

Auf verwegennem Kurs durchs Wattenmeer

In den vergangenen zehn Jahren haben die Seenotretter auf dem Kreuzer „Hans Hackmack“ unzählige Menschen vor dem Tod bewahrt

Jedes Schiff und jeder Einsatz der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wird aus Spenden finanziert. Vor zehn Jahren war es die Bremer Tageszeitungen AG, die den Bau von zwei Seenotrettungskreuzern ermöglichte: Seither sind die „Hermann Rudolf Meyer“ und die „Hans Hackmack“ rund um die Uhr im Einsatz.

Von Krischan Förster

Am liebsten hätte Olaf Burmann schon in der ersten Woche wieder abgehauert. Die Enge, die muffeligen Kollegen, das strenge Bordregime. Ganz anders hatte er sich die Arbeit auf einem Seenotrettungskreuzer vorgestellt. „Ich hab' meine Frau angerufen und ihr gesagt, das wird nichts“, erzählt er. Und grinst. Denn er ist dann doch geblieben – und hat es nicht bereut.

Muschelfischer war er damals, 27 Jahre alt. Die Zeiten waren schlecht, das Geld knapp. Da kam der Anruf. „Die Retter wollten sich mit mir unterhalten.“ Gestandene Seebären zwischen 50 und 60, eine verschworene Gemeinschaft, die erst einmal schauen wollten, was der Neuling so drauf hat. Das Schiff als Trutzburg, die erobert werden musste. Es dauerte ein bisschen, doch Burmann biss sich durch.

20 Jahre später lehnt er entspannt auf einem lederbezogenen Stuhl in der Messe des Seenotrettungskreuzers „Hans Hackmack“. Vor zehn Jahren wurde das 23 Meter lange Schiff von der Bremer Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Dienst gestellt und kreuzt seither durch die Nordsee. Genau so lange schon ist Burmann 1. Vormann auf der „Hans Hackmack“. Und der Büsumer gilt als einer der verwegenen Kapitäne im Revier. Weil er auf Routen durchs Watt steuert, die auf keiner Karte eingezeichnet sind – mit gerade mal einer Handbreit Wasser unter dem Kiel. Oder noch weniger: „Der fährt selbst durch Sand“, heißt es. Burmann blickt verschmitzt aus wasserblauen Augen. „Ich bin an der Küste groß geworden und mag dieses Gebiet. Da lotet man so etwas schon mal aus.“ Guckt hier, testet da. Denn wenn es um Menschenleben geht, ist jede Minute entscheidend.



Der Blick geht immer hinaus aufs Wasser: Vormann Olaf Burmann auf der Brücke.

Bis zum Bauch stand eine Gruppe von Wanderern schon im Wasser, als die „Hans Hackmack“ mit voller Fahrt auslief. Unternehmungslustige Touristen und ein erfahrener Wafführer. Bei bestem Wetter waren sie in Büsum losgezogen, hinaus zum Schollloch zwei Kilometer vor der Küste. Alles schien in Ordnung. Dann kam die Flut, schneller und höher als erwartet. Der starke Tidenstrom schnitt den Wanderern den Rückweg ab. „Das konnte keiner voraussehen“, sagt Burmann. Kein Leichtsinns also, und doch steckte die Gruppe plötzlich in Lebensgefahr. Mit dem Handy konnte der Wafführer noch einen Notruf absetzen, dann soff das Mobiltelefon in seiner Hosentasche ab. Die Seenotretter hatten somit keine Chance, die Verirrten zu orten. „Also



In voller Fahrt rauscht der Seenotrettungskreuzer „Hans Hackmack“ über die Nordsee. Vor zehn Jahren wurde er gemeinsam mit dem Schwesterschiff „Hermann Rudolf Meyer“ in Dienst gestellt.

mussten wir suchen, suchen, suchen“, erzählt Holger Budig, 3. Vormann auf dem Schiff. Raus aus dem Fahrwasser, hinein in die Priele, das Fernglas immer vor Augen. Schließlich entdeckten sie am Horizont das wartende Häuflein. „Wenigstens war klare Sicht, sonst hätte es auch schief gehen können“, meint Budig.

In dem Gewirr aus Sandbänken und überflutetem Watt kam der 39-Jährige nicht einmal mit dem sieben Meter langen Tochterboot „Christian“ dicht genug heran. Er musste selbst ins Wasser, sich durch Schlick und Strömung kämpfen und die durchnässen Urlauber abholen. Wenig später saßen alle wohlbehalten und frohgumut auf dem sicheren Rettungskreuzer. „Die haben nicht mal begriffen, wie groß die Gefahr war“, brummt Budig. Stattdessen hätten sich viele fürs nächste Jahr gleich wieder zu so einem „Abenteuertrip“ angemeldet. Der Wafführer legte sich dagegen lieber ein Funkgerät zu. Denn das kann angepeilt werden.

Die Seenotretter wissen ein Lied zu singen über die Tücken der Nordsee. Vor ein paar Jahren endete ein ähnlicher Ausflug ins Watt tödlich. Die Vermissemeldung kam zu spät, die Retter konnten nicht mehr helfen. Zwei Familien mit Kinder einfach ausgelöscht. Nicht einmal alle Leichen wurden gefunden, zwei Menschen hat die See für immer verschluckt. Auch solche bitteren Erfahrungen gehören zum Alltag und müssen weggesteckt werden. „Jeder verarbeitet das auf seine Art“, sagt Burmann. „Das Leben geht weiter.“

Er hat längst aufgehört, die Einsätze zu zählen. 30 bis 40 Mal im Jahr „wird es richtig ernst.“ Da geht es um Leben oder Tod. Viel häufiger sind die Seenotretter einfach nur da, wenn sie gebraucht werden. „Spektakulär sind die wenigsten Fahrten“, meint der Vormann. „Routine eben.“ Olaf Burmann würde das wahrscheinlich auch noch sagen, wenn das Schiff wieder einmal von der erzürnten Nordsee geprügelt wird.



Eng ist es an Bord, auch in der winzigen Kabine mit Koje, Schrank und Tisch oder im Maschinenraum, wo zwei 1350 PS starke Dieselmotoren das Schiff vorantreiben. Die Besatzung der „Hans Hackmack“ (v.l. Olaf Burmann, Holger Budig, Stefan Jürgensen und Jörg Reinhardt) sind eine eingeschworene Gemeinschaft. Im Ernstfall muss jeder Handgriff sitzen, deshalb werden Rettungseinsätze ständig geübt. FOTOS: KRISCHAN FÖRSTER



Im Kielwasser der in Seenot geratenen und vor dem stürmischen Wind flüchtenden Segelyacht „Storch“ hat sich die „Hackmack“ immer wieder quer gelegt, um die gewaltigen Brecher abzufangen. „Da haben wir ordentlich was geballert bekommen“, berichtet Burmann. Eine Welle nur, die ächtern ins Cockpit der „Storch“ eingestiegen wäre, hätte den Spitzgatter mit zwei Seglern an Bord versenken können. So aber erreichte die Yacht im Schutz des Kreuzers si-

cher den Hafen von Büsum. „Und so etwas passiert uns ständig.“

Fischkutter verheddern sich mit ihrer Schraube im Netz und werden abgeschleppt. Schiffe stranden auf Sandbänken. Einer Yacht mit Wassereinbruch wird eine leistungsfähige Pumpe geliehen, dann tuckert die „Hackmack“ geduldig am 100 Meter langen Stromkabel hinterher bis in den Hafen. Die Crew holt verirrte Wanderer aus dem Watt und selbst einen ausgewachsenen Hirsch. Burmann schmunzelt: „Keine Ahnung, wo der herkam.“

Den kapitalen Zwölfender hatten sie eines Tages auf einer Sandbank entdeckt. Vielleicht hatte ihn die Brunnf orientierungslos hinausgetrieben. „Wir wollten ihn jedenfalls nicht einfach stehen lassen.“ Nur wie rettet man ein panisches, 100 Kilo schweres Tier? „Wir haben mal lieber abgewartet, bis der Hirsch schwimmen ging.“ Mit einem beherrzter Griff ans Geweih wurde der Hirsch ins Tochterboot gezogen, schleunigst an den Beinen verschnürt und zurück ans Land gebracht. „Wir wollten ja für unsere gute Tat nicht auch noch getreten werden“, sagt er. Die Kollegen lachen.

Beim Essen werden gern Anekdoten erzählt. Zu viert hocken sie um den Tisch. Budig, der heute in der engen Kombüse den Smutje macht, serviert. In den Töpfen dampfen Kartoffeln, Blumenkohl, Rosenkohl, dazu Hand gemachte Fischfrikadellen. Hungrig fallen die Männer über das Essen her. Es ist eng, wie überall an Bord. Zwei Wochen müssen sie miteinander auskommen, die folgenden zwei Wochen hat jeder frei. Bis dahin bietet nur eine winzige Einzelkabine mit Koje, Schrank und Waschtisch ein bisschen Privatsphäre. „Wenn's mir mal reicht, hau' ich mich ins Bett und mach' den Fernseher an“, erzählt Maschinist Stefan Jürgensen. Oder er steigt die steile Stiege hinunter in den Maschinenraum, wo die blan-

ken Armaturen blitzen und die Dieselmotoren monoton wummern. Einen Zwist aber gibt es an Bord selten. Die Crew auf der „Hans Hackmack“ versteht sich. „Wir sind wie eine Familie“, bestätigt der Vormann. Deshalb kommandiert Burmann nicht herum, auch wenn er der Schiffsführer ist. Man hält zusammen, hilft sich, spricht sich ab. Was die Besatzung zum Beispiel mal wieder zwischen zwei Einsätzen üben könnte. „Je mehr wir da draußen trainieren, umso besser sind wir im Ernstfall.“

Eine gelbe Plastikpuppe fliegt in hohem Bogen über die Relling. Der Kreuzer zieht enge Kreise durchs graublau Wasser der Nordsee. Behutsam dosiert Burmann auf der Brücke die Kraft der beiden je 1350 PS starken Dieselmotoren, nutzt Wind und Maschinenkraft und lässt das Schiff langsam auf den Dummy zutreiben. „Eine Frage des Gefühls und der Erfahrung“, erklärt er. Jedes Schiff sei anders, habe seine Eigenheiten und Macken. Mit einem speziellen Korb wird die Puppe außenbords eingefangen. Dann packen Stefan Jürgensen und Holger Budig zu und hieven sie zurück aufs Schiff. Manchmal mimt auch einer aus der Crew einen Schiffbrüchigen, lässt sich im Spezialanzug durchs kabelige Wasser treiben und wird vom Tochterboot wieder hereingeholt.

SPENDE FÜR ZWEI RETTUNGSKREUZER

> Die beiden Seenotkreuzer „Hans Hackmack“ und „Hermann Rudolf Meyer“ wurden am 11. Oktober 1996 in Vegesack getauft. Ihr Bau wurde maßgeblich durch eine Spende der Bremer Tageszeitungen AG ermöglicht. Die Namen der Schiffe erinnern deshalb an die einstigen Verleger unserer Zeitung Hans Hackmack (1900-1970) und Hermann Rudolf Meyer (1902-1979).

> Die Schweers-Werft in Bardenfleth beschränkt damals mit der Konstruktion der Schiffe neue Wege. Sie waren die ersten Kreuzer der 23-Meter-Klasse mit Delta-förmigem Rumpf, der bei höheren Geschwindigkeiten für größere Kursstabilität sorgte. Der obere, geschlossene Fahrstand kann im so genannten Zitadellenbetrieb gefahren werden. Dass heißt, durch ein besonderes Filter- und Atemluftsystem geschützt, kann die Besatzung der Seenotrettungskreuzer auch brennenden Chemie- oder Gastankern zu Hilfe eilen. Angesichts des geringen Tiefgangs von nur 1,60 Metern sind die Schiffe zudem in der Lage, im flachen Wattenmeer zu operieren.

> Die „Hans Hackmack“ ist heute in Büsum (Schleswig-Holstein) stationiert. Für die „Hermann Rudolf Meyer“ ist Bremerhaven der Heimathafen. Sie liegt derzeit allerdings bei der Fassmer Werft. Noch bis Anfang November wird sie dort turnusgemäß überholt. (KF)



Eingerüstet steht die „Hermann Rudolf Meyer“ bei der Fassmer Werft in Berne in der Halle. Alle drei Jahre werden die Seenotrettungskreuzer gründlich inspiziert und überholt.