Auf einsamer Wacht in Heiliger Nacht

Weihnachten auf dem Rettungskreuzer „Hermann Marwede“: In ständiger Alarmbereitschaft auf der Seeposition Deutsche Bucht vor Helgoland

Weihnachten. Das Fest der Liebe, das Fest der Familie. Kerzen brennen. Es duftet nach Tanne und Lebkuchen. Die Kinder sind aufgeregt. Überall wird heute gefeiert. Doch überall müssen heute Abend auch Menschen arbeiten. Allein. Fern von ihren Lieben. Stellvertretend für all jene, die uns mit ihrer Arbeit besinnliche Weihnachten ermöglichen, haben wir die Crew des Seenotrettungskreuzers „Hermann Marwede“ vor Helgoland besucht.

Er fährt raus, wenn die anderen längst reinkommen: Der Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede“ der DGzRS in der Deutschen Bucht. Fotos: DGzRS, Kai A. Struthoff

Von Kai A. Struthoff

Ein stürmischer Südwest drischt krachend Brecher gegen die Mauer des Südhafens von Helgoland. Die heftigen Böen zausen den kleinen Weihnachtsbaum hoch oben in der Mastspitze der „Hermann Marwede“. Winzig sieht er aus, im Top des bulligen Seenotrettungskreuzers. Die „Hermann Marwede“ ist der jüngste, modernste und größte Kreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Auf der „Seeposition Deutsche Bucht“ trotzt das Schiff den Naturgewalten. Der Kreuzer läuft auch dann noch aus, wenn das Wetter die anderen längst reingezwungen hat.

Draußen pfeift der Sturm, aber an Bord ist es mollig warm. Auf dem Backdeck sitzt die Mannschaft beisammen. Auf dem Adventskranz brennen die Kerzen. Aus der blitzblanken Pantry duftet es nach frisch gebrühtem Kaffee. Die Bullaugen sind mit weihnachtlichen Fensterbildern geschmückt. Am Heiligabend wird auch ein Plastikweihnachtsbaum aufgestellt. Irgendein Witzbold hat ein Schild an die Pantrytür gepappt: „Aushilfe gesucht. Vom 23. 12. – 2. 01“. Es hat sich wohl keiner beworben. Die Männer müssen Weihnachten selbst ran.

Aus dem Funkgerät schnarren ständig neue Meldungen des Bremen Rescue Radios, der Seenotleitung. Mit einem Ohr sind sie alle dabei. Jederzeit kann ein Notruf kommen. „Mayday, Mayday.“ In Minuten müssen die Männer dann raus auf See.

Vielleicht liegt es an dieser ständigen Alarmbereitschaft, dass nicht so recht besinnliche Stimmung aufkommen will. „Weihnachten ist ein Tag wie jeder andere an Bord“, meint Ingo Henser, der 3. Vormann. Nur das Essen sei etwas üppiger. Bevor der 27-jährige mit dem blonden Struwelhaar zur „Gesellschaft“ kam, arbeitete er als Decksmann auf einem Fischkutter. Doch irgendwo tief in ihm drin war der Wunsch, Menschen zu helfen. Er heuerte bei der DGzRS an. „Etwas Berufung gehört in unserem Job dazu, sonst wär man hier falsch“, sagt Henser. Er ist der jüngste der Crew. Aber er steht seinen Mann. Auch in der Pantry, wo alle mal kochen müssen. Henser will seinen Kameraden zu Weihnachten Krustenbraten servieren.

Winzling: Der Weihnachtsbaum im Topp des bulligen Seenotrettungskreuzers.

Und nach dem Essen? Bescherung und Weihnachtslieder? Die Männer am Tisch grinsen. Für Sentimentalität ist an Bord kein Platz. Die Rettungsleute sind Profis. Ihre Seebeine haben sie sich in langen Jahren auf den sieben Weltmeeren verdient. Wahrscheinlich waren sie Weihnachten öfter auf See als daheim. Und auch dieser Heiligabend wird wieder vom Rhythmus der Wachen bestimmt.

Auch der 39-jährige Jörg Lüdtke aus Büsum ist Weihnachten an Bord: „Morgens um vier beginnt meine Wache. Um acht habe ich das Frühstück für die Mannschaft auf dem Tisch, und an einem Weihnachtstag werden ich kochen“. Entenbrust, Kroketten und Vanilleeis mit heißen Kirschen soll es geben. Die Zutaten spenden traditionell die Helgoländer. Sie wissen, was sie an ihren Rettungsmännern haben.

Lüdtke ist seit sechs Jahren bei der DGzRS, auch er war früher Hochseefischer. Aber in diesem Jahr wird Weihnachten für ihn vielleicht doch etwas anders als früher. Seit Oktober ist er verheiratet. Daheim bei seiner Ehefrau in Büsum steht schon der Weihnachtsbaum. Doch die gemeinsame Feier muss warten. Seemanns-Schicksal.

Insgesamt 15 Mann Besatzung hat die „Hermann Marwede“. Die meisten kommen aus Norddeutschland, sogar ein Rettungsmann aus Suhl in Thüringen ist an Bord. Je sechs Mann sind jeweils 14 Tage zum Einsatz an Bord. Dann wird gewechselt. Wer Weihnachten arbeitet, hat Silvester frei. „Meine Frau hat mich so kennen gelernt. Und in meinen Beruf lass ich mir auch nicht reinreden“, sagt Lüdtke knapp. Seemannsfrauen-Schicksal.

Am härtesten ist es wohl für die Kinder. Dominik Holtmeier aus Kiel hat einen sechsjährigen Sohn. Der Junge verbringt Weihnachten bei den Großeltern und bekommt eine erste Ahnung davon, was es heißt, einen Seemann als Vater zu haben: „Noch freut er sich, denn wir feiern nach, und so bekommt er zweimal Geschenke“, grient der 31-Jährige, der viele Jahre bei der Marine war, bevor er zur „Gesellschaft“ stieß. So ganz leicht fällt es ihm wohl trotzdem nicht, Weihnachten ohne seinen Lüttjen zu feiern. „Wir haben den tollsten Job der Welt,“sagt Holtmeier nachdenklich, „dafür müssen wir eben auch mal Opfer bringen.“

Es zählen nur Taten

Die Männer machen nicht viele Worte. Hier draußen zählen nur Taten. Und selbst über die wird nicht viel Gewese gemacht. Etwa über den Einsatz bei dem brennenden Fischkutter. Eine Gasflasche war explodiert. Als die Retter das Mayday erreichte, waren schon vier Seeleute verbrannt. Die Seenotretter konnten nur noch ihre verkohlten Leichen bergen. Aber sie zogen auch sieben Matrosen lebend aus der eiskalten See. Knapp, fast bescheiden erzählen sie von diesen Einsätzen, die andere Heldentaten nennen würden. „Das ist unser Job, keine Heldentat“, sagt Karl Heinz Bruhns, der 1. Maschinist der „Hermann Marwede“.

Der bärtige Seebär schipperte 21 Jahre auf einem Bohrinselversorger durch den Persischen Golf, war oft sechs Monate lang nicht zu Hause. Handys gab es damals noch nicht. „Irgendwann sagt dann die Frau: Jetzt ist Schluss.“ Seit 17 Jahren ist Bruhns schon bei der DGzRS und ist nun wenigstens alle vierzehn Tage daheim. Einen Seemann wie ihn kann nichts mehr erschüttern. „Man wird mit den Jahren ruhiger, Hektik hilft dir hier draußen nichts“, brummt Bruhns.

Weihnachtsstimmung an Bord der „Hermann Marwede“: Jörg Lüdtke, Karl Heinz Bruhns, Jürgen Gehrke, Vormann Jörg Rabe und Ingo Henser (von links). Henser und Lüdtke sind auch Weihnachten an Bord, die anderen dürfen nach Hause.

Sturmfahrt vor Helgoland

Der Wind hat zugelegt: „Deutsche Bucht, Südwest 7“ knarzt der Seewetterbericht aus dem Funkgerät. Zwei bis drei Meter hohe Wellen. Vor der Hafeneinfahrt lauern tückische Untiefen. Die Wellen sind schaumgekrönt. „Das ist für uns noch ganz normal“, meint Jörg Lüdtke gelassen. Er sitzt vor seinem Radarschirm auf dem Brückendeck. „Delta Bravo Alpha Romeo, Hermann Marwede ruft German Bight Traffic – wir fahren raus“, meldet er an die Kontrollstelle in Wilhelmshaven. Der Kreuzer schiebt sich vorsichtig aus der Hafeneinfahrt.

Dann aber legt Vormann Jörg Rabe „den Hebel auf den Tisch“. Volle Kraft voraus. Voll gegenan. Die „Hermann Marwede“ stürzt sich in die brodelnde See. Tief taucht der Bug in die Wellen. Gischt überschüttet die Brücke. Manchmal schlägt der Kreuzer mit voller Kraft in ein Wellental. Dann wieder kippt das Schiff zur Seite. Schwankt um bis zu 30 Grad hin und her. Alles kein Problem. „Das Schiff ist gut“, urteilt Rabe knapp. Der 45-jährige Oldenburger ist der Boss an Bord, auch er verfügt über jahrelange Erfahrung als Rettungsmann auf See. Seine Mannschaft verfolgt gespannt die Geschwindigkeitsanzeige. 29,1 Knoten, rund 50 Stundenkilometer. „Wir surfen auf der Welle“, freut sich Rabe über die Geschwindigkeit. Tempo ist wichtig. Im Ernstfall entscheidet jede Minute über Leben und Tod.

Längst ist die Lange Anna auf Steuerbord im Dunst versunken. Die „Hermann Marwede“ jagt durch die Deutsche Bucht. Eine Übungsfahrt. Tägliche Routine. Am Horizont taucht die „Neuwerk“ auf. Auch der Hochseeschlepper der Küstenwache trotzt in der Deutschen Bucht den Urgewalten. Schnell sind die Schiffe gleichauf. Ingo Henser winkt kurz herüber. Dann legt Vormann Rabe das Ruder um. Es ist kaum größer als ein Computer-Joystick. Die Zeit der sprossenbewährten Holzräder ist längst vorüber. Bei einem Auto würden bei diesem Manöver die Reifen quietschen, aber der Rettungskreuzer geht brav auf den neuen Kurs. Alles ruhig im Revier vor Helgoland.

Trügerische Weihnachtsruhe

Die Ruhe ist trügerisch. Immer wieder in der Geschichte der DGzRS mussten die Seenotretter zu Weihnachten hinaus: Am 26. Dezember 1880 etwa kämpfte sich die Besatzung des Ruderrettungsboots „Vegesack“ von der Station Horumersiel durch die kochende See, um zwei Schiffbrüchige zu retten. 24 Stunden dauerte der Einsatz. Sieben Männer riskierten ihr Leben, aber die beiden Seeleute der Tjalk „Freundschaft“ wurden gerettet. Oder am 1. Weihnachtstag 1968. Der Frachter „Njandoma“ lief in der Außen-Elbe auf Grund. Wasser brach ein. Das Schiff musste aufgegeben werden. Trotz schwerer Grundseen, bei Sturm, Schnee und klirrender Kälte gelang es dem Seenotkreuzer „Arwed Emminghaus“ aus Cuxhaven, 24 Seeleute zu retten.

Am zweiten Weihnachtstag 1984 geriet der Frachter „Blue Spirit“ nordwestlich vor Borkum in Brand. Die Kreuzer „Georg Brusing“ aus Borkum und „Wilhelm Kaisen“ aus Helgoland waren stundenlang im Einsatz, bis sie den Brand unter Kontrolle hatten. Ein Seemann starb. Die übrige Crew wurde gerettet.

Verschollene Fischer, kranke Kinder an Bord, leichtsinnige Wattwanderer – für die Seenotretter gibt es keinen Weihnachtsfrieden. Sogar ein Flugzeugabsturz findet sich in der Weihnachtschronik der DGzRS: Vor zwei Jahren, am 26. Dezember 2001, stürzte ein Kleinflugzeug auf dem Weg von Bremerhaven nach Wangerooge in die nur drei Grad kalte Weser. Stundenlang waren die DGzRS-Kreuzer „Hermann Rudolf Meyer“ und „Vormann Steffens“ gemeinsam mit anderen Schiffen in schwerem Schneetreiben im Einsatz. Nur eine Frau aus Franken konnte aus dem eisigen Strom gerettet werden. Die anderen Passagieren fanden ihr kaltes Grab in der Weser.

„Nordsee ist Mordsee“ – jeder Seemann kennt diesen Spruch. „Da ist schon was dran“, meint Ingo Henser nachdenklich, während die „Hermann Marwede“ wieder Kurs auf Helgoland nimmt. „Schließlich sterben in diesem Revier jedes Jahr viele Menschen.“ Vormann Jörg Rabe widerspricht: „Quatsch, die Nordsee ist keine Mordsee, wenn man ihr den nötigen Respekt entgegenbringt. Aber bei schwerer See haben die Lüttjen hier draußen nichts verloren.“

Heilige Nacht, stille Nacht?

Heilige Nacht über Helgoland: Ingo Henser kümmert sich in der Pantry um seinen Krustenbraten. Vielleicht wird er sich telefonisch bei Muttern daheim noch ein paar Küchentipps holen. Und Jörg Lüdtke wird wahrscheinlich an seine junge Frau denken, die daheim in Büsum unter dem geschmückten Weihnachtsbaum auf ihn wartet. Und Dominik Holtmeier wird mit seinem kleinen Sohn in Kiel telefonieren, der gerade ohne den Papa seine Geschenke auspackt. Später sitzen sie auf dem Backdeck. Die Kerzen brennen. Der Plastikbaum leuchtet. Der Krustenbraten duftet. Aber kein Schifferklavier wird in dieser Nacht erklingen, kein Lied die Nacht verkürzen. Das Weihnachtsoratorium der Seenotretter schallt knarzend aus dem Funkgerät. Und keiner weiß, ob die Heilige Nacht auch eine stille wird.

Vielleicht hat der liebe Gott ja ein Erbarmen und erhört das stumme Gebet der Seeleute: Friede auf Erden – und über den Meeren. Doch wenn nicht, dann sind sie da: die Männer der „Hermann Marwede“ auf einsamer Wacht in Heiliger Nacht. 54 Grad 10,58 Nord und 7 Grad 53,86 Ost – Seeposition Deutsche Bucht.

Die **„Hermann Marwede“** ist der größte und leistungsstärkste Seenotrettungskreuzer in der 138-jährigen Geschichte der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Seit dem 9. September ist das Schiff vor Helgoland stationiert. Es ist 46 Meter lang, 10,6 Meter breit, hat 404 Tonnen Verdrängung und verfügt über drei Maschinen mit insgesamt 9250 PS. Das Schiff ist mehr als 25 Knoten schnell. Es hat eine Feuerlöschkapazität mit einem Ausstoß vom 42 000 Litern pro Minute. Die „Hermann Marwede“ wurde in 24 Monaten auf der Fassmer-Werft in Berne gebaut.

Mit dem Super-Seenotrettungskreuzer reagiert die DGzRS auf die klimatischen Herausforderung unserer Zeit: Nach Prognosen von Klimaforschern muss zukünftig auch in unseren Breitengraden mit extremen Großwetterlagen gerechnet werden. Forscher sehen darin die Vorboten eines Klimawandels. Schon jetzt werden auch im Sommer immer häufigere und heftigere Stürme registriert. Hinzu kommt, dass der Seeverkehr in allen Bereichen weiter zunimmt. Das gilt für die Personenschifffahrt, aber auch für die Gefahrguttransporte in Nord- und Ostsee.

Helgoland hat bei der Sicherung der Deutschen Bucht und den Such- und Rettungsaufgaben eine Schlüsselposition. Deshalb wurde der leistungsstarke neue Rettungskreuzer dort stationiert.

Der Name „Hermann Marwede“ erinnert an den 1878 in Bremen geborenen und 1959 verstorbenen Gesellschafter der Brauerei Beck&Co. Der Bau des 15 Millionen Euro teuren Rettungskreuzers wurde ganz wesentlich durch Spenden der zwölf Enkel und Urenkel Hermann Marwedes finanziert. Der Name des Tochterschiffs „Verena“ erinnert an die Ehefrau des Bremer Kaufmanns.

Die DGzRS wurde 1865 in Kiel gegründet. Erster Vorsitzender war der Bremer Kaufmann und Gründer des Norddeutschen Lloyds H. H. Meier. Die „Gesellschaft“ hat ihren Sitz in Bremen und finanziert sich ausschließlich aus Spenden.