Rettung vor Arkona

Der Neuvorpommersch-Rügensche Verein zur Rettung Schiffbrüchiger

Erwin Seppelt

Solange die Menschen Schiffahrt betreiben, gibt es auch Schiffsbrüche, Schiffsuntergänge, Strandungen. Über Jahrtausende hielt man das für Schicksalsschläge, gegen die man sich einfach nicht wehren konnte. Wer sich auf das Meer hinauswagte, mußte auch damit rechnen, in Sturm und Wellen umzukommen. Es gab keine organisierte gegenseitige Hilfe von Schiffsbesatzungen untereinander auf See, noch durften die Seeleute Hilfe durch die meist sehr arme Küstenbevölkerung erwarten. Letzteren kamen Schiffsstrandungen sogar gelegen. Mitunter wurden an den Stränden wertvolle Ladungsgüter aus fernen Erdteilen angeschwemmt, mit denen sich die ansonsten nicht gerade mit Leckerbissen überladenen Tische der Küstenbewohner auf willkommene Weise reich decken ließen. Dabei eigneten sich allerdings die Herrschenden die besten und größten Brocken des Strandgutes an. Ganz normal waren deshalb noch in der letzten Hälfte des 18. Jahrhunderts Gebete wie »Gott segne unseren Strand« in den Kirchen vieler Küstenorte als ein Ausdruck des Wunsches, daß bald einmal ein großes, mit lukrativer Ladung versehenes, Schiff vor der eigenen Haustür stranden möge. Wenn das dann endlich passiert war, erschienen alle Bewohner am Strand, um auf das antreibende Gut zu warten.

Einzelnen mutigen und zu allen persönlichen Opfern bereiten Männern ist es in erster Linie zu danken, daß im Denken und Handeln der Menschen an der Küste eine Wende zur Humanität eintrat. Zu ihnen gehörten solche »alten Haudegen« wie der Engländer Sir William Hillary, der mit seiner Rettungsmannschaft über 300 Menschen aus Seenot rettete; oder der dänische Rechtsanwalt Claudi; der norwegische Bootsbauer Colin Archer und der deutsche Seefahrtschullehrer Bermpohl. Doch diese Enthusiasten hätten trotz ihres großen persönlichen Einsatzes wenig ausgerichtet, wären nicht auch die technischen Voraussetzungen Schritt für Schritt geschaffen worden, mit denen Schiffbrüchigen von Land aus wirksame Hilfe geleistet werden konnte. Es waren Männer wie Wouldhave, Greathead, Peak, Francis, Farrow und Beeching, die sich bei der Entwicklung von Ruderrettungsbooten bleibende Verdienste erworben haben. Doch trotz aller Sicherheit, die man dem geruderten Rettungsboot zu geben imstande war, traten im Seenotrettungswesen einiger Küstenländer immer wieder Fälle auf, bei denen es zum tragischen Verlust von Rettungsbooten samt Rettungsmannschaften kam. Die meisten dieser Unfälle passierten im Bereich der Brandung, in der das Boot querschlug und kenterte, oder vollschlug und mit Mann und Maus versank. Natürlich war es dann schwer, Ersatz zu finden – sowohl an mutigen, einsatzbereiten Männern, wie an den teuren Rettungsmitteln. Einen Ausweg bildete in dieser Beziehung das organisierte Seenotrettungswesen.

Nis Randers

Krachen und Heulen und berstende Nacht!
Dunkel und Flammen in rasender Jagd –
ein Schrei durch die Brandung!

Und brennt der Himmel, so sieht man's gut:
Ein Wrack auf der Sandbank! Noch wiegt es die Flut:
gleich holt sich's der Abgrund.

Nis Randers lugt – und ohne Hast
spricht er: »Da hängt noch ein Mann im Mast:
wir müssen ihn holen.«

Da faßt ihn die Mutter: »Du steigst mir nicht ein!
Dich will ich behalten, du bliebst mir allein;
ich will's, deine Mutter!

Dein Vater ging unter und Momme, mein Sohn;
drei Jahre verschollen ist Uwe schon,
mein Uwe, mein Uwe!«

Nis tritt auf die Brücke, die Mutter ihm nach!
Er weist nach dem Wrack und spricht gemach:
»Und seine Mutter?«

Nun springt er ins Boot und mit ihm noch sechs:
hohes, hartes Friesengewächs:
schon sausen die Ruder.

Boot oben, Boot unten, ein Höllentanz!
Nun muß es zerschmettern! ... Nein, es blieb ganz! ...
Wie lange, wie lange?

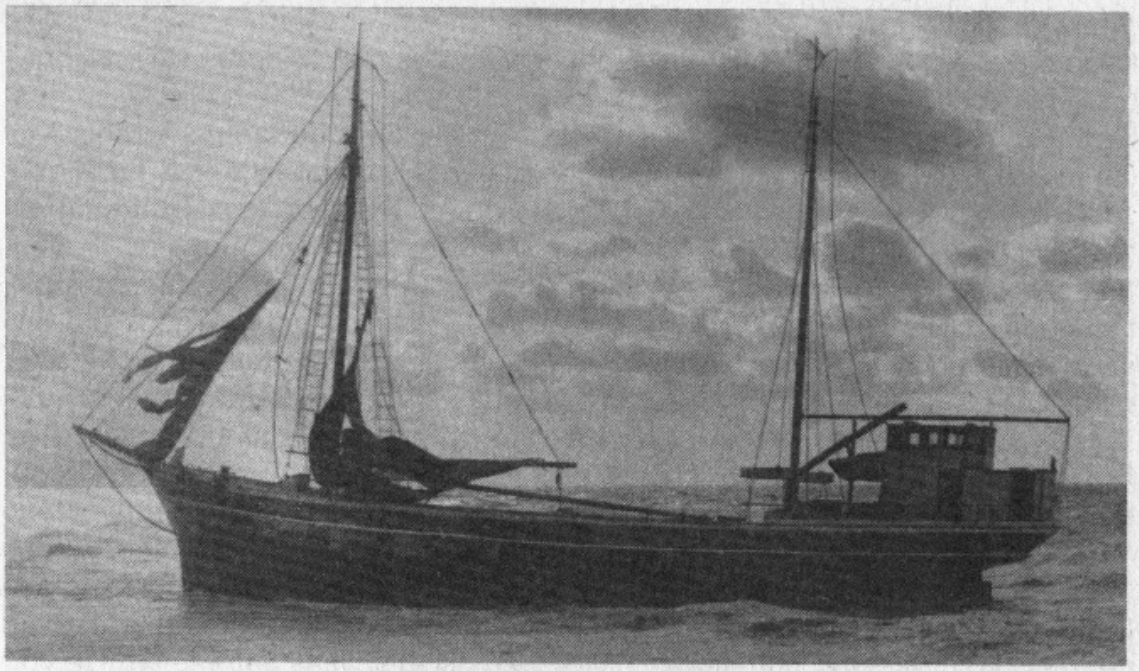
Mit feurigen Geißeln peitscht das Meer
die menschenfressenden Rosse daher:
sie schnauben und schäumen.

Wie hechelnde Hast sie zusammenzwingt!
Eins auf den Nacken des andern springt
mit stampfenden Hufen!

Drei Wetter zusammen! Nun brennt die Welt!
Was da? – Ein Boot, das landwärts hält! – –
Sie sind es! Sie kommen! – –

Und Auge und Ohr ins Dunkel gespannt. – –
Still! – Ruft da nicht einer? – Er schreit's durch die Hand:
»Sagt Mutter, 's ist Uwe!«

Otto Ernst

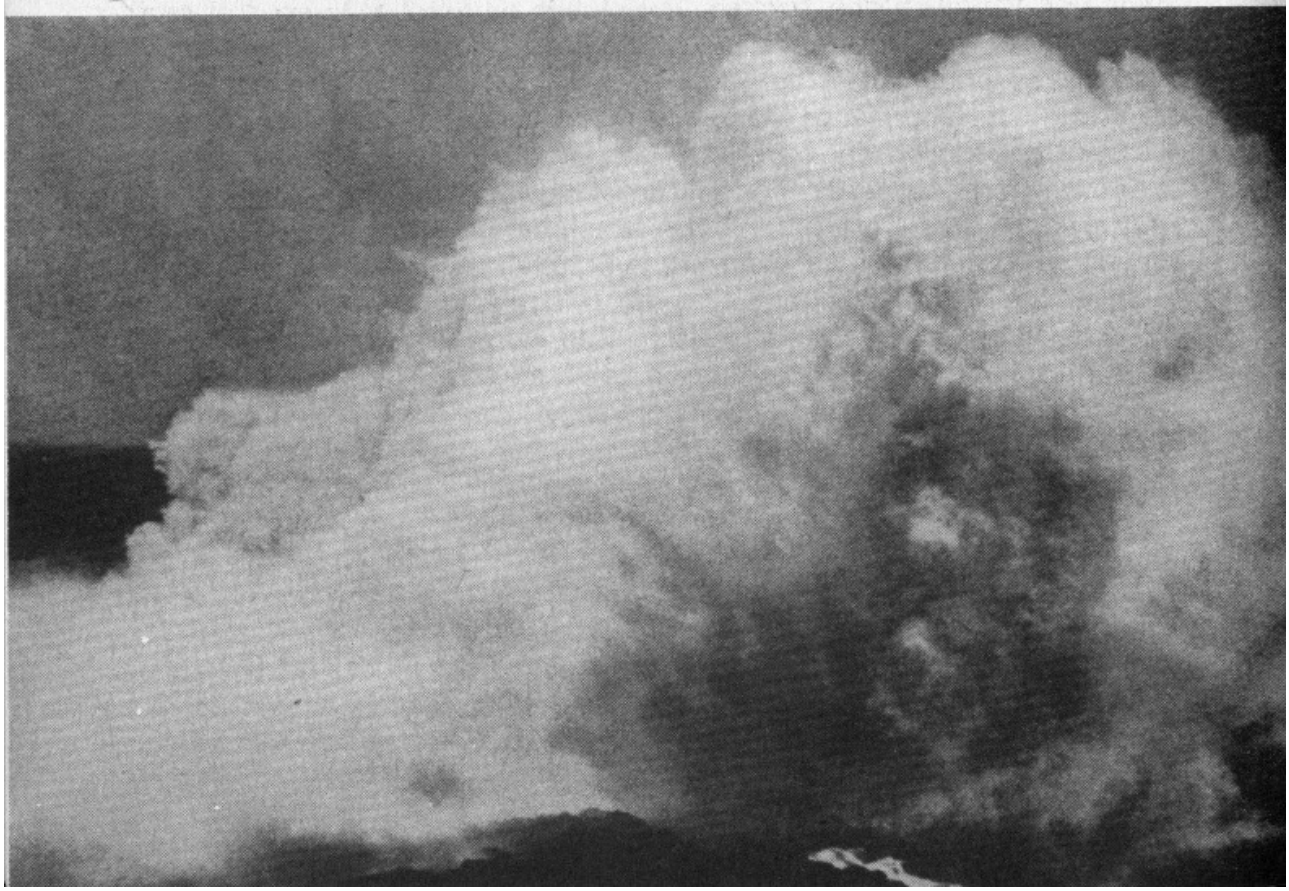


Ein Kutter ist an unserer Ostseeküste gestrandet

1791 entstand in Boston (USA) die erste Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in der Welt. Über sie ist wenig bekannt. Fruchtbar auf die Entwicklung eines organisierten Seenotrettungswesens in Europa haben sich auf jeden Fall die Arbeit und die Erfolge der 1824 in England gegründeten Rettungsgesellschaft ausgewirkt, die noch heute unter dem Namen Royal National Lifeboat Institution arbeitet. Sie gab nicht nur für Holland das Beispiel, wo kurze Zeit später eine zweite europäische Seenotrettungsgesellschaft entstand. Ihre Arbeit und ihre Erfolge ließen auch in großherzoglich-mecklenburgischen und königlich-preußischen Amtsstuben aufhorchen. Von dort sandte man Vertreter in das Vereinigte Königreich und ließ umfangreiche Berichte erstellen, besonders über den dort im Rettungsdienst eingesetzten Mörser des britischen Hauptmanns Manby. 1827, also vier Jahre nach der Gründung der Rettungsgesellschaft, waren 126 Rettungsstationen Englands mit diesem Leinenwurfgerät ausgerüstet – ein Beweis dafür, daß man bei Seenotrettungsaktionen an der britischen Küste zunehmend den Weg »durch die Luft« benutzte. Das natürlich nur dann, wenn Schiffe in unmittelbarer Küstennähe (z. B. an Steilküsten) gestrandet waren und die Kugel mit der Leine das Wrack auch erreichen konnte. Verschossen wurde eine siebenpfündige Kugel mit feststehender Öse, an der die Leine angeschlagen war. Wenn man sich nicht sicher war, daß die Kugel die Leine über das Schiff hinwegtragen würde, weil es zu entfernt lag, versuchte man es mit dem »Enterhakenschuß«. An der Mörserkugel waren dann wie bei einem Draggen vier Arme angesetzt, mit denen sich die Kugel, an der wiederum die Leine angeschlagen war, in der Takelage oder an sonstigen sperrigen Gegenständen an Bord verfangen sollte. So konnte eine Verbindung zwischen Land und Schiff hergestellt werden, über die Schiffbrüchige gerettet wurden.
Solche Rettungsmittel erhielten dann auch einige der an der deutschen Ostseeküste eingerichteten sogenannten Staatsrettungsstationen. Von den fünf Rettungsstationen im Regierungsbezirk Stralsund waren um die Mitte des vo-

rigen Jahrhunderts vier mit solchen Leinenmörsern, alle jedoch mit Rettungsbooten ausgerüstet. Ähnlich war das Verhältnis in den anderen Regierungsbezirken Preußens.
Eine große Zahl von Schiffsunfällen – besonders Strandungen – an den Küsten Rügens und Hiddensees Anfang der 60er Jahre waren Anlaß für einen Aufruf an die Bewohner des Regierungsbezirkes Stralsund zur Gründung eines Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger. Dieser Aufruf erschien am 10. November 1865 in der »Stralsundischen Zeitung«. Bereits am 24. Januar 1866 beschloß daraufhin eine konstituierende Versammlung von Bürgern die Bildung des »Neuvorpommersch-Rügenschen Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger«. Als Ort für die Einrichtung der ersten Vereins-Rettungsstation benannte man Putgarten auf der Halbinsel Wittow. Ein in Hamburg gebautes Francis-Rettungsboot wurde im Oktober 1866 per Eisenbahn nach Stralsund transportiert und von dort am 11. Dezember nach Fertigstellung eines geräumigen Bootsschuppens und eines Transportwagens nach Putgarten übergeführt. Die Vereinsleute gaben dem Ruderrettungsboot den Namen »Rugia«. Die Kosten für die Errichtung dieser Station, einschließlich ihrer Ausrüstung mit dem Francis-Boot, beliefen sich auf 1987 Taler. Diese Summe wurde vor allem durch Spenden, Beiträge, Sammlungen und Einnahmen aus Konzerten aufgebracht. Die Seenotrettungsmannschaft wurde aus den im Ort ansässigen Fischern gebildet. Ihr erster Vormann war Kapitän Heinrich Leewe aus Breege. Er traf im Auftrage des Vorstandes mit den Mitgliedern seiner Mannschaft eine Vereinbarung, die neben regelmäßigen Übungen mit den Rettungsgeräten die Wartung des Bootes, des Transportwagens und des Seenotschuppens vorsah.

In gewaltigen Explosionen entladen sich die Wassermassen bei schwerem Sturm an der Küste. Im Bereich der Brandung haben oftmals Retter und Schiffbrüchige den Seemannstod gefunden



Schuppen der Seenotrettungsstation Zingst

Da der kurze steinige Strand an der Nord- und Nordostecke von Rügen von einer Steilküste begrenzt wurde, bestanden hier günstige Einsatzbedingungen für Leinenwurfgeräte. Bald wurde deshalb die Anschaffung eines solchen Gerätes in Erwägung gezogen. Seit 1866 gab es Versuche mit einem neuartigen Leinenwurfgerät, der sogenannten Spandauer Leinenrakete, die weit günstigere Ergebnisse erbrachten als die Leinenmörser der Staatsrettungsstationen. So erhielt Putgarten im Mai 1870 eine solche Raketenstation.
Inzwischen waren zwischen dem Vereinsvorstand und staatlichen preußischen Stellen Verhandlungen über die Eingliederung der Staatsrettungsstationen in den »Neuvorpommersch-Rügenschen Verein zur Rettung Schiffbrüchiger« angelaufen. 1867 und 1868 übernahm der Verein die Stationen Darßer Ort, Prerow, Zingst, Kloster, Glowe, Neu-Mukran und Göhren.
1865 wurde in Kiel die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) gegründet. Ihr Vorstand hatte von Anfang an das Bestreben, alle bestehenden Staatsrettungsstationen wie auch die Einzelvereine von Emden, Hamburg und Stralsund in seiner Privatgesellschaft zu vereinigen. Der Vorstand des Stralsunder Rettungsvereins stand dem anfangs ablehnend gegenüber, weil er befürchtete, neben der Selbständigkeit auch wichtige Spender zu verlieren. Den Ausschlag zum Beitritt gab schließlich die Übernahme der Schirmherrschaft über die DGzRS durch Wilhelm I., König von Preußen und seit 1871 deutscher Kaiser. Aus dem »Neuvorpommersch-Rügenschen Verein zur Rettung Schiffbrüchiger« war nun der »Neuvorpommersche Bezirksverein der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger« geworden.
Er hatte in den Folgejahren große Bewährungsproben zu bestehen. Im Jahre 1873 kam es an den Küsten der größten deutschen Insel zu einer Serie von Strandungsfällen. Diese Schiffsunfälle ereigneten sich ausnahmslos an der

Nord- und Nordostküste Rügens. Am 18. Januar 1873 geriet der preußische Schoner »Richard« mit einer Ladung Kohlen an Bord bei Arkona in Seenot und strandete. Der Seenotmannschaft von Putgarten unter Kapitän Dabis gelang es, die Besatzung des Schiffes zu retten. Bei günstigerem Wetter wurde das Schiff geleichert. Es kam wieder frei und konnte seine Reise fortsetzen.

Dem mecklenburgischen Schoner »Sophie«, der mit Kreide beladen am 12. Juni bei Arkona strandete, gelang es nicht, sich von dem steinigen Grund zu lösen. Das Schiff wurde zum Wrack und systematisch von der Wucht der anrollenden Wellen zertrümmert. Die Besatzung konnte jedoch gerettet werden.

Fünfzehn Tage später kam der eiserne Dampfer »Express« fast an der gleichen Stelle fest. Die Rettungsmannschaft Putgarten konnte die schwedische Besatzung von Bord abbergen und das Schiff nach Leichtern seiner Getreideladung vom Strandungsort abbringen.

Am 15. September ereigneten sich beim Kreplitzer Höft auf Wittow gleich zwei Schiffsunfälle. Der preußische Schoner »Marie« unter Kapitän Siebrecht und ein anderer Schoner gleichen Namens, auch unter preußischer Flagge segelnd und mit Kreide beladen, kamen nacheinander fest. Von beiden Fahrzeugen wurde die Besatzung gerettet. Aber keines der beiden Schiffe war nach Wetterbesserung wieder flott zu bekommen.

Ebenso erging es der dänischen Brigg »Jakob« am 18. Oktober vor Lohme auf Jasmund. Das gab übrigens den Ausschlag für einen Antrag an den Bremer Vorstand der DGzRS, in Lohme eine weitere Seenotrettungsstation zu errichten und diese mit einem Raketengerät auszurüsten. Überhaupt waren zu damaliger Zeit Serien von Unfällen der Anlaß zur Errichtung neuer Seenot-

Pferde ziehen den Karren mit dem Rettungsboot bei einer Seenotrettungsübung zum Strand

rettungsstationen. Heute geht man an dieses Problem von hydrographischen Gesichtspunkten aus heran, richtet sich nach der Verkehrsdichte, den navigatorischen Besonderheiten und anderen Faktoren, die die Herbeiführung von Schiffshavarien an der Küste und im Seegebiet davor begünstigen könnten.
Doch richten wir den Blick zurück auf das unheilvolle Jahr 1873. Am 17. Dezember strandete 1 Uhr nachts bei Lancken/Wittow bei schwerem Orkan aus WNW die mecklenburgische Brigg »Ernst und Julie«. Das Schiff kam mit einer Ladung Kohlen aus Newcastle in England, die für Lübeck bestimmt war. Die Besatzung fand den Tod in der aufgewühlten See. Lediglich dem Schiffszimmermann war es gelungen, sich auf einer Planke schwimmend zu retten. Das Schiff aber wurde vollständig zertrümmert. Wäre dieser Strandungsfall rechtzeitig bemerkt und an die Seenotstation in Putgarten gemeldet worden, hätte die Schiffsbesatzung unter Umständen gerettet werden können. Doch niemand hatte dieses tragische Geschehen trotz der Nähe von menschlichen Behausungen beobachtet. Strandwachen, wie sie bei stürmischem Wetter und schlechten Sichtverhältnissen entlang der gesamten englischen Küste eingerichtet wurden, gab es an der deutschen Küste noch nicht. Auch die damals noch in der Ausarbeitung befindliche erste Strandungsordnung des Deutschen Reiches sah eine solche Vorsichtsmaßnahme nicht vor. Erst im Jahre 1900 wurde eine Fernsprechverbindung zwischen dem Leuchtturm Arkona (Leuchtturmwärter Köhler) und der Wohnung des Vormannes der Rettungsstation Putgarten hergestellt. Nach der Jahrhundertwende erhielt auch der überwiegende Teil der anderen deutschen Leuchtfeuerstationen telefonische Verbindungen zu den Vormännern von in der Nähe befindlichen Seenotstationen. Eine wesentliche Verbesserung brachte schließlich die Strandungsordnung. Sie konzentrierte die Leitung des gesamten Rettungsverfahrens, sowohl die Rettung von Personen als auch der Schiffsgüter, in den Händen eines einzelnen Beamten, des Strandvogtes. Dieser war mit umfangreichen Vollmachten ausgestattet.
Das Jahr 1874 gestaltete sich zu einem großen Erfolg für die Arbeit der Rettungsmannschaften des »Neuvorpommerschen Bezirksvereins der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger«. Die folgende Zusammenstellung soll einen Überblick über Schiffsunfälle und Rettungshandlungen in jenem Jahr vermitteln.

Datum	Schiffsname	Flagge	Unfallort	Art des Unfalls	Besatzung
08. 02. 1874	»Cito«	Preußen	Goor/Wittow	Strandung	gerettet
10. 04. 1874	»Memel Packet«	Preußen	Greifsw. Oie	Strandung	gerettet
12. 04. 1874	»Riborg«	Dänemark	Arkona	Strandung	gerettet
14. 04. 1874	»Zwei Gebrüder«	Dänemark	Reidewitz/Witt.	Strandung	2 Mann gerettet 2 Mann ertrunken
14. 04. 1874	»Goedhardt«	Holland	Lancken/Wittow	Strandung	gerettet
14. 04. 1874	»Georgine«	Preußen	Lohme	Strandung	gerettet
21. 05. 1874	»Maria«	Schweden	Darßer Ort	Strandung	gerettet
13. 06. 1874	»Juanita«	Mecklenburg	Arkona	Strandung	gerettet
09. 11. 1874	»Maria«	Schweden	Putgarten	Strandung	gerettet

Den Tod der beiden Schiffsjungen von der dänischen Yacht »Zwei Gebrüder« nahm der Vorstand des Bezirksvereins zum Anlaß, sich noch einmal öffentlich an die Bewohner der Küstenorte zu wenden, um sich deren Mithilfe zu sichern. Er versprach demjenigen eine Geldprämie für jedes aus wirklicher Seegefahr gerettete Menschenleben, der als erster den Vormann der nächsten Rettungsstation von einer gefahrvollen Strandung eines Schiffes benachrichtigt hatte. Ferner sollte derjenige einen festgesetzten Lohn erhalten, der an der Bedienung von Rettungsgeräten beteiligt war, wenn diese zur Rettung von Menschen aus Seenot eingesetzt wurden. Mit diesen Maßnahmen hoffte man, das allgemeine Interesse für das Rettungswesen anregen und befähigte, mutige Männer aus den Reihen der Strandbewohner für die Bedienung der Rettungsgeräte gewinnen zu können. So schritt die Organisation des Rettungswesens immer weiter voran – für die unmittelbar damit Befaßten ein humanistisches Anliegen. Doch dahinter standen handfeste ökonomische Interessen der kapitalistischen Schiffahrtsunternehmen. Sie brauchten für den sich ständig ausweitenden Seehandel und wegen der wachsenden Konkurrenz auf den Frachtenmärkten erfahrenes Schiffspersonal. Zugleich rekrutierten sich aus diesen Seeleuten die Kulis für des Kaisers Marine im Kriegsfalle. Nur so ist zu erklären, daß die Rettungsstationen in der Folge das Geld für die teuren Ausrüstungen aufbringen konnten.

Neuvorpommersch-Rügenscher Verein zur Rettung Schiffbrüchiger

Station	Gegr.	Ausrüstung 1866	Ausrüstung 1876	Bemerkungen
Putgarten	1866	Rettungsboot	Rettungsboot Leinenrakete	1. Vereinsrettungsstation
Glowe	1855	Manby-Mörser	Leinenrakete	Ehem. Staatsrett.station
Mukran	1855	Manby-Mörser	–	Ehem. Staatsrett.station
Göhren	1855	Manby-Mörser	Rettungsboot Leinenrakete	Ehem. Staatsrett.station
Kloster	1856	Manby-Mörser Rettungsboot	Rettungsboot Leinenrakete	Ehem. Staatsrett.station
Darßer Ort	1851	Manby-Mörser Rettungsboot	Leinenrakete	Ehem. Staatsrett.station
Dranske	1875	–	Rettungsboot Leinenrakete	
Zingst	1864	Rettungsboot	Rettungsboot Leinenrakete	
Prerow	1831	Rettungsboot	Rettungsboot Leinenrakete	
Lohme	1874	–	Leinenrakete	
Thiessow Ost	1876	–	Rettungsboot Leinenrakete	
Stralsund	1875	–	Rettungsboot	
Saßnitz	1872	–	Leinenrakete	

Bis zum Jahre 1900 kamen folgende Rettungsstationen hinzu: Binz (1878), Greifswalder Oie (1881), Wolgast (1887), Barhöft (1891), Ruden (1900) und Thiessow West (1900).