

Liegen wie in einem nassen Sarg

VON VOLKER KÖLLING

Und es fühlt sich doch wie Leichtsinns an. Obwohl alles genau durchgesprochen ist, wie man es eigentlich nie könnte, wenn ein Mensch auf der Nordsee von einem Schiff ins Wasser springen muss oder über Bord geht. Dann brennt es hinter einem oder der Dampfer sinkt oder man hat einen Fehler gemacht – aber man springt nicht „einfach so“ ins Wasser. Mit diesen Zweifeln ist es vorbei, als Olaf Eimert, der zweite Maschinist des Bremerhavener Seenotrettungskreuzers „Hermann Rudolf Meyer“, die Reeling öffnet.

Ich wollte eine echte Rettungsübung mit einem 140-Kilo-Mann und damit eine echte Aufgabe für Siegbert Schuster und Karl-Walter Hartmann auf dem Tochterboot „Christian“. Ich wollte nicht einen der trainierten Retter im Wasser, die das schon zwanzig Mal gemacht haben. Ich habe mir das hier selbst eingebrockt. Der Sprung mit dem Überlebensanzug in die sieben Grad kalte Nordsee bringt einen kurz unter grünes Wasser. Luft anhalten und schon geht es wieder wie ein Korken nach oben. Ich gucke platt auf dem Wasser liegend auf meine Füße in den grünen Stiefeln, die zu dem wasserdichten Anzug gehören. Liegen wie in einem nassen Sarg, denke ich und warum man in solchen Momenten nicht seine Gedanken besser unter Kontrolle hat.

Es bläst in Böen im Wurster Arm vor Bremerhaven schon mit acht Windstärken. Und das merkt man so richtig erst jetzt im Wasser: Weil es überall um einen herum brandet und einem die kurzen weißen Schaumkämme der Wellen über die Kapuze schwappen und in den Kragen hinein

„Wir fahren bei jedem Wetter. Am Vormittag sehe ich sechs bis sieben Windstärken. Sie wollten das Ganze doch realistisch haben.“

Andreas Brensing, zweiter Vormann

wollen. Das Telefongespräch am Tag vorher mit dem Schiffsführer und zweiten Vormann Andreas Brensing geht mir durch den Kopf, während ich steuerunfähig wie ein Stück Treibholz über das Wasser gleite, mal hierhin mal dorthin. Ich wollte wissen, ob wir angesichts der Wetterlage mit dem heranziehenden Orkan „Niklas“ denn wie geplant rausfahren würden: „Wir fahren bei jedem Wetter. Und am Vormittag sehe ich hier sechs bis sieben Windstärken beim Deutschen Wetterdienst. Sie wollten das Ganze doch realistisch haben.“ Mann oder Maus, aber er hat ja Recht, habe ich da gedacht und gesagt, dass ich komme.

Jetzt liege ich unter unwirklich schnell dahinflitzenden grauen Wolken und sehe plötzlich mit angezogenem Kopf, wie ich in spitzem Winkel am Rumpf der „Hermann Rudolf Meyer“ vorbeistreibe. Das da hinten ist ihr Schraubwasser, was sich in großen Wirbeln hinter dem Schiff dreht. Ich gerate in dieses Karussell und denke nur, dass ja eigentlich nur der Hintern tiefer im Wasser steckt. Kopf und Füße drückt der Auftrieb des Anzugs aus dem Wasser. Also mal keine Angst vor rotierenden Schiffspelleren, die zu Fleischmühlen werden. Tatsächlich sagt Andreas Brensing aber später, dass man bei solchen Manövern genau auf den Treibenden und das Heck des Kreuzers achten muss: „Da sollte man so manövrieren, dass man sauber von der Person im Wasser wegbleibt.“

Andererseits gibt der große Kreuzer seinem kleinen Tochterboot auch Deckung vor Wind und Wellen für das Einholen des Menschen im Wasser: In Lee halten, sagen sie dazu an Bord. Das Karussellfahren ist vorbei und ich sehe nur noch meine Füße. Dazwischen müsste irgendwo Wremen liegen denke ich mir den Kurs als treibendes

Floß mit dem Umstand zusammen, dass das Wasser gerade mit der Flut noch die Weser hochdrückt: „Wenn die mich nicht kriegen, muss ich da aus dem Wasser und werde mich dann zu Fuß beschweren gehen.“ Einen ziemlich langen Moment sehe ich einfach gar kein Boot mehr.

Dann erahne ich mehr aus dem Augenwinkel die kleine „Christian“, die gegen die ruppigen Wellen mit ihren vollen 240 PS ankämpft und dann doch ziemlich elegant aber laut mit einem Gegenstoß der Maschine auf meiner Kurslinie zum Stopp kommt. Eine Welle dreht mich einmal mehr und ich sehe auch den großen Kreuzer wieder. „Die Arme hoch im Wasser“, hatte mir Karl-Walter Hartmann noch eingebläut, für das was kommen soll. Was hilft es, ich trude mit dem Wasser wieder weg und habe die Füße Richtung Boot, wo ich jetzt die offene Bergungspforte sehe. Ich soll aber auf dem Rücken liegend mit den Armen zuerst hinein. Am Ruder ruft Siegbert Schuster seinem Kollegen hinten irgendwas zu, bevor ich wieder die Sicht auf das Rettungsboot verliere. Also: Arme hoch und da spüre ich erst einmal kurz eine Hand und dann ein festes Zupacken.

Die nächste Welle spült mich halb über das Stülk kurz über der Wasserlinie, den Rest erledigt Karl-Walter Hartmann, der als Freiwilliger und Ex-Nautiker Dienst auf der „Hermann Rudolf Meyer“ schiebt und mich hineinreißt. Ich bleibe erst einmal liegen und schlucke. Die Welle hinein ins Boot hat mir noch eine Dosis Salzwasser in den Magen gespült und einiges sickert jetzt doch über den Kragen Richtung Stiefel. Ansonsten fühle ich mich noch warm, und noch wichtiger bin ich ohne blaue Flecken wieder auf einem steuerbaren schwimmenden Untersatz. Hartmann will die Bergungspforte schließen, und ich muss mich hochrappeln: „Das ist ganz schön an der Kante, was wir hier machen“, findet er, und tatsächlich spürt man den Wellengang auf dem kleinen Boot viel mehr als auf dem Kreuzer und sogar mehr als im Wasser. Das Gesicht ist eiskalt, knallrot, aber der Rest des Körpers schwitzt und baut langsam das Adrenalin ab. Die Hände in den Handschuhen funktionieren noch und krallen sich am Aluminiumlauf des Steuerstandes fest.

„Stell Dich in die Mitte hin und halt Dich fest“, kommt der knappe Befehl. Es geht um den Bootsgewichtstrimm beim Anlauf auf die Heckklappe. Und 140 Kilo Trockengewicht und der pitschnase Anzug auf der Leeseite heißen Schlagseite bei diesem Boot. Also jetzt mal ruhig stehen. Immer wieder korrigiert Siegbert Schuster am Ruder des bockenden Tochterboots. Und dann kommt der Aufprall auf das Heck des Kreuzers und die Geräusche, wie automatische Verschlüsse zugreifen und Schuster gleichzeitig mit voller Power die Rampe hochschießt.

Noch ist nicht alles verriegelt. Das kleine Boot kippt noch mit jeder Bewegung des großen mit Gummi schmatzend in seiner Wanne. Mit zittrigen Knien geht es über die Steige und entlang der Reeling des Schiffes zu Olaf Eimert. Dem beichte ich erst einmal meine Sekunden voller Zweifel in dem Moment, als er die Reeling für den Sprung geöffnet hat. „Da hättest Du aber dann gar nicht mit dem Tritt gerechnet, wenn Du da nicht den Schritt gemacht hättest“, kommt es grinsend und er klopft auf die Schulter. Ich war fünf-einhalb Minuten im Wasser. Das Tochterboot war nicht einmal 15 Minuten draußen, um mich einzusammeln.

Das ist gut, denn Sturmtief „Niklas“ tut jetzt, was angekündigt war: Es bringt mehr Wind. Als die Crew im Schiff mit mir panierte Schnitzel und Kartoffelsalat am Liegeplatz in der Geestemündung teilt, heulen draußen neun Windstärken um das Schiff. Das Telefon bimmelt. Alle sind einen Moment lang stumm. Nur ein Anruf von einer Schulklasse, die etwas über das Schiff schreiben soll. „Fahren will bei so einem Wetter keiner. Da wünscht man sich keinen Einsatz. Das muss man klar sagen“, sagt Andreas Brensing. „Andererseits fahren wir eben immer raus. Das ist unser Job.“

Perfektes Teamwork lassen die vier Männer als Lob für den Einsatz am Vormittag noch durchgehen. Auch, dass alles ganz gut geklappt hat,

meinen die Männer der Crew. Doch zum Kaffee und bei der Frage nach dem Reiz ihrer Arbeit runzelt Andreas Brensing die Stirn: „Reiz ist das falsche Wort. Es muss jemand machen. Und das sind wir. Die Arbeit läuft in der Regel von selbst, aber das enge Zusammenleben über zwei Wochen unentwegt auf einem – dann ja doch engen – Schiff ist garantiert nicht jedermanns Sache.“

50 Einsätze im Jahr, im Sommer mehr, im Winter weniger und kein Feierabend und kein Besuch in der Kneipe nebenan. 14 Tage Wache heißen 14 Tage Alarmbereitschaft. Bei der Frage

„Das ist ganz schön an der Kante, was wir hier machen.“

Karl-Walter Hartmann, Seenotretter

nach dem Familienleben erzählt der Freiwillige Karl-Walter Hartmann, wie sehr sich seine Frau und er schon nach einer Woche Freiwilligendienst aufeinander freuen. Das erntet Kopfnicken in der Runde, auch wenn die Profis erst nach 14 Tagen für 14 Tage nach Hause dürfen. „Ich weiß auf jeden Fall, dass die Scheidungsrate bei uns auch nicht höher ist als bei anderen Schichtarbeitern“, rechnet Siegbert Schuster seinen Kollegen vor.

Wobei der normale Schichtarbeiter zu Hause weniger zu verdauen hat als die Retter: Den Einsatz für den Bauarbeiter am Containerterminal wird Siegbert Schuster jedenfalls nicht vergessen: Da war der Arm fast abgerissen worden und die Männer mussten den Schwerverletzten nach Bremerhaven Richtung Rettungswagen bringen. Viel Blut und kein Erfolg. Aber es gibt eben auch die guten Fälle wie den der Frau, die sie direkt vor dem Fähranleger nebenan schon mit dem Gesicht im Wasser an Bord des Tochterbootes gezogen haben. Hartmann: „Da konntest Du wegen der nassen Kleidung nirgendwo anpacken. Einen Bewusstlosen aus dem Wasser zu ziehen ist echte Schwerstarbeit.“ Und Andreas Brensing erinnert sich an den Moment, als die Frau hinten im Tochterboot auf dem Boden lag und zu husten anfing: „Das war ein schöner Moment. Eine Rettung in letzter Minute.“

Zwei Stunden später um 14.30 Uhr tobt Orkantief „Niklas“ mit vollen zehn Windstärken über Bremerhaven und wieder klingelt das Telefon auf der „Hermann Rudolf Meyer“. Die Männer haben sich gerade hingelegt und jagen nach dem Alarm Minuten später mit Volldampf die Weser hinaus. Die Ebbe hat eingesetzt. Der Sturm etwas auf Nordwest gedreht. Der Kreuzer kracht mit Vollgas in eine kurze steile Welle. Ich gucke mir das Schauspiel bei einem Kaffee aus dem Café des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven an.

Irgendwie ist jetzt aber eine andere Aufregung da, weil man jetzt weiß, wer da raus zum Retten muss. Dann plötzlich reduziert Brensing die Fahrt und dreht vor dem Zoo am Meer um. Später am Telefon schüttelt der Vormann den Kopf über einen Sportboottfahrer: „Der hatte Angst wegen der hohen Welle bekommen und einen Notruf abgesetzt – dabei lag er hier im Hafen 500 Meter entfernt hinter der Brücke, wo wir gar nicht hinkommen. Dem kann man dann aber natürlich auch nicht mehr helfen.“ Eine ruhige Wache wünsche ich noch, weiß jetzt, was mit diesem alten Grub eigentlich gemeint ist.



Zur Person
Volker Kölling (46) hat beim WESER-KURIER volontiert und als Redakteur gearbeitet. Danach wechselte er als Filmmacher zu Radio Bremen und wurde später Tourismuschef in Bremerhaven. Jetzt ist er in Vege-sack selbstständig, fotografiert, schreibt und macht Filme.



Volker Kölling nach seiner Rettung: Die Knie sind nach dem Abenteuer in der kabbeligen See dann doch etwas wacklig.

FOTOS: SUHWA LEE (3), VOLKER KÖLLING (2)



Für die Bergung Schiffbrüchiger lässt die „Hermann Rudolf Meyer“ ihr Tochterboot „Christian“ mit zwei Rettungsmännern ins Wasser.



Von Deck aus hat ein weiteres Besatzungsmitglied die ganze Zeit Funkkontakt mit der Brücke und dem Tochterboot.



Es braucht zwei Anläufe, bis die offene Bergungspforte und der Mann im Wasser durch eine Welle praktisch aufeinander geschoben werden.



Dann heißt es Arme hoch und retten lassen. So kommt Volker Kölling wieder an Bord des Tochterbootes.