

Freude für jedes Seemannsherz

Wer helfen will, kann ungeheure Kräfte entwickeln. Auch auf See. Der erste Seenotrettungskreuzer, die „Bremen“, soll nun als Museumsschiff erhalten werden.

VON SVEN BARDUA

1951/52 wurde ein damals 20 Jahre altes Motorrettungsboot auf der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack sowie in Eigenregie der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zum Versuchsschiff „Bremen“ umgebaut. Es trug schon wesentliche Merkmale der späteren Serienkreuzer, galt als kentersicher, hatte ein gewölbtes Walfischdeck, einen Turmaufbau mit offenem Fahrstand sowie ein mitgeführtes, kleines Motorboot. Dank der revolutionären Idee des Tochterboots konnte ein Rettungsschiff erstmals flexibel sowohl auf hoher See wie auch in küstennahen Flachwassergebieten eingesetzt werden, wie der Ingenieur Kai Steffen hervorhebt.

Steffen hat die alte „Bremen“ in Hamburg wiederentdeckt und baut eine Initiative zum Erhalt des Schiffs auf (Internetadresse www.srk-bremen.de). Die DGzRS hatte es 1965 außer Dienst gestellt und verkauft. Zunächst diente es als Hafenschlepper, dann einem Privatmann als Motorkreuzer „Wal“, wie Steffen berichtet. Leider sei das Tochterboot seit 1978 verschollen und müsste nachgebaut werden. Steffen und seine Mitstreiter wollen die „Bremen“ wieder in den Zustand der fünfziger Jahre versetzen und als betriebsfähiges Museumsschiff einsetzen. Doch schon für die ersten Schritte benötigt die Initiative etwa 120 000 Euro, sucht deshalb Spender und Sponsoren.

Die DGzRS kann hier finanziell nicht helfen. Die traditionell nur von Beiträgen und Spenden finanzierte Organisation braucht das Geld für den Betrieb der aktiven Rettungsflotte, besitzt zudem mit dem in Bremen ausgestellten Seenotrettungskreuzer „H.J. Kratschke“ (1969 gebaut) bereits ein Museumstück. Die Organisation war 1865 gegründet worden, nachdem es schon vorher in einzelnen Küstenabschnitten Rettungsvereine gegeben hatte. Ihr von der Solidarität der Küstenbewohner und Seeleute getriebenes Motto: „Rausfahren, wenn andere reinkommen“.

Für lange Zeit das wichtigste Gerät der Gesellschaft war das offene Ruderrettungsboot. Durch zum Teil unwegsames Gelände wurde es mit Pferd und per Hand auf Bootswagen mühsam zum Strand gebracht. Mitunter stundenlang ruderte dann das Dutzend Rettungsmänner durch die Brandung zu den in Seenot geratenen Schiffen. Nur selten half ein Segel. Viele Schiffe waren auf den Sandbänken gestrandet, drohten von den Grundseen zerschlagen zu werden. Doch die Bilanz der aus heutiger Sicht archaischen Einsätze ist stolz: Bis 1915 retteten die Freiwilligen der DGzRS 4182 Menschen aus Seenot. Einige Dutzend Rettungsmänner blieben dabei auf See.

In diesen Einsätzen gingen die Menschen bis an die Grenzen ih-



Bestes Gerät für Menschen in Not: Die Motorrettungsboote waren ein großer Fortschritt, und dann kamen Seenotrettungskreuzer wie die „Bremen“

Foto Carl Bitterling

rer Kräfte - und erreichten dennoch oft nicht ihr Ziel. Als dann Motoren den Antrieb der Boote übernahmen, konnte viel effektiver geholfen werden. 1899 war in den Vereinigten Staaten das erste Motorrettungsboot in Betrieb gegangen, 1904 in England. Wegen der nicht ausgereiften Technik nur zögerlich nahm die DGzRS von 1911 an Rettungsboote mit Ottomotoren in Betrieb, rüstete sie zusätzlich mit Rudern und Segeln aus. „Versagte der Motor während der Rettungsfahrt, geriet die gesamte Besatzung in schwerste Gefahr“, hieß es dazu in einem alten Film der Rettungsgesellschaft. Erst mit Dieselmotoren wurde von 1926 an der Antrieb sicher. In der Epoche der Motorrettungsboote bis 1945

retteten die Mannschaften der DGzRS 3284 Schiffbrüchige.

Die Motorrettungsboote waren solide, hatten jedoch eine große Schwäche: Sie waren mit einer Geschwindigkeit von bis zu 10 Knoten zu langsam. Anfang der fünfziger Jahre war klar: Ein zukünftiger Typ sollte doppelt so schnell sein. Und ein aussetz- und rückholbares Tochterboot sollte in flachen Gewässern agieren können. Der neue Typ sollte zudem sehr seetüchtig und manövrierfähig sein, auch bei beschädigter Außenhaut noch schwimmen können, kentersicher sein beziehungsweise sich selbst wieder aufrichten.

Allerdings war wenige Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg das Geld knapp, und es gab keine Er-

fahrungen mit solch einem technischen Konzept. Die DGzRS ließ zunächst das Rettungsboot „Konsul Kleyenstüber“ von 1931 zum Versuchsträger umbauen, statt in einen kostspieligen Neubau zu investieren. Von dem alten Boot blieb dabei wenig übrig: In zahlreichen Modellversuchen wurde die charakteristische Linienführung des Rumpfs entwickelt. Und nun ragte ein Turmaufbau mit zwei Ruderständen über das Deck. Von dort aus hatten die Rettungsmänner vor allem bei hohem Wellengang eine deutlich bessere Sicht. Schon im Krieg waren einige Boote mit Türmen, andere mit Mastkorb ausgerüstet worden. Unten im Turm der „Bremen“ gab es einen weiteren - geschützten - Ruderstand. Und von beiden ließ sich der Rettungskreuzer zentral, ohne die Hilfe eines Maschinisten steuern.

Der Rumpf des 17,5 Meter langen Versuchskreuzers erhielt ein gewölbtes „Walfischdeck“ aus Leichtmetall. So wurde unten im Schiff Platz gewonnen, ein tiefliegender Schwerpunkt erreicht, und zusätzlich bot das Vordeck ausreichend Platz für das auf der „Bremen“ erstmals erprobte Perlon-Sprungnetz: Wie bei einem Feuerwehr-Sprungtuch konnten sich Schiffbrüchige mit einem Sprung von sinkenden Schiffen retten. Flexible Einsätze ermöglichte das fünf Meter lange, mit zwei je 34 PS starken Volkswagen-Motoren ausgerüstete Tochterboot, auch wenn es

noch nicht selbstaufrichtend war. Der Versuchskreuzer hatte aber noch einen entscheidenden Nachteil: Mit zehn Knoten Höchstgeschwindigkeit war er immer noch zu langsam. In dem alten Boots-



Im Wandel: Für den Versuchskreuzer wurde das Rettungsboot „Konsul Kleyenstüber“ umgebaut.

Foto Bitterling



Erinnerungen: Jahrzehntlang diente der ehemalige Versuchskreuzer „Bremen“ als Motoryacht.

Foto Steffen

rumpf war kein Platz für eine dritte Maschine.

Gleichwohl war die „Bremen“ Vorbild für alle modernen Rettungskreuzer. Als ersten schnellen Rettungskreuzer stellte die

DGzRS 1955 die „Hermann Apelt“ in Dienst. Ohne Tochterboot erreichte sie 17 Knoten. Die 1957 gebaute, 23,3 Meter lange „Theodor Heuss“ lief mehr als 20 Knoten. Bis 1961 folgten drei weitere Boote dieses Typs. Sie hatten jeweils drei Antriebsmotoren mit zusammen 1400 PS, boten genug Platz für drei bis vier Rettungsmänner und viele Schiffbrüchige. Sie waren als Zweischalenschiffe mit 44 im Spannsystem integrierten Tanks konstruiert, mit dieser Bauweise sehr formstabil und nahezu unsinkbar.

Ein Chronist schwärmte 1957: „Sieht man diesen neuen Seenotrettungskreuzer zum ersten Mal in voller Fahrt heranjagen, scheinbar mühelos und mit unwahrscheinlicher Geschwindigkeit auf einer Bugwelle, die wie Vogelschwingen leicht und weit nach den Seiten gebreitet ist, heranschweben, mit einem leisen, surrenden Ton vorübergleiten, dann mit der Wendigkeit eines Tänzers drehen und manövrieren, ergreift Liebe zu diesem Schiff jedes Seemannsherz.“

Doch die neuen Kreuzer waren vor allem leistungsfähig. Allein von 1955 bis 1964 wurden 4674 Menschen gerettet. Dazu beigetragen hat auch der 1935 eingeführte Sprechfunkverkehr. Nach dem Krieg verband er die DGzRS-Zentrale in Bremen mit allen Booten und den verschiedenen Seenotwachen. So waren die Seenotrettungskreuzer Teil eines effektiven Systems zur Seenotrettung geworden. Der Versuchskreuzer „Bremen“ hat den Kurs vorgegeben.



„Hermann Marwede“: Das weitaus größte Schiff der DGzRS-Flotte