



1 | 2023

LÄNGSSEITS



Seenotrettungskreuzer ALFRIED KRUPP kurz nach seiner Indienststellung 1988

Foto: Peter Neumann / ypscollection

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

einen solch dramatischen Einsatz wie in der Nacht vom 13. auf den 14. Januar 1993 hat Detlev Finster bis dahin und auch danach nie erlebt. Mit mehr als 150 km/h fegte der Orkan „Verena“ damals über die Ostsee. Die Bilder der kieloben liegenden Fähre „Jan Heweliusz“, von im Wasser treibenden Menschen und gekenterten Rettungsinseln hat der ehemalige Marineflieger bis heute nicht vergessen. Der jetzige Einsatzleiter in der Rettungsleitstelle See der DGzRS erinnert sich an die tragische Schiffskatastrophe vor 30 Jahren (Seite 6). In einer rund 25-minütigen Dokumentation mit weiteren Zeitzeugen haben wir die Ereignisse von damals filmisch festgehalten.

Unglücke wie das der „Jan Heweliusz“ mahnen uns immer wieder, dass die Natur stärker ist als der Mensch. Welche Energie die See bei Unwetter freisetzen kann, wissen die Seenotretter aus eigenem Erleben nur zu gut. Im August 1990 trifft eine gewaltige Grundsee den Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS und reißt Rettungsmann Dieter Steffens über Bord. Er überlebt wie durch ein Wunder. Fünf Jahre später gerät die ALFRIED KRUPP in einen gewaltigen Orkan: Vormann Bernhard Gruben und Maschinist Theo Fischer sterben im Einsatz für andere Menschen (Foto des Seenotrettungskreuzers vor dem Unglück auf der gegenüberliegenden Seite). Ihr Tod ist bis heute im kollektiven Gedächtnis der Seenotretter fest verankert und erinnert uns daran, welches Risiko unsere Besatzungen eingehen, um das Leben anderer zu retten.

Die ungeheure Wucht der See, wie hoch der Wind sie aufürmen kann und wie extreme Wellen entstehen, beschäftigt auch die



Wissenschaft seit einigen Jahren (Seite 10). Das Ziel: Die Schifffahrt kurzfristig vor extremen Wellen warnen zu können. Wellen und Strömung in Küstennähe beeinflussen auch, wie Linus Erdmann seinen Tag gestaltet. Aufs Wasser geht der Kitesurfprofi nur, wenn die äußeren Bedingungen stimmen. Davon und von seinen Anfängen auf dem Board, seinen ersten Erfolgen und seinen Aufgaben als neuer Seenotretter Botschafter erzählt er im Interview (Seite 18). Genauso wie der 26-Jährige bereiten sich unsere Besatzungen akribisch auf ihre nächste Fahrt, ihren nächsten Einsatz vor.

Dazu gehört auch die regelmäßige Kontrolle der Technik im Maschinenraum, „schließlich wollen wir wieder sicher nach Hause kommen“, sagt Maschinist Claus-Dieter Nissen (Seite 16). Der gebürtige Nordfrieze ist bereits seit mehr als 30 Jahren bei den Seenotrettern – fast 20 Jahre länger engagiert sich Manfred Steffen mit großem Herzblut als ehrenamtlicher Mitarbeiter auf Sylt (Seite 32).

Es ist dieser freiwillige Einsatz unserer Ehrenamtlichen an Land, unserer Freunde und Förderer sowie unserer Rettungsleute, dem ich stets mit großem Respekt begegne: Menschen wie sie tragen die Arbeit der DGzRS. Bei allen Aktiven und Förderern im #Team-Seenotretter möchte ich mich – auch im Namen meiner Vorstandskollegen Matthias Claussen und Ingo Kramer – ganz herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz bedanken!

Lars Carstensen
stellvertretender Vorsitzter



MENSCHEN & MEER 6
 Detlev Finster: „So einen Orkan habe ich nie wieder erlebt!“



UNSERE SEENOTRETTER 16
 Claus-Dieter Nissen: „Sicher wieder nach Hause kommen!“



UNSERE BOTSCHAFTER 18
 Kite-Profi Linus Erdmann: Leben für einen „irren“ Sport

IMPRESSUM

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

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

Redaktion / Text:
 Ralf Baur, Antke Reemts, Nils Sander,
 Christian Stipeldey und Patrick Tesza-Kreitz

Korrektur: Kerstin Radtke
 Titelfoto: Peter Neumann/ypscollection

Gestaltung:
 Monika Grimme

Herstellung:
 teamdruck GmbH, Stuhr

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



- **RETTUNGSDIENST**
- 24 **3.300 Menschen Hilfe gebracht**
 Jahres Einsatzbilanz 2022 der Seenotretter
- 25 **In Lebensgefahr**
 Sturminsatz vor Norddeich für kleine Inselfähre in Not
- 26 **Technischer Meilenstein**
 70 Jahre Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot
- **KLÖNSCHNACK**
- 27 **Ein Buch voller Besuche**
 Studentin sammelt ihre Seenotretter-Momente
- 29 **Anerkennende Zeilen**
 Schülerin widmet Seenotrettern ein Gedicht
- 29 **Südlichstes Sammelschiffchen**
 Vor Anker in der Antarktis
- 30 **Kleiner Zettel, große Wirkung**
 Neunjähriger motiviert Nachbarn zum Spenden
- **UNSERE EHRENAMTLICHEN**
- 32 **Engagement mit Herz**
 Manfred Steffen ist seit nahezu 50 Jahren Ehrenamtlicher
- **JEDER EURO ZÄHLT**
- 36 **Immobilien vererben**
 DGzRS handelt im Sinne des Erblassers
- 38 **Rekordspende**
 Mehr als 555.000 Euro beim Eiswettstiftungsfest
- 39 **Erstmals gespendet**
 84-jährige unterstützt die Seenotretter
- 40 **Musikalischer Einsatz**
 Erfolgsband Santiano unterwegs mit Sammelschiffchen
- 41 **Spendenaktion in Übersee**
 Auswanderer Konny Reimann versteigert Persönliches



Von der Kentern der „Jan Heweliusz“ gibt es keine Fotodokumente. So stellt sich der Maler Grzegorz Nawrocki den schicksalhaften Moment vor. (Quelle: Nationales Maritimes Museum Danzig / Grzegorz Nawrocki)

„So einen Orkan habe ich nie wieder erlebt!“

Notrufe annehmen, Einsatzlagen sondieren, Rettungen koordinieren – all das ist Alltag für Detlev Finster, der seit mehr als zwei Jahrzehnten in der Rettungsleitstelle See arbeitet, dem deutschen Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC). Bevor er zu den Seenotrettern kam, flog er sieben Jahre als Operationsoffizier in einem Sea-King-Rettungshubschrauber der Marine. Einer seiner schwersten Einsätze ereignet sich 1993: der Untergang der polnischen Fähre „Jan Heweliusz“.



Seit mehr als 20 Jahren arbeitet Detlev Finster im MRCC. Den Untergang der „Jan Heweliusz“ erlebte er noch als Rettungsflieger bei der Marine.

In der Nacht auf Donnerstag, den 14. Januar 1993, fegt ein extremer Orkan über die Ostsee. „Verena“ heißt er, Detlev Finster und seine Kollegen haben ihn schon erwartet: „Wir waren in erhöhter Alarmbereitschaft und ahnten, dass sicher etwas passieren würde.“ Doch mit einer Schiffskatastrophe rechnet die in Kiel-Holtenau stationierte Besatzung nicht.

Weiter draußen, rund 20 Seemeilen östlich von Rügen, ereignet sich in diesen Stunden ein Drama: Die im Liniendienst vom polnischen Swinemünde nach Ystad in Schweden fahrende Fähre „Jan Heweliusz“ hat starke Schlagseite bekommen. Gegen 4.40 Uhr sendet sie den Notruf „MAYDAY“ aus – die 64 Menschen an Bord sind in unmittelbarer Lebensgefahr. Wie sich später herausstellen wird, sind Teile der Ladung – zehn Eisenbahnwaggons und 28 Lkw – nicht gut genug gesichert. Zudem war die Heckklappe der Fähre wenige Tage zuvor bei

einer Kollision mit der Hafenanlage in Ystad beschädigt und nur notdürftig repariert worden.

Finster und seine damaligen Marinekollegen starten nach dem Notruf sofort mit ihrer Sea King in Richtung Rügen. „Die Maschine fliegt etwa 100 bis 110 Knoten schnell, das sind rund 190 km/h. Wir hatten bis zu 100 Knoten Rückenwind und waren unheimlich schnell vor Ort“, erinnert sich Detlev Finster. „Wir realisierten zunächst gar nicht, dass wir schon angekommen und im Einsatz waren.“

Nur neun Menschen überleben

Was als Hilfeinsatz für eine Fähre in Not beginnt, ist zu einem Sucheinsatz auf See geworden. Denn die „Jan Heweliusz“ ist bereits in kürzester Zeit über Backbord gekentert und gesunken. Die Mannschaft des

Hubschraubers sucht fieberhaft im Dunkel der Nacht nach möglichen Überlebenden. Die Besatzung eines Frachters im Seegebiet entdeckt eine Rettungsinsel. „Wir sind sofort hin, und der Bordmechaniker hat mich abgewünscht“, berichtet Detlev Finster. Während er – gesichert an einem Seil – auf den Wellen neben der Rettungsinsel treibt, versteht er anfangs nicht, was gerade passiert: „Ich habe mich gewundert, warum der Hubschrauber ständig hoch- und runterspringt. Dabei stand er eigentlich fest am Himmel, wie es sein soll. Ich war es, der auf den bis zu acht Meter hohen Wellen riesige Sätze gemacht hat.“

Der Orkan erschwert jeden Rettungsversuch. „So einen Sturm hatte ich bis dahin und danach nie wieder erlebt“, sagt Detlev Finster. Dennoch gelingt es ihm, an die Rettungsinsel heranzukommen. Doch darauf ist niemandem mehr zu helfen: „Ich konnte hineinschauen und musste schnell feststellen, dass die Menschen darin alle bereits verstorben waren.“ Bei zwei Grad Wassertemperatur und eisigem, scharfem Wind haben die Schiffbrüchigen der „Jan Heweliusz“ sehr schlechte Überlebenschancen: Wer keinen Kälteschutzanzug trägt, kühlt sehr schnell aus. Von den neun Menschen, die den Untergang überstehen, sind alle Mitglieder der Besatzung. Keiner der Passagiere – zum überwiegenden Teil Lkw-Fahrer – überleben das Unglück, da ihnen eine solche Ausrüstung fehlt.

Unterdessen erhält der Marine-Hubschrauber einen Hinweis des Seenotrettungskreuzers ARKONA. Dieser ist von der DGzRS-Station Sassnitz aus in den Einsatz gegangen. Nach ebenfalls stundenlanger Suche haben die Seenotretter eine Rettungsinsel mit mehreren Überlebenden ausgemacht und können zwei Menschen abbergen. Da sich aber das Rettungsnetz an der Seite der ARKONA in den Leinen der Insel verheddert hat, muss die Crew die zwischenzeitlich hergestellte Verbindung wieder trennen.

Nun versucht die Besatzung des Hubschraubers, die restlichen Überlebenden zu retten.

Selbstloses Handeln

„Inzwischen war es hell geworden. Wir konnten sehen, dass jemand auf dem Rand der Rettungsinsel stand und winkte“, erinnert sich Detlev Finster an den Moment. Weil der Schiffbrüchige offenbar in guter Verfassung ist, entscheiden die Marineflieger, nicht Finster, sondern eine Rettungsschlinge herabzulassen. „Wir gingen davon aus, dass der Mann sie sich umlegt und wir ihn dann hochwünschen. Doch er hat erst zwei anderen geholfen, aufgenommen zu werden und sich erst am Schluss selbst die Schlinge umgelegt, als alle anderen an Bord waren“, beschreibt Finster die beeindruckende Szene, die er bis heute klar vor Augen hat.

Nach der Rettungsaktion fliegt die Sea King zurück Richtung Rügen, um die Schiffbrüchigen in Sicherheit zu bringen. Da machen Detlev Finster und seine Kollegen eine Sichtung, die sich in ihre Gedächtnisse einbrennt: „Wir sahen die Fähre. Sie trieb kieloben. Im Wasser rundum waren Menschen, die ganz offensichtlich bereits verstorben waren. Es gab gekenterte Rettungsinseln, in denen niemand überlebt hatte. Es war ein Chaos.“

Die Sea King schafft es nur mit Mühe, gegen den nun als Gegenwind stürmenden Orkan zurück an Land. Dort werden die Überlebenden in Krankenhäusern versorgt, darunter auch zwei Schiffbrüchige, die die Seenotretter mit der ARKONA gerettet haben. Am Ende des Tages aber kommt für insgesamt 55 Menschen jede Hilfe zu spät. „Man ist dennoch froh über jeden, den man retten konnte“, resümiert Detlev Finster den Einsatz für die „Jan Heweliusz“. „Das war immer das Wichtigste: sich an den positiven Dingen festzuhalten, um sich von den negativen nicht runterziehen zu lassen.“

Detlev Finsters Dienstzeit bei den Marinefliegern endet 1998. Im Jahr darauf stößt er zur DGzRS. Wie viele seiner heutigen Kollegen und Kolleginnen dort profitiert er bei der täglichen Arbeit in der Rettungsleitstelle See von den teils harten Erfahrungen aus seinem vorherigen Berufsleben. „Wir haben hier viele, die vorher auf einem Seenotrettungskreuzer gefahren oder Rettungshubschrauber geflogen sind. Die Leute wissen, wie Salzwasser schmeckt“, sagt Detlev Finster. „Wir wissen, wir müssen hier im MRCC immer auf das völlig Unerwartete vorbereitet sein.“

Was die Zeitzeugen im Orkan vom 14. Januar 1993 erlebten, zeigt dieser Film:

seenotretter.de/heweliusz



Am Morgen des 14. Januar 1993, wenige Stunden nach dem Kentern, treibt die „Jan Heweliusz“ kieloben rund 20 Seemeilen östlich von Rügen.



Training für den Ernstfall: Seenotretter und Marineflieger üben regelmäßig gemeinsam Winsch-Manöver, also Menschen mit der Seilwinde vom Seenotrettungskreuzer aufzunehmen oder an Bord abzusetzen.

EXTREMWELLEN

WAHRE MONSTER DER SEE

Extrem hohe Wellen galten über Jahrhunderte hinweg als Seemannsgarn. Seeleute berichteten immer wieder von Begegnungen mit Kaventsmännern. Heute weiß man: Extremwellen existieren. Sie können bis zu drei Mal höher werden als die sie umgebende See. Gefährliche Begegnungen mit ihnen haben die Seenotretter mehrfach am eigenen Leib erfahren – teilweise mit tragischem Ausgang. Hier schildern sie ihre Erlebnisse. Fachleute aus der Wissenschaft erklären zudem, was extreme Wellen sind, wie sie entstehen, wie hoch sie werden können und ob sie künftig vorhergesagt werden können.

Es ist der Abend des 20. August 1990. Über die deutsche Küste zieht ein schweres Unwetter, Böen mit bis zu Windstärke 12 aus West-Nordwest peitschen die Nordsee auf. Dann kommt die Funkmeldung: Zwei Segler sind nördlich von Wangerooge mit ihrer Yacht in Seenot geraten. Die Seenotretter der Station Wilhelms-haven laufen sofort aus. Mit dem Seenotrettungskreuzer VORMANN STEFFENS kämpfen sie sich durch fünf bis acht Meter hohen Seegang. Sie finden den Havaristen und nehmen ihn in Schlepp. Was so einfach klingt, erfordert unter den gegebenen Umständen sehr gute Seemannschaft, große Umsicht und viel Erfahrung.

Anschließend nehmen die Seenotretter mit der Segelyacht im Schlepp wieder Kurs auf die Jade. Im unteren Fahrstand der VORMANN STEFFENS plottet Seenotretter Dieter Steffens die Position auf der Seekarte mit. Dann öffnet er das achtere Schott, tritt aus dem Aufbau und erklimmt an Steuerbord die Treppe zum oberen, offenen Fahrstand. Plötzlich taucht die Bedrohung im Dunkel der Nacht auf. Steffens erinnert sich: „Da kam ich also die Treppe hoch und hörte etwas rauschen. Ich dachte: ‚Was ist das?‘ Und dann guckte ich nur und sah eine weiße Wand. Das war eine riesige, weiße Wand.“

Dieter Steffens schätzt, dass er über die gut 10,5 Meter hohe VORMANN STEFFENS noch weitere sieben bis acht Meter hochblicken musste, um den Kamm der Welle zu sehen, die auf den Seenotrettungskreuzer zurauschte. „So eine Monsterwelle war das. Es war eine Grundsee, die sich da aufgebaut hatte“, sagt er. „Da habe ich nur noch zu den anderen drei gebrüllt da oben: ‚Haltet euch fest! Da kommt gewaltig was an!‘“

WAS IST DIE SIGNIFIKANTE WELLENHÖHE?

Die signifikante Wellenhöhe ist ein Durchschnittswert. In einer festgelegten Zeitspanne – typischerweise sind es 20 Minuten – wird die Höhe jeder Welle gemessen, also der Abstand von Wellental zu Wellenkamm. Das Besondere: Nur aus einem Drittel aller Wellen wird der Durchschnitt berechnet – nämlich aus den höchsten der gemessenen Wellen.



Vor Helgoland bauen sich gelegentlich steile Wellen auf, die – hier aufgenommen aus dem Tochterboot VERENA des Seenotrettungskreuzers HERMANN MARWEDE – selbst auf dem Foto beeindruckend wirken.

Mit voller Wucht trifft die Querseel den Seenotrettungskreuzer, wirft ihn 110 Grad auf die Seite und presst ihn in die tosende Nordsee. Backbord werden die Fenster von Kombüse und Waschraum eingedrückt, die Reling wird verbogen. Als das Schiff sich – wie baulich vorgesehen – von selbst wieder aufrichtet, ist Dieter Steffens nicht mehr an Bord.

Aus seiner Erfahrung als Seenotretter weiß er, wie gering seine Chancen sind. Doch wie durch ein Wunder überlebt er eine Dreiviertelstunde in dem 16 Grad kalten Wasser – bis ihn die Besatzung des Seenotrettungskreuzers OTTO SCHÜLKE rufen hört und er durch ihre Hilfe schließlich von einem Hubschrauber in ein Krankenhaus geflogen wird.

Seit 1995 Gegenstand der Forschung: Extremwellen

Zum Zeitpunkt des Unglücks gibt es aus wissenschaftlicher Perspektive nur Indizien, die auf die Existenz von extrem hohen Wellen hindeuten: Augenzeugenberichte, unscharfe Bilder und bis dato unerklärliche Schiffsunglücke. Der erste wissenschaftliche Nachweis wird noch etwa viereinhalb Jahre auf sich warten lassen – bis zum 1. Januar 1995.

In Südschweden formt sich an jenem Sonntag ein Tief mit enormem Druckgradient. Der daraus resultierende Sturm fegt in südlicher Richtung über die Nordsee und wird immer schneller. In den späteren Morgenstunden erreicht er Orkanstärke. Rund 86 Seemeilen (etwa 160 Kilometer) südwestlich der Südspitze Norwegens – also im Zentrum der Nordsee – befindet sich die Ölbohrplattform Draupner E. Sie ist wenige Monate zuvor in Betrieb genommen worden und verfügt über mehrere für jene Zeit moderne Messinstrumente zur Ermittlung der Wellenhöhe. Am Mittag erreicht die an der Plattform gemessene signifikante Wellenhöhe erstmals rund zwölf Meter und verbleibt auf diesem Niveau bis in die frühen Abendstunden.

Um kurz nach 16 Uhr mitteleuropäischer Zeit schlagen alle Messinstrumente auf Draupner E aus: Inmitten der relativ gleich-

mäßigen Messkurven sprengt eine einzelne Welle den Rahmen. Sie erreicht 25,6 Meter – mehr als die doppelte signifikante Wellenhöhe. Schäden an der Plattform auf entsprechender Höhe räumen auch die letzten Zweifel aus: Fortan wird diese Monsterwelle als Draupner-Welle bekannt.

Der Orkan am Neujahrstag 1995 setzt seinen Weg unvermindert nach Süden fort. Mit bis zu 100 Kilometern pro Stunde türmt er die sieben Grad kalte See weiterhin zu gewaltigen Wellenbergen mit schäumenden Kämmen auf. Und er nähert sich den West- und Ostfriesischen Inseln. Dort, an der Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden, wird sich in den Abendstunden des 1. Januar eines der schwersten Unglücke in der Geschichte der DGzRS ereignen: der schwere Unfall der ALFRIED KRUPP.

Das Unglück der ALFRIED KRUPP

Um 19.40 Uhr empfängt der auf Borkum stationierte Seenotrettungskreuzer einen Notruf: Bei einem Rettungseinsatz der niederländischen Seenotretter aus Lauwersoog ist ein Rettungsmann über Bord gestürzt. Die Borkumer Seenotretter um Vormann Bernhard Gruben legen umgehend ab, um sich an der Suche nach dem Kollegen der DGzRS-Schwestergesellschaft Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) zu beteiligen.

Um kurz nach 22 Uhr heißt es zunächst: aufatmen. Der niederländische Seenotretter ist gesichtet und von einem Hubschrauber gerettet worden – er hatte ähnlich großes Glück wie fünf Jahre zuvor Dieter Steffens. Die ALFRIED KRUPP kehrt um. Es ist 22.14 Uhr, als der Seenotrettungskreuzer westlich von Borkum in eine gewaltige Grundsee gerät. Der Verdacht liegt nahe, dass es sich auch hierbei um eine Extremwelle handelt. Sie wirft die ALFRIED KRUPP um, die sich aber konstruktionsbedingt von selbst wieder aufrichtet. Vormann Bernhard Gruben (53) aus Neuahringeriel hat das Manöver im oberen Fahrstand schwer verletzt überstanden. Die Rettungsmänner Diederich Vehn und Bernhard Runde sind ebenfalls verletzt. Doch der Maschinist Theo Fischer (51) aus Ditzum fehlt. Er ist von Bord gefallen.



Die Seenotretter Theo Fischer (l.) und Bernhard Gruben

Die ALFRIED KRUPP ist stark beschädigt und manövrierunfähig. Nachdem die Rettungsleute einen Notruf abgesetzt haben, versucht die Besatzung eines Such- und Rettungshubschraubers der Marine, sie vom Vorschiff der ALFRIED KRUPP abzugeben. Doch den Seenotrettern gelingt es wegen der starken Schiffsbewegungen nicht, das rettende Seil mit der Schlinge zu greifen. Gruben schickt seine Männer zurück ins sichere Deckshaus. In

diesem Augenblick bricht eine weitere Sturzsee über dem Seenotrettungskreuzer zusammen und reißt auch den Vormann von Bord.

Die Besatzung des Norderneyer Seenotrettungskreuzers OTTO SCHÜLKE gelingt es kurze Zeit später, die ALFRIED KRUPP auf den Haken zu nehmen und nach Eemshaven zu schleppen. Drei Tage lang suchen mehrere DGzRS-Einheiten und andere Schiffe nach den beiden vermissten Seenotrettern – vergeblich. Bernhard Grubens Leiche wird Ende Februar am Strand von Juist, die des Maschinisten Theo Fischer erst Mitte August nördlich von Borkum geborgen.

Wie entsteht eine Extremwelle?



Wissenschaftlerin Ina Teutsch

Nach diesen Ereignissen beschäftigen sich weltweit immer mehr Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler mit der Erforschung der Extremwellen. Im Fokus steht dabei die Frage: wie können Gebiete ausfindig gemacht werden, in denen sie besonders häufig vorkommen? Wäre es sogar möglich, sie vorherzusagen, um Seeleute zu warnen?

Um dies zu beantworten, müssen die Fachleute zunächst verstehen, wie und warum sich Riesenwellen bilden. „Man glaubt, dass es ganz unterschiedliche Gründe dafür gibt“, sagt Ina Teutsch. Sie ist Wissenschaftlerin in der Abteilung Küstenklima und regionale Meeresspiegelveränderungen am Helmholtz-Zentrum Hereon im schleswig-holsteinischen Geesthacht. „Ein Grund ist die Addition von Wellen, die aus verschiedenen Richtungen kommen und unterschiedlich hoch sind. Man kann sich das gut vorstellen: Stapelt man mehrere solcher Wellenkämme aufeinander, kommt dabei eine richtig hohe Welle heraus.“ Auch Strömungen begünstigen Extremwellen. Vor der Südspitze Südafrikas beispielsweise treffen von starken Westwinden entfachte Wellen auf den



Foto: Karsten Petersen (global-mariner.dk)

Im Oktober 1977 gerät das Tankschiff „Stolt Surf“ im Nordpazifik in einen Hurrikan. Um den Kamm dieser Welle zu erblicken, muss die Besatzung aus der 22 Meter hohen Brücke weit nach oben schauen.

WAS IST EINE GRUNDSEE?

Eine Grundsee bezeichnet nicht zwangsläufig einen Kaventsmann oder eine Extremwelle. Vielmehr ist sie – wie der Name es schon verrät – dadurch charakterisiert, dass ihr Wellental bis fast auf den Meeresboden reicht und diesen aufwirbelt. Grundseen können bei Stürmen in relativ flachen Küstengewässern entstehen, wenn die Wassertiefe geringer ist als die halbe Wellenlänge. Sie werden extrem steil und brechen in der Regel. Gerät ein Schiff in eine Grundsee, kann es querschlagen und kentern. Sogar eine Grundberührung ist dann nicht ausgeschlossen. Entsteht eine Extremwelle in seichtem Wasser, kann sie zugleich die Eigenschaften einer Grundsee haben.

WAS IST DER RICHTIGE BEGRIFF FÜR EXTREM HOHE WELLEN?

Laut Ina Teutsch ist grundsätzlich jeder Begriff erlaubt. Fachleute aus Wissenschaft und Forschung nutzen meist den Begriff Extremwelle. Unter Seeleuten ist Kaventsmann geläufiger, abgeleitet vom lateinischen Wort cavere, sich in Acht nehmen. Im Englischen haben sich die Begriffe „Freak Wave“ (wörtlich übersetzt: Verrücktenwelle) und „Rogue Wave“ (wörtlich übersetzt: Schurkenwelle) durchgesetzt.

gegenläufigen Agulhasstrom. „Das kann man sich so vorstellen, dass diese Strömung die Wellen ein bisschen zusammendrückt“, erläutert Ina Teutsch. „Die Energie muss aber irgendwohin. Sie geht in die Höhe, das heißt: Diese Wellen werden höher und steiler. Die Wahrscheinlichkeit dafür, dass Extremwellen entstehen, ist deshalb dort relativ groß.“ Zudem beeinflusst die Beschaffenheit des Meeresbodens nah der Küste die Entstehungswahrscheinlichkeit für große und auch extreme Wellen.



Experte Dr. Jochen Horstmann

Wie hoch ist die größte Riesewelle? Das kommt darauf an, sagt die Wissenschaft: auf die Art der Messung und darauf, welche Größe gefragt ist. „Die höchste signifikante Wellengröße liegt bei genau 19 Metern und wurde gemessen im Nordatlantik zwischen Island und Großbritannien“, berichtet Dr. Jochen Horstmann, Leiter der Abteilung Oberflächendynamik der Ozeane am Helmholtz-Zentrum Hereon. Da es sich

hierbei um einen Durchschnittswert handelt, geht er von einer hohen Zuverlässigkeit der Daten aus. „Aber die extrem hohen Einzelwellen werden oft nur geschätzt, denn jedes Messgerät hat seine Tücken.“

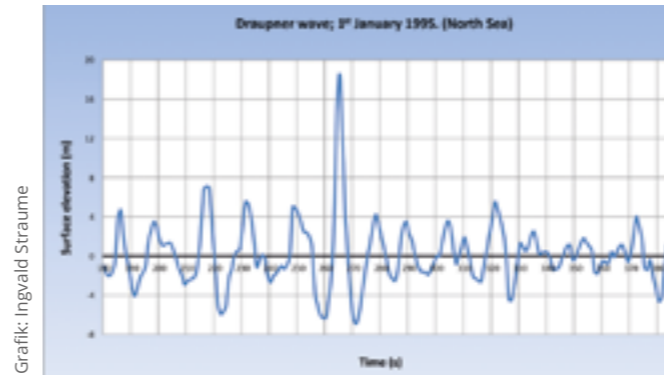
So soll der Fastnet-Leuchtturm vor der Südwestküste Irlands im Jahr 1985 von einer Welle mit 48 Metern Höhe getroffen worden sein. Das U.S. Naval Research Laboratory hat mit Drucksensoren am Meeresboden im Jahr 2004 eine 27,7 Meter hohe Welle gemessen. 2001 wurden zwei Kreuzfahrtschiffe von mutmaßlich von über 30 Meter hohen Monsterwellen erfasst – die „Bremen“ am 22. Februar im Südatlantik vor Argentinien, die „Caledonian

Star“ am 2. März in der Drakestraße. Beide Schiffe wurden teilweise stark beschädigt. Eine Boje vor der Südküste Neufundlands in Kanada maß während des Hurrikans Dorian am 8. September 2019 eine signifikante Wellenhöhe von 12,5 Metern und eine Einzelwelle mit 30,7 Metern Höhe. Dies ist damit die höchste Extremwelle, die mittels Boje gemessen wurde. Am 17. November 2020, erzeugte ein Sturm im Pazifik vor Vancouver Island (Kanada) eine signifikante Wellenhöhe von 6,1 Meter. Eine sieben Kilometer vor dem Küstenort Ucluelet verankerte Boje wurde plötzlich von einer 17,6 Meter hohen Welle emporgetragen. Das entspricht der fast dreifachen Höhe. Die Ucluelet-Welle brach damit alle bekannten Rekorde als größte Monsterwelle im Verhältnis zum Seegang, der sie umgab.

Den Guinness-Weltrekord für die höchste je gesurfte Welle hält übrigens der Big-Wave-Surfer Sebastian Steudtner mit 26,2 Metern vor der portugiesischen Stadt Nazaré, deren Küste für riesige Wellen bekannt ist.

Monsterwellen, Mathematik – und das Geheimnis von Norderney

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler wie Ina Teutsch speisen die Erkenntnisse aus dem Labor und aus den Daten von Messbojen in mathematische Vorhersagemodelle ein. Die gängigsten Modelle gehen dabei von linearen Wellen aus: „Eine lineare Welle sieht wie eine Sinuskurve aus. Sie fängt bei null an, dann hat sie einen Wellenberg und dann geht sie wieder runter und hat ein Wellental, das genau so tief ist, wie der Wellenberg hoch war“, sagt Teutsch. „Wenn man die lineare Theorie in ein Computermodell eingibt, dann berechnet das Modell: eine von etwa dreitausend Wellen ist eine Extremwelle“, erläutert die Wissenschaftlerin weiter. „Geht man dabei von einer signifikanten Wellenhöhe von einem Meter bei einer Wellenperiode von viereinhalb Sekunden aus, würde man an einem beliebigen Punkt in der deutschen Nord-



Grafik: Ingvold Straume

Die Messkurve der Draupner-Welle vom 1. Januar 1995 auf der Ölbohrplattform Draupner E in der zentralen Nordsee. Um 16 Uhr mitteleuropäischer Zeit begann die Messung. Die Höhen sind nicht von Wellental zu -kamm erfasst, sondern vom mittleren Meeresspiegel zum Wellenkamm.

see rund sechs Extremwellen innerhalb von 24 Stunden erwarten.“ Teutsch hat sich die Daten von sechs Messbojen über sechs Jahre angeschaut und kommt zu dem Schluss: „Das passt eigentlich ganz gut zur Theorie linearer Wellen. Deswegen bin ich auch der Meinung, dass man damit die meisten Extremwellen erklären kann.“

Eine Messstation sticht dabei heraus: Norderney. Teutsch erklärt, warum das so ist: „Norderney hat einen flachen Strand und ab einer bestimmten Stelle fällt der Meeresboden steil ab. Genau da sitzt die Messboje. Und an dieser Messboje haben wir gesehen, dass dort mehr Extremwellen auftreten als an anderen Orten und auch mehr als nach der Lineartheorie erwartet werden.“ Dem ging die Schiffbauingenieurin buchstäblich auf den Grund und glich die Daten mit einem anderen Modell ab: einem nicht linearen Wellenmodell. Solche Wellen sehen nicht aus wie eine Sinuskurve, sondern sind verformt, asymmetrisch, beispielsweise durch ein winziges Wellental bei einem riesigen Wellenberg. „Es gibt eine bestimmte Wellenart, die heißt Soliton“, erklärt Teutsch. „Das sind Wellen, die bestehen eigentlich nur aus einem Wellenberg.“ Dieses Modell hilft nun dabei, die Gefahren extremer Wellen an bestimmten Orten einzuschätzen, beispielsweise auf Schifffahrtswegen.

Wie sich Extremwellen vorhersagen lassen

Forscherinnen und Forscher wollen aber noch mehr. Ein Ziel ist es, auch kurzfristig vor Extremwellen zu warnen. Und das könnte mit Radar funktionieren. „Die momentane Forschung ist darauf konzentriert, mit marinen Radargeräten Einzelwellen zu messen“, berichtet Dr. Jochen Horstmann. „Der Traum ist, dass man eine Welle identifiziert und dann eine Kurzfristvorhersage machen kann. Kurzfristig heißt hier 30 bis 60 Sekunden. Denn 30 Sekunden sind reichlich Zeit, um etwas nicht zu machen.“ Sehr wertvoll sei dies für die Offshore-Windindustrie und beispielsweise die Situation einer Personalübergabe auf See. „Auch bei größeren Schiffen kann man dann noch sein Personal an Deck warnen“, sagt Horstmann. Und damit sicherstellen, dass alle an Bord die Möglichkeit haben, sich in Sicherheit zu bringen.

Die Seenotretter kennen die Gefahr. Und doch fahren sie freiwillig und unter Einsatz des eigenen Lebens raus, um Menschen zu retten. Bei jedem Wetter.

WAS IST EINE MONSTERWELLE?

Im wissenschaftlichen Sprachgebrauch sind Monsterwellen einfach Wellen, die auffällig höher sind als die sie umgebenden Wellen. Sie müssen mehr als doppelt so hoch wie die signifikante Wellenhöhe sein – je nach Definition 2,0- oder 2,2-mal so hoch. Das heißt, sie sind so hoch, dass sie ganz selten oder überhaupt nicht zu erwarten gewesen wären. Das ist das Gefährliche an ihnen. Hinzu kommt: Monsterwellen sind gekennzeichnet durch eine extreme Steilheit.

IST EIN TSUNAMI EINE MONSTERWELLE?

Nein, nach Definition der Forscherinnen und Forscher nicht. Denn Tsunamis entstehen anders: Nicht Wind im Zusammenspiel mit anderen Wellen erzeugt sie, sondern Ereignisse ruckartiger Wasserverdrängung sind ursächlich. Tsunamis entstehen durch Erdbeben, durch Plattenanhebung unter Wasser oder auch einstürzende Gesteinsmassen in den Ozean. Selten kommen auch Meteoriteneinschläge als Ursache infrage.

Unter [seenotretter.de/sturm](https://www.seenotretter.de/sturm) finden Sie mehr zum Thema: unseren Film „Im Sturm“, unsere kleine Reihe „Wetter-Wissen“, ein Interview übers Sturmsegeln, ein Tagebuch über Sturmereignisse und alles über Extremwellen.



Das Forschungsschiff „Okeanos Explorer“ in aufgewühltem Meer mit einer schmalen aber – im Vergleich zur umgebenden See – sehr hohen Welle.

„Sicher wieder nach Hause kommen!“

Seenotretter ist Claus-Dieter Nissen seit 1990 – zuerst war er auf Amrum stationiert, später auf Nordstrand. Voraussichtlich Ende Januar 2024 wird der 65-jährige Nordfrieze das letzte Mal im Bauch seines Seenotrettungskreuzers EISWETTE stehen – dann geht der Maschinist nach mehr als 30 Jahren in den Ruhestand.



Mit dem Ölmesstab im Maschinenraum: Claus-Dieter Nissen

„Es ist eine abwechslungsreiche Aufgabe, die mir Spaß macht.“

Claus-Dieter Nissen

Claus-Dieter Nissen geht vor dem gelben Caterpillar-Motor in die Knie, zieht den Ölmesstab aus einer Öffnung und säubert ihn mit einem Tuch. Behutsam steckt er ihn bis zum Anschlag wieder hinein, zieht ihn ein weiteres Mal heraus und schaut auf die Messstriche. Er nickt fast unmerklich: Alles im Lot mit dem Ölstand. Für ihn gehört dieser prüfende Blick seit 33 Jahren zur täglichen Routine an Bord, zuerst bei den Motoren der ersten EISWETTE auf Amrum, jetzt bei der modernen EISWETTE auf Nordstrand.

Einen Fehler kann er sich dabei nicht erlauben, auch nachlässig darf er nicht sein. Denn als Maschinist ist Claus-Dieter Nissen dafür verantwortlich, dass der Schiffsdiesel läuft, die Hilfsaggregate in Schuss sind und das Wendegertriebe funktioniert. Die Technik des Seenotrettungskreuzers muss immer zuverlässig arbeiten, insbesondere bei widrigem Wetter und ruppiger See. „Wir wollen schließlich wieder sicher nach Hause kommen“, sagt er. Um jede kleinste undichte Stelle aufspüren zu können, putzen seine

Kollegen und er den Maschinenraum immer blitzblank.

Obwohl Claus-Dieter Nissen im nordfriesischen Wester-Ohrstedt aufwächst, ist es nicht die wenige Kilometer entfernte Nordsee, die ihn hinaus auf See zieht, sondern die Fernsehserie „Hafenpolizei“. Als Junge sieht er den TV-Kommissar Peters im Hamburger Hafen ermitteln, die Seeleute auf den großen Pöthen arbeiten und denkt: „Das will ich auch machen!“ Doch bevor er bei einer Reederei anheuern darf, muss er auf Geheiß seines Vaters an Land „etwas Handfestes“ machen: Auf der Husumer Schiffswerft lernt er Maschinenschlosser. Danach öffnet sich für ihn der Horizont: Zur Weite Nordfrieslands kommt die Weite der Weltmeere hinzu.

Zunächst fährt Claus-Dieter Nissen als Technischer Offiziersassistent, später mit dem technischen Patent eines Schiffsbetriebstechnikers auf Stückgutfrachtern um den Erdball. Mit ihnen läuft er Häfen in Nord- und Südamerika, Neuseeland und

UNSERE SEENOTRETTER

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

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

seenotretter.de/seenotretterwerden

Australien an. Einmal ist er fast elf Monate auf See, ehe es wieder nach Hause geht. „Es war eine schöne Zeit“, sagt der 65-Jährige heute. Diese endet, als die Containerschiffe allmählich den Warenverkehr auf See immer mehr dominieren.

Im Einsatz für andere

Die Arbeit an Bord verändert sich genauso wie Ende der 1980er-Jahre seine private Situation: Um für seine drei Kinder da sein zu können, muss er sich etwas einfallen lassen. Mit der weltweiten Seefahrt passt sein Leben nicht mehr zusammen. Im Hafen von Antwerpen ist er einmal bei einem Rettungseinsatz dabei: Menschen helfen, weiterhin auf dem Wasser sein, das spricht ihn an. Er

ruft in der DGzRS-Zentrale an – drei Tage später ist er schon der neue Rettungsmann auf Amrum.

An Bord des Seenotrettungskreuzers EISWETTE muss er sich erst einmal umstellen: Alle müssen alles können, damit im Ernstfall jeder die Aufgabe des anderen übernehmen kann. Deshalb muss er als Maschinist das Tochterboot und den Kreuzer ebenfalls fahren können. „Gerade am Anfang habe ich von den Kollegen sehr viel gelernt, von der Revierkunde über die Leinenarbeit bis hin zum Navigieren in den sich ständig ändernden Wattgebieten“, erinnert sich Claus-Dieter Nissen. Hinzu kommt: Alles ist kleiner als er es bisher kennt – später auf der H.-J. KRATSCHKE teilen sich drei Seenotretter eine Kammer.

Diese Enge ist herausfordernd. Doch trotz unterschiedlicher Charaktere funktioniert die Gemeinschaft an Bord: „Es passte menschlich immer, wir waren und sind eine harmonische Truppe.“ Vielleicht liegt das auch an den offenen Worten, die manchmal wie in einer Ehe gesagt werden müssen, bevor es in den nächsten Einsatz geht. Denn dann muss sich die Crew unter Umständen gegenseitig das Leben anvertrauen.

Claus-Dieter Nissen ist auch nach mehr als 30 Jahren gerne an Bord, freut sich auf den nächsten Törn: „Es ist eine abwechslungsreiche Aufgabe, die mir Spaß macht“, sagt er. Da zu sein, um anderen Menschen gemeinsam mit den Kollegen zu helfen, das hat bis heute für ihn seinen besonderen Reiz behalten.



Claus-Dieter Nissen sorgt dafür, dass der Seenotrettungskreuzer EISWETTE immer einsatzbereit ist.

LEBEN FÜR EINEN „IRREN“ SPORT



Es ist einer dieser nasskalten Januartage, an denen über Fehmarn eine graue Wolkenmasse hängt und sich der Regen ausdauernd auf die „Sonneninsel“ ergießt. Linus Erdmann sitzt beim Gespräch glücklicherweise in seinem warmen Büro. Der 26-jährige amtierende Deutsche Meister im Freestyle spricht über seinen unbändigen Ehrgeiz, den Reiz am Kitesurfen, seine ersten Stehversuche auf dem Kiteboard – und natürlich über sein Ehrenamt als neuer Botschafter der Seenotretter.

Linus, Du bist Kitesurfprofi: Was reizt Dich an diesem Sport?

Mich fasziniert, dass ein kleiner Drachen und ein flaches Brett ausreichen, um mich vom Wind über das Wasser schieben zu lassen. Dabei kann ich jederzeit aus dem Stand mühelos und ohne großen Kraftaufwand so hoch wie sonst nur auf einem Trampolin springen. Dann fliege ich für einen kurzen Moment

wie mit einem Gleitschirm und lande anschließend wie mit einem Wasserflugzeug. Das alles ist ungemein reizvoll. Kiten ist einfach ein irrer Sport, bei dem ich alles um mich herum vergesse. Ich bewege mich in einer komplett anderen Welt, in der ich sehr konzentriert, fokussiert sein muss. Es ist fast wie Meditation.

Kiteprofi in kontrollierter Not: Linus Erdmann zeigt sein Können auf dem Wasser und gerät dabei für eine Übung in „Schwierigkeiten“. Die Seenotretter sind zur Stelle und nehmen ihn an Bord.





Im Gespräch mit den Seenotrettern erfährt Linus Erdmann aus erster Hand jede Menge über deren Arbeit.

Kannst Du Dich noch an das Gefühl bei Deinem ersten Mal auf dem Board erinnern?

Auf jeden Fall. Ich war damals neun und sofort süchtig. Wir standen im südspanischen Tarifa an der Straße von Gibraltar, und ich habe meinen Vater angebettelt, endlich einmal kiten zu dürfen. Bis dahin hatte ich die grundlegenden Dinge fleißig am Strand geübt, mich vom Wind hin- und herziehen lassen. Dazu muss man wissen: Mitte der 2000er-Jahre war Kitesurfen aufgrund fehlender, heute aber üblicher Sicherheitssysteme weitaus gefährlicher. Dennoch ließ mich mein Vater raus auf See. Als ich dann mit dem Brett unter meinen Füßen und der Lenkstange in den Händen über das Wasser glitt und Höhe laufen konnte, wusste ich, den Sport möchte ich dauerhaft machen.

Es scheint, als ob Dein Vater nicht ganz unschuldig an Deinem heutigen Beruf ist.

Mein Vater hat seine Leidenschaft für Brettisportarten an mich weitergegeben. Wakeboarden, Snowboarden, Windsurfen, Skateboarden und Kitesurfen, ich stand schon als kleiner Pöks auf den unterschiedlichsten Brettern. Mein Vater hat mich immer unterstützt. Jedes windige Wochenende sind wir von Hamburg nach St. Peter-Ording oder Fehmarn gefahren. Familienurlaube verbrachten wir an Kitespots in den Niederlanden oder Frankreich. Und zu Hause übte ich mit der Lenkstange im Kinderzimmer und auf dem Trampolin im Garten die Bewegungsabläufe. Mein Traum war, unbedingt einer der Top-Fahrer zu werden, um bei der Weltcup-Serie anzutreten.

Dein Traum ist dann schon bald wahr geworden: Bereits 2009 hast Du erstmals an einer Deutschen Meisterschaft teilgenommen. Wie kam es dazu?

Ein Jahr zuvor hatte ich mir als Drittplatzierter beim „Junior-Pro-Camp“ eine „Wildcard“ für die Deutschen Meisterschaften gesichert. Mit zwölf Jahren war ich einer der jüngsten Teilnehmer. Unter Druck habe ich dort besonders viel gelernt. Es machte mir von Beginn an Spaß, mich mit anderen zu messen. Mittlerweile kann ich dank meiner Sponsoren und anderer Aktivitäten wie Feriencamps für Jugendliche von dem Sport leben.

Was sind die bisher prägendsten Momente Deiner Karriere?

Auf jeden Fall mein erster nationaler Titel 2012: Der Gewinn der Deutschen Meisterschaft im Freestyle war ein riesiger Erfolg und hat mich sehr, sehr glücklich gemacht. Einen besonders schönen Moment habe ich im Südatlantik vor Kapstadt erlebt: Im Sonnenuntergang kiteten wir mit Blick auf die Stadt, als unter uns im tiefblauen Wasser plötzlich ein Schwarm großer Mondfische auftauchte und uns ein Stück begleitete.

Wo liegen Deine Lieblingsspots?

In Deutschland im Westen Fehmarns. Dort gibt es die besten Bedingungen für Freestyle. Vor der Küste ist das Wasser stehtief und die See oft relativ glatt, mit wenig Welle. International befinden sich die allerbesten Spots im Nordosten Brasiliens, nördlich von Fortaleza vor der Küste des ehemaligen Fischerdorfes



Linus Erdmann gehört jetzt ebenfalls zum #TeamSeenotretter.

Cumbuco. Dort sind die Voraussetzungen für meinen Sport fantastisch, nicht ohne Grund kommen einige der weltbesten Kiter aus Brasilien.

Wie bereitest Du Dich auf die nächste Fahrt vor?

Ich schaue mir sehr genau die Wettervorhersage mit ihren Parametern aus Wind, Niederschlag und Temperatur an, informiere mich über die Strömungsverhältnisse. Danach stelle ich meine Ausrüstung zusammen. Am Strand prüfe ich, ob die Verhältnisse vor Ort zur Vorhersage passen. Erst danach wähle ich Kite und Board aus, kontrolliere alles sehr akribisch. Anschließend ziehe ich meinen Neoprenanzug und meine Sicherheitsausrüstung an, mache ein paar Dehnungs- und Aufwärmübungen. Und dann geht's los.

Was treibt Dich an?

Vor allem mein Ehrgeiz. Ich möchte mich immer verbessern. Das betrifft nicht nur den Sport, sondern auch alle anderen Lebensbereiche. Und klar, beim Kiten möchte ich beständig besser werden, das nächste Level erreichen. Es ist ein ständiger Kampf mit mir selbst.

Welche Tipps hast Du für Hobby-Kiter?

Kiter sollten immer mindestens zu zweit sein. Allein schon, um den Drachen zu starten, ist eine zusätzliche Hand ungemein hilfreich. Gerät man in Schwierigkeiten, kann jemand Hilfe holen. Vor jedem Start sollten Kiter ihre gesamte Ausrüstung prüfen, um mögliche

Defekte und Fehler auszuschließen. Ist die Lenkstange, die Bar, korrekt belegt? Sind alle Leinen fest verknüpft? Funktioniert der Quick Release, mit der man den Drachen auf Knopfdruck von der Bar lösen kann? Ist die sogenannte Kite-Leash, also die Sicherheitsleine fest mit der Lenkstange verbunden? Sich immer bestmöglich vorzubereiten und alle Sicherheitsaspekte im Blick zu haben, ist für Hobby-Kiter genauso wichtig wie für Profisportler. Dazu zählt auch, sich über das jeweilige Revier zu informieren und niemals bei ablandigem Wind auf See hinauszugehen. Und auf dem Wasser muss man unbedingt die Abstands- und Vorfahrtsregeln einhalten, allein schon aus Eigenschutz.

Läuft doch mal etwas schief, sind die Seenotretter da. Warst Du selbst schon einmal auf ihre Hilfe angewiesen?

Glücklicherweise bin ich erst einmal in eine schwierige Situation geraten: Vor Sansibar war ich jenseits eines Riffs etwa zwei Kilometer vor dem Archipel unterwegs, als der Wind abflaute und mein Kite abstürzte. In der Brandung wollte und wollte der Drachen nicht wieder hochgehen. In einer Bö gelang es schließlich. Ich war total erleichtert und erreichte aus eigener Kraft den Strand. Wichtig in einer solchen Situation: ruhig bleiben, nicht in Panik geraten und die Nerven bewahren. Meine Frau Leonie erlebte Ähnliches einmal auf der Kieler Förde und war dabei auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen.

Wann bist Du den Seenotrettern das erste Mal begegnet?

Die Sammelschiffchen kenne ich aus meiner Kindheit. Das erste Mal näher mit den Seenotrettern beschäftigt habe ich mich nach dem erwähnten Einsatz für meine Frau. Da wurde mir bewusst,

ZUR PERSON

Linus Erdmann wurde am 25. September 1996 in Hamburg geboren. Die erste Deutsche Meisterschaft im Freestyle errang er 2012. Danach sicherte er sich weitere sieben Mal den nationalen Titel in dieser Disziplin. Seit 2020 lebt der Kitesportprofi mit seiner Frau Leonie auf Fehmarn, das Ehepaar hat zwei Kinder. Linus Erdmann ist der 24. Prominente, der das Botschafter-Ehrenamt der Seenotretter übernommen hat. Die Reihe begann im Jahr 2000 mit dem Liedermacher Reinhard Mey.



Foto: Children of the Sea

Liebe Seenotretter,
 zwischen Wind und Wogen auf See
 soll jeder sicheren Weges wachen!
 Durch Eure Arbeit und das Engagement
 aller Freiwilligen fühlen wir uns auf
 Nord- und Ostsee stets geborgen.
 Allzeit gute Fahrt, immer eine Handbreit
 Wasser auf dem Kiel - und stets eine
 sichere Heimkehr!



Fotos: Jörg Sarbach

Neuer Botschafter der Seenotretter:
 Kitesurfprofi Linus Erdmann

wie wichtig sie auch für uns Kiter sind. Von da an habe ich die auffälligen Rettungseinheiten in den Häfen und vor den Küsten erst so richtig wahrgenommen. Es ist sehr beruhigend zu wissen, dass die Seenotretter auf See für alle gleichermaßen da sind und niemanden alleinlassen. Mit ihren Schiffen sorgen sie bereits von Weitem für ein sicheres Gefühl. Sie erinnern uns aber auch daran, dass es da draußen immer Risiken geben wird, die größer und stärker als der Mensch sind. Die Seenotretter sind einfach eine tolle Gemeinschaft, die seit vielen Jahrzehnten großen Zuspruch bekommt. Das beeindruckt mich. Letztlich trägt jeder mit seiner Spende dazu bei, dass das Leben auf See sicherer wird.

Worin siehst Du Deine Hauptaufgabe als Botschafter?

Ich möchte das Bewusstsein dafür schärfen, dass die Seenotretter es sind, die bei jedem Wetter rausfahren, um andere zu retten, auch uns Kitesurfer. Denn trotz größter Umsicht und bester Vorbereitung kann immer etwas Unvorhergesehenes passieren. Kitesurfen ist ein sehr sicherer Sport, wenn man weiß, was man tut. Deshalb ist mir Prävention wichtig. Und jeder sollte die speziellen Kitesticker sowie die SafeTrx-App und das SafeTrx-Notfallarmband der Seenotretter kennen, mit dem man selbst einen Notruf auslösen kann.

Vor allem auf Fehmarn hast Du Dir ein enges Netzwerk in der Kitesurf-Szene aufgebaut und engagierst Dich in der Nachwuchsarbeit. Was gefällt Dir an der Insel?

Ich bin mit dem Fahrrad in fünf Minuten am Strand und damit schnell auf dem Wasser. Das ist eine Freiheit, die ich in meiner Geburtsstadt Hamburg nicht hätte. Auf Fehmarn gibt es in meinen Augen die besten Spots in Deutschland und das größte Potenzial für den Kitesport. Für meinen Beruf ist die Insel einfach optimal.

Was machst Du am liebsten, wenn Du mal einen Tag oder ein Wochenende frei hast?

Ich verbringe möglichst viel Zeit mit meiner Familie, mit meinen beiden Kindern. Ich genieße die gemeinsamen Momente mit ihnen, es ist eine ganz tolle Zeit.

Hast Du ein Lebensmotto?

Ich lebe sehr erfolgreich nach zwei Grundphilosophien: „Planlos geht der Plan los“ und „Zufrieden leben, nicht zufriedengeben“. Ich bin sehr glücklich mit meinem Leben, wie es gerade ist. Aber ich möchte immer noch einen Schritt weitergehen. Und bisher haben sich die besten Sachen aus zufällig auf mich zugekommenen Dingen entwickelt. Daher sehe ich sie immer auch als große Chance.

Einmal Botschafter, immer Botschafter



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

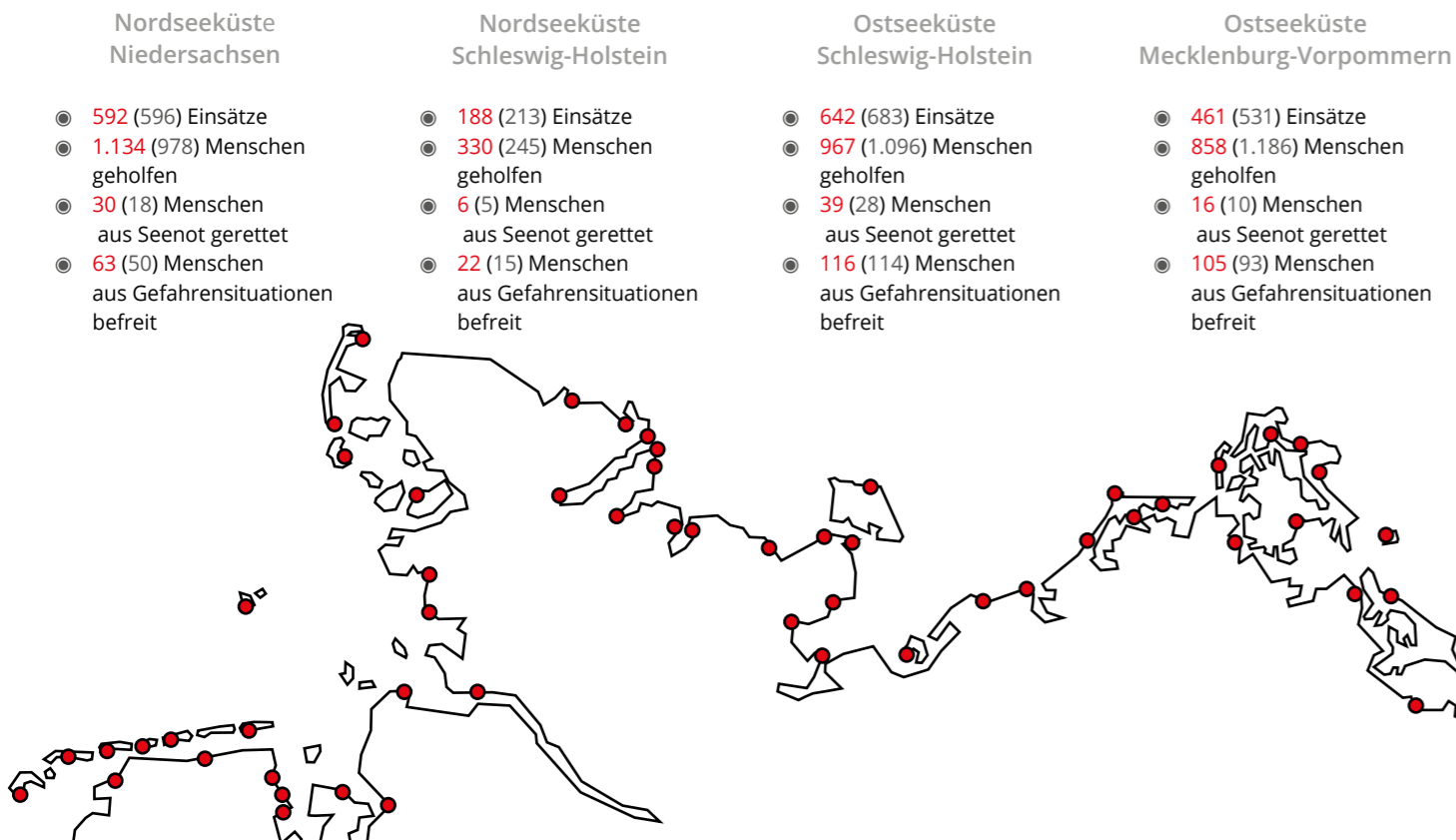
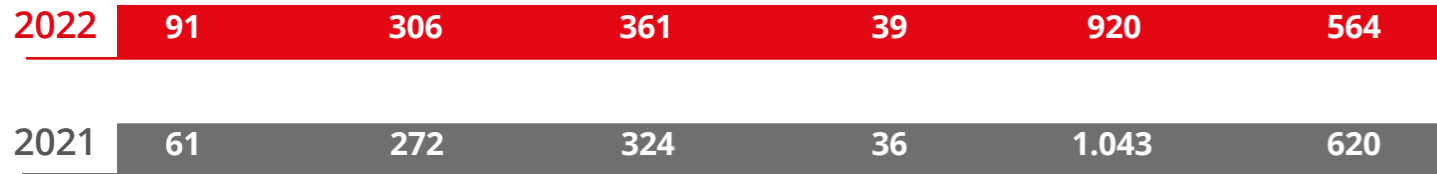
Vor seinem Konzert am dritten Adventssonntag im Kursaal in Wenningstedt hat Yared Dibaba gemeinsam mit seiner Frau Fernanda de Sousa Dibaba die Seenotretter in List auf Sylt besucht. Beide sind eng mit ihnen verbunden: Der NDR-Moderator ist Botschafter der DGzRS, seine Frau taufte im Dezember 2013 den im nördlichsten Ort der Insel stationierten Seenotrettungskreuzer PIDDER LÜNG.

Beim Treffen im Stationsgebäude war auch Bärbel Dethlefs dabei: Die Frau des ehemaligen Vormanns der Station war Taufpatin des Arbeitsbootes MICHEL. Als Yared Dibaba im Gespräch mit der Besatzung um Vormann Christian Koprek-Bremer vom bevorstehenden Auftritt mit seiner Band Die Schlickrutscher im Wenningstedter Kursaal erzählte, kam spontan die Idee auf, dabei für die Seenotretter zu sammeln. Dafür lieh sich der Moderator und Sänger kurzerhand das Sammelschiffchen der Station aus, damit sein Publikum es mit Münzen und Scheinen beladen konnte.

Es war ein stimmungsvoller Abend, bei dem die Musiker die Gäste mit ihren plattdeutschen Liedern auf ein schönes Weihnachtsfest einstimmten. Das Spektrum reichte von den Klassikern aus der Kindheit über Weihnachtsohrwürmer der Schlickrutscher bis hin zu aktuellen Songs aus dem jüngsten Album „Kuddelmuddel“. Mit ihren leidenschaftlich vorgetragenen Liedern gelang es Yared Dibaba und seinen Mitmusikern einmal mehr, für ein paar Stunden die Alltagsorgen aus den Köpfen des Publikums zu spielen, es zum Lachen und Mitsingen zu bringen. Und diese positive Stimmung trug sicherlich auch dazu bei, dass der Laderaum des Lister Sammelschiffchens nach dem Konzert mit rund 250 Euro bis zum Rand gefüllt war.

2022 für 3.300 Menschen im Einsatz

Die Seenotretter sind im vergangenen Jahr **1.883** Mal (2021: 2.023) im Einsatz gewesen. Die Besatzungen haben dabei **3.289** (3.505) Menschen geholfen. Damit hatten sie zwar insgesamt etwas weniger Arbeit als im Vorjahr. Allerdings mussten sie allein 397 Menschen aus Seenot retten oder Gefahr befreien, deutlich mehr als 2021. Seit Gründung der DGzRS vor mehr als 157 Jahren zählt die Statistik der Seenotretter rund 86.300 Gerettete.



Auf den Haken genommen: Das Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH schleppt die kleine Inselfähre „Töwi II“ nach Norddeich.

Seenotretter befreien Wassertaxi vom gefährlichen Leitdamm

Bei stürmischen Winden um acht Beaufort haben die freiwilligen Seenotretter der Station Norddeich am 17. Februar zwölf Menschen – darunter zwei Kleinkinder – aus großer Gefahr befreit. Mit dem Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH schleppten sie eine auf dem Norddeicher Leitdamm festgekommene kleine Inselfähre aus einer bedrohlichen Lage.

Die Schnellfähre „Töwi II“ ist gerade in Richtung Juist ausgefahren, als sie vom stürmischen West-Nordwest-Wind auf die gefährlichen Steine des östlichen Leitdamms gedrückt wird. Die Folge: Maschinenausfall. Nur eine halbe Seemeile vom Norddeicher Hafen entfernt kommt das acht Meter lange Boot fest. Der Seegang ist unerbittlich, droht größeren Schaden an der Schnellfähre zu verursachen. Die zwei Besatzungsmitglieder und zehn Fahrgäste, darunter zwei Kleinkinder, befinden sich mit einem Mal in großer Gefahr. Ein erster Rettungsversuch mit einem eilig herbeigerufenen Schwesterschiff misslingt – die Seenotretter werden alarmiert.

Als die Freiwilligen der DGzRS-Station Norddeich gegen 18.30 Uhr mit ihrem Seenotrettungsboot OTTO DIERSCH am Einsatzort eintreffen, ist es schon fast dunkel. „Die See schlug ständig über die beiden Leitdämme hinweg, dazwischen standen etwa anderthalb Meter Welle. Wir mussten uns äußerst vorsichtig an den Havaristen herantasten“, beschreibt der erfahrene Bootsführer Richard Kölber die Situation.

Diese ist auch für die Seenotretter gefährlich: „Bis zu den Steinen waren es nur etwa zwei Bootslängen – bei diesem starken Wind ist das praktisch nichts.“ Deshalb dreht Richard

Kölber die OTTO DIERSCH mit dem Bug in den Wind und mit dem Heck zum Leitdamm, um sich mit dem Seenotrettungsboot notfalls schnell freiarbeiten zu können. Trotz zielgenauer Leinenwürfe der Rettungsmänner schafft es die Besatzung des kleinen Bootes aufgrund des starken Seegangs erst im vierten Anlauf, eine Leinenverbindung herzustellen.

Dann ist Eile geboten: Der stürmische Wind hebt den Havaristen immer wieder aus dem Wasser und drückt ihn erneut auf den gefährlichen Leitdamm. Vorsichtig zieht die OTTO DIERSCH die „Töwi II“ ins tiefere Wasser. Glücklicherweise haben die Steine kein Leck in die Außenhaut geschlagen. Fahrgäste und Crew sind noch einmal mit dem Schrecken davongekommen. Im Schlepp des Seenotrettungsbootes geht es sicher zurück nach Norddeich.

Weitere Einsatzberichte finden Sie auf unserer Website:

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

Technischer Meilenstein: 70 Jahre Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot

Vor 70 Jahren hat für die DGzRS mit dem Seenotrettungskreuzer BREMEN eine neue Ära begonnen: Zum ersten Mal war ein Rettungsschiff als Selbstaufrichter konstruiert und hatte ein Tochterboot „huckepack“ dabei. Beides prägt die hochmoderne Flotte der Seenotretter bis heute. Als Vater dieses international wegweisenden Schiffstyps im Seenotrettungsdienst gilt Kapitän John Schumacher. Er trieb als nautisch-technischer Inspektor der DGzRS (1949 bis 1976) dessen Entwicklung maßgeblich voran.



Kapitän John Schumacher war von 1949 bis 1976 DGzRS-Inspektor.

Um die Rettung Schiffbrüchiger zu beschleunigen, verbesserte die DGzRS Anfang der 1950er-Jahre zunächst das Nachrichtenwesen an der Nord- und Ostseeküste. Ihre Rettungsstationen waren dadurch schneller als bisher zu alarmieren. Doch eine Schwierigkeit schien unüberwindlich: Die Rettungsboote selbst waren zu langsam. Es gab bis dahin keine Möglichkeit, absolute Seetüchtigkeit auch im Brandungsgebiet mit hoher Geschwindigkeit zu kombinieren.

Deshalb entwickelten die Seenotretter unter der Leitung ihres Inspektors John Schumacher einen völlig neuartigen Schiffstyp. Er sollte doppelt so schnell sein wie die bisherigen Motorrettungsboote, auch bei schwerer See relativ hohe Geschwindigkeiten fahren können, dabei unbegrenzt hochseetüchtig und problemlos in Flachwassergebieten einzusetzen sein. Im Januar 1953 begann die Erprobung des Versuchsseenotkreuzers BREMEN. Dieser war erstmals als Selbstaufrichter konstruiert. Seine Fähigkeit, sich auch aus größter Krängung von allein wieder aufrichten zu können, war ein unschätzbare Gewinn für die Sicherheit der Seenotretter. Bis heute ist dies eine grundlegende Eigenschaft aller DGzRS-Einheiten.

Das erstmals „huckepack“ mitgeführte Tochterboot wiederum ermöglichte den Einsatz im Flachwasser und erleichterte die Rettung Schiffbrüchiger aus dem Wasser. Die Seenotretter konnten das Boot über eine Heckklappe zu Wasser lassen und wieder an Bord nehmen. Nach wie vor sind die – bis heute nach und nach perfektionierten – Tochterboote unentbehrliche Hilfsmittel und charakteristisches Merkmal aller Seenotrettungskreuzer der DGzRS zugleich.

Dank der BREMEN gewannen die Seenotretter wertvolle Erkenntnisse. Aber 1965 ging der Versuchskreuzer außer Dienst. Heute gehört er zur Ausstellung des Bremer Hafenumuseums im Speicher XI und im Museumshafen Vegesack von engagierten Privatleuten erhalten wird. Denn der entscheidende Durchbruch war erst 1957 mit Indienststellung der THEODOR HEUSS gelungen. Dieser erste in Serie gefertigte Seenotrettungskreuzer einer neuen Generation moderner, vielseitig einsetzbarer Boote erfüllte erstmals sämtliche Anforderungen. Seine ständig weiterentwickelten Nachfolger werden bis heute höchsten Erwartungen mehr als gerecht.

Für das Prinzip des Seenotrettungskreuzers mit Tochterboot fand die DGzRS national und international viel Beachtung. Die Bundesrepublik Deutschland ehrte John Schumacher, den Vater des Seenotrettungskreuzers mit Tochterboot, im Jahr 1965 für seine hervorragenden Leistungen für das Gemeinwesen mit dem Verdienstkreuz Erster Klasse..

Mit dem Versuchskreuzer BREMEN erprobte die DGzRS Anfang 1953 erstmals das Prinzip eines Seenotrettungskreuzers mit Tochterboot.

Vom Sammelalbum zum Sammelschiffchen

Nele Bott ist 20 Jahre alt und Lehramtsstudentin aus Mittelhessen. Seit dem Teenageralter spendet sie an die Seenotretter. Nun hat sie ein Sammelalbum mit Erinnerungen an ihre Stationsbesuche gestaltet und wurde kürzlich mit einem Sammelschiffchen überrascht.

Nele Botts Opa war in seiner Kindheit zur Kur auf der Ostfriesischen Insel Borkum. Dort sammelte er mit anderen Kindern Geld für die DGzRS. Wer sich dabei besonders ins Zeug legte, durfte anschließend an Bord des Seenotrettungskreuzers THEODOR HEUSS – darunter Nele Botts Großvater. Dieses Erlebnis blieb ihm so lebhaft in Erinnerung, dass er viele Jahre später seiner Enkeltochter davon erzählte, als diese im Grundschulalter war. Damit legte er unbewusst den Grundstein ihrer großen Leidenschaft für die Seenotretter.

Als Kind fuhr sie mit ihrer Familie selbst jedes Jahr aus dem hessischen Marburg auf die nordfriesische Insel Föhr in den Urlaub. Einmal ging es ausnahmsweise nach Langeoog. Dort sah Nele Bott, mittlerweile zehn oder elf Jahre alt, das Seenotrettungsboot und die Infotafel der Freiwilligen-Station. Sofort erinnerte sie sich an die Geschichte ihres Opas – aus dem schwelenden Begeisterungsfunken wurde eine lodrende Flamme. Seitdem spendet die heute 20-jährige an die DGzRS. „Erst habe ich einen Teil meines Taschengeldes genommen. Heute ist der Betrag natürlich ein bisschen höher“, erzählt sie. Mittlerweile studiert Nele Bott Biologie und Sport auf Lehramt und arbeitet nebenbei in der Arztpraxis ihres Vaters als Bürokraft.

Warum sie sich so für die Seenotretter begeistert, ist schnell erklärt: „Ich interessiere mich schon immer wahnsinnig für die Schifffahrt und bin gern auf dem Wasser. Mich faszinieren außerdem die Vielfalt und Technik von Wasserfahrzeugen aller Art. Und da stechen die Seenotretter mit ihren Booten und Kreuzern, ihren Taten und Leistungen einfach heraus“, sagt Nele Bott.



Nele Bott mit ihrem eigens gestalteten Sammelalbum

Fotos: Michel Bott

Ihre Urlaube verbringt sie immer noch am liebsten am Meer. Und dann darf eines nicht fehlen: ein Besuch auf einer Station der Seenotretter inklusive Erinnerungsfoto. Mittlerweile hat Nele Bott 15 Stationen besucht, manche sogar mehrfach. Im Laufe der Zeit entstand die Idee zu einem Sammelalbum mit den Aufnahmen der Stationen, das sie mit großer Hingabe selbst gestaltet hat.

Mehr noch: Nele Botts Mutter erkannte die Arztpraxis als idealen Liegeplatz für ein Sammelschiffchen. Sie überraschte ihre Tochter damit. „Das Sammelschiffchen auf dem Praxistresen füllt sich immer mehr“, freut sich Nele Bott. Daran sei sie selbst vielleicht nicht ganz unschuldig, gibt sie augenzwinkernd zu.

Vormann inspiriert Neunjährigen



Wenn Michael Müller von der Arbeit der Seenotretter erzählt, ist es immer authentisch und packend. Schließlich ist er viele Jahre selbst als Rettungsmann rausgefahren, um Schiffbrüchigen das Leben zu retten – zuletzt als Vormann der Station Laboe. Auch im September ließ er die Gäste einer Veranstaltung am Firmensitz der Uhrenmanufaktur Mühle-Glashütte im Erzgebirge beeindruckt zurück – darunter war der neunjährige Ferdinand. Dieser malte wenig später diesen Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot, Feuerlöschmonitor und allem, was so dazugehört.

Wir trauern um ...

... **Helmut E. Colpe.** Er war von 2000 bis 2020 ehrenamtlicher Sammelschiffchenbetreuer in Wremen (Niedersachsen). Helmut E. Colpe starb am 11. November 2022 im Alter von 85 Jahren.

... **Horst Dancker.** Er war von 1982 bis 2007 fest angestellter Seenotretter auf der Station Bremerhaven. Danach war er dort bis 2017 Freiwilliger. Horst Dancker starb am 8. März 2023 im Alter von 80 Jahren.

... **Manfred „Akki“ Keber.** Er war von 1998 bis 2019 freiwilliger Seenotretter auf der Station Amrum. Manfred Keber starb am 17. November 2022 im Alter von 64 Jahren.

... **Roland Lippoth.** Er war seit 2013 ehrenamtlicher Mitarbeiter in Stuttgart (Baden-Württemberg). Roland Lippoth starb am 19. November 2022 im Alter von 74 Jahren.

... **Franka-Maria Mestemacher.** Sie war seit 2018 freiwillige Seenotretterin auf der Station Stralsund. Franka-Maria Mestemacher starb am 8. Dezember 2022 im Alter von 63 Jahren.

... **Erich Nickel.** Er war seit 1984 ehrenamtlicher Sammelschiffchenbetreuer in Lübeck (Schleswig-Holstein). Erich Nickel starb am 14. November 2022 im Alter von 76 Jahren.

... **Heinz Schmied.** Er war von 1995 bis 2012 ehrenamtlicher Sammelschiffchenbetreuer in Dorum (Niedersachsen). Heinz Schmied starb am 26. Juli 2022 im Alter von 76 Jahren.

... **Nikolaus Schwarz.** Er war seit 2009 ehrenamtlicher Sammelschiffchenbetreuer in Lübeck (Schleswig-Holstein). Nikolaus Schwarz starb am 19. Oktober 2022 im Alter von 85 Jahren.



Foto: Andreas Hansen

Klingelmann Knudt Kloborg ist seit September mit seiner restaurierten Schottschen Karre auf Föhr unterwegs und verkündet die neuesten Veranstaltungen.

Wyker Unikate

Der Sohn von Knudt Kloborg wollte umziehen, nur ein paar Straßen weiter. Als er über das Gewicht seiner Habseligkeiten stöhnte, witzelte sein Vater: „Dann nimm doch 'ne Schottsche Karre!“ Kaum gesagt, wusste Knudt Kloborg, mit welchem Gefährt er künftig als Wyker Klingelmann unterwegs sein und dabei Spenden für die DGzRS sammeln möchte.

Knudt Kloborg ließ 2009 einen traditionsreichen Föhrer Dienst wieder aufleben, den 30 Jahre lang niemand auf der nordfriesischen Insel mehr ausgeführt hatte: den des ehrenamtlichen Klingelmannes. Mit seiner Glocke geht er durch die Gassen und ruft Bekanntmachungen aller Art aus. Etwa, wo Scholle auf der Speisekarte steht oder wann die nächste Musikveranstaltung stattfindet. Doch nicht nur das: Seit 2010 nimmt Knudt Kloborg auch ein Sammelschiffchen der Seenotretter mit auf seine Touren, das Inselgäste und Einheimische während der siebenmonatigen Saison jedes Jahr mit Spenden beladen.

Diente ihm bislang ein altes Fahrrad mit Korb als Auslage für Postkarten, Kugelschreiber und Tattoos der DGzRS, fährt der Klingelmann seit verganginem September mit einer Schottschen Karre durch Wyk. Lange musste er danach suchen, bis er im Schuppen des befreundeten Insulaners Jürgen King fündig wurde: „Dort lag eine Kutsche, halb auseinandergefallen, die Achse kaputt. Aber die Hinterräder waren noch intakt“, erzählt Knudt Kloborg. „Nun mussten wir zusehen, wie wir die Achse wieder flottkriegen.“

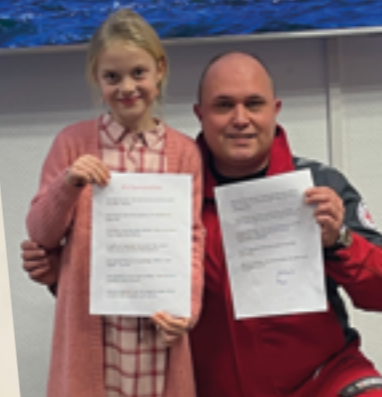
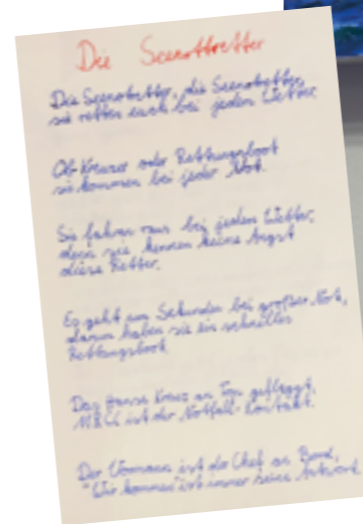
Hilfe ist auf der Insel nie weit entfernt: Ein Stück weiter ist der Hof von Nahmen Eschel, der gemeinsam mit Sohn und Enkel die Achse auseinandernahm, richtete und wieder zusammenschweißte. Auch den Aufbau konstruierten die Föhrer neu. Und den Stifthalter für die Kugelschreiber hat der Klingelmann aus 200 Jahre alten Holzteilen der abgerissenen Mittelbrücke gefertigt, die ein kleines Stück südlich des Fährhafens als Steg in die Nordsee hineinragt.

„Die Karre ist ein klasse Gesprächseröffner“, sagt Knudt Kloborg. Die älteren Leute sprechen ihn darauf an, dass sie sich an die Kutschen von früher aus dem Dorf erinnern. Andere fragen, wo das Holz herkommt. Und für die Kinder ist mit den DGzRS-Tattoos auch gesorgt. Spätestens zu Ostern geht das Wyker Original wieder auf Tour.

Nach einer Überlieferung stammt der Name dieses Wagens aus seiner ersten Verwendung als „Straf- und Besserungsmittel“: Michel Schott sei der erste Kriminelle gewesen, der 1609 in Hamburg als Strafe Müll und Unrat mit Hilfe der Karre beseitigen musste. Nach seiner Haft soll Schott die Karre als Geschäftsmodell genutzt haben.

Schülerin schreibt Seenotrettern ein Gedicht

Johanna Beyer ist acht Jahre alt, geht in die dritte Klasse, wohnt unweit des Stettiner Haffs – und ist Dichterin. Den freiwilligen Seenotrettern der Station Ueckermünde hat sie ein anerkennendes Gedicht gewidmet.



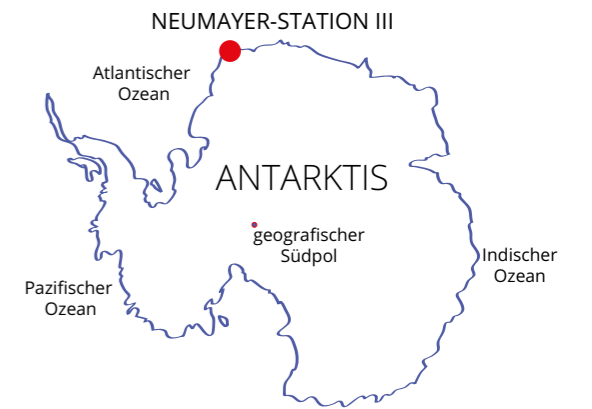
Johanna Beyer überreicht ihr Gedicht dem freiwilligen Vormann Christopher Zabel.

Johanna sitzt in ihrem Zimmer am Schreibtisch. Vor ihr liegt ein Blatt Papier, auf dem bereits einige Zeilen stehen. Sie blickt hoch, überlegt. Sie sucht nach dem richtigen Wort. Eines, das sich auf „Rettungsfrau“ reimt. Plötzlich ist es da. Sie schreibt:

„Ob Rettungsmann oder Rettungsfrau:
Jeder kennt an Bord seine Aufgaben ganz genau.“

Fast einen Monat lang hat sie an ihrem Gedicht für die Seenotretter gefeilt, hat Sätze geschrieben, wieder verworfen, anders formuliert, ihren Papa um Rat gefragt. Das Ergebnis ist eine bezaubernde Liebeserklärung an die Rettungsleute auf See, deren großer Fan sie im Sommer 2021 geworden ist. Seitdem engagiert sich ihr Vater Jan Beyer in seiner Freizeit auf der Station Ueckermünde als Rettungsmann. Inzwischen weiß die Tochter bereits so viel über die Seenotretter, dass sie sich später dort ebenfalls engagieren möchte.

Die Idee zu dem Gedicht kam ihr bei einer Autofahrt, als sie sich über sein Ehrenamt unterhielten. „Was mein Papa macht, finde ich ganz toll: Er rettet gemeinsam mit anderen Menschenleben“, sagt Johanna Beyer. Sicher, manchmal habe sie auch Angst um ihn. Gerade wenn er bei Wind und Wetter auf das Stettiner Haff rausfährt. Aber: „Er schafft das schon.“



Sammelschiffchen (fast) am Südpol



Foto: Christian Rohleder

Gerhard Frank (l.), DGzRS-Ehrenamtlicher und Bordtechniker auf dem deutschen Forschungseisbrecher „Polarstern“, überreicht Peter Köhler, dem Expeditionsleiter der Neumayer-Station III 2022/23, ein Sammelschiffchen.

Südlicher geht es kaum: Ein Sammelschiffchen der DGzRS hat seit Kurzem seinen Liegeplatz in der Antarktis auf der Neumayer-Station III des Alfred-Wegener-Instituts (AWI). Dort sammelt es Spenden für die Seenotretter.

Anfang Januar erreichte der deutsche Forschungseisbrecher „Polarstern“ die Neumayer-Station III in der Antarktis. Die Ganzjahresforschungsbasis liegt auf dem Ekström-Schelfeis in der Atka-Bucht am nordöstlichen Ende des Weddellmeeres. Das AWI-Flaggschiff versorgte das Saisonpersonal und das neunköpfige Überwinterungsteam für seinen Aufenthalt mit Treibstoff, Materialien und Nahrungsmitteln. Eine besondere Fracht hatte „Polarstern“-Bordelektroniker Gerhard Frank dabei: ein Sammelschiffchen der DGzRS.

Seit mehr als acht Jahren engagiert er sich ehrenamtlich für die Seenotretter. Jetzt überreichte er die markante Spendendose an Peter Köhler, den diesjährigen Expeditionsleiter der Forschungsbasis. Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler wollen das Sammelschiffchen als „Phrasenschwein“ nutzen. Wer also am südlichsten Arbeitsplatz Deutschlands eine abgedroschene Redensart verwendet, muss es mit einer Münze oder einem Geldschein für den guten Zweck beladen.



BÜCHERSCHAPP

Bernd Goltings widmet sich einem bisher wenig erforschten Kapitel der Geschichte Hiddensees: den Schiffshavarien rund um die Ostseeinsel. Er beschreibt anhand historischer Dokumente detailliert die Schicksale der Schiffsbesatzungen und ihre Rettung durch die Seenotretter. Sein Buch beschäftigt sich ausführlich mit den Anfängen und der sich wandelnden Ausrüstung der Rettungsleute. Goltings arbeitet nicht nur die Geschichte der im Laufe der Zeit verschiedenen Hiddenseer DGzRS-Stationen auf, sondern

Bernd Goltings:
Notflagge vor Hiddensee:
 Seenotrettung und Schiffsunfälle – Band 1
 Erschienen im Darß-Verlag, Ostseebad Prerow
 366 Seiten
 Hardcover
 Preis: 48 Euro

Das Buch ist im seenotretter-shop.de erhältlich.

stellt auch die umliegenden Rettungsstationen Dranske, Wittower Posthaus, Barhöft und Stralsund vor. Abgerundet wird das Werk durch viel Wissenswertes über die Geschichte der Ostseeinsel mit teilweise bisher unveröffentlichten Abbildungen und einem sorgfältig recherchierten Strandungsregister.

Kleiner Zettel, große Wirkung

Als der neunjährige Yohann Heisterhagen Mitte Februar im schleswig-holsteinischen Glücksburg mit einem Zettel für die Seenotretter wirbt, rechnet er nicht damit, dass diese sich bei ihm melden werden.

Ein paar Tage, nachdem Yohann Heisterhagen seinen Spendenaufruf in einer Wohnstraße verteilt hat, schreibt seine Nachbarin Nora Vespermann an die Seenotretter: In ihrem Briefkasten habe ein Schreiben eines neunjährigen Fans der DGzRS gelegen. „Das fand ich sehr rührend. Toll, wenn sich schon die jungen Menschen für gute Sachen einsetzen.“ Und natürlich habe sie auch Geld auf das Spendenkonto überwiesen.

Wir Seenotretter sind ebenfalls beeindruckt, recherchieren und haben kurze Zeit später einen aufgeregten neunjährigen Jungen am Telefon. Der Drittklässler erzählt uns gern, warum er sich die Aktion überlegt hat: „Die Seenotretter sind sehr mutig, fahren freiwillig raus und leben nur von Spenden. Da dachte ich: „Es sollten ein paar mehr Menschen für sie spenden, weil sie wichtig für uns und die Schifffahrt sind.“ Also setzte sich Yohann Heisterhagen an den Computer, tippte eine kurze Nachricht ein, druckte sie aus, unterschrieb sie und steckte den Zettel in die Briefkästen seiner Nachbarn.

Er selbst ist seit einigen Jahren von den Seenotrettern und ihrer Arbeit absolut begeistert. Von Glücksburg ist es nicht weit bis zur DGzRS-Station Langballigau. Von dort nimmt sich der Neunjährige

Yohann Heisterhagen segelt mit seiner Familie oft auf der Flensburger Förde. Vor Borkum mussten seine Eltern vor vielen Jahren schon einmal von den Seenotrettern aus einer misslichen Lage befreit werden.



Hallo!
 Ich bin der 9-jährige Yohann. Und ihr fragt euch, warum ich euch einen Brief schreibe?
 Weil ich ein großer Fan von den Seenotrettern bin. Und ich möchte euch gerne dazu bringen, ein bisschen Geld dahin zu spenden, weil die Seenotretter der DgZRS sehr wichtig für uns und die Schifffahrt sind.
 Yohann

immer eines der kostenlosen Jahrbücher mit und verschlingt es zu Hause. Und wenn die freiwilligen Seenotretter mit ihrem Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE auf der Flensburger Förde unterwegs sind, beobachtet Yohann Heisterhagen sie oft ausdauernd mit dem Fernglas. Für ihn steht schon jetzt fest: „Später möchte ich Seenotretter werden!“ Bis es so weit ist, entwirft er Pläne für den Seenotrettungskreuzer der Zukunft oder schreibt weitere Spendenaufrufe.

Eine Stimme für den Botschafter

Wer mit Janik Hoyer spricht, landet irgendwann fast automatisch bei seiner großen Leidenschaft: dem Gesang. Seine Stimme stellt er auch in den Dienst des DGzRS-Botschafters Yared Dibaba, wenn er als Teil der Schlickrutscher auf der Bühne steht. Doch nicht nur das verbindet Janik Hoyer mit den Seenotrettern: Im vergangenen August mussten diese ihn auf der Schlei aus misslicher Lage befreien.



Janik Hoyer an Bord



Gemeinsam mit dem Seenotretter-Botschafter Yared Dibaba (vorne) tritt Janik Hoyer (2. v. l.) auf – er ist Teil der Schlickrutscher.

Eine unaufmerksame Sekunde reicht am 8. August, um Janik Hoyer und einen Freund in eine ausweglose Lage zu bringen: Plötzlich sitzen sie mit ihrem etwa acht Meter langen Segelboot auf der Schlei in Höhe des Olpenitzer Noors fest. Nichts geht mehr. „Ich habe mich auf dem Kartenplotter verlesen“, berichtet Janik Hoyer zerknirscht. Obwohl sie dadurch lediglich „ein bisschen aus dem Fahrwasser gekommen sind“, stecken sie jetzt an diesem Spätsommertag auf einer Sandbank fest. „Ich habe mich schon sehr geärgert, es war ein Anfängerfehler“, sagt der 25-jährige, der das Segeln 2015 über einen Schulfreund für sich entdeckte.

Sie versuchen, sich selbst zu befreien: drücken und ziehen am Mast, legen das Boot abwechselnd – soweit es geht – rechts und links auf die Seite. Hoffen, so wieder freizukommen. Doch es hilft alles nichts. Sie geben auf, rufen betrübt die Seenotretter. „Es lief alles super professionell, unaufgeregt und entspannt ab“, lobt Janik Hoyer die freiwilligen Rettungsleute aus Maasholm. Für diese ist es ein Leichtes, das Segelboot mit dem Seenotrettungsboot HELLMUT MANTHEY aus der misslichen Lage zu befreien und wieder ins Fahrwasser zu ziehen. Anschließend wechseln ein paar Schokoladentafeln und dankende Worte die Besitzer.

Beim nächsten Auftritt mit Yared Dibaba erzählt Janik Hoyer auch dem DGzRS-Botschafter von seinem Missgeschick und der schnellen Hilfe durch die Seenotretter. Gemeinsam mit dem NDR-Moderator steht Janik Hoyer seit 2016 regelmäßig mit den Schlickrutschern und großem Spaß auf der Bühne. Zur Musik ist der Wahlberliner und gebürtige Pinneberger mit acht Jahren über den Knaben- und Männerchor Uetersen gekommen: Dort bildet er seine Stimme aus, tritt irgendwann beim NDR auf. Von da ist der Weg nicht mehr weit zu Yared Dibaba, der für den Schlickrutscher-Chor einige Sänger aus dem Ensemble des Knaben- und Männerchors anwirbt.

Von der Musik allein kann Janik Hoyer „leider nicht leben“. Daher arbeitet er im Außendienst eines Apotheken-Verbundes. Berufsbegleitend studiert der ausgebildete Bankkaufmann an der FOM-Hochschule in Berlin Wirtschaftspsychologie. In seiner Freizeit ist er allerdings so oft es geht mit den Schlickrutschern unterwegs, um ein „spritziges Bühnenprogramm mit ordentlich Feuer“ abzuliefern, wie er es ausdrückt. Und spätestens im Sommer will er wieder hinaus auf See, segeln – dann hoffentlich ohne einen unachtsamen Moment.

Ein großes Herz und ein „unersetzlicher Beitrag“

Wer mit Manfred Steffen spricht, merkt schnell, was für ein wichtiger Lebensinhalt sein Ehrenamt für ihn gewesen ist. Dieses bestand vor allem aus Vorträgen über die Arbeit der Seenotretter. Wie viele er in den zurückliegenden Jahrzehnten auf Sylt gehalten hat, lässt sich nicht mehr ermitteln. Sicher ist: Mit seinen Berichten begeisterte der 79-Jährige bis Ende 2022 ungezählte Menschen.

„Es machte mir schon immer viel Spaß, vor Menschen zu stehen und ihnen etwas nahezubringen.“

Manfred Steffen



Manfred Steffen setzte sich nahezu 50 Jahre lang ehrenamtlich für die Seenotretter ein.



Bernd Goldenbaum hat im November 2022 die Vortragstätigkeit von Manfred Steffen übernommen.

Ich habe für die Vorträge gelebt, es war mein Kind, mein Herz hing daran“, sagt Manfred Steffen. Anfangs noch mit Folien und Overheadprojektor, zuletzt mit Laptop und Beamer erzählte er auf Sylt immer sehr anschaulich über die bewegende Geschichte der DGzRS und die dramatischen Einsätze der Rettungsleute. Im vergangenen November hat er nach rund 50 Jahren „sein Kind“ endgültig in die Obhut von Bernd Goldenbaum gegeben, weil die Zeit dafür einfach gekommen war. Er freut sich, dass es weitergeht, die Menschen auf der Nordseeinsel auch in Zukunft viel Wissenswertes über die Seenotretter erfahren werden.

Als Manfred Steffen Mitte der 1960er-Jahre erstmals nach Sylt kommt, weiß der gebürtige Delmenhorster fast nichts über die DGzRS. Das soll sich bald grundlegend ändern. Der junge Soldat ahnt ebenfalls nicht, dass die größte nordfriesische Insel zu seinem Lebensmittelpunkt werden wird – aus geplanten drei Monaten sind mittlerweile 57 Jahre geworden. Er verliebt sich schnell in

das für manche majestätische Eiland, lernt die Insulanerin Marion kennen, verguckt sich in sie und bleibt – auch bei der Marine.

Manfred Steffen verpflichtet sich, wird später Berufssoldat und bildet als Portepee-unteroffizier junge Soldaten an der Marineversorgungsschule in List aus. Im dortigen Hafen kommt er mit den Seenotrettern ins Gespräch, hilft ihnen schon wenig später mit der bordeigenen Schreibmaschine beim Tippen ihrer Einsatzberichte – der Grundstein für sein unermüdliches Engagement in den kommenden Jahrzehnten. Es entstehen Freundschaften, er wird Freiwilliger an Bord des Seenotrettungskreuzers H.-J. KRATSCHKE.

Es muss etwa 1973 gewesen sein, als der damalige Lister Kurdirektor Volker Popp ihn eines Tages anspricht, ob er nicht mal für die Gäste einen Vortrag über die Seenotretter halten möchte. Manfred Steffen sagt sofort zu: „Es machte mir schon immer viel Spaß, vor Menschen zu stehen und ihnen etwas nahezubringen.“ Aus einem ersten Referat

UNSERE EHRENAMTLICHEN

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

Sie möchten die Seenotretter ebenfalls ehrenamtlich an Land unterstützen? Mehr Informationen finden Sie unter: seenotretter.de/ehrenamt

werden zunächst 20 bis 25 pro Jahr, später bis zu 40 allein in der Touristensaison, über die ganze Insel verteilt, unter anderem für Urlauber, Schulklassen, Reise- und Fachgruppen. Die Seenotretter unterstützen ihn tatkräftig mit Infomaterial, Filmen und begleitenden Schiffsrundgängen.

Dank an alle Ehrenamtlichen

Manfred Steffen investiert viel Zeit in seine ehrenamtliche Öffentlichkeitsarbeit für die DGzRS: Er ist beim Tag der Seenotretter in List dabei, erlebt Schiffstausen in Hörnum und List mit, begleitet Spendenübergaben, gibt beim „Welt-Fischbröchtchentag“ im Namen

der Seenotretter Essen und Getränke aus, steht an Infoständen, bringt sich 2013 mit viel Energie beim DGzRS-Spendenwettbewerb „Reetdach gegen Reeperbahn“ für den neuen Seenotrettungskreuzer der Station List ein. Und er leert Sammelschiffchen – allein darüber hat er seit 2002 mehr als 45.000 Euro für die Seenotretter eingenommen. Für sein großes Engagement verlieh ihm die DGzRS ihre zweithöchste Auszeichnung, die silberne Ehrennadel.

Ein Höhepunkt seines jahrzehntelangen Engagements ist im November 2009 der Empfang bei Peter Harry Carstensen: Der damalige schleswig-holsteinische Ministerpräsident würdigt in Rendsburg den

„unersetzlichen Beitrag“ unter anderem von Manfred Steffen und drei anderen Ehrenamtlichen der DGzRS „für eine vielfältige, lebendige und solidarische Bürgergesellschaft“. Diese anerkennenden Worte sind nach wie vor gültig und richten sich heute auch an die ebenfalls auf Sylt tätigen Ehrenamtlichen Monika Geisendorf, Fritz Jürgen Gillgötter, Bernd Goldenbaum, Helga Hoffmann, Joachim Lichterberger, Doris Stumm und Silke Woldt. Für ihren nimmermüden Einsatz bedanken sich die Seenotretter an dieser Stelle genauso wie bei Manfred Steffen und all den anderen Menschen, die in ihrer Freizeit mit großem Eifer die DGzRS unterstützen. Ohne ihre Hilfe geht es nicht!



2009 würdigte der damalige schleswig-holsteinische Ministerpräsident Peter Harry Carstensen (nicht im Bild) die ehrenamtliche Arbeit von Manfred Steffen (2. v. l.) und seinen Kollegen Michael Rockstroh (l.), Kapt. Joachim Fahlke (2. v. r.) und Kapt. Lothar Hollstein.

Impressionen von der Wassersportmesse „boot“



Seenotretter-Botschafter und Kitesurfprofi Linus Erdmann (M.) besucht die Ehrenamtlichen am DGzRS-Messestand: Gisbert Klockemeyer (v. l.), Andreas Rade, Thomas Fröhlich und Günter Ebel freuen sich über den Gast.

Im ersten Viertel des Jahres haben die Seenotretter sich auf Messen und bei Veranstaltungen wieder sehr erfolgreich präsentiert – darunter war im Januar auch die weltgrößte Wassersportausstellung „boot“ in Düsseldorf. Dort informierte ein engagiertes Team aus 15 Ehrenamtlichen und drei Hauptamtlichen über die Arbeit der DGzRS. Das Ergebnis: viele neue Förderer und interessierte Menschen, die künftig per Post und E-Mail auf dem Laufenden gehalten werden möchten. Einmal mehr zeigte sich: Ohne den unentwegten Einsatz der vielen Ehrenamtlichen wäre eine solch hohe Präsenz nicht möglich – vielen Dank für das ausdauernde Engagement!



Foto: Martin Stöver

Joachim Peter Schweden (r.) hat Mitte Januar in Köln einen Vortrag mit dem erfahrenen Einhandsegler Martin Daldrop organisiert. Mit dem Erlös der Veranstaltung in Höhe von 650 Euro unterstützte er die Seenotretter. Am Messestand der DGzRS überreicht er einen symbolischen Scheckscheck an die Ehrenamtlichen Gisbert Klockemeyer (v. l.), Andreas Rade und Johannes Rieger.



Aufmerksam hört der Ehrenamtliche Johannes Rieger den Standbesuchern zu, um anschließend fundiert antworten zu können.



Anlässlich ihres 50-jährigen Bestehens hat die Hamburger Yacht-Versicherung den Seenotrettern 5.000 Euro gespendet: Der ehemalige Vormann Michael Müller (v. r.) nimmt auf der „boot“ symbolisch ein Sammelschiffchen von den geschäftsführenden Gesellschaftern Volker Reichelt und Andreas Medicus entgegen.



In der Trendsporthalle geben Antke Reemts (M.) aus der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der DGzRS und der ehemalige Vormann Michael Müller bei mehreren Vorträgen Wassersportlern Sicherheitstipps. Dabei stellen sie auch die kostenlose Tracking-App SafeTrx der Seenotretter vor und erläutern die Funktionen des SafeTrx-Notfallarmbandes, mit dem alle auf See direkt die Rettungsleitstelle See der DGzRS alarmieren können.



Am Messestand weisen Ehrenamtliche wie Alexander Basse die Besucher auf die neue Technik hin.

„Ganz im Sinne der Menschen“

Die Seenotretter sind sehr dankbar dafür, dass es immer wieder Menschen gibt, die ihnen Immobilien vererben, schenken oder diese in die Stiftung „Die Seenotretter“ einbringen. Bei uns kümmern sich vor allem Melanie Lipp und Nicolaus Stadeler um diese Immobilien. Im Interview erläutert der DGzRS-Geschäftsführer, worauf seine Mitarbeiterin und er dabei besonderen Wert legen.



DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler

Was passiert mit Immobilien, die Menschen den Seenotrettern vererben oder bereits zu Lebzeiten schenken?

Zunächst prüfen wir gemeinsam mit Fachleuten die uns zugedachten Häuser: Wir ermitteln deren Verkehrswert, wägen Chancen und Risiken gut gegeneinander ab. Dann entscheiden wir, wie wir die Immobilien bestmöglich für unsere Arbeit einsetzen können. Wobei wir zwischen selbst bewohnten Häusern oder Eigentumswohnungen und vermieteten Wohnhäusern unterscheiden müssen. Die erstgenannten Immobilien bieten wir in der Regel über ein Maklerbüro auf dem freien Markt an und veräußern diese zum höchstmöglichen Preis. Es sei denn, wir stellen nach eingehender Prüfung fest: Eine Vermietung rentiert sich nach einer Renovierung langfristig, auch im Hinblick auf die zukünftige Wertentwicklung. Es erfolgt stets eine Einzelfallentscheidung. Diese orientiert sich immer am Willen derjenigen, die uns im Nachlass oder mit einer Schenkung bedenken. Das durch einen Verkauf erworbene Geld fließt direkt in den Rettungsdienst. Mietshäuser dagegen, die manchmal auch als Zinshäuser bezeichnet werden, halten wir sehr gern. Wir führen sie nach den im Testament niedergelegten Vorstellungen der ehemaligen Besitzerinnen und Besitzer weiter. Bei Schenkungen setzen wir uns mit denjenigen zusammen, die uns bedenken möchten. Gemeinsam erarbeiten wir individuell auf ihre Wünsche zugeschnittene Lösungen. Meist sind ihnen vor allem eine nachhaltige Perspektive und dauerhafter Werterhalt wichtig. Die kontinuierlichen Erträge aus den Mieteinnahmen fließen beständig in unsere unabhängige, häufig lebensrettende Arbeit auf Nord- und Ostsee.

Fallen Erbschafts- oder Schenkungssteuer an, wenn Eigentümer ihre Immobilien den Seenotrettern schenken oder vererben?

Die DGzRS ist vom Finanzamt im Sinne der Abgabenordnung als gemeinnütziger Verein anerkannt. Damit fallen weder Schenkungssteuer noch Erbschaftssteuer an, unabhängig vom Verkehrswert der Immobilie. Auch die Änderungen im Jahressteuergesetz zum 1. Januar 2023 wirken sich nicht aus. Ebenfalls in diesem Zusammenhang wichtig: Die zukünftigen Mieterträge unterliegen keiner Ertragssteuer. Das gilt im Übrigen ebenfalls für sogenannte Zustiftungen in die Stiftung „Die Seenotretter“.

Ist es möglich, den Seenotrettern eine Immobilie bereits zu schenken, aber bis zum Tod die Erträge selbst zu behalten?

Ja, in diesem Fall greift das sogenannte Nießbrauchrecht. Das wird im Zusammenhang mit Schenkungen gelegentlich angewendet, weil es einige positive Punkte für die Eigentümer beinhaltet. Wenn uns eine Eigentümerin oder ein Eigentümer ein Mietshaus bereits zu Lebzeiten schenkt und sich gleichzeitig selbst ein Nießbrauchrecht an der Immobilie einräumt, geht dieses in unseren Besitz über. Doch sie oder er kann das Haus als Nießbraucher weiterhin im vollen Umfang nutzen, also noch bis zum eigenen Tod die „Früchte“ des ehemaligen Eigentums genießen. Dabei bezieht sich das Nießbrauchrecht keineswegs ausschließlich auf das Wohnrecht, sondern erstreckt sich nach den gesetzlichen Vorgaben ebenso auf Pachtzinsen oder Mieteinnahmen. Für uns ist

dabei die Vorfinanzierung zu klären: Diese betrifft unter anderem die anfallenden Rechts- und Notarkosten. Zudem muss sichergestellt sein, dass auch während des Bestehens von Nießbrauchrechten keine Verluste mit der Immobilie erwirtschaftet werden.

Wie organisieren die Seenotretter die Verwaltung der vermieteten Immobilien?

Oftmals befinden sich diese bereits vor einer Erbschaft oder Schenkung an die Seenotretter in professionellen Hausverwaltungen. Mit diesen arbeiten wir, wenn möglich, sehr gern weiterhin zusammen. Sie kennen die Immobilie sowie deren Mieterinnen und Mieter über viele Jahre. Zudem sind sie mit den Ideen der vorherigen Besitzerinnen und Besitzer bestens vertraut. Das ist für uns immer sehr hilfreich: So können wir ganz im Sinne der Menschen, die uns im Nachlass oder mit einer Schenkung bedenken möchten, die Wohnhäuser mit der gleichen Wertschätzung pflegen, renovieren und erhalten, wie sie es zuvor selbst getan haben.

Was passiert mit den Mieterinnen und Mietern?

Die Immobilien und Mietverhältnisse werden von den Seenotrettern in der Regel Übergangslos fortgeführt und von den schon vorher tätigen Hausverwaltungen betreut. Es entsteht kein Bruch, das ist uns ganz wichtig. In meinen vielen Gesprächen mit den Mieterinnen und Mietern der geerbten Immobilien habe ich hin und wieder große Unsicherheit, verbunden mit Zukunfts-



Eines der Mietshäuser, die den Seenotrettern vermacht wurden

sorgen, wahrgenommen. Ich höre dann Fragen wie: „Was machen Sie als neuer Eigentümer?“, „Verkaufen Sie ‚meine‘ Wohnung?“ oder „Wird mir wegen Eigenbedarf gekündigt?“ Ich beruhige dann die Menschen und sage ihnen: Die Seenotretter stehen für Kontinuität. Alle dürfen dort wohnen bleiben, wie sie es in manchen Fällen bereits seit Jahrzehnten tun. Eine Mieterin in Köln sagte einmal zu mir: „Dann bewirke ich mit meiner Miete nun mittelbar etwas für Menschen in Not auf Nord- und Ostsee.“ Diese Sichtweise hat mich sehr berührt.

Was bewirken die geerbten Immobilien?

Aus dem inzwischen vielfältigen Immobilienbestand in Städten wie Hamburg, Berlin, Bremen, Köln und Wiesbaden fließen den Seenotrettern mittlerweile jedes Jahr, nach Rücklagen für Instandhaltungsmaßnahmen, kontinuierlich Nettomieteträge in siebenstelliger Höhe zu. Dieser Betrag entspricht in etwa den jährlichen Kosten einer Festangestellten-Station wie in Cuxhaven, Laboe oder Borkum. Das Geld gibt uns Planungssicherheit und versetzt uns in die Lage, unserer satzungsgemäßen Aufgabe umfangreich nachzukommen. Das ist ganz im Sinne der Menschen, die uns ihre Häuser vermacht haben, um uns über ihren Tod hinaus zu unterstützen. Dieses sehr große Vertrauen in unsere Arbeit ist für uns Verpflichtung und Ansporn zugleich. Nur wenn wir die Substanz der Immobilien langfristig bewahren, können wir mit den erzielten Erträgen unsere Besatzungen mit modernsten Einsatzmitteln ausstatten und sie so in die Lage versetzen, selbst unter widrigsten Bedingungen Menschen auf See zu retten.



DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler und seine Mitarbeiterin Melanie Lipp schauen sich eine zu renovierende Wohnung in einem geerbten Mietshaus an.



Nachdem die Handwerker ihre Arbeiten abgeschlossen haben, sieht das Zimmer wieder wohnlich aus.



Fachleute haben das Badezimmer neu gefliest und mit moderner Sanitärkeramik ausgestattet sowie die Elektrik erneuert.

IHRE ANSPRECHPARTNER

Sie möchten mit uns ins Gespräch kommen, haben konkrete Fragen, wie Sie Ihre Immobilien den Seenotrettern vermachen können? Dann melden Sie sich bitte bei uns, wir sind gern für Sie da.

Sie erreichen Melanie Lipp und Nicolaus Stadeler telefonisch unter 0421 53 707 – 510. Oder schreiben Sie uns: DGzRS, Geschäftsführer Nicolaus Stadeler, Werderstraße 2, 28199 Bremen oder per E-Mail an nachlass@seenotretter.de.



Bei der Wiegeprobe unter den strengen Augen von „Notarius publicus“ (v. l.), „Medicus publicus“ und Eiswettpräsident Dr. Patrick Wendisch bringt der Schneider exakt das von den Statuten geforderte Gewicht auf die Waage: „Auf das Gramm genau 99 Pfund!“

Rekordergebnis beim Eiswettstiftungsfest

Medienberichten zufolge wurden beim Eiswettstiftungsfest Mitte Januar mehr als 555.000 Euro für die Seenotretter gespendet, so viel wie noch nie zuvor. Es findet rund zwei Wochen nach der traditionsreichen Eisprobe der Bremer Eiswettgesellschaft von 1829 statt.

In diesem Jahr war der Seenotrettungskreuzer THEO FISCHER bei der Bremer Eiswette dabei. Mit dem Tochterboot STRÖPER brachten die Seenotretter den „99 Pfund“ schweren Schneider samt seinem heißen Bügeleisen trockenen Fußes auf die andere Weserseite. Für die Seenotretter ist der besondere „Einsatz“ bei der Eiswette Ehre und Dank zugleich. Denn beim Eiswettstiftungsfest rund zwei Wochen nach der Eisprobe – in diesem Jahr am 21. Januar – wird seit vielen Jahren kräftig für die DGzRS gespendet.

Seit 1956 sind die Seenotretter mit einer Rettungseinheit bei der früher für Handel und Schifffahrt wichtigen Zeremonie am

Punkendeich dabei, einem Abschnitt des Osterdeichs zwischen Innenstadt und Weserstadion. Oft handelt es sich um ein Schiff, das sich zur turnusgemäßen Generalüberholung in Bremen befindet. Auch die THEO FISCHER hatte zu einem kurzen Aufenthalt Kurs auf die hauseigene Werft der Seenotretter genommen.

Zwar friert die Weser 194 Jahre nach der ersten Eisprobe am Ort der Wette schon lange nicht mehr zu, doch die alten Rituale sind geblieben und sorgen jedes Jahr für Begeisterung beim zahlreich erscheinenden Publikum. Über „Gewinner“ und „Verlierer“ der eigentlichen Eiswette entscheidet inzwischen das Los.

Novizen spenden für Werftzeit

Acht neue Mitglieder wurden von den Genossen der Bremer Eiswette von 1829 in ihre Reihen aufgenommen: die sogenannten Novizen. Bereits im vergangenen November spendeten sie jeweils 500 Euro für die Werftzeit des Seenotrettungsbootes SECRETARIUS / Station Langeoog.



Einige der diesjährigen Novizen zu Gast in der Werfthalle der Seenotretter: Sie spenden insgesamt 4.000 Euro für das Seenotrettungsboot SECRETARIUS. Vormann Sven Klette (3. v. l.) nimmt die Spende entgegen.

Die Wahl der Einheit ist dabei kein Zufall: Mit der Namengebung des Seenotrettungsbootes würdigt die DGzRS das Engagement der Eiswette für die Seenotretter. Der Secretarius der Eiswette ist ehrenamtlich für dessen Organisation zuständig.

Die SECRETARIUS ist das sechste Schiff der Seenotretter mit Namensbezug zur Eiswette. Die Reihe begann im Sommer 1967 mit der EISWETTE VON 1829, dem ersten Tochterboot der PAUL DENKER. 1980 erhielt ein Seenotrettungskreuzer selbst den Namen EISWETTE. Ihm folgte 2009 die heutige EISWETTE / Station Nordstrand mit dem Arbeitsboot NOVIZE. Das Tochterboot der HARRO KOEBKE / Station Sassnitz wiederum heißt NOTARIUS nach einer Figur der Eiswettzeremonie.

Oma spendet nach Tipp der Enkelin

Herta Bodenburg hat mit ihren 84 Jahren noch nie etwas gespendet – bis zum vergangenen November. Da überwies sie 100 Euro an die Seenotretter. Wer nach dem Grund fragt, hört eine Geschichte über einen großen Lebenstraum und stolze Großeltern.

Ganz wohl ist Herta Bodenburg nicht beim Gedanken daran, dass ihre Enkelin Laura Pape gemeinsam mit ihrem Freund Arne Weidtkke mit einer Yacht um die Welt segeln will: „Aber wenn es doch ihr Traum ist“, schiebt die 84-Jährige gleich hinterher. Sie ist hin- und hergerissen: Einerseits ist sie stolz auf die beiden, andererseits hat sie Angst, dass ihnen bei ihrer Reise etwas zustoßen könnte. Trotz aller Furcht hat sie gemeinsam mit ihrem Mann die Zukunftspläne ihrer Enkelin von Anfang an unterstützt.

Als ihr Mann im vergangenen Herbst stirbt, möchte Herta Bodenburg etwas Gutes tun und einer Organisation ein wenig Geld spenden. Sie fragt ihre Enkelin um Rat: „Sie hat mir den Tipp mit den Seenotrettern gegeben. Ich fand das sofort eine ausgezeichnete Idee, bei ihnen ist das Geld sehr gut aufgehoben.“ Für Laura Pape konnte es allein schon wegen ihres großen Vorhabens nur diese eine Empfehlung geben: „Mein Freund sagt immer: Die Seenotretter zu unterstützen, ist die beste Versicherung, die wir Segler haben können, sollten wir eines Tages mal in Seenot geraten.“

Die Keimzelle für ihre gemeinsame Idee einer Weltumsegelung liegt in Arne Weidtkes Kindheit: Sein Opa war Fischer und sein Vater Marinesoldat. Schon früh verliebt er sich selbst in die See, taucht bald mit Neoprenanzug und Druckluftflasche in sie hinein. Als Erwachsener macht er den Segelschein, nach der ersten Stunde ist seine Freundin Laura Pape auch dabei. „Wir sind beide Wassermenschen. Dort sind wir mehr als glücklich, fühlen uns sehr wohl“, sagt die 29-Jährige. Die ersten gemeinsamen Törns verstärken die See-Sucht der Hannoveraner. Langsam reift in ihnen ein Gedanke heran: Sie wollen mit einer Segelyacht die Weltmeere entdecken, nicht nur ein paar Monate, sondern sogar ihr Leben lang.

Leben im Jetzt

Im März des vergangenen Jahres kaufen sie eine Stahlketsch – ihr großer Wunsch wird konkreter. Laura Pape und Arne Weidtkke bauen den Zweimaster um, machen ihn fit für eine weltumspannende Seereise. Sie nehmen an Seminaren von Trans-Ocean teil,



Laura Pape (29) und Arne Weidtkke (33) sind mit ihrer Segelyacht zu kürzeren Törns auf Nord- und Ostsee unterwegs – hier bei der Überführungsfahrt der „Moana“ von Lubmin nach Leer.



Herta Bodenburg auf der Segelyacht „Moana“, mit der ihre Enkelin bald auf Weltreise gehen wird.

einem Netzwerk von und für Hochseesegler, lesen sich durch Segelliteratur und brechen immer wieder zu kürzeren Törns auf. Freunde und Verwandte bestärken sie: „Macht es jetzt und nicht später“, hören wir immer wieder“, erzählt Arne Weidtkke. Zwei Schicksalsschläge geben schließlich den Ausschlag: „Mein Vater ist kürzlich leider mit 55 Jahren plötzlich gestorben. Das war und ist eine sehr schmerzhaft Erfahrung. Er hatte noch so viele Pläne. Da ist mir noch einmal sehr bewusst geworden, wie schnell das Leben vorbei sein kann. Ich habe mir gesagt: ‚Wir sollten nicht bis zur Rente warten, sondern unseren Traum jetzt leben‘“, sagt Laura Pape.

Noch liegt die „Moana“ fest vertäut im Hafen von Leer, fast direkt neben der weit- aus bekannteren „Freydis“ – mit ihr hat das fast schon legendäre Ehepaar Heide und Erich Wilts die Welt umsegelt. Spätestens im kommenden Jahr soll es losgehen. „Erst ins Mittelmeer“, sagt Laura Pape, „und dann mal sehen“, ergänzt Arne Weidtkke. Und wenn sie abgelegt haben, wird in Garbsen bei Hannover Herta Bodenburg hoffen, dass die beiden immer glücklich heimkehren werden.

SO KÖNNEN SIE SPENDEN UND HELFEN

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

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

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

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

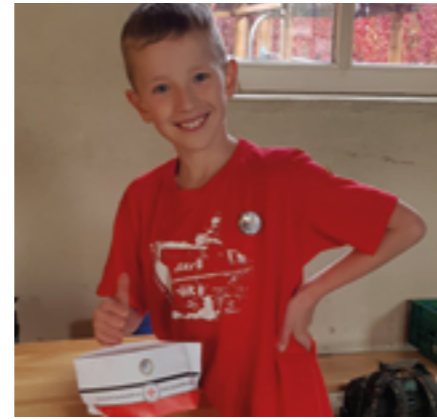
In die Turnhalle für die Seenotretter

Es ist nicht zu übersehen, für wen sich Nico Rössel Anfang Oktober in einer Turnhalle im südniedersächsischen Holzminden einsetzt: Der Grundschüler trägt ein rotes Tag-der-Seenotretter-T-Shirt, vor ihm steht ein selbst gefaltetes Sammelschiffchen aus Papier. Damit bittet der Neunjährige bei einer Sportveranstaltung um Spenden für die DGzRS – 25 Euro kommen zusammen.

Die Idee zu der Aktion hatte Nico Rössel, als sein Bekannter Bernd Lahme ihm unter anderem Bastelbögen für Papier-Sammelschiffchen schenkte. Als Ehrenamtlicher setzt sich Bernd Lahme in seiner Freizeit für die DGzRS ein. So war er auch am letzten Julisonntag an der Küste beim Tag der Seenotretter dabei. Von dort hatte er dem Grundschüler Bastelbögen, Sticker und etwas Infomaterial mitgebracht. Denn er wusste, wie sehr der Neunjährige die Arbeit der Rettungsleute schätzt. „Ich finde es wichtig, dass Menschen gerettet werden, die auf See in Not geraten sind“, sagt der Grundschüler. „Es fasziniert mich einfach, dass die Seenotretter ihr Leben für das anderer riskieren.“

Bernd Lahme war es auch, der Nico Rössel erstmals von den Seenotrettern erzählte. Seine Berichte und Klaus Lages Song „Volle Kraft voraus“ weckten die Leidenschaft des Jungen. Die Kika-Sendung „Checker Julian“ mit ihrem Beitrag über die Arbeit der DGzRS-Station Borkum sowie die Familienurlaube an der Nord- und Ostseeküste vergrößerten sein Wissen.

Anfang Oktober stand Nico Rössel schließlich hoch motiviert in einer Turnhalle in Holzminden, um bei einer Sportveranstaltung des MTV Altendorf fleißig Geld für die Seenotretter zu sammeln: Während die Frauen und Männer ihr Können in der von



Im roten Seenotretter-Shirt und mit Faltsammelschiffchen überzeugt Nico Rössel einige Menschen, für die DGzRS zu spenden.

den Philippinen stammenden Kampfkunst Eskrima zeigten, nahm er 25 Euro für die DGzRS ein. Viel sagen musste er dabei gar nicht – Seenotretter-T-Shirt und Sammelschiffchen reichten für die meisten schon als Anreiz: „Sie haben alle gleich gespendet, das hat mir besonders gefallen“, sagt Nico. Und den Seenotrettern gibt er mit auf den Weg: „Macht weiter so und volle Kraft voraus!“

Santiano spenden ihre VIP-Gelder



Björn Both (2. v. l.) und Pete Sage (3. v. r.) von der Band Santiano überreichen eine 5.000-Euro-Spende an Vormann Oliver Bohn (M.), freiwillige Seenotretter und den DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler (3. v. l.).

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

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

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

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

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

„Konny's Krempel“ bringt 2.500 Euro für die Seenotretter ein

Er ist vielleicht Deutschlands bekanntester Auswanderer: Konny Reimann. 2004 sagte er gemeinsam mit seiner Frau Manuela und den beiden Kindern seiner Heimat Lebewohl und zog in die USA – dabei wurde er oft von einem TV-Team begleitet. Fernab von Nord- und Ostsee vergaß der Hamburger allerdings nie seine Wurzeln und engagierte sich in der Vergangenheit mehrfach für die DGzRS – zuletzt im Februar.

Konny Reimann ist ein begeisterter Bastler und Tüftler. Und wo gehobelt wird, fallen bekanntlich Späne. Im Lauf der Jahre, die der Auswanderer erst im Bundesstaat Texas und inzwischen auf Hawaii verbringt, hat sich eine Menge Zeug angesammelt. Darunter die Holzskulptur „Manu Lisa“ oder sein Lieblingsbecher, aus dem er morgens seinen Kaffee trinkt. Diese Dinge sind für die Fans des Fernsehstars natürlich von besonderem Interesse.

Irgendwann im vergangenen Jahr kam die Idee auf, einiges davon zugunsten der Seenotretter zu versteigern. Während also auf dem TV-Sender Kabel Eins eine neue Folge über das Leben von Familie Reimann zu sehen war, konnten Zuschauer parallel über die interaktive App „JoynMe“ eine fiktive Währung kaufen, um für die Stücke mitbieten zu können. Gleichzeitig führte DGzRS-Pressesprecher Christian Stipeldey die App-Nutzer per Videochat durch die Zentrale der Seenotretter mit der



Konny und Manuela Reimann sind bekannt durch TV-Serien wie „Willkommen bei den Reimanns“.

hauseigenen Werft in Bremen. Dabei beantwortete er zahlreiche Fragen – auch die von Moderatorin Madita van Hülsen. Durch diese Aktion kamen 2.500 Euro für die Seenotretter zusammen. Im Livechat mit den Fans verriet Konny Reimann, warum er speziell an

sie gedacht hat: „Ich bin an der Küste groß geworden und eng mit dem Wassersport verbunden. Meine Familie und ich surfen, schnorcheln und fahren Kajak. Die Seenotretter tun etwas sehr Gutes und ich spende gern für gute Zwecke.“

Treuer Partner der Seenotretter aus Schwerin

Seit vielen Jahren unterstützt Sabik Offshore die DGzRS. Allein im vergangenen Dezember hat das weltweit tätige Unternehmen für Seezeichen weitere 2.500 Euro an die DGzRS überwiesen. Damit erhöht sich die Gesamtspende auf bisher insgesamt 22.050 Euro.

Wer schon einmal von einem Schiff aus einen Offshore-Windpark in der Nord- oder Ostsee gesehen hat, weiß von seinen gewaltigen Dimensionen. Neuere Windparks können weit mehr als 100 einzelne Anlagen umfassen und die Fläche einer größeren Insel einnehmen. Mit dem kontinuierlichen Ausbau der Windenergie im Küstenvorfeld nimmt die Zahl dieser künstlichen Hindernisse für die See- und Luftfahrt weiter zu.

Bei blauem Himmel und drei Windstärken sind die mehr als 200 Meter hohen Türme mit den Rotorblättern gut zu erkennen, die Navigation in ihrer Nähe ist kein Problem. Doch Windräder auf See müssen Tag und Nacht selbst unter den schlechtesten anzunehmenden Wetterverhältnissen für Schiffe und Flugzeuge gut zu erkennen sein. „Daher müssen die digitalen und visuellen Markie-

rungssysteme immer absolut zuverlässig funktionieren“, sagt Sabik-Geschäftsführer Arne Karschunke. Nur dann sei gewährleistet, dass der Schiffsverkehr um die Windparks herum und innerhalb von ihnen jederzeit möglich bleibe. Nicht zuletzt bei einem Rettungseinsatz müssen Schiffe und Hubschrauber sich auch nachts bei Sturm oder Nebel zwischen den Windkraftanlagen zurechtfinden können.

Oberstes Ziel ist es in diesem Zusammenhang, Unfälle zu vermeiden. „Sicherheit auf See ist Teil unserer Unternehmens-DNA. Wir wissen, dass trotz aller Vorsicht Unfälle passieren können. Dann ist eine gut funktionierende Rettungskette absolut lebenswichtig – und dazu gehören die Seenotretter.“ Sabik Offshore unterstützt daher regelmäßig die Arbeit der DGzRS als Spender.



In Offshore-Windparks müssen sich auch die Besatzungen von Seenotrettungskreuzern der DGzRS sowie von SAR-Hubschraubern der Marine im Einsatzfall jederzeit zurechtfinden.

Lüttje Seenotretter



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



Wusstest Du schon, dass auf Schiffen immer ein Schwein mitfährt?

Es hat auch einen eigenen Namen: Es heißt Kielschwein, Du siehst es auf dem Suchbild gegenüber. Allerdings muss es von niemandem gefüttert werden. Denn es lebt gar nicht, sondern es ist ein wichtiger Bestandteil eines Schiffsrumpfs: Es macht ihn stabiler. Von außen ist das Kielschwein nicht zu sehen. Es verläuft im Bootsinneren parallel zum Kiel, dem untersten Teil eines Schiffes, und mittig über den Bodenspannen. Spanten sind wie Rippen geformte Bauteile, die die Außenhaut eines Schiffes tragen und verstärken. Wenn Dich also jemand an Bord bittet, das Kielschwein zu füttern, dann lass Dir kein Seemannsgarn erzählen.

Dein Seebär 

seenotretter.de/luetdje-seenotretter



„Danke!“

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

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

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



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

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

