

DGzRS

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Sie fahren raus, wenn andere reinkommen: bei jedem Wetter, rund um die Uhr.



Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist einer der modernsten Seenotrettungsdienste der Welt. Sie führt den maritimen Such- und Rettungsdienst vor den deutschen Küsten zwischen der ostfriesischen Insel Borkum im Westen (Nordsee) und dem Stettiner Haff im Osten (Ostsee) als private Institution unabhängig und eigenverantwortlich durch. Auf 54 Stationen unterhalten die Seenotretter 61 moderne Rettungseinheiten: 20 Seenotkreuzer mit Tochterboot und 41 kleinere Seenotrettungsboote.

Etwa 180 fest angestellte und rund 800 ehrenamtliche Seenotretter sind in der Rettungsflotte tätig. Sie fahren raus, wenn andere reinkommen: bei jedem Wetter, rund um die Uhr, egal wie hoch die Wellen sind und wie stark der Sturm auch weht. Jedes Jahr fahren die deutschen Seenotretter über 2000 Einsätze, das bedeutet im Durchschnitt sechs Einsätze täglich oder Alarm alle viereinhalb



Seenotrettungsboot GERHARD TEN DOORNKAAT | © Foto: Udo Zander

German Maritime Search and Rescue Service (DGzRS)

They go out when others come in: in all weather conditions, around the clock.

The German Maritime Search and Rescue Service (DGzRS) is one of the most modern sea rescue services in the world. Being an independent and autonomous private institution she is leading the maritime search and rescue off the German coast between the East Frisian island of Borkum in the West (North Sea) and the Szczecin Lagoon in the East (Baltic Sea). At 54 stations the DGzRS maintains 61 modern rescue units: 20 rescue cruisers with lifeboats and 41 smaller rescue boats.

Approximately 180 permanent employees and around 800 volunteer rescue crew members are involved in the rescue fleet. They go out when others come in:



DGzRS-Zentrale in Bremen: Dort befinden sich die hauseigene Reparaturwerft und die Seenotleitung, die sämtliche Einsätze der Seenotretter in Nord- und Ostsee koordiniert. © Foto: DGzRS

Stunden. Seit Gründung der Gesellschaft vor über 147 Jahren haben ihre Mannschaften mehr als 79.000 Menschen aus Seenot gerettet oder aus lebensbedrohenden Gefahren befreit. Allein 2011 halfen sie bei 2106 Einsätzen 1323 Menschen.

Koordiniert werden alle Einsätze von der eigenen SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS, die als Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) sämtliche Maßnahmen zur Rettung Schiffbrüchiger in den deutschen Seegebieten, und damit in solchen Fällen die gesamte Schifffahrt, lenkt. Zur Seenotleitung gehört auch die eigene Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO, die rund um die Uhr die internationalen Notfunkfrequenzen überwacht. Diese Einrichtungen befinden sich

in der DGzRS-Zentrale am Ufer der Weser in der Innenstadt von Bremen.

Gegründet wurde die DGzRS als eine der ersten Bürgerinitiativen in Deutschland im Jahr 1865. Sechs Jahre bevor es ein politisch geeintes Deutschland gab, war damit der Grundstein für ein einheitliches Seenotrettungswerk an allen deutschen Küsten gelegt. Die ersten Rettungsmittel waren viele Jahre lang spezielle Ruderrettungsboote, mit denen die Rettungsmänner in oft stundenlanger, überaus anstrengender und gefährlicher Fahrt zu gestrandeten Schiffen unterwegs waren. Ferner gab es damals Raketenapparate, mit denen man von Land aus eine Leinenverbindung zu einem nahe der Küste gestrandeten Schiff herstellen konnte.



Der Seenotkreuzer BERNHARD GRUBEN bei einer Feuerlöschübung. | © Foto: Thomas Steuer

in all weather conditions, around the clock, no matter how high the waves are and how strong the storm is blowing. Each year, the German rescue teams carry out over 2,000 missions, which means an average of six daily operations or alarm every four and a half hours. Since its formation more than 147 years ago, the society and her teams have rescued more than 79,000 people from drowning or from

life-threatening dangers. In 2011 alone they had helped 1,323 people in a total of 2,106 operations. All operations are coordinated by the Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) which operates and controls all measures to rescue shipwrecked in the German seas, and therefore, in such cases, the entire shipping traffic. Affiliated with the Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) is the coastal radio sta-

Infokasten

Nach wie vor finanziert die DGzRS ihre gesamte Arbeit ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen. Sie nimmt keinerlei staatliche oder öffentliche Gelder in Anspruch, sondern verzichtet ganz bewusst darauf. Das sichert die Unabhängigkeit der Seenotretter. Rund 300.000 Menschen unterstützen die DGzRS mit regelmäßigen Spenden.

Mehr Informationen:
www.seenotretter.de

Spendenkonto:
Sparkasse Bremen
BLZ 290 501 01
Konto 107 2016

tion BREMEN RESCUE RADIO which is monitoring around the clock all international emergency radio frequencies (Notfunkfrequenzen). These facilities are located at the DGzRS headquarters on the banks of the Weser river in the city of Bremen.

The DGzRS was founded in 1865 as one of Germany's first citizens' action committees. That is to say, six years before the political unification of Germany took place, the fundament was laid out for an integrative rescue scheme along the German coasts. For many years the first life saving appliances consisted of special rowing lifeboats with which the lifeboat men were out on the sea for long hours on a very arduous and dangerous journey to stranded ships. At that time there were also rocket apparatuses employed with which one could establish a line connection from the shore to a stranded ship off the coast.

Logbuch einer Rettung

Datum: 11. November 2010. Windstärke neun aus Südsüdwest. Bis zu 47 Knoten Windgeschwindigkeit im Revier südlich Fehmarn. In Böen geht das bis auf zehn Beaufort. Regenschauer. Sechs Grad Lufttemperatur. Acht Grad Wassertemperatur. Einsatzdauer: 155 Minuten. Einsatzart: Hilfeleistung für Fischkutter. Zahlen, Daten, Fakten.



Seenotkreuzer JOHN T. ESSBERGER vor der Fehmarnsundbrücke. Über 36 Jahre lang war das Schiff in der Ostsee im Einsatz und rettete dabei über 2000 Menschen aus Seenot und Gefahren. Seit 2011 ist der Seenotkreuzer als technisches Denkmal im Technik-Museum in Speyer zu besichtigen. | © Foto: Sven Junge

Dieser Nachmittag entwickelt sich zum Verhängnis für einen Mann, dessen Beruf immer ganz besonders von den Widrigkeiten schlechten Wetters bestimmt wird. Ein Ostseefischer aus Maasholm, der zu dieser dunklen, ungemütlichen Tageszeit unterwegs ist, wird Stunden später an Bord der ELSA sitzen, des Tochterbootes des Seenotkreuzers JOHN T. ESSBERGER. Er wird wohl unter Schock stehen. Sein Kutter wird auf dem Ostseegrund auf acht Meter Tiefe liegen. Und er wird sich die Frage stellen, auf die er keine Antwort

findet: „Wie geht es jetzt weiter?“ – Die JOHN T. ESSBERGER liegt auf Station im ehemaligen Fährbecken von Großenbrode. Der 44 Meter lange Seenotkreuzer wurde 1975 gebaut und in Dienst gestellt. Die 35 Jahre Dienstzeit sieht man der „alten Dame“ nicht an. Regelmäßige Wartung und dauerhafte Pflege durch die Besatzung haben ihre Spuren, oder besser: keine Spuren hinterlassen. „Der schöne weiße Schwan der Ostsee“ – so nennt man die „JOHN T.“ mit einem Augenzwinkern an Bord.

Zurück in den grauen November. Einsatzbericht Nr. 6291.

Uhrzeit: 17.07 Uhr

Anruf Fischkutter „Möwe“:

Maschinenschaden auf Position

54° 24,1'N / 011° 15,2' E.

Über den UKW-Kanal 16 hat der Fischer der „Möwe“ seinen Notruf abgesetzt. Den Seenotrettern ist klar: Maschinenausfall bei dem Wetter bedeutet absolute Manövrierunfähigkeit. Der knapp zwölf Meter lange Kutter treibt auf die Südküste Fehmarns zu...



Harter Eignungstest für einen neuen Seenotkreuzer:
Er muss die Durchkenterung überstehen und sich von selbst wieder aufrichten. | © Fotos: DGzRS



Seenotkreuzer HANS HACKMACK | © Foto: Helmut Hofer

Gut 90 Minuten später ist die „Möwe“ gesichert. Behutsam taut die JOHN T. ESSBERGER an, schleppt den Kutter. Ziel: Heiligenhafen. Das ist Routine, für die Retter wie auch für den Havaristen. „Aus drohender Gefahrensituation befreit“ heißt so etwas in der Sprache der Statistik. Das kommt rund 1000 Mal im Laufe eines Einsatzjahres vor.

In der hohen See – bis zu fünf Meter Wellenhöhe werden beobachtet – kommt der Schleppverband nur mühsam voran. Kutter und Seenotkreuzer stehen natürlich über Funk ständig in Verbindung. Dem Fischer ist daran gelegen, jetzt möglichst schnell einen schützenden Hafen zu erreichen. Lang genug hat die Fangreise vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns gedauert. Auf Dorsch ging es diesmal.

Plötzlich wird es hektisch. Der Schleppverband zerrt an der Leine. Ein Blick

vom Seenotkreuzer nach achtern: Die „Möwe“ neigt sich schwer auf die Seite. Kommt nicht mehr auf ebenen Kiel zurück. Taucht ein. Immer tiefer. Liegt seitlich in der aufgewühlten See. Zwei Mann von der JOHN T. ESSBERGER sind schon im Tochterboot. Klappe runter. Raus. Die Schleppverbindung wird gekappt. Die Netze! Die Fischkisten! Der Fang! Die Leinen! Alles treibt um den sinkenden Kutter. Der Fischer in seinem schweren Ölzeug robbt sich auf die jetzt waagrecht liegende Bordwand. Die Retter sind auf Rufnähe ran: „Geh' übers Heck ins Wasser, wir kommen da hin! Und bind' dir 'ne Leine um!“ Ein Schwung – die Leine fliegt.

Der Fischer treibt jetzt in der Ostsee. Sie haben ihn. Ziehen ihn zu sich heran. Bergungspforte auf. Die rettenden Hände strecken sich ihm entgegen. Anpacken, festhalten, reinziehen. Wie hat doch mal einer der Seenotretter gesagt, als

er seinen Beruf beschreiben sollte? „Wir fahr'n da hin und hol'n den raus...“

Jetzt haben sie ihn rausgeholt. Rein ins warme Deckshaus. Meldung an den Vormann: „Der Mann ist sicher. Wir fahren ihn nach Burgstaaken rein.“ Dort wartet schon der Rettungswagen. Die ganze Aktion wurde von der SEENOTLEITUNG BREMEN koordiniert und findet jetzt ihr gutes Ende.

Der Fischer wird nach kurzer Untersuchung in der Klinik wieder entlassen. Am späten Abend sitzt er zuhause in Maasholm, bei seiner Familie. Der Fang ist verloren. Der Kutter wird Tage später geborgen. Er wird wohl nie wieder zu einer Fangreise auslaufen. Totalschaden.

Der Fischer steht noch Tage später unter dem Eindruck des Unglücks. Er kann dazu noch nichts sagen. Und dann: „Danke, danke, danke an die Seenotretter. Wenn die nicht...“ Den Satz bricht er ab. Schweigt.

Logbook of a rescue

Date: 11 November 2010. Wind south-southwest of nine. Up to 47 knots of wind speed in the area south of Fehmarn. In the gusts going up to ten Beaufort. Rain showers. Six degrees air temperature. Eight degrees water temperature. Operating time: 155 minutes. Type of application: assistance for fishing boats. Facts and Figures.

This afternoon proves fatal for a man whose profession is constantly and exceptionally determined by the adversities of poor weather. A Baltic fisherman from Maasholm, being on duty during this dark, uncomfortable time of day, is sitting hours later on board of the ELSA, the daughter boat of the rescue cruiser JOHN T. ESSBERGER. He is still under shock. His cutter had been located eight meters deep on the ground of the Baltic Sea. He is putting himself the unanswerable question: "What's going to happen next?" - The JOHN T. ESSBERGER lies off at the former port basin of Grossenbrode. The 44-meter-

long rescue cruiser was built in 1975 and put into service. However, the "old lady" doesn't look her age despite her 35 years of active services. Regular maintenance and long-term care by the crew have left their mark, or rather, left no traces. „The beautiful white swan of the Baltic Sea“ - this is what the JOHN T. is called on board with a wink.

Back to the grey and drab November.

Site Report No. 6291

Time: 17:07 o'clock

Emergency call fishing boat „Seagull“:

Engine trouble on the position

54° 24.1' N / 011° 15.2' E.

On VHF channel 16, the fisherman on board of the „Seagull“ has transmitted an emergency call. The sea rescuers clearly know: engine trouble in this weather is tantamount to total non-maneuvrability. The nearly 40-foot long cutter is drifting towards the south coast of Fehmarn...

About 90 minutes later, the „Seagull“ is secured. Gently mooring at the JOHN T. ESSBERGER, towing the cutter. Port of destination: Heiligenhafen. This is routine, for the rescuers as well as for the disabled vessel. Classified in the language of statistics as „Exempted from imminent danger“. That's about 1,000 times the case in the course of a year's deployment.



Der Seenotkreuzer BERNHARD GRUBEN mit Tochterboot JOHANN FIDI.

© Foto: Dr. Wolfgang Mönch

Information

As before, the DGzRS is financing their rescue network exclusively by voluntary donations. The society does not only make no claim on government or public money, but deliberately refrains from it in order to ensure the independence of the life-savers. About 300,000 people support the DGzRS with regular donations.

Internet:
www.seenotretter.de

Donations:
 Sparkasse Bremen
 BLZ 290 501 01
 Konto 107 2016
 BIC: SBREDE22
 IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16

At sea - exposed to waves up to five meters height - the going is tough and the towed convoy proceeds only very slowly. The cutter and the sea rescue cruiser stay of course in constant radio contact. The fisherman's concern is to reach a safe harbor as quickly as possible. The fishing trip off the coast of Mecklenburg-Vorpommern had taken long enough. At this time it was cod.

Suddenly a hectic rush. The tow tugs yank the leash. A view from the sea rescue cruiser astern: The „Seagull“ leans heavily on the side. Does not go back on an even keel. It dips. Deeper and deeper. Laterally bending in the turbulent sea. Two crew-members of the JOHN T. ESSBERGER are already in the daughter boat. Shutters down. Out. The towing connection is cut off. The fish-nets! The fish boxes! The catch! The leashes! Everything is floating around the sinking ship. The fisherman in his heavy oilskin crawls towards the now horizontally positioned side of his disabled vessel. The rescuers are already within earshot: „Go over the stern into the water, we'll be there in no time! And rope up!“ A swing - and the

leash is tossed. The fisherman is now fully exposed to the Baltic Sea. They grab him. Pull him up. The rescue hatch is opened. Hands reach out. Grapple him, hold on to him, draw him out. As one of the rescuers once said, when asked to describe his job: „We go out there, and recover them...“

After they have pulled him out they are heading to the heated deckhouse. Report to the coxswain: „The man is safe. We take him to Burgstaaken.“ An ambulance is already waiting for him there. The entire operation was coordinated by the Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) in Bremen and now finds its happy ending. The fisherman is released from hospital after a short examination. Late in the evening he arrives at home in Maasholm to join his family. The catch is lost. The cutter is rescued days later. It will probably never clear the port for fishing. Total loss.

Days later: The fisherman is still under the impression of the disaster. He is incapable to comment on the incident. And then: „Thank you, thank you, thanks to the life-savers. If not ... “ In the middle of the sentence he stops. Keeps silent.