

„Sie rauschen weiter, bis es böse knallt“

SPIEGEL-Report über die Seenot-Rettung vor deutschen Küsten



Seenot-Rettungskreuzer auf Einsatzfahrt: „Mehr Brände, mehr Mann über Bord, viele Verletzte“

1614 Notfälle wurden 1974 vor den Küsten der Bundesrepublik gemeldet, in diesem Jahr wird die Zahl noch höher sein. Segel, die aus Bettlaken gefertigt sind, in den Wellen treibende Kleinkinder — dergleichen mehrt sich rapide, seit die Deutschen zu Abertausenden in See ste-

chen. Dieser Schub an Sonntagsschiffen, aber auch bislang unbekannte Gefahren in der Berufsschiffahrt bugsierten die organisierten Helfer in eine neue Situation. Mit einem modernen Kreuzer-Typ, einzig in der Welt, und verändertem Rettungssystem soll sie bewältigt werden.

Bei zehn Grad Celsius liegt im Durchschnitt die Wassertemperatur der deutschen Nordsee. Wer dort über Bord geht, dem bleiben höchstens zwei Stunden — dann muß er sterben. An Unterkühlung, vor Erschöpfung.

„Rettung aus der See“, sagt deshalb Fritz Schwenn, Kapitän mit dem Patent für große Fahrt und ehemals Chef des Hochsee-Bergungsschleppers „Oceanic“, „ist vor allem eine Frage der Zeit. Daran ändert die beste Schwimmweste nichts.“

Er hat das zu wissen, denn Schwenn führt seit kurzem die deutsche Wunderwaffe gegen den nassen Tod: den Seenotrettungskreuzer „John T. Essberger“, schneller als je ein Schiff dieser Art und Größe. Aber auch teurer.

Gut sieben Millionen Mark kostet die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ (DGzRS) das 44 Meter lange Traumboot, das mit drei Dieseln und insgesamt 7200 PS ein Höchsttempo von 32 Knoten erreicht: kaum weniger, als der Luxus-Liner „United States“ vorlegt, Träger des „Blauen

Bandes“ für die schnellste Atlantiküberfahrt. Und bei 20 Millionen wird die Endsumme liegen für das Hilfsschiff, das in der Ostsee kreuzen soll, und zwei Schwesterschiffe, die in der Nordsee wachen werden.

Dafür bietet die „John T. Essberger“, die in der Kombination von Eigenschaften und Ausstattung auf der Welt nicht ihresgleichen hat, denn auch technisch nur mehr Erlesenes. Der gesamte Schiffskörper etwa ist — so allein war die hohe Geschwindigkeit erreichbar — aus Leichtmetall gefügt, der Festigkeit halber in komplizierter Schachtelbauweise. Drei stufenlose Verstellpropeller erlauben jedwede Variation des Tempos, und ein „Schlittenkiel“ macht dem Kreuzer möglich, sich selber freizubaggern, wenn er mal auf Grund sitzt. Batterien von Funk- und Peilgeräten sorgen für grenzenlose Kommunikation — etwa mit der freiwilligen Feuerwehr an Land wie mit einem Nato-Zerstörer auf hoher See oder den Jet-Kapitänen der internationalen Zivilluftfahrt.

Da gibt es ein „Situations-Radar“, bei dem die Positionen fremder Schiffe nicht nur angezeigt, sondern von einer TV-Kamera aufgezeichnet und so nach Fahrtempo wie Fahrtrichtung bewertet werden können. Oder eine Feuerlöschanlage, die nicht nur die Kapazität vieler Spezialboote übertrifft, sondern zum Selbstschutz den Kreuzer auch in einen Wasserschleier einhüllen kann.

„Man könnte schon meinen“, argwöhnt DGzRS-Kapitän John Schumacher, nach dessen Ideen sämtliche Rettungskreuzer der Gesellschaft entworfen wurden, „da hätten wir uns aus lauter Eitelkeit ein kostspieliges Flaggschiff zugelegt, aber es ist nichts weiter als notwendige Anpassung an völlig veränderte Verhältnisse im Rettungswesen.“ Schumachers Tagträume: Kollisionen und Explosionen mit Chemikaliertankern und Erdöl-Bohrinseln, flammendes Inferno auf dichtbesetzten Fahrgastschiffen, in brodelnder See treibende Familien samt Kleinkindern, deren Sonntagsgefährt von den Wellen zerschlagen wurde.

terdessen für Rettungs- und Lotsendienste nachgebaut.

1 614 Einsätze führen die Nothelfer letztes Jahr, retteten dabei 1933 Menschen, holten verletzte Maschinisten von Frachtern und klaubten im Sturm Männer von Bohriseln. Mal ist ein gestrandeter Fischkutter freizuschleppen oder ein treibendes Feuerschiff einzufangen. Und gelegentlich gibt es Tote — so etwa, als 1967 vor Helgoland zwei sich gegenseitig aufsteilende Wellen („Kaventsmann“) mit etlichen tausend Tonnen Wasser auf den Kreuzer „Adolph Bermppohl“ niederschlugen und die vierköpfige Besatzung samt ein paar eben geborgenen holländischen Schiffern in die Nordsee wirbelten.

Häufig findet die Rettungsroutine im tückischen Brandungsbereich statt, bei hohen Grundseen und mit nur wenigen Metern Wasser unter dem Kiel. „Alles nicht so schlimm“, sagt Johann Eberhardt, Kapitän der in Laboe liegenden und mit besonders hohen Einsatzquoten belasteten „Theodor Heuss“, „wenn da nicht so viele Leute wären, die sagen: Ich bin ja ein ganzer Kerl, und dann reicht das wohl auch für zehn

Windstärken.“ Denn „es sind ja“, klagt DGzRS-Kapitän Wende, „nicht die erfahrenen Segler, die meist sehr vernünftig sind und die auch im Notfall wissen, was zu tun ist, sondern die vielen Neulinge, die von irgendwelchen Navigationsschulen im Binnenland auf die Küstenreviere losgelassen werden und ja auch tatsächlich glauben müssen, sie wären komplett“.

Sie kennen oft weder die Bedeutung von Tonnen oder Feuern noch die Heimtücke der Gezeitenströme. „Die finden es lustig“, weiß Wende, „wenn sie bei Ebbe im Watt trockenfallen, und geraten in Panik, wenn ihnen die Flut dann das Boot lädiert.“

Manche haben keinerlei Signal für die große Not an Bord, und andere feuern ihre schönen roten Leuchtkugeln in die Luft, wenn es noch gar nicht recht kriselt. „Besser zu früh als gar nicht“, meint Kapitän Eberhardt dazu, „schlimm nur, wenn es dann hinterher

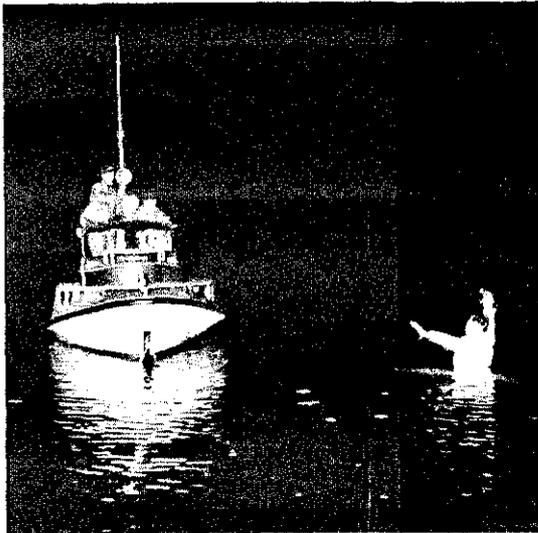
heißt: Habt ihr ja schön gemacht, aber richtig in Seenot waren wir ja eigentlich nicht.“

Etliche stechen mit offenen Jollen in hohe See, und einige kommen dort, wie Fritz Schwenn erfahren hat, „auch mit stinkteuren 20-Meter-Schiffen in helle Not, weil sie damit nicht umgehen können, und wenn wir sie dann in Schlepp nehmen müssen, wissen sie nicht mal, wie man eine Leine festmacht“.

Boote, die vom Hersteller als „see-tüchtig“ ausgewiesen werden und doch allenfalls das Geplätscher von Binnen-gewässern vertragen können, mehren die Sorgen der Rettungsfahrer ebenso wie etwa Befestigungspunkte für Tauwerk, sogenannte Klampen, die mit winzigen Holzschrauben montiert sind und bei kräftigem Ruck prompt herausreißen.

Und nur eine Minderheit von Jachteignern versieht sich mit hinreichendem Funkgerät — notwendig schon im Bordalltag zum Abhören von Wetterberichten und Warnungen, oft unentbehrlich, um im Notfall auf abgelegener Position einen „Mayday“-Ruf abzusetzen, das internationale Kodewort, mit dem Hilfe zu mobilisieren ist.

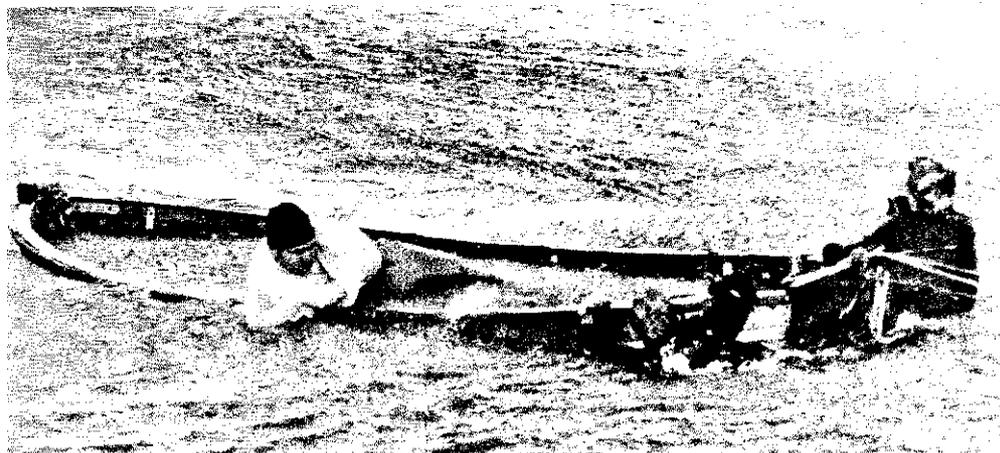
Sonntagsseelente gibt's, die melden den Rettern fassungslos einen „fremden Gegenstand in der Schraube“ — und bemerken nicht, daß es der eigene Anker war. Und mit Spezialitäten unter den Überlebensmitteln sind oft auch die organisierten Sportschiffer, sonst laut gelobt, nicht vertraut — etwa daß es der Unterkühlung wegen falsch ist, sich auszuziehen, bevor man ein sinkendes Boot verläßt, daß wollene Unterwäsche auch im durchnäßten Zustand noch wärmer ist als nacktes Wasser, gar „Schuhzeug und Handschuhe



Bergung aus dem Watt

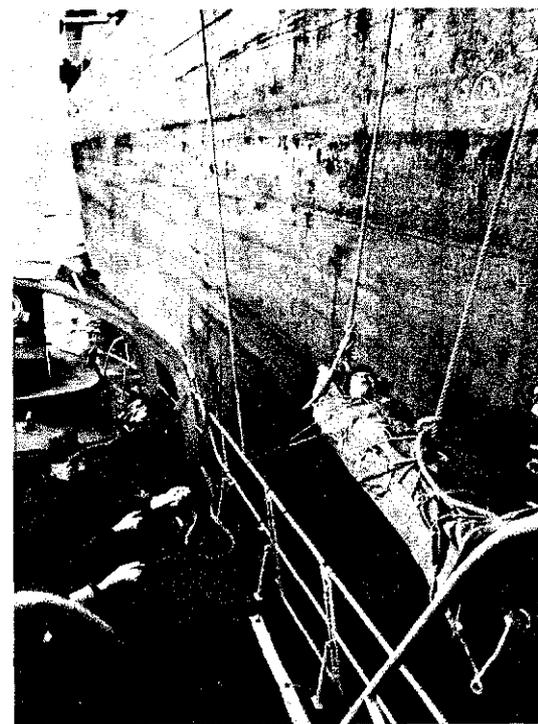


Bergung aus dem Meer



Bergung aus Rettungsboot, Bergung eines Verletzten

Rettung aus Seenot: „Schnell da sein, sonst spielt sich nichts mehr ab“

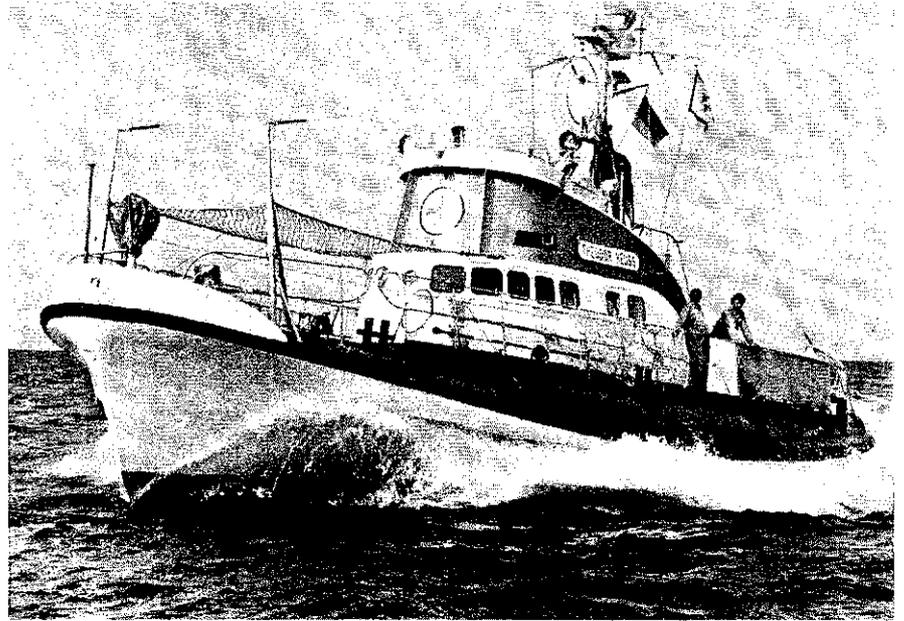


bester Schutz gegen Unterkühlung“ sind (Schumacher).

Erzählerisches Format haben mitunter die Berichte der festgestellten „Vorleute“ (Kapitäne) von Kreuzern oder der freiwilligen Führer der Strandrettungsboote. „Wir beobachteten“, so ein Protokoll der in Amrum liegenden „Ruhr-Stahl“, „einen kleinen, alten, primitiv umgebauten Fischkutter, der als Mast eine Bakenstange hatte und, wie sich später herausstellte, von einem vollkommen verwahten Automotor angetrieben wurde. Durch die Planken oberhalb der Wasserlinie konnte man in den Kutter hineinsehen. Die ‚Aufbauten‘ waren aus Kistenbrettern zusammengenagelt. Im Innern des Kutters sah es wie in einer Müllgrube aus. Der Besitzer dieses stolzen Fahrzeugs war ein Bayer, der seine seemännischen Kenntnisse wohl nur aus Zeitungsartikeln erworben hatte.“

Der Mann wollte eben mal in der Elbmündung mit Aalfischerei Geld verdienen. Dann, so notierten die „Ruhr-Stahl“-Besitzer, „wollte er nach Holland, um dort den Kutter weiter zu verschönern, und anschließend über den großen Teich nach Amerika“. Das Segel hatte der Alpenländer aus einem alten Bettinlett gefertigt, und „da der Mast“ laut Retter-Protokoll „als nackte Stange im Boot stand, war das ‚Segel‘ am Mast angebunden und wurde von dem kühnen Seefahrer so gehalten, daß es nicht wie ein Lappen im Winde flatterte“.

Ein nach See treibendes Gummiboot entdeckte die „Theodor Heuss“ auf der Rückkehr von einer Einsatzfahrt, drinnen eine dreiköpfige Familie, die durch Paddeln mit den Händen die gefährvolle Abdrift zu verhindern suchte. Nur: Der Vater war armamputiert. Bei böigem Südwest mit Stärke 7 mußte dieser



Rettungskreuzer „Theodor Heuss“: Routine in tückischer Brandung

Rettungskreuzer zu zwei Tretbooten preschen, die mit sieben Passagieren, darunter zweijährige Kinder, in offene See trieben. Hubschrauber der Bundesmarine, die „häufig und hervorragend“ (Schumacher) mit den Seerettern zusammenarbeiten, konnten nichts ausrichten: Die Wirbel ihrer Drehflügel hätten die labilen Fahrzeuge unter Wasser gedrückt. „Die Gesichter der Kinder“, so „Heuss“-Vormann Eberhardt, „die kann man, verdammt noch mal, so schnell nicht vergessen.“

Urlauber, die auf Luftmatratzen oder in Warenhaus-Schlauchbötchen in die offene See getragen werden, bewirken bei den Rettungsmännern kein Kopfschütteln mehr. Kreuzer „H. H. Meier“ etwa, in Bremerhaven stationiert, barg zwei durchtränkte und ausgekühlte Jungen bei Windstärke sechs

von einem abgeschnittenen Ölbehälter, den die beiden als Floß benutzt hatten.

Infantiles machte das Rettungsboot „Hindenburg“ auch bei einem volljährigen Jacht-Eigner aus, der bei Windstärke 8 vor der Hallig Süderoog aufgelaufen war: Er hatte sich unter Deck verkrochen und schien an irgendwelchen Rettungsaktionen völlig uninteressiert. Der Entnernte war Berliner, arbeitslos, hatte sich vom letzten Geld ein Fünf-Meter-Boot gekauft und war damit auf dem Weg in die Nordsee — nur eben mal nach Helgoland. Die Helfer von der DGzRS erfüllten Übersoll und verschafften dem Gestrandeten eine Stelle bei einem Bauern auf der Insel Nordstrand.

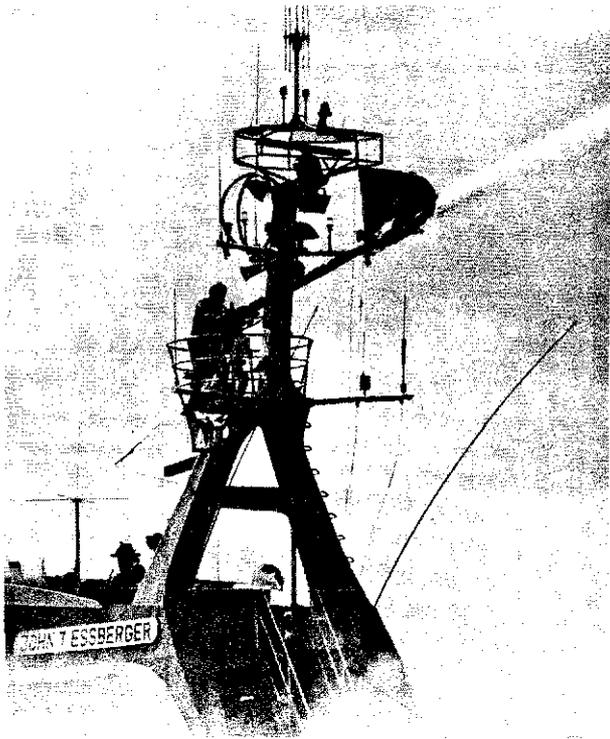
Zeichen dafür, daß die Notfallquote sinken oder sich einpendeln könnte, haben die Rettungsmänner nicht ausgemacht. Während einerseits Lernwillige im Umgang mit Wind und Wetter versiert werden, rückt Jahr für Jahr eine größere Gruppe von Neulingen nach.

Womöglich erklärt dieser Umschlag von Einfalt und Erfahrung die Widersprüche auch unter gestandenen Helfern. Während Schwenn findet, „daß die meisten inzwischen doch über Signal- und Rettungsmittel verfügen und deshalb wohl auch über mehr Vernunft“, fragt sich Eberhardt, „ob die Menschen wohl sorgloser geworden sind“. Denn in diesem Jahr hat er „mehr Brände an Bord, mehr Mann über Bord, viele Verletzte“ wahrgenommen.

Spezielle Form von Sorglosigkeit, die den Rettern immer wieder vermeidbaren Verdruß bringt: Bedrängte, die eine Suchaktion ausgelöst haben, dann aber doch mit eigener Kraft oder durch den Beistand von Mitschiffen sicher an Land gekommen sind, feuchten sich in aller Ruhe auch noch von innen an und lassen nichts mehr von sich hören — während draußen die DGzRS-Männer



„Theodor Heuss“-Besatzung: Sorgen mit Sonntags-Seewölfen



„Essberger“-Löschkanone: Träume vom Inferno

nach den vermeintlich mit dem Tod Ringenden fahnden. Immerhin bekundet das Gros der Geretteten „zum Teil rührende Dankbarkeit“, wie Kapitän Wende weiß — und die braucht seine Gesellschaft auch.

Zwar ist die DGzRS vom Bund, dem von Gesetzes wegen „die Vorsorge für den in Seenotfällen erforderlichen Such- und Rettungsdienst“ obliegt, mit dem Suchen und Retten beauftragt, aber Zuschüsse erhält das in Bremen residierende Unternehmen nicht. Staatliche Subventionen fügen sich nicht in das von den Gesellschaftsspitzen verkündete Credo der Freiwilligkeit und Unabhängigkeit, Ausdruck einer ungebrochenen Tradition, die vor einem Jahrhundert begann.

Erst kurz vor der Reichsgründung war in Deutschland — wie in anderen Ländern — organisiertes Rettungswesen aufgekommen, angeregt von Seeleuten, die sich nicht länger als Zulieferer gierigen Küstenvolks behandeln lassen wollten. Denn: Anders als auf den gischt- und gefühlsprühenden Ölschinken überm Kanapee, mit hilflos Ertrinkenden in der Brandung und händeringenden Zuschauern am Ufer, deckte über Jahrtausende hinweg ein erbarmungsloses Strandrecht nahezu jegliches Mitleid zu. Statt für die Schiffsbesitzer beteten die Meeresanrainer um reiche Beute, und mitunter gar wurde mit irreführenden Lichtzeichen nachgeholfen, wenn ein Frachtensegler trotz schwerem Wetter partout nicht an die Klippen krachen wollte.

So sehr haben sich die Sitten gewandelt, daß noch immer zwei Drittel der Rettungsleute freiwillig und ohne festen Lohn für die DGzRS arbeiten; nur ein Drittel ist fest angestellt — und verdient durchweg weniger als in der christlichen Seefahrt. „Ohne eine gehörige Portion Idealismus“, sagt Eberhardt, „geit dat nich.“ Seinen Unterhalt bestreitet der Hilfsverband durch Spenden von Reedern und Mitgliedsbeiträge, mit Kleingeld aus etlichen tausend Sammelschiffchen, die auf Kneipen- oder Krämer-tresen stehen, oder durch Zuweisung von Bußgeldern, die Gerichte gegen Kraftfahrer verhängen. Rettungseinsätze werden grundsätzlich den Geborgenen nicht berechnet; nur dann, wenn ein Sportboot oder ein Fischkutter in den nächsten Hafen geschleppt wird,

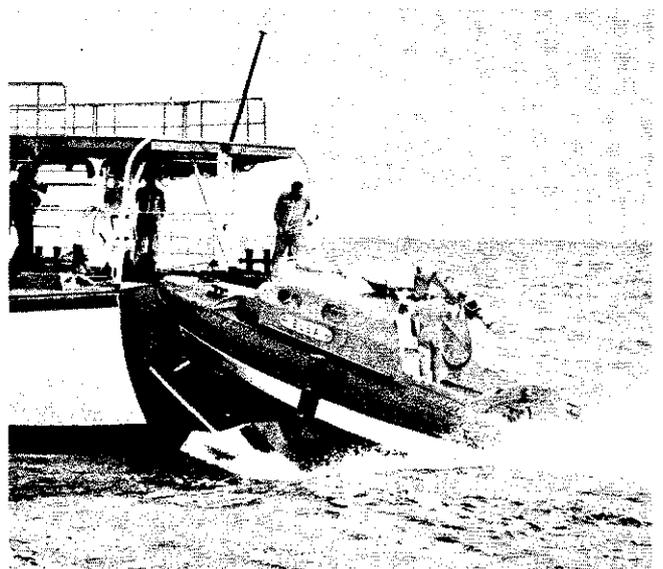
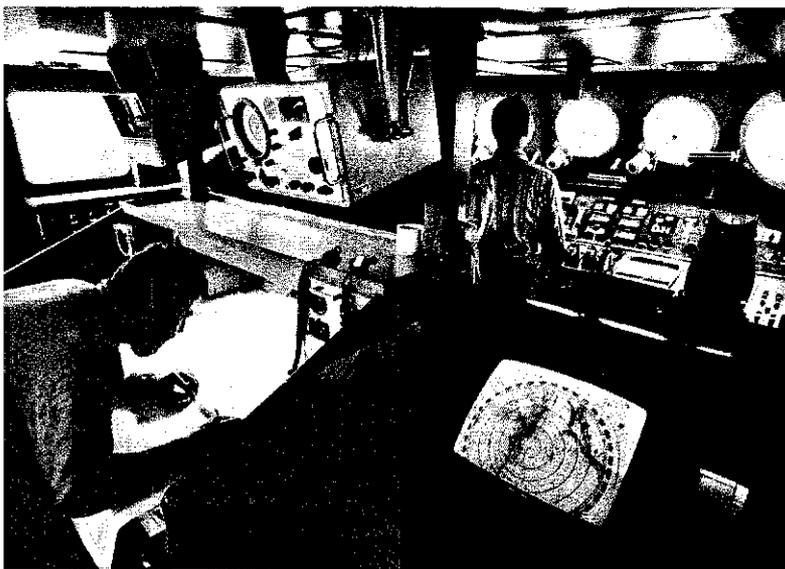
kommt die Gesellschaft um Erstattung der Selbstkosten ein.

Deshalb, so sagt John Schumacher, dem mit der Idee von Mutter- und Tochterboot „die Erfindung des Jahrhunderts im Rettungswesen“ (Eberhardt) beigegeben ist, „haben wir uns das mit den neuen Schiffen auch verdammt schwergemacht“.

Den teuren Aluminium-Aufbau hält Schumacher für unumgänglich, denn „nur so war die Symbiose geringer Tiefgang, wie er für unsere Küstengewässer notwendig ist, und große Schnelligkeit, die einen Einsatz innerhalb der entscheidenden ersten Stunden möglich macht, zu bewerkstelligen“. Es brachte seine Komplikationen: Da das Leichtmetallschiff — wie viele der Kreuzer entworfen und gebaut von der auf Spezialschiffe eingerichteten Werft Fr. Schweers an der Weser — den Gefahren der elektrolytischen Korrosion besonders stark ausgesetzt ist und bei normaler Konstruktion binnen kurzem zerstört sein würde, mußte beispielsweise die gesamte Elektrik der „Essberger“ vom Bootskörper ferngehalten und in aufwendiger, zweipoliger Weise verlegt werden.

Daß die Bordelektronik derart umfangreich geraten ist, erklärt Vormann Schwenn so: „Wir müssen uns eben auf jede Ausrüstung fremder Schiffe einstellen, denn wir sollen sie schließlich finden, möglichst auch im Nebel auf den Meter genau.“ So steht neben einem hochwertigen UKW-Peilgerät japanischer Herkunft ein simpler Apparat für Funkverkehr auf dem sogenannten Elf-Meter-Band — die Frequenz der Walkie-Talkies, mit denen sich immer mehr Bootsfahrer ausstatten, weil leistungsfähige Funkgeräte das Vielfache kosten.

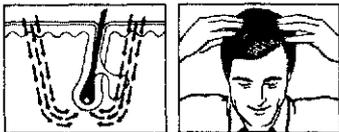
Ob damit Hilferufe aufgefangen werden können, ist indessen fraglich: Es fehlt eine Überwachungszone, jene Drei-Minuten-Funkstille, die auf offiziellen Seefunkfrequenzen regelmäßig



Steuerstand, Tochterboot der „John T. Essberger“: Deutsche Wunderwaffe gegen den nassen Tod

Nur was gründlich getestet ist, kann auch gründlich gegen Haarausfall wirken: **NERIL®**

Wenn Haarausfall oder Haarausfall-Symptome auftreten (z. B. akute Schuppenbildung, starke Überfettung, Haar- und Kopfhautschäden), dann ist dies durch Störung wichtiger Kopfhautfunktionen zu erklären.



Der neue Wirkstoff CCF ermöglicht eine schrittweise Reaktivierung der Kapillarfunktion: CCF löst verhärtete Talgrückstände, welche die Versorgungsbahnen der Haarschäfte abschnüren. Jetzt gelangen die NERIL-Aufbaustoffe (wie Aminosäuren- und Vitamin-Komplexe) in die Kapillaren und sorgen für Durchblutung und Ernährung der haarbildenden Kopfhautorgane. Proteine geben dem Haar Festigkeit und unterstützen die Feuchtigkeitsregulierung der Haut.

Darüber hinaus hält der antibakterielle Wirkstoff RSN-O die Oberfläche der Kopfhaut gesund und schuppenfrei.

So kann Ihr Haar durch regelmäßige Pflege mit NERIL wieder gesund und natürlich nachwachsen.

DR. D'ALLE

In Apotheken, Drogerien, Parfümerien, Fachabteilungen der Warenhäuser und beim Friseur.

NERIL®
Haar-Reaktiv

Medizinal-Haarwasser
Medizinal-Haarwäsche
reaktiviert
erschöpfte Haarorgane

NE 2/75

eingelegt werden muß, damit Havarierten in dieser Zeit ihre „Mayday“- oder SOS-Rufe losschicken können.

Für nicht minder unentbehrlich hält Schumacher das Hubschrauberdeck, über das Verletzte hoch- oder Ärzte herabgelassen werden können („Wir haben zwar eine elektrisch beheizte Wanne für Unterkühlte an Bord, aber operieren können unsere Männer nicht auch noch“), oder die schußstarke Feuerlöschkanone: „Bei einem Schiffsbrand muß man schnell da sein und dann klotzen, sonst spielt sich da nichts mehr ab.“

Die veränderte Situation in See- und in Strandgewässern, glaubt Schumacher, gebiete auf weite Sicht ohnehin ein neues Konzept im Rettungswesen: relativ wenige Kreuzer der leistungsstarken „Essberger“-Klasse für den Einsatz auf hoher See und eine Vielzahl selbständig operierender kleinerer Fahrzeuge vom Tochterboot-Typ für die Sportschifffahrt. Keine Frage freilich, daß es noch lange Zeit auf herkömmliche Weise funktionieren muß.

Und damit künftig noch weniger Zeit verloren wird, sollen die „John T. Essberger“ und ihre Schwestern ständig auf See kreuzen; nur zum Auswechseln der Besatzung (insgesamt neun Mann) und zum Bunkern wird der Großkreuzer in Burgstaaken auf Fehmarn von Zeit zu Zeit anlegen.

Einsätze am Liegeplatz, wie sie etwa die „Theodor Heuss“-Besatzung erledigte, sind dann nicht mehr drin: Eines Nachts geriet im Laboer Hafen, nahe bei dem Kreuzer, eine Jacht in Flammen. Und heraus lief, um Hilfe barmend, ein gänzlich entblößtes Pärchen, das sich heimlich auf dem fremden Schiff einquartiert hatte. Retter Eberhardt mitfühlend: „So heiß hatten die sich das nun wohl doch nicht gedacht.“

KINDERGÄRTEN

Spiele zerstört

Ein Reformziel wurde vorzeitig erreicht — der Ausbau von Kindergärten. Doch nun warnen Pädagogen, auch linke, kollektive Erziehung hemme die Entwicklung und mache Kinder krank.

Wilhelm und Hannelore Blank aus dem niedersächsischen Groß Gusborn schickten ihren einzigen Sohn Thomas zwei Jahre lang täglich in den acht Kilometer entfernten Kindergarten, obwohl Frau Blank den ganzen Tag zu Hause ist und ihr Mann, ein Heizungsmonteur, über den „sehr teuren“ Kostenbeitrag (zuletzt 70 Mark für halbtags) klagt.

Auch die Bauernfamilien aus den umliegenden Dörfern nehmen Kosten- und Zeitaufwand in Kauf: Sie chauffieren — vor wenigen Jahren noch undenkbar — ihre drei- bis fünfjährigen Vorschulkinder allmorgendlich zum Kindergarten in die Kreisstadt, denn — so eine Bäuerin aus Breese in der Marsch: „Sie lernen da doch sehr vieles, was sie dann in der Schule gut gebrauchen können.“

Ähnlich wie diese Eltern auf dem flachen Land denken heute offenbar die meisten bundesdeutschen Mütter und Väter. Zwei von drei Kindern im Alter zwischen drei und fünf Jahren besuchten 1974 einen Kindergarten; 1928 war es nur etwa eins von zehn und auch 1970 erst jedes dritte.

Die meisten deutschen Mütter mißtrauten den als Bewahranstalten verschrienen Stätten. Die linken Antiautoritären — auf „Kinderkollektive“ versessen — machten ihren eigenen



Kindergarten: Gefahr vom Kollektiv?