

Die Seenotretter fahren raus, wenn andere reinkommen – seit mehr als 150 Jahren

Freiwillig, selbstlos, uneigennützig: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist eine der ältesten deutschen Bürgerinitiativen.

Die Seenotretter sind rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit. Oft sind sie gerade dann auf Nord- und Ostsee unterwegs, wenn andere Schiffe Schutz im Hafen suchen – insgesamt mehr als 2.000 Mal Jahr für Jahr. Diese Freiwilligkeit und Selbstlosigkeit kennzeichnet die Arbeit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) seit ihrer Gründung 1865. Die DGzRS ist zuständig für den Such- und Rettungsdienst (SAR = Search and Rescue) im Seenotfall in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee. Sie nimmt diese Aufgaben unabhängig, eigenverantwortlich und auf privater Basis wahr – finanziert nach wie vor ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen, ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel. Die DGzRS, deren Schirmherr der Bundespräsident ist, beansprucht keine Steuergelder. Auch dies ist heute nicht anders als schon zur Zeit der Gründung vor mehr als 150 Jahren.

Das Seenotrettungswerk entstand nicht etwa als ein „von oben verordneter Apparat“, sondern durch die Entschlossenheit und Tatkraft engagierter Bürger an der Küste und im Binnenland. Die DGzRS ist eine der ersten deutschen Bürgerinitiativen im ursprünglichen Sinn des Wortes. Diese Organisationsform hat sich über alle politisch wie wirtschaftlich schwierigen Zeiten der vergangenen anderthalb Jahrhunderte als die tragfähige erwiesen.

Mehrere Schiffskatastrophen vor den Inseln der deutschen Nordseeküste sind im 19. Jahrhundert Auslöser für die Entwicklung eines organisierten Seenotrettungswesens. Mangelnde Organisation und Ausrüstung sowie das Strandrecht verhindern zu jener Zeit in fast allen Fällen die Rettung Schiffbrüchiger. Doch innerhalb weniger Jahre weicht die jahrhundertelange Hilflosigkeit der bis heute beispielhaften Hilfsbereitschaft der Seenotretter. Denn die Unglücke ereigneten sich nicht mehr unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Erschütterte Augenzeugen kritisieren die Tatenlosigkeit der Küstenbevölkerung und das Fehlen jeglicher Rettungseinrichtungen.

Forderungen nach einem privaten nationalen Seenotrettungswerk Vorbild werden laut, getragen allein von freiwilligen Spenden des gesamten Volkes. 1861 entsteht der erste deutsche regionale Verein zur Rettung Schiffbrüchiger in Emden. Er richtet erste Stationen auf

Langeoog und Juist ein. Weitere Vereine folgen in Hamburg, Bremen, Stralsund, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin und Danzig.

Die Bremer setzen sich erfolgreich für den sinnvollen Zusammenschluss ein: Am 29. Mai 1865 gründen die einzelnen Vereine in Kiel die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – kurz DGzRS –, getragen ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen, ohne staatliche Einflüsse.

Umgehend errichtet die junge DGzRS weitere Stationen mit einfachen Ruderrettungsbooten, Raketen-Leinenschießgeräten und Hosenbojen. Die Einsätze sind gleichermaßen beschwerlich und gefährlich. Allein mit ihrer Muskelkraft stellen sich die Seenotretter der tosenden See entgegen. 1875, zehn Jahre nach ihrer Gründung, unterhält die DGzRS 91 Stationen an Nord- und Ostsee.

Ebenfalls 1875 werden erstmals die Sammelschiffchen erwähnt. Heute gibt es rund 14.000 dieser wohl bekanntesten deutschen Spendenbüchsen. Landauf, landab stehen sie für den selbstlosen Einsatz der Seenotretter und wie kein zweites Symbol für die Unabhängigkeit der DGzRS sowie das bürgerschaftliche Engagement der Menschen, die sie tragen.

1911 stellt die DGzRS ihr erstes Motorrettungsboot in Dienst – eine technische Revolution. Nur zwei Jahre später verfügt sie über 14 Motorrettungsboote. Der Erste Weltkrieg unterbricht den technischen Fortschritt. Die Entwicklung robuster, raumsparender und zuverlässiger Dieselaggregate ermöglicht nach dem Krieg in größerem Umfang die Umstellung auf gedeckte Motorboote.

Vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verfügt die DGzRS über 39 Motor- und 55 Ruderrettungsboote sowie 71 Raketenapparate auf 101 Stationen. Selbst in der schwierigen Phase der 1930er Jahre und des Krieges bewahrt sie – soweit es die Verhältnisse zulassen – ihre Eigenständigkeit. Zwar war sie als ausschließlich vom Volk getragenes Rettungswerk zu jeder Zeit ein Abbild der gesellschaftlichen Verhältnisse. Als unpolitische, ausschließlich humanitären Zielen verpflichtete Organisation bleibt ihr jedoch die Gleichschaltung erspart. Heute gilt dies als entscheidender Vorteil einer Hilfsorganisation auf privater, nicht-staatlicher Basis.

Ihre Unabhängigkeit ermöglicht der DGzRS die Fortführung des Seenotrettungsdienstes sowie den kriegsbedingten Sondereinsatz „für Freund und Feind“ unter dem Schutz der Genfer Konvention. Zahlreiche Presseveröffentlichungen aus dieser Zeit berichten über Einsätze, bei denen die DGzRS über See abgeschossene „feindliche“ Piloten gerettet hat.

All diese Aspekte tragen dazu bei, dass die Besatzungsmächte den Wiederaufbau der DGzRS ab 1945 nicht nur dulden, sondern unterstützen. Die DGzRS führt ihre Arbeit in der Deutschen Bucht auf 30 Stationen und in der im Einflussbereich der West-Alliierten gebliebenen westlichen Ostsee auf zehn Stationen weiter. Die DDR dagegen organisiert den Seenotrettungsdienst staatlich. Alle Bemühungen der DGzRS, ihre Arbeit auch östlich von Travemünde weiterzuführen, sind zum Scheitern verurteilt.

Aus einem kleinen Funkraum entwickelt sich in den 1950er Jahren die SEENOTLEITUNG BREMEN. Von der Betriebsführungszentrale wird sie bald zur nationalen Koordinierungsstelle für alle Maßnahmen des maritimen Such- und Rettungsdienstes, im internationalen Sprachgebrauch Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) genannt. Heute ist MRCC BREMEN – neben der Koordinierung der eigenen mehr als 2.000 Einsätze – rund 200 Mal jährlich außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches, also bei Seenotfällen in ausländischen Gewässern, unterstützend oder initiativ tätig. Eng und alltäglich ist zudem die Zusammenarbeit mit den Schwesterorganisationen in den Grenzgebieten.

Um absolute Seetüchtigkeit auch im Brandungsgebiet mit hoher Geschwindigkeit zu kombinieren, entwickelt die DGzRS nach dem Zweiten Weltkrieg den schnellen Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot. Er kann auch bei schwerer See relativ hohe Geschwindigkeiten fahren, ist als Selbstaufrichter unbegrenzt hochseetüchtig und dank des „huckepack“ mitgeführten Tochterbootes zugleich problemlos im Flachwasser einzusetzen. Die ständig weiterentwickelten Nachfolger werden bis heute höchsten Anforderungen unter härtesten Bedingungen mehr als gerecht. Für das Bauprinzip fand die DGzRS international viel Beachtung.

1959 richtet die DGzRS die achte International Lifeboat Conference (heute World Maritime Rescue Congress) aus. Dieses Treffen der Seenotrettungsdienste auf internationaler Ebene findet 2015, zum 150. Geburtstag der DGzRS, zum zweiten Mal in Deutschland statt.

100 Jahre nach ihrer Gründung erfährt die DGzRS 1965 eine erste staatliche Rechtsgrundlage und Anerkennung für ihre Arbeit. Das Seeaufgabengesetz schreibt ihre Rolle als alleiniger Seenotrettungsdienst fest. Im März 1982 wird die Zuständigkeit der DGzRS für den maritimen Such- und Rettungsdienst in der Bundesrepublik Deutschland und die Koordinierungsfunktion im Seenotfall durch ihre SEENOTLEITUNG BREMEN zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Seenotrettungswerk festgestellt und gesichert. Beide Seiten verständigen sich darauf, dass die DGzRS den SAR-Dienst weiterhin als privatrechtlicher, gemeinnütziger Verein unabhängig, freiwillig und mit eigenen Mitteln durchführt. De facto nimmt sie hoheitliche, sprich staatliche Aufgaben wahr, ohne aber als Non-Profit-Organisation auch nur einen Cent Steuermittel zu beanspruchen.

Mit der Wiedervereinigung 1990, im Jubiläumsjahr 125 Jahre nach der Gründung, übernimmt die DGzRS wieder die Arbeit auf zunächst elf Stationen in Mecklenburg-Vorpommern. Größter Gewinn sind die motivierten Rettungsmänner: Zwar hatte die DDR den Seenotrettungsdienst staatlich organisiert, jedoch waren auch dort weiterhin meist Freiwillige im Einsatz. Dank ihrer Erfahrung und Revierkenntnis wird der Zusammenschluss der Seenotretter eines der gelungensten Projekte der Wiedervereinigung. Innerhalb von nur vier Jahren gelingt es, die Technik zwischen Poel und Ueckermünde an den hohen Standard der Deutschen Bucht und der westlichen Ostsee anzugleichen.

Heute sind rund 60 Rettungseinheiten auf 54 Stationen an Nord- und Ostsee im Einsatz – mehr als 2.000 Mal im Jahr. Die Rettungsflotte der DGzRS zählt zu den modernsten und leis-

tungsfähigsten der Welt. Mit dieser Flotte und entsprechenden Landeinrichtungen erfüllt die DGzRS die Anforderungen, die in der SAR-Konvention der International Maritime Organization (einer Unterorganisation der UNO) weltweit verbindlich geregelt sind. Eng ist die Zusammenarbeit der DGzRS mit ihren Schwesterorganisationen der Nachbarstaaten Deutschlands. Klar geregelt ist die Zuständigkeit für die Koordinierung in den Grenzgebieten. Die Rettungseinheiten der Seenotretter kennen selbst jedoch keine Grenzen. Sie fahren selbstverständlich auch grenzüberschreitende Einsätze, wenn sie das geeignete Einsatzmittel sind, das einen Unglücksort oder Havaristen am schnellsten erreichen kann. Dies ist seit Jahrzehnten gelebte Praxis und unter Seeleuten eine Selbstverständlichkeit.

Trotz aller technischen Entwicklung: Im Mittelpunkt steht nach wie vor der Mensch. Wichtigste Voraussetzung bleibt die ständige Bereitschaft erfahrener Seenotretter zum selbstlosen und aufopferungsvollen Einsatz. Neben 180 fest angestellten sind für die DGzRS mehr als 800 freiwillige Seenotretter und etwa 600 ehrenamtliche Mitarbeiter in der Öffentlichkeitsarbeit an Land aktiv. Mehr als 84.000 Menschen verdanken den Seenotrettern seit der Gründung 1865 schnelle Hilfe.

Dies alles war und ist nur möglich durch die Bereitschaft der Bevölkerung im ganzen Land, die Arbeit der Seenotretter finanziell und ideell zu unterstützen. Ein leistungsfähiger Seenotrettungsdienst setzt qualifiziertes Personal und modernste Technik voraus – und kostet viel Geld. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Hilfsorganisationen ergeben sich die Kosten für die Arbeit der Seenotretter weniger situationsbedingt (z. B. Hungernöte oder Naturkatastrophen), sondern zwangsläufig und kontinuierlich. Die DGzRS muss stets für den extremen Notfall gerüstet sein. Ihr „Projekt“ ist Rettung aus Seenot – bei jedem Wetter, rund um die Uhr! Nach wie vor finanziert die DGzRS ihre gesamte Arbeit ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen – ohne jegliche staatliche Zuschüsse oder andere öffentliche Gelder zu beanspruchen. Förderer und Spender aus dem ganzen Land stellen sicher, dass die DGzRS ihre vielfältigen Aufgaben unabhängig und eigenverantwortlich erfüllen kann. Zunehmender Seeverkehr, häufigere, intensivere Schlechtwetterperioden und wachsende Aufgaben bestimmen die Arbeit der Seenotretter in der Zukunft. Ständige Flottenmodernisierung ist wichtig, um die der DGzRS anvertrauten Mittel so effizient wie möglich einzusetzen. Die DGzRS ist Jahr für Jahr auf die vielen, auch kleinen Beiträge aus dem ganzen Land angewiesen, um ihren Besatzungen stets die zuverlässigste und sicherste Technik für ihre mitunter gefährlichen Einsätze an die Hand zu geben. Deshalb danken die Seenotretter jedem einzelnen Spender sehr herzlich für den jeweiligen individuellen Beitrag.

Autor

Christian Stipeldey ist Pressesprecher und Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Der ausgebildete Redakteur ist seit Anfang 2010 hauptamtlich in der Seenotretter-Zentrale in Bremen beschäftigt. Zuvor war

er seit 1994 als ehrenamtlicher Mitarbeiter der DGzRS in der Öffentlichkeitsarbeit tätig. Heute ist er mit seinem kleinen Team gleichermaßen Ansprechpartner für Journalisten als auch verantwortlich für die Publikationen der Seenotretter vom traditionsreichen Jahrbuch, der wichtigsten Veröffentlichung der DGzRS, bis zu den redaktionellen Inhalten der Social-Media-Kanäle.

Kontakt: info@seenotretter.de

Weitere Informationen: www.seenotretter.de

Spendenkonto: Sparkasse Bremen | IBAN: DE36 2905 0101 0001 0720 16 | BIC: SBREDE22

Redaktion

BBE-Newsletter für Engagement und Partizipation in Europa

Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement (BBE)

Michaelkirchstr. 17/18

10179 Berlin

Tel.: +49 30 62980-114

europa-bbe@b-b-e.de

www.b-b-e.de