

# Alarmstufe Rot: Einsatz für „Hermann Helms“

Von Thomas Klaus

CUXHAVEN. Die Einladung war klar formuliert: Es stand eine kurze Kontrollfahrt mit dem in Cuxhaven stationierten Seenotkreuzer

„Hermann Helms“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) an. Aber kaum sind wir aus der Sichtweite des Anlegers in der Grimmerhörnbucht, da ertönen die Alarmglocken. Um zurückzufahren und mich wieder am Ufer abzusetzen, ist es zu spät. Also bleibe ich an Bord und erlebe hautnah mit, wie das Räderwerk der Rettung abläuft. Ein kleines Motorboot, soviel ist bekannt, hat einen Motorschaden davongetragen und treibt nun im Meer. Schnelles Handeln ist nötig, denn bei Manövrierunfähigkeit droht eine Kollision. Doch das muß man den vier Männern an Bord der „Hermann Helms“ nicht zweimal sagen. Ohne viel Gerede machen sich Gerhard Lünnemann, Rolf Cordes und Gerd Hillen unter dem Kommando des 1. Vormannes („Kapitäns“) Olaf Clausen an die Arbeit. Der Ostfriese Lünnemann, seit fast 20 Jahren Hauptamtlicher bei der DGzRS und früher mal Fischkutter-Kapitän auf Nordsee, berechnet anhand der ihm durchgegebenen Koordinaten in Windeseile den genauen Standort des Havaristen. Währenddessen treffen seine drei Kollegen technische Vorbereitungen.

Jede Welle spürt man an Bord der 27,5 Meter langen und 6,53 Meter breiten „Hermann Helms“, die so leicht gebaut wurde, daß sie zwar nicht unsinkbar ist, sich aber jederzeit wieder selbst aufrichten kann. Und als der 1985 in Dienst gestellte Kreuzer seiner Höchstgeschwindigkeit von 23 Knoten

sehr nahe kommt, schaukelt es unvorstellbar. Als ich ein wenig über den Seegang jammere, schmunzelt Gerhard Lünnemann. „Das ist doch garnix“, meint er, „wir haben doch nur höchstens Windstärke 4.“ Ich erinnere mich dabei an das, was mir der 1. Vormann Clausen gesagt hatte: „Wir fahren dann heraus, wenn andere Schiffe den Hafen nicht mehr verlassen wollen.“ Bereits seit 1865 kümmert sich die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger um den maritimen Such- und Rettungsdienst in den deutschen Seegebieten. Seitdem wurden mehr als 64.000 Menschen aus Seenot gerettet oder aus lebensbedrohender Gefahr befreit, knapp 10.000 mehr, als die „Hermann-Helms“-Heimatstadt Cuxhaven Einwohner zählt.

## 56 Rettungseinheiten

Heute sind 56 Rettungseinheiten im Einsatz, darunter 19 Kreuzer. Diese von der Seenotleitung in Bremen koordinierte Flotte mit 53 Stationen an der Nord- und Ostsee (wie der gesamte DGzRS-Apparat durch Spenden und Zuwendungen finanziert) zählt zu den modernsten und leistungsfähigsten in der ganzen Welt. 1998 mußten sich die Boote und Kreuzer der DGzRS 2.442 Einsatzfahrten stellen. Bei denen wurden 445 Menschen aus Seenot gerettet und 1.355 weitere Personen aus kritischen Gefahrensituationen befreit. Bei Kontrollfahrten legen die DGzRS-Einheiten außerdem jährlich mehr als 100.000 Kilometer auf Nord- und Ostsee zurück.

Auf dem Weg zu dem Motorboot mit Motorschaden haben wir inzwischen einen beträchtlichen Teil der Strecke zurückgelegt, aber angekommen sind

wir noch immer nicht. Dieser Eindruck bleibt bei mir haften: Die Entfernungen auf hoher See können gigantisch sein, und ein „Happy-End“ bei einer Einsatzfahrt ist deshalb in keiner Weise vorprogrammiert. „Wir hatten schon manche schrecklichen Erlebnisse, die man noch lange vor Augen behält“, berichtet Rolf Cordes mit stockender Stimme. Seit 1980 ist der Mann aus Brake dabei. Bevor er zu einem von 160 festangestellten DGzRS-Leute avancierte, war er lange in der zivilen Schifffahrt beschäftigt. An dem Job bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger fand er nicht zuletzt die relativ familienfreundlichen Arbeitszeiten verlockend. An Bord der „Hermann Helms“ wird 14 Tage am Stück Dienst geschoben. Anschließend hat man zwei Wochen frei. Wenn vier Männer 14 Tage lang auf recht begrenztem Raum zusammenleben müssen, kann das durchaus Zündstoff in sich bergen. „Natürlich treten Meinungsverschiedenheiten oder Konflikte auf“, räumt Cordes ein.

Doch das Entscheidende sei, daß die persönlichen Schwierigkeiten schnell wieder aus dem Weg geräumt würden.

## Unbezwingbare Natur

Endlich erreichen wir das Motorboot, das im Wasser schaukelt. Der Motor der „Hermann Helms“ röhrt kolossal, und der Kreuzer bewegt sich heftig hin und her, bis eine Leinenverbindung hergestellt werden kann. Auch das 7,50 Meter lange und 2,50 Meter breite Tochterboot wird zu Wasser gelassen. Die „Biene“ wird später das Motorboot, dessen Besatzung mit dem Schrecken davongekommen ist, in den Cuxhavener Hafen schleppen.

Ein relativ harmloser Einsatz der „Hermann Helms“ ist zu Ende gegangen. Doch ein hohes Risiko für die Retter schwebt trotz moderner Technik bei jedem Ausrücken des Kreuzers mit. „Die Natur kann man nie völlig bezwingen“, bringt der freiwillige DGzRS-Mann Gerd Hillen die Sache auf den Punkt.



Die „Biene“ hat endlich das Motorboot erreicht.

Fotos: Klaus