

**Position 53° 04' 14" Nord, 008° 48' 28" Ost,  
Bremen, DGzRS-Werfthalle**

## **NIS RANDERS**

### **Seenotkreuzer an Land: große Wertzeit**

10. März 2007, 16.20 Uhr, Nord-Ostsee-Kanal:  
Gut 6,5 Knoten Fahrt über Grund macht die NIS RANDERS. Grüne Wiesen an Backbord und Steuerbord, vor wenigen Minuten hat der Seenotkreuzer die Autobahnbrücke unweit der Kanalfähre Hohenhörn passiert. Noch gute zwei Stunden bis zum Einlaufen in die Schleusenanlage von Brunsbüttel.

Die NIS RANDERS befindet sich auf dem Weg von ihrer Station Maasholm an der Mündung der Schlei nach Bremen. In der Werfthalle auf dem Betriebsgelände der DGzRS-Zentrale stehen acht Wochen lang umfangreiche Überholungs-, Wartungs- und Modernisierungsarbeiten auf dem Programm. Sämtliche Einheiten der Seenotretter durchlaufen diese technische Prozedur in Drei-Jahres-Intervallen, vergleichbar mit der großen Inspektion beim Auto.

Nach einer Nacht in Bremerhaven geht es frühmorgens weseraufwärts. Bei Niedrigwasser werden sechs Stunden später mit geklapptem Mast die fünf Brücken der Hansestadt Bremen passiert.

linke Seite: Auf dem Weg zur großen Wertzeit in Bremen passiert die NIS RANDERS im Nord-Ostsee-Kanal die Autobahnbrücke bei der Kanalfähre „Hohenhörn“.

unten: Mit langsamer Fahrt läuft die NIS RANDERS in den Ablaufwagen der Slipanlage. Am Steg liegt das Seenotrettungsboot JUIST nach dem Werftaufenthalt, bereit zur Rückkehr auf Station nach Schleswig.



Der 66 Tonnen schwere Seenotkreuzer wird im Morgengrauen aus seinem angestammten Element gezogen.



Es folgen vier Stunden Wartezeit auf das nächste Hochwasser am Anleger „Tiefer“ gegenüber der DGzRS-Zentrale – dann wird der Seenotkreuzer aufs Trockene gezogen.

Über die Ablaufbahn wird ein stählerner Slipwagen zu Wasser gebracht, in den Vormann Jens Laß die NIS RANDERS mit viel Gefühl hineinmanövriert. Fest darin vertaut zieht ein starker E-Motor, installiert in der Werfthalle, den Seenotkreuzer auf den Vorplatz. Hier wird er mit einem Hochdruckreiniger im Bereich des Unterwasserschiffes von Bewuchs, Seepocken und Verschmutzungen befreit und anschließend in die Halle geslippt.

Sofort beginnen die Maler damit, den alten Farbauftrag auf dem Über- und Unterwasserschiff anzuschleifen. In den kommenden Wochen sind sie dann voll damit beschäftigt, die NIS RANDERS mit einem neuen Anstrich zu versehen. Allein das prägnante Tagesleuchttrot am Aufbau verlangt den Auftrag von sechs Schichten. Dazu jeweils zwei weitere Schichten weiße Grundierung und UV-beständigen Klarlack zur Oberflächenversiegelung. Rechnet man die Trocknungsphasen hinzu, erfordert allein dieser Arbeitsprozess rund sechs Wochen.

Derweil sind die Mechaniker damit beschäftigt, Schrauben und Ruder zu demontieren. Diese bei-



Zum Vergleich: Die NIS RANDERS 1994 mit eckigen Fenstern am Anleger in Maasholm...

...und nach erfolgtem Umbau mit runden Bullaugen.

### Seenotkreuzer NIS RANDERS

DGzRS-Baunummer: ..... KRS 20  
 Baujahr: ..... 1990  
 Taufe: ..... 29. Mai 1990 in Bremen  
 Bauwerft: ..... Fr. Schweers,  
 ..... Bardenfleth/Unterweser  
 Werftnummer: ..... 6474  
 Rufzeichen: ..... DBAF  
 Tochterboot: ..... ONKEL WILLI  
 DGzRS-Baunummer: ..... KRT 20  
 Bauwerft: ..... Fr. Schweers,  
 ..... Bardenfleth/Unterweser  
 Werftnummer: ..... 6475  
 Rufzeichen: ..... DA 3121  
 Stationierung: ..... Seit 1. Juni 1990:  
 ..... Maasholm

### Name

Handlungsfigur eines Rettungsmanns im Ruderrettungsboot aus dem Gedicht „Nis Randers“ von Otto Ernst (1862-1926). Er verkörpert die Idealfigur des freiwilligen Seenotretters, der ungeachtet der eigenen Gefahr den Schiffbrüchigen zu Hilfe kommt.

### Name Tochterboot

Das Tochterboot erinnert an Willi Wald sen. Der langjährige Vormann führte die Seenotrettungsstation Maasholm von 1945 bis 1970 und starb 1984.





**Position 53° 41' Nord, 007° 08' Ost,  
Ansteuerung Norderney**

### **BERNHARD GRUBEN**

#### **Übung: Feuer auf der Inselfähre**

Dieser 15. August ist einer der heißesten Tage des Jahres 2001. Am strahlend blauen Himmel künden rote Signalraketen von einem Seenotfall. Urlauber in Shorts und Bikini starren gebannt vom Strand auf die See. Wenige hundert Meter von ihnen entfernt brennt eine Fähre – eine von denen, die sie fast alle nach Norderney gebracht hat. An Bord sind rund zweihundert Passagiere und die Besatzung der „Frisia I“.

Was aussieht wie eine Massenkatastrophe, ist in Wirklichkeit eine monatelang geplante Seenotübung: Auf dem Weg von Norddeich nach Norderney entsteht ein Brand auf dem Fahrzeugdeck, der schnell außer Kontrolle gerät. Über Funk meldet der Kapitän seine dramatische Notlage an das MRCC (Maritim Rescue Co-ordination Centre), die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS. Diese setzt ihre eigenen Einheiten, zusätzlich auch Fahrzeuge von

**Aus voller Fahrt Kurswechsel nach Backbord: BERNHARD GRUBEN vor Norderney.**

Wasserschutz- und Schifffahrtspolizei sowie alle potenziellen Hilfsfahrzeuge unverzüglich in Bewegung. Die Marine wird um Unterstützung mit Luftrettungsmitteln gebeten.

Auf Norderney verlässt die BERNHARD GRUBEN ihren Liegeplatz im Inselhafen. Nach wenigen Minuten erreicht sie den qualmenden Havaristendarsteller. Augenblicklich prasselt kühlendes Nordseewasser aus dem Löschmonitor des Seenotkreuzers auf die Autofähre nieder. Die HANNES GLOGNER eilt von einer Seeposition vor Langeoog zum Unfallort. Die mit freiwilligen Rettern besetzten Seenotrettungsboote CASSEN KNIGGE und JUIST sind von Norddeich und Juist unterwegs zum Einsatzort. Die 200 Passagiere – in diesem Fall dargestellt von Soldaten aus Aurich – werden durch die SAR-Einheiten geborgen.

Christian Brensing, Vormann der BERNHARD GRUBEN, leitet den Einsatz vor Ort als „On Scene Co-ordinator“. Er legt fest, welches Rettungsfahrzeug an Bug, Heck oder längsseits der brennenden Fähre die Passagiere evakuiert. Der Tonnenleger „Norden“ und ein Strandrettungsboot der DLRG haben ihre Hilfe angeboten und packen kräftig mit an.

Die JUIST erhält den Auftrag, einige über Bord gesprungene Schiffbrüchige aus dem Fahrwasser zu retten. Die Rettungsmänner an Bord der CASSEN KNIGGE bringen eine Rettungsinsel mit Unfallopfern an den Strand. BERNHARD GRUBEN löscht derweilen weiter mit dem Monitor und zusätzlich installierten Schläuchen.

Zu den Trainingselementen Brandbekämpfung, Evakuierung einer größeren Personenzahl, Rettung aus dem Wasser und Kommunikationsführung kommen jetzt noch zwei weitere: Verletzte Passagiere müssen an den Strand gebracht werden. Die korrekte Lagerung und der schonende Transport sind dabei ebenso wichtig wie die Übergabe an die Sanitäter an Land. Außerdem sollen die



Feuer an Bord der „Frisia I“. Zum Glück nur eine Übung.

Mit den Löschmonitoren des Seenotkreuzers werden die Flammen bekämpft.



## Seenotkreuzer BERNHARD GRUBEN

DGzRS-Baunummer: .. SK 28  
Baujahr: ..... 1997  
Taufe: ..... 16. Oktober 1997 in Emden  
Bauwerft: ..... Fr. Schweers, Bardenfleth/Unterweser  
Werftnummer:..... 6496  
Rufzeichen:..... DBBS  
Tochterboot: ..... JOHANN FIDI [2]  
DGzRS-Baunummer: .. TB 30  
Bauwerft: ..... Fr. Schweers, Bardenfleth/Unterweser  
Werftnummer:..... 6497  
Rufzeichen:..... DJ 4120  
Stationierung: ..... Seit 5. August 1997 auf Norderney

### Name

Der zweite Vormann Bernhard („Bernd“) Gruben verunglückte am 1. Januar 1995 im Einsatz auf dem SK ALFRIED KRUPP tödlich. Der 53-jährige Seenotretter war seit 1976 als Vormann bei der DGzRS auf verschiedenen Seenotkreuzern tätig.

### Name Tochterboot

Auf der Nordseeinsel Norderney ist die Familie Raß besonders eng mit den Seenotrettern verbunden. Der Großvater (1855-1916), Sohn (1890-1968) und Enkel (1927-2008) trugen den Namen Johann Friedrich („Johann Fidi“) Raß. Sie führten die Seenotrettungsstation auf Norderney als Vormänner fast ein Jahrhundert lang von 1890 bis 1988.



**Diese Aufnahmen beweisen: Die JOHANN FIDI...**

**...ist äußerst seegängig und auch bei Schwerwettersituationen einsetzbar.**