

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Impressum | 2 |
| Vorwort | 4 |
| DGzRS – Die Seenotretter | 6 |
| Technische Daten Seenotkreuzer BERNHARD GRUBEN | 14 |
| Technische Daten Tochterboot JOHANN FIDI | 14 |
| SK 28 – Ein Seenotkreuzer wird gebaut | 17 |
| Unfall am Neujahrstag: Vormann Bernhard Gruben | 21 |
| An Bord der BERNHARD GRUBEN | 25 |
| Schaubild Innenfahrstand BERNHARD GRUBEN | 39 |
| Außenfahrstand BERNHARD GRUBEN | 40 |
| Tochterboot JOHANN FIDI | 42 |
| Der Vormann | 49 |
| Die Vormänner der Rettungsstation Norderney | 49 |
| Interview mit Vormann Christian Breusing | 50 |
| SAR – Suche und Rettung: Einsatz vor Norderney | 52 |
| Drei Personen aus Gefahr befreit | 55 |
| MAYDAY - Feuer an Bord! | 59 |
| Die Seenotrettungsstation Norderney | 63 |
| Rettungsboote auf Norderney | 74 |
| Rettung mit der FÜRST BISMARCK | 76 |
| BERNHARD GRUBEN als Funktionsmodell | 81 |
| Rettung aus Seenot 1862 bis 1945 | 84 |
| Chronik der erfolgreichen Rettungsfahrten vor Norderney | 85 |
| Chronik der Seenotrettungsstation Norderney | 87 |
| Glossar | 93 |
| Literaturverzeichnis | 94 |



und Ausrüstung nur mit dem Nötigsten ausgerüstet waren sie mit einer Geschwindigkeit von 7 bis 10 Knoten sehr langsam.

Der Seenotrettungsdienst war bis zu dieser Zeit durch die Reichweite und Geschwindigkeit der Boote auf die Rettung von Schiffbrüchigen in Küstennähe ausgerichtet. Die Erfahrungen aus dem Weltkrieg und die erhöhten Anforderungen, die die Schifffahrt und die zunehmende Luftfahrt an den maritimen Such- und Rettungsdienst in der Deutschen Bucht stellten, erforderten den Bau schnellerer Rettungsfahrzeuge. Das Ziel war es, Einsätze auch auf offener See und über längere Zeiträume durchführen zu können.

Nach den Konstruktionsplänen für einen geplanten Seenotkreuzer erhielt 1951 die BREMEN, ein bereits 20 Jahre altes Motorrettungsboot, mittschiffs einen U-Boot-ähnlichen Turmaufbau. Dieser beherbergte einen unteren geschlossenen und einen oberen offenen Fahrstand, der dem Schiffsführer eine gute Rundumsicht ermöglichte. Der stromlinienförmige Turm bot zudem dem Wind und vor allem auch überkommendem Wasser geringe Angriffsflächen. Dieses Motorrettungsboot mit Tochterboot wurde auch als Versuchs-Seenotkreuzer bezeichnet. Revolutionär war insbesondere die Idee, im Heck der neuen Seenotrettungsfahrzeuge ein kleines Beiboot mitzuführen. Dieses Tochterboot erweitert das Operationsgebiet ganz erheblich, weil es auch in Flachwasserbereichen wie dem Wattenmeer agieren kann. Die Kombination zweier Rettungseinheiten für den Einsatz auf offener See und im küstennahen Bereich ermöglichte hohe Leistungsfähigkeit. 1956/57 gelang mit der THEODOR HEUSS die serienreife Neukonstruktion. Es entstand der Spezialschiffstyp „Seenotkreuzer“, der auch geeignet ist, eine längere Einsatzzeit auf See zu verbringen und vor der Küste zu kreuzen. Die Rettungsmänner leben, arbeiten und schlafen an Bord.

Der DGzRS gelang es in Zusammenarbeit mit den Werften an der Unterweser einen Bootstyp zu entwickeln, der seetüchtig und manövrierfähig war sowie eine geringe Ken-terneigung hatte. Dazu kamen hohe Geschwindigkeit und große Schleppkraft. Die neuen Seenotkreuzer wurden mit Navigations-, Funktechnik und verbesserter Ausrüstung für See-



Die WESER, ein 14 Meter langes Turmmotorrettungsboot, befand sich 1969 als Ersatzschiff für einige Wochen auf Norderney.

Unten: Großmotorrettungsboot NORDERNEY im Ablieferungszustand kurz nach dem Zweiten Weltkrieg.



Der 1960 gebaute Seenotkreuzer H.H. MEIER ist ein Schwesterschiff der THEODOR HEUSS und trägt seit 1985 auch deren Namen. Er gehört zur ersten Generation dieser Spezialschiffe mit Tochterboot und ist heute als Denkmalschiff im Deutschen Museum in München ausgestellt.



not- und Gefahrenfälle, z.B. der Brandbekämpfung oder der Versorgung verletzter Personen, ausgestattet.

Die Erfahrungen zeigten, dass der neue Typ des Seenotkreuzers für die maritimen Brennpunkte in der Deutschen Bucht noch verbessert werden könnte. Entwicklungen fanden im Bereich Schiffbau in Bezug auf Rumpfform und Gestaltung des Deckshauses ebenso statt wie im Bereich der medizinischen Versorgung von Schiffbrüchigen, der Feuerlöschrüstung, der Motoren und Getriebe, der Navigation sowie der Kommunikation. Bis zum Jahr 2009 entstanden insgesamt 35 Seenotkreuzer mit Längen zwischen 18,9 und 46 Metern Länge.

Ein tragischer Unfall führte 1967 zu trauriger Bekanntheit der ADOLPH BERMPOHL: Nach einer erfolgreichen Einsatzfahrt für drei niederländische Fischer verunglückten die Geretteten und vier Retter im schweren Sturm vor Helgoland und ertranken. Die BERMPOHL überstand den Einsatz mit starken Schäden, blieb aber seetüchtig. Der Seenotkreuzer hatte sich bewährt, doch es galt nun die Sicherheit für die Seenotretter auch unter härtester Witterung zu erhöhen. Aus diesem Ansatz heraus entstanden auch Tochterboote als „Selbstaufrichter“ mit geschlossenem Fahrstand.

In der ersten Hälfte der 70er Jahre passte die DGzRS ihre Flotte den immer zahlreicher werdenden Wasser-



SK 28 – Ein Seenotkreuzer wird gebaut

Ende September 1994 beauftragte die DGzRS die Fr. Schweers Werft GmbH & Co. KG in Bardenfleth an der Unterweser (heute Lürssen Bardenfleth GmbH) mit dem Bau von vier Seenotkreuzern. Entsprechend ihrem Prinzip, den Rettungsmännern stets ein Höchstmaß an Sicherheit zu geben, sollten die neuen SAR-Einheiten der sogenannten 23,1-Meter-Klasse einen anderen Fahrstand erhalten. Erstmals wurden Seenotkreuzer mit einem geschlossenen oberen Aufbau versehen. Die Schiffbauingenieure nutzten dabei die Erfahrungen mit den Seenotkreuzern ALFRIED KRUPP (27,5-m-Klasse) und FRITZ BEHRENS (23,3-m-Klasse), die 1995 nach Unfällen umgebaut und modernisiert wurden.

Der geschlossene Aufbau ermöglicht den „Zitadellenbetrieb“: Das Deckshaus des Seenotkreuzers kann hermetisch gegen die Umwelt abgeschirmt werden, um die Rettungsmänner vor toxischen Anteilen in der Außenluft zu schützen. Dabei wird ein geschlossenes Filtersystem mit Atemluftversorgung eingesetzt. Die beiden Motoren sind mit einer Zündschutteinrichtung und einer Abgaskühlung

Oben: Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP nach seinem Umbau mit geschlossenem Fahrstand.

Unten: Bau der BERNHARD GRUBEN 1997 auf der Schweers-Werft.





Bord zu nehmen. Die „Linito“ bekommt schwere Schlagseite und geht unter. Währenddessen stürzt der Rettungsmann Hans Westenberg von dem niederländischen Rettungsboot „Gebroeders Luden“ in die See. Seine Kameraden setzen den Notruf „Mann über Bord“ ab und beginnen sofort mit der Suche. In Borkum nimmt die Crew der ALFRIED KRUPP um 19.40 Uhr den Notruf entgegen. Nur wenige Minuten später sind die deutschen Seenotretter auf dem Weg ins niederländische Wattenmeer, um die holländischen Kollegen zu unterstützen.

Vormann auf der ALFRIED KRUPP ist der 53-jährige Bernhard Gruben. Er stammt aus einer Fischerfamilie aus Neuharlingersiel, die traditionell eng mit der dortigen Seenotrettungsstation verbunden ist. Seit März 1976 ist er für die DGzRS tätig und fuhr als erster und zweiter Vormann auf den Seenotkreuzern ADOLPH BERMPOHL, GEORG BREUSING und HERMANN RITTER. Im November 1988 wechselte Vormann Gruben auf die ALFRIED KRUPP nach Borkum. Er ist ein Profi und kennt die Gefahr, in der sich der

niederländische Rettungsmann befindet. Hans Westenberg hat Glück. Sein wärmespendender Thermo-Overall rettet ihm das Leben. Das daran befestigte Blitzlicht wird nach 2½ Stunden von einer Hubschrauberbesatzung gesichtet, die den Niederländer aus der kalten Nordsee fischt. Die ALFRIED KRUPP erhält die glückliche Meldung und dreht um in Richtung Borkum. Routinemäßig wird die Hauptmaschine abgeschaltet und die Marschfahrt mit den beiden Seitenmotoren fortgesetzt. Es herrscht nordwestlicher Wind um 9 Beaufort, d.h. eine Windgeschwindigkeit von rund 80 km/h. Vormann Gruben befindet sich angeschnallt auf der Backbordseite im oberen offenen Fahrstand, neben ihm steht als Verstärkung und Ausguck der Maschinist Theo Fischer. Rettungsmann Vehn überwacht im unteren Fahrstand die Instrumente und ist für die Kommunikation zuständig. Der zweite Vormann Runde hat sich bereits auf der Fahrt ins Suchgebiet bei starker Krängung des Seenotkreuzers am Kopf verletzt und ist in seiner Kammer. Die Lufttem-

Die Beschädigungen am Mast, der Reling und dem oberen Fahrstand, dem Arbeitsplatz von Bernhard Gruben, zeigen die gewaltigen Kräfte der See. Rumpf und Aufbau erwiesen sich im Orkan als stabil und gaben den zwei Seenotrettern im Inneren Sicherheit.



Innenfahrstand BERNHARD GRUBEN

- 1 Klarsichtscheibe (Schleuderscheibe)
- 2 Radarschirm
- 3 Elektronische Seekarte
- 4 Alarmleuchten für Maschinenüberwachung
- 5 Gasschutzkontrolle, Drucküberwachung
- 6 Löschwasserpumpe (Antrieb über Backbordmotor)
- 7 Anzeige Ruderlage
- 8 Videomonitor: Überwachung von Maschinenraum und Achterdeck
- 9 Echolotanzeige
- 10 Motorüberwachung, u.a. Drehzahlüberwachung
- 11 UKW-, SARCUM-Betriebsfunk
- 12 Selbststeueranlage und Ruderpumpen
- 13 BOS-Funk (Behördenfunk zur Einsatzleitzentrale der Feuerwehr in Aurich)
- 14 Grenzwellen (GW-) Funk
- 15 UKW-Funk
- 16 SARCUM-2-Funk
- 17 Schalter Klarsichtscheiben
- 18 Videoumschalter
- 19 Fahrhebel (doppelte Anlage Steuer- + Backbord)
- 20 Magnetkompass
- 21 Steuerung Schottel-Pump-Jet
- 22 Notruder (Handruder)

