ein Boot der Landespolizei übergibt sie an das Küstenstreifenboot „Warnow“ der Wasserschutzpolizei.

Kapitän und Maschinist des Angelkutters bleiben an Bord, während die ARKONA mit ihren leistungsstarken Lenzpumpen das eindringende Wasser außenbords befördert und den Kutter so schwimmfähig hält. Begleitet von einem Gewässerschutzschiff schleppen ihn die Seenotretter nach Warnemünde.



Die ARKONA hat den havarierten Angelkutter längsseits genommen.



Brand vor Darßer Ort gelöscht Skipper in Sicherheit gebracht

Feuer auf einer Segelyacht vor Darßer Ort: Der allein segelnde Skipper des etwa neun Meter langen Bootes setzt am 1. Juni 2014 in der Nähe der Tonne „Darßer Ort Ost“ einen

„Mayday“-Ruf ab. Nach starker Rauchentwicklung an Bord blieben Löschversuche im Motorraum seines Bootes erfolglos.

Noch ist die Einfahrt zum Nothafen Darßer Ort nicht wieder versandet. Innerhalb kürzester Zeit ist der Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER vor Ort. Etwa 1,2 Seemeilen (gut zwei Kilometer) nordöstlich des Hafens geht das Tochterboot STRÖPER am Havaristen längsseits. Mit einem CO₂-Löscher ersticken die Rettungsmänner das Feuer. Sie versorgen den Skipper mit Sauerstoff und übergeben ihn mit Verdacht auf Rauchgasinhalation im Nothafen an den Landrettungsdienst.



Motorboot sinkt in der Ostsee – Drei Männer gerettet

Drei Männer (30, 42 und 65 Jahre alt) angeln am 18. Juni 2014 vor der mecklenburgischen Ostseeküste. Gegen 21.40 Uhr melden sie sich mit Motorausfall bei der SEENOTLEITUNG BREMEN. Alles sieht nach einem Routine-Einsatz für das Seenotrettungsboot KONRAD-OTTO/Station Kühlungsborn aus. Niemand aus der Freiwilligen-Besatzung um Vormann Rainer Kulack ahnt, nahezu eine halbe Stunde später drei Schiffbrüchigen in buchstäblich letzter Sekunde das Leben zu retten.

Als die Seenotretter die Angler finden, sackt plötzlich das Heck des etwa sieben Meter langen Bootes ab. „Sofort runter!“, ruft ein Rettungsmann reflexartig. Die Männer folgen der Aufforderung buchstäblich in letzter Sekunde – was ihnen vermutlich das Leben rettet. Ihr Boot sinkt, die geschockten Angler jedoch sind nach kurzer Zeit in der 14 Grad kalten Ostsee an Bord der KONRAD-OTTO in Sicherheit. Keiner der drei trägt eine Rettungsweste. Noch einmal ist alles gut gegangen.



Das Seenotrettungsboot DORNBUSCH brachte Rettungssanitäter nach Fährhof (im Hintergrund).

Seenotretter helfen Flusskreuzfahrer

Rügens einzigartige Geografie beschert den Seenotrettern immer wieder ungewöhnliche Einsätze. Im Nordwesten der Insel sind am 27. August 2014 die Freiwilligen der Station Breege am Großen Jasmunder Bodden im Einsatz. Auf dem Flusskreuzfahrtschiff „Königstein“, vor Anker liegend am Nordufer der Wittower Fähre, hat sich ein Passagier bei einem Sturz so unglücklich verletzt, dass er dringend ärztliche Hilfe benötigt. Eine Pendelfähre überbrückt die 350 Meter breite Meerenge zwischen der Halbinsel Wittow und dem Hauptteil Rügens – nicht jedoch morgens um 5 Uhr.

Ein Rettungswagen mit zwei Sanitätern fährt zum südlichen Fähranleger bei Vaschvitz. Das Seenotrettungsboot DORNBUSCH läuft durch den Breetzer Bodden nach Vaschvitz, nimmt die Sanitäter auf und bringt sie zur „Königstein“. Der Patient kommt ins Krankenhaus nach Bergen.



Rettung in letzter Sekunde

Ein Kanufahrer verdankt den freiwilligen Seenotrettern aus Ueckermünde sein Leben. Am 2. September 2014 kentert sein Boot in einer

sehr kurzen, harten Welle bei Ostnordost-Winden der Stärke 4 auf dem Stettiner Haff. Während einer seiner beiden Begleiter sich an Land retten kann und der zweite wieder ins Boot gelangt, treibt er selbst im 18 Grad kalten Wasser.

Als ein Passant die Seenotretter alarmiert, ist die Besatzung des Seenotrettungsbootes GERHARD TEN DOORNKAAT bereits im Einsatz und schleppt eine Segelyacht mit Maschinenschaden. Die Seenotretter verlieren keine Sekunde. Sie legen die Yacht kurzerhand vor Anker und den „Hebel auf den Tisch“. Zehn Minuten später ist der Schiffbrüchige an Bord – völlig entkräftet und stark unterkühlt.



Surfer vor Hiddensee vermisst

Ein vermisster Surfer westlich von Rügen verdankt sein Leben den freiwilligen Seenotrettern aus Stralsund. Gemeinsam mit einem weiteren Surfer ist der 74-Jährige am 13. September 2014 von Ummanz nach Hiddensee unterwegs. Nur einer von beiden erreicht jedoch die Nachbarinsel, der andere hat in der Dämmerung die Orientierung verloren. Die



Seenotrettungsboot HERTHA JEEP



Seenotrettungsboote HERTHA JEEP, Station Stralsund, und NAUSIKAA, Station Vitte/Hiddensee, suchen bei nordöstlichen Winden um fünf, in Böen sieben Beaufort (bis 38/61 km/h Windgeschwindigkeit) gemeinsam mit Behördenschiffen und einem Hubschrauber nach dem Vermissten.

„Plötzlich haben wir den Mann im Licht unseres Suchscheinwerfers bis zur Brust im Wasser stehend gesehen“, berichtet Günter Towara, Vormann der HERTHA JEEP. „In völliger Dunkelheit und eine knappe Seemeile von der Küste entfernt, hatte er keine Chance, sich zu orientieren.“ Die Seenotretter ziehen den Leipziger an Bord und versorgen ihn mit wärmenden Decken. Seine Körpertemperatur betrug nur noch 34,6 Grad Celsius.



Feuer an Bord – Hund rettet Segler das Leben

Der Wachsamkeit seines Hundes verdankt ein Segler seine Rettung. Auf der Schlei zwischen Ulsnis und Gunneby, etwa auf halben Weg zwischen Schleswig und der offenen Ostsee, bricht auf seiner Yacht am 23. September 2014 Feuer aus. Der Beagle schlägt an, Hund und Herrchen retten sich mit einem Schlauchboot an Land.

Als die Seenotrettungsboote WALTER MERZ/Station Schleswig und WUPPERTAL/Station Maasholm eintreffen, dringt starker Rauch aus dem Boot. Flammen schlagen durch Luken und Kajütdeck. Ein freiwilliger Seenotretter steigt über, da unklar ist, ob weitere Menschen an Bord sind. Die WALTER MERZ setzt ihre Feuerlöschpumpe ein. Die WUPPERTAL bringt einen Feuerwehrmann an Bord, der unter Atemschutz im Innenraum der Yacht weiterlöscht.

Kreuzfahrtriase benötigt Hilfe der Seenotretter

Besonderer Einsatz für die Borkumer Seenotretter in den frühen Morgenstunden des 30. September 2014: Die ALFRIED KRUPP wird zum bislang größten in Deutschland gebauten Kreuzfahrtschiff gerufen. Die „Quantum of the Seas“ befindet sich etwa 15 Seemeilen (28 Kilometer) nordwestlich von Borkum auf Probefahrt, als ein Erkrankter abgehoben werden muss.

Weil Hubschrauber wegen des diesigen Wetters nicht fliegen können, geht der 27,5 Meter lange Seenotrettungskreuzer bei dem fast 350 Meter langen Neubau längsseits und übernimmt den Patienten bei ruhigem Wetter routiniert in einer speziellen Trage. Eine Borkumer Ärztin versorgt den Erkrankten während der Fahrt ins niederländische Eemshaven.



Seenotrettungsboot PAUL NEISSE

Krabbenkutter kentert auf Binneneider

Auf der Binneneider zwischen Tönning und dem Eidersperrwerk geraten zwei Fischer am 25. Oktober 2014 in Not. Ihr kleiner Kutter

„Nicole“ kentert, möglicherweise weil sich das Fanggeschirr am Grund verhakt hat.

Als das Seenotrettungsboot PAUL NEISSE/Station Eiderdamm eintrifft, harren die Schiffbrüchigen (59 und 69 Jahre) auf der Seite des Aufbaus der „Nicole“ aus. Per Handy hatten sie einen Notruf abgesetzt.

Die freiwilligen Seenotretter nehmen die stark unterkühlten Männer an Bord und versorgen sie. Ein Fischer hat Verbrennungen am Rücken erlitten. Möglicherweise ist er beim Kentern auf den heißen Krabbenkessel gestürzt. Am Eidersperrwerk übernimmt der Landrettungsdienst die weitere Versorgung.



Der Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP nähert sich der „Quantum of the Seas“.

NAUTISCHE INSTRUMENTE
MÜHLE
GLASHÜTTE/SA.

Unsere Armbanduhren verkörpern nautische Tugenden:
Beste Ablesbarkeit, Präzision und Zuverlässigkeit.



S.A.R. Flieger-Chronograph und Teutonia II Chronograph

Der Rettungsdienst



Vom Ruderrettungsboot zum Seenotrettungskreuzer war es ein langer Weg. Immer vielseitiger und umfangreicher sind die Einsatzmöglichkeiten geworden. Doch trotz aller Technik: Im Mittelpunkt steht nach wie vor der Mensch. Wichtigste Voraussetzung bleibt die Bereitschaft motivierter und erfahrener Seenotretter zum selbstlosen Einsatz bei Wind und Wetter, zu jeder Zeit. Die DGzRS hat sich stets bemüht, ihren Besatzungen ein Höchstmaß an Sicherheit für ihre gefährvollen Einsätze zu schaffen – und damit ihren Rettungsaktionen größtmögliche Aussicht auf Erfolg auch unter extremen Bedingungen. Wichtigste Aufgaben bleiben auch künftig die ständige Modernisierung und Verjüngung der Flotte mit leistungsfähigen, jedem Wetter gewachsenen Rettungseinheiten, die Verbesserung der nautisch-technischen und rettungsdienstlich-medizinischen Ausrüstung sowie die Weiterentwicklung der persönlichen Sicherheitsausrüstung. Denn eines gehört in der Arbeit der Seenotretter zu den wichtigsten Konstanten: der Wandel.



Erstmals in seinem Element: Für die weiteren Arbeiten „verschifft“ ein Schlepper im Herbst 2014 den neuen 28 Meter langen Seenotrettungskreuzer SK 35 vom Betriebsteil Bardenfleth in eine andere Werfthalle zum Fassmer-Hauptsitz in Berne.

Wenngleich die deutschen Seegebiete 2014 von schwereren Seenotfällen glücklicherweise verschont geblieben sind, war das 150. Jahr der DGzRS erneut arbeitsreich. Fast 770 aus Seenot gerettete oder Gefahr befreite Menschen in nahezu 2.200 Einsätzen auf Nord-

und Ostsee belegen, dass die Seenotretter anderthalb Jahrhunderte nach ihrer Institutionalisierung und trotz aller technischen Entwicklungen in der Schifffahrt nichts von ihrer Wichtigkeit verloren haben. Im Gegenteil: Zunehmender Seeverkehr, klimatische Verän-



Erstmals Wasser gespürt: Der Kaskobau des neuen Seenotrettungsbootes SRB 65 ist abgeschlossen. Auf dem Waschplatz der Tamsen-Werft wird das Boot im Herbst 2014 gereinigt, anschließend gesandstrahlt, dann erneut gewaschen und getrocknet.

derungen und der Bau von Offshore-Windparks sind neue Herausforderungen.

Zwei neue Rettungseinheiten wurden 2014 auf Kiel gelegt: das Typschiff einer völlig neuen 28-Meter-Klasse mit Tochterboot und ein weiteres Boot der bewährten 9,5-/10,1-Meter-Klasse. Beide Einheiten werden 2015 getauft und in Dienst gestellt.

Leistungsfähige 28-Meter-Seenotrettungskreuzer werden nach und nach die 27,5-Meter-Einheiten (BERLIN-Klasse) ersetzen. Umfangreiche Vorüberlegungen mit den erfahrenen Vorleuten der entsprechenden Stationen sind vorausgegangen. Zu den augenfälligsten Neuerungen gehören – wie schon bei der 36,5 Meter langen HARRO KOEBKE – das vollständig geschlossene Deckshaus (Ausguckpositionen für Sucheinsätze sind an der Achterkante des Aufbaus vorhanden) und ein Mehrzweckraum mit Bordhospital, getrennt von der Messe.

Die DGzRS hat zunächst drei 28-Meter-Einheiten bei der Fassmer-Werft (Berne/Unterweser) in Auftrag gegeben. Die erste mit

den internen Bezeichnungen SK 35/TB 39 soll am 30. Mai 2015 in Bremerhaven getauft und anschließend auf Amrum stationiert werden.

Die zweite Einheit der neuen Klasse wird nach derzeitiger Planung 2017 in Laboe die BERLIN ersetzen. Die bisher ebenfalls in Laboe stationierte BOTTSSAND wurde im Herbst 2014 nach mehr als 20 Einsatzjahren außer Dienst gestellt. Da es seit längerem keine rettungsdienstliche Notwendigkeit mehr für zwei dort stationierte Einheiten gibt, hat die ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanzierte DGzRS nicht zuletzt im Sinne ihrer Förderer entschieden, Laboe nicht länger als Doppelstation zu betreiben.

Über die Stationierung des dritten 28-Meter-Neubaus, der voraussichtlich 2018 abgeliefert wird, ist noch nicht entschieden. Eine vorläufige Ansicht des neuen Schiffstyps finden Sie auf der folgenden Doppelseite. Auf der Jubiläumswebsite www.150-jahre-seenotretter.de gibt es ein umfangreiches Werft-Tagebuch mit 3D-Grafiken, Bildern und Videos vom Bau des Typschiffs.

28-Meter-Seenotrettungskreuzer



DIE SEENOTRETTETTER
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Ihr Vor- und Nachname
Ihr Wohnort

Ihr Name an Bord?

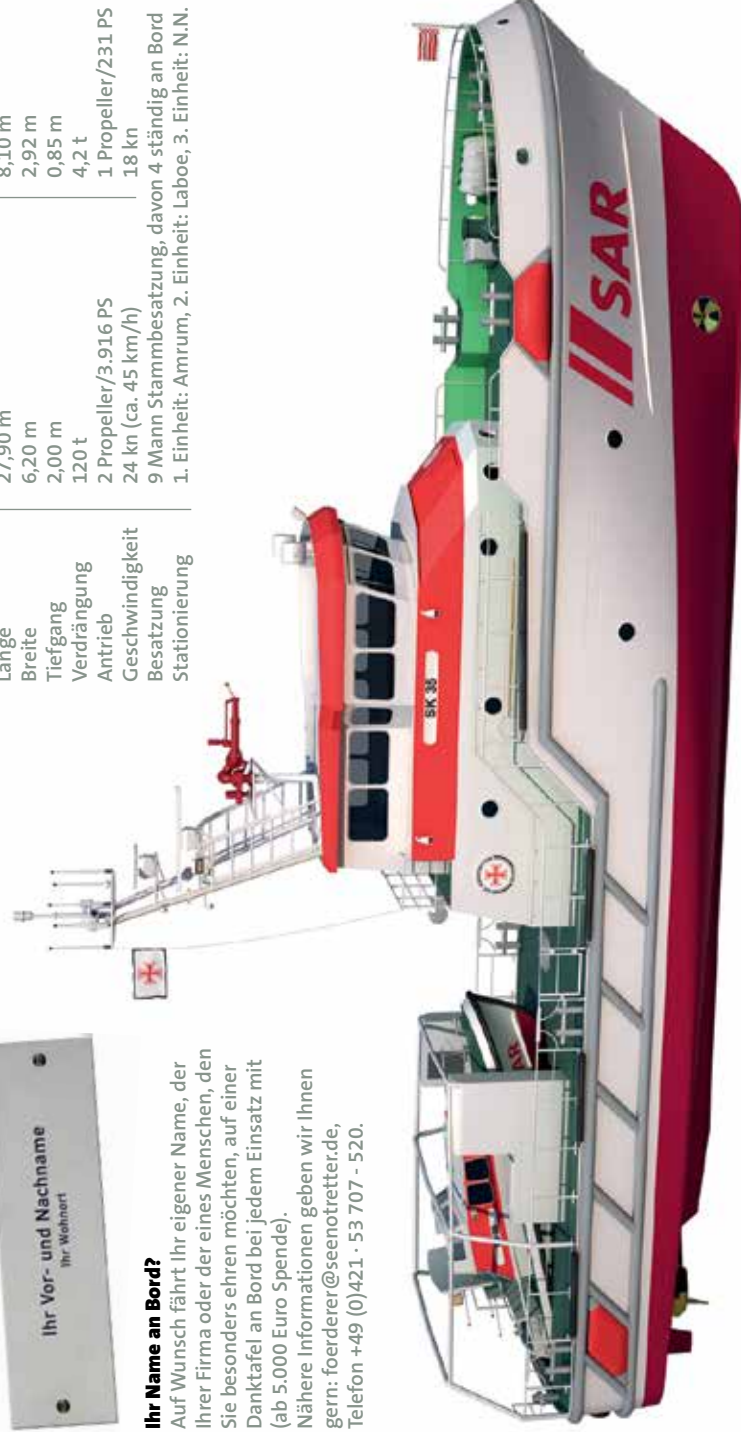
Auf Wunsch fährt Ihr eigener Name, der Ihrer Firma oder der eines Menschen, den Sie besonders ehren möchten, auf einer Danktafel an Bord bei jedem Einsatz mit (ab 5.000 Euro Spende).
Nähere Informationen geben wir Ihnen gern: foerderer@seenotretter.de,
Telefon +49 (0)421 - 53 707 - 520.

Die Hauptdaten

Länge 27,90 m
Breite 6,20 m
Tiefgang 2,00 m
Verdrängung 120 t
Antrieb 2 Propeller/3.916 PS
Geschwindigkeit 24 kn (ca. 45 km/h)
Besatzung 9 Mann Stammbesatzung, davon 4 ständig an Bord
Stationierung 1. Einheit: Amrum, 2. Einheit: Laboe, 3. Einheit: N.N.

des Seenotrettungskreuzers

des Tochterbootes
8,10 m
2,92 m
0,85 m
4,2 t
1 Propeller/231 PS
18 kn
9 Mann Stammbesatzung, davon 4 ständig an Bord
1. Einheit: Laboe, 2. Einheit: Amrum, 3. Einheit: N.N.



Einsatzleiter vor Ort

Auf der Brücke gibt es alle wichtigen Navigations- und Kommunikationsanlagen doppelt. Vorn sitzen Vormann und Navigator, achtern backbord (links) der Einsatzleiter vor Ort (On-Scene Coordinator, OSC). Als verlängerter Arm der SEENOTLEITUNG BREMEN führt er alle an einer Suche und Rettung beteiligten Schiffe und Luftfahrzeuge. Achtern steuerbord ist der Platz des Maschinisten.



Mehr Einblicke:



www.150-jahre-seenotretter.de



Viel Kraft auf wenig Raum

Blitzblank ist der Maschinenraum – auch nach vielen Einsatzstunden. Die beiden 16-Zylinder-MTU-Maschinen leisten je 1.440 kW/1.958 PS. Finanziert hat sie die Bremer Eiswette: Auf ihren Stiftungsfesten 2014 und 2015 spendeten Gäste und Eiswettgenossen für jeweils eine Maschine – insgesamt fast 850.000 Euro. Neben den Hauptmaschinen stehen Hilfsaggregate und Pumpen. Sie saugen Seewasser als Löschwasser an oder pumpen eindringendes Wasser aus Havaristen.

Auf der Werft Tamsen Maritim (Rostock) entsteht die 20. Einheit der 9,5-/10,1-Meter-Klasse für eine Freiwilligen-Station. Seine zwischen 1999 und 2007 gebauten Vorgänger haben sich in zahlreichen Einsätzen auch unter extremen Bedingungen zur Zufriedenheit der Besatzungen in allen Revieren hervorragend bewährt. Der jetzige 10,1 Meter lange Neubau ist in zahlreichen Details eine Weiterentwicklung der im Dienst befindlichen Boote. Seine Taufe ist für den 29. Mai 2015 auf dem Bremer Marktplatz in Anwesenheit des Bundespräsidenten vorgesehen.



Seenotretter Timo Jordt im Bordhospital mit Sauerstoff- und Notfallkoffer

Medizin an Bord

„Das erste, was die Geretteten, die wir als Franzosen erkannten, nun taten, war, dass sie uns die Hände küssten. Dann baten sie uns um ‚du pain‘, und gern wurde ihnen das wenige trockene Brot gegeben, dass wir noch in unseren Taschen hatten und das die Erschöpften merklich erquickte und stärkte.“

So berichteten die Spiekerooger Seenotretter über ihre erste organisierte Rettungsaktion am 7. September 1864.

Die Versorgung Schiffbrüchiger noch an Bord der Rettungsboote geschah lange nur mit einfachsten Mitteln. Später gab es auf den Motorrettungsbooten, angefangen mit Morphiumspritzen in roten Blechkisten, einfache Bordapotheken und Erste-Hilfe-Sets. Unterkühlung, Schock, körperliche und seelische Erschöpfung sowie Verletzungen können auch nach Übernahme auf eine Rettungseinheit lebensbedrohlich sein und die notfallmedizinische Versorgung aus Seenot Geretteter verlangen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg standardisierte und vergrößerte die DGzRS die medizinische Ausstattung. Ein Ärzte-Team um Dr. Meinhard Kohfahl und Dr. Peter Koch entwi-

ckelte eine einheitliche Notfallsausrüstung zur erweiterten Ersten Hilfe im Bordhospital. Seit den 1980er Jahren ist die dort vorhandene Ausstattung annähernd vergleichbar mit der eines Rettungswagens an Land. Neben medizinischen Geräten steht auch eine Vielzahl Medikamente zur Verfügung.

Allerdings unterscheidet sich der Rettungsdienst auf See erheblich von dem an Land: Medizinische Einsätze sind seltener, dafür sind größere Distanzen zu überwinden und mehr Zeit zu überbrücken, und das bei Wind, Wetter, Seegang, Dunkelheit und räumlicher Enge. Ziel der DGzRS ist es, die Seenotretter trotz geringerer rettungsdienstlicher Routine zu befähigen, Notfallpatienten bis zum Eintreffen höher qualifizierter Kollegen oder bis zur Übergabe im Hafen behandeln zu können.

Da medizinische Notfälle unter den mehr als 2.000 Einsätzen pro Jahr relativ selten sind, können die Seenotretter nicht die Qualifikation und Einsatzroutine eines Rettungsassistenten/-sanitäters erreichen, der ausschließlich damit befasst ist. Umso wichtiger sind Ausbildung, Übung und Wie-

derauffrischung der Lehrinhalte. Die Seenotretter erwerben umfangreiche Kenntnisse in ihrer Ausbildungsstation Neustadt i. H. durch das DRK-Bildungszentrum Schlump, Hamburg, und das Notfallpädagogische Institut, Essen. Qualifizierte Stationsausbilder und freiwillige Stations- und/oder Seenotärzte, die in der Nähe der Stationen als niedergelassene oder Klinikärzte tätig sind, bilden die Besatzungen vor Ort weiter. Obligatorisch sind zudem Praktika auf Rettungswagen an Land, überwiegend an Feuer- und Rettungswachen von Berufsfeuerwehren norddeutscher Großstädte, und in entsprechenden Krankenhäusern mit den Schwerpunkten Anästhesie und Notfallambulanz.

Eine noch weitergehende medizinische Ausbildung mag wünschenswert sein, ist aber angesichts der geringen Fallzahlen und der umfangreichen anderweitigen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, die der schnelle technische Fortschritt im Seenotrettungsdienst allgemein erfordert (Sicherheit, Technik, Navigation, Koordination, Kommunikation), nicht praktikabel.

Seit Anfang 2011 verfügt die DGzRS über einen Ärztlichen Leiter Rettungsdienst. Er betreut die gesamte medizinische und pharmakologische Ausstattung der Flotte und entwickelt sie gemeinsam mit den Mitgliedern des Ärztlichen Beirats der DGzRS und den Stationsausbildern verbindlich weiter. Zu seinen Aufgaben gehören ferner die Fachaufsicht über alle einzuhaltenden Vorschriften, das Qualitätsmanagement und die Ausbildung zur richtliniengerechten Erstversorgung.

Zur medizinischen Basisausrüstung aller derzeit 59 SAR-Einheiten gehören jeweils ein Sauerstoffkoffer, ein Notfallrucksack und – dank zahlreicher Projektspenden 2012 und 2013 – ein automatischer externer Defibrillator (AED). Verschiedene Notfallkoffer ergänzen die Basisausrüstung. Zur besseren Unterscheidung und um Verständigungsproblemen bei funktärztlicher Beratung vorzubeugen, sind die Medikamente farbig sowie mit Buchstaben und Zahlen codiert.

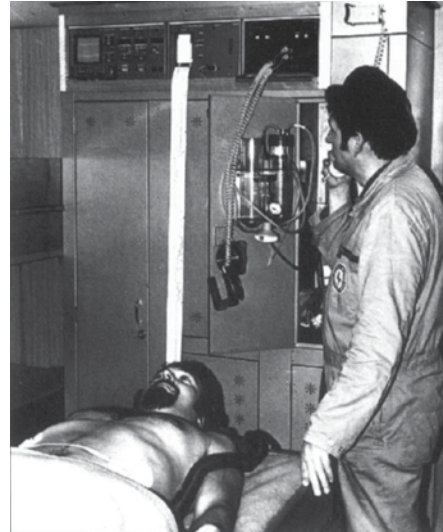
In den vergangenen Monaten haben – ebenfalls dank zahlreicher Einzelspenden – alle Seenotrettungskreuzer eine verbesserte



Training mit der Schleifkorbtrage: Bei der internationalen Seenotrettungsübung „DanGerNed“ vor Wilhelmshaven im September 2014 übergeben die Seenotretter auf See einen „Patienten“.

Schleifkorbtrage mit einer speziellen, von der DGzRS entwickelten Vakuummatratze erhalten. Dank integrierter Schritt- und Schultergurte können mit ihr Verletzte über enge und steile Niedergänge transportiert sowie geschützt und sicher auf See übernommen werden, mittels passendem Gurtsystem auch am Krankhaken oder mit der Hubschrauberwinde. Die Trage ermöglicht zudem die „seefeste“ Lagerung an Bord. Eine zweite, kompaktere Trage für die Rettung unter extrem beengten Verhältnissen ist für alle Seenotrettungskreuzer und die 7-Meter-Klasse gefolgt. Die Umrüstung der anderen Seenotrettungsboote hat begonnen.

Nicht zuletzt gehört zur medizinischen Ausbildung und Betreuung der Besatzungen auch eine psychosoziale Notfallversorgung (PSNV; Krisenintervention, Nachsorge) nach belastenden Einsätzen.



Erste Telemetrie-Anlage zur Übertragung von EKG-Daten an Land in den 1970er Jahren auf dem Seenotrettungskreuzer HERMANN RITTER

Virtueller Notarzt auf See

Sind die Seenotretter auf sich allein gestellt, können sie funkärztliche Beratung durch Intensiv- und Notfallmediziner des Stadtkrankenhauses Cuxhaven in Anspruch nehmen (Telemedical Maritime Assistance Service, TMAS). Bereits seit über 80 Jahren gibt es diese sogenannten Medico-Gespräche, die auch jedes andere Schiff in Anspruch nehmen kann.

Für ihre ganz speziellen Anforderungen plant die DGzRS ergänzend dazu, den virtuellen Notarzt hinaus auf See zu bringen. Telemedizin-Technik soll bei Notfällen auf See künftig die Versorgung erleichtern. Partner der DGzRS sind dazu seit Ende 2014 die Berliner Universitätsklinik Charité und das Unfallkrankenhaus Berlin (ukb).

Tochtergesellschaften der DGzRS und der Charité haben die Zusammenarbeit begründet: Die Gesellschaft für Maritimes Notfallma-

agement (GMN), Tochter der DGzRS, betreibt eine zentrale Notfallleitstelle Offshore-Windparks zur Organisation, Koordinierung und Durchführung des innerbetrieblichen Notfallmanagements der Betreiber. Zwar liegen die Anlagen im SAR-Zuständigkeitsbereich der DGzRS. Notfälle auf diesen festen Bauwerken im Meer sind jedoch keine Seenotfälle und fallen deshalb nicht unter die primären satzungsgemäßen Aufgaben der Seenotretter. Zur Abbergung und Versorgung dort Verunfallter oder Erkrankter hat die DGzRS die GMN gegründet – mit der Prämisse, für diese Zusatzaufgabe keinerlei Spendengelder einzusetzen. Vielmehr finanzieren die Betreiber dies und halten eigene Rettungsmittel (Hubschrauber) vor.

Die Charité-Tochter Global Health Care (GHC) hat Telemedizin-Technik entwickelt, die mittels drahtloser Kommunikation notärztliche Hilfe an weit entfernte Orte auf See bringen soll. Rund um die Uhr stehen Ärzte der

Charité und des auf Notfälle spezialisierten Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhauses Berlin zur Verfügung.

Die jahrzehntelange Erfahrung in der Notfallkoordinierung aus Bremen verbindet sich mit der renommierten Medizinkompetenz aus Berlin. Offshore-Windpark-Betreiber können so den für sie verbindlichen Forderungen für den betrieblichen Arbeitsschutz ihrer Anlagen entsprechen.



Simulation eines Notfalls auf See: im Vordergrund die Behandlungssituation, im Hintergrund der Arzt, der im Notfall im Krankenhaus die übertragenen Daten (Bildschirm) analysiert und Anweisungen erteilt.

Die DGzRS selbst plant, das von GHC entwickelte System „AescuLink“ auch im „klassischen“ Seenotfall einzusetzen. Von Bord aller 20 Seenotrettungskreuzer soll es mittelfristig möglich sein, drahtlos in Bild und Ton mit Berlin in Echtzeit zu kommunizieren und Vitalparameter zu übertragen (3- und 12-Kanal-EKG, Herzfrequenz, Blutdruck, Sauerstoffsättigung des Blutes, Körpertemperatur etc.). Erfahrene Notärzte können auf dieser Grundlage rund um die Uhr Diagnosen stellen und wirkungsvolle Behandlungsanweisungen geben. Die Anschaffungskosten betragen pro Einheit rund 15.000 Euro.

Internationale Zusammenarbeit

2014 fanden mehrere internationale Seenotrettungsübungen im In- und Ausland statt, etwa vor Wilhelmshaven in der Nordsee und vor Bornholm in der Ostsee. Die DGzRS entsendet bewusst wechselnde Einheiten ihrer Rettungsflotte zu solchen Übungen, um möglichst vielen Besatzungen Erfahrungen zu ermöglichen, die gleichermaßen in allen Revieren schon morgen im realen Einsatz von größter Wichtigkeit sein können.

2015 schaut die internationale Familie der Seenotretter nach Deutschland. Ende Mai/Anfang Juni ist die DGzRS in Bremerhaven Gastgeberin der nur all vier Jahre stattfindenden Konferenz mit Kongress der seit 1924 bestehenden International Maritime Rescue Federation (IMRF). Rettungsboote aus vielen Ländern werden erwartet und nicht nur für Fachleute aus aller Welt, sondern auch für die Bevölkerung zu besichtigen sein. Bisher erst ein einziges Mal in ihrer langen Geschichte, nämlich 1959, war die DGzRS Gastgeberin dieses Forums.

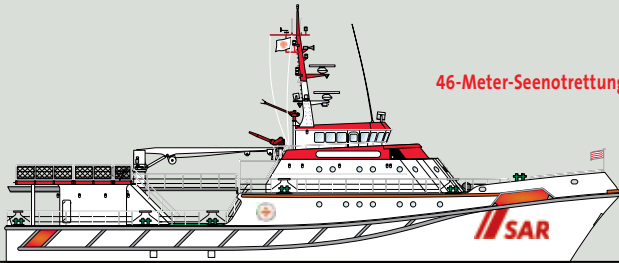


Guido Förster, Vormann der DGzRS-Station Grömitz, im Überlebensanzug der finnischen Seenotrettungsgesellschaft Meripelastusseura. Förster nahm 2014 an einem internationalen Crewaustausch in Europa teil.



Die Einheiten unserer Rettungsflotte

46-Meter-Seenotrettungskreuzer



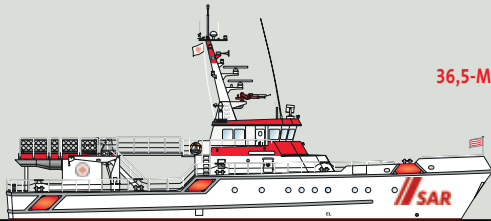
HERMANN MARWEDE

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: 32 kn

36,5-Meter-Seenotrettungskreuzer



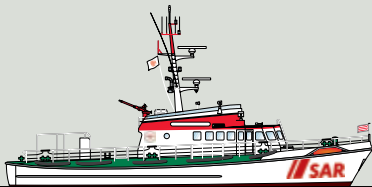
HARRO KOEBKE

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

27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer

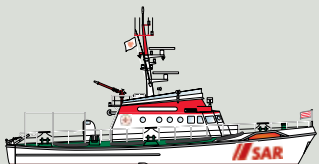
BERLIN
HERMANN HELMS
ALFRIED KRUPPVORMANN STEFFENS
ARKONA
BREMEN

Länge: 27,50 m, Breite: 6,53 m, Tiefgang: 2,10 m, drei Propeller 781 + 1.632 + 781 = 3.194 PS, Verdrängung: 103 t, Geschwindigkeit: 23 kn

Tochterboot

Länge: 7,50/8,18 m, Breite: 2,50 m, Tiefgang: 0,80 m, 180 PS, Geschwindigkeit: 17 kn

23,3-Meter-Seenotrettungskreuzer

VORMANN LEISS
NIS RANDERSVORMANN JANTZEN (Reserve)
HANNES GLOGNER (Reserve)

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, 164 PS, Geschwindigkeit: 17 kn

23,1-Meter-Seenotrettungskreuzer

HERMANN RUDOLF MEYER
HANS HACKMACKTHEO FISCHER
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: 0,60 m, 180 PS, Geschwindigkeit: 18 kn

20-Meter-Seenotrettungskreuzer

EISWETTE
EUGENTHEODOR STORM
PIDDER LÜNG

Länge: 19,90 m, Breite: 5,05 m, Tiefgang: 1,30 m, 1 Propeller, 1.630 PS, Verdrängung: 40 t, Geschwindigkeit: 22 kn

Arbeitsboot

Länge: 4,80 m, Breite: 2,00 m, Tiefgang: 0,40 m, 160 PS auf Jet, Geschwindigkeit: 30 kn

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

WILMA SIKORSKI
GILLIS GULLBRANSSON
HERTHA JEEP
ELLI HOFFMANN-RÖSER
WERNER KUNTZEHEINZ ORTH
HANS INGWERSEN
EMIL ZIMMERMANN
NEUHARLINGERSIEL
HEILIGENHAFENCASPER OTTEN
WALTER ROSE
WOLTERA
ECKERNFÖRDE
PAUL NEISSE*HORST HEINER KNETEN*
KURT HOFFMANN*
NAUSIKAA*
KONRAD-OTTO*

Länge: 9,41 m/10,1 m, Breite: 3,61 m, Tiefgang: 0,96 m, ein Propeller, Motorleistung: 320 PS, Verdrängung: 7 t, Geschwindigkeit: 18 kn

8,5-Meter-Seenotrettungsboot

FRANZ STAPELFELDT* (Reserve)
GÜNTHER SCHÖPS
GERHARD TEN DOORNAAT
KARL VAN WELLDORNBUSCH
CASSEN KNIGGE
OTTO BEHR
HELLMUT MANTHEYHERMANN ONKEN
JENS FÜERSCHIPP
PUTBUS
WALTER MERZCREMPE
BALTRUM
STRALSUND

Länge: 8,52 m/8,28 m, Breite: 3,10 m, Tiefgang: 0,95 m/0,85 m, ein Propeller, Motorleistung: 220 PS, Verdrängung: 5,5 t/4,6 t, Geschwindigkeit: 18 kn

7-Meter-Seenotrettungsboot

ZANDER
HECHT*BARSCH
WUPPERTAL**

Länge: 7,00 m, Breite: 2,50 m, Tiefgang: 0,50 m, Motorleistung: 295 PS auf Hamilton-Jet, Verdrängung: 3,5 t, Geschwindigkeit: 22 kn

Mobile Station: Transport auf Spezialtrailer hinter Unimog U 2150 L/Traktor John Deere 7730/**ohne Zugmaschine

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: 37 kn



SAR SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger Maritime Rescue Co-ordination Centre · Rettungsleitstelle See

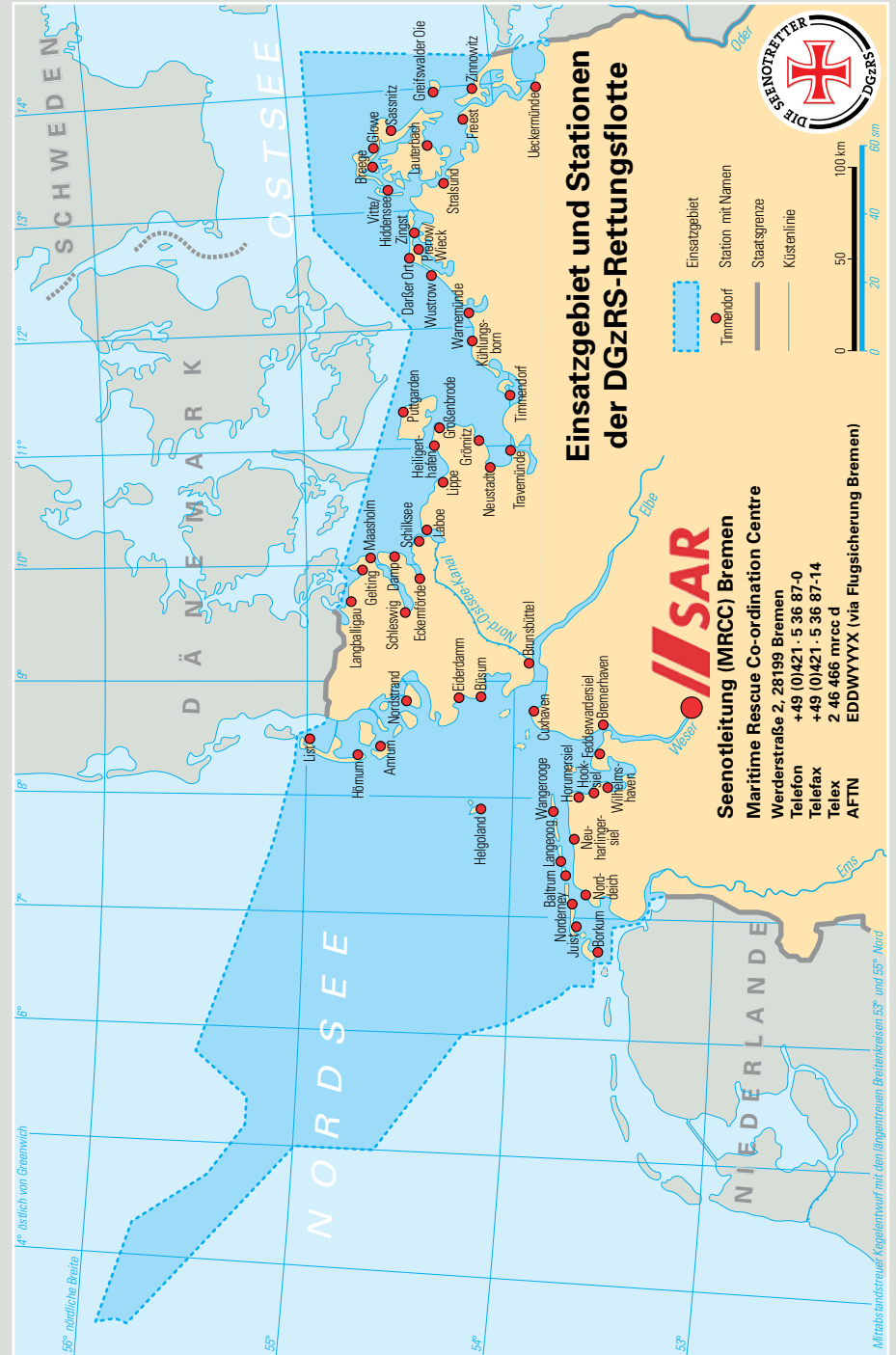
Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist in den Seegebieten der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Nord- und Ostsee (SAR-Bereich der Bundesrepublik Deutschland) für den maritimen SAR-Dienst (Search and Rescue: Suche und Rettung) verantwortlich.

Einsatzleitung und Koordinierungsstelle im Seenotfall ist die SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN (Maritime Rescue Co-ordination Centre) mit ihrer Seenotküsteneinstelle 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	BREMEN RESCUE RADIO
Maritime Rescue Co-ordination Centre Rettungsleitstelle See · ständig besetzt	Seenotküsteneinstelle Rufname: Bremen Rescue
Telefon +49 (0)4 21 · 5 36 87 0	UKW-Kanal 16 und 70 (DSC)
Telefax +49 (0)4 21 · 5 36 87 14	Hörwache rund um die Uhr
Telex 2 46 466 mrcc d	Grenzwelle 2187,5 kHz (DSC)
AFTN EDDWYXX (via Flugsicherung Bremen)	







DIE SEENOTRETTNER

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

freiwillig – unabhängig – spendenfinanziert

- + 60 Seenotrettungskreuzer und -boote
- + 54 Stationen an Nord- und Ostsee
- + 1.000 Seenotretter, davon mehr als 800 Freiwillige
- + einsatzbereit bei jedem Wetter, rund um die Uhr
- + mehr als 2.000 Einsätze pro Jahr
- + koordiniert durch die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS
- + seit 1865 mehr als 81.000 Gerettete
- + finanziert ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen, ohne Steuergelder

www.seenotretter.de
info@seenotretter.de

Wenn Weite beklemmend wird ...

Es geschah an einem trüben Novembertag: Auf einem Fischkutter dringt plötzlich viel Wasser ein. Den beiden Männern an Bord bleibt wenig Zeit.

Nur noch knapp gelingt es dem Kapitän, über Funk einen Notruf abzusetzen und die Seenotretter zu alarmieren. Dann flüchtet er sich aufs Ruderhaus. Der zweite Fischer klammert sich am Mast fest. Schon sinkt der Kutter.

Als die Funkverbindung abbricht und der Kutter auf erneuten Anruf nicht mehr antwortet, wird es still an Bord des Seenotrettungskreuzers. Die vier Rettungsmänner schauen sich nur kurz an. Sie wissen, was zu tun ist. Da draußen geht es jetzt ums Überleben. Zumal die See sechs Grad kalt ist. Schon haben die Seenotretter die Leinen losgeworfen und

abgelegt. Jeder an Bord weiß genau, wo sein Platz ist. Mit ihren Gedanken sind alle bei den Schiffbrüchigen, die jetzt ganz auf sich allein gestellt sind.

„Alle Hebel liegen auf dem Tisch“, die Retter machen volle Fahrt voraus. Der Ausguck ist besetzt. Die SEENOTLEITUNG BREMEN hat ein Suchgebiet errechnet und weitere Rettungseinheiten in die Suche einbezogen.

Die Zeit schwindet. Unterkühlung ist jetzt die größte Gefahr für die Schiffbrüchigen. Es kommt buchstäblich auf Minuten an. Plötzlich ein Ausruf auf dem oberen Fahrstand des Seenotrettungskreuzers: „Da rüber!“

Wärmende Decken und trockene Kleidung liegen bereit. Das Bordhospital ist vorbereitet. Schon machen die Seenotretter das Tochterboot klar ...



RETTE MIT, WER KANN!

Jetzt Förderer werden.



IHRE VORTEILE ALS FÖRDERER

- + Unser Jahrbuch für Sie, jedes Jahr neu
 - + Unsere Förderkarte mit Ihrem Namen
 - + Regelmäßige Informationen
 - + Jede Spende steuerlich absetzbar
- Einfach die „Heckklappe“ dieses Jahrbuches ausfüllen!

Nordsee

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND RUFMÖGLICHKEITEN
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. +49 (0)49 22 · 5 85
JUIST ●	Seenotrettungsboot WOLTERA DG 7348	02	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Hauke Janssen-Visser Liegeplatz: Hafen, Nordkaje Stationsgebäude/Postadresse: Otto-Mann-Haus, Am Hafen, 26571 Juist Tel. +49 (0)1 75 · 2 67 58 16
NORDERNEY ●	Seenotrettungskreuzer BERNHARD GRUBEN DBBS Tochterboot JOHANN FIDI	97	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Holger Freimuth Liegeplatz: Hafen Stationsgebäude/Postadresse: Am Hafen 9, 26548 Norderney Tel. +49 (0)49 32 · 24 46
NORDEICH ●	Seenotrettungsboot CASSEN KNIGGE DH 3771	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Marcus Baar Liegeplatz/Stationsgebäude: Westhafen Postadresse: Tulpenstraße 2, 26506 Norden Tel. +49 (0)49 31 · 8 21 60
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. +49 (0)49 39 · 6 67, dienstlich 80 25
LANGEOOG ●	Seenotrettungsboot CASPER OTTEN DG 7347	01	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Gerriet Leiß Liegeplatz: Hafen Stationsgebäude/Postadresse: Hafendeichstraße, 26465 Langeoog Tel. +49 (0)49 72 · 2 47
NEUHARLINGERSIEL ●	Seenotrettungsboot NEUHARLINGERSIEL DD 4980	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Wolfgang Gruben Liegeplatz: Fischereihafen, Westseite; Stationsgebäude: Am Hafen West Postadresse: Bootsweg 7, 26427 Neuharlingersiel Tel. +49 (0)49 74 · 5 24
WANGEROOGE ●	Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI DD 4594	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Roger Riehl Liegeplatz: Hafen, Ponton am Fähranleger; Stationsgebäude: im Erlengrund Postadresse: Christian-Janßen-Straße 34, 26486 Wangerooge Tel. +49 (0)44 69 · 99-0, 99-1 55, 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. +49 (0)44 26 · 14 18
HOOKSIEL ●	Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS DBAE Tochterboot ADELE	89	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Dirk Hennesen Liegeplatz: Außenhafen, Zufahrt über Bäderstraße Postadresse: An der Schleiße, 26434 Hooksiel/Wangerland Tel. +49 (0)44 25 · 8 11 76
WILHELMSHAVEN ●	Seenotrettungsboot OTTO BEHR DH 3774	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Erwin Clausen Liegeplatz/Stationsgebäude: Fluthafen, Helgolandkaje Postadresse: Marschhof 4, 26382 Wilhelmshaven Tel. +49 (0)44 21 · 8 30 00
FEDDERWARDERSIEL ●	Seenotrettungsboot HERMANN ONKEN DH 3776	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Hartmut Dierks Liegeplatz/Stationsgebäude: Hafen, Westseite Postadresse: Fedderwarde Deich 8, 26969 Butjadingen Tel. +49 (0)47 33 · 1 70 30
DEUTSCHE BUCHT/ HELGOLAND ●	Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE DBAR Tochterboot VERENA	03	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 16 Mann, Vormann: Jörg Rabe Liegeplatz: Südhafen/Ostdamm; Stationsgebäude: Südhafen/Westkaje Postadresse: Liegeplatz Hafen, 27498 Helgoland Tel. +49 (0)47 25 · 2 10 oder 78 78



STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND RUFMÖGLICHKEITEN
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. +49 (0)4 71 - 4 33 23
CUXHAVEN ●	Seenotrettungskreuzer HERMANN HELMS DBAM Tochterboot BIENE	85	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Holger Wolpers Liegeplatz: Fährhafen Stationsgebäude/Postadresse: Am Seedeich 36a, 27472 Cuxhaven Tel. +49 (0)47 21 - 3 46 22
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. +49 (0)1 77 - 6 85 13 78
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. +49 (0)48 34 - 22 46
EIDERDAMM ●	Seenotrettungsboot PAUL NEISSE DJ 5386	03	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Rainer Wallhof Liegeplatz/Stationsgebäude: Eidersperwerk, Binnenhafen Postadresse: Süderegge 2, 25764 Norddeich/Dithmarschen Tel. +49 (0)48 33 - 9 08, am Liegeplatz +49 (0)48 33 - 42 93 63
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. +49 (0)48 42 - 10 10
AMRUM ●	Seenotrettungskreuzer VORMANN LEISS DBAQ Tochterboot JAPSAND	85	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Sven Witzke Liegeplatz: Seezeichenhafen Wittdün Stationsgebäude/Postadresse: Zum Tonnenhafen, 25946 Wittdün/Amrum Tel. +49 (0)46 82 - 20 04
HÖRNUM ●	Seenotrettungsboot HORST HEINER KNETEN DH 2306	06	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Michael Heinzus Liegeplatz: Ponton, Westkaje; Stationsgebäude: Am Kai (Hafenamt) Postadresse: Ostertresker 6a, 25980 Sylt (Tinnum) Tel. +49 (0)46 51 - 3 18 68
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 29, 25992 List/Sylt Tel. +49 (0)46 51 - 87 03 65
NORDSEE ●	Reserve-Seenotrettungskreuzer HANNES GLOGNER DBAJ Tochterboot FLINTHÖRN	91	Liegeplatz: wechselnde Stationen Mobilteil. +49 (0)1 71 - 2 11 10 30

Ostsee

LANGBALLIGAU ●	Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE DD 4639	99	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Johannes Lund Liegeplatz: Hafensüdseite, Anlegebrücke; Stationsgebäude: Strandweg Postadresse: Unewattfeld 8, 24977 Langballig Tel. +49 (0)46 36 - 12 50, am Liegeplatz +49 (0) 46 36 - 97 93 67
GELTING ●	Seenotrettungsboot JENS FÜERSCHIPP DH 3777	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thilo Heinze Liegeplatz: Sportboothafen Gelting Mole, zwischen Niesgrau und Gelting Postadresse: Pattburg 6, 24395 Gelting Tel. +49 (0)46 43 - 18 65 56

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND RUFMÖGLICHKEITEN
SCHLESWIG ●	Seenotrettungsboot WALTER MERZ DH 3773	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Paul Cugier Liegeplatz: Stadthafen, Am Hafen 5 Postadresse: Hafengang 29, 24837 Schleswig Tel. +49 (0)46 21 - 5 17 71
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. +49 (0)46 42 - 60 54
●	Seenotrettungsboot WUPPERTAL DH 3785	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Andreas Doose Liegeplatz: Fischereihafen, Schumacherbrücke; Stationsgebäude: Hauptstraße Postadresse: Schmiedestraße 133, 24404 Maasholm Tel. +49 (0)46 42 - 6 92 85
DAMP ●	Seenotrettungsboot KARL VAN WELL DH 3769	92	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Thomas Schulze Liegeplatz: Niebymole, Hafensüdseite Stationsgebäude/Postadresse: Niebymole 1, 24351 Damp Tel. +49 (0)1 72 - 1 66 05 73
ECKERNFÖRDE ●	Seenotrettungsboot ECKERNFÖRDE DK 3088	04	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Horst Egerland Liegeplatz: Yachthafen des Segelclubs, Westseite des Marinestützpunkts, Am Ort Postadresse: Vogelsang 6, 24340 Eckernförde Tel. +49 (0)43 51 - 59 57
SCHILKSEE ●	Seenotrettungsboot WALTER ROSE DJ 5387	03	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Detlev Sass Liegeplatz: Olympiahafen, Sporthafen Nord, Steg 1 Stationsgebäude/Postadresse: Olympiahafen Nord, Soiling 5, 24159 Kiel Tel. +49 (0)4 31 - 33 59 78
LABOE ●	Seenotrettungskreuzer BERLIN DBAH Tochterboot STEPPE	85	Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Michael Müller Liegeplatz: Fischereihafen, Südmole; Stationsgebäude: Hafenstraße Postadresse: Liegeplatz Hafen, 24235 Laboe Tel. +49 (0)43 43 - 65 40
LIPPE/WEISSENHAUS ●	Seenotrettungsboot HELLMUT MANTHEY DH 3775	93	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Manfred Lau Liegeplatz: Alter Hafen, Nordseite Postadresse: Seekamp 5a, 24321 Behrendorf Tel. +49 (0)43 81 - 18 47
HEILIGENHAFEN ●	Seenotrettungsboot HEILIGENHAFEN DD 4988	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Frank Lietzow Liegeplatz: Kommunalhafen, Nordseite Postadresse: Ratskamp 1, 23774 Heiligenhafen Tel. +49 (0)1 70 - 6 32 37 40
PUTTGARDEN ●	Seenotrettungsboot EMIL ZIMMERMANN DD 4662	00	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Wolfgang Groß Liegeplatz: Bootshafen des Fährhafens, Sicherheitsbereich (nicht zugänglich) Postadresse: Scandlines-Warenannahme, Am Fährbahnhof, 23769 Puttgarden Tel. +49 (0)43 71 - 50 56 04
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. +49 (0)43 67 - 2 47
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. +49 (0)45 62 - 16 95
NEUSTADT ●	Seenotrettungsboot CREMPE DH 3778	94	Besatzung: Freiwillige, Vormann: Wolfgang Schulz Liegeplatz: Stadthafen-Ostseite, Unterer Jungfernstieg, Steg B Postadresse: Rönneweg 13, 23730 Neustadt in Holstein Tel. +49 (0)1 70 - 4 54 40 12



STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND RUFMÖGLICHKEITEN
AUSBILDUNGSSTATION NEUSTADT	Ausbildungsfahrzeuge SIEGFRIED BOYSEN DA 7298 EDUARD NEBELTHAU DA 8107 WIEKSBERG DB 2231 JAX DK 5463		Ausbilder: Freiwillige, Vormann: Horst Kagal 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. +49 (0)45 02 - 7 41 40, dienstlich +49 (0)45 02 - 8 47 50
TIMMENDORF/POEL	Seenotrettungsboot GÜNTHER SCHÖPS DH 3767 92		Besatzung: Freiwillige, Vormann: Ralf Schmidt Liegeplatz: Insel Poel, Timmendorf-Strand, Lotsenbrücke, Stationsgebäude: An Haben; Postadresse: Wangern 14, 23999 Insel Poel Tel. +49 (0)3 84 25 - 4 28 08
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. +49 (0)3 82 93 - 73 65
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. +49 (0)3 81 - 5 40 52
WUSTROW	Seenotrettungsboot a. 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. +49 (0)3 82 20 - 5 45
DARSSER ORT	Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER DBBR Tochterboot STRÖPER 97		Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 9 Mann, Vormann: Lutz Griesberg Liegeplatz: Nothafen Darßer Ort Postadresse: Nothafen Darßer Ort, 18375 Prerow Tel. +49 (0)1 71 - 4 91 40 02
PREROW/WIECK	Seenotrettungsboot STRALSUND DH 3781 SAR-Mobil (Pkw) 94		Besatzung: Freiwillige, Vormann: Jens Pögel Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Wieck am Darß; Stationsgebäude: Küsters Allee, Prerow, Postadresse: Buchenstraße 22, 18375 Prerow Tel. +49 (0)3 82 33 - 6 04 22
ZINGST	Seenotrettungsboot a. 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. +49 (0)3 82 32 - 8 04 76
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. +49 (0)3 83 00 - 3 45
BREEGE	Seenotrettungsboot DORNBUSCH DH 3770 93		Besatzung: Freiwillige, Vormann: Olaf Redmer Liegeplatz: Wasserwanderrastplatz Breege Postadresse: Dorfstraße 109, 18556 Breege Tel. +49 (0)3 83 91 - 8 97 64
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. +49 (0)3 83 02 - 5 34 45 und 5 31 70
SASSNITZ	Seenotrettungskreuzer HARRO KOEBKE DBAK Tochterboot NOTARIUS 12		Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 11 Mann, Vormann: Hartmut Mühlwald Liegeplatz/Stationsgebäude: Stadthafen, Westmole, Zufahrt Straße der Jugend Postadresse: Liegeplatz Hafen, Westmole, 18546 Sassnitz Tel. +49 (0)3 83 92 - 2 24 08

STATION	BOOT/RUFZEICHEN	BJ.	EINSATZANGABEN UND RUFMÖGLICHKEITEN
LAUTERBACH	Seenotrettungsboot PUTBUS DH 3772 93		Besatzung: Freiwillige, Vormann: Horst Freybier Liegeplatz: Kommunalhafen, Fischerbrücke Postadresse: Vilmsstraße 18, 18581 Putbus Tel. +49 (0)3 83 01 - 6 09 22
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. +49 (0)3 81 - 29 87 07, mobil +49 (0)1 75 - 2 23 85 32
FREEST	Seenotrettungsboot HEINZ ORTH DD 4654 99		Besatzung: Freiwillige, Vormann: Horst Pögel Liegeplatz/Stationsgebäude: Fischereihafen, Nordmole Postadresse: Dorfstraße 45, 17440 Spandowerhagen Tel. +49 (0)3 83 70 - 2 04 74
GREIFSWALDER OIE	Seenotrettungskreuzer EUGEN DBAV Arbeitsboot HUBERTUS 09		Einsatzbereit: sofort, Stammbesatzung: 7 Mann, Vormann: Hartmut Trademann Liegeplatz: Nothafen Greifswalder Oie Postadresse: Lebensmittelmarkt M. Schröder, Dorfstraße 37a, 17440 Freest Tel. +49 (0)3 83 71 - 2 06 26
ZINNOWITZ	Seenotrettungsboote a. 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. +49 (0)3 83 77 - 4 03 02
UECKERMÜNDE	Seenotrettungsboote GERHARD TEN DOORNKAAT DH 3768 92 DORA DJ 8068 03		Besatzung: Freiwillige, Vormann: Manfred Fastnacht Liegeplatz/Stationsgebäude: Am Kamigkrug Postadresse: Chausseestraße 81, 17373 Ueckermünde Tel. +49 (0)3 97 71 - 2 38 85
OSTSEE	Reserve-Seenotrettungskreuzer VORMANN JANTZEN DBAG Tochterboot BUTSCHER 90		Liegeplatz: wechselnde Stationen Mobilteil: +49 (0)171 - 2 11 10 32



Mehr über unsere Stationen:

www.seenotretter.de/teams-stationen



KLÖNSCHNACK

Stapellauf für www.seenotretter.de

Unsere neue Internetseite: emotional und übersichtlich

Die Internetseite der Seenotretter hat 2014 ein paar Monate in der Werft verbracht. Wie unsere Rettungseinheiten hatte auch sie nach einigen Jahren eine Generalüberholung „auf dem Zettel“. Die Seite hat einen neuen Anstrich bekommen – emotional und übersichtlich. Anschließend war Stapellauf für www.seenotretter.de mit vielen neuen Inhalten.



Unsere Besatzungsmitglieder geben der neuen Internetseite der Seenotretter ein Gesicht – so wie Björn Westermann von der Station Juist.

Große Bilder, Videos, mehr Informationen zu Teams & Stationen, ein neuer Spendenlotse mit vielen Beispielen, wie Sie den Seenotrettern helfen können, und eine eigene Seite für „lüttje Seenotretter“ gehören zu den augenfälligsten Neuerungen. Aber auch Klassiker wie die Flottenübersicht oder unser beliebtes Werft-Tagebuch kommen in neuem Gewand

und mit neuen Funktionen daher.

Lust auf eine Besichtigung? Kommen Sie „an Bord“! Haben Sie oder Ihr Verein eine eigene Internetseite? Dann können Sie uns mit einer Verlinkung zu unserer Seite helfen: Unter www.seenotretter.de/mediathek stehen spezielle Banner zum Herunterladen bereit. Vielen Dank!

Einmal Seenotrettungskreuzer fahren?

Einmal einen Seenotrettungskreuzer steuern: An einem Original-Ausbildungssimulator der DGzRS ist dies jetzt auf Messen und Veranstaltungen im ganzen Land möglich. Die außer Dienst gestellte Technik aus der SAR-Schule in der DGzRS-Zentrale – dort wird ein neuer Simulator modernster Art eingebaut – wurde für ein zweites Einsatzleben in der Öffentlichkeitsarbeit an Land umgerüstet.

Jahr für Jahr sind die Seenotretter mehr als 2.000 Mal im Einsatz. Die oft gefährvollen Einsätze finden in der Regel unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Doch jetzt können Freunde der Seenotretter virtuell an Bord gehen und mitfahren.

An den ehemaligen Fahrständen des Ausbildungssimulators, an denen zum Training der Seenotretter ungezählte Male Einsatzszenarien simuliert wurden, lassen sich nun mittels Original-Fahrhebeln und -instrumenten Ausschnitte des realitätsnahen PC-Simulators

„Die Seenotretter“ spielen. „Maschinen, Bugstrahlruder, Tochterboot und Feuerlöschanlage – alles ist fast wie im Alltag bei uns an Bord. Auch die Einsätze sind realistisch“, ist Dirk Hennesen, Vormann des Seenotrettungskreuzers VORMANN STEFFENS, begeistert.

Der PC-Spiele-Entwickler „Reality Twist“ hatte die Spielesoftware, die unter dem



Begeisterung am Infostand: Die Simulator-Software läuft auf den ehemaligen Ausbildungsfahrständen der SAR-Schule der DGzRS.

Namen „Schiff-Simulator: Die Seenotretter“ von „rondomedia“ vermarktet wird, 2013 nach Einsatzunterlagen der DGzRS entwickelt. Auf der weltgrößten Wassersportmesse „boot“ Düsseldorf hatte der umgerüstete Original-Simulator im Januar 2015 seinen ersten Einsatz „im neuen Element“ – die Besucher waren begeistert.

Prämienfrei versichert ...

... sind die fest angestellten und freiwilligen Besatzungsmitglieder der Rettungsflotte durch eine Kollektiv-Unfallversicherung auch für das laufende Einsatzjahr 2015. Für diese großzügige Zuwendung bedanken wir uns im Namen unserer Rettungsmänner und -frauen ganz herzlich beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin.

BREMEN und ARWED EMMINGHAUS jetzt Museumskreuzer

Gleich zwei weitere ehemalige Rettungseinheiten der DGzRS sind seit Herbst 2014 Museumschiffe. Der ehemalige Versuchskreuzer BREMEN (III), im Dienst von 1953 bis 1965, und der frühere Seenotrettungskreuzer ARWED EMMINGHAUS, gebaut 1965 und außer Dienst gestellt 1993, sind nun in der Hand engagierter Privatleute. Sie wollen die Schiffe für die Nachwelt erhalten.



Zur Eröffnung bekam die große ARWED Besuch vom kleinen Arwed: Auf der Suche nach einem Namen für den Elfjährigen aus Troisdorf stieß Vater Robert Leinung auf das nordische „Arvid“. Selbst seit 1974 Förderer der Seenotretter, entschied er sich für die Schreibweise des DGzRS-Gründervaters.

Wenn der Opa mit dem Enkel: Der ehemalige Versuchskreuzer BREMEN (III) passiert während der Maritimen Woche in Bremen seinen modernen Nachfolger HANNES GLOGNER.

Die BREMEN (III) wurde 1931 als Motorrettungsboot KONSUL KLEYENSTÜBER in Dienst gestellt und 1951/52 zur Versuchseinheit, der ersten mit Tochterboot, umgebaut. Neuer Eigner ist das Bremer Hafenmuseum „Kulturforum Speicher XI“. Kai Steffen spürte das Boot als „Wal“ in Hamburg auf und holte es zurück an die Weser. Prof. Klaus Hübötter ermöglichte den Erwerb. Rettungsboot-Enthusiasten wollen das Boot in den Zustand von 1953 zurückversetzen. Es liegt nun im Museumshaven Vegesack (www.srk-bremen.de).

Die ARWED EMMINGHAUS wurde 1965 am 100. Geburtstag der DGzRS in Dienst ge-



stellt und war nach Außerdienststellung noch bei der isländischen Schwestergesellschaft der DGzRS im Einsatz. Sie ist nun im Besitz von Lars und Björn Carstensen sowie Oliver Leu. Sie eröffneten im Herbst 2014 in Burgstaaken das Schiff und eine kleine Ausstellung (www.seenotrettungsmuseum-fehmarn.de).

Seenotretter ziehen ins Miniatur(wunder)land

Nur etwas mehr als zwei Zentimeter misst ein Seenotretter vom Scheitel bis zur Sohle – im bekannten Hamburger „Miniatur-Wunderland“ und im Leeraner „Miniaturland“ sind „Menschen“ nicht größer. Hier wie dort „leben“ seit einigen Monaten auch Seenotretter.



Detailreiches Ensemble mit dem Seenotrettungsboot HANS INGWERSEN an den Landungsbrücken im „Miniatur-Wunderland“ Hamburg



Die ehrenamtlichen Mitarbeiter der DGzRS Bernd Kruthaup (r.) und Marina Bents übergeben das Modell der WOLTERA an Christoph Adams vom Leeraner „Miniaturland“.

In Hamburg vervollständigen 13 Rettungsmänner und ehrenamtliche Mitarbeiter der DGzRS die rund 215.000 Einwohner der weltgrößten Modellbahnanlage. Der Nachbau des Travemünder Seenotrettungsbootes HANS INGWERSEN hat zum Open Ship an den Landungsbrücken festgemacht. Besucher fotografieren, reden am Infostand mit den Männern in Rot oder steuern eines der drei Seenotrettungskreuzer-Modelle über die Elbe.

Mit viel Liebe zum Detail hat Modellbauerin Susanne Sander die Idee ihres Kollegen Heiko Mundel umgesetzt. Seit vielen Jahren Förderer der Seenotretter, war es ihm eine Herzensangelegenheit, sie in die Speicherstadt zu bringen. Zweieinhalb Wochen malte, klebte und schnitt Sander, bis Figuren, Boote und Tische im Maßstab 1:87 den Vorbildern prä-

zise entsprachen. Ein Sammelschiffchen fehlt genauso wenig wie Faltblätter und das Logo auf den Latzhosen. „Besonders anspruchsvoll waren die drei Seenotrettungskreuzer-Modelle im Maßstab 1:1250“, erzählt Heiko Mundel. Doch sie gehören einfach zu einem originalgetreuen DGzRS-Stand dazu, findet er.

Allein 50 Stunden hat der ehrenamtliche DGzRS-Mitarbeiter Bernd Kruthaup gesägt, geschleift und gelötet, bis die WOLTERA im Maßstab 1:87 einsatzbereit war. Das Seenotrettungsboot-Modell liegt im Leeraner Miniaturland im Hafen der Nordseeinsel Juist. Auf rund 600 Quadratmetern Fläche ist Ostfriesland mit seinen Sehenswürdigkeiten nachgebildet. Im Gespräch mit Mitarbeiter Christoph Adams stellte Kruthaup fest, dass die Seenotretter fehlten – was beide schnell änderten.

„Klasse Seenotretter!“ in Hessen ein Erfolg

Im Jubiläumsjahr der DGzRS kehrt der ausgemusterte Rettungsring der NIS RANDERS für ein Jahr nach Bremen zurück. Sechstklässler der Gesamtschule Bremen-Ost übernehmen das Symbol des Projekts „Klasse Seenotretter“ von der Klasse 9c der Gesamtschule Gießen-Ost.



Die Gießener „Klasse Seenotretter!“ zu Besuch in der DGzRS-Zentrale

Viel Aufmerksamkeit haben die hessischen Schüler mit Lehrer Dennis Hoell den Seenotrettern im Binnenland verschafft. Aktionstage in der Fußgängerzone, in Stadtteilen und in der Schule erbrachten mehr als 1.000 Euro Spenden.

Elf- bis Zwölfjährige aus Bremen mit Lehrer Julian Stroppel übernehmen nun das Ruder. Seit 2003 wirbt eine „Klasse Seenotretter!“ jeweils ein Jahr lang für die DGzRS und be-

schäftigt sich im Unterricht mit dem Thema. Interessierte Schulen können sich per Telefon unter +49 (0)421 • 53707 665 oder per E-Mail an info@seenotretter.de melden.

„Riders on the Storm“ auf Leinwand



Künstler Peter Barthold Schnibbe bei den letzten Pinselstrichen

Das dreigeteilte Gemälde „Riders on the Storm“ von Peter Barthold Schnibbe ist eine bewegende Hommage an die Seenotretter. Der Künstler schenkte das Triptychon der

DGzRS. Sie stellte es dem Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven als Dauerleihgabe zur Verfügung.

„Seenotrettung nimmt einen bedeutenden Platz in unserer Dauerausstellung ein. Das Gemälde ergänzt sie ästhetisch und kunstvoll“, sagte DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner. Zusammen mit DGzRS-Vorstandsmitglied Ingo Kramer enthüllte sie das Gemälde im Februar 2014.

Das Triptychon zeigt mittig das Meer sowie seitlich einen Schiffsbruch und einen Seenotrettungskreuzer. Schnibbe will sein Werk – ähnlich christlichen Altarbildern – noch um sieben kleinere Bilder ergänzen.

„Klappe – Action!“

Dreharbeiten für ZDF-Fernsehfilm

Zwar nicht die Hauptrolle, aber eine sehr prominente Nebenrolle hat der Seenotrettungskreuzer VORMANN LEISS/Station Amrum in einem neuen ZDF-Fernsehfilm übernommen. „Inselblut – Die Tote am Strand“ (Arbeitstitel) spielt auf einer fiktiven kleinen Nordseeinsel. Drehort war im Herbst 2014 Hörnum auf Sylt.

Die Handlung: Seenotretterin Katharina (Lisa Martinek) hat sich von Ehemann Nils (Kai Scheve) getrennt. Als die attraktive Annika vermisst wird, beteiligt sie sich an der Suche. Doch Annika wird tot gefunden. Nils steht unter Mordverdacht. Katharina versucht zu



Regisseur Nicolai Rohde (v. l.) mit Vormann Sven Witzke und Hauptdarstellerin Lisa Martinek

beweisen, dass er unschuldig ist. Mehr und mehr erkennt sie die tragische Verbindung ihrer Familie zu der Toten.

Die Besetzung der VORMANN LEISS, aber auch freiwillige Seenotretter aus Hörnum fungierten als Komparsen. Nicolai Rohde inszenierte den Krimi, Nicola Bock schrieb das Drehbuch nach Motiven des Romans „Inselblut“ von Bent Ohle. Die Erstausstrahlung ist für Frühsommer 2015 im ZDF geplant.



TAMSENMARITIM wünscht alles Gute zu 150 Jahren DGzRS



Vormann als Küchenchef im TV-Studio

Lutz Griesberg ist gelernter Fischer. Und seit 25 Jahren Seenotretter. Seither fischt der Vormann des Seenotrettungskreuzers THEO FISCHER Schiffbrüchige aus der Ostsee. Auf Wache an Bord kocht er für seine Besatzung – wie könnte es anders sein – meistens Fisch. Gemeinsam mit DGzRS-„Bootschafter“ Yared Dibaba hat er das nun auch vor der Fernsehkamera gemacht.

Der bekannte NDR-Moderator hatte Griesberg in die Sendung „Mein Nachmittag“ eingeladen. Der Vormann ließ sich nicht zwei Mal bitten: Es gab Steinbutt mit Dillsoße und süßen Drillingen – lecker!

Für das beliebte „Seenotretter-Kochbuch“ mit Originalrezepten von Bord hatte sich Griesberg vor wenigen Jahren noch bedeckt gehalten. „Unsere alten Rezepte geben wir Poeler nur selten weiter“, sagt er. Doch Dibaba durfte ihm in die Töpfe gucken – ebenso wie alle Freunde der Seenotretter:



Vormann Lutz Griesberg mit Seenotretter-„Bootschafter“ Yared Dibaba im NDR-Fernsehstudio

Sobald der Fisch Farbe hat, in der Pfanne im vorgeheizten Backofen (80 Grad Umluft) zehn Minuten nachgaren.

Butter langsam schmelzen. Unter ständigem Rühren Mehl dazugeben, drei Minuten durchschwitzen lassen, bis es goldgelb ist. Fischfond hinzugeben bis zur gewünschten Konsistenz. Mit Sahne verfeinern, frisch geschnittenen Dill unterrühren. Fenchel, Zwiebeln, Sellerie und Lauch putzen, waschen, schneiden. Gemeinsam in einem Topf mit Butter anschwitzen, Lauch zehn Minuten später hinzugeben. Zwischendurch mit Salz, Pfeffer würzen, eventuell etwas Wasser angießen. Bei gewünschtem Biss und verdunsteter Flüssigkeit einen Esslöffel Zucker einstreuen und mit etwas Butter leicht karamellisieren lassen.

Kartoffeln waschen, mit Salz und Kümmel garen, abgießen und ausdampfen lassen. Vier Esslöffel Zucker in einer Pfanne schmelzen und die Kartoffeln darin karamellisieren.

Fisch:
4 Steinbutte (alternativ Filets)
100 g Butterschmalz
1 Zitrone, Salz und Pfeffer

Soße:
50 g Butter, 50 g Mehl
500 ml Fischfond, 1 Bund frischer Dill, etwas Sahne

Gemüsebett:
750 g kleine, gleichmäßige Drillinge, 1 mittelgroße Kugel Fenchel, 2 mittlere Zwiebeln, 1 Stange Lauch, 1/2 Kugel Sellerie, 75 g Butter, Salz, Pfeffer, Zucker

Steinbutte gründlich mit kaltem Wasser waschen und Unterhaut von kleinen Steinen befreien. Oberhaut abziehen. Beidseitig würzen und mit Butterschmalz anbraten.

„De Werser geht“

Das Ergebnis der traditionsreichen Bremer Eiswette ist im Jubiläumsjahr der Seenotretter einmal mehr eindeutig ausgefallen: „De Werser geht“ – die Weser war also nicht zugefroren, wie stets seit 1947. Umso bedeutender war die 186. Eisprobe am Dreikönigstag: Gleich zwei Schneider plauderten mit losem Mundwerk drauflos. Burckhard Göbel übergab Amt und heißes Bügeleisen nach mehr als einem Vierteljahrhundert „Schneiderreien“ an Peter Lüchinger.

Ebenfalls eindeutig wiederum und sehr beeindruckend war das Spendenergebnis für die Seenotretter nach dem Stiftungsfest rund zwei Wochen nach der Eisprobe: Bemerkenswerte rund 418.000 Euro legten die 800 Eis-



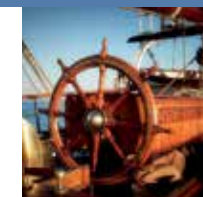
Eiswettsschneider im Doppelpack: Burckhard Göbel (2. v. l.) und Peter Lüchinger an Bord des Tochterbootes CHRISTIAN

wettgenossen und ihre Gäste in die Sammelsteller der Tischältesten.

Die 1829 begründete Eiswette war einst wichtig für Bremens Handel und Schifffahrt. Den Seenotrettern ist es eine ehrenvolle Pflicht, den – oder die – Schneider trockenen Fußes über den Fluss zu bringen.

DAS BESONDERE URLAUBSERLEBNIS

Segel setzen zu traumhaften Reisezielen...



GEWINNEN
SIE EINE REISE
auf der schönsten
Brigg der Welt
www.eyeofthewind.net

FORUM train & sail GmbH | Mandichostraße 18 | 86504 Merching
Tel.: +49 8233 381 227 | Fax: +49 8233 381 9943 | E-Mail: info@eyeofthewind.net | www.eyeofthewind.net

Die Eye of the Wind wünscht den Seenotrettern zum 150-jährigen Jubiläum allzeit gute Fahrt!

Seenotretter-Geschichte en miniature

Andrea und Udo Schmidt lassen aus Borsten, Kleber, Zwirn und Acrylfarbe Strandhafer „wachsen“. Die leidenschaftlichen Tüftler verwandeln Spielzeugpuppen in wettergegerbte Seenotretter. In mühevoller Kleinarbeit entstehen wundervolle Unikate – wie ein Diorama einer historischen Szene aus den 1890er Jahren.



Mit viel Liebe zum Detail haben Andrea und Udo Schmidt an ihrem historischen Seenotretter-Diorama gearbeitet.

Für Udo Schmidt ist der Blick auf die Geschichte der DGzRS eine logische Entwicklung: Nachdem er verschiedene Seenotrettungskreuzer-Bausätze zusammengeklebt hatte, baute er gemeinsam mit seiner Frau einige außer Dienst gestellte Einheiten selbst nach – zuletzt das Ruderrettungsboot SPIEKEROOG. „Die Tüftelei reizt mich einfach“, sagt der 54-Jährige.

Ohne die Hilfe der Seenotretter wären die Einzelstücke aus Melle allerdings nicht möglich gewesen. „Ich habe ihnen wahrlich Löcher

in den Bauch gefragt“, gesteht er. „Doch es ist ihnen nie zu viel geworden. Sie sind bescheidene und sehr hilfsbereite Menschen.“

Nach dem historischen Diorama im Maßstab 1:14 haben die Schmidts schon das nächste Projekt in Planung: eine funktionsfähige Leinenschusspistole en miniature.

Schwitzen für die Seenotretter



Eine Viererstaffel mit DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder (v. l.), Natalia Simakova, Nils und Jan Harder in den neuen Seenotretter-Sportshirts beim Hamburg-Marathon

Beim 29. Hamburg-Marathon haben die Seenotretter gleich dreifach Flagge gezeigt. Mitarbeiter der Internetagentur „Interwall“ spendeten im Mai 2014 für jede Sekunde, die sie unter ihren selbst gesteckten Zielzeiten blieben, zehn Cent an die DGzRS, zusammen gut 350 Euro.

Ehrenamtliche Mitarbeiter warben am Streckenrand mit einem Infostand für die Seenotretter. Und DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder startete mit einer Staffel in den neuen Seenotretter-Sportshirts, die es unter www.seenotretter-shop.de zu kaufen gibt. Feiner Zwirn!

Sommer? Segeln! Seenotretter!

In den Sommerferien treffen sich die Kinder der Familien Thur aus Berlin und Steinke aus Meimheim stets mit ihren gemeinsamen Großeltern an der Ostsee. Dort halten sie nach Rettungseinheiten der DGzRS Ausschau – denn sie sind nicht nur Seenotretter-Fans, sondern bereits selbst Förderer.



Großmutter Adelheid Thur-Lottmann mit ihren Enkeln Theodor (10, v. l.), Caspar (11), Johanna (9), Rosa (9) und Bruno (7) vor dem Seenotrettungsboot NAUSIKAA im Hafen von Vitte/Hiddensee

2014 stand ein Familiensegeltörn von Schleswig-Holstein nach Hiddensee auf dem Programm. Zum Erinnerungsfoto stellten sich Theodor, Rosa und Bruno Thur mit Caspar und Johanna Steinke sowie Großmutter Adelheid Thur-Lottmann vor dem Seenotrettungsboot NAUSIKAA im Hafen von Vitte auf – natürlich im DGzRS-Outfit mit dem aktuellen Tag-der-Seenotretter-T-Shirt.

„Kuchen-Klasse“ im Einsatz bewährt

In ihrer heimischen „Werft“ in Hamburg hat Wibke Borrmann zum fünften Geburtstag ihres Sohnes Ove eine neuartige Rettungseinheit aus Mehl, Zucker und Eiern „zusammengeschweißt“.

Seenotrettungskreuzer samt Tochterboot der „Kuchen-Klasse“ waren im typischen Tagesleuchttrot-Weiß-Grün lackiert.

Nach dem „Stapelauflauf“ hielt der Neubau allerdings nicht lange dem Hunger der Geburtstagsgäste stand. Für Ove war er dennoch ein großartiges Geschenk – schließlich will er Seenotretter werden, wenn er groß ist!



Zwar nicht sehr lange, aber erfolgreich im „Einsatz“ war dieses Typschiff der neuen „Kuchen-Klasse“.

Drei Monate alt und schon Förderin

Kristin Hillebrand aus Warstein, geboren am 22. April 2013, gehört wohl zu den jüngsten Förderern der DGzRS. Papa Daniel meldete sie im Alter von etwas mehr als drei Monaten am Tag der Seenotretter auf der HANS HACKMACK in Grömitz an.

Für ihn war das eine Selbstverständlichkeit, ist er doch seit vielen Jahren selbst Förderer. Seit seinem dritten Lebensjahr besuchte er regelmäßig Neuharlingersiel, stand vor dem Seenotrettungsboot und bewunderte die Ausstellung historischer Rettungsgeräte im Stationsgebäude.

„Es ist beruhigend, zu wissen, dass es Seenotretter gibt, die bei jedem Wetter auf Nord- und Ostsee hinausfahren, um anderen Menschen in Seenot zu helfen“, schrieb er der DGzRS.



Willkommen an Bord: Seenotretter Joachim Fahlke (r.) begrüßt Kristin Hillebrand (auf dem Foto drei Monate alt, auf dem Arm von Papa Daniel) als neue Förderin auf der HANS HACKMACK.

„Macht weiter so!“

„Super“, finden Jasper (6) und Fynn Lohrenz (10) die Seenotretter. Sie seien „die größten Fans“, schrieben uns die Brüder aus Bad Oeynhaus. Regelmäßig läuft auf dem heimischen Bildschirm der NDR-Mehrteiler „Seenotretter“. Und im Urlaub an Nord- und Ostsee suchen die beiden in jedem Hafen nach den Schiffen der DGzRS. In den Anhang ihrer E-Mail legten Jasper und Fynn selbst gemalte Seenotrettungskreuzer und fügten hinzu: „Macht weiter so!“ Klaro, wird gemacht.

Jasper und Fynn zeichnen voller Begeisterung Seenotrettungskreuzer.



Große Geste der Marine

Die Verbindungen der Marine zu den Seenotrettern sind traditionell Partnerschaftlich eng. Auf ganz besondere Weise engagierte sich nach der Außerdienststellung ihres Minensuchbootes die ehemalige Besatzung der „Ensdorf“ für die DGzRS.

Seit der Ablieferung 1990 hatten sich auf der „Ensdorf“ viele Freizeitgegenstände der Soldaten angesammelt, die das Leben auf dem engen Schiff angenehmer machen sollten. Nun verkaufte die Besatzung diese privaten



Letzter „Logbucheintrag“ des außer Dienst gestellten Minensuchbootes „Ensdorf“: Spende an die Seenotretter der BERLIN

Dinge und spendete den Erlös von rund 2.100 Euro an die Seenotretter. Das Geld übergab der ehemalige Kommandant der einst in Kiel stationierten „Ensdorf“, Korvettenkapitän Sebastian Fuhrmann, gemeinsam mit einem Teil der zuletzt aktiven Besatzung in Laboe an die Mannschaft des Seenotrettungskreuzers BERLIN.

Erfolgreich vor Anker in München

Wer bei der Münchener Segelschule „Jojo Wassersport“ sein „Patent“ macht, kommt an einer Spende für die Seenotretter nicht vorbei: Die „Segelschul-Besatzung“ Christoph Glaser, Dirk Flothow und Roland Rollinger macht seit mehr als zehn Jahren kräftig Werbung für die DGzRS.

Das Sammelschiffchen kreist bei den Lehrgängen regelmäßig durch die Reihen. Neben den Getränken steht ebenfalls eines, und mancher Kursteilnehmer befrachtet die Einheiten der „32-Zentimeter-Klasse“ nach bestandener Prüfung mit einem fein säuberlich gerollten Geldschein. Beim Löschen der Ladung durch den eh-

renamtlichen Mitarbeiter Hermann Erk rundet Inhaber Christoph Glaser den gesammelten Betrag stets großzügig auf. Das Ergebnis: Seit 2004 haben die Münchener mehr als 31.000 Euro auf das Spendenkonto der Seenotretter eingezahlt. Herzlichen Dank für dieses großartige Engagement fern der Küste!



Dirk Flothow (v. l.), Christoph Glaser und Roland Rollinger von der Segelschule „Jojo Wassersport“ engagieren sich fern der Küste für die Seenotretter.

Erinnerungen an einen großen Förderer

Am 31. Januar 2015 ist Bundespräsident a. D. Richard von Weizsäcker verstorben. Während seiner Amtszeit als Staatsoberhaupt von 1984 bis 1994 war er Schirmherr der Seenotretter. Der DGzRS hat sich von Weizsäcker stets eng verbunden gefühlt. Mit großem persönlichen Engagement nahm er Anteil an ihrer Entwicklung, insbesondere während der Wiedervereinigung.



Richard von Weizsäcker mit der Besatzung der BERLIN 1985

Anlässlich der Taufe des Seenotrettungskreuzers BERLIN am 29. Mai 1985 hielt von Weizsäcker eine viel beachtete Rede: „Ich finde es einfach schön, in einem Land zu leben,

in dem es einen so großartigen Einsatz für den Mitmenschen gibt ... Die DGzRS ist eine Verbindung von Bürgersinn und Bürgermut: der Bürgersinn, der die Menschen zusammenbringt, um völlig frei von staatlicher Unterstützung selbst die Mittel aufzubringen, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes erforderlich sind, und der Bürgermut derer, die auf den Schiffen Tag und Nacht ihren Dienst tun, um Menschen zu helfen.“

Die Seenotretter haben mit dem Tod von Weizäckers einen großen Freund und Förderer verloren.

Unterwegs auf Facebook & Co.

„Gefällt mir“: Weit mehr als 40.000 Menschen verfolgen auf unserer offiziellen Facebook-Seite die Arbeit der Seenotretter. Täglich werden es mehr. Allein 2014 sind 18.000 Fans hinzugekommen. Rund eine Dreiviertelmillion Mal wurde der YouTube-Kanal der Seenotretter aufgerufen.

Wir freuen uns sehr über das große Interesse, jedes Danke, die guten Wünsche und interessierten Fragen. Willkommen „an Bord“ auf unseren offiziellen Seiten:



www.facebook.com/seenotretter
www.xing.com/net/seenotretter
www.youtube.com/dieseenotretter



... an unsere Fans sagen die ehrenamtlichen Mitarbeiter Peter und Monika Klose mit (v. l.) Vormann Ulf Pirwitz, MRCC-Wachleiter Jochem Grundmann und Werft-Elektriker Andreas Scholz.



Finanzdaten 2014

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. Die DGzRS muss stets für den extremen Notfall gerüstet sein. Unser „Projekt“ ist Rettung aus Seenot – das ganze Jahr, bei jedem Wetter.

Die DGzRS sagt allen Förderern für die erneute Unterstützung herzlichen Dank. Nach wie vor finanzieren wir unsere gesamte Arbeit ausschließlich durch diese freiwilligen Beiträge – ohne jegliche staatliche Zuschüsse oder andere öffentliche Gelder zu beanspruchen. Vielmehr stellen die Förderer und Spender aus dem ganzen Land mit ihren Zuwendungen sicher, dass die DGzRS ihre vielfältigen Aufgaben unabhängig und eigenverantwortlich erfüllen kann.

Ihre Spenden kommen an!

Auf vielfältige Weise ist garantiert, dass die den Seenotrettern anvertrauten Mittel ordnungsgemäß zur Erfüllung der 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.

Von jedem Euro gehen mehr als 84 Cent in den Rettungsdienst

Mehr als 84 Prozent der laufenden Kosten entfielen 2014 auf den Rettungsdienst (Einzelheiten siehe Seite 119). 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 (Einzelheiten siehe Seite 118). Den vollständigen Jahresbericht aller Finanzdaten finden Sie auf unserer Internetseite: www.seenotretter.de/mediathek.

Große Herausforderungen liegen vor der DGzRS, darunter der Ersatz der sechs 27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer im Zuge der ständigen Verjüngung der Rettungsflotte. Dieses seltene Bild zeigt die HERMANN HELMS (hinten) einmal gemeinsam mit ihrem Schwesterschiff BERLIN.



Vermögens- und Finanzlage

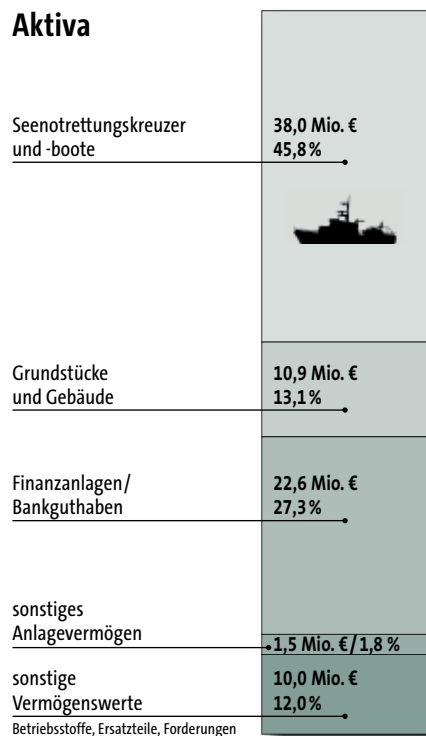
Die DGzRS vor großen Herausforderungen

Zunehmender Seeverkehr, häufigere, intensivere Schlechtwetterperioden und wachsende Aufgaben bestimmen die Arbeit der Seenotretter in der Zukunft.

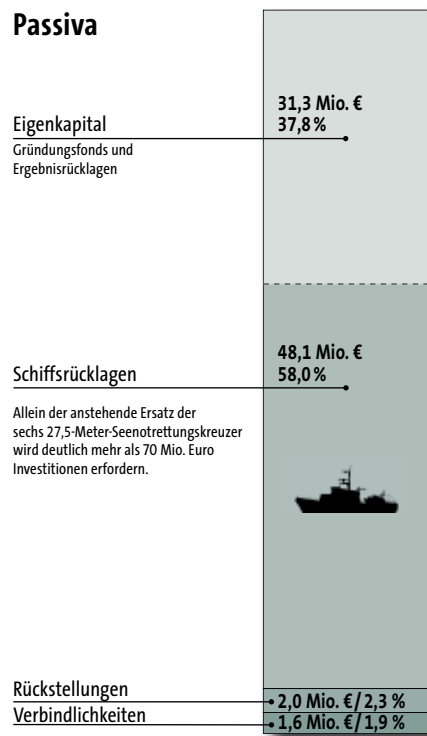
Allein der Ersatz der sechs 27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer wird deutlich über 70 Mio. Euro kosten. Dazu sind die ersten drei Schiffe einer neuen 28-Meter-Klasse bestellt (siehe Seiten 86 bis 89). Sie werden ab 2015 ausgeliefert. Die ständige Verjüngung der Rettungsflotte ist wichtig, um die der DGzRS anvertrauten Mittel so effizient wie möglich einzusetzen. Man kann den Wind nicht ändern,

aber die Segel richtig setzen: Mit sparsamster Haushaltsführung und nautischem Weitblick hat sich die DGzRS entsprechend vorbereitet. Doch die angesparten Mittel der Bootserneuerungsrücklage allein genügen nicht, um den hohen technischen Standard zu halten. Vielmehr ist die DGzRS Jahr für Jahr auf die vielen, auch kleinen Beiträge aus dem ganzen Land angewiesen, um ihren Besatzungen stets die zuverlässigste und sicherste Technik für ihre mitunter gefährvollen Einsätze an die Hand zu geben. Deshalb danken wir jedem einzelnen Spender sehr herzlich für seinen individuellen Beitrag.

Aktiva



Passiva



Die Finanzdaten in der Übersicht auf dieser Doppelseite sind abweichend von den §§ 266 und 275 HGB nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten gegliedert.

Einnahmen und Ausgaben

Von jedem Euro gehen mehr als 84 Cent in den Rettungsdienst

Die eigentlichen Sammlungserlöse belaufen sich im Jahr 2014 auf 20,8 Mio. Euro. Dies entspricht einem leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr (2013: 21,0 Mio. Euro) um etwa ein Prozent. Die DGzRS sagt allen Förderern für die erneute Unterstützung herzlichen Dank.

Die Gesamteinnahmen der DGzRS – bestehend aus diesen Sammlungserlösen sowie Nachlässen, Stiftungs- und Kapitalerträgen und sonstigen Erlösen, lagen 2014

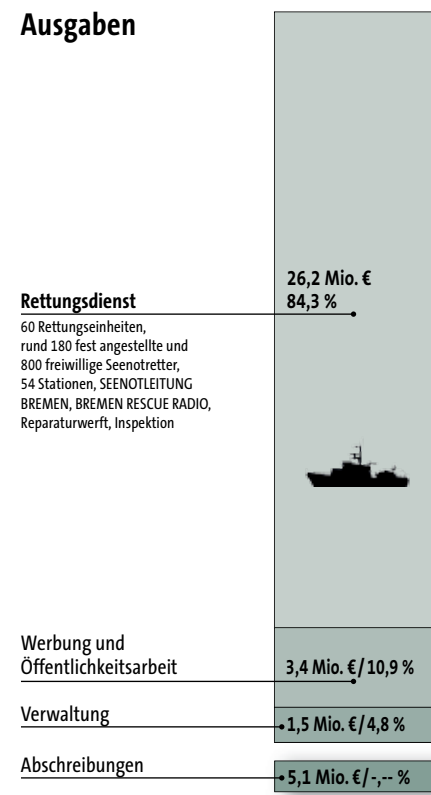
bei 36,3 Mio. Euro (2013: 39,7 Mio. Euro). Das besonders gute Vorjahresergebnis ist auf den erfolgreichen Spendenwettbewerb „Reetdach gegen Reeperbahn“ für den neuen Lister Seenotrettungskreuzer zurückzuführen.

Wichtigster Bestandteil der Ausgabenstruktur der DGzRS ist natürlich der Rettungsdienst selbst. 2014 entfielen darauf 84,3 Prozent der laufenden Kosten (weitere Einzelheiten siehe Grafik). Die Kosten für Werbung und Verwaltung sind angemessen.

Einnahmen



Ausgaben



Ehemalige Vorsitz der DGzRS seit 1865



H. H. Meier
1865 bis 1898



Theodor Gruner
1898 bis 1908



Hermann Frese
1908 bis 1909



August Nebelthau
1909 bis 1924



Adalbert Korff
1924 bis 1943



Hermann Helms
1943 bis 1980



Ernst Meier-Hedde
1980 bis 1990



Carl Max Vater
1991 bis 2000



Hermann C. Helms
2000 bis 2003



Michael Grobien
2003 bis 2010



Auszeichnungen durch unsere Gesellschaft

Den Vormannsknopf für über zehnjährige Tätigkeit als Vormann
erhielten im Jahr 2014:



Marcus Baar, Norddeich
Ulrich Fader, Bremerhaven
Günter Ihnken, Horumersiel
Gerriet Leiß, Langeoog
Michael Müller, Laboe
Jens Pagel, Prerow/Wieck
Rainer Wallhof, Eiderdamm

Ehrenamtliche Organisation

Vorstand

Vorsitzer:

Gerhard Harder, Bremen

Stellvertretende Vorsitzter:

Ingo Kramer, Bremen

Michael Schroiff, Bremen



Vorsitzer Gerhard Harder (M.) mit seinen Stellvertretern
Ingo Kramer (l.) und Michael Schroiff

Mitglieder des Beschlussfassenden Gremiums

Dr. Heinz Ache, Bremen
Richard Anders, Hohenfelde
Michael Behrendt, Hamburg
Dr. Ursula Bonacker, Hamburg
Olaf Braun, Dessau-Roßlau
Prof. Thomas Budde, Essen
Carl-Wilhelm von Butler, München
Gerd Christiansen, Glücksburg
Sabine U. Dietrich, Mülheim an der Ruhr
Dr. Rudolf F. Dietze, Regensburg
Günter Draack, Bremervörde
Uwe H. Dreier, Travemünde
Dieter Eggert, Remchingen
Hans-Christoph Enge, Bremen
Dipl.-Kfm. Gerhard Ewerbeck, Lemgo
Dr. Gerhard Fischer, Bremen
FIAdm.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 am Main
Karl-Heinz Harth-Brinkmann, Mainz
Klaus-Dieter Heinken, Berlin
Nicolas C. S. Helms, Bremen
Kay-Christian Hillmann (Beirat), Bremen
Vizeadmiral a. D. Dirk Horten, Heikendorf
Michael Ippich, Leer

Uwe Jacobsen, Saarbrücken
Dr. Frank Jaursch, München
Herbert Juniel, Bremen
Dr. Walter Thomas Kanzow, Kiel
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers, Bremen
Dr. Jörn Klimant, Heide
Konsul Volkert Knudsen, Kiel
Karl-Heinz Kolbus, Minden
Peter Koopmann, Sylt
Dr. Georg Kottmann, Dortmund
Adolf Kracht (Kurator), München
Marc Lennertz, Frankfurt am Main
Thorsten Mackenthun, Ganderkesee
RA und Notar Dr. Georg Maraun, Kassel
Karl-Gerhard Metzner, Isernhagen
Kapt. Konrad Michaelis, Bad Doberan
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 am Main
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.
Heinrich Stülten, Drochtersen
Prof. Peter Tamm, Hamburg
Peter Tamm jr., Hamburg
Peter Tang-Bande (Kurator), Berlin
Hans-Jakob Tiessen, Quickborn
Kapt. Peter Töllner, Brake
Carl Max Vater (Beirat), Bremen
Christel Vinnen (Beirat), Fischerhude
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 Stadelers
Hausanschrift Hermann-Helms-Haus, Werderstraße 2, 28199 Bremen
Postanschrift Postfach 10 63 40, 28063 Bremen
Telefon +49 (0)421 · 53 707 0
Telefax +49 (0)421 · 53 707 690
E-Mail info@seenotretter.de
Internet www.seenotretter.de



Fördererbetreuung

+49 (0)421 · 53 707 715 +49 (0)421 · 53 707 709 foerderer@seenotretter.de

Gerd Bormann und sein Team helfen gerne weiter bei Fragen zu Spenden, Sammelschiffchen, Kondolenz-, Geburtstags- und Jubiläumsspenden, Bußgeldern, Zuwendungsbestätigungen und Beiträgen der Schifffahrt.

Vererben und Testament/Stiften

+49 (0)421 · 53 707 510 +49 (0)421 · 53 707 590 testament@seenotretter.de

Wir verfügen über jahrzehntelange Erfahrung und behandeln Ihre Fragen absolut vertraulich.
 Bitte wenden Sie sich an Ulrich Reiter, Andrea Vogt oder Nicolaus Stadelers.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

+49 (0)421 · 53 707 610 +49 (0)421 · 53 707 690 presse@seenotretter.de

Ansprechpartner für die Medien ist Pressesprecher Christian Stipeldey. Abends, nachts und am Wochenende erfahren Journalisten unter dieser Nummer die aktuelle Mobilfunknummer der Pressebereitschaft im Seenotfall.

Ehrenamt an Land

+49 (0)421 · 53 707 530 +49 (0)175 · 93 30 855 ehrenamt@seenotretter.de

Können Sie sich vorstellen, sich über eine Spende hinaus für die Seenotretter ehrenamtlich an Land zu engagieren?
 Von Chris Hartmann erfahren Sie mehr zu diesem Thema.

Messen und Ausstellungen, Besichtigungen der Zentrale

+49 (0)421 · 53 707 665 +49 (0)421 · 53 707 690 eventteam@seenotretter.de

Rettungsdienst/Inspektion

+49 (0)421 · 53 707 410 +49 (0)421 · 53 707 490



Zentrale der Seenotretter am Weserufer in der Bremer Innenstadt mit Werfthalle, SEENOTLEITUNG BREMEN (MRCC = Maritime Rescue Co-ordination Centre) und Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO

Veranstaltungen an der Küste

Nordsee zwischen Ems und Elbe: Informationszentrum Niedersachsen

+49 (0)421 · 53 707 240 +49 (0)421 · 53 707 590 +49 (0)171 · 86 65 418
 Hans-Joachim Katenkamp Werderstraße 2, 28199 Bremen infozentrum-nds@seenotretter.de

Nord- und Ostsee Schleswig-Holstein: Informationszentrum Schleswig-Holstein

+49 (0)4343 · 42 42 644 +49 (0)4343 · 42 42 680 +49 (0)171 · 86 65 411
 Jörg Ahrend Hafensstraße 4, 24235 Laboe infozentrum-sh@seenotretter.de

Ostsee Mecklenburg-Vorpommern: Informationszentrum Mecklenburg-Vorpommern

+49 (0)381 · 5 14 09 +49 (0)381 · 5 10 67 27 +49 (0)171 · 86 65 408
 Jörg Westphal Am Leuchtturm 1, 18119 Rostock infozentrum-mv@seenotretter.de

Repräsentanz Hamburg

+49 (0)40 · 29 14 10 +49 (0)40 · 29 82 06 51 +49 (0)171 · 86 65 408
 Kapt. Ralf Krogmann Trostbrücke 1, 20457 Hamburg hamburg@seenotretter.de

Spendenkonten

Deutschland

Sparkasse Bremen
 BLZ 290 501 01, Kto. 107 2016
 IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16
 BIC: SBREDE22

Österreich

Österreichische Postsparkasse Wien
 BLZ 60 000, Kto. 7155-130
 IBAN: AT88 6000 0000 0715 5130
 BIC: OPSKATWW

Schweiz

Stiftung DGzRS Schweiz
 Postkonto Schweiz, 85-505818-6
 IBAN: CH79 0900 0000 8550 5818 6
 BIC: POFICHBEXXX

Weitere Bankverbindungen

Kondolenzspenden

Bremer Landesbank
 BLZ 290 500 00, Kto. 107 002 2029
 IBAN: DE78 2905 0000 1070 0220 29
 BIC: BRLADE22

Geburtstags-/Jubiläumsspenden

Bremer Landesbank
 BLZ 290 500 00, Kto. 107 002 2013
 IBAN: DE25 2905 0000 1070 0220 13
 BIC: BRLADE22

Bußgeldzuweisungen

Sparkasse Bremen
 BLZ 290 501 01, Kto. 169 5105
 IBAN: DE22 2905 0101 0001 6951 05
 BIC: SBREDE22



In Dankbarkeit gedenken wir unserer verstorbenen Mitarbeiter

Christine Fedder
ehemalige ehrenamtliche Mitarbeiterin in Köln
verstorben im Januar 2014

Dankwart Kliche
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Dortmund
verstorben am 19. Februar 2014

Bernhard Aschmann
ehrenamtlicher Mitarbeiter auf Norderney
verstorben am 8. März 2014

Karl Kressin
freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungsboot CREMPE sowie den Seenotkreuzern BREMEN und HERMANN RUDOLF MEYER
freiwilliger Ausbilder der SAR-Ausbildungsstation Neustadt i. H.
verstorben am 14. März 2014

Kapt. Alwin Hullmann
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Bad Zwischenahn
verstorben am 23. März 2014

Eckhard Ziewitz
ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungsboot CARL A. WUPPESAHL
Station Eckernförde
verstorben am 27. März 2014

Wolf-Dieter Brandes
ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungsboot CREMPE
freiwilliger Ausbilder der SAR-Ausbildungsstation Neustadt i. H.
verstorben am 30. März 2014

Christoph Sallge
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Stuttgart
verstorben am 13. April 2014

Bernd Bodenstab
ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungsboot KARL VAN WELL
Station Damp
verstorben am 9. April 2014

Rudolf Brinkmann
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Aurich
verstorben am 9. April 2014

Gerald Haas
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Wilhelmshaven
verstorben am 8. Mai 2014

Ernst „Larry“ Evers
ehrenamtlicher „Bootschaffer“ der DGzRS als Bandleader von „Godewind“ seit 2003
verstorben am 25. Mai 2014

Hans-Heinrich Hillmann
Mitglied des Beschlussfassenden Gremiums in Bremen
verstorben am 30. Juni 2014

Friedrich-Wilhelm Voigt
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Bremen
verstorben am 5. Juli 2014

Bernd Ziegan
freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungsboot PUTBUS
Station Lauterbach
verstorben am 10. Juli 2014

Heinz-August Paries
ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Stadland
verstorben am 17. Juli 2014

Hans Gärke (Gerke)
ehemaliger fest angestellter Schlosser in der DGzRS-eigenen Werfthalle in Bremen
verstorben am 19. Juli 2014

Katrine Schulz
ehemalige freiwillige Rettungsfrau auf dem Seenotrettungsboot TRIENTJE
Station Maasholm
verstorben 23. Juli 2014

Arnold Fastenau
ehemaliger Wachleiter in der SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN
verstorben am 2. August 2014

Karl-Heinz Luth
ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter in Hamburg
verstorben am 9. August 2014

Werner Büthe
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Minden-Lübbecke
verstorben am 13. August 2014

Peter Engelhard
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Hamburg
verstorben am 30. August 2014

Horst Krückenberg
ehemaliger fest angestellter Rettungsmann auf dem Seenotrettungskreuzer RUHR-STAHL
Station Amrum
verstorben am 2. September 2014

Günter Walter Koch
ehemaliger kaufmännischer Mitarbeiter in der Geschäftsstelle Schleswig-Holstein
verstorben am 27. September 2014

Dieter Stier
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Kiel
verstorben am 9. November 2014

Wilhelm Kleinschmidt
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Petershagen
verstorben am 11. November 2014

Julius Petersen
ehemaliger freiwilliger Vormann auf dem Motorrettungsboot LOTSENKOMMANDO DEUR LEPPERT
Station Maasholm
verstorben am 17. November 2014

Hermann Conring
ehemaliger ehrenamtlicher Mitarbeiter und Mitglied im Beschlussfassenden Gremium in Wiefelstede
verstorben am 26. November 2014

Wolfgang Clausen
ehemaliger freiwilliger Rettungsmann auf den Seenotrettungsbooten KAATJE und ARTHUR MENGE
Station Langballigau
verstorben am 5. Dezember 2014

Friedrich Campe
ehrenamtlicher Mitarbeiter in Hamburg
verstorben am 1. Januar 2015

Jörg-Michael Schröder
fest angestellter 2. Vormann auf dem Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS
Station Hooksiel
verstorben am 27. Januar 2015

Ein Anker im Wandel der Zeiten: Vertrauen

Auf wen können wir uns verlassen, wenn wir das Ruder nicht mehr unter Kontrolle haben? Es scheint fast so, als wäre diese Frage auf See leichter zu beantworten als an Land: „Wir lassen da draußen niemanden allein“, heißt das bei Michael Müller, Vormann der BERLIN in Laboe. Und wer kümmert sich an Land darum, wenn wir das Steuerrad früher oder später und in letzter Konsequenz alle einmal werden aus der Hand geben müssen?



Hans-Günter Seibke

die Rettung von Menschen aus Seenot. Der technische Fortschritt führt aber auch dazu, dass sich das Rad immer schneller dreht. Der Umgang mit der Beschleunigung des Alltags mag manchem so vorkommen, wie die Navigation in stürmischer See. Hans-Günter Seibke fuhr weder zur See, noch war er Wassersportler. Aber er war Nordseeurlauber, und zwar von Kindesbeinen an. Er wusste also sehr wohl, dass in stürmischen Zeiten ein Leuchtturm Orientierung gibt. Sein Leuchtturm, sein Fels in der Brandung hieß: Verlässlichkeit.

Nichts in seinem Leben überlässt er dem Zufall, wo es ihm möglich ist, sorgt er für Kontinuität. In seiner Beständigkeit bekommt sein Lebenslauf aus heutiger Sicht schon fast Seltenheitswert. Seine Banklehre macht er bei der Hannoverschen Volksbank, ihr bleibt er ein ganzes Berufsleben lang treu, bis zu

Für jemanden wie Hans-Günter Seibke war das kein Tabuthema. Geboren 1932 hat er den Wandel der Zeiten sehr bewusst erlebt. Moderne Technologien helfen uns heute überall, sie erleichtern auch unseren Besatzungen

seiner Pensionierung. 55 Jahre lang sind Hans-Günter und Jutta Seibke verheiratet, 45 Jahre lang leben sie in ihrer Wohnung in Hannover-Kleefeld. Die Unterstützung der Seenotretter ist ihnen immer eine Herzensangelegenheit, zu Anfang mit dem Groschen ins Sammel-schiffchen, seit 35 Jahren dann als regelmäßige Förderer.

Auch den eigenen Nachlass überlassen sie nicht dem Schicksal. Zumal sie keine Kinder hatten und nicht klar war, wer sich überhaupt um ihr Hab und Gut kümmern würde, wenn sie nicht mehr da wären. 1988 machen beide ein notarielles, sogenanntes Berliner Testament, setzen sich also gegenseitig als Erben ein und die DGzRS als Alleinerbin des Letzt-versterbenden, wie es juristisch korrekt heißt. Auch dieses Testament hat Bestand: Es wird 25 Jahre lang nicht mehr angetastet. 2005 stirbt Jutta Seibke.

In einer zunehmend schneller und manchmal auch oberflächlicher werdenden Welt gibt es einen Anker: Vertrauen. Gerade eine Erbeinsetzung setzt in erster Linie Vertrauen voraus. Im Spätsommer 2012 nimmt Hans-Günter Seibke Kontakt mit uns auf, um sich noch einmal Gewissheit darüber zu verschaffen, dass alles in guten Händen ist und so geregelt wird, wie seine Frau und er es sich immer gewünscht hatten. Am 8. Dezember 2013 tritt er im Alter von 80 Jahren seine letzte Reise an.

Ulrich Reiter, Andrea Vogt, Nicolaus Stadeler



Kennen Sie unseren Ratgeber zum Thema Testament? Wir senden Ihnen gerne ein Exemplar zu!



Von diesem Tag an kümmern wir uns um all das, was nach einem Todesfall zu tun ist. Mit der gleichen Sorgfalt, Zuverlässigkeit und Vertraulichkeit, als wenn es ein Trauerfall in der eigenen Familie wäre. Und mit der Kompetenz unserer jahrzehntelangen Erfahrung.

Was bleibt? Unser ehrendes Andenken und die ganz konkrete, finanzielle Hilfe für die Arbeit unserer Besatzungen an Bord. Wir geben ihnen stets die sicherste und zuverlässigste Technik mit in den Einsatz, auf dass sie immer heil wieder zurückkommen. Dafür sind Mittel wie diese eine außerordentliche Hilfe.

Danke, Hans-Günter und Jutta Seibke!

Über die Themen Vererben und Testament machen sich noch immer sehr wenige Menschen zu Lebzeiten Gedanken. Wenn Sie Fragen haben, helfen wir Ihnen gerne weiter. Bitte wenden Sie sich an Ulrich Reiter, Andrea Vogt oder Nicolaus Stadeler unter der Telefonnummer +49 (0)421 · 53 707 - 510. Oder schreiben Sie uns: per E-Mail an testament@seenotretter.de oder per Brief an die DGzRS, Nicolaus Stadeler, Werderstraße 2, 28199 Bremen. Weitere Informationen finden Sie auch auf unserer Internetseite:

www.seenotretter.de/testament

Viele Möglichkeiten, ein Ziel: helfen!

Sammelschiffchen
aufstellen

Ehrenamtliches
Engagement

Geburtstags-, Jubiläums-
und Kondolenzspenden

Ihr Name an Bord

Nachlass &
Testament

Fördermitgliedschaft
verschenken



Oder direkt spenden.

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

Telefon +49 (0) 421 • 53 707-715
E-Mail foerderer@seenotretter.de
www.seenotretter.de/wie-sie-uns-helfen



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 unter Nachhaltigkeitsaspekten 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
Fax: +49 (0) 211 - 47 96 - 408
information @ aluinfo.de
www.aluinfo.de



GESAMTVERBAND DER
ALUMINIUMINDUSTRIE e.V.



DIE SEENOTRETTETTER

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Werderstraße 2, 28199 Bremen

JA, ich unterstütze die Seenotretter regelmäßig per SEPA-Lastschrifteinzug! Meine Förderung ist selbstverständlich jederzeit widerrufbar.



Name / Vorname (Kontoinhaber/in)

Straße / Hausnummer

Telefonnummer

PLZ / Ort

Zahlungsart: wiederkehrend

Euro-Betrag

monatlich

halbjährlich

jährlich

Beginnend ab

Kreditinstitut

IBAN

BIC



Ort, Datum & Unterschrift

* SEPA-Lastschrift-Mandat: Ich ermächtige die DGzRS, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DGzRS auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.
Gläubiger-Identifikationsnummer der Seenotretter: DE77ZZZ0000007216 – Ihre Mandatsreferenz wird Ihnen separat mitgeteilt.



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:

Werderstraße 2

28199 Bremen

Telefon +49 (0)421 · 53 707 715

Telefax +49 (0)421 · 53 707 709

E-Mail foerderer@seenotretter.de

Spendenkonto:

Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01), Konto 107 2016

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

Die letzte Zeile im Heft ist die erste im Netz:

www.seenotretter.de

Bitte diesen Abschnitt im frankierten Briefumschlag einsenden oder die Rückseite faxen an +49 (0)421 · 53 707 709.

Deutsche Post
ANTWORT 

DGzRS

Die Seenotretter
Werderstraße 2
28199 Bremen

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER



RETTE MIT, WER KANN!

Jetzt Förderer werden.

