



Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Grundlagen und Aufgaben – Organisation und Einsatzbereich – Technik und Ausrüstung

German Maritime Search and Rescue Service

Bases and tasks – organization and area of operation – technology and equipment





Die Zentrale der DGzRS in Bremen.

The Head Office of the DGzRS in Bremen.



4	Die Seenotretter - auf einen Blick	The rescue people at a glance	5
6	Partner auf und über See	Partners at and above the sea	6
7	Einsatzgebiete und Stationen der Rettungsflotte	Regions of deployment and rescue fleet stations	8
9	Grundlagen - Zielsetzungen - Aufgaben	Basic provisions - Objectives - Duties	11
12	Wie viele Meilen?	How many miles?	12
13	Alles Alu ...	Nothing but aluminium	13
14	Karte UKW-Servicebereich	Map of the VHF service area	14
15	Karte Einsatzgebiete DGzRS	Map of the DGzRS region of deployment	15
16	Die Rettungsflotte	The rescue fleet	17
20	46 m Seenotkreuzer	46 m rescue cruiser	22
23	44 m Seenotkreuzer	44 m rescue cruiser	24
25	27 m Seenotkreuzer	27 m rescue cruiser	27
28	23 m Seenotkreuzer (I+II)	23 m rescue cruiser (I+II)	30
32	23 m Seenotkreuzer (Gasschutzbetrieb)	23 m rescue cruiser (gas protection)	34
35	Projekt SK 30: Der neue 20-m Seenotkreuzer	Project SK 30: the new 20 m rescue cruiser	36
37	9,5 m Seenotrettungsboot	9.5 m rescue boat	39
40	8,5 m Seenotrettungsboot	8.5 m rescue boat	41
42	7 m Seenotrettungsboot	7 m rescue boat	43
44	6,8 m Festrumpfschlauchboot	6.8 m rigid inflatable boat	45
46	Danke!	Thank you!	47





Die Seenotretter – auf einen Blick

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wurde am 29. Mai 1865 gegründet. Seitdem führt sie die Seenotrettung an der deutschen Nord- und Ostseeküste durch – eigenverantwortlich und unabhängig.

Mehr als ein Jahrhundert lang war die Seenotrettung in den deutschen Seegebieten eine private Angelegenheit. Die DGzRS hatte diese satzungsgemäße Aufgabe praktisch aus ihrer Tradition heraus inne.

Bereits 1965 wurde im Seeaufgabengesetz die Rolle der DGzRS als alleiniger Seenotrettungsdienst festgeschrieben. Weitere rechtliche Rahmenbedingungen für den deutschen Seenotrettungsdienst wurden im März 1982 unter Bezugnahme auf die 1979 in Hamburg verabschiedete Internationale SAR-Konvention (IMO-Konvention) in einer Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger festgelegt: Durch-



führung, Leitung und Koordinierung des Such- und Rettungsdienstes wurden der DGzRS verbindlich übertragen.

Beide Vertragspartner verständigten sich darauf, dass die DGzRS den SAR-Dienst weiterhin als privatrechtlicher und gemeinnütziger Verein unabhängig, freiwillig und mit den eigenen Mitteln durchführt. De facto nimmt die DGzRS damit hoheitliche, sprich staatliche Aufgaben wahr, ohne aber als Non-Profit-Organisation auch nur einen Cent Steuermittel zu beanspruchen.

Rund 300 000 Fördermitglieder unterstützen die Seenotretter durch regelmäßige Beiträge. Auf vielfältige Weise ist sichergestellt, dass die der DGzRS anvertrauten Mittel ordnungsgemäß zur Erfüllung der umfangreichen Aufgaben verwendet werden bzw. für mittelfristige Projekte angelegt werden.

186 festangestellte und über 800 freiwillige, ehrenamtlich tätige Seenotretter sind auf 20 Seenotkreuzern und 41 Seenotrettungsboote einsatzbereit. 54 Stationen in Nord- und Ostsee, am Festland und auf den Inseln, bilden einen dichten Rettungsverbund. Alle Einsätze werden zentral von der SEENOTLEITUNG BREMEN (int.: MRCC – Maritime Rescue Co-ordination Centre) koordiniert.

Der Vorstand ist bei der DGzRS rein ehrenamtlich tätig. Oberstes Legislativorgan ist das Beschlussfassende Gremium. Zu seinen Hauptaufgaben zählen Entlastung und Wahl des Vorstands, Satzungsänderungen und regionale Repräsentanz.

Drei hauptamtliche Geschäftsführer sind für die Bereiche Rettungsdienst/Inspektion, Betriebs- und Finanzwirtschaft sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig.

Schirmherr der DGzRS ist der Bundespräsident

„Die DGzRS leistet unabhängig und in eigener Verantwortung einen Dienst von unschätzbarem Wert für unser Land und für alle auf See. Ganz erlauben können den Mut und die Tapferkeit der Rettungsleute wohl nur die zehntausende Menschen, die im Lauf der Jahrzehnte aus scheinbar aussichtsloser Lage gerettet wurden. Aber die große Zahl der Freunde und Förderer beweist, in welchem hohem Ansehen das Seenotrettungswerk bei unserem ganzen Volk steht. Ich wünsche der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auch in Zukunft Erfolg und Gottes Segen.“



Mit diesen Worten würdigte der Schirmherr der Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bundespräsident Horst Köhler, die Arbeit des Seenotrettungswerks.

Von Bürgersinn und Bürgermut

„Ich finde, es ist einfach schön, in einem Land zu leben, in dem es einen so großartigen Einsatz für den Mitmenschen gibt, wie die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ihn leistet... Die DGzRS ist eine Verbindung von Bürgersinn und Bürgermut: Der Bürgersinn, der die Menschen zusammenbringt, um völlig frei von staatlicher Unterstützung selbst die Mittel aufzubringen, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes erforderlich sind, und der Bürgermut derer, die auf den Schiffen Tag und Nacht ihren Dienst tun, um Menschen zu helfen... In einer Gesellschaft wie dieser stellt sich nicht die Frage nach dem Sinn des Lebens und dem Sinn der Aufgabe – sie ergibt sich ganz von selbst. Ich danke denen, die diese Schiffe fahren und die die Rettung aus Lebensgefahr ihrerseits vollbringen, ebenso auch jenen vielen anderen, die sich der Gesellschaft innerlich verbunden fühlen und ihr die Arbeit durch ihre laufende materielle und geistige Zuwendung ermöglichen.“

Dr. Richard von Weizsäcker, seinerzeit Bundespräsident und Schirmherr der DGzRS, anlässlich der Taufe des Seenotkreuzers BERLIN am 29. Mai 1985

The rescue people at a glance

The German Maritime Search and Rescue Service

The German Maritime Search and Rescue Service (DGzRS) was founded on 29 May 1865. Since then it has carried out search and rescue missions along the German North Sea and Baltic Sea coasts – independently and accepting sole responsibility.

For more than a century, German life-saving missions at sea had been a private matter. The DGzRS held this statutory task practically from within its own traditions.

As early as 1965, the role of DGzRS as sole maritime rescue service provider was laid down in the German “Maritime Responsibilities Act”. Further legal frame-

works for the German rescue service were established in March 1982: with reference to the International Convention on Maritime Search and Rescue, adopted in Hamburg in 1979 (IMO Convention), an agreement between the German Ministry of Transport and the German Maritime Search and Rescue Service formally conferred the undertaking, administration and co-ordination of the search and rescue service to DGzRS.

Both parties agreed that the DGzRS would continue to carry out SAR services as a charity on an independent, voluntary basis and financed by its own funds. In fact, the DGzRS assumed a more or less public duty without claiming one cent of the public funding that is normally awarded to non-profit organisations.

Approximately 300,000 sustaining members keep the rescue crews afloat through regular contributions. There are various provisions making sure that the funds entrusted to DGzRS are used appropriately to fulfil the many tasks of the organisation or are put aside for mid-term projects.

186 full-time employees and more than 800 volunteers are on call on 20 rescue cruisers and 41 lifeboats. 54 stations in the North Sea and Baltic Sea, on the mainland and the islands form a dense rescue network. All missions are co-ordinated by the central MRCC – Maritime Rescue Co-ordination Centre – in Bremen.

The DGzRS board of Chairmen operates on an honorary basis: the highest legislating body is the steering committee. Its main duties include support to and nomination of the board, amendments to the statutes and regional representation.

Three full-time directors are responsible for the areas of rescue service/operations, business administration and finance, as well as press and PR activities.

The patron of the DGzRS is the President of Germany

“The DGzRS is independently and single-handedly rendering an invaluable service to this country and to all those at sea. Probably, it is only the tens of thousands of individuals who over decades have been rescued from a seemingly hopeless situation, who can truly judge the courage and bravery of the rescue crews. However, the great number of friends and sponsors of the organisation proves the immeasurable esteem in which the maritime rescue service is held by the people of Germany. I wish the German Maritime Search and Rescue Service the best of luck for the future and God’s blessing.”



Those were the words of the patron of the DGzRS, President Horst Köhler, as he paid tribute to the work of the rescue service.

Civil initiative and civil courage

"It is wonderful to live in a country where people like the crews of the German Maritime Search and Rescue Service commit to helping their fellow human beings ... The DGzRS is a combination of civil initiative and civil courage: civil initiative which unites individuals who, without any government funding, still secure the means to bring about great achievements for the common good, and the civil courage of those who serve day and night on their boats to help people ... In a society such as ours, there is no doubt about the meaning of life and of this task – it is indisputable. I would like to thank those who operate these boats and who risk their own lives to save others, but also all those who take an active interest in the society we live in and who support the work of the crews through continuous material and intellectual support."

Dr. Richard von Weizsäcker, former President of Germany and DGzRS patron, at the naming of the rescue cruiser BERLIN on 29 May 1985



Partner auf und über See

Natürlich ist die DGzRS in ihrer humanitären Arbeit auf See nicht auf sich allein gestellt. Einem alten seemännischen Grundsatz entsprechend sind bei einem Seenotfall alle im Gebiet befindlichen Fahrzeuge zur Hilfeleistung verpflichtet. Eine besondere Rolle spielen dabei die Einheiten von seegehenden Behörden, der Wasserschutzpolizei, der Bundespolizei (früher: Bundesgrenzschutz), der Küstenwache und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die bei Seenotfällen die DGzRS sofort und uneingeschränkt unterstützen. Auch mit der DLRG, dem ADAC und den Rettungsdiensten an Land kooperieren die Seenotretter.

Partnerschaftlich und vertraglich fixiert ist die Zusammenarbeit in besonderem Maße zwischen der DGzRS und der Deutschen Marine. Dies gilt vor allem für die Kooperation mit den Marinefliegern. Die SEENOTLEITUNG steht in direktem Kontakt mit dem RCC Glücksburg, wo bei Bedarf innerhalb kürzester Zeit ein Hubschrauber angefordert werden kann. Hierbei handelt es sich üblicherweise um Maschinen vom Typ Sea King, die kranke oder verletzte Personen mittels Winde vom Havaristen oder Seenotkreuzer abbergen.

Doch auch das Einfliegen von spezialisiertem Personal, z.B. Feuerwehrleuten oder Medizinern, oder erforderlichem Material wird von den Marinefliegern schnell und unkompliziert erledigt. Regelmäßig, nahezu wöchentlich, wird die Zusammenarbeit zwischen Seenotrettern und Hubschraubern durch sogenannte Winch-Exercises (Windenübungen) in Nord- und Ostsee trainiert.

Da der Faktor Zeit auf dem Meer einen anderen Stellenwert hat als an Land – lange Anfahrtswege auf See sind entsprechend zeitaufwendig – kommt der Luftrettung eine besondere Bedeutung zu.

Partners at and above the sea

Of course, the DGzRS is not completely alone in its humanitarian work at sea. An old seafarer principle dictates that in an emergency all vessels in the area are obliged to come to assistance. Maritime authorities play a particular role, from the Water Police, the Federal Police (former Border Guard), the coast guard, the Fishery Inspection and the Waterway Administration, who all provide immediate

and discretionary assistance in emergencies at sea. But the Rescue Service also cooperates with the German Lifeguard Association (DLRG), the German Automobile Club (ADAC) and on-shore rescue services.

The cooperation between DGzRS and the German Navy has been contractually settled, especially as regards collaboration with the navy airmen. The MRCC is in direct contact at all times with RCC Glücksburg, and can request helicopters at very short notice. Normally the aircraft in question is a Sea King, which recovers sick or injured people from damaged ships or rescue cruisers using hoist technology.

Moreover, the airmen help by flying in specialist personnel, such as fire-fighters or medicals, or necessary material, both quickly and smoothly. The co-operation of rescue crews and helicopters is practised regularly, almost every week, in so-called winch exercises in the North Sea and the Baltic Sea.

Since time as a factor takes a different magnitude at sea than on land – long journeys are accordingly time-consuming – rescue by air is also accorded particular significance.



Einsatzgebiete und Stationen der Rettungsflotte

SEENOTLEITUNG/Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) BREMEN

Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist in den Seegebieten der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Nord- und Ostsee (SAR-Bereich der Bundesrepublik Deutschland) für den maritimen SAR-Dienst (Search and Rescue: Suche und Rettung) verantwortlich. Einsatzleitung und Koordinierungsstelle im Seenotfall ist die SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN (Maritime Rescue Co-ordination Centre), in der Notrufe und alle Notmeldungen zusammenlaufen. Ständige direkte Telefonverbindung (Standleitung) besteht zwischen der SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN und der SAR-Leitstelle Glücksburg (SAR-Dienst der Bundeswehr).

Im Seenotfall kann die SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN gemäß Vereinbarung BMV/BMVg-Unterstützung durch SAR-Luftfahrzeuge bei der SAR-Leitstelle in Glücksburg anfordern. Umgekehrt unterstützt die SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN mit ihrem Kommunikations- und Einsatzmitteln gemäß obiger Vereinbarung und als „SAR-Bereichssuchstelle 8“ im Luftnotfall die SAR-Leitstelle Glücksburg.

SEENOTLEITUNG MRCC BREMEN

Werderstr. 2, 28199 Bremen ist 24 Stunden zu erreichen:

Telefon + 49 (0) 421 – 536 87 0

Telefax + 49 (0) 421 – 536 87 14

Telex 2 46 466 mrcc d

AFTN EDDWYYX (via Flugsicherung Bremen)

Alarmierungen können auch über „Bremen Rescue Radio“ (Rufzeichen: Bremen Rescue) auf UKW-Kanal 16 und 70 (DSC) sowie über die im Einsatzgebiet erreichbaren deutschen Mobilfunksysteme unter der Rufnummer 124 124 gerichtet werden.



Bremen Rescue Radio

In Ergänzung zur Vereinbarung über die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen von 1982 hat das BMV am 07.11.1996 der DGzRS mit Wirkung vom 01.01.1999 die Überwachung des UKW-Kanals 70 (DSC) und des UKW-Kanals 16 sowie die Abwicklung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfunkverkehrs im SAR-Bereich übertragen.

Die DGzRS hat somit neben der Seenotleitung (MRCC) Bremen quasi den Status einer Küstenfunkstelle für Notverkehr. „Bremen Rescue Radio“ gehört räumlich und operationell zum MRCC Bremen.

Die offizielle Bezeichnung ist
„Bremen Rescue Radio“ mit
dem Rufzeichen „Bremen Rescue“
DSC-Nr. 00211 1240

Regions of deployment and rescue fleet stations

Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) BREMEN

The DGzRS is responsible for maritime search and rescue (SAR) service in Germany's maritime zones in the North Sea and the Baltic Sea (German SAR region). The Bremen Maritime Co-ordination Centre (MRCC) is where distress calls and all emergency notifications converge and missions are co-ordinated. The MRCC is in direct telephone contact with the Rescue Co-ordination Centre (RCC) in Glücksburg (the German Army's SAR service), thanks to a dedicated line.

Bei einem Seenotfall innerhalb des SAR-Gebietes der Bundesrepublik Deutschland ist die SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN der DGzRS für die Gesamtleitung bis zum Abschluss des Falles zuständig. Sie sorgt für die Planung, Leitung, Koordinierung, Durchführung und dem Abschluss der SAR-Maßnahmen und deren Dokumentation. Die Seenotleitung ist 24 Stunden besetzt mit zwei Wachleitern sowie einem weiteren Wachgänger, der die Küsten – Seenotfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO wahrnimmt. ZU seinen Aufgaben zählt die Sicherstellung der ununterbrochenen Überwachung der UKW-Kanäle 16 (Sprechfunk) und 70 (DSC) für Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitszwecke sowie die Abwicklung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfunkverkehrs auf UKW.

In an emergency within the German SAR region, the Maritime Rescue Co-ordination Centre, (MRCC) BREMEN, is responsible for leading the entire mission from start to finish. The centre provides planning, management, co-ordination, realisation and completion of the SAR interventions and their documentation. The centre is manned 24/7 by two watch co-ordinators as well as a person monitoring the BREMEN RESCUE RADIO. The duties of this person include ensuring uninterrupted monitoring of VHF channels 16 (voice-only) and 70 (DSC) for distress, emergency and safety purposes, and handling distress, emergency and safety calls on VHF.





In an emergency at sea, the MRCC in Bremen can request the assistance of SAR aircrafts from the German Army's Rescue Co-ordination Centre in Glücksburg, according to an agreement with the Ministry of Transport and the Ministry of Defence. Conversely, in accordance with the same agreement and in its role as "regional SAR centre 8", the MRCC will put its communication and mission resources at the disposal of Glücksburg in emergencies involving aircrafts.

Maritime Rescue Co-ordination Centre BREMEN

Werderstr. 2, 28199 BREMEN, GERMANY Available 24/7:

Telephone + 49 (0) 421 – 536 87 14

Telex 2 46 466 mrcc d

AFTN EDDWYYYYX (via Bremen air traffic control)

Alerts may also be directed to "Bremen Rescue Radio" (call sign: Bremen Rescue) on VHF channels 16 and 70 (DSC) or the call number 124 124 from the German mobile radio system in the mission area.

Bremen Rescue Radio

In addition to the agreement on the undertaking of search and rescue services in maritime emergencies of 1982, on 7 November 1996 the German Federal Ministry of Transport conferred to DGzRS the monitoring of VHF channels 70 and 16 as well as the handling of distress, emergency and safety radio calls related to the area of search and rescue, starting 1 January 1999.

Thus, besides the MRCC in Bremen, the DGzRS, for all intents and purposes, holds the status of a coastal radio station for emergency calls. "Bremen Rescue Radio" is both physically and operationally part of MRCC Bremen.

The official designation is
"Bremen Rescue Radio" and the
call sign is **"Bremen Rescue"**
DSC No. 00211 1240

Grundlagen zur Durchführung des Seenotrettungsdienstes

Für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See enthalten die bekannten internationalen Abkommen sowie die entsprechenden nationalen Gesetze und Verordnungen grundsätzliche Bestimmungen.

- Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ergänzt der SAR-Einsatzplan der DGzRS (www.mrcc.dgzrs.de) diese Bestimmungen mit dem Ziel, die Sicherheit auf See weiter zu erhöhen und die Durchführung von Such- und Rettungsaufgaben bei Seenotfällen von See- und Luftfahrzeugen in den vom Bundesministerium für Verkehr festgelegten Seegebieten der Bundesrepublik Deutschland zu erleichtern.
- Der SAR-Dienst auf See in der Bundesrepublik Deutschland, der DGzRS vom BMV übertragen, beinhaltet:
- Durchführung des Such- und Rettungsdienstes auf See (Vereinbarung BMV, 11.03.82)
- Koordinierung des Such- und Rettungsdienstes auf See durch die Seenotleitung (MRCC) Bremen (Vereinbarung BMV, 11.03.82)
- Überwachung der UKW-Kanäle 16 und 70 für Not- und Sicherheitszwecke sowie Durchführung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfunkverkehrs auf UKW im deutschen SAR-Bereich. (Übertragung durch das BMV vom 07.11.96)
- Unterstützung des militärischen SAR-Dienstes bei SAR-Einsätzen für Luftfahrzeuge sowie Wahrnehmung der Aufgaben einer Bereichssuchstelle (Verfügung BMV, 08.08.53, Verwaltungsvereinbarung. BMV/BMVG Sept. 1969)
- Evakuierung von Schwerkranken und Schwerverletzten an Bord von Schiffen auf See sowie die Veranlassung sofortiger medizinischer Hilfe (Briefwechselvereinbarung BMV/DGzRS, 16./21.01.96)
- Vereinbarung mit dem Havariekommando über die Zusammenarbeit mit dem BMV/BW



- Mitwirkung beim verkehrsbezogenen Feuerschutz im Küstenbereich im Rahmen rettungsdienstlicher und technischer Möglichkeiten (Briefwechselvereinbarung BMV, Mai 1987)
- Auftrag im Sinne der Genfer Konvention (Der Bundeskanzler, 18.03.64)

Die internationalen Grundlagen werden gebildet durch

- Internationales Übereinkommen von 1974/79 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See. (SOLAS)
- Internationales Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See. (SOLAS)
- IAMSAR-Manual Volume I-III
- Übereinkommen Nr. 164 der International Labour Organization (ILO) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung von Seeleuten (IAO-ÜE; (ILO Nr. 164, 08.10.87)
- Genfer Konvention von 1949
- Brüsseler Übereinkommen von 1910

Zielsetzungen und Aufgaben

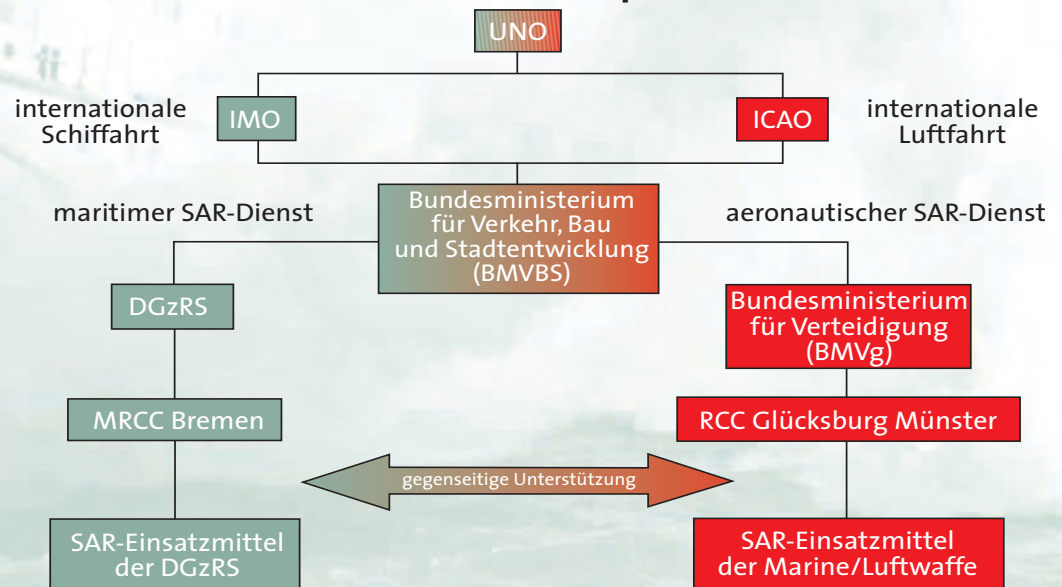
Schwerpunktmäßig ergeben sich für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger nachstehend aufgeführte Zielsetzungen und Aufgaben:

- Rettung von Menschenleben aus Seenot und deren medizinische Erstversorgung
- Koordinierung aller Maßnahmen im Seenotfall und bei Hilfeleistungen innerhalb des deutschen SAR-Bereichs
- Überwachung der UKW-Kanäle 16 und 70 für Not- und Sicherheitszwecke sowie Durchführung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfunkverkehrs auf UKW im deutschen SAR-Bereich.
- Durchführung von Sicherungsaufgaben für gefährdete Schiffe und deren Besatzungen

- Hilfe bei der Befreiung von Besatzungen von See- und Luftfahrzeugen aus unmittelbarer Gefahr
- Transport von Kranken und Verletzten einschließlich Gewährung von erweiterter Erster Hilfe und Erstversorgung von Unfallpatienten
- Durchführung jeglicher Tätigkeiten, die drohende Not- und Unglücksfälle zu verhüten helfen
- Unterstützung deutscher Schiffe oder deutscher Besatzungen bei Notfällen im Ausland
- Unterstützung der Feuerwehren bei der Brandbekämpfung im Rahmen der Möglichkeiten
- Unterstützung des Havariekommandos bei komplexen Schadenslagen.

(Einzelheiten sind unter www.mrcc.dgzrs.de nachzulesen)

Vereinfachtes Organisationsschema der SAR-Dienste der Bundesrepublik Deutschland



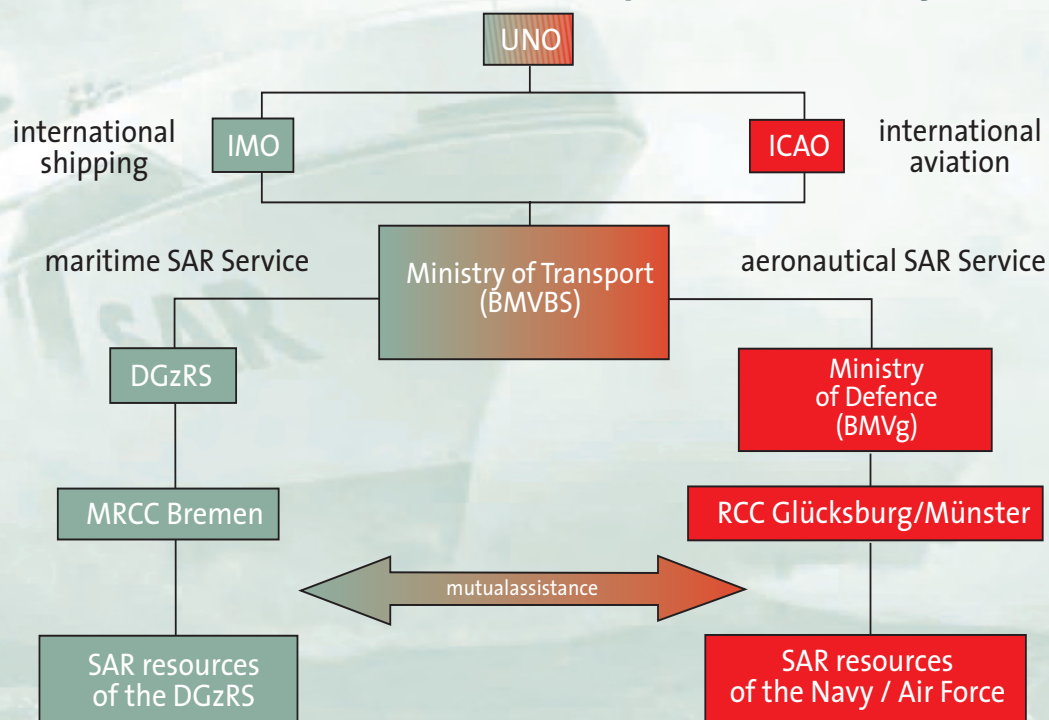
Basic provisions for conducting maritime search and rescue services

Established international treaties and national laws and regulations contain basic provisions to ensure the safety of life at sea.

- In the Federal Republic of Germany, the DGzRS SAR Action Plan (www.mrcc.dgzrs.de) applies in addition to these provisions, in order to increase safety at sea and facilitate conducting search and rescue of seagoing vessels and aircrafts in the German maritime zones set by the Federal Ministry of Transport.
- The German maritime search and rescue service conferred to DGzRS by Germany's Ministry of Transport consists of:
 - Undertaking maritime search and rescue missions (agreement with the MoT, on 11.3.82)
 - Maritime rescue coordination by the co-ordination centre (MRCC) in Bremen (agreement with the MoT, on 11.3.82)
 - Monitoring VHF channels 16 and 70 for emergency and safety purposes and handling distress, emergency and safety calls on VHF radio in the German SAR region. (Conferral by the MoT on 7.11.96)
 - Assisting the military SAR service in search and rescue missions for aircrafts and assuming the responsibilities of a regional search centre (MoT Directive, on 8.8.53, administrative agreement. MoT / Ministry of Defence Sept. 1969)
 - Evacuating critically sick or injured people on board ships at sea and instigating immediate medical care (Agreement per correspondence with MoT / GMRS, 16/21.1.96)

- Agreement with the Central Command for Maritime Emergencies regarding co-operation with the MoT/Waterway Administration
- Participating in fire protection with regard to vessels in the coastal zone within the scope of rescue service and technical feasibility (Agreement per correspondence with MoT, May 1987)
- Mission according to the Geneva convention (The Federal Chancellor, on 18.3.64)

Simplified organisation plan of SAR services in the Federal Republic of Germany





The international basic provisions are made up of

- International Convention for the Safety of Life at Sea of 1974/79 (SOLAS).
- International Convention for Search and Rescue at Sea of 1979 (SAR).
- IAMSAR Manual, volumes I-III
- Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention No. 164 (ILO 8.10.87)
- The Geneva Convention of 1949
- The Brussels Convention of 1910

Objectives and duties

The main objectives and duties of the German Maritime Search and Rescue Service are listed below:

- Saving human lives in danger at sea and providing first aid
- Coordinating all actions in emergencies at sea and when assisting missions within the German SAR territory.
- Monitoring VHF channels 16 and 70 for emergency and safety purposes as well as handling distress, emergency and safety radio calls on VHF in the German SAR region.
- Carrying out pre-emptive missions to secure potentially endangered vessels and crews
- Aid in evacuating crews from seagoing vessels and aircrafts out of immediate danger
- Transporting the sick and injured, including providing first aid to victims
- Taking any measures to prevent distress and accidents
- Assisting German vessels or crews in emergencies abroad
- Assisting units engaged in firefighting within the scope of feasibility
- Assisting the Central Command for Maritime Emergencies in disaster management.

(For more details, please refer to www.mrcc.dgzrs.de)

Wie viele Meilen pro Jahr unterwegs?

Insgesamt absolvieren allein die Seenotkreuzer der DGzRS pro Jahr im Schnitt eine Strecke von mehr als 70000 Seemeilen (rd. 126000 km) in der Nord- und Ostsee für Einsatz- und Kontrollfahrten. Rein rechnerisch wird somit jährlich drei Mal der Äquator umrundet. Die Bewegungen der Seenotrettungsboote sind hierbei noch nicht einbezogen.



How many nautical miles per year under way?

Each year all rescue cruisers of the DGzRS together cover a distance of more than 70,000 nautical miles (about 126,000 km) in the North Sea and the Baltic Sea carrying out missions are just patrolling. This is equivalent to three times surrounding the equator. The movement of rescue boats is not included into this figure.

Alles Alu ...

Bereits seit Jahrzehnten werden alle Seenotkreuzer und Seenotrettungsboote der DGzRS aus seewasserbeständigem Aluminium gebaut. Der Vorteil besteht darin, dass Aluminium relativ leicht ist, was bei gleicher Maschinenleistung höhere Geschwindigkeiten ermöglicht. Das Aluminium wird in so genannter Netzspannenbauweise verarbeitet, was zu hoher Festigkeit des Rumpfes führt. Selbst in harten Wintern mit strengem Frost und starker Eisbildung haben sich die DGzRS-Einheiten hervorragend bewährt.

Auch der 46-Meter-Kreuzer HERMANN MARWEDE, 2003 in Dienst gestellt, wurde nach dieser Methode gebaut.

Die erste Einheit, die jemals komplett aus Aluminium gebaut wurde, war die 1967 fertiggestellte PAUL DENKER mit einer Länge von 16,80 Metern. Sie war bis zum Jahr 2000 im Einsatz.

Die PAUL DENKER blieb zwar als Typ ein Einzelstück, sie begründete jedoch die Aluminium-Bauweise für die gesamte DGzRS-Flotte. Die Namensgebung des ersten Aluminiumbootes erfolgte übrigens nach dem Vormann der ADOLPH BERMPOHL, der bei einem Einsatz in der Nacht vom 23. auf den 24. Februar 1967 bei schwerem Orkan in der Deutschen Bucht sein Leben verlor. Außer ihm kamen bei dem Einsatz drei zuvor gerettete Fischer sowie die Rettungsleute Otto Schülke, Hans-Jürgen Kratschke und Günter Kuchenbecker um. Paul Denker hatte 30 Jahre lang dem Rettungsdienst angehört.

Heute gehört zur DGzRS-Flotte nur ein Boot, das nicht aus Aluminium gebaut wurde. Dabei handelt es sich um ein sogenanntes RIB (= Rigid Inflatable Boat/ selbstaufrichtendes Schlauchboot). Es ist als Ergänzung zum Seenotrettungsboot GERHARD TEN DOORNKAAT seit 2003 in Ueckermünde stationiert, wo es vor allem in den ausgedehnten Flachwasser- und Schilfzonen des Stettiner Haffs und der angrenzenden Gewässer zum Einsatz kommt.

Auf der HERMANN MARWEDE wurden rund 115 Tonnen Aluminium verschiedener Arten verbaut. Für den Fachmann: Platten sind meist aus AlMg 4,5Mn W28, Profile und Steifen sind aus AlMg Si 1 F31.

Nothing but aluminium

For decades, all DGzRS rescue cruisers and rescue boats have been built with saltwater proof aluminium, which has the advantage of being relatively lightweight, and thus at an equivalent machine power enables high speeds. The aluminium is processed into a so-called grid frame design, which ensures that the hull is given high structural strength. That is why DGzRS units have truly proven their worth even during tough winters with sharp frost and thick ice.

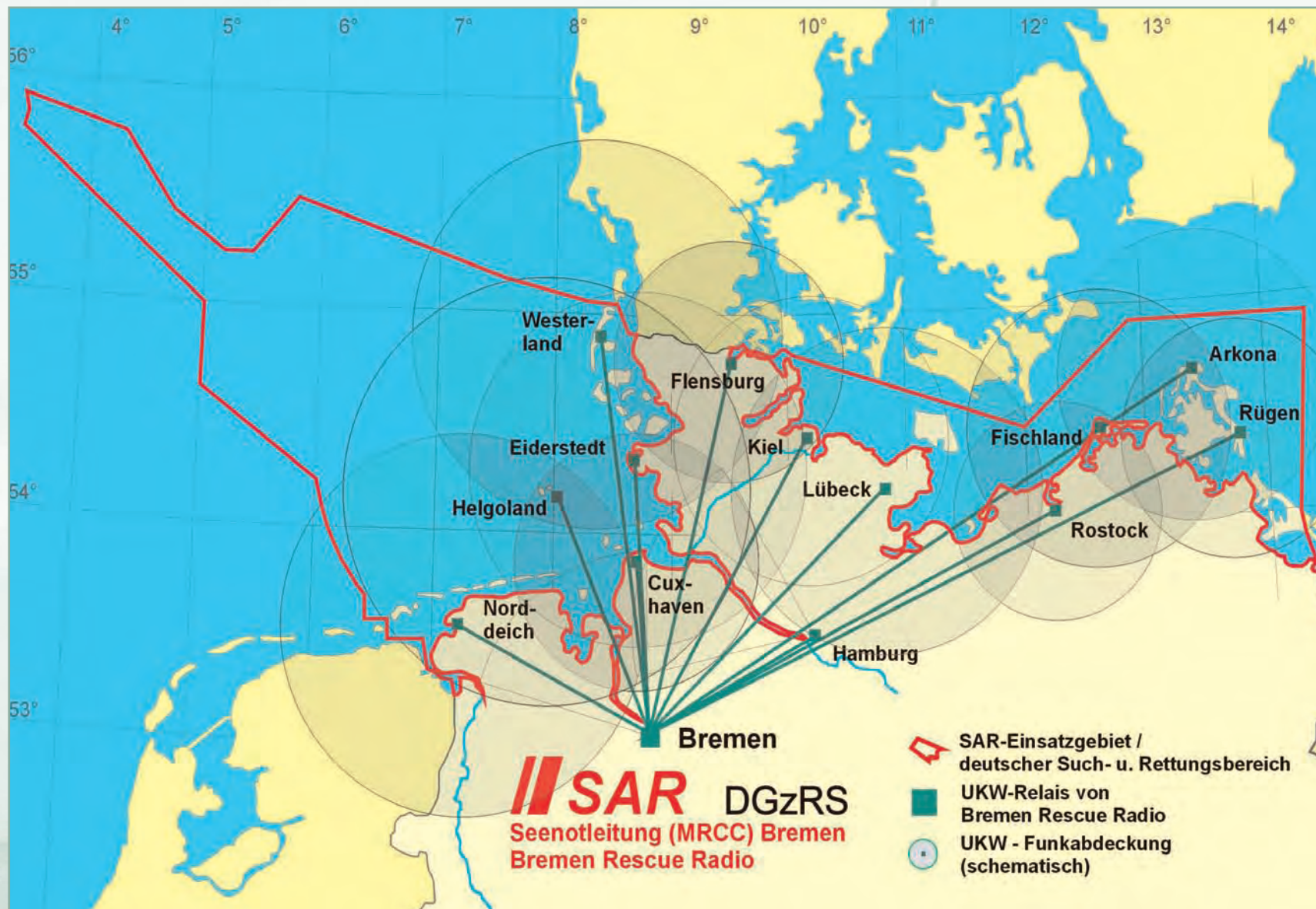
The 46 metre cruiser HERMANN MARWEDE, commissioned in 2003, was also built using this technique.

The first unit ever built entirely of aluminium was the 16.80 m long PAUL DENKER. Completed in 1967, it was in use until 2000.

The PAUL DENKER remained a one of a kind model, but it established aluminium as a construction material for the whole DGzRS fleet. This pioneer boat was named after the master on the vessel ADOLPH BERMPOHL, who lost his life in the night between 23 and 24 February 1967, during a heavy storm in the German Bight. Also lost in the mission were three previously rescued fishermen as well as crew members Otto Schülke, Hans-Jürgen Kratschke and Günter Kuchenbecker. Paul Denker served the German Maritime Search and Rescue Service for 30 years.

Today the DGzRS fleet only contains one boat which is not made of aluminium: a so-called RIB (rigid inflatable boat). Based in Ueckermünde since 2003, it assists the lifeboat GERHARD TEN DOORNKAAT, and is used mostly in the large shoal and reed zones of Szczecin Bay and adjacent waters.

Around 115 tonnes of different types of aluminium were used to build HERMANN MARWEDE. For those with a keen interest: panels mostly consist of AlMg 4.5 Mn W28, sections and stiffeners are made with AlMg Si 1 F31.



UKW-Servicebereich
von Bremen Rescue
Radio (schematisch)

VHF service area of
Bremen Rescue
Radio (schematic)

Einsatzgebiet und Stationen der DGzRS- Rettungsflotte



Region of deploy-
ment and stations
of the DGzRS fleet



Von 7 bis 46 Metern:

„Maßkonfektion“ für jedes Revier

Die Rettungseinheiten der DGzRS gelten als äußerst schwerwettertauglich. Sie zählen – auch im internationalen Vergleich – zu den modernsten und leistungsfähigsten SAR-Einheiten ihrer Zeit.

Die Seenotkreuzer wie auch die kleineren Seenotrettungsboote sind als Schweißkonstruktionen ganz aus seewasserbeständigem Leichtmetall im bewährten Netzspantensystem gebaut und zeichnen sich durch ihre hohe Seetüchtigkeit und ihre selbstaufrichtenden Eigenschaften aus.

Bei dieser für die DGzRS typischen Bauweise sind die Längs – und Querspanten – abhängig von der Schiffsgröße – nicht weiter als maximal 50 cm voneinander entfernt und bilden somit ein enges, festes Netz, auf das dann die Beplattung aufgebracht wird. Seit 1969 werden die Einsatzfahrzeuge der DGzRS ausschließlich aus Aluminium gebaut, was erheblich Gewicht spart und dadurch weniger Motorenleistung erfordert.



In extremen Schlechtwettersituationen werden die Grenzen nicht von der Technik, sondern vom Menschen gesetzt – diese Erfahrung wurde der Öffentlichkeit bei den Unglücken der ADOLPH BERMPOHL 1967 und der ALFRIED KRUPP im Jahr 1995 schmerzlich vor Augen geführt. Insgesamt sechs Rettungsmänner verloren bei diesen beiden Katastrophen in schweren Orkanen ihr Leben.

Schon immer war es oberstes Ziel der DGzRS, einerseits die Seenotrettung für die Schiffbrüchigen so effektiv wie möglich durchzuführen, andererseits den Rettungsmännern an Bord ein Höchstmaß an Sicherheit zu geben. Unter Berücksichtigung dieser beiden Prioritäten wurden die SAR-Einheiten entwickelt und gebaut.

Zurzeit versehen 20 Seenotkreuzer und 41 Seenotrettungsboote – von sieben bis 46 Metern Länge – ihren Dienst auf 54 Stationen in der Nord- und Ostsee. Welche Einheit wo eingesetzt wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab, die nicht zuletzt aus dem umfangreichen Erfahrungsschatz der DGzRS resultieren.

Das Stationierungskonzept basiert auf den Kriterien Gefahrenschwerpunkte, Verkehrsdichte und Revierverhältnisse. Es macht Sinn, auf Helgoland – in exponierter Lage im Herzen der Deutschen Bucht – mit der HERMANN MARWEDE den größten und leistungsfähigsten Seenotkreuzer stationiert zu haben, während weitere Seenotkreuzer auf den Inseln und an der Küste dieses extrem stark befahrene Seegebiet sozusagen einkreisen.

Ebenso ist es sinnvoll, beispielsweise in der Kieler Förde mehrere Seenotrettungsboote vorzuhalten, da in diesem Revier der Wassersport zu einer hohen Verkehrsdichte führt. Hier kommt es in der Saison häufig auch zu kleineren Seenotfällen, sodass aus technischer und auch aus ökonomischer Sicht eine solche SAR-Einheit in einem Seegebiet mit diesen Verhältnissen die richtige Wahl ist.

Gerade bei Großschadenslagen ist das Zusammenarbeiten verschiedener DGzRS-Einheiten erforderlich. Die hohe Stationsdichte macht es möglich, innerhalb kurzer Zeit mehrere Seenotkreuzer und Seenotrettungsboote „on scene“ zu haben.

Seit 2003 ist auf der Station Ueckermünde in Ergänzung zur dort stationierten GERHARD TEN DOORNKAAT ein RIB (Rigid Hull Inflatable Boat) im Einsatz: ein flach gehendes, selbst aufrichtendes Schlauchboot mit Festrumpf. Dieses Einsatzfahrzeug – RESCUE UECKER – hat alle gestellten Anforderungen zur voll-

sten Zufriedenheit von Vormann und Besatzung erfüllt und bewährte sich unter anderem bei einem Einsatz im Stettiner Haff im April 2003 für ein aufgelaufenes Fahrgastschiff, bei dem in kurzer Zeit 71 Passagiere sicher und schnell abgeborgen wurden.

Neuer Seenotkreuzertyp in Planung: Modelltest im Versuchskanal

Um den spezifischen Anforderungen in unterschiedlichen Einsatzrevieren optimal gerecht zu werden, entwickelt die DGzRS zurzeit einen neuen Seenotkreuzer, der in der Lage ist, die Lücke zwischen den Seenotrettungsbooten von 10,1 m und den kleinsten Seenotkreuzern von 23 m Länge zu schließen.

Auf der Basis eines sich seit Jahrzehnten als extrem seetüchtig bewährten Rumpfes zeichnet sich dieser zukünftige Typ sowohl durch neueste Entwicklungen im Schiff- und Maschinenbau als auch in Schiffselektrik und -elektronik aus.

Die Indienststellung der ersten Einheit dieser neuen Klasse ist für das Jahr 2008 geplant. Bis dahin sind in Projektgruppen innerhalb der DGzRS und mit Werftingenieuren die Spezifikationen dafür erarbeitet worden. Erste Versuche in der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) wurden mit einem maßstabsgetreuen Schleppmodell in der Planungsphase durchgeführt.

In der Erprobung befindet sich außerdem mit RESCUE 1 ein neuartiges Einsatzfahrzeug für den Seenotrettungsdienst, das seit Frühjahr 2006 in Nord- und Ostsee ausgiebigen Tests unterzogen wird. Nach Abschluss der Erprobungsfahrten ist der endgültige Einsatz auf einem derzeit in der Entwicklung befindlichen 20 m – Seenotkreuzer vorgesehen.

Bei RESCUE 1 handelt sich ebenfalls um ein RIB mit einem festen Aluminiumrumpf und umlaufenden Luftschlauch, der stabilisierend und stossdämpfend wirkt.

Bei 4,80 Meter Länge und 2,0 Meter Breite und einer Verdrängung von etwas über einer Tonne kommt RESCUE 1 auf eine Spitzengeschwindigkeit von 34 Knoten (ca. 63 km/h), angetrieben durch einen robusten Steyr – Vierzylinder-Turbodieselmotor (164 PS/120 kW), dessen Kraft über ein ZF 45 D – Getriebe auf den Almarin-Jet (Wasserstrahlantrieb) wirkt, was die Manövrierfähigkeit deutlich erhöht und extremen Flachwassereinsatz ermöglicht.

RESCUE 1 wird über einen (Motorrad-)Lenker gesteuert und ist mit einem Selbstaufrichte-System ausgestattet: Falls das Boot bei Einsätzen in schwerer See umschlagen sollte, würde es sich innerhalb kürzester Zeit nach Auslösung selbsttätig aufrichten.



From 7 to 46 metres:

a "made-to-measure" rescue fleet

The DGzRS rescue units are considered to be highly weather resilient. Even in international comparison, they are among the most modern and efficient SAR units currently in existence.

Both the rescue cruisers and the smaller rescue boats are welded constructions of saltwater proof light alloys, built in the tried and tested grid frame system and are characterised by their excellent seaworthiness and self-righting capabilities.



In this typical DGzRS design, depending on the size of the boat, longitudinal and transverse frames are no more than 50 cm apart and thus form a fine, strong grid on which the hull plating is installed. Since 1969, the rescue vessels are all built exclusively of aluminium, which reduces their weight and demands less engine power.

In extremely rough weather, the limits are imposed not by technology but by human beings – an experience that became painfully clear to the public with the sad fates of the ADOLPH BERMPOHL in 1967 and the ALFRIED KRUPP in 1995. All in all, six members of the rescue crews lost their lives in the heavy storms that caused the two accidents.

The primary objectives of DGzRS have always been to make rescue at sea as efficient as possible for the shipwrecked and as safe as possible for the search and rescue crews. The SAR units were developed and built with these two priorities in mind.

Currently, 20 rescue cruisers and 41 lifeboats – from 7 to 46 metres long – are in service on 54 stations in the North Sea and the Baltic Sea. Where the different units are deployed depends on several factors, which are not least determined by the vast wealth of experience that DGzRS possesses.

The stationing concept is based on the criteria of prevalent risks, traffic density and district conditions. It is logical that the largest and most powerful rescue cruiser, the HERMANN MARWEDE, is stationed on Helgoland – in an exposed location, right in the middle of the German Bight – and that additional sea cruisers are kept circulating the islands and shoreline of this heavily trafficked area.

It also makes sense to maintain a certain number of rescue boats in an area such as the Kiel Fjord, as water sports cause dense traffic in this district. During the high season, many minor accidents mean that, from a technical and economic point of view, keeping this type of SAR unit in the region is a sound choice.

Especially in the event of larger incidents, co-operation between several DGzRS units becomes a strict necessity. The dense network of stations enables several rescue cruisers and rescue boats to quickly arrive at the scene of distress.

Since 2003, a RIB (rigid hull inflatable boat) has been assisting the GERHARD TEN DOORNKAAT, stationed at Ueckermünde, during missions: it is a shallow, self-righting inflatable boat with rigid hull. This vessel – the RESCUE UECKER – has met all the requirements to complete satisfaction and proved its worth, among others,

in a mission in Szczecin Bay in April 2003 to deal with a stranded passenger ship from which 71 people could be evacuated very quickly.

New rescue cruiser in development: prototype tried in test basin

To best meet the specific requirements of different rescue districts, the DGzRS is currently developing a new rescue cruiser, capable of closing the gap between the 10.1 m lifeboats and the smallest 23 m cruisers.

While maintaining the extremely seaworthy hull, which has been tried and tested over decades, this future type of boat is also characterised by the latest developments in ship and engine building, as well as in marine electrical engineering and electronics.

The first unit from the new class is scheduled to be commissioned in 2008. By then, project groups within the DGzRS and shipyard engineers will have compiled the specifications for it. The first trials using a prototype to scale were carried out during the planning stage in the Hamburg Ship Model Basin.

Also being tested is the RESCUE 1, a novel rescue vessel for the maritime SAR service, which was subject to ample testing in spring 2006 in the North Sea and the Baltic Sea. Following the test runs, the boat is intended for final deployment on board a 20 m rescue cruiser currently also under development.

The RESCUE 1 is also a RIB with a solid aluminium hull and a surrounding air hose, which has a stabilising and shock-absorbing effect.

At 4.80 metres in length, 2.0 metres in breadth and with a water displacement of just over one tonne, the RESCUE 1 can achieve a top speed of 34 knots (approx. 63 km/h), propelled by a sturdy Steyr – a four-cylinder turbo diesel engine (164 hp/120 kW), which is powered by a ZF 45 D drive on the Almarin Jet (water-jet propulsion). This gives the boat a significantly improved manoeuvrability and deployment in very shallow water.

The RESCUE 1 is steered with a (motorcycle) handle bar and equipped with a self-righting system: if rough seas should cause the boat to capsize, after the system is triggered, the boat quickly rights itself.



Die Seenotretter

Klar zum Einsatz bei jedem Wetter, rund um die Uhr.

Mutig, freiwillig und selbstlos.

Frei von staatlicher Unterstützung, unabhängig und professionell.



The rescue men

are ready for deployment in all weathers and around the clock.

Brave, voluntary and selfless.

Free of state funding, independent and professional.





46 m Seenotkreuzer

HERMANN MARWEDE/Tochterboot VERENA
(Bj. 2003) Station Helgoland

Bei 46 m Länge, einer Breite von 10,66 m und einem Tiefgang von 2,80 m erreicht das 404 t verdrängende Schiff eine Geschwindigkeit von 25 Knoten (= 46,3 km/h). Die Stammbesatzung besteht aus insgesamt 15 Nautikern und Technikern. Jeweils sieben Mann gehen eine 24-Stunden-Bereitschaft im Zwei-Wochen-Turnus.

Eine Mittelmaschine (MTU Diesel Typ 16 V 4000 M90 mit 2720 kW/3700 PS) sowie zwei Seitenmaschinen (MTU Diesel Typ 12 V 4000 M90 mit je 2040 kW/ 2775 PS) liefern eine Gesamt-Motorleistung von 6800 kW entsprechend 9250 PS.

Durch den Einsatz von zwei hydraulisch betriebenen Bugstrahl-Anlagen (je 105 kW/142 PS) kann der Seenotkreuzer bei Einsatz- und Hafenmanövern exakt positioniert werden.

Das in der Heckwanne mitgeführte Tochterboot basiert auf dem bewährten 9,5 m-Seenotrettungsboot. Es läuft bei 9,41 m Länge, einer Breite von 3,61 m und einer Motorleistung von 243 kW/330 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 18 Knoten (= 33,3 km/h). Dank des geringen Tiefgangs von 0,96 m kann das Tochterboot auch in flachen Gewässern, beispielsweise um Sandbänke und Untiefen herum, eingesetzt werden. Die seitlich in die Bordwand eingelassene Bergungspforte ermöglicht das horizontale Bergen von Schiffbrüchigen in Höhe der Wasserlinie.

Die medizinische Behandlung von Kranken und Verletzten erfolgt im Bordhospital des Seenotkreuzers, das standardgemäß mit einem EKG-Telemetriegerät, einer Warmluft-Beatmungsanlage und einem Notfall-Koffersystem ausgestattet ist, wie es auch auf Notarztwagen an Land eingesetzt wird. Besatzungsmitglieder verfügen über praktisches Fachwissen als ständig geschulte Laienhelfer. Freiwillige Seenotärzte werden bei Bedarf per Hubschrauber zum Einsatzort nachgeflogen bzw. begleiten die Besatzung des Seenotkreuzers von Fall zu Fall.

Umfangreiche Navigations-, Kommunikations- und Peilanlagen wurden nach den Erfahrungen und Empfehlungen der Besatzungen von Seenotkreuzern in Zusammenarbeit in einer DGzRS-internen Arbeitsgruppe zusammengestellt und installiert. Ausführliche Erprobungsfahrten auch unter erschwerten Bedingungen brachten weitere Erkenntnisse.

Ein Mehrzweckraum im SAR-Deck (auf Höhe des Hauptdecks) dient bei Großschadenslagen als zentraler Arbeitsplatz vor Ort. Zum einen kann die Stammbesatzung, sofern erforderlich, durch zusätzliches Personal (z. B. Feuerwehrleute, Ärzte) ergänzt werden. Zum anderen kann eine größere Anzahl von in Sicherheit gebrachten Schiffbrüchigen in unmittelbarer Anbindung an das Bordhospital versorgt werden. Schließlich dient das SAR-Deck als Stauraum für spezielle Ausrüstungsteile oder auch als Schulungsraum.

46 m Seenotkreuzer Seenotkreuzer Tochterboot

Hauptdaten

Länge (m)	46,00	9,41
Breite (m)	10,10	3,61
Tiefgang (m)	2,80	0,96
Verdrängung (t)	404	7,0
Geschwindigkeit (kt)	25	18
Reichweite (sm)	min. 900	min. 200
Kapazität (Schiffbrüchige)	über 400	26
Löschleistung und Wurfweite (m³/h / m)	2500 / 110	
Schaummittelvorrat (l)	3000	
Pfahlzug (t)	25	2
Transportable Fremdlenzpumpen		Fremdlenzpumpe
Medizinische Notfallausrüstung	Mehrzweckraum und Bordhospital	Notfallrucksack
Kran (t)	4,1	
Hubschrauberarbeitsdeck		
Arbeitsboot (RIB), 4,7 m , 44 kW Außenbordmotor		

Antriebsanlagen

Mittelmaschine

MTU 16V4000M90, 2720 kW, Festpropeller Cummins 6 BTA 5.9M, 235 kW

Seitenmaschinen

2 x MTU 12 V 4000 M90, 2040 kW, Festpropeller
über MCD-Kupplung und Zwei-Gang-Getriebe

Bugstrahl-Anlage

2 x 105 kW





46 m rescue cruiser

HERMANN MARWEDE/daughter boat VERENA (built in 2003) Helgoland station

At a length of 46 m, a width of 10.66 m, a draught of 2.80 m draught and a displacement of 404 tonnes, this boat can achieve a speed of 25 knots (= 46.3 km/h). The regular crew consists of 15 sailors and technicians. Teams of seven take it in turn to go on 24-hour stand-by duty on a two-week rota.

A central engine (MTU diesel type 16 V 4000 M90 with 2720 kW/3700 hp) as well as two side engines (MTU diesel type 12 V 4000 M90 with 2040 kW/2775 hp respectively) offer an overall engine power of 6800 kW, corresponding to 9250 hp.

Thanks to two hydraulically powered bow thrusters (105 kW/142 hp each), the rescue cruiser can be manoeuvred with a high degree of precision, both during missions and in the port.

The daughter boat kept in the stern cradle is based on the tried and tested 9.5 m rescue boat. 9.41 m long and 3.61 m broad with an engine power of 243 kW/330 hp, it reaches a top speed of 18 knots (= 33.3 km/h). Due to a small draught of 0.96 m, the daughter boat can also be deployed in shallow water, around sandbanks and shoals, for example. The rescue gate set in the side of the boat allows for rescuing shipwrecked people from the water-line.

Medical care of the ill and injured is administered in the rescue cruiser's on-board hospital, which as standard is equipped with an ECG telemetric device, a warm air respirator and a portable emergency system, like the ones used by ambulances on shore. Crew members have practical specialisation as paramedics. Volunteer medical doctors for maritime emergencies are either brought to the location by helicopter or accompany the crew on board.

Comprehensive navigation, communication and direction-finding equipment have been assembled and installed by a DGzRS working group in close consultation with the crews of rescue cruisers. Numerous test runs, including under difficult conditions, have brought further findings.

A multi-purpose area on the SAR deck (level with the main deck) serves as a central working area during large-scale emergency missions. On the one hand, the regular crew, if necessary, can be reinforced by additional personnel (e.g. fire-

fighters and doctors). On the other hand, a large number of rescued shipwreck victims can be treated in close proximity to the on-board hospital. Finally, the SAR deck is used as a training room or for storing special equipment parts.

46 m rescue cruiser	Rescue Cruiser	Daughter Boat
Main Particulars		
length (m)	46.00	9.41
breadth (m)	10.10	3.61
draught (m)	2.80	0.96
displacement (t)	404	7.0
speed (kt)	25	18
endurance (sm)	min. 900	min. 200
survivors capacity	more than 400	26
fire fighting capacity and throwing range (m ³ /h/m)	2500/110	
foam compound (l)	3000	
bollard pull (t)	25	2
portable salvage and bilge pumps	portable salvage and bilge pump	
medical equipment	multi purpose room and ship's hospital	medical first response kit
crane (t)	4.1	
helicopter working deck		
work boat (RIB), 4.7 m, 44 kW outboard engine		
engine and propulsion plant		
center engine		
MTU 16 V 4000 M90, 2720 kW, fixed pitch propeller	Cummins 6 BTA 5.9 M, 235 kW	
side engines		
2 x MTU 12 V 4000 M90, 2040 kW, fixed pitch propeller via marine control drive and 2-speed gearbox		
bow thrusters		
2 x 105 kW		



44 m Seenotkreuzer

JOHN T. ESSBERGER/Tochterboot ELSA (Bj. 1975)

Seeposition Fehmarn/Großenbrode

WILHELM KAISEN/Tochterboot HELENE (Bj. 1978)

Station Sassnitz

Diese beiden 44-m-Seenotkreuzer sind in der Ostsee (rund um die Insel Fehmarn sowie die westlichen Bereiche der Ostsee und vor der Insel Insel Rügen bis Bornholm) eingesetzt. Zur Stammbesatzung zählen 13 Rettungsmänner, wovon sich jeweils sechs auf „Wache“ und sechs im „Freitörn“ befinden.

Bei einem eventuell anfallenden Großschadensfall auf See kann dieser Seenotkreuzer über 300 Schiffbrüchige unter Deck aufnehmen und ist, dank seiner umfangreichen medizinischen Ausrüstung, in der Lage, in Zusammenarbeit mit Seenotärzten, eine medizinische Erstversorgung im bordeigenen Hospital durchzuführen. Bei besonders schwierigen medizinischen Notfällen kann sogar eine EKG-Telemetrie in Zusammenarbeit mit dem Stadtkrankenhaus Cuxhaven durchgeführt werden.

Eine leistungsstarke Feuerlöschanlage, Fremdlenzanlagen, ein Hubschrauber-Arbeitsdeck sowie ein zusätzliches schnelles Festrumpf-Schlauchboot runden das Gesamtbild dieser Seenotkreuzer ab.

44 m Seenotkreuzer Seenotkreuzer Tochterboot

Hauptdaten

Länge (m)	44,20	8,50
Breite (m)	8,05	2,70
Tiefgang (m)	2,80	0,90
Verdrängung (t)	185	5,8
Geschwindigkeit (kt)	26	13
Reichweite (sm)	min. 600	
Kapazität (Schiffbrüchige)	über 300	
Löschleistung und Wurfweite (m ³ /h / m)		
(Wilhelm Kaisen)	1580 / 110	
(John T. Essberger)	580 / 70	
Schaummittelvorrat (l)	2000	
Pfahlzug (t)	20	1,5
transportable Fremdlenzpumpen		Fremdlenzpumpe
medizinische Notfallausrüstung	Bordhospital	Notfallrucksack
Kran (t)	2	

Hubschrauberarbeitsdeck

Antriebsanlagen

MAN 0826LE40, 176 kW

Mittelmaschine

MTU 16V4000M90, 2720 kW, Festpropeller (Wilhelm Kaisen)

MTU 20 V 538 TB 91, 3309 kW, Festpropeller (John T. Essberger)

Seitenmaschinen

2 x MTU 12 V 331 TC 81, 810 kW, Festpropeller

Bugstrahl-Anlage

2 x 69 kW



44 m rescue cruiser

JOHN T. ESSBERGER/daughter boat ELSA (built in 1975)

Grossenbode/Fehmarn

WILHELM KAISEN/daughter boat HELENE (built in 1978)

Sassnitz

These two 44 m rescue cruisers are deployed in the Baltic Sea (around the Isle of Fehmarn and the western parts of the Baltic Sea, and between the Isle of Rügen and Bornholm). The regular crew consists of 13 members, with six on and six off duty.

In a great emergency, this cruiser can take on board 300 shipwrecked people below deck and, thanks to its extensive medical equipment, the crew in cooperation with medical doctors is able to provide first aid care at sea in the on-board hospital. In particularly complicated medical emergencies, ECG telemetry may be conducted in cooperation with the Telemedical Maritime Assistance Service at Cuxhaven City Hospital.

A powerful fire extinguishing installation, external bailing equipment, a helicopter working deck as well as an RIB are other features that complete the overall picture of this rescue cruiser.

44 m rescue cruiser

Rescue Cruiser

Daughter Boat

Main Particulars

length (m)	44.20	8.50
breadth (m)	8.05	2.70
draught (m)	2.80	0.90
displacement (t)	185	5.8
speed (kt)	26	13
endurance (sm)		min. 600
survivors capacity	more than 300	
fire fighting capacity and throwing range (m ³ /h / m)		
(Wilhelm Kaisen)	1580 / 110	
(John T. Essberger)	580 / 70	
foam compound (l)	2000	
bollard pull (t)	20	1.5
portable salvage and bilge pumps	portable salvage and bilge pump	
medical equipment	ship's hospital	medical firstresponse kit
crane (t)	2	

helicopter working deck

engine and propulsion plant

center engine

MTU 16V4000M90, 2720 kW, fixed pitch propeller (Wilhelm Kaisen)	MAN 0826LE40, 176 kW,
MTU 20 V 538 TB 91, 3309 kW, fixed pitch propeller (J.T. Essberger)	fixed pitch propeller

side engines

2 x MTU 12 V 331 TC 81, 810 kW, fixed pitch propeller

bow thrusters

2 x 69 kW



27 m Seenotkreuzer

BERLIN/Tochterboot STEPPKE (Bj. 1985) Laboe
HERMANN HELMS/Tochterboot BIENE (Bj. 1985) Cuxhaven
ALFRIED KRUPP/Tochterboot GLÜCKAUF (Bj. 1988) Borkum
VORMANN STEFFENS/Tochterboot ADELE (Bj. 1989) Hooksiel
ARKONA/Tochterboot CASPAR (Bj. 1992) Warnemünde
BREMEN/Tochterboot VEGESACK (Bj. 1993) Grömitz

Diese sechs Seenotkreuzer mit ihren Tochterbooten sind eine kontinuierliche Weiterentwicklung der sich im Dienst befindlichen Boote. Die Ausrüstung und Einrichtung für den Seenotrettungsdienst (SAR-Dienst) ist wesentlich erweitert worden. Die Boote zählen damit zu den modernsten und leistungsfähigsten SAR-Einheiten, auch im internationalen Vergleich.

Die Seenotkreuzer sind als Schweißkonstruktion ganz aus seewasserbeständigem Leichtmetall in bewährtem Netzspantensystem gebaut und zeichnen sich besonders durch ihre hohe Seetüchtigkeit und ihre sich selbstaufrichtenden Eigenschaften aus. Sie sind für den Einsatz bei jedem Wetter im Küstengebiet und auf hoher See bestimmt. Sie besitzen in Grundsee und Brandung gute See-Eigenschaften, manövrieren einwandfrei, überstehen heftige Grundstöße und Berührungen und sind in der Lage, unter schwersten Bedingungen beim Havaristen längsseits zu gehen. Durch ihre Anordnung von Tanks und Leerzellen ist das Innere der Boote bei eventuellen Beschädigungen durch eine zweite Haut, im Bereich der Kühltaschen sogar durch eine dritte, geschützt.

Besonderheiten: Im Frühjahr 1995 wurde die „Alfried Krupp“ infolge ihres schweren Seeunfalles in der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 1995 sicherheitstechnisch umgebaut. Sie erhielt einen geschlossenen oberen Fahrstand – der untere entfiel –, sowie als erster Seenotkreuzer eine verbreiterte Heckform, die so genannte Delta-Form: Die breiteste Stelle des Schiffes ist das Heck. Diese umfangreichen Umbauten geben der Besatzung mehr Schutz vor Wind und See sowie dem Schiff eine bessere Kursstabilität bei hoher See von achtern.





27 m Seenotkreuzer

Seenotkreuzer

Tochterboot

Hauptdaten

Länge (m)	27,50	8,18/7,50
Breite (m)	6,53	2,50
Tiefgang (m)	2,10	0,80
Verdrängung (t)	103	4,3
Geschwindigkeit (kt)	23	17
Reichweite (sm)	min. 770	min. 200
Kapazität (Schiffbrüchige)	145	10/8
Löschleistung und Wurfweite (m³/h / m)	2000 / 130	
Schaummittelvorrat (l)	500	
Pfahlzug (t)	12,5	2
transportable Fremdlenzpumpen		Fremdlenzpumpe
medizinische Notfallausrüstung für die erweiterte medizinische Erstversorgung		Notfallrucksack

Antriebsanlagen

Mittelmaschine

1 x MTU 12 V 396 TB 93, 1.200 kW	Mercruiser D 219 AC, 132 kW BMW D 636, 132 kW
----------------------------------	--

Seitenmaschinen

2 x MWM TBD 234 V 12, 610 kW

Bugstrahl-Anlage

75 kW





27 m rescue cruiser

BERLIN/daughter boat STEPPKE (built in 1985) Laboe

HERMANN HELMS/daughter boat BIENE (built in 1985) Cuxhaven

ALFRIED KRUPP/daughter boat GLÜCKAUF (built in 1988) Borkum

VORMANN STEFFENS/daughter boat ADELE (built in 1989) Hooksiel

ARKONA/daughter boat CASPAR (built in 1992) Warnemünde

BREMEN/daughter boat VEGESACK (built in 1993) Grömitz

These six rescue cruisers and their daughter lifeboats represent a continuous development of the DGzRS assets currently in use. SAR equipment and facilities have been significantly extended. The boats now belong to the most modern and efficient SAR units in use, even in an international comparison.

The rescue cruisers are welded constructions of saltwater proof light alloys in the tried and tested grid frame design and are characterised by their excellent seaworthiness and self-righting capabilities. They are all-weather boats designed for missions in areas close to the shore as well as on the high seas. In both shallow water and breakers they perform very well, are easy to manoeuvre, survive heavy blows or contacts and can be positioned alongside a damaged boat even under extreme conditions. Thanks to a lay-out of tanks and empty cells, the heart of the boat is protected from damage by a second skin, even a third skin in the area of the intercooler pockets.

Special features: In spring 1995, following a severe accident at sea in the night of 1 January 1995, the "Alfried Krupp" underwent technical modifications with regard to safety. The boat was given an enclosed upper control position (the lower one was removed) and, as the first rescue cruiser, a broader stern shape, the so-called Delta shape, which means that the broadest place of the boat is the stern. These comprehensive modifications offer the crew better protection against wind and waves, and enhances the course stability in high waves on the stern.

27 m rescue cruiser

Rescue Cruiser

Daughter Boat

Main Particulars

length (m)	27.50	8.18/7.50
breadth (m)	6.53	2.50
draught (m)	2.10	0.80
displacement (t)	103	4.3
speed (kt)	23	17
endurance (sm)	min. 770	min. 200
survivors capacity	145	10/8
fire fighting capacity and throwing range (m³/h/m)	2000 / 130	
foam compound (l)	500	
bollard pull (t)	12.5	2
portable salvage and bilge pumps	portable salvage and bilge pump	
medical equipment for extended medical first aid	medical first response kit	

engine and propulsion plant

center engine

1 x MTU 12 V 396 TB 93, 1.200 kW

Mercruiser D 219 AC, 132 kW

BMW D 636, 132 kW

side engines

2 x MWM TBD 234 V 12, 610 kW

bow thrusters

75 kW



23,5 m Seenotkreuzer (I)

Eiswette/Tochterboot JAPSAND (Bj. 1980) Amrum

Fritz Behrens/Tochterboot ANNA (Bj. 1981) Greifswalder Oie

Vormann Leiss/Tochterboot ERIKA (Bj. 1985) Nordstrand

Minden/Tochterboot MARGARETE (Bj. 1985) List /Sylt

Die Seenotkreuzer VORMANN LEISS und MINDEN sind weiterentwickelte Nachbauten der EISWETTE und FRITZ BEHRENS. Die Ausrüstung und Einrichtung für den Seenotrettungsdienst ist laufend verbessert worden. Diese Boote zählen damit zu den modernsten und leistungsfähigsten SAR-Einheiten ihrer Zeit – auch im internationalen Vergleich.

Sie sind als Schweißkonstruktionen ganz aus seewasserbeständigem Leichtmetall im bewährten Netzspantensystem gebaut und zeichnen sich durch ihre hohe Seetüchtigkeit und ihre selbstaufrichtenden Eigenschaften aus. Sie sind für den Einsatz bei jedem Wetter im Küstengebiet und auf hoher See bestimmt. In Grundsee und Brandung besitzen sie gute See-Eigenschaften, manövrieren einwandfrei, überstehen selbst Grundstöße und Berührungen und sind in der Lage, unter schwersten Bedingungen bei einem Havaristen längsseits zu gehen. Durch ihre Anordnung von Tanks und Leerzellen ist das Innere der Boote bei eventuellen Beschädigungen durch eine zweite Haut, im Bereich der Kühltaschen sogar durch eine dritte, geschützt.

Im Frühjahr des Jahres 1995 wurde der FRITZ BEHRENS an seinem Liegeplatz im Hafen von Büsum von einem aus dem Ruder gelaufenen Fahrgastschiff gerammt und so unglücklich getroffen, dass er auf die Seite kippte und sank. Zum Glück konnte sich die Besatzung rechtzeitig in Sicherheit bringen. Bei der darauf folgenden Reparatur wurde der Seenotkreuzer sicherheitstechnisch umgebaut und verbessert. Er erhielt einen geschlossenen oberen Fahrstand (der untere entfiel) und eine verbreiterte Heckform, die so genannte Delta-Form (breiteste Stelle des Schiffes ist das Heck). Diese umfangreichen Umbauten geben dem Schiff eine bessere Kursstabilität bei hoher See von achtern.



23,5 m Seenotkreuzer (II)

Nis Randers/Tochterboot ONKEL WILLI (Bj. 1990) Maasholm
Vormann Jantzen/Tochterboot BUTSCHER (Bj. 1990) Reserve
Hannes Glogner/Tochterboot FLINTHÖRN (Bj. 1991) Reserve

Diese drei Seenotkreuzer mit ihren Tochterbooten sind weiterentwickelte Nachbauten der sich im Dienst befindlichen Einheiten der EISWETTE-Klasse. Die Ausrüstung und Einrichtung für den Seenot-Rettungsdienst ist ständig verbessert worden. Die Seenotkreuzer zählen damit zu den modernsten und leistungsfähigsten SAR-Einheiten, auch im internationalen Vergleich.

Als Neukonstruktion auf der Basis der 8-m-Seenotrettungsboot-Prototypen gilt das Tochterboot, das bei einer Länge von gerade 7,0 Metern 17 Knoten schnell ist. Zudem fand ein neues Aufholssystem für das Tochterboot Verwendung. Der Aufholvorgang erfolgt nunmehr vollautomatisch. Das Tochterboot hakt sich selbsttätig ein und wird auf einem Schlitten transportiert, der mit hydraulisch angetriebenen Ketten bewegt wird.

Diese Seenotkreuzer sind als Schweißkonstruktion ganz aus seewasserbeständigem Leichtmetall im bewährten Netzspantensystem gebaut und zeichnen sich besonders durch ihre hohe Seetüchtigkeit und ihre selbstaufrichtenden Eigenschaften aus. Sie sind für den Einsatz bei jedem Wetter im Küstengebiet und auf hoher See bestimmt. Sie besitzen in Grundsee und Brandung gute See- und Manövrier-Eigenschaften, überstehen heftige Grundstöße und Berührungen und sind in der Lage, unter schwersten Bedingungen bei einem Havaristen längsseits zu gehen. Durch die Anordnung von Tanks und Leerzellen ist das Innere des Bootes bei eventuellen Beschädigungen praktisch durch eine zweite Haut, im Bereich der Kühltaschen sogar durch eine dritte, geschützt.

23 m Seenotkreuzer (I+II) Seenotkreuzer Tochterboot

Hauptdaten

Länge (m)	23,30 (I / II)	6,90
Breite (m)	5,50	2,30
Tiefgang (m)	2,00	0,60
Verdrängung (t)	60-66	2,7-3,5
Geschwindigkeit (kt)	20	17
Reichweite (sm)	min. 800	min. 200
Kapazität (Schiffbrüchige)	90	6
Löschleistung und Wurfweite (m³/h/m)	200-380 / 90	
Schaummittelvorrat (l)	200	
Pfahlzug (t)	10	2
transportable Fremdlenzpumpen		Fremdlenzpumpe
medizinische Notfallausrüstung für die erweiterte		
medizinische Erstversorgung		Notfallrucksack

Antriebsanlage

2 x MTU 8V 331 TC92, 650 kW (EISWETTE, FRITZ BEHRENS)	Mercedes 636, 121 kW Mercruiser D 219 AC, 132 kW
2 x MTU 8V 396 TC83, 715 kW (NIS RANDERS, VORMANN JANTZEN, HANNES GLOGNER)	



23,5 m rescue cruiser (I)

EISWETTE/daughter boat JAPSAND (built in 1980) Amrum
FRITZ BEHRENS/daughter boat ANNA (built in 1981) Greifswalder Oie
VORMANN LEISS/daughter boat ERIKA (built in 1985) Nordstrand
MINDEN/daughter boat MARGARETE (built in 1985) List/Sylt

The rescue cruisers VORMANN LEISS and MINDEN are further developed models of EISWETTE and FRITZ BEHRENS. The SAR equipment and facilities have been continually improved. The boats now belong to the most modern and efficient SAR units of their era, even in an international comparison.

The rescue cruisers are welded constructions of saltwater proof light alloys in the tried and tested grid frame system and are characterised by their excellent seaworthiness and self-righting capabilities. They are all-weather boats designed for missions in areas close to the shore as well as on the high seas. In both shallow water and on breakers they perform very well, are easy to manoeuvre, survive heavy blows or contacts and can be positioned alongside a damaged boat even under extreme conditions. Thanks to a lay-out of tanks and empty cells, the heart of the boat is protected from damage by a second skin, even a third skin in the area of the intercooler pockets.

In spring 1995 FRITZ BEHRENS, anchored in its berth in Büsum harbour, was hit by a ferry off course in such an unfortunate way that it overturned and sank. Fortunately, the crew were able to escape in time. During the ensuing repairs, the cruiser underwent technical modifications and improvements with regard to safety. The boat was given an enclosed upper control position (the lower one was removed) and a broader stern shape, the so-called Delta shape, which means that the broadest place of the boat is the stern. These comprehensive modifications offer the crew better protection against wind and waves, and enhances the course stability in high waves on the stern.

23,5 m rescue cruiser (II)

NIS RANDERS/daughter boat
ONKEL WILLI (built in 1990) Maasholm
VORMANN JANTZEN/daughter boat
BUTSCHER (built in 1990) Reserve
HANNES GLOGNER / daughter boat
FLINTHÖRN (built in 1991) Reserve

These three rescue cruisers and their carriage boats are further developed models of units of the EISWETTE class currently in use. The SAR equipment and facilities have been continually improved. The rescue cruisers now belong to the most modern and efficient SAR units, even in an international comparison.

The 7 m long, 17 knots fast daughter lifeboat is a new model based on the 8 m lifeboat prototypes. Moreover, a new recovery system for the daughter boat was installed. Recovery is now fully automated. The daughter boat is fastened automatically and transported on a carriage, which is moved by hydraulically powered chains.

The rescue cruisers are welded constructions of saltwater proof light alloys in the tried and tested grid frame system and are characterised by their excellent seaworthiness and self-righting capabilities. They are all-weather boats designed for missions in areas close to the shore as well as on the high seas. In shallow water and on breakers they perform very well, are easy to manoeuvre, survive heavy blows or contacts and can be positioned alongside a damaged boat even under extreme conditions. Thanks to a lay-out of tanks and empty cells, the heart of the boat is protected from damage by a second skin, even a third skin in the area of the intercooler pockets.



23 m rescue cruiser (I+II)

Rescue Cruiser

Daughter Boat

Main Particulars

length (m)	23.30 (I / II)	6.0
breadth (m)	5.50	2.30
draught (m)	2.00	0.60
displacement (t)	60-66	2.7-3.5
speed (kt)	20	17
endurance (sm)	min. 800	min. 200
survivors capacity	90	6
fire fighting capacity and throwing range (m³/h/m)	200-380 / 90	
foam compound (l)	200	
bollard pull (t)	10	2
portable salvage and bilge pumps	portable salvage and bilge pump	
medical equipment for extended	medical first	
medical first aid	response kit	

engine and propulsion plant

2 x MTU 8V 331 TC92, 650 kW
(EISWETTE, FRITZ BEHRENS)

Mercedes 636, 121 kW

Mercuriser D 219 AC, 132 kW

2 x MTU 8V 396 TC83, 715 kW
(VORMANN LEISS, MINDEN,

VORMANN JANTZEN, NIS RANDERS, HANNES GLOGNER)



23 m Seenotkreuzer mit Gasschutzbetrieb

HERMANN RUDOLF MEYER/

Tochterboot CHRISTIAN (Bj. 1996) Bremerhaven

HANS HACKMACK/Tochterboot EMMI (Bj. 1996) Büsum

THEO FISCHER/Tochterboot STRÖPER (Bj. 1997) Darßer Ort

BERNHARD GRUBEN/Tochterboot JOHANN FIDI (Bj. 1997) Norderney

Diese vier Seenotkreuzer mit ihren Tochterbooten sind mit ihrem Gasschutzbetrieb für erschwerte Einsatzbedingungen in gefährlichen Atmosphären eine Neuentwicklung gegenüber bisherigen Konstruktionen und erstmals mit einem geschlossenen Aufbau versehen. Sie sind als SAR-Fahrzeuge für den Einsatz im Küstengebiet und auf hoher See bestimmt und müssen in Grundsee und Brandung gute See-Eigenschaften besitzen, einwandfrei manövrieren, heftige Grundstöße und Berührungen ohne Schaden aufnehmen und unter schwersten Bedingungen bei einem Havaristen längsseits gehen können. Ferner müssen sie auch bei schlechtem Wetter und schwerer See in der Lage sein, hohe Fahrtstufen zu laufen.

In Bauart und Ausgestaltung des neuen Seenotkreuzer-Typs sind Erfahrungen eingeflossen, die mit den bisherigen DGzRS-Rettungseinheiten gemacht worden sind. Für Einsatzsituationen, bei denen Vormann und Besatzung auf akustische Wahrnehmungen angewiesen sind, ist an der Achterkante des geschlossenen Aufbaus ein Außenfahrstand eingerichtet.

Die Schiffsform gewährleistet bei geringem Widerstand gute Stabilität und gute See-Eigenschaften. Für Arbeitseinsätze unter schwierigsten Bedingungen sind bei der Konstruktion des Vor- und Achterschiffes umfassende Sicherheitskriterien berücksichtigt worden.

Besonderer Wert wurde auf gute Manöviereigenschaften und Kursbeständigkeit gelegt. Die Decksform (Bucht, Sprung) wurde vereinfacht. Das Hinterschiff mit der größten Breite und einer Aufkimmung (Stützfläche) von ca. 45 Grad wurde nach den Erkenntnissen der DGzRS und der Bauwerft entwickelt.

23 m Seenotkreuzer mit Gasschutzbetrieb

Hauptdaten

	Seenotkreuzer	Tochterboot
Länge (m)	23,10	7,00
Breite (m)	6,00	2,62
Tiefgang (m)	1,60	0,80
Verdrängung (t)	80	3,5
Geschwindigkeit (kt)	23	18
Reichweite (sm)	min. 440	min. 200
Kapazität (Schiffbrüchige)	145	6
Löschleistung und Wurfweite (m³/h/m)	380 / 90	
Schaummittelvorrat (l)	200	
Pfahlzug (t)	10	2

Gasschutzsystem für Einsatz in gefährlichen Atmosphären

transportable Fremdlenzpumpen Fremdlenzpumpe

medizinische Notfallausrüstung für die erweiterte

medizinische Erstversorgung Notfallrucksack

Antriebsanlagen

2 x MTU 8V 396 TE 74L, 990 kW Mercruiser D 3,6L, 132 kW

Bugstrahl-Anlage

Schottel Pumpjet





23 m rescue cruiser with gas protection

HERMANN RUDOLF MEYER/daughter boat CHRISTIAN
(built in 1996) Bremerhaven

HANS HACKMACK/daughter boat EMMI (built in 1996) Büsum

THEO FISCHER/daughter boat STRÖPER (built in 1997) Darsser Ort

BERNHARD GRUBEN/daughter boat JOHANN FIDI
(built in 1997) Norderney

These four rescue cruisers and their daughter boats have been fitted with gas protection for difficult working conditions in hazardous atmospheres – a new development on existing designs – as well as an enclosed structure. They are SAR boats designed for missions in areas close to the shore as well as on the high seas, and must perform well in shallow areas and on breakers, be easy to manoeuvre and absorb heavy blows or contacts without damage. Also, it must be possible to position them alongside a damaged boat even under extreme conditions. Furthermore, they should operate well at great speeds even in adverse weather and rough sea.

When designing and constructing the new type of rescue cruisers, consideration was given to experience gathered in the field by DGzRS units. For situations when the master and crew are dependent on acoustic observations, an external control position has been built into the stern end of the enclosed structure.

The shape of the vessel ensures good stability and seaworthiness while offering low drag. Extensive safety criteria were taken into account when designing the bow and stern for work under extreme conditions.

Particular importance was placed on good manoeuvrability and course continuity. The shape of the deck (round of beam, sheer) was simplified. The broader sternside with an approx. 45-degree dead rise (supporting surface) was developed based on findings of the DGzRS and the shipyard.

23 m rescue cruiser with gas protection Main Particulars

Rescue Cruiser Daughter Boat

length (m)	23.10	7.00
breadth (m)	6.00	2.62
draught (m)	1.60	0.80
displacement (t)	80	3.5
speed (kt)	23	18
endurance (sm)	min. 440	min. 200
survivors capacity	145	6
fire fighting capacity and throwing range (m³/h/m)	380 / 90	
foam compound (l)	200	
bollard pull (t)	10	2
portable salvage and bilge pumps	portable salvage and bilge pump	
medical equipment for extended medical first aid	medical first response kit	

engine and propulsion plant

2 x MTU 8V 396 TE 74L, 990 kW	Mer cruiser D 3,6L, 132 kW
-------------------------------	----------------------------

bow thrusters

Schottel pumpjet



Projekt SK 30: der neue 20-m-Seenotkreuzer

Mit der Vergabe des Auftrags für zwei neue Seenotkreuzer an die Fassmer-Werft erfolgt die weitere Modernisierung der Einsatzfahrzeuge für unsere festangestellten Rettungsmänner. Die Indienststellung beider Schiffe ist in der zweiten Jahreshälfte 2008 vorgesehen.

Die Anforderungen an den Neubau konzentrieren sich auf den Einsatz im küstennahen Bereich und bei geringen Wassertiefen.

Dies stellt eine besondere technische Herausforderung dar, da dieser Seenotkreuzertyp selbstverständlich auch unter extremen Wetterbedingungen im freien Seeraum über das gleiche hohe Maß an Sicherheit verfügen muss wie alle DGzRS-Einheiten. Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung liegt daher auf der Festigkeit des Schiffskörpers trotz gewichtssparender Bauweise.

Mit einem Tiefgang von lediglich 1,3 m kann diese neue Fahrzeugklasse sicher in Zonen eingesetzt werden, in denen größere Seenotkreuzer auf ihr Tochterboot angewiesen sind.

Weitere besondere Merkmale dieses in bewährter Netzspantenbauweise konstruierten Typs sind der ergonomisch gestaltete Arbeitsplatz für die medizinische Erstversorgung an Bord und der hydraulische Hilfsantrieb für den Not- und Schleppbetrieb.

Ein Novum stellt das elektrische Bordnetz mittels des Datenbussystems dar. Hierbei handelt es sich um ein spezielles Leitungssystem zum Austausch von Daten und Energie zwischen Steuerelementen und elektrischen Systemen, wie dies in einem Computer, aber auch in Flugzeugen und immer häufiger im komplexen Maschinen und modernen Kraftfahrzeugen geschieht. Neben der erhöhten Betriebssicherheit führt dies zu einer deutlichen Gewichtseinsparung.

Neu ist auch der zum Einsatz kommende Typ eines offenen Arbeitsbootes in der für die Seenotkreuzer typischen Heckwanne mit Klappheck. Aufgrund der kompakten Maße des Seenotkreuzers stehen nicht der Platz und die Tragfähigkeit für ein den Anforderungen der DGzRS gerecht werdendes Tochterboot zur Verfügung. Zu Gunsten des erreichbaren geringen Tiefgangs des Seenotkreuzers wurde hierauf bewusst verzichtet.

Mit dem Arbeitsboot verfügt das Fahrzeug dennoch über ein leistungsfähiges schnelles Einsatzmittel zur Unterstützung des Seenotkreuzers oder zum Befahren der Watten.

In der Planung wurden folgende Rahmendaten zu Grunde gelegt:

Länge über alles	19,90 m
Breite auf Spanten	4,75 m
Konstruktionstiefgang	1,30 m
Verdrängung	38 t
Seitenhöhe	2,70 m
Geschwindigkeit	22 kn
Maschinenleistung	1200 Kw / 1660 PS



Project SK 30: the new 20 m rescue cruiser

The order for two new rescue cruisers placed with the Fassmer shipyard is yet another step in the modernisation of rescue units for our full-time rescue crews. The commissioning of both boats is scheduled for the second half of 2008.

The specifications for the new construction focus on missions in shallow areas and close to the shore.

This poses a particular technical challenge, since at the same time this type of rescue cruiser must be able to provide the same high degree of safety as all other DGzRS units under extremely adverse weather conditions on open sea. This is why, in the development stage, particular attention is given to the structural strength of the hull, while maintaining a lightweight design.

A draught of only 1.3 m, this new class of craft can be deployed in areas where larger rescue cruisers have to rely on their daughter boats.

Other characteristics of this boat type, built in tried and tested grid frame design, are the ergonomically designed on-board workstation to provide medical first aid and the hydraulic auxiliary propulsion for rescue and towage operation.

The novelty in this project is the electric on-board power supply using the data bus system – a special supply system for the transfer of data and energy between controls and electrical units, as used in computers, aircrafts and, increasingly, in complex machines and modern motor vehicles. Along with improved operation reliability, it allows for a considerable weight reduction.

Another change is the open work boat in the stern cradle with hinges stern, so typical for rescue cruisers. Due to the compact dimensions of the cruiser, it lacks the space and load capacity to accommodate a daughter boat which can meet GMSARS requirements. In order to achieve a lower draught on the rescue cruiser, it was deliberately decided to forego this option.

With the work boat, the craft still disposes of an appropriate, fast resource for supporting the rescue cruiser or for deployment in tidal wetlands.

The construction plans are based on the following data:

Length overall	19.90 m
Moulded breadth	4.75 m
Designed draught	1.30 m
Displacement	38 t
Moulded depth	2.70 m
Speed	22 kn
Engine power	1200 kW / 1660 hp

Ein Modell des neuen Seenotkreuzertyps ist im Schleppkanal der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt ausführlich getestet worden. Das Modell im Maßstab 1:10 (Modelllänge ca. 2 m) durchlief zahlreiche Versuchsreihen in typischen, auch extremen Situationen, wie sie im Alltag der Seenotretter nicht selten sind.



A prototype of the new rescue cruiser was subjected to thorough testing in the towing tank at Hamburg Ship Model Basin. Several series of tests simulating typical as well as extreme situations, all common to the daily routine of a rescue cruiser, were conducted on the prototype, built to a 1:10 scale (model length: approx. 2 m).

9,5 m Seenotrettungsboot

WILMA SIKORSKI (Bj. 1999) Wangerooge
GILLIS GULLBRANSSON (Bj. 1999) Brunsbüttel
HERTHA JEEP (Bj. 1999) Hörnum/Sylt
ELLI HOFFMANN-RÖSER (Bj. 2004) Baltrum
WERNER KUNTZE (Bj. 1999) Langballigau
HEINZ ORTH (Bj. 1999) Freest
HANS INGWERSEN (Bj. 1999) Travemünde
EMIL ZIMMERMANN (Bj. 1994) Stralsund
NEUHARLINGERSIEL (Bj. 2000) Neuharlingersiel
HEILIGENHAFEN (Bj. 2000) Heiligenhafen
CASPER OTTEN (Bj. 2001) Langeoog
WOLTERA (Bj. 2002) Juist
ECKERNFÖRDE (Bj. 2004) Eckernförde
PAUL NEISSE* (Bj. 2003) Eiderdamm
HORST HEINER KNETEN* (Bj. 2006) Hörnum/Sylt
KURT HOFFMANN* (Bj. 2005) Glowe
NAUSIKAA* (Bj. 2006) Hiddensee
KONRAD-OTTO* (Bj. 2007) Kühlungsborn

Das 9,5-m-Seenotrettungsboot mit Delta-Rumpf gehört zu einer Serie von 18 Einheiten. Als Variante wurden fünf Boote (*) um jeweils zwei Spanten verlängert. Der Platzgewinn macht sich vornehmlich bei Krankentransporten und Handhabungen der Trage bemerkbar.

Wie alle SAR-Einheiten der DGzRS ist dieses 9-m-Seenotrettungsboot als Schweißkonstruktion aus seewasserbeständigem Aluminium im bewährten Netzspantensystem gebaut. Es zeichnet sich durch hohe Seetüchtigkeit aus. In Grundsee und Brandung besitzt das Boot gute See-Eigenschaften, manövriert einwandfrei, übersteht heftige Grundstöße und ist in der Lage, dank des rundumlau-

fenden Weich-Fendersystems, auch bei höheren Fahrtstufen und unter erschwerten Bedingungen längsseits zu gehen. Durch Aufteilung des Bootes in mehrere wasserdichte Abteilungen wird die Lecksicherheit des Bootes stark erhöht. Die Schiffsform gewährleistet bei geringem Widerstand eine hohe Stabilität und gute See-Eigenschaften insbesondere beim Laufen vor der See. Das Hinterschiff mit der größten Breite und 45°-Stützflächen wurde nach den Erkenntnissen der DGzRS und der Bauwerft entwickelt. Für Arbeitseinsätze unter schwierigsten Bedingungen sind bei der Konstruktion umfassende Sicherheitskriterien berücksichtigt worden. Dieses neue Boot wird ausschließlich vom geschlossenen, oberen Fahrstand geführt und ist mit modernster Navigationstechnik ausgerüstet. Die Besatzung sitzt dabei auf Spezial-Sicherheits-Stühlen mit einem Gurtsystem.

Durch die Einsparung des unteren Fahrstandes konnte mehr Raum für die Unterbringung und die medizinische Ersthilfe verletzter oder geretteter Personen gewonnen werden.

Die vergrößerte Plicht und der vorgezogene Mast erleichtern die Abbergung Verletzter mit dem Hubschrauber. Die ebenfalls größere Bergepforte vereinfacht das Aufnehmen im Wasser treibender Personen.





Hauptdaten

9,5 m Seenotrettungsboot

Länge (m)	9,41/10,1
Breite (m)	3,61
Tiefgang (m)	0,96
Verdrängung (t)	7,0
Geschwindigkeit (kt)	18
Reichweite (sm)	min. 240
Kapazität (Schiffbrüchige)	26
Pfahlzug (t)	2,5

transportable Fremdlenzpumpe

Notfallrucksack

Antriebsanlage

Cummins 6 BTA 5.9 M, 235 kW





9.5 m rescue boat

WILMA SIKORSKI (built in 1999) Wangerooge
GILLIS GULLBRANSSON (built in 1999) Brunsbüttel
HERTHA JEEP (built in 1999) Stralsund
WERNER KUNTZE (built in 1999) Langballigau
HEINZ ORTH (built in 1999) Freest
HANS INGWERSEN (built in 1999) Travemünde
EMIL ZIMMERMANN (built in 2000) Puttgarden
NEUHARLINGERSIEL (built in 2000) Neuharlingersiel
HEILIGENHAFEN (built in 2000) Heiligenhafen
CASPER OTTEN (built in 2001) Langeoog
WOLTERA (built in 2002) Juist
PAUL NEISSE* (built in 2003) Eiderdamm
ELLI HOFFMANN-RÖSER (built in 2004) Baltrum
ECKERNFÖRDE (built in 2004) Eckernförde
KURT HOFFMANN* (built in 2005) Glowe
HORST HEINER KNETEN* (built in 2006) Hörnum/Sylt
NAUSIKAA* (built in 2006) Hiddensee
KONRAD-OTTO* (built in 2007) Kühlungsborn

The 9.5 m rescue boat with Delta hull belongs to a series of 18 units. As an alternative version, five boats (*) were extended by two frames. The added space is above all noticeable when transporting sick or injured people and working with stretchers.

Like all other SAR units used by DGzRS, the 9 m rescue boat is a welded construction of saltwater proof aluminium in the proven grid frame system. It is very seaworthy. In shallow water and on breakers it performs very well, is easy to

manoeuvre, survives heavy blows and, thanks to the all-round soft fendering system, can be positioned alongside a damaged boat even at high speed and under extreme conditions. By dividing the boat into several waterproof compartments, it is made much more leakproof. The shape of the boat ensures good stability and seaworthiness while offering low drag, particularly when running. The broader sternside with 45-degree supporting surfaces was developed based on the findings of the DGzRS and the shipyard. Extensive safety criteria were taken into account when designing for work under extreme conditions. This new boat is only navigated from the enclosed upper control position and is equipped with state-of-the-art navigation technology. The crew is seated on special safety chairs with seatbelts.

By eliminating the lower control position from the design, more space was freed for accommodating and providing injured or rescued people with first aid.

The enlarged cockpit and the mast brought forward facilitate rescuing injured people with a helicopter. The extended rescue gate makes it easy to pick up people drifting in the sea.

Main Particulars	9.5 m rescue boat
length (m)	9.41/10.1
breadth (m)	3.61
draught (m)	0.96
displacement (t)	7.0
speed (kt)	18
endurance (sm)	min. 240
survivors capacity	26
bollard pull (t)	2.5
portable salvage and bilge pump	
medical first response kit	
engine and propulsion plant	
Cummins 6 BTA 5.9 M, 235 kW	



8,5 m Seenotrettungsboot

ASMUS BREMER* (Bj. 1987) Schilksee
MARIE LUISE RENDTE * (Bj. 1988) Schilksee
FRANZ STAPELFELDT* (Bj. 1990) Maasholm
GÜNTHER SCHÖPS (Bj. 1992) Timmendorf/Poel
GERHARD TEN DOORNKAAT (Bj. 1992) Ueckermünde
KARL VAN WELL (Bj. 1992) Damp
DORNBUSCH (Bj. 1993) Breege
CASSEN KNIGGE (Bj. 1993) Norddeich
OTTO BEHR (Bj. 1993) Wilhelmshaven
HELLMUT MANTHEY (Bj. 1993) Lippe/Weissenhaus
HERMANN ONKEN (Bj. 1993) Fedderwardersiel
JENS FÜERSCHIPP (Bj. 1993) Gelting
PUTBUS (Bj. 1993) Putbus
JUIST (Bj. 1993) Schleswig
CREMPE (Bj. 1994) Neustadt/Holstein
BALTRUM (Bj. 1994) Horumersiel
BOTTSAND (Bj. 1994) Laboe
STRALSUND (Bj. 1994) Prerow/Wieck

Das 8,5-m-Seenot-Rettungsboot gehört zu einer Serie, die auf der Basis vorhergegan-gener Prototypen(*) entwickelt worden ist. Wie die Seenotkreuzer ist dieses 8,5-m-Boot als Schweißkonstruktion ganz aus seewasserbeständigem Leichtmetall (Al Mg 4,5 Mn/W 28) im bewährten Netzspantensystem gebaut. Es zeichnet sich durch hohe Seetüchtigkeit aus. In Grundsee und Brandung besitzt das Boot gute See-Eigenschaften, manövriert einwandfrei, übersteht heftige Grundstöße und -Berührungen und ist in der Lage, dank des neuartigen, rundumlaufenden Fendersystems, auch bei höheren Fahrtstufen und erschwerten Bedingungen längsseits zu gehen.

Durch die Anordnung der Tanks und Leerzellen ist das Innere des Bootes bei eventuellen Beschädigungen praktisch durch eine zweite Haut, im Bereich der Kühltaschen sogar durch eine dritte, geschützt. Das Boot wird wahlweise vom inneren Fahrstand oder vom Außenfahrstand geführt. Die Besatzung sitzt dabei auf Spezial-Sicherheits-Stühlen in Schalenform und ist mit einem Gurtsystem gesichert.



Hauptdaten

8,5 m Seenotrettungsboot

Länge (m)	8,52/8,28
Breite (m)	3,10
Tiefgang (m)	0,95/0,85
Verdrängung (t)	5,5/4,6
Geschwindigkeit (kt)	18
Reichweite (sm)	min. 200
Kapazität (Schiffbrüchige)	13
Pfahlzug (t)	2,0
transportable Fremdlenzpumpe	
Notfallrucksack	

Antriebsanlage

Mercruiser / BMW D254AC, 162 kW



8.5 m rescue boat

ASMUS BREMER* (built in 1987) Schilksee
MARIE LUISE RENDTE * (built in 1988) Schilksee
FRANZ STAPELFELDT* (built in 1990) Maasholm
GÜNTHER SCHÖPS (built in 1992) Timmendorf/Poel
GERHARD TEN DOORNKAAT (built in 1992) Ueckermünde
KARL VAN WELL (built in 1992) Damp
DORNBUSCH (built in 1993) Breege
CASSEN KNIGGE (built in 1993) Norddeich
OTTO BEHR (built in 1993) Wilhelmshaven
HELLMUT MANTHEY (built in 1993) Lippe/Weissenhaus
HERMANN ONKEN (built in 1993) Fedderwardsiel
JENS FÜERSCHIPP (built in 1993) Gelting
PUTBUS (built in 1993) Putbus
JUIST (built in 1993) Schleswig
CREMPE (built in 1994) Neustadt/Holstein
BALTRUM (built in 1994) Horumersiel
BOTTSAND (built in 1994) Laboe
STRALSUND (built in 1994) Prerow/Wieck

The 8.5 m rescue boat belongs to a series which has been developed based on previous prototypes (*). Like the rescue cruisers, this 8.5 m long boat is a welded construction of seawater proof alloys (Al Mg 4.5 Mn/W 28) in tried and tested grid frame system. It is very seaworthy. In shallow water and on breakers it performs very well, is easy to manoeuvre, survives heavy blows and contacts and, thanks to the novel allround fendering system, can go alongside even at high speed and under extreme conditions.

Thanks to a layout of tanks and empty cells, the heart of the boat is protected from damage by a second skin, even a third skin in the area of the intercooler pockets. The boat can be controlled from either the internal or external control position. The crew is seated on special safety chairs with bucket seats and seatbelts.

Main Particulars

8.5 m rescue boat

length (m)	8.52/8.28
breadth (m)	3.10
draught (m)	0.95/0.85
displacement (t)	5.5/4.6
speed (kt)	18
endurance (sm)	min. 200
survivors capacity	13
bollard pull (t)	2.0

portable salvage and bilge pump
medical first response kit

engine and propulsion plant

Cummins 6 BTA 5.9 M, 235 kW





7 m Seenotrettungsboot (Boddenboot)

Barsch (Bj. 1993) Wustrow

Zander (Bj. 1993) Zingst

Hecht (Bj. 1993) Station Zinnowitz

Butt (Bj. 1993) Station Zinnowitz

Das Seenot-Rettungsboot ZANDER war das erste einer Serie von vier Booten, die unter dem Begriff „Boddenboot mit Trailer und Zugmaschine“ (Typ Unimog U 2150 L) von Stationen in Mecklenburg-Vorpommern sowohl zur offenen See wie auch in den Boddengewässern eingesetzt werden konnten. In diesen Neubau sind sämtliche Erfahrungen aus der Arbeit der Rettungsmänner im Such- und Rettungsdienst eingeflossen.

Wie die Seenotkreuzer ist dieses 7-m-Boot als Schweißkonstruktion ganz aus seewasserbeständigem Leichtmetall (Al Mg 4,5 Mn/W 28) im bewährten Netzspantensystem gebaut. Es zeichnet sich durch hohe Seetüchtigkeit aus. In Grundsee und Brandung besitzt das Boot gute See-Eigenschaften, manövriert einwandfrei, übersteht heftige Grundstöße und Berührungen und ist in der Lage, dank des rundumlaufenden Fendersystems, auch bei hohen Fahrtstufen und erschwerten Bedingungen längsseits zu gehen.

Das Boot ist durch zwei eingesetzte Schotten in drei wasserdichte Abteilungen unterteilt. Es wird vom inneren Fahrstand geführt. Die Besatzung sitzt dabei auf Spezial-Sicherheits-Stühlen in Schalenform und ist mit einem Gurtsystem gesichert.

Hauptdaten	7 m Seenotrettungsboot
Länge (m)	7,03
Breite (m)	2,50
Tiefgang (m)	0,51
Verdrängung (t)	3,2
Geschwindigkeit (kt)	18
Reichweite (sm)	min. 130
Kapazität (Schiffbrüchige)	8
Pfahlzug (t)	1,5
transportable Fremdlenzpumpe	
Notfallrucksack	
Antriebsanlage	
Mercruiser / BMW D254AC, 162 kW	





7 m rescue boat (Bodden boat)

Barsch (built in 1993) Wustrow

Zander (built in 1993) Zingst

Hecht (built in 1993) Zinnowitz station

Butt (built in 1993) Zinnowitz station

The ZANDER rescue boat was the first of a series of four boats given the description “lagoon boat with trailer and tractor” (type Unimog U 2150 L) that could be deployed both from stations in Mecklenburg – Western Pomerania and in the coastal bays. This novel design is the result of the experience from the field offered by SAR crews.

Like the rescue cruisers, this 7 m long boat is a welded construction of seawater proof light alloys (Al Mg 4.5 Mn/W 28) in tried and tested grid frame system. It is very seaworthy. In shallow water and on breakers it performs very well, is easy to manoeuvre, survives heavy blows and contacts and, thanks to the novel allround fendering system, can go alongside even at high speed and under extreme conditions.

The boat is divided into three waterproof compartments by two bulkheads. It is controlled from the internal control position. The crew is seated on special safety chairs with bucket seats and seatbelts.

Main Particulars	7 m rescue boat
length (m)	7.03
breadth (m)	2.50
draught (m)	0.51
displacement (t)	3.2
speed (kt)	18
endurance (sm)	min. 130
survivors capacity	8
bollard pull (t)	1.5
portable salvage and bilge pump	
medical first response kit	
engine and propulsion plant	
Mercruiser / BMW D254AC, 162 kW	





6,8 m Festrumpfschlauchboot

RESCUE UECKER (Bj. 2004)

Als Testboot für flache, ausgedehnte sowie teilgeschützte Flachwasser-Gebiete, kostengünstige Alternative und als schnelles, zweites Seenotrettungsboot für diese Station ist dieses RIB (Rigid Inflatable Boat = Festrumpfschlauchboot) im Stettiner Haff/ Station Ueckermünde im Einsatz.

Bis auf Radar verfügt es über eine komplette navigatorische Ausrüstung. Wie alle SAR-Einheiten ist dieses Fahrzeug ein Selbstaufrichter. Dies geschieht mit Hilfe eines aufblasbaren Sacks im Masttopp, ähnlich einer Rettungsweste. Die bei einer Kenterung selbsttätig ausschaltenden Motoren können anschließend dank einer speziellen Ausrüstung wieder gestartet werden.

6.8 m rigid inflatable boat

RESCUE UECKER (built in 2004)

This RIB (rigid inflatable boat) is used as a prototype in shallow water, whether extensive areas or partly isolated bays, as a cost-efficient alternative and rapid second lifeboat in Szczecin Bay/Ueckermünde station.

Except for radar, it possesses complete navigational equipment. Like all SAR units, this boat is self-righting. The mechanism works through an inflatable air-bag at the mast top, similar to a life vest. The engines, which automatically switch off in a capsize, may then be started again thanks to special equipment.

Hauptdaten

6,8 m Festrumpfschlauchboot

Länge (m)	6,80
Breite (m)	2,70
Tiefgang (m)	0,40
Verdrängung (t)	2,2
Geschwindigkeit (kt)	37
Reichweite (sm)	min. 100
Notfallrucksack	

Antriebsanlage

2 x Mercury, 66 kW/90 hps

Main Particulars

6,8 m rigid inflatable boat

length (m)	6.80
breadth (m)	2.70
draught (m)	0.40
displacement (t)	2.2
speed (kt)	37
endurance (sm)	min. 100
medical first response kit	

engine and propulsion plant

2 x Mercury, 66 kW/90 hps



Herausgeber:
Deutsche Gesellschaft
zur Rettung Schiffbrüchiger

Fotos:
YPS (YachtFotoService), Hamburg,
Peter Neumann; Archiv DGzRS

Gesamtherstellung:
Druckerei Girzig+Gottschalk GmbH,
Bremen



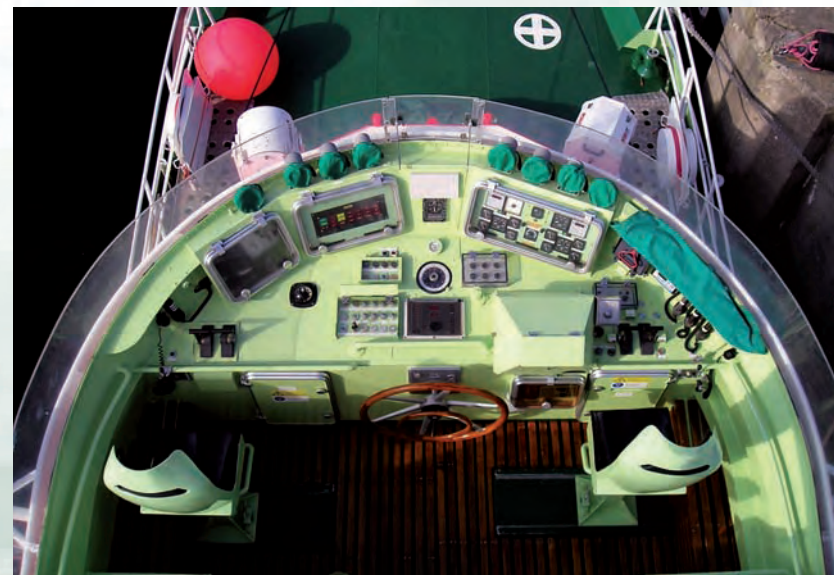
Danke!

Danke – was mehr soll jemand sagen, dem die Seenotretter gerade ein zweites Leben geschenkt haben? Jedes weitere Wort ist da zu viel, denn ein solches Danke kommt wirklich von Herzen!



Wir möchten dieses „Danke!“ gerne weitergeben.

An jeden Einzelnen,
der uns unterstützt.
Und der damit unseren
Besatzungen die Sicherheit
für eine glückliche Heimkehr
mit auf den Weg gibt!





Thank you!

Thank you – what else can anyone say after being given a second life by the lifeboat rescuers? One more word would be too much, as this kind of thanks really comes from the heart!

We would like to extend this “Thank you!” to every single person who supports us and gives our crews the security of a happy home-ward journey!





Unsere wichtigste Rettungseinheit

Our most important rescue unit

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Vorstand

Michael Grobien
Christel Vinnen
Gerhard Harder

Geschäftsführer

Dr. Bernd Anders
Heinrich Hoppe
Kapitän Udo Helge Fox

Zentrale

Werderstraße 2
28199 Bremen
Telefon +49 (0) 421-53 707 0
www.seenotretter.de

Bankverbindungen

Sparkasse Bremen	BLZ 290 501 01 · Konto 1072 016
Postbank NI. Hamburg	BLZ 200 100 20 · Konto 70 46 - 200
Deutsche Bank AG	BLZ 290 700 50 · Konto 2123 610
Bremer Landesbank	BLZ 290 500 00 · Konto 107 00 22 004

Rechtsfähiger Verein kraft staatlicher Verleihung · Sitz: Bremen · Gegründet 1865 · Unterhalten durch freiwillige Beiträge · Schirmherr: Der Bundespräsident