

DGzRS setzt auf eigenen Nachwuchs

Vor ein paar Wochen hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ein 22 Meter langes Ausbildungsschiff auf der Schiffswerft Hermann Barthel in Derben an der Elbe auf Kiel gelegt. Drei Besatzungsmitglieder werden auf dem Stahlverdränger bis zu acht Trainees ausbilden. Ulrich Vader, einer der erfahrensten DGzRS-Vormänner, erläutert, warum es ohne eigene Ausbildung bald keinen seemännischen Nachwuchs mehr für die Retter geben würde.

Ulrich Vader mustert die Männer und Frauen im Saal schon ein bisschen wie potenzielle Kollegen. Sein Vortrag vor den über 60 Wassersportlern klingt fast wie eine Anwerbe-Rede. Künftig brauchen die Retter wasseraffine Menschen in großer Zahl, wenn sie ihre Arbeit als gemeinnützige Hilfsorganisation mit ihren 59 Rettungsbooten weiter leisten wollen. Denn der DGzRS geht der Retter-Nachwuchs aus, weil die Berufsschiffahrt nicht mehr genug Personal für Schiff und Maschine ausbildet. „Mit der deutschen Seefahrt geht es abwärts. Wir müssen uns selber helfen. Mit beidem: Personal für Deck und Maschine“, so Vader. Aus Sicht der DGzRS liegt die Lösung des Problems in der eigenen Ausbildung von Rettern.

Ulrich Vader: „Noch haben wir einen Pool von 800 Freiwilligen auf den Freiwilligenstationen überall an der Küste. Auf die können wir jetzt auch bei der neuen Form von Ausbildung zurückgreifen.“ Aber auch bei den Freiwilligen zeichne sich ab, dass es mit dem Nachschub in absehbarer Zeit mau aussehen könnte. Ulrich Vader: „Immer mehr Arbeitgeber tun sich heutzutage schwer, uns die Leute für den Dienst freizustellen.“ Der sei ähnlich organisiert wie der Dienst in der Freiwilligen Feuerwehr mit Bereitschaftspieper und all dem, aber eben auch einem Schulungsbedarf von zweieinhalb Wochen im Jahr: „Auch da gibt es natürlich Rückmeldungen aus der Familie, wenn die Freiwilligen dafür ihren Jahresurlaub investieren, statt mit der Familie in den Urlaub zu fahren.“

Die DGzRS hat jetzt den Weg zur kompletten Ausbildung von Profi-Seenotrettern eingeschlagen: Der erste Ausbildungslehrgang mit zwölf Teilnehmern läuft seit Mitte Februar. Die Leute haben laut Vader einen Zwei-Jahres-Verträge mit fester Bezahlung, Urlaubsanspruch, aber auch einem vollen Programm bekommen. 13 Lehrgänge sind zu absolvieren vom Kursus „Basic Safety Training“ bis zum „SAR Ersthelfer“. Die Leute holen in Tochterbooten der Flotte Schiffbrüchige aus dem Wasser, sie wünschen Leute in den Helikopter hinauf und lernen, die Schiffsaggregate zu warten. Dazu kommen 520 Stunden Ausbildung zum Rettungsassistenten und zwölfmal 14 Tage Dienst auf den verschiedenen Einheiten der DGzRS-Flotte.

Vader: „Die sollen vom Schlauchboot bis zum Rettungskreuzer alles mal erlebt und gefahren haben. Und dann haben wir natürlich auch noch unser Schlachtschiff, die „Hermann Marwede“ auf Helgoland, auf der es drei überzählige Kammern gibt, die diese Auszubildenden füllen werden.“ Der Bremerhavener Vormann skizziert Ausfahrten von Börtebooten, die dann einfach mal irgendwo eine Puppe ins Wasser werfen werden: „Und dann musst du auf der Marwede Strömungsverhältnisse berechnen, gucken, wo der sein könnte und eine saubere SAR-Übung daraus entwickeln. Das hat schon was.“

Das erste Dutzend eigener Trainees ist ein bunter Haufen: Hier steht laut Vader die Hausfrau neben dem ehemaligen Bäcker. Feste Ausbildungsstation ist das MRCC – das Maritime Rettungszentrum.



Die Rettung von „Schiffbrüchigen“ in Tochterbooten der Retter-Flotte ist Bestandteil der Ausbildung.

Fotos: Kölling

DGzRS-Vormann Ulrich Vader erklärte, wie wichtig die eigene Ausbildung für die Seenotretter inzwischen geworden ist.



Seenotretter lassen ein 22 Meter langes Schiff bauen, um Profi-Retter auszubilden

Im Haus an der Werderstraße geht es für alle aber auch durch Abteilungen wie „Finanzen“ oder „Inspektion“. Eine schriftliche Projektarbeit soll diesen Teil der Ausbildung abschließen – ganz schön anspruchsvoll.

Wobei Vader offen darüber erzählt, dass man mit diesen Inhalten und Ideen jetzt erst einmal loslegt und am Konzept für spätere Jahrgänge noch gefeilt werden darf. Der Bau des reinen Ausbildungsschiffes an der Elbe sei ein wichtiger Baustein in dem Ausbildungskonzept. Es komplettiert mit seinen 22 Metern die bisherige Ausbildungsflotte, die aus Trainingsbooten der kleineren 9,5/10,1-Meter-Seenotrettungsbootklasse besteht. Grundsätzlich geht es laut Vader darum, die stationierten 20 Einheiten der Seenotrettungskreuzer im Dienst nicht zu sehr mit den Lernenden belagern zu müssen, wenn es an die Ausbildungsoffensive geht: „Da ist wie bei allem, was die DGzRS tut, auch finanziell mit reichlich Fingerspitzengefühl vorzugehen, weil das alles schließlich Geld kostet und wir eine rein aus privaten Spenden gespeiste Organisation sind.“ Im Fall des Ausbildungsschiffes deckt eine Erbschaft die Kosten für den Stahlbau ab.

Tatsächlich ist schon einiges an Struktur da, auf der sich aufbauen lässt. Längst ist die DGzRS-Zentrale an der Werderstraße Schulungszentrum für die Crews der großen und kleinen Einheiten der DGzRS – mit Simulatoren und eigener elektronischer Lernplattform. Jetzt gibt es seit Jahresbeginn die Seenotretter-Akademie, zu der auch das 1996 gegründete Trainingszentrum in Neustadt/Holstein gehört. In Zukunft will die DGzRS aus der Nachwuchsnot heraus Stück für Stück eine anerkannte, zertifizierte Ausbildung aufbauen. Der Vormann erzählt von der Zusammenarbeit mit der Hamburger Wasserschutzpolizei, was das Prüfungswesen angeht. „Stichwort Patent: Da haben die Hamburger schon komplett die Strukturen aufgebaut, die auch unsere Leute durchlaufen können. Wir gehen das jetzt Schritt für Schritt an und hoffen, dass wir spätestens in zehn Jahren unseren Nachwuchs komplett selbst ausbilden können.“

(Volker Kölling)