



2 | 2022

LÄNGSSEITS

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

an dieser Stelle hat Ihnen in den vergangenen Jahren mein Vorgänger Gerhard Harder von seiner großen Wertschätzung für die Seenotretter und ihre mitunter gefährvolle Arbeit erzählt. Ich teile diese Wertschätzung: Aus eigenem Erleben als freiwilliger Rettungsmann auf dem Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER der Station Bremerhaven empfinde ich tiefen Respekt vor den Leistungen unserer Besatzungen. Sich in Gefahr zu begeben, um andere Menschen zu retten, gehört wie jeder andere uneigennützig und freiwillige Einsatz zu den Grundpfeilern einer funktionierenden Gesellschaft!

An der Spitze der DGzRS hat es mit der Tagung unseres beschlussfassenden Gremiums im Juni und der einstimmigen Entscheidung für mich als neuen Vorsitzereinen Wechsel gegeben (Seite 16). Auch die Freiwilligen-Stationen in Wilhelmshaven und Ueckermünde haben jeweils einen neuen Vormann. An der Jade löste der 46-jährige Stephan von Wecheln seinen 22 Jahre älteren Kollegen Erwin Clausen nach zehn Jahren im verantwortungsvollen Ehrenamt ab (Seite 7). Am Stettiner Haff hat der 63-jährige Manfred Fastnacht nach drei Jahrzehnten die Leitung an den rund 30 Jahre jüngeren Christopher Zabel abgegeben (Seite 6).

Unsere Vorleute tragen eine große Verantwortung für ihre Station, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr – ohne ihre Mannschaft sind sie allerdings nichts, wie es Erwin Clausen treffend formuliert hat. Allein kann niemand von uns etwas ausrichten. Einzig Teamarbeit ermöglicht erfolgreiche Einsätze, zu denen jeder, egal ob an Bord oder an Land, mit seinen individuellen Fähigkeiten etwas beiträgt. So sorgt beispielsweise Christopher Kölln seit sieben Jahren als Maschinist auf der PIDDER



LÜNG dafür, dass die Technik des Seenotrettungskreuzers der Station List stets zuverlässig läuft (Seite 32). Für ihn ist seine tägliche Arbeit auf Sylt nicht nur ein Beruf, sondern eine Berufung.

Das gilt ebenso für Dagmar Zillig (Seite 22) und Jens Kohfahl (Seite 20). Als freiwillige Seenotärzte sind sie viele Jahrzehnte immer dann mit rausgefahren, wenn auf See jemand medizinische Hilfe benötigte. Daneben haben sie sich gemeinsam mit anderen Seenotärzten auch an Land in besonderem Maße um die medizinische Ausbildung unserer Rettungsleute und die Ausstattung unserer Rettungseinheiten verdient gemacht. Über den gegenwärtigen Stand berichtet Holger Schwalbe in einem Interview (Seite 10). Seit 2011 ist der Anästhesist und leitende Notarzt der Ärztliche Leiter Rettungsdienst der DGzRS.

An Land kommt es ebenfalls auf jede einzelne Person an. Egal, ob sie sich wie Ludwig Gehrke als Förderer einsetzen (Seite 25) oder sich wie Edda Karhof und Helga Stolz selbst im hohen Alter als Ehrenamtliche an Land einbringen (Seite 36): Bei jeder und jedem Einzelnen im #TeamSeenotretter möchte ich mich ganz herzlich für das jeweilige unermüdliche Engagement bedanken – auch im Namen meiner Vorstandskollegen Lars Carstensen und Matthias Claussen.

Ihr

Ingo Kramer
Vorsitzer der Seenotretter



MENSCHEN UND MEER 25
Ludwig Gehrke spendet mehr als Geld



MENSCHEN UND MEER 26
Schiffsmodellbauer über ihre große Leidenschaft



UNSERE SEENOTRETTNER 32
Christopher Kölln über seine Berufung

IMPRESSUM

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

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

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

Korrektur:
Kerstin Radtke

Titelfoto:
Sebastian Drolshagen

Gestaltung:
Monika Grimme

Herstellung:
teamdruck GmbH, Stuhr

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



- **RETTUNGSDIENST**
- 6 **Neuer Vormann am Stettiner Haff**
Manfred Fastnacht gibt sein Amt nach 30 Jahren an Christopher Zabel ab
- 7 **Generationswechsel in Wilhelmshaven**
Stephan von Wecheln übernimmt Stationsleitung von Erwin Clausen
- 8 **Stationsjubiläum in Breege**
25 Jahre freiwillige Seenotretter am Großen Jasmunder Bodden
- 10 **Drei Fragen an Holger Schwalbe**
Der Ärztliche Leiter Rettungsdienst im Gespräch über die Besonderheiten medizinischer Einsätze auf See
- 12 **„Jeder kann seekrank werden“**
Dr. Jens Kohfahl gibt Tipps für eine entspannte Fahrt
- 14 **Krabbenkutter in Not**
Langeooger Seenotretter greifen rechtzeitig ein
- **MENSCHEN UND MEER**
- 16 **Ingo Kramer ist neuer Vorsitz**
Gerhard Harder scheidet aus, Lars Carstensen in den Vorstand gewählt
- 22 **Seenotärztin mit Herz und Verstand**
Dagmar Zillig geht seit fast 25 Jahren bei medizinischen Notfällen an Bord
- **UNSERE EHRENAMTLICHEN**
- 36 **Famose Frauen im Landeinsatz**
Edda Karhof und Helga Stolz sammeln Spenden
- **KLÖNSCHNACK**
- 39 **Viel Kleinholz für ein starkes Schiff**
Thorlef Hoffmann bastelt Modell aus Tausenden von Streichhölzern
- 39 **Schiffsbrand auf Papier**
Simon Schmid (9) aus Nürnberg malt Einsatzbilder
- **JEDER EURO ZÄHLT**
- 40 **Atze Schröder bringt Geld vorbei**
Entertainer überreicht 26.000-Euro-Spende von E-Mobilisten
- 41 **Spendenstarker Wettlauf**
Uhrenhersteller Mühle-Glashütte und Juwelier Wempe unterstützen die DGzRS

Neuer Vormann am Stettiner Haff

Manfred Fastnacht ist seit 30 Jahren Seenotretter in Ueckermünde. Genauso lange leitet er als Vormann die dortige Freiwilligen-Station, die die DGzRS am 4. Mai 1992 gegründet hat. Drei Jahrzehnte später legt der mittlerweile 63-Jährige das verantwortungsvolle Amt in jüngere Hände: Der 32-jährige Christopher Zabel übernimmt die verantwortungsvolle Position.

Fastnacht sagte sofort zu, als die DGzRS ihn damals bat, in Ueckermünde beim Aufbau einer Seenotretter-Station mitzuhelfen. „Als Kapitän eines Fahrgastschiffes wusste ich, wie notwendig ein organisierter Such- und Rettungsdienst vor Ort ist. Es gab immer wieder Unfälle, sogar Tote“, erinnert er sich. Die große Hilfsbereitschaft von Fischern, Seglern und Menschen wie ihm reichte in Notfällen längst nicht mehr aus.

Gemeinsam mit anderen Engagierten baute er also die Station aus dem Nichts auf. Heute gibt es in Ueckermünde eine perfekt funktionierende, eingeschworene Gemeinschaft aus rund 20 Seenotrettern, die ein gemeinsames Ziel haben: Menschenleben retten, bei jedem Wetter, rund um die Uhr. Sie leben die zeitlosen Werte der DGzRS: Selbstlosigkeit, Freiwilligkeit, Unabhängigkeit.



Christopher Zabel (r.) ist Nachfolger von Manfred Fastnacht als Vormann der Freiwilligen-Station Ueckermünde. Auf dem Seenotrettungsboot GERHARD TEN DOORNKAAT überreicht ihm sein Vorgänger den Schlüssel für die Station.

Manfred Fastnacht ist Seenotretter aus Leidenschaft. „Du begehst dich selbst in Gefahr, um andere zu retten. Trotzdem machst du es immer wieder. Vormann zu sein, das macht mir sehr, sehr viel Spaß – es ist eine Berufung für mich, in der ich voll aufgehe“, gesteht er. Deshalb gibt er das Amt auch mit einem „Tropfen im Auge“ ab. Gleichzeitig freut er sich auf mehr Freizeit. Als Vormann war er praktisch rund um die Uhr im Dienst, als Rettungsmann tritt er in die zweite Reihe zurück.

Gern erinnert sich Manfred Fastnacht an seine Anfänge bei der DGzRS: „Ich habe in keinem Moment einen Unterschied zwischen den Menschen aus Ost und West gespürt. Bis heute erlebe ich große Kameradschaft unter den Seenotrettern.“ Freundschaften sind entstanden, die bis heute halten. So manches Erlebnis mutet in der Rückschau kurios an: Zum Beispiel musste ihn anfangs man-

gels eigenen Telefons gelegentlich die Polizei mit Blaulicht von zu Hause abholen und zum Seenotrettungsboot bringen. „Mein erstes Mobiltelefon wog dann mehrere Kilogramm.“ Die DGzRS ging mit der Zeit, so wurde vieles modernisiert, wie etwa die Seenotrettungsboote: „Unser erstes Modell, die TRIENTJE, hatte nicht mal einen Kartentisch, auf unserem jüngsten gibt es hochmoderne Touchscreens mit elektronischer Seekarte“, beschreibt der Kapitän mit Kfz-Meisterbrief die technische Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte.

Freiheit und Tücken auf See

Wie sein Nachfolger Christopher Zabel kennt Manfred Fastnacht das Stettiner Haff seit Kindertagen. Beide wissen, wie schnell aus dem spiegelglatten Küstengewässer in der Nordostsee Deutschlands ein gefährlicher Ort mit weißen Wellenkämmen werden kann. Schon als Jungen waren sie mit dem Boot auf dem Haff unterwegs. „Meine Kindheit spielte sich am Strand oder auf dem Wasser ab“, sagt Fastnacht. Er liebt die Freiheit in der Natur bis heute – nicht zuletzt auf dem Hundeschlitten, wenn ihn zehn Huskys übers schwedische Fjell oder das zugefrorene Haff ziehen.

Für seinen Nachfolger Christopher Zabel „ist es die beste Erholung, die es gibt“, wenn er mit seinem Kajütboot übers Haff fährt. Der gelernte Schiffsschlosser wohnt wenige Kilometer von der Rettungsstation entfernt im Haus seiner Großeltern im Fischerdorf Mönkebude. Zu den Seenotrettern kam der gebürtige Ueckermünder im Jahr 2020 über einen Bekannten. „Ich war sofort begeistert vom Zusammenhalt, von der Technik und natürlich von der Aufgabe. Nach jedem Einsatz fahre ich mit einem richtig guten Gefühl nach Hause. Wenn ich in die glücklichen Augen der Geretteten blicke und merke, wie sich ihre Anspannung löst, weiß ich genau, warum ich bei jedem Wetter rausfahre.“ Bei jedem Wort ist zu spüren: Der 32-Jährige ist Seenotretter mit Leib und Seele. Anfang des Jahres hat er seine große Passion zum Beruf gemacht: Seit Februar ist er fest angestellter Rettungsmann auf dem Seenotrettungskreuzer BERTHOLD BEITZ der Station Greifswalder Oie.

Die große Verantwortung als freiwilliger Vormann in Ueckermünde hat er sehr gern übernommen. Die Station ist ihm sehr ans Herz gewachsen. Alle unterstützen ihn, die jüngeren genauso wie die älteren Seenotretter. „Ich spüre den uneingeschränkten Rückhalt, das große Vertrauen. Das ist mir besonders wichtig, vor allem, weil ich ja noch nicht so lange dabei bin“, betont Zabel. In den nächsten Wochen und Monaten wird ihm Manfred Fastnacht noch für einen nahtlosen Übergang verstärkt mit Rat und Tat zur Seite stehen. Und vielleicht leitet Zabel wie sein Vorgänger die Station ebenfalls 30 Jahre lang – sein Alter und sein seemännisches Wissen liefern die besten Voraussetzungen.



Im Kreis der Mannschaft: Stephan von Wecheln (5. v. l.) ist Nachfolger von Erwin Clausen (3. v. l.) als freiwilliger Vormann der Station Wilhelmshaven.

Generationswechsel in Wilhelmshaven

Die Freiwilligen-Station Wilhelmshaven der DGzRS hat einen neuen Vormann: Stephan von Wecheln (46) hat das Ehrenamt im Jade-Revier von Erwin Clausen (68) übernommen.

Auch wenn Erwin Clausen in den vergangenen zehn Jahren nicht in unmittelbarer Nähe des Stationsgebäudes der freiwilligen Seenotretter im Fluthafen war, wusste er: Sein Mobiltelefon kann jederzeit klingeln, weil Seeleute oder Wassersportler vor Wilhelmshaven in Not sind oder es Organisatorisches zu regeln gibt. „Als Vormann bist du immer ansprechbar, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr. Du trägst eine hohe Verantwortung für die Station und deine Mannschaft – ohne sie bist du als Vormann gar nichts.“ Auch um wieder etwas mehr Zeit für Familie und das Restaurieren seines alten 28er-Deutz-Traktors zu haben, hat er Anfang Mai das anspruchsvolle Ehrenamt an Stephan von Wecheln abgegeben. Der Station bleibt er allerdings treu: „Einmal Seenotretter, immer Seenotretter“, sagt der gebürtige Schleswig-Holsteiner. „Es macht mir nach wie vor richtig viel Spaß – ich mag den großen Zusammenhalt untereinander.“

Seit 1980 lebt Erwin Clausen mit seiner Familie im niedersächsischen Wilhelmshaven, geboren und aufgewachsen ist er in Klein-Bennebek südwestlich von Schleswig im Land zwischen den Meeren. Dort will er eigentlich den landwirtschaftlichen Betrieb seiner Eltern weiterführen. Doch es kommt anders, der Hof ist aufgrund seiner geringen Hektarzahl nicht zukunftsfähig. Er lässt sich von der Schwärmerei eines Cousins für die Marine anstecken: 1975 zieht er selbst die Uniform an. Bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2007 ist er fortan auf Zerstörern, Minensuch- und Schnellbooten im Persischen Golf und auf dem Mittelmeer, auf Nord- und Ostsee genauso zu Hause wie auf verschiedenen Marinestützpunkten in Norddeutschland.

Ein Zufall führt Erwin Clausen zur DGzRS: Als die Station in Wilhelmshaven 1993 das neue 8,5 Meter lange Seenotrettungsboot OTTO BEHR erhält, spricht Ingo Owen, Beamter des dortigen Marinearsenals und freiwilliger Rettungsmann, den Oberleutnant zur See an, da beide berufliche Berührungspunkte haben. „Als Seemann war mir bewusst, wie wichtig die Arbeit der DGzRS ist, aber was genau dahintersteckt, wusste ich nicht“, erinnert sich Erwin Clausen. Das uneigennützig, freiwillige Handeln der Seenotretter

spricht ihn sofort an – ein paar Tage später gehört er zur Besatzung der OTTO BEHR, 2012 folgt er Owen als Vormann nach.

Stephan von Wecheln heißt wiederum Erwin Clausens Nachfolger als Stationsleiter, er ist ebenfalls kein gebürtiger Wilhelmshavener. Der Berufsfeuerwehrmann ist im „Pott“ aufgewachsen, erlebt in Oberhausen in den 1980er Jahren hautnah den Wandel einer ganzen Region mit. An die Küste zieht es ihn als Rettungsschwimmer: Als Jugendlicher und junger Erwachsener wacht er am Strand von Wilhelmshaven über die Badegäste. Schnell entstehen vor Ort enge Freundschaften, die ihn bald auch außerhalb der Urlaubszeit an die Jade führen. „Ich liebe die Ruhe an der Küste, das Spiel der Wellen beim Schwimmen“, sagt er.

In Oberhausen engagiert sich der gelernte Chemikant unterdessen im Katastrophenschutz, wechselt nach einigen Jahren vom Labor in den Rettungswagen. Ein Cousin begeistert den ausgebildeten Rettungssanitäter schließlich für die Feuerwehr, die von Wecheln 2002 nach Wilhelmshaven bringt. „Ich dachte mir: Warum nicht auch dort arbeiten, wo ich meinen Urlaub verbringe und Freunde gefunden habe?“, erinnert er sich. Von der dortigen Berufsfeuerwehr wechselt er 15 Jahre später zum Brandschutz in einem Munitionslager der Bundeswehr. 2013 wird er freiwilliger Seenotretter. „Es hat mir gleich unheimlich viel Spaß gemacht. Die Aufgabe passt perfekt zu mir: Ich möchte in meiner Freizeit gern anderen Menschen helfen. Ich habe halt ein Helfersyndrom“, sagt er und lacht.

Stephan von Wecheln fühlt sich ausgezeichnet auf seine neue verantwortungsvolle Aufgabe als Vormann vorbereitet: „Erwin und ich haben bereits sehr eng zusammengearbeitet. Es ist ein nahtloser Übergang.“ Gemeinsam mit der Mannschaft möchte er nun weitere Menschen für die Seenotretter begeistern, um die Zukunft der geschichtsträchtigen Station zu sichern. Und vielleicht ist unter den Neuen auch jemand, der ihm selbst in einigen Jahren als freiwilliger Vormann folgt und dann an seiner Stelle rund um die Uhr für alle Belange der Station erreichbar ist.

25 Jahre freiwillige Seenotretter auf dem Großen Jasmunder Bodden

Die Station Breege ist 25 Jahre alt. Die DGzRS blickt zurück auf die Gründung einer ihrer jüngsten Stationen. Die Freiwilligen von dort erzählen von den Besonderheiten und Gefahren ihres Seereviers auf der Ostseeinsel Rügen.



Die MANFRED HESSDÖRFER ist seit Sommer 2019 in Breege stationiert. Das 8,9-Meter-Seenotrettungsboot ist benannt nach einem Franken, der die Seenotretter großzügig in seinem Nachlass bedacht hat.

Mit der Errichtung der 17. und bis heute jüngsten Station in Mecklenburg-Vorpommern am 29. April 1997 werden die Seenotretter „in die Lage versetzt, hier in Rügens Boddengewässern einen weißen, nassen Fleck auf der Landkarte – oder besser gesagt: auf der Seekarte – verschwinden zu lassen“, sagt DGzRS-Vorsitzer Carl Max Vater in seiner Rede am Gründungstag. „Diese Gewässer mit ihrem starken Aufkommen an Freizeitschifffahrt und Küstenfischerei zählen zu den Seegebieten – und gebärden sich mitunter bei rauem Wetter auch entsprechend.“

Bodden gibt es nur in diesem Teil der Ostsee – andernorts heißen vergleichbare Gebiete Lagune oder Haff. Es handelt sich dabei um relativ flache Küstengewässer, die durch Landzungen oder Inseln vom offenen Meer abgeschirmt und nur durch schmale Passagen damit verbunden sind. „Durch die Landabdeckung können die Wellen nicht so hoch werden wie auf der Ostsee“, weiß Uwe Repenning, aktueller Vormann der Freiwilligenstation Breege. „Daneben gibt es ausgedehnte Flachwasserbereiche, zum Teil mit steinigem Boden. Und die sind verantwortlich für viele unserer Einsätze: Wer sich hier nicht an das Fahrwasser hält, beziehungsweise vom Wind gegen dessen Ränder geschoben wird, gerät auf Grund.“ Und das kann für Schiffe und Besatzungen schnell gefährlich werden.

Dieser Faktor war eine der Ursachen für die Stationsgründung. Damals live dabei ist Rettungsmann Norbert Manfrass. Er fährt zu dieser Zeit oft als Angelführer raus: „Da habe ich häufig darüber nachgedacht: ‚Was, wenn hier mal etwas passiert?‘“ Bei einem

Unwetter sieht Manfrass Yachten mit schweren Schäden in die Marina von Breege einlaufen. „Nach und nach haben sich Leute zusammengefunden mit dem Wunsch, eine Seenotrettungsstation zu errichten. Die Initiative ging von uns aus. Von der ersten offiziellen Anfrage unserer kleinen Gruppe bei der DGzRS bis zur Gründung mit Vormann Olaf Redmer ging es dann ziemlich schnell“, erinnert sich der Rettungsmann.

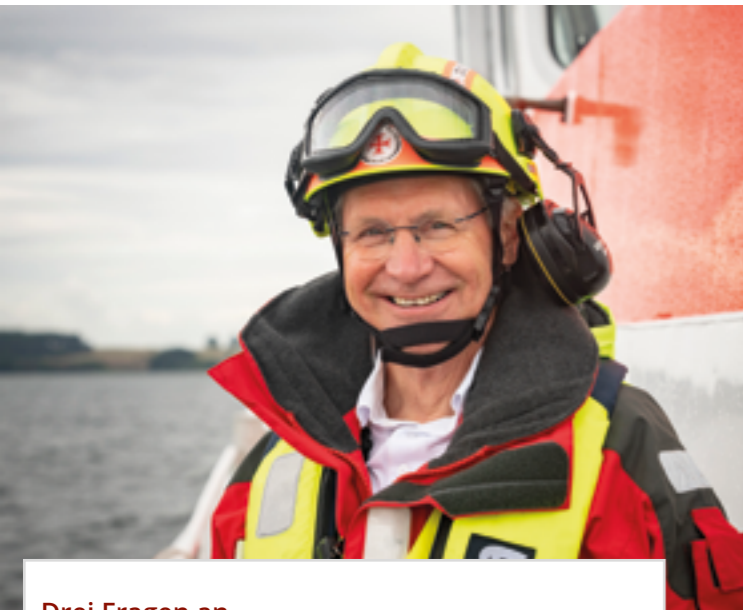
Als erste Einheit übernehmen die ehrenamtlich engagierten Breeger das 7-Meter-Seenotrettungsboot MÖWENORT (IV) von der Station Freest. 1999 erhalten sie die WALTHER MÜLLER der 9-Meter-Klasse. Im Jahr 2005 nimmt die DGzRS ein neues Stationsgebäude in Betrieb – ausschließlich finanziert durch Spenden und freiwillige Beiträge, wie es für die gesamte Arbeit der Seenotretter gilt. Der rote Klinkerbau an der Dorfstraße dient den Freiwilligen seitdem als Besprechungs- und Trainingsraum sowie als Werkstatt und Materiallager. Ein Jahr später kommt die DORNBUSCH nach Breege, das Seenotrettungsboot war zuvor in Vitte auf Hiddensee stationiert.

2019 stellt die DGzRS am Jasmunder Bodden schließlich das neue Seenotrettungsboot MANFRED HESSDÖRFER in Dienst. Das 8,9 Meter lange, drei Meter breite und nur 65 Zentimeter tiefegehende sogenannte Rigid Buoyant Boat (RBB) ist schnell und wendig, robust, einfach zu handhaben und muss nicht in einer Spezialwerft gewartet werden. Die finnische Werft Arctic Airboats entwickelte diesen Bootstyp gemeinsam mit der DGzRS und schnitt ihn optimal auf ausgedehnte Flachwasserreviere wie das der Station Breege zu.

„Das Boot ist für den Bodden ideal“, kommentiert Rettungsmann Torsten Krüger begeistert. „Wir haben ein großes Revier von der Wittower Fähre im Westen bis in die Nebengewässer des Boddens. Mit den beiden 200-PS-Außenbordern erreichen wir 38 Knoten, das sind etwa 70 Kilometer pro Stunde. So können wir sehr schnell überall sein – bei jedem Wetter, rund um die Uhr.“



2005 nahm die DGzRS ein neues Stationsgebäude in Betrieb, ausschließlich finanziert durch Spenden und freiwillige Beiträge – wie die gesamte Arbeit der Seenotretter. Der rote Klinkerbau an der Dorfstraße dient den Freiwilligen als Besprechungs- und Trainingsraum sowie als Werkstatt und Materiallager.



Drei Fragen an ...

Holger Schwalbe

Ärztlicher Leiter Rettungsdienst der DGzRS

Was unterscheidet medizinische Notfälle auf See von solchen an Land?

Schon allein die Zeit: An Land sind Rettungswagen und Notarzt meist innerhalb weniger Minuten vor Ort. Auf See kann es Stunden dauern, bis Hilfe eintrifft. Und oft geht es erst einmal um die Rettung selbst: Schiffbrüchige müssen schnell und schonend aus dem Wasser geholt werden. Erst danach können wir sie medizinisch versorgen. Das ist auf See meist nur begrenzt möglich, weil an Bord wenig Platz ist und die Seenotretter zwar die elementare Notfallmedizin beherrschen, aber in erster Linie Seeleute sind. Sie müssen ihre Rettungseinheit bei jedem Wetter beherrschen und ihr Revier mit all seinen Tücken sehr gut kennen, um Schiffbrüchige überhaupt zu erreichen.

Wie sieht die medizinische Erstversorgung an Bord aus?

Einfachste Maßnahmen bewirken viel, bis ein Notarzt eintrifft. Unsere Besatzungen können lebensrettende Erstmaßnahmen ausführen, beispielsweise Druckverbände anlegen, Sauerstoff geben und Reanimationen einleiten. Grob unterscheiden wir, ob ein Patient reanimiert werden muss oder nicht. Ist das erforderlich, kommt es auf Sekunden an. Wir machen unseren Besatzungen grundsätzlich Mut und wollen ihnen verständliche Ängste nehmen. Dazu haben wir Routinen etabliert, etwa eine Handlungsanweisung zur Wiederbelebung und eine Checkliste mit den elf Geboten der Seenotretter-Medizin. Letztere gilt für jeden medizinischen Primäreinsatz. Unabhängig davon, welche Verletzung oder welches Problem ein Mensch hat, wissen die Seenotretter auf dieser Basis, wie sie vorgehen müssen. Sie können außerdem jederzeit mit einem Notfallsanitäter der Johanniter am medizinischen Arbeitsplatz im MRCC sprechen und funktärztliche Beratung durch das Unfallkrankenhaus Berlin oder das Medico Cuxhaven erhal-

ten. Ist bereits bei der Alarmierung bekannt, dass Fachleute des Landrettungsdienstes oder unsere freiwilligen Seenotärzte auf See benötigt werden, gehen sie auf vielen Stationen bereits vor dem Ablegen an Bord oder wir versuchen, diese nachzuführen.

Über welche medizinische Ausbildung verfügen die Seenotretter?

Als zuständiger sogenannter allumfänglicher Rettungsdienst mit hoheitlicher Aufgabe handeln wir gemäß internationalen Vorgaben. Standard ist eine medizinische Ausbildung zum Ersthelfer mit erweiterten Kenntnissen. Darüber hinaus ist auf jedem Seenotrettungskreuzer immer ein SAR-Rettungshelfer oder vermehrt auch ein Rettungsanitäter an Bord. Notärzte müssen wir nicht vorhalten, aber auf vielen Stationen sind freiwillige Seenotärzte aktiv. Verlässliche Aus- und Fortbildungen sowie regelmäßiges Training insbesondere der lebensrettenden Maßnahmen stellen sicher, dass die Seenotretter bei den Jahr für Jahr durchschnittlich etwa 100 medizinischen Primäreinsätzen Schiffbrüchige, Verletzte und Erkrankte sicher erstversorgen können.

Handlungsziel der DGzRS - ABCDE - Checkliste „Die 11 Gebote der Seenotrettermedizin“

01. Leblose Patienten, die nicht normal atmen, werden reanimiert (Handlungsanweisung Wiederbelebung (HLW))

02. Blutungen sind gestoppt / verbunden

03. der Patient ist vor weiterer Auskühlung geschützt

04. der Patient erhält Sauerstoff

05. der Patient ist in der Schleifkorbtrage gelagert

06. Pulsoxymeter ist angeschlossen

07. EKG-Monitoring ist angeschlossen

08. Blutdruckmessung ist angeschlossen

09. Temperaturmessung ist erfolgt

10. Medizinische Beratung/ Rückmeldung MRCC wird genutzt

11. ständige Beobachtung/ Monitoring des Patienten im weiteren Verlauf



Stand: 12/2020 | DGzRS | H. Schwalbe | T. Engbert | Team Medizinischer Dienst

Medizinische Ausstattung an Bord

01 Schleifkorbtrage mit Vakuummatratze

Die stabile Ummantelung bietet in der Enge an Bord und gegebenenfalls an der Bordwand sicheren Aufprallschutz. Zudem können die Seenotretter die Trage am Boden liegend ziehen („schleifen“) und entsprechend Niedergänge hinauf- oder hinabfieren. Selbst ein vertikaler Transport ist möglich.

02 Kompakttrage

Sie wird in schwer zugänglichen Bereichen eingesetzt, für die die Schleifkorbtrage zu groß ist. Auch ist sie zum vertikalen Transport geeignet.

03 Schaufeltrage

Dürfen Patienten aufgrund ihrer Verletzung oder Erkrankung nur wenig bewegt werden, schieben die Seenotretter diese Trage von beiden Seiten unter den verletzten Menschen. Dieses „Aufschaukeln“ verhindert ein Durchhängen des Patienten und ermöglicht ein schonendes Umlagern.

04 Notfallrucksack mit medizinischer Basisausrüstung

05 Halbautomatik-Defibrillatoren mit Monitor

06 Sauerstoffeinheit zur Sauerstoffgabe und Beatmung

07 Larynxmasken (supraglottische Atemwegshilfen) zur Beatmung

08 Rettungstuch

09 Persönliche Schutzausrüstung für Infektionstransport

10 Bordhospital bzw. Mehrzweckraum mit Hospitalfunktion

01



03



Foto: Markus Scholz

04



Rettung aus dem Wasser

Über die Bergungspforte der Tochterboote und Seenotrettungsboote nehmen die Seenotretter Schiffbrüchige fast auf Höhe der Wasserlinie an Bord. Dies geschieht sicher, schnell, schonend und nahezu horizontal. Rettungsschlinge und Schaufeltrage sind dabei hilfreich. Per Rettungsnetz oder -steg können sie Schiffbrüchige auch direkt an Bord eines Seenotrettungskreuzers befördern.

„Jeder kann seekrank werden“

Seeleute sind genauso wenig vor Seekrankheit gefeit wie Wassersportler oder Fährschiffpassagiere. Jeden kann es erwischen, manchen trifft es schon bei etwas Wellengang, andere erst, wenn es „kacheln“. Fallen aus diesem Grund wichtige Besatzungsmitglieder aus, kann es schnell zu einem Seenotfall kommen, der den Einsatz der Seenotretter erfordert. Doch warum kann unser Körper auf schwankende Boote mit Schwindel, Kopfschmerzen, Übelkeit sowie Erbrechen reagieren und was hilft vorbeugend? Rat weiß Dr. Jens Kohfahl. Der Facharzt für Allgemein- und Notfallmedizin ist freiwilliger Seenotarzt bei der DGzRS in Cuxhaven.

Auf einer Segelyacht schaue ich mir unter Deck auf meinem Smartphone Fotos vom Landgang an. Plötzlich wird mir schwindelig, mein Kopf dröhnt. Was ist der Grund?

Die eigene Körperbewegung stimmt nicht mit der Umgebungsbewegung überein. Die Augen signalisieren dem Gehirn: „Ich sitze ruhig am Tisch.“ Aber das Gleichgewichtsorgan im Innenohr meldet: „Ich bewege mich“, da sich das Boot im Seegang hebt und senkt. Muskeln und Gelenke nehmen ebenfalls die Bewegung wahr, sie gleichen das Schwanken unbewusst aus. Diese nicht übereinstimmenden Sinneseindrücke führen zu einem sogenannten intersensorischen Konflikt. Unser Gehirn hat früh gelernt, dass wir uns entweder auf festem Boden bewegen – oder nicht. Eine gegenteilige Wahrnehmung führt zu einem solchen Konflikt aller zeitgleich zu verarbeitenden Informationen.

Wie reagiert unser Körper auf diese widersprüchlichen Informationen?

Mit einer Stressreaktion wie Schwindel und Übelkeit, das ist von Mensch zu Mensch sehr unterschiedlich. Es hängt von Dauer und Intensität der Schiffsbewegungen, von Gesamtsituation, Alter und Geschlecht ab. Kleinkinder bis zu zwei Jahren werden übrigens nie seekrank.

Woran merke ich neben Schwindel und Übelkeit, dass ich seekrank werde?

Erste Anzeichen können regelmäßiges Gähnen, nachlassende Motivation oder Aktivität, Müdigkeit, Sehstörungen und Kopfdruck sein. Kommen Blässe, tränende Augen und Schweißausbrüche hinzu, sollte schnell gegengesteuert werden.

Was empfehlen Sie?

Frische Luft hilft, konzentriertes Arbeiten lenkt ab. Wichtig ist, an Deck passende Kleidung zu tragen. Kälte verkehrt die positiven Effekte frischer Seeluft nämlich ins Gegenteil. Der am wenigsten schwankende Ort liegt meist in der Schiffsmitte, also sollte er möglichst aufgesucht werden. Was ebenfalls hilft: In Fahrtrichtung auf die Kimm zu blicken. Das beruhigt, weil der Horizont für die Augen eine stabile Referenz ist, um die Bewegung des Bootes zu erfassen. Damit sich die Sinneseindrücke abgleichen können, sollte im Augenwinkel das Schiff zu sehen sein – auch um das Gehirn besser an die Schiffsbewegungen zu gewöhnen. Das Fahrzeug sollte sich gleichmäßig auf und ab bewegen. Unregelmäßige, eiernde Bewegungen begünstigen Seekrankheit. Auf einem Segelboot sollte also die Schiffsführung über eine Kursänderung nachdenken, um angenehmere Bewegungen zu schaffen.

Was passiert, wenn das alles nichts nützt?

Dann kann es zu starker Übelkeit und Erbrechen, zu Elends- und Vernichtungsgefühl bis hin zum Kreislaufzusammenbruch kommen. In einer solchen Situation entstehen zusätzliche Probleme, wenn Betroffene regelmäßig Medikamente einnehmen müssen. Es brauchen nicht alle genannten Krankheitsanzeichen aufzutreten, ehe Übelkeit einsetzt. Manchen Menschen ist nur übel, andere übergeben sich ganz plötzlich, ohne Vorwarnung. Dafür ist der Überträgerstoff Histamin mitverantwortlich: Unser Körper interpretiert Schwindel und Kopfschmerzen als Anzeichen einer Vergiftung. Irgendwann will er den Mageninhalt loswerden. Ein Trost: An Seegang gewöhnen wir uns in der Regel innerhalb eines Tages, meist klingen die Symptome dann ab. Solange sollten wir Betroffene trösten, auf unpassende, vermeintlich lustige Sprüche verzichten, sie mit Wasser versorgen und ihnen am ruhigsten Ort unter Deck beim Einschlafen helfen. Sie sollten am besten schiffsmittig auf dem Rücken in einer geeigneten Seekoje liegen, die mit einem Leesegele gegen ein Herausfallen ausgestattet ist. An Deck ist bei schweren Symptomen die Gefahr sehr groß, über Bord zu gehen. Falls Betroffene sich dort doch aufhalten müssen, sollten sie mit einem Lifegurt gesichert sein, das ist extrem wichtig.

Sollte Seekrankheit auf jeden Fall ernstgenommen werden?

Unbedingt! Fallen Besatzungsmitglieder aus, kann das die Schiffsicherheit erheblich gefährden. Es kann zu akuten Notfällen kommen, die den Einsatz der Seenotretter erfordern. Erkrankte laufen Gefahr, zu dehydrieren, also auszutrocknen, und mit Elektrolyten unterversorgt zu sein. Schwere Seekrankheit darf keinesfalls bagatellisiert oder gar belächelt werden, sie ist nicht zu unterschätzen. Wir sollten daher offen mit ihr umgehen.



Dr. Jens Kohfahl

Was kann ich machen, um gar nicht erst seekrank zu werden?

Gehen Sie ausgeruht, entspannt und fit an Bord. Kaum etwas senkt den Histaminspiegel so schnell und effektiv wie Schlaf. Auch ganz wichtig: zuversichtlich sein und bleiben! Wer Angst hat, wird schneller seekrank. Vitamin C baut Histamin ab, vorbeugend kann man also zwei Gramm pro Tag einnehmen. Ingwer wirkt magenberuhigend, die Dosis sollte 500 Milligramm alle vier Stunden betragen. Manche schwören auf Akkupressurbänder, um durch Druck auf das Handgelenk Seekrankheit zu verhindern. Außerdem gilt: ausreichend trinken und die Nahrung anpassen. Am besten sind kohlenhydrathaltige, aber nicht zu voluminöse Mahlzeiten mit wenig Fett. Empfehlenswert sind frisches Obst und Gemüse, rohe Karotten, Suppen, Zwieback, Kamillen-, Pfefferminz- und Ingwertee. Vermieden werden sollte Histaminhaltiges wie Salami, Hartkäse, Thunfisch aus der Dose, Sauerkraut, Tomaten, Erdbeeren, Spinat, Schokolade, Knabbergebäck, Walnüsse, Bananen, Kaffee, schwarzer oder grüner Tee sowie Alkohol. Außerdem hilft alles, was einem aus persönlicher Erfahrung gegen Seekrankheit nützt, – selbst, wenn es nur einen Placeboeffekt hat.

SEEKRANKHEIT

Warum Menschen seekrank werden

1

Das Gehirn erhält widersprüchliche Sinneseindrücke.



Typischerweise: Während die Augen dem Gehirn Selbststand signalisieren, nehmen andere Sensoren (Muskeln, Gelenke, das Gleichgewichtsorgan im Innenohr) wahr, dass der Körper in Bewegung ist. Es kommt zum intersensorischen Konflikt, der Körper antwortet mit einer Stressreaktion.

2

Symptome: Schwindel und Übelkeit



Erste Anzeichen können regelmäßiges Gähnen, nachlassende Motivation/Aktivität, Müdigkeit, Sehstörungen und Kopfdruck sein. Kommen Blässe, tränende Augen und Schweißausbrüche hinzu, schnell entgegengewirken. Bei schweren Verläufen drohen starke Übelkeit und Erbrechen, Elends- und Vernichtungsgefühle bis hin zum Kreislaufzusammenbruch.

Mehr Details: seenotretter.de/seekrankheit



Wie sieht es mit Medikamenten aus?

Es gibt eine Reihe wirksamer Medikamente gegen Seekrankheit, sie liegen auch in jeder gut ausgestatteten Rettungsinsel. Schiffbrüchige sollten sie im Notfall unverzüglich einnehmen. Die prophylaktische und therapeutische Wirksamkeit ist je nach Substanzklasse sehr unterschiedlich und nur mit gewisser Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Antihistaminika blockieren den Histaminrezeptor und sollten mindestens vier Stunden vor Ablegen genommen werden, solche mit calciumantagonistischer Wirkung sollen weniger müde machen. Parasympatholytika beruhigen den Magen und unterdrücken den Brechreiz im Gehirn. Aufgrund möglicher Nebenwirkungen wie Müdigkeit, Sedierung und reduzierten Reaktionszeiten kann die eigene Einsatzfähigkeit allerdings eingeschränkt oder gar nicht mehr gegeben sein. Standardmedikamente gegen Seekrankheit sollten nach ärztlicher Rücksprache vor einer Seereise getestet werden. In jede Bordapotheke gehören sie sowieso.

Waren Sie selbst schon einmal seekrank?

Ich bin glücklicherweise noch nie seekrank gewesen, aber gleichzeitig weiß ich: Auch mich könnte es erwischen. Niemand ist davor gefeit, selbst ein gestandener Seemann mit Tausenden von Seemeilen nicht. Bis zu 90 Prozent der Menschen sind für Seekrankheit anfällig, vor allem aber in einer überlebenskritischen Situation wie dem Aufenthalt in einer Rettungsinsel kann es wirklich jeden treffen.

Aus dem Seenotretter-Logbuch

- Auf der Außenweser kommen die Seenotretter im August 2021 einem unterkühlten und stark seekranken Mann zu Hilfe. Die Segelyacht mit zweiköpfiger Crew ist unterwegs von Helgoland zurück an die Küste. Weil sie nicht weitersegeln können, ankern sie außerhalb des Fahrwassers und alarmieren die Seenotretter.
- Ebenfalls im August 2021 befindet sich der neue Seenotrettungskreuzer für den Darß in seinem ersten Einsatz: Bei starkem Regen, eingeschränkter Sicht und rauer See mit Böen von sechs Beaufort nimmt das Tochterboot eine manövrierunfähige Segelyacht in Schlepp. Es stellt sich heraus: **Seekrankheit hat zwei der vier Besatzungsmitglieder an Bord zeitweise stark zugesetzt.**
- Im Juli 2020 strandet ein Alleinsegler an der Steilküste von Hiddensee. Dabei verletzt er sich schwer am Kopf. Die Seenotretter sind an seiner Abbergung beteiligt – ein Hubschrauber fliegt den Mann in ein Krankenhaus. Einige Tage zuvor war der 53-jährige südlich von Kopenhagen zu seinem Törn aufgebrochen. Nach eigenen Angaben war er **unterwegs seekrank geworden**, zudem hatte der Motor seines Bootes nicht mehr einwandfrei funktioniert.

Krabbenkutter in Not

Ebbstrom und Wind aus entgegengesetzter Richtung sind Ende April die rauen Bedingungen auf der Nordsee. Die Seenotretter fahren selbstverständlich dennoch raus: Ein manövrierunfähiger Krabbenkutter droht, auf eine Sandbank vor Langeoog zu laufen.



Einen manövrierunfähigen Krabbenkutter schleppen die freiwilligen Seenotretter der Station Langeoog mit dem Seenotrettungsboot SECRETARIUS aus der Gefahrenzone.

Es dämmt bereits, als die Crew des Fischkutters „Freya“ gegen 20.45 Uhr den Seenotrettungskreuzer EUGEN der Station Norderney über den internationalen Not- und Anrufkanal 16 ruft. Die Fischer berichten, dass sie den Krabbenkutter „Uranus“ gesichtet haben, der manövrierunfähig auf eine vorgelagerte Sandbank am nördlichen Rand des Seegatts Accumer Ee zutreibt, zwei Seemeilen (rund vier Kilometer) vor der Nordwestküste Langeoogs. Ein Netz habe sich in dessen Propeller verfangen.

Die EUGEN informiert die deutsche Rettungsleitstelle See der DGzRS, die sofort die Freiwilligenbesatzung des Seenotrettungsboots SECRETARIUS der Station Langeoog alarmiert. Während diese zum Einsatzort eilt, gelingt es der Crew der „Freya“, eine Schleppverbindung zur 15 Meter langen „Uranus“ herzustellen und sie so kurzzeitig zu sichern.

Die Seenotretter treffen wenig später vor Ort ein und übernehmen den manövrierunfähigen Krabbenkutter mit zwei Fischern an Bord. „Um das Netz vom Propeller zu lösen, muss der Kapitän seinen Kutter

aufslippen. Die nächste Anlage befindet sich in Neuharlingersiel, also haben wir uns dorthin auf den Weg gemacht“, berichtet Vormann Sven Klette.

Ebbstrom sowie Wind aus entgegengesetzter Richtung mit bis zu eineinhalb Meter hohen Wellen sind rauen Bedingungen während der Schleppreise. „Das war ziemlich kabbelig“, sagt Klette. Weil die Stromversorgung an Bord des Kutters ausgefallen ist, können die Netze der „Uranus“ nicht eingeholt werden, was den Schleppverband zusätzlich verlangsamt. Die Besatzung der SECRETARIUS bringt den Havaristen dennoch sicher bis an das im Windschatten liegende Westende von Spiekeroog.

Dort soll das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI – das die NEUHARLINGERSIEL auf der gleichnamigen Station vertritt – den Havaristen übernehmen. Weil das Wasser bereits so weit abgelaufen ist, dass der Kutter nicht mehr in den Hafen gelangen kann, beschließen die Fischer und die freiwilligen Seenotretter, den Kutter im Windschatten Spiekeroogs sicher vor Anker zu legen und bis zum nächsten Hochwasser zu warten.

Am frühen Morgen nimmt ein befreudeter Fischer die „Uranus“ in Schlepp und bringt sie in den Hafen von Neuharlingersiel – die Seenotretter unterstützen beim Einlaufen und Anlegen.

Weitere Einsatzberichte finden Sie auf unserer Website:

seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle

SEEKRANKHEIT

Was gegen Seekrankheit hilft

- Bei aufkommender Seekrankheit**
 Frische Luft, konzentrierte Tätigkeiten, warme Kleidung
 Schiffsnähte aufsuchen
 In Fahrtrichtung auf den Horizont blicken
 Wenn möglich: ruhigeren Kurs nehmen
- Bei auftretenden Symptomen**
 Unter Deck hinlegen und schlafen, wenn möglich
 Bei Erbrechen: auf ausreichende Flüssigkeitszufuhr achten
- Die beste Vorsorge**
 Ausgeruht, entspannt und fit an Bord gehen
 Ausreichend Wasser trinken und fettarm essen
- Mittel, die helfen**
 Vitamin C baut Histamin ab (Botenstoff gilt als Brechtriggern),
 Ingwer wirkt magenberuhigend.
 Standard-Medikamente gegen Seekrankheit

Ein Trost: An Seegang gewöhnen wir uns
in der Regel innerhalb eines Tages.

Mehr Details: seenotretter.de/seekrankheit





Das beschlussfassende Gremium der Seenotretter hat Ingo Kramer (v. l.) zum neuen Vorsitz der DGzRS gewählt. Er folgt Gerhard Harder nach. Kramers Stellvertreter sind Matthias Claussen und Lars Carstensen, der als neues Mitglied in den ehrenamtlichen Vorstand berufen wurde.

Ingo Kramer ist neuer Vorsitz der DGzRS

Erstmals in ihrer 157-jährigen Geschichte haben die Seenotretter im Ostseebad Kühlungsborn getagt. Auf der dort stattfindenden turnusgemäßen zweijährlichen Versammlung der Seenotretter haben die Mitglieder ihres beschlussfassenden Gremiums Ingo Kramer (69) im Juni an die Spitze gewählt. Er gehört seit 2010 dem ehrenamtlichen Vorstand der DGzRS an, bisher war er einer von zwei stellvertretenden Vorsitzern. Nun folgt er Gerhard Harder (74) nach, der die DGzRS seit 2004 als Mitglied des Vorstands und seit 2010 als Vorsitz geführt hat.

Der Vormann eines Seenotrettungskreuzers kann bei jedem Wetter zuversichtlich rausfahren, sofern er auf sein Schiff und seine Mannschaft vertrauen kann", sagte Ingo Kramer nach seiner Wahl. „Ich freue mich sehr auf meine neue Aufgabe, weil ich auf See wie an Land Teil eines sehr professionellen und engagierten Teams bin.“ Der Bremerhavener Diplom-Wirtschaftsingenieur war bis 2018 geschäftsführender Gesellschafter der Firmengruppe J. Heinr. Kramer, die Spezialanlagen für Schiffbau und Industrie fertigt. An seinem 65. Geburtstag hatte er die Geschäftsführung in die Hände seines Sohnes Julius und damit in die vierte Generation übertragen. Von 2013 bis 2020 war Kramer zudem Arbeitgeberpräsident, ebenfalls im Ehrenamt.

Seit jeher liegt ihm die Ausbildung junger Menschen am Herzen – auch bei den Seenotrettern: Das professionelle Training der aktuell rund 1.000 Besatzungsmitglieder der DGzRS ist ihm ein wichtiges Anliegen, das

ihn bereits in seiner bisherigen Vorstandszeit bewegte. So nahmen die Seenotretter beispielsweise im vergangenen Jahr das spezielle Trainingsschiff CARLO SCHNEIDER in Dienst gestellt. Mit seiner geradlinig-beharrlichen, aber immer entgegenkommenden Art ist Kramer als Teamplayer bekannt – auch an Bord. Der leidenschaftliche Segler und vierfache Familienvater ist seit zehn Jahren Freiwilliger auf dem Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER und damit als aktiver Seenotretter Teil der Crew. Bereits seit 1996 ist er Mitglied des beschlussfassenden Gremiums der DGzRS.

Seinen Vorgänger Gerhard Harder ehrte die DGzRS mit ihrer höchsten Auszeichnung, der goldenen Ehrennadel. Der Diplom-Betriebswirt, ehemalige Vorstandsvorsitzender der Bremer Wollkämmerei und des Energieversorgers swb AG ist seit 2002 Mitglied des beschlussfassenden Gremiums. 2004 wurde er in den Vorstand gewählt, an dessen Spitze er ab 2010 zwölf Jahre lang

stand. Zu den Höhepunkten seiner Zeit als Vorsitz zählten die Begegnungen mit den jeweiligen Bundespräsidenten als Schirmherrn der Seenotretter.

Wichtigstes Anliegen des gebürtigen Mecklenburgers Harder war es stets, die allseitige Freiwilligkeit der Seenotretter zu bewahren. „Man kann es nicht oft genug betonen: Die freiwillige Unterstützung vieler Menschen aus allen Teilen unseres Landes ermöglicht die Unabhängigkeit der DGzRS. Dies wiederum ist die Grundvoraussetzung dafür, dass die Seenotretter freiwillig und ungeachtet der Gefahr für das eigene Leben hinausfahren, wenn Menschen auf Nord- und Ostsee in höchster Not auf Hilfe hoffen.“

Auf einem Seenotrettungskreuzer bei richtig harter See gegen den Wind zu fahren, das sei sein Kindheitstraum gewesen. Doch: „Egal ob auf See oder an Land: Wir alle sind Seenotretter. Ich werde weiterhin zu ihnen gehören, auch wenn ich das beste Ehrenamt, ►



Mitglieder des beschlussfassenden Gremiums bei ihrer Tagung in Kühlungsborn

das ich mir vorstellen kann, heute abgebe“, sagte Harder zum Abschied als Vorsitzter. Als Gedichte-Liebhaber werde ihm immer die Ballade „Nis Randers“ von Otto Ernst über den Inbegriff des Seenotretters im Kopf bleiben. 2021, im letzten Jahr seiner Amtszeit, wurde ein neuer Seenotrettungskreuzer auf diesen Namen getauft. In Harders Zeit als Vorsitzter lösten insgesamt 30 hochmoderne Neubauten ihre jeweiligen Vorgänger ab, das entspricht der Hälfte der gesamten Rettungsflotte der DGzRS. Den Seenotrettern wird Harder als Mitglied des ehrenamtlichen Beirats und des beschlussfassenden Gremiums erhalten bleiben.

Als stellvertretender Vorsitzter neu in den Vorstand gewählt wurde Lars Carstensen (59) von der Insel Fehmarn. Der gebürtige Hamburger ist geschäftsführender Gesellschafter der Wetreu-Unternehmensgruppe. Seit 2015 ist der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer Mitglied des beschluss-

fassenden Gremiums und seit 2020 Mitglied des Beirates der DGzRS, der unter anderem für Prüfung und Kontrolle der Mittel sorgt, die den Seenotrettern von Menschen aus dem ganzen Land freiwillig anvertraut werden. Seit gut drei Jahren ist er Freiwilliger auf der Station Grömitz. Gemeinsam mit seinem Bruder und einem befreundeten Segler hatte Carstensen 2013 den außer Dienst gestellten Seenotrettungskreuzer ARWED EMMINGHAUS nach Burgstaaken geholt und mit ihm als Hauptexponat das Seenotrettungsmuseum Fehmarn gegründet.

Als weiteren stellvertretenden Vorsitzter der Seenotretter bestätigten die ordentlichen Mitglieder der DGzRS Matthias Claussen (69) aus Bremen. Der Gesellschafter des Handelshauses C. Melchers & Co gehört dem ehrenamtlichen Vorstand seit 2018 an. Den Wahlen war die Entlastung des Vorstands vorausgegangen.

Das aktuelle Neubauprogramm zur kontinuierlichen Modernisierung der Rettungsflotte sowie die Gewinnung neuer Spenderinnen und Spender waren die wichtigsten Themen der Seenotretter-Tagung. Das beschlussfassende Gremium ist gewissermaßen das Parlament der DGzRS. Seine rund 80 ordentlichen Mitglieder aus allen Teilen Deutschlands entscheiden unter anderem über Satzungsänderungen. Alle Ämter sind ehrenamtlich besetzt.

Erstmals in ihrer fast 160-jährigen Geschichte tagten die Seenotretter in Kühlungsborn. Die dortige Rettungsstation gehört zu den ältesten der DGzRS: Sie wurde 1882 im Ortsteil Arendsee eingerichtet. Im dortigen Bootshafen ist heute das moderne Seenotrettungsboot KONRAD-OTTO stationiert und jederzeit einsatzklar – rund um die Uhr, bei jedem Wetter. Damals wie heute sind dort ausschließlich freiwillige Seenotretter im Einsatz.

Wir trauern um ...

... **Prof. Dr. Thomas Budde**. Er war von 2014 bis zuletzt ordentliches Mitglied des beschlussfassenden Gremiums in Essen. Prof. Dr. Thomas Budde starb am 15. Mai 2022 im Alter von 65 Jahren.

... **Ulrich Schulz**. Er war von 1990 bis 2002 fest angestellter Seenotretter auf der Station Warnemünde. Ulrich Schulz starb am 29. März 2022 im Alter von 79 Jahren.

... **Martin Tiefenbach**. Er war von 2008 bis zuletzt ehrenamtlicher Mitarbeiter in Mülheim an der Ruhr. Martin Tiefenbach starb am 9. April 2022 im Alter von 60 Jahren.

... **Günther Weihmann**. Er war von 1980 bis 1992 freiwilliger Vormann auf der Station Wustrow. Günther Weihmann starb am 21. April 2022 im Alter von 80 Jahren.



Spannung, Spaß und Seenotretter

Elf Mädchen und Jungen haben sich am Zukunftstag (Girls' und Boys' Day) zur Berufsorientierung in der Seenotretter-Zentrale umgesehen und informiert. DGzRS-Mitarbeiter Thorsten Neumann und der Ehrenamtliche Horst Saade führten sie unter anderem durch die historische Ausstellung, die Werft und ins Simulatorzentrum. Den Abschluss bildete eine Videokonferenz mit der Besatzung des Seenotrettungskreuzers BERLIN der Station Laboe. Dabei stellten die Schülerinnen und Schüler der Crew viele Fragen – die Themen reichten von den Einsätzen bis zum Lieblingsessen.



Nach fünf spannenden Stunden finden sich die Jugendlichen am Ende des Zukunftstages für ein Gruppenfoto auf dem Museumskreuzer H.-J. KRATSCHKE zusammen.



An der Heckklappe des Seenotrettungskreuzers HERMANN RUDOLF MEYER erläutert DGzRS-Mitarbeiter Thorsten Neumann dem Besuch das Tochterboot-Prinzip.



Der Ehrenamtliche Horst Saade (l.) erläutert den Jugendlichen, wofür die Seenotretter die einzelnen Geräte auf der H.-J. KRATSCHKE verwendet haben.



Große Begeisterung im Simulatorzentrum, wo virtuelle Seenotrettungskreuzer an originalgetreuen Fahrständen gesteuert werden können.

„Ich wollte Vormann werden – oder Arzt“

Das erste Mal steht Jens Kohfahl in den 1960er Jahren auf einem Seenotrettungskreuzer. Als 18-Jähriger wird er Freiwilliger: Mit der Besatzung der THEODOR HEUSS sichert er die Segelwettbewerbe der Olympischen Spiele 1972 auf der Kieler Förde. Seitdem engagiert sich der heutige Facharzt für Allgemein- und Notfallmedizin tatkräftig bei der DGzRS, zuerst als Seenotretter später als Seenotarzt – immer ehrenamtlich.

Der Wind bläst heulend um die Hausecken. Regen prasselt lautstark gegen die Fensterscheiben. Ein Sturm tobt über Cuxhaven. Es ist ungemütlich und kalt da draußen. Drinnen steht Dr. Meinhard Kohfahl im warmen Flur, zieht sich die Schirmmütze noch ein bisschen tiefer ins Gesicht. Er schaut ernst: Gleich muss er hinaus, raus auf die Nordsee. Menschen sind in Gefahr. An solche Szenen erinnert sich Dr. Jens Kohfahl so lebhaft, als wären sie gestern geschehen und nicht vor fast 60 Jahren. „Mich hat es als Kind sehr beeindruckt, wenn mein Vater bei solch scheußlichem Wetter losgefahren ist, um sich trotz aller Gefahren für andere einzusetzen“, sagt der 68-Jährige. Seit den 1960er Jahren war sein Vater freiwilliger Seenotarzt auf der DGzRS-Station Cuxhaven – angeheuert von Vormann Rolf Hoffmann.

An der Elbmündung mit ihren ausgedehnten Wattflächen, langen Sandstränden und dem geschäftigen Hafen ist Jens Kohfahl groß geworden, er wurde geprägt von der Seefahrt, den Seenotrettern und der Medizin. Früh setzt er auf Opti-Jollen die Segel, lernt das Bordleben der Seenotretter kennen und schnuppert in Vaters Praxis hinein: „Als Kind wollte ich Vormann oder Arzt werden, ich habe mich letztlich dafür entschieden, in die Fußstapfen meines Vaters zu treten.“

Beinahe wäre es dazu allerdings nicht gekommen: Nach dem Abitur bricht Jens Kohfahl zu einem siebenmonatigen Törn mit der Segelyacht „Wappen von Bremen II“

in die Karibik auf. Es ist eine aufregende, besondere Zeit, die ihn „fast für das Leben an Land verdorben hätte“, wie er sagt. Doch er fasst wieder Fuß auf festem Grund: Er studiert Medizin in Köln und Hannover, absolviert seine Assistenzarztzeit in Bremerhaven und Cuxhaven, lässt sich 1990 als Facharzt für Allgemeinmedizin in seiner Heimatstadt nieder. Da ist er bereits seit drei Jahren freiwilliger Seenotarzt auf der HERMANN HELMS. Kohfahls Prioritäten sind eindeutig: Wenn die Besatzung des Seenotrettungskreuzers ihn zum Einsatz ruft, flitzt er die wenigen hundert Meter über den Deich und lässt die Patienten in seiner Praxis warten. Die Seenotretter vertrauen ihm, seiner medizinischen und nautischen Expertise. Sie wissen, er ist Arzt mit Seebeinen.

Erfüllende Zeit

Jens Kohfahl arbeitet sich mit der Zeit immer tiefer in die Besonderheiten der maritimen Notfallmedizin ein. Er überarbeitet 2016 erstmalig das Standardwerk „Medizin auf See“ (Seite 24), dessen Erstauflage sein Vater gemeinsam mit zahlreichen anderen Autoren 1995 herausgegeben hat. Zudem bringt er sich lange Jahre als ausgewiesener Fachmann in verschiedenen Gremien ein, unter anderem bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, wo er den „Pocket Guide For Cold Water Survival“ überarbeitet, und ehrenamtlich in der „Arbeitsgruppe Medizin“ bei der DGzRS. „Wir haben mit unserer Tätigkeit feste Strukturen geschaffen, auf die Holger Schwalbe ab 2011 als Ärztlicher

Leiter Rettungsdienst aufbauen konnte. Durch seine Festanstellung ist die Medizin bei den Seenotrettern eindeutig gestärkt worden.“

Mit nun 68 Jahren blickt Jens Kohfahl auf ein ereignisreiches Leben zurück, dem ohne die freiwillige Arbeit bei der DGzRS etwas Gewichtiges fehlen würde: „Es ist bei den Seenotrettern eine erfüllende Zeit gewesen, sie haben für mich immer Vorrang gehabt.“ Vielleicht auch, weil die Einsätze auf See für ihn trotz seiner langjährigen Erfahrung selten Routine sind. Sie verlangen ihm Pragmatismus und manchmal Kreativität ab, weil sich oft notfallmedizinische Standards aus der Landrettung wegen der besonderen Einsatz- und Umgebungsbedingungen an Bord nicht umsetzen lassen.

Kohfahl erinnert sich an schöne Momente wie eine Geburt auf Neuwerk, an belastende Situationen bei ergebnislosen Suchen, an erfolgreiche Einsätze wie die Versorgung von Schwerverletzten. Manches, wie der Tod dreier Seeleute in einem Februar-Orkan oder vergebliche Reanimationen, geht ihm bis heute sehr nahe. Jens Kohfahl bleibt seinem Ehrenamt treu. Er will helfen, auch wenn es für ihn selbst mitunter gefährlich ist: „Bei zwei Metern Seegang vom wackeligen Seenotrettungskreuzer im richtigen Moment auf einen Containerriesen überzustiegen, vor allem aber über die Lotsenleiter wieder herunterzustiegen, ohne ins Wasser zu stürzen, das ist eine Herausforderung.“ Das Risiko fährt bei den Seenotrettern eben immer mit.



Im Bordhospital des Seenotrettungskreuzers HERMANN MARWEDE behandelt der freiwillige Seenotarzt Dr. Jens Kohfahl bei einer Übung einen Patienten.

Fast 25 Jahre lang hat sich Dagmar Zillig auf der Station Warnemünde als freiwillige Seenotärztin eingesetzt.

Ein Vierteljahrhundert Seenotärztin mit Herz und Verstand

Fast 25 Jahre lang ist Dagmar Zillig als freiwillige Seenotärztin für die DGzRS tätig gewesen. In dieser Zeit hat sie nicht nur Menschen auf der Ostsee vor Warnemünde medizinisch versorgt, sondern auch viele fachliche Themen bei den Seenotrettern angestoßen. Aus gesundheitlichen Gründen hat die 65-Jährige das Ehrenamt nun vor einigen Wochen und schweren Herzens aufgegeben.

Dagmar Zillig sitzt auf ihrer „Baumelbank“, wie sie sie nennt, einem ihrer Lieblingsplätze in Warnemünde. Sie blickt auf die Ostsee hinunter, deren dunkles Meerwasserblau scheinbar weit draußen das helle Himmelsblau berührt. Eine leichte Brise spielt mit den Blättern der Buchen, die sich mit ihren Wurzeln in der dünnen Mutterbodenschicht des bis zu 20 Meter hohen Kliffs festkrallen. Es gehört zum Naturschutzgebiet „Stoltera“. „Ich bin sehr, sehr häufig hier oben. Es ist mein Ruhepunkt“, verrät sie. Während sie es sagt, baumeln ihre Beine hin und her. Das ist genauso gemütlich wie es aussieht.

Die bewaldete Steilküste westlich von Warnemünde liegt unweit ihres Zuhauses: Etwas mehr als eine halbe Stunde muss Dagmar Zillig gehen, um diese herrliche Aussicht zu genießen und sich aufs Wasser zu träumen. Sie erzählt von ihrer großen Liebe zur See, die von Familienurlaube auf Usedom herrührt, und von ihrer starken Verbundenheit mit der Natur. Sie berichtet von vielen Reisen, die sie bis ans andere Ende der Welt geführt haben, von ihrer verantwortungsvollen Arbeit als Notärztin auf See und an Land. „Es ist mein Kindheitstraum gewesen, Ärztin zu werden“, sagt Dagmar Zillig.

Aufgewachsen ist die gebürtige Eberswalderin mitten im Wald – im ehrwürdigen Zisterzienserkloster Chorin nahe dem gleichnamigen, brandenburgischen Dorf nordöstlich von Berlin. Ihr Vater ist Förster und wohnt mit seiner Familie im Forstamt, das im Kloster untergebracht ist. Er zeigt der klei-

nen Dagmar die Tier- und Pflanzenwelt, lehrt sie, die Schönheit der Natur zu ehren. „Ich liebte es, im Wald zu spielen. Mit Spielzeug konnte ich nicht viel anfangen“, erinnert sie sich. Noch heute ist sie lieber draußen als drinnen.

Nach dem Abitur beginnt Dagmar Zillig ein Medizinstudium in Rostock. Sie lässt sich dort bereitwillig von der Ostsee gefangen nehmen und ist schon bald mit anderen auf Segelbooten entlang der Küste unterwegs. Dabei lernt sie ihren Ehemann Klaus kennen – einen waschechten Seemann. Nach erfolgreichem Studienabschluss arbeitet sie zunächst in der Uniklinik als Fachärztin für Chirurgie, ehe sie 1996 als ausgebildete Notärztin beim Brandschutz- und Rettungsamt der Stadt Rostock anfängt. „Mich hat das Ungewisse gereizt, in dem Job ist nichts planbar, man weiß nie, was einen als nächstes erwartet“, sagt sie – das ist genauso wie bei den Seenotrettern.

„Angst hatte ich nie“

Meist wartet sie damals auf der Rettungswache des Deutschen Roten Kreuzes in Warnemünde auf den nächsten Alarm. Dieser kann unter anderem von den Rettungsleuten der dortigen DGzRS-Station ausgelöst werden: Bei medizinischen Notfällen auf See wird nach Möglichkeit geschultes Personal des Landrettungsdienstes an Bord genommen – so auch Notärztin Dagmar Zillig. Zu deren Aufgaben gehört es nämlich, sich um Notfälle auf Schiffen vor Warnemünde zu kümmern.

Durch die gemeinsamen Einsätze entsteht eine enge Freundschaft mit der Crew um Vormann Wolfgang Rätzer. Die Rettungsleute lernen Dagmar Zillig als zupackende Frau kennen, der egal ist, ob der kräftige Wind ihr kurzes Haar zerzaust.

„Es ist mein Kindheitstraum gewesen, Ärztin zu werden.“

Dagmar Zillig

Dagmar Zillig ist nicht zimperlich und akzeptiert schnell, wer an Bord die letzte Entscheidung trifft: der Vormann. Er ist verantwortlich für Schiff und Besatzung. „Die Ärztin muss ich an Bord nicht raushängen lassen“, sagt sie. 1998 wird sie freiwillige Seenotärztin, gehört damit genauso wie die Seenotretter zur Besatzung der seinerzeit in Warnemünde stationierten THEO FISCHER.

Mehrmals im Monat ist sie fortan auch in ihrer Freizeit auf See dabei, wenn Seeleute nach einem Sturz auf Frachtern schwer verletzt sind, Angelhaken tiefe Wunden gerissen haben, Wassersportler plötzlich mit

Kreislaufproblemen zusammengebrochen sind oder unterkühlte Schiffbrüchige medizinisch versorgt werden müssen. Wie oft sie draußen auf See gewesen ist, um anderen zu helfen, kann Dagmar Zillig nicht sagen. Von einigen dramatischen Erlebnissen erzählt sie jedoch noch heute so lebendig, als seien sie gerade erst passiert.

Da ist beispielsweise der Einsatz für drei Seeleute mit schweren Brandverletzungen, kurz nach ihrem Einstieg als Seenotärztin: Stürmischer Wind mit Stärke 8 hat vor Warnemünde meterhohe Wellen aufgetürmt. Dagmar Zillig fühlt sich auf dem Seenotrettungskreuzer „wie im Paternoster“. In der ruppigen See wird das Übersteigen auf und vom russischen Frachter zu einem lebensgefährlichen Balanceakt. Doch irgendwie gelingt es den erfahrenen Seenotrettern, die drei schwer verletzten Männer, die Seenotärztin und den Rettungsassistenten auf den Seenotrettungskreuzer zu übernehmen. Wieder an Land denkt sie: „Zillig, worauf hast du dich da bloß eingelassen?“. So schildert sie es einige Jahre später der „Ärzteblatt“-Redakteurin Martina Merten. Doch: „Angst hatte ich auf See nie.“

Ihre enge Zusammenarbeit mit der DGzRS ist ein Gewinn für beide Seiten: Neben

ihrem Einsatz bei medizinischen Notfällen auf See lehrt Dagmar Zillig den Seenotrettern, Wunden zu versorgen und Menschen zu reanimieren. Umgekehrt lernt sie ergänzend zu ihrem umfangreichen Segelwissen jede Menge über gute Seemannschaft. Außerdem bringt sie sich an Land ein: Sie gehört zum medizinischen Beirat der DGzRS und stößt in den ersten Jahren gemeinsam mit den anderen Mitgliedern einiges an. Dass es heute einen Ärztlichen Leiter Rettungsdienst gibt (Seite 10), ist ebenso ihr Verdienst wie die immer umfassendere notfallmedizinische Ausrüstung an Bord der Rettungseinheiten. Auch die Qualitätsstandards in der medizinischen Ausbildung der Seenotretter haben sich auf diese Weise etabliert.

Als Dagmar Zillig 2015 wegen einer Krebserkrankung kürzertreten muss, konzentriert sie sich zunehmend auf die medizinische Fortbildung der Rettungsleute in Warnemünde, Timmendorf und Kühlungsborn. Vor einigen Wochen hat sie das Ehrenamt ganz aufgegeben, sich mit 65 Jahren in den Ruhestand verabschiedet und sich von den Seenotrettern der ARKONA, „ihrer zweiten Familie“, gebührend verabschiedet. Jetzt hat sie jede Menge Zeit für ihre „Baumelbank“, für den weiten Blick und die geliebte Natur.

BÜCHERSCHAPP

Als Dr. Meinhard Kohlfahl, Cuxhavener Mediziner, freiwilliger Seenotarzt und Langstreckensegler, 1995 die Erstauflage von „Medizin auf See“ herausgab, hatte er ein Ziel vor Augen. Mit dem Buch in der Bordbibliothek und einer Erste-Hilfe-Grundausstattung im Schrank sollten auch medizinische Laien einem kranken oder verletzten Crewmitglied bei einem Segeltörn umfassend und fundiert helfen können, wenn Arzt oder Krankenhaus kurzfristig nicht erreichbar sind. Die dritte Auflage hat sein Sohn Dr. Jens Kohfahl im Jahr 2014 komplett überarbeitet und neu gestaltet. Mittlerweile ist die vierte, weiter überarbeitete Auflage des Standardwerkes für medizinische Notfälle an Bord erschienen.



Medizin auf See

Autoren: Dr. Meinhard Kohfahl & Dr. Jens Kohfahl
4. Auflage
512 Seiten
434 Fotos und Abbildungen
Hardcover, gebunden
Erschienen bei Delius Klasing, Bielefeld
Preis: 59,90 Euro

Erhältlich auch im Seenotretter-Shop:

seenotretter-shop.de/

Geld spenden und Menschen begeistern

Als Junge kannte Ludwig Gehrke die Namen aller Seenotrettungskreuzer der DGzRS auswendig. Er wusste ganz genau, wie schnell sie fuhren und wie leistungsstark ihre Maschinen waren. „Dass es Menschen gibt, die mitten auf der wilden See im Sturm Rettungseinsätze fahren, fasziniert mich bis heute“, sagt der promovierte Jurist. Als Rechtsanwalt geht es für ihn um pragmatisch-professionelle Lösungen im Sinne seiner Mandanten. „Dasselbe tun auch die Seenotretter, auf See wie an Land. Die Spenden werden sehr sinnvoll eingesetzt, das ist großartig“, findet er.



Wenn an seinem Fahrrad etwas kaputtgeht, repariert Ludwig Gehrke es selbst. Genauso wie die Seenotretter nimmt er die Sache gern persönlich in die Hand.

Ludwig Gehrke gerät schnell ins Schwärmen: Er liebt die Seefahrt, bereist gerne fremde Länder – aber mag es im Alltag pragmatisch. „Wäre ich besser in Mathe gewesen, wäre ich Ingenieur geworden, vielleicht Lehrer. Aber technisch begabt bin ich nicht. Deshalb fahre ich gerne Fahrrad. Am Fahrrad ist noch heute wenig Technik, da geht selten etwas kaputt. Und wenn doch, kann man noch recht viel selbst machen, zum Beispiel die Reifen flicken.“ An dieser Stelle schließt sich der Kreis für Ludwig Gehrke: „Die Seenotretter nehmen ihre Sache auch selbst in die Hand. Was sie tun, ist nicht nur wichtig, sondern mitunter sehr gefährlich: rausfahren, wenn andere reinkommen. Allein im Sturm auf See!“, sagt der Hamburger. „Bei extremen Wetterlagen Leute aus dem Wasser holen und noch navigieren, früher sogar nur mit Karte und Kompass, all das hat mich schon sehr früh im Leben an den Seenotrettern beeindruckt.“

In Ludwig Gehrkes Büro steht seit jeher ein Sammelschiffchen. „Kollegen, die reinkommen, fordere ich mit dem nötigen Nachdruck auf, etwas hineinzutun“, sagt er

mit schelmischem Unterton. Auch für ihn selbst gehören regelmäßige Spenden an die Seenotretter dazu. Aber es ist ihm ein Anliegen, noch etwas anderes zu tun: „Geld ist das eine. Ebenso wichtig finde ich es, andere zu begeistern. Ich überzeuge gerne Menschen von der Wichtigkeit der Seenotretter.“

Auch das geht der Jurist ganz pragmatisch an. Wer nicht beeindruckt ist, wenn er plastisch von den Einsätzen erzählt, dem macht der Nicht-Mathematiker eine einfache Rechnung auf: „Ich lege anderen nahe, den eigenen Arbeitgeber zu fragen, welche Overhead-Kosten er hat. Denn ich bin erstaunt, dass die Seenotretter nur 15 Prozent für Verwaltung und Werbung ausgeben und mit diesem geringen Anteil die gesamte Nord- und Ostseeküste abdecken.“ Warum das seit vielen Jahrzehnten gut funktioniert, dafür hat Gehrke eine einfache Erklärung: „Die Seenotretter packen an, sie machen einfach. Freiwillige, Ehrenamtliche, auf See wie an Land, alle und überall. Und damit begeistern sie alle Generationen. Dafür bin ich selbst das beste Beispiel.“

Ludwig Gehrke ist das, was man einen typischen Hamburger Jung' nennt. Seine Eltern hatten ein kleines Boot auf der Elbe, gemeinsam mit seinem Bruder war er früh mit einer eigenen Jolle unterwegs, machte später Segelschein und Motorbootführerschein. Sicherheit war immer ein Thema. „Wir wussten schon als Kinder, warum die Seenotretter wichtig sind.“ Gehrkes Onkel war Kapitän eines Stückfrachters im Afrika-Liniendienst.

Später lernte Ludwig Gehrke auf der Ostseestation Damp zwischen Schleimünde und Eckernförde einen Seenotretter näher kennen, zu dem er besonders aufschaute: den freiwilligen Vormann Piet Busch. „Ihn fand ich immer toll. Ein absolut ehrlicher und gerader Typ. Und sehr leidenschaftlich bei der Sache. Kam ein Notruf rein, hat er sofort alles stehen- und liegengelassen und ist rausgefahren. Das gilt sicher für viele Seenotretter ähnlich: dieses bedingungslose, dauerhafte Bekenntnis zu einer großen Aufgabe. Einfach toll.“

Das vollständige Porträt lesen Sie in unserem Seenotretter-Magazin auf unserer Website:



seenotretter.de/magazin/portraet-ludwig-gehrke

Sägen, kleben, streichen

Von Miniatur-Seenotrettern und großer Leidenschaft

Die Schiffe der Seenotretter haben viele Fans. Manchen reicht es nicht, sie zu sehen oder Fotos von ihnen zu machen. Sie möchten eigene Seenotrettungskreuzer oder -boote besitzen – und bauen in mühevoller Kleinarbeit Modelle der großen Vorbilder. Woher die Begeisterung kommt, warum sie keine noch so schwierige Maßarbeit scheuen und dass ihr Hobby bei Weitem nichts für Einzelgänger ist, haben uns drei Modellbauer erzählt.



Jürgen Meuser (Mitte) im Kreis seiner Kollegen der Frankfurter Modellbaugruppe, die sich ausschließlich DGzRS-Einheiten verschrieben hat. Zwischen 1986 und 2015 präsentierte die Gruppe ihre kleinen Kopien der großen Kreuzer und Boote bei zahlreichen Veranstaltungen.

Die Sonne strahlt, es ist windstill. Der Bug des Motorrettungsbootes AUGUST NEBELTHAU schneidet durch die glatte See. Während die Maschine rhythmisch tuckert, gehen die Seenotretter an Bord Routinearbeiten nach, sie loten die Wassertiefe mit einer Stange und überprüfen die Leinenspitze. Diese Szene spielt sich im Jahr 2021 ab – doch wie kann das sein? Schließlich lief die AUGUST NEBELTHAU bereits 1942 auf eine Seemine, dabei starb ihr Vormann Hans Hartmann.

Möglich macht es Rolf Schneider aus Bremen. Der Elektriker hat keine Zeitmaschine gebaut, sondern ein enorm detailverliebtes, ferngesteuertes Modell des Motorrettungsbootes samt Besatzung. Der Vormann in miniature trägt eine Mütze aus Knete, die Korkwesten der Kollegen sind aus Balsaholz – das sieht man ihnen allerdings nicht an. Schneider legt viel Wert auf Details und probiert häufig Dinge so lange aus, bis alles möglichst originalgetreu ist.

Dass das Vorbild des stolzen 1,5 Meter langen Modells schon 80 Jahre alt ist, kommt nicht von ungefähr. „Mich haben immer

die älteren Schiffe der DGzRS interessiert“, erläutert der 55-Jährige. „Ich finde sie von der Form her schöner und mag es, wenn das eine oder andere Stück Holz verbaut ist.“ Mit einem Lächeln fügt er hinzu: „Das ist durchaus maritime Romantik.“ Das alte Sprichwort „Gut Ding will Weile haben“ trifft auf Schneiders Werk ebenfalls zu: „An der AUGUST NEBELTHAU habe ich so zwölf Jahre gearbeitet, mit längeren Pausen dazwischen.“ Natürlich wurde nicht täglich gebastelt: „Es ist für mich ein Hobby, das ich nur mache, wenn ich richtig Lust dazu habe.“

Ein Frankfurter mit Herz für die Seefahrt

Modellbauer sind selten Sprinter, sondern vielmehr Langstreckenläufer. Das gilt auch für den Frankfurter Jürgen Meuser, der im Sommer 77 Jahre alt wird. Schon seit seiner Kindheit fasziniert es ihn, große Dinge im Kleinen nachzubauen. „Mein Opa hat immer gebastelt und gebaut, das hat sich irgendwie übertragen. Schiffe haben mich früh begeistert, da stand mein Thema schnell fest.“ Wie ein Hesse zur Seefahrt kommt? Das weiß Meuser auch nicht genau,

erzählt er und schmunzelt. Allerdings erinnert er sich an Filmvorträge in der Volksschule über die Seenotretter. „Da habe ich Blut geleckt!“

Sein erstes DGzRS-Modell wird der Seenotrettungskreuzer THEODOR HEUSS – Jürgen Meuser hat es noch heute. Es folgen weitere Seenotretter-Klassiker wie der Versuchskreuzer BREMEN oder die WILHELM KAISEN. Mit den selbst gebauten Schiffen geht es oft zum Weiher im Frankfurter Ostpark, wo die ersten Probefahrten stattfinden. Oft begleitet ihn seine Frau, die sein Hobby zwar nicht teilt, aber gutheißt: „Sie hat zu anderen immer gesagt: ‚Ich weiß dann wenigstens, wo ich ihn finden kann. Nicht in der Kneipe, sondern im Keller!‘“

Dort entstehen bis heute die meisten Schiffe Meusers. Deren Rümpfe kauft er in der Regel im Fachhandel und setzt dann individuelle Aufbauten aus Plastik oder Platten aus glasfaserverstärktem Kunststoff darauf. Eines seiner jüngsten Projekte ist ein vollständig vorgegebener Bausatz der HERMANN MARWEDE. Dieser ist im Handel erhältlich, doch Jürgen Meuser macht im-

mer etwas Individuelles daraus – im Fall des größten Seenotrettungskreuzers der DGzRS ist es ein Diorama. „Das sieht einfach schöner aus, wenn es lebendig wirkt und nicht nur das Schiff allein ist“, findet Meuser. „Ich versuche dann, mich in das Modell hineinzusetzen, als wäre ich selbst vor Ort.“

Gemeinsam statt allein

Stellvertretend für ihn sind lediglich wenige Zentimeter große Figuren an Bord, die ihren Kollegen auf dem Tochterboot Leinen zuwerfen, während ein weiteres Seenotrettungsboot die Szene begleitet. Die Modelle stehen auf – genauer gesagt: in – einem dicken Styroporblock, der mit verschiedenen Dispersionsfarben in Meeresschattierungen getaucht ist. Ein spezieller Leim lässt sich so bearbeiten, dass scheinbar weiße Schaumkronen auf den Wellen tanzen. Der besondere Clou ist erst zu sehen, wenn Jürgen Meuser das Umgebungslicht löscht: Positionsleuchten, Strahler und Lampen auf einigen Kammern erstrahlen. Dabei hat sich Meuser helfen lassen: „Ein Freund hat die ganze Elektronik gemacht, das könnte ich selbst gar nicht.“

An diesem Beispiel wird deutlich: Das Klischee vom Eigenbrötler, der den ganzen Tag allein im dunklen Verschlag vor sich hinwerkelt, erfüllt Jürgen Meuser nicht. Das ist ihm wichtig: „Modellbauen ist ein gemeinschaftliches Hobby.“ 1975 ist er deshalb sogar einem Modellbaclub beigetreten. „So lernt man viele Gleichgesinnte kennen, tauscht sich aus, fährt zu Treffen im ganzen Land und jeder hilft dem anderen, wenn er mal nicht weiterkommt.“ Mehrere Jahrzehnte lang gehört Jürgen Meuser zu einer bis 2015 bestehenden Modellbaugruppe, die auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen ausschließlich DGzRS-Nachbauten präsentiert und Gäste mit den Miniversionen der großen Schiffe in ihren Bann zieht, um die Seenotretter in Binnenland bekannter zu machen.

Bis heute weiter Bestand hat die „Interessengemeinschaft DGzRS im Maßstab 1:10“, kurz „I.G. 1:10“, die Rolf Schneider 2007 mitgegründet hat. In der Regel zweimal im Jahr richten die Mitglieder ein Treffen an einem See oder großen Teich aus, auf dem die Modelle den ganzen Tag in Bewegung sind. Nach langer Pandemiepause gingen



Blick in die Frankfurter Modellbauwerkstatt: Für sein Diorama hat Jürgen Meuser den Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE nachgebaut.



Sehen aus wie die Originale, sind aber zehnmal kleiner: das von Michael Weimann gebaute Seenotrettungsboot EDUARD NEBELTHAU (vorn) und das von Rolf Schneider gebaute Motorrettungsboot AUGUST NEBELTHAU.



Ob die Tiefe ausreicht? Der Mini-Rettungsman prüft vom Motorrettungsboot AUGUST NEBELTHAU die Lage mit einem Stangenlot.

die Miniatur-Seenotrettungskreuzer im Mai 2022 endlich wieder zu Wasser: dieses Mal auf dem Springhorstsee im niedersächsischen Burgwedel bei Hannover.

Der Name der Gruppe ist Programm: Die Modelle sind lediglich zehnfach verkleinert. So misst etwa der 23 Meter lange Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER als Modell stolze 2,3 Meter – das muss auf einem Autoanhänger bewegt werden, anders lässt es sich nicht transportieren. Doch warum dieser „Gigantismus“ im Kleinen? „So lassen sich Details besser und intensiver darstellen“, sagt Rolf Schneider. Auch auf die Bewegung habe das großen Einfluss: „Das Fahrbild ist ein ganz anderes, es entstehen richtige Wellen und die Schiffe hüpfen nicht so übers Wasser. Das kommt dem Original viel näher.“

Ein solch realistisches Abbild erfordert Präzision, weiß Michael Weimann, ebenfalls aus Bremen. Der 57-Jährige ist schon als Kind von den Seenotrettern begeistert: Wenn in seiner Schule im Schnoorviertel Mittagspause ist, geht es mit Freunden an die Weser, um zu beobachten, was an der Zentrale der DGzRS gerade los ist. Nach ersten Versuchen als Jugendlicher liegt das Hobby lange Zeit auf Eis. „Sachen wie eine Fernsteuerung waren für mich damals unerschwinglich“, erinnert sich Weimann. „Erst mit 42 Jahren fiel mir wieder ein, dass ich noch einen unfertigen Bausatz der PAUL DENKER im Keller hatte.“

Vogel inklusive

Die alte Leidenschaft flammt wieder auf – und zündet sozusagen durch. Neun Modelle sind seitdem dazugekommen, alle im Maßstab 1:10. Doch selbst da gibt es Dinge, die immer noch winzig sind. „Nieten an Fenstern sind zum Beispiel aus Stecknadelköpfen. Kleine Bohrlöcher, die durch Fensterscheiben, Dichtungen und Rumpf gehen, messen gerade einmal 0,5 Millimeter.“ Da das von Hand kaum machbar ist, lässt sich Michael Weimann von einem befreundeten Modellbauer helfen, der dazu eine Fräse benutzt.

Bei seinem aktuellen Projekt gibt es keinen vorgefertigten Rumpf, auf dem Michael Weimann aufbauen kann: Es ist ein Seenotrettungskreuzer der 28-Meter-Klasse im Maßstab 1:20. „Größer ist sonst schwer zu handhaben. So misst das fertige Ergebnis



Rolf Schneider bei den letzten Vorbereitungen, bevor er die AUGUST NEBELTHAU zu Wasser lassen kann.



Einige 1:10-Modelle wie das eines 28-Meter-Seenotrettungskreuzers von Gerd (l.) und Tim Lankhorst müssen wegen ihrer Größe mit dem Anhänger transportiert werden.

schon 1,40 Meter und wiegt zwölf Kilogramm“, erklärt Weimann die Entscheidung.

Den Bauplan konnte er im Onlineshop der Seenotretter kaufen, daran richtet er alles aus. Der Rohbau seines ersten eigenen Seenotrettungskreuzers – die bisherigen Eigenbauten waren allesamt Seenotrettungsboote – ist inzwischen fertig, die ersten Lackschichten sind schon aufgetragen. „Ich nutze Lacke aus der Automobilbranche. Damit kann ich nur an wärmeren Tagen arbeiten, wenn man das Haus anschließend lange durchlüften kann.“ Modellbau erfordert manchmal eben einige Opfer.

Bis zu drei Jahre kann es dauern, bis Michael Weimann mit einem Modellschiff fertig ist. Geduld sollte ein Bastler eben mitbringen – und er sollte mit dem Herzen dabei sein, Weimann lacht und sagt: „Wir haben einfach alle einen Vogel!“



Stolzer Vormann seines eigenen Seenotrettungsbootes: Michael Weimann mit seinem Nachbau der ELLI HOFFMANN-RÖSER.



Engagierte Modellbauer der „I.G.“: Thorsten Kühl (v. l.), Uli Nehls, Thomas Plum, Michael Günther, Karl-Bernd Kollmann, Rolf Schneider, Jürgen Kirchhof sowie Tim und Gerd Lankhorst

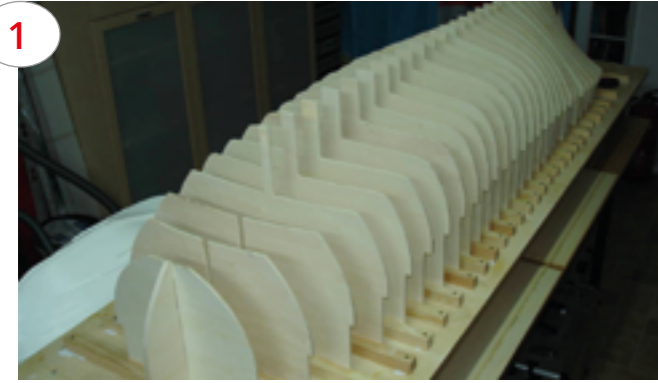
Fotos Martin Stöver

MODELLBAUGRUPPE „I.G. DGZRS MASSSTAB 1:10“

Die Interessengemeinschaft, kurz I.G., besteht aus zehn Modellbauern aus ganz Deutschland. Gegründet 2007 in Bremen, legt sie ihren Schwerpunkt auf die Nachbildung von Einheiten der Seenotretter aus allen Epochen im Maßstab 1:10, also in zehnfacher Verkleinerung. Vom 70 Zentimeter kleinen Rettungsboot bis zum 2,30 Meter langen Seenotrettungskreuzer reicht die Palette, bisher mehr als 30 Modelle. Alle sind ferngesteuert fahrtüchtig und verfügen über viele weitere Funktionen. Die Gruppe zeigt ihre Werke bei Fachmessen, Veranstaltungen oder Schaufahrten und macht so auf die Arbeit der Seenotretter aufmerksam.

Wie ein Modell entsteht

Um einen Seenotrettungskreuzer im Kleinen nachzubauen, gibt es Dutzende verschiedene Wege. Beispielhaft zeigen wir die wesentlichen Schritte, die zwei Mitglieder der „Interessengemeinschaft DGzRS im Maßstab 1:10“ nutzen, um Rettungseinheiten der 19-Meter-Klasse im Modell entstehen zu lassen.

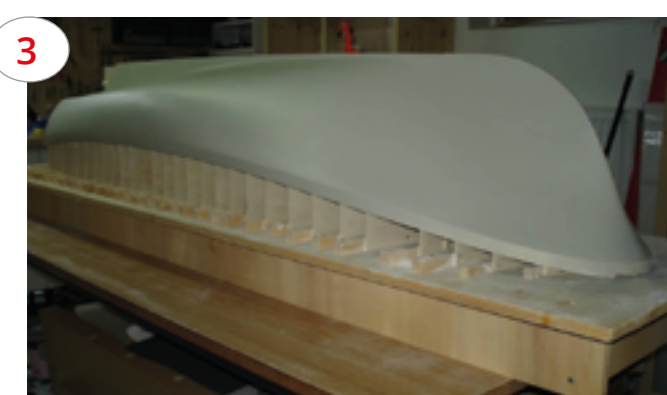


1

Ein Gerüst aus Holzspanten gibt die Rumpfform vor.



2



3



5

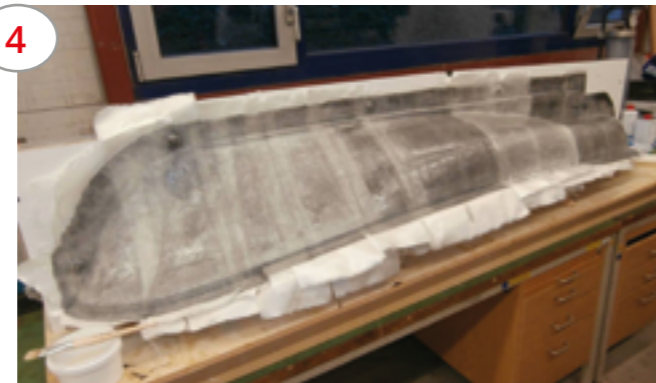
Das Gerüst wird mit winzigen Holzbrettern beplankt.

Danach wird alles verspachtelt, grundiert und geschliffen.

Auf den Holzrumpf werden dünne, aus glasfaserverstärktem Kunststoff bestehende Matten aufgelegt, die sich der Form anpassen und aushärten.

Die so entstandene Negativform kleiden die Modellwerftarbeiter mit Epoxidharz aus.

Ergebnis sind zwei Negativhälften (schwarz) und ein fertiger Rumpf. Letzteren benötigen die Modellschiffbauer, weil das Urmodell aus Holz nur schwer schwimmfähig wäre.



4



6



7

Der Kunststoffrumpf wird mit der nötigen Elektronik ausgerüstet, die später nicht mehr einsetzbar wäre.

Der erste Test überzeugt: Der Rumpf schwimmt und fährt!

Auf ähnliche Weise entstehen die Aufbauten – die SAR-Kennung ist bereits erkennbar.



9



11



8



10



12

Jetzt kommt Farbe ins Spiel: Das Unterwasserschiff erstrahlt in markantem Rotbraun, die Seiten in Weiß.

Nach und nach ergänzen die Modellwerftarbeiter Details wie eine Reling aus Messing und erste Crewmitglieder.

Weitere Probefahrt: Fahren kann das Modell der fast fertigen H.-J. KRATSCHKE schon. Nur das Tagesleuchttrot muss noch nachgeliefert werden.

„Wir passen aufeinander auf“



Fotos Sebastian Droshagen

Über die Schalttafel steuert, kontrolliert und bedient Maschinist Christopher Kölln alle Funktionen.

Christopher Kölln ist seit sieben Jahren Seenotretter auf der PIDDER LÜNG. Als Maschinist sorgt er dafür, dass die Technik des Seenotrettungskreuzers der Station List stets wie geschmiert läuft. Seine tägliche Arbeit auf Sylt ist für ihn nicht nur ein Beruf, sondern eine echte Berufung.

„Ich bin eher der Praktiker“, sagt Christopher Kölln bescheiden über sich. Der „Küstenjung“ aus Kollmar an der Elbe war 16 Jahre alt, als er das alte Rettungsboot eines Containerschiffes in die Hände bekam. „Ich schnackte viel mit den Fischern darüber, wie man mit dem Material umgeht“, erzählt er. Dann versuchte er sich am Umbau: Schweißen, Glasfasermatten einbauen, Motor anbringen – er brachte sich das alles selbst bei. Schließlich hatte der Jugendliche sein erstes eigenes Boot hergerichtet.

Heute ist er 40 Jahre alt und Maschinist auf dem Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG von der nördlichsten Station der Seenotretter in List auf der Nordseeinsel Sylt. Köllns Leidenschaften sind nach wie vor Boote und Maschinen: „Ich habe aus meinem Hobby einen Beruf gemacht.“ Als Kfz-Technikermeister fuhr er mehrere Wochen im Mittelmeer zur See, um sich für Seefahrerberufe zu zertifizieren. „Tatsächlich zu erleben, so lange so weit von zu Hause weg zu sein, das war nichts für mich“, erinnert er

sich. Nach einiger Zeit als Leiter einer Autowerkstatt zog es ihn zurück an die Küste. Er bewarb sich bei den Seenotrettern und erwarb sein Maschinenpatent. Seit sieben Jahren ist er inzwischen dabei und seiner Station treu.

Sein Arbeitsort lässt vielen Küstenliebhabern das Herz höherschlagen. „Es sind sehr viele Touristen auf der Insel“, sagt Christopher Kölln. An der Nordspitze leben die Männer ihren Seenotretter-Alltag. Das

schlichte weiß-graue Stationsgebäude steht nah am Fährhafen. Auf dem Dach empfängt die hervorstechende Antenne laufend Funksprüche. Mit wenigen Schritten erreichen die Seenotretter ihre Rettungseinheit. Die PIDDER LÜNG ist stets mit vorgewärmter Maschine an der Pier vertäut.

Bestens ausgerüstet

Das heutige Stationsgebäude war einst die Winterhalle für das Freiwilligenboot der Station Hörnum. Es wurde 2013 renoviert und umgebaut, damit die Rettungsleute in ihm leben, arbeiten und schlafen können. Darin formt sich jede Woche mit dem Besatzungswechsel eine neue dreiköpfige Wohngemeinschaft. Gemeinsam schmeißt die Crew den Haushalt, erzählt Christopher Kölln: „Ein Seenotretter ist auch Hausmann, Koch, Seelsorger und Freund.“

Er selbst ist vor allem dafür zuständig, dass die Technik des Seenotrettungskreuzers der 20-Meter-Klasse läuft wie geschmiert. Täglich kontrolliert und pflegt Christopher Kölln die Hauptmaschine und Nebenaggregate im Bauch des Schiffs. 1.630 PS verbergen sich dort auf kleinstem Raum hinter picobello glänzendem Metall, Schläu-

chen, Knöpfen, Hebeln und digitalen Anzeigen. Christopher Kölln muss dort mit seinen zwei Metern Körperlänge zurechtkommen: „Ich arbeite meist im Knien oder in der Hocke. Das stört mich nicht, ich bin nicht acht Stunden am Stück im Maschinenraum.“ Er ist froh über das moderne Schiff und die hervorragende Technik an Bord: „Ich weiß, wenn etwas passiert, kann das Material das ab, dafür ist es konzipiert.“

Das Gebiet an der Nordspitze von Deutschlands nördlichster Insel ist anspruchsvoll: im Osten das Watt, im Westen die offene Nordsee, dazwischen starke Gezeitenströme und ein großer Unterschied zwischen Ebbe und Flut. „Die Fahrwasser verändern sich. Auf der Westseite kann es ganz schön kacheln. Das da draußen ist kein Spiel“, weiß der Seenotretter. „Im Einsatz funktioniert man“, sagt Christopher Kölln. Die Männer kennen ihre Aufgaben. „Wir sind als Profis voll konzentriert. Unsere Abläufe haben wir ja oft geübt. Ich weiß, was ich hundertprozentig kann, und ich weiß, was ich nicht so gut kann.“ Von dieser richtigen Selbsteinschätzung und vom Wissen um die Fähigkeiten der Kollegen lebt das Team. Die Rädchen greifen ineinander: „Ich kann mich voll auf den Vormann und

meine Kollegen verlassen, wir passen aufeinander auf. Wir vertrauen einander.“

Nach einer anspruchsvollen Rettung falle die Anspannung erst später langsam ab, berichtet Kölln: „Ein riskanter Einsatz kostet auch viel Kraft.“ Bisher ging immer alles gut aus. Am 4. April des vergangenen Jahres ging ein Einsatz besonders glücklich aus, als der kleine Bosse an Bord zur Welt kam – ein bewegendes Ereignis auch für Kölln als Vater einer 16-jährigen Tochter.

Bei ihrer Arbeit auf der Station überschreiten die Seenotretter routinemäßig eine Grenze – nämlich die zu Dänemark. Die literarische Figur Pidder Lüng, nach der der Lister Seenotrettungskreuzer benannt ist, steht für den historischen Freiheitskampf der Friesen gegen die Dänen. Heute kann man den Namen des Seenotrettungskreuzers PIDDER LÜNG ganz anders interpretieren: als Zeichen des gemeinsamen Einsatzes für das Leben von Menschen in Seenot. „Mit den dänischen Kollegen der Insel Rømø klappt die Zusammenarbeit hervorragend.“ Die Seenotretter beider Länder verbinde, was Kölln so auf den Punkt bringt: „Das ist nicht nur ein Beruf. Ich bin aus Überzeugung Seenotretter.“





Fotos Sebastian Drolshagen



Seit sieben Jahren ist Christopher Kölln überzeugter Seenotretter.

SEENOTRETTNER WERDEN?

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

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

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

Famose Frauen im Einsatz

Edda Karhof (80) und Helga Stolz (84) eint die Liebe zur Hochseeinsel Helgoland – und ihr unermüdlicher ehrenamtlicher Einsatz für die Seenotretter, bis ins hohe Alter.



Helga Stolz ist 84 Jahre alt. Seit sieben Jahren betreut sie das Sammelschiffchen auf der Helgoland-Fähre.

Die Inselfähre „Helgoland“ der Reederei Cassen Eils legt im Cuxhavener Fährhafen ab. Sie nimmt Kurs auf die gleichnamige Hochseeinsel. Als das Bordpersonal einige Minuten später die ersten Getränkebestellungen aufnimmt und die Durchsagen mit Sicherheits- und allgemeinen Hinweisen beendet sind, schnappt sich Helga Stolz „ihr“ Sammelschiffchen und macht sich auf den Weg durch das Schiff.

Die ehrenamtliche Mitarbeiterin der DGzRS geht zum ersten Tisch mit Passagieren, lächelt und sagt freundlich: „Guten Tag, ich sammle für die Seenotretter.“ Sie spricht keine Aufforderung, keine Bitte aus. „So kann jeder ganz leicht entscheiden, ob er etwas spenden möchte. Würde ich aber das Sammelschiffchen einfach nur irgendwo hinstellen, käme dabei wohl weniger herum. Man muss die Leute schon aktiv ansprechen und über unsere Arbeit informieren“, ist sie überzeugt. Jetzt folgen zustimmendes Gemurmel und leichtes Geraschel, bevor ein Fünf-Euro-Schein ins Schiffchen gesteckt wird. Die 84-jährige Helga Stolz bedankt sich und geht zum nächsten Tisch. „Wenn alle Plätze belegt sind, dauert meine Tour mit vielen Gesprächen gut und gerne zwei Stunden, fast genauso lang wie die Fahrt nach Helgoland“, erzählt sie.

Helga Stolz war 30 Jahre lang Kioskbetreiberin auf den Fähren nach Helgoland. Zunächst auf der 1962 gebauten alten

„Helgoland“, die von Bremerhaven startete und ursprünglich „Wappen von Hamburg“ hieß, anschließend auf der „Atlantis“, der Vorgängerin der aktuellen „Helgoland“. Letztere wurde 2015 gebaut. Heute befindet sich nur noch ein kleiner Stand auf dem Schiff, den bei dessen Indienststellung ihr Sohn übernommen hat.

Bis zu 500 Euro

Seit jenem Jahr betreut Helga Stolz gemeinsam mit fünf weiteren Ehrenamtlichen das Sammelschiffchen auf der Fähre. Von Ende April bis Oktober fährt sie mittwochs, samstags und sonntags ab Cuxhaven mit – maximal bis Windstärke 10. „Das muss ich mir in meinem Alter nicht mehr antun“, sagt sie und schmunzelt. An guten Tagen kämen bis zu 500 Euro zusammen.

„Das kommt ganz auf die Belegung und die Gäste an“, sagt sie. „Im Sommer habe ich das beste Ergebnis.“ In den Jahren 2020 und 2021 sammelten die sechs Ehrenamtlichen auf der Fähre insgesamt rund 25.000 Euro für die Seenotretter.

Am nächsten Tisch, den sie heute ansteuert, sitzt eine Familie. Ein Junge steckt

Geld in die bewährte Sammeleinheit der 32-Zentimeter-Klasse – wie die bekannten Spendendosen mit einem Augenzwinkern intern bezeichnet werden. „Es freut mich immer besonders, wenn Kinder die Spende ins Sammelschiffchen stecken dürfen. Das dauert dann zwar etwas länger, aber ich habe ja Zeit“, sagt die Rentnerin und lächelt.

„Geht zu Edda!“

Für die Jüngsten hat Helga Stolz eine Tasche mit Süßigkeiten dabei. „Die Größeren so ab acht Jahren aufwärts sind sehr an den Seenotrettern interessiert“, fügt sie hinzu. „Denen kann ich etwas zeigen, beispielsweise wo ein Notarzt vom Seenotrettungskreuzer auf die Fähre übersteigen würde, wenn es an Bord zu einem medizinischen Notfall kommt.“ Das ist schon bei einer ihrer Touren passiert: „Wir hatten eine Person mit einem Schlaganfall. Die Seenotretter sind mit einem Arzt gekommen und haben ihn versorgt“, sagt Helga Stolz. „Wenn ich mit den Gästen ins Gespräch komme und so etwas erwähne, heißt es oft: ‚Ach toll, das macht die DGzRS also auch?‘ Dann spenden besonders viele.“



Besonders freut sich Helga Stolz, wenn Kinder etwas in das Sammelschiffchen stecken.

Manche Gespräche seien eher kurz, manche länger: „Seeleute erzählen von ihren Touren und anderen Geschichten. Da lasse ich mir Zeit und höre zu. Segler erinnern sich, wie ihr Boot gekentert ist. Da höre ich auch schon mal: ‚Den Seenotrettern habe ich mein Leben zu verdanken.‘ Es ist sehr schön, so etwas zu erfahren.“ Nur wenige Fahrgäste schütteln hingegen den Kopf oder sagen



In ihrem Element: Edda Karhof begrüßt Interessenten zum Tag der Seenotretter 2018 in der Ausstellung im Helgoländer Stationsgebäude der DGzRS.

„nein, danke“, wenn Helga Stolz an ihre Tische tritt. Scheinbar führt den meisten die eigene Seereise vor Augen, wie wichtig die Arbeit der Seenotretter ist.

Wenn die Passagiere nach Ausflugszielen auf Helgoland fragen, empfiehlt Helga Stolz: „Gehen Sie zu Edda!“ Gemeint ist Edda Karhof. Sie kümmert sich um die Seenotretter-Ausstellung im großen Rettungsschuppen am Südhafen. Dort sind die Tore in der Saison jeden Freitag und Samstag sowie an Feiertagen geöffnet.

Guter Geist der Station

Edda Karhof ist 80 Jahre alt und bereits seit rund 55 Jahren ehrenamtlich für die DGzRS aktiv. Ein besonderes Anliegen ist ihr die richtige Darstellung des Unglücks der ADOLPH BERMPOHL 1967, im Orkaninsatz vor Helgoland. Drei Fischer und vier Seenotretter blieben dabei auf See. „Viele Leute denken, die ADOLPH BERMPOHL sei untergegangen“, sagt Edda Karhof. „Ich kann sie dann aufklären, dass dem nicht so war.“ Am Morgen nach der Havarie wurde der Seenotrettungskreuzer mit laufenden Maschinen schwimmend, aber mit beschädigten Aufbauten und geknicktem Mast gefunden – ohne Menschen an Bord.

Ihren ersten Kontakt mit den Seenotrettern hatte Edda Karhof im Oktober 1968 auf Helgoland. „Ich hatte gerade eine Stelle als Krankenschwester im Inselkrankenhaus angenommen und wir übernahmen von der Besatzung der längst wieder reparierten ADOLPH BERMPOHL einen geretteten

Kutterkapitän.“ Da immer wieder Einsätze für Kranke oder Verletzte vorkamen, erhielt der Seenotrettungskreuzer auf Edda Karhofs Initiative hin eine medizinische Grundausstattung. Anschließend unterwies sie die Besatzung in deren Handhabung. Schnell wurde sie zum guten Geist der Station, kochte für die Seenotretter, wusch deren Kleidung und versorgte sie mit Selbstgebackenem.

„2003 wurde es dann offiziell“, sagt die Ehrenamtliche. Von da an übernahm sie die Flotte von fast 90 Sammelschiffchen auf Hauptinsel und Düne, der kleinen Nachbarinsel. Später kam das Stationsgebäude als Ausstellungsort dazu, den Edda Karhof akribisch und liebevoll mit Leben füllt. 2007 wurde sie nach Berlin zum Neujahrsempfang des Bundespräsidenten ins Schloss Bellevue eingeladen und plauderte mit Horst Köhler über die Seenotretter. 2011 erhielt sie die silberne Ehrennadel der DGzRS für ihr ehrenamtliches Engagement. „Das waren wirklich Höhepunkte in meinem Leben und tolle Erlebnisse“, erzählt Edda Karhof.

An Bord der „Helgoland“ ist Helga Stolz fertig mit ihrer Runde. Plötzlich ruft jemand ihr hinterher: „Halt, ich hab’ noch was!“ und steckt seine Spende ins Sammelschiffchen – damit die Seenotretter das Leben aller Menschen in ihrem Einsatzgebiet auf Nord- und Ostsee bewahren können.



2007 begrüßen der damalige Bundespräsident Horst Köhler und seine Frau Eva Luise die ehrenamtliche DGzRS-Mitarbeiterin Edda Karhof beim traditionellen Neujahrsempfang auf Schloss Bellevue in Berlin.

UNSERE EHRENAMTLICHEN

Von der Waterkant bis zum Alpenrand engagieren sich fast 650 Menschen als ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im #TeamSeenotretter – Edda Karhof und Helga Stolz gehören zu ihnen. Für diesen unermüdlichen Landeinsatz und die kostbare Zeitspende möchten wir uns bei allen ganz herzlich bedanken!

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

seenotretter.de/ehrenamt

Wieder da!

Langsam werden sie mehr, die Veranstaltungen, bei denen unsere Ehrenamtlichen an Land von der Arbeit ihrer Kollegen auf See erzählen. Dazu gehörten jüngst die Wassersportmesse „Magdeboot“, das Festwochenende zum 400. „Havengeburtstag“ in Bremen-Vegesack und die „Brazzeltage“ im Technikmuseum Speyer. Für ihren freiwilligen Landeinsatz danken wir allen Ehrenamtlichen ganz herzlich.



Im März hat Burkhard Heimann gemeinsam mit anderen Ehrenamtlichen auf der „Magdeboot“ in den Messehallen der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts die Arbeit der Seenotretter vorgestellt. „Eine Besonderheit war der Shantychor aus Schönebeck, der bei seinen Auftritten direkt neben unserem Stand in einem Lied immer auf uns verwies“, erzählt Heimann. „So entstand zwischen den Sängern und uns eine Verbindung, die die Zuhörer zusätzlich auf uns aufmerksam gemacht hat.“



Peter und Monika Klose (oben) Mitte Mai im Gespräch mit einer jungen Besucherin des Festwochenendes anlässlich des 400. Geburtstages des historischen Hafens in Bremen-Vegesack. Gemeinsam mit ihren Ehrenamtskollegen Werner Franke und Eberhard Klein sammelten sie rund 560 Euro Einzelspenden und überzeugten darüber hinaus zwei Menschen, sich regelmäßig finanziell für die Seenotretter zu engagieren.



Mit Spaß bei der Sache: die Ehrenamtlichen Sebastian Volckmann (v. l.), Martin Friz-Jung und Marco Müller Mitte Mai beim „Brazzeltag“ im Technikmuseum Speyer. „Ich bin beeindruckt von dem Wochenende“, sagt Martin Friz-Jung. Bei größter Hitze und viel Andrang haben seine Mitsstreiter und er ein sehr gutes Ergebnis erzielt. Mit rund 600 Euro waren die Sammelschiffchen an beiden Tagen beladen worden, und zwei Gäste entschlossen sich, die Seenotretter ab sofort jährlich mit insgesamt 170 Euro zu unterstützen.

Unterwegs auf dem Fluss statt auf dem Bodden

Die Freiwillige Feuerwehr Glückstadt hat im Oktober 2021 das von der DGzRS außer Dienst gestellte Seenotrettungsboot STRALSUND übernommen. Seitdem ist es auf der Elbe im Einsatz.



Jetzt für die Freiwillige Feuerwehr Glückstadt im Einsatz: das ehemalige Seenotrettungsboot STRALSUND

Die STRALSUND ist die zuletzt gebaute Einheit der 8,5-Meter-Klasse. Die DGzRS taufte sie im Juni 1994 und stationierte sie in der namensgebenden Hansestadt am Strelasund. Die freiwilligen Seenotretter führen mit dem Seenotrettungsboot von seinem Liegeplatz im Stadthafen bis Juni 2006 ungezählte Male raus, um Menschen zu helfen und für Einsätze zu trainieren. Anschließend kam der Wechsel nach

Prerow/Wieck. Dort sicherte die STRALSUND das Revier der Freiwilligen-Station mit dem Bodstedter Bodden, dem Koppelstrom und dem Prerower Strom an der Boddenseite der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst. Wenn es nicht im Einsatz war, lag es fest vertäut am Wasserwanderrastplatz Wieck am Darß. Im Oktober 2021 verkaufte die DGzRS die STRALSUND an die Freiwillige Feuerwehr Glückstadt, die die 18 Knoten schnelle Rettungseinheit seitdem unter gleichem Namen auf der Elbe einsetzt.

Der Seenot-Streichholzkreuzer des Ex-Kapitäns

Was als Wette begonnen hat, ist ein Hobby geworden: Thorlef Hoffmann baut mit Leidenschaft Modellschiffe aus Tausenden von Streichhölzern. Eines seiner jüngsten Projekte war der ehemalige Seenotrettungskreuzer MINDEN mit Tochterboot MARGARETE.

Im Jahr 1986 war Thorlef Hoffmann Kapitän eines Chemikalien-tankers. Eines Tages behauptete er gegenüber seinem leitenden Ingenieur, ein Schiffsmodell aus Streichhölzern bauen zu können. Der Maschinist wettete dagegen. Doch Hoffmanns Erstlingswerk, ein Mississippi-Dampfer, überzeugte auf ganzer Linie. „So ist das zu meinem Hobby geworden“, erzählt der heute 72-jährige.

Zahlreiche Schiffsnachbauten später rief eines Tages Hoffmanns Schwester an: Ihr Mann wünsche sich zum 65. Geburtstag im Jahr 2021 ein Modell des ehemaligen Seenotrettungskreuzers MINDEN – ob er helfen könne? Das Original stand von 1985 bis 2013 im Dienst der DGzRS, erst war es in Wilhelmshaven und später in List auf Sylt stationiert. Thorlef Hoffmann machte sich sofort an die Arbeit: Er bestellte im Seenotretter-Shop die Modellbaupläne der MINDEN und begann mit der Konstruktion. Gleich drei Mal musste er den Rumpf neu gestalten. „Das war kein leichtes Projekt“, sagt er. 4.630 Streichhölzer verklebte der einstige Kapitän in 136 Arbeitsstunden mit rund zwei Litern Holzleim. Sein Schwager ist bis heute begeistert und hat das Modell hinter schützendem Plexiglas ausgestellt.

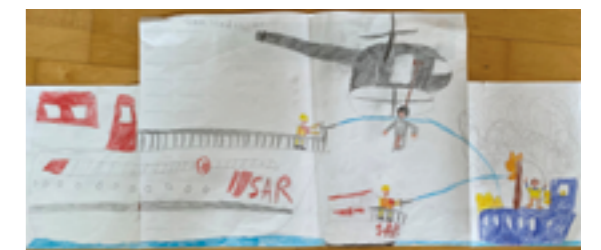


Das Modell der MINDEN besteht aus 4.630 aus Sicherheitsgründen vorab kurz angezündeten und direkt wieder gelöschten Streichhölzern.

Seenotretter löschen Schiffsbrand



Über die Seenotretter hat der neunjährige Simon ein eigenes Bilderbuch gemalt.



Diese dramatische Szene einer Brandbekämpfung auf See hat sich der neunjährige Simon aus Nürnberg ausgedacht.

Mayday, Mayday, Mayday: Ein Fischerboot brennt auf offener See! Sofort eilt die Besatzung eines Seenotrettungskreuzers herbei. Sie lässt das Tochterboot zu Wasser und bringt den Löschmonitor in Stellung. Dann heißt es: „Wasser marsch!“ Während die Seenotretter das Feuer löschen, wird eine Einsatzkraft vom SAR-Hubschrauber abgewünscht, um den Fischer zu retten.

Diese dramatische Szene hat Simon Schmid aus Nürnberg gezeichnet. Auf der Basis seines Bildes hat er sogar ein ganzes eigenes DGzRS-Bilderbuch erstellt. Darin beschreibt der neunjährige Franke, wie die Seenotretter den herausfordernden Einsatz meistern. Simon ist seit einem Ostsee-Urlaub begeistertes Mitglied im #TeamSeenotretter und seine Eltern spenden regelmäßig. „Die ‚Längsseits‘ und das Jahrbuch lese ich ständig“, sagt der Grundschüler. Er freut sich schon auf den nächsten Urlaub an der Küste, mit Seenotrettern in Sichtweite.



Atze Schröder wirbt für das Bremer Start-up „JUICIFY“, in dessen Namen er den Seenotrettern eine erste Spende in Höhe von 26.000 Euro überreichte.

Comedian überreicht Spende von E-Mobilisten

Alles Atze in der Seenotretter-Zentrale: Der beliebte Entertainer wirbt für das E-Mobilitäts-Start-up „JUICIFY“ der Bremer Unternehmensgruppe Diersch & Schröder. Diese hatte zu ihrem 100-jährigen Bestehen im Jahr 2020 das Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH für die Station Norddeich finanziert. Nun spendet „JUICIFY“ einen Teil des Geldes der Treibhausgasminderungsquote seiner Kunden und verdoppelt den Betrag zugunsten der DGzRS. Atze Schröder überreichte Mitte März die ersten 26.000 Euro.

Ich habe gelernt: Die Seenotretter sind keine Helden, sie sind Profis“, sagte der erfahrene Hobbysegler Atze Schröder anerkennend. Auch die Abkürzung DGzRS kommt ihm flüssig über die Lippen, die Seenotretter sind ihm seit Jahrzehnten vertraut, vor allem von Besuchen auf Norderney. Auf dem Gelände der Zentrale in Bremen erfuhr der Comedian kürzlich aus erster Hand mehr über ihre Arbeit. Mit Blick auf die hochmoderne Technik des Seenotrettungskreuzers HERMANN RUDOLF MEYER der Station Bremerhaven, der bei der Spendenübergabe in der hauseigenen Werfthalle zur turnusgemäßen Generalüberholung lag, scherzte er in seiner ihm eigenen Art: „Achtung, Ironie-Lampe: Da bekommst du ja fast Lust, selbst in Seenot zu geraten und dich retten zu lassen!“

Die Gelegenheit, Technik in Aktion zu erleben, bekam Atze prompt: Das Seenotrettungsboot WILMA SIKORSKI, einer der Springer ohne feste Station, kehrte gerade

von einer Probefahrt an den DGzRS-Anleger im Oberländer Hafen zurück. Der Comedian zeigte spontan Einsatz: Er nahm eine Leine wahr und half routiniert beim Anlegen.

Schon jetzt steht fest: Demnächst möchte Atze Schröder sich bei einem Besuch an Bord persönlich und ausführlich darüber informieren, wie die Seenotretter das Geld verwenden.

Die Seenotretter danken „JUICIFY“ für die namhafte Spende. Die Kunden des neu gegründeten Unternehmens sind Fahrzeughalter von rein batteriegetriebenen Elektroautos. Sie lassen den Antrag zum Erhalt der Treibhausgasminderungsquote von „JUICIFY“ abwickeln. Das Start-up bietet ihnen im Gegenzug an, einen Teil des eingesparten Geldes zu spenden und verdoppelt dann den Betrag. Auf diese Weise kamen allein seit der Unternehmensgründung 2022 insgesamt 26.000 Euro für die DGzRS zusammen.

Spendenstarker Wettlauf

Der Einsatz der Seenotretter ist oft ein Rennen gegen die Zeit. Zugunsten der DGzRS wiederum initiierten der Uhrenhersteller Mühle-Glashütte und Juwelier Wempe Leipzig ein Rennen der anderen Art, an dessen Ende 15.000 Euro für den Seenotrettungskreuzer HAMBURG standen.

Die beiden Geschäftsführer Thilo Mühle von Mühle-Glashütte und Peter Peters von der Leipziger Wempe-Niederlassung überreichten der DGzRS jeweils 7.500 Euro. Das Geld stammt aus dem Verkauf einer auf 150 Exemplare limitierten Spezialuhr, der S.A.R. Rescue-Timer „SK Hamburg“. Mühle-Glashütte hatte die Sonderedition zur Taufe des Neubaus aufgelegt und gemeinsam mit Wempe in einem begrenzten Zeitraum vertrieben.

Der Spendenbetrag wurde nach dem vollständigen Verkauf der Sonderedition an die DGzRS überwiesen. Eine symbolische Scheckübergabe an Bord konnte Pandemie-bedingt nicht stattfinden, daher nutzten Thilo Mühle und Peter Peters im Mai dafür die Garantiewerfzeit der HAMBURG auf ihrer Bauwerft Fr. Fassmer in Berne an der Unterweser.

„Die HAMBURG ist genau das, wofür wir spenden wollten: ein Seenotrettungskreuzer, der an der deutschen Küste stationiert ist und mit dem Menschen gerettet werden“, sagt Peter Peters. Seine Verbundenheit zur DGzRS währt schon lange: „Dieses ist das 50. Jahr, in dem ich mich ehrenamtlich für die Seenotretter engagiere.“ Thilo Mühle ergänzt, in der heutigen schnelllebigen Zeit seien langanhaltende Freundschaften und dauerhaftes Vertrauen besonders wichtig: „Uns eint, dass wir größten Anspruch an Technik und Sicherheit stellen und mit unseren Produkten genauso



Eine großzügige Spende von Mühle-Glashütte und Wempe Leipzig ist in den Seenotrettungskreuzer HAMBURG geflossen. Die Geschäftsführer Thilo Mühle (l.) und Peter Peters nutzen seine Garantiewerfzeit für einen Besuch.

wie mit den Seenotrettern starke Emotionen verbunden sind.“ DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler bedankte sich bei Peter Peters und Thilo Mühle für die großzügige Spende sowie „für das langjährige Vertrauen in die Arbeit der Seenotretter.“

Bereits 20 Jahre währt die Partnerschaft zwischen dem traditionsreichen Uhrenhersteller Mühle-Glashütte und den Seenotrettern. Ebenfalls seit vielen Jahren stattet Wempe die Seenotrettungskreuzer mit hochwertigen Funkraum-Schiffsuhen aus.

SO KÖNNEN SIE FÖRDERER WERDEN

„Wir sind Seenotretter“, lautet unser Motto und damit würdigen wir auch den großartigen Einsatz unserer Spenderinnen und Spender. Denn die Arbeit unserer Besatzungen auf Nord- und Ostsee ist nur möglich dank der finanziellen Unterstützung vieler Menschen im ganzen Land – gemeinsam sind wir Seenotretter. Auf den Seiten 40 bis 41 dieser Ausgabe lesen Sie einige Beispiele für das besondere Engagement, viele weitere finden Sie auf unserer Website unter seenotretter.de/danke

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

seenotretter.de/spendenundhelfen



Seit 2002 arbeiten die Seenotretter und Mühle-Glashütte in puncto Zeitmessung zusammen. Im Februar jenes Jahres wurden die ersten „S.A.R. Rescue-Timer“ an die Vorleute der DGzRS übergeben. Die Uhr wurde gemeinsam mit ihnen entwickelt und auf die extremen Anforderungen auf See zugeschnitten. So entstand eine Armbanduhr, die härtesten Einsatzbedingungen gewachsen ist – unter anderem dank ihres vier Millimeter starken Saphirglases.

In den vergangenen beiden Jahrzehnten hat sich der „S.A.R. Rescue-Timer“ nicht nur im Bordalltag der Seenotretter bewährt, sondern auch einen festen Platz in den Herzen vieler Uhrenfans erobert. Kurz vor dem 20. Geburtstag als Einsatzuhr ist nun der 10.000. „S.A.R. Rescue-Timer“ gefertigt worden.

Diesen versteigert Mühle-Glashütte zugunsten der Seenotretter. Die Jubiläumsauktion endet am 31. August. Alle wichtigen Informationen dazu finden Sie auf der Website von Mühle-Glashütte:

muehle-glashuette.de/jubilaeums-auktion

Lüttje Seenotretter



Was ist denn eine Hosenboje?

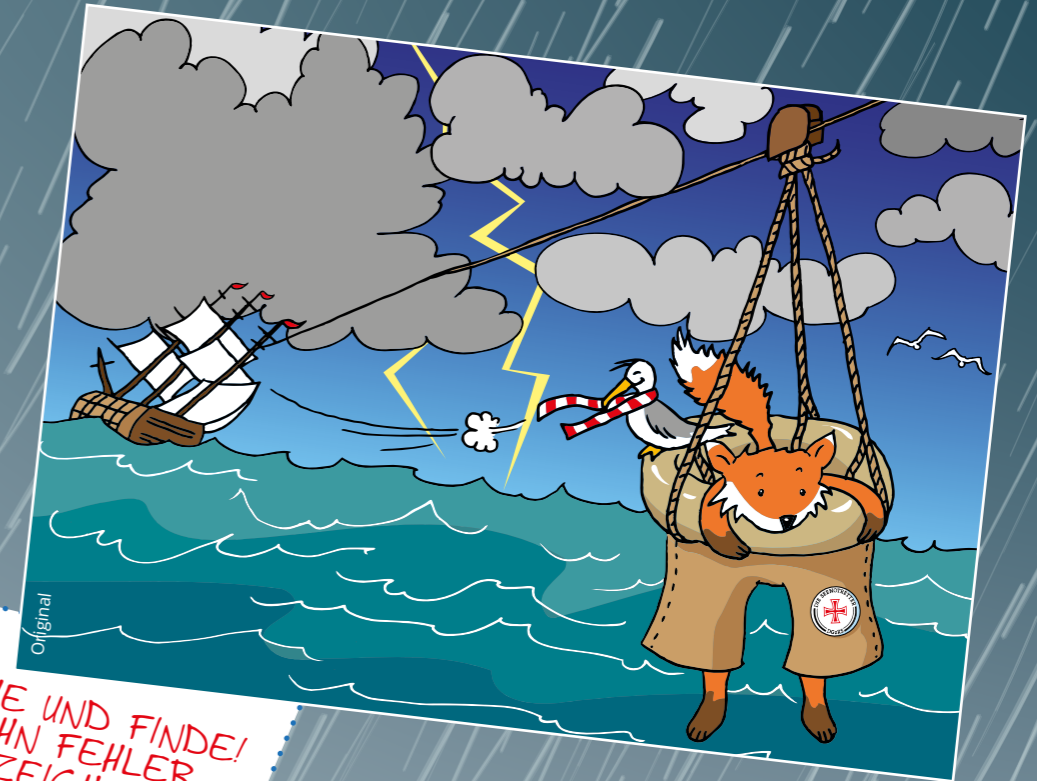
Hosenboje

, das klingt nach einem schwimmenden Seezeichen auf dem Meer in Form einer Hose. Das sähe bestimmt sehr lustig aus, so etwas gibt es aber nicht. Vielmehr haben die Seenotretter bis vor etwa 70 Jahren Hosenbojen benutzt, um Schiffbrüchige zu retten. Sie besteht aus einem Rettungsring, an dessen Unterseite eine kurze Hose aus Segeltuch befestigt ist. Der Ring aus schwimmfähigem Kork verhindert, dass Gerettete bei stürmischer See im Wasser untertauchen.

Die Seenotretter setzten die Hosenboje vor allem dann ein, wenn ein Schiff in der gefährlichen Brandungszone vor der Küste gestrandet war. Denn die Seeleute und Passagiere konnten das vergleichsweise nahe Ufer oft nicht mehr selbst erreichen, weil das Schiff schon stark beschädigt oder die Wellen zu hoch waren. Also mussten die Seenotretter ihnen helfen: Sie schossen von Land aus mit einem sogenannten Raketenapparat eine dünne Leine zum Schiff – je nach Windstärke bis zu 500 Meter weit.

Mit Hilfe dieser Leine zogen die Seeleute dann zwei dicke Taue an Deck – zunächst das Jolltau, dann das Rettungstau. Beide befestigten sie an einer hohen Stelle am Schiff, zum Beispiel am Mast. Am Rettungstau hing die Hosenboje, die die Seenotretter mit Hilfe des endlosen Jolltaus über eine Rolle zum Strand beförderten. Das sah ein bisschen wie eine Seilbahn aus. In der Hosenboje konnte jeweils ein einzelner Schiffbrüchiger oder wie in unserem Bilderrätsel ein Fuchs transportiert werden, dabei baumelten seine Beine unten heraus. Auf diese Weise brachten die Seenotretter viele Menschen sicher an Land.

Dein Seebär 



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





„Danke!“

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

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

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



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

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

