



+++ Seenotrettungskreuzer »Nis Randers«, Station Maasholm +++
Traditionssegler »Pippilotta« in Seenot, an Bord 18 Jugendliche +++
September 1995 +++

DIE RETTUNG DER »PIPPILOTTA«

Schwerer Sturm in der Ostsee, und der Traditionssegler
»Pippilotta« treibt manövrierunfähig in den Wellen.

An Bord: 18 Schulkinder. Die Wellen sind zu hoch für eine
Abbergung, der Rettungskreuzer muss den Dreimaster
auf den Haken nehmen – aber wie? [Rolf Detlefsen](#) steht
vor einer schwierigen Entscheidung.

Als wir anfahren, geht ein Ruck durch das Schiff. Die Schlepp-
leine ist gebrochen und saust in die dunkle, tobende See. Wir
stehen an Deck unseres Rettungskreuzers, der in den Wellen
bockt, dass man sich kaum auf den Beinen halten kann, und sehen, wie
der Großsegler *Pippilotta* 50 Meter hinter uns wieder hilflos ins Rollen
gerät. Seine Masten neigen sich gefährlich zur Seite. Unser erster Ver-
such, das havarierte Schiff im Orkan abzuschleppen, ist gescheitert.

In dieser Nacht, im September 1995, erlebe ich einen der schwersten
Stürme meines Lebens. Der Wind bläst mit mehr als zwölf Windstär-
ken, 150 Kilometer pro Stunde verzeichnen die Messgeräte. Der Horizont
gleichet einer Wand aus Wasser. Und wir stehen vor einer großen Heraus-
forderung, denn an Bord der *Pippilotta* sind 18 Jugendliche und fürchten
um ihr Leben. Wie bringen wir die sicher an Land? Sollen wir das Toch-
terboot zu Wasser lassen und sie einzeln abbergen? Viel zu gefährlich,

immer wieder so nah an den wild rollenden Segler heranzufahren. Wir haben keine Wahl – wir müssen die gebrochene Trosse, die mit einem Ende noch immer am Seenotkreuzer hängt, Meter für Meter einholen und das Manöver von vorn beginnen. Wir haben zu diesem Zeitpunkt bereits jedes Zeitgefühl verloren, so lange sind wir schon auf See.

Denn wir haben unsere Station in Maasholm noch vor Sonnenaufgang verlassen, um mit unserem Kreuzer *Nis Randers* an einer Übung teilzunehmen. An Bord sind außer mir Vormann Jens Laß, Peter Thomssen, Reinhold Schulz und mein jüngerer Bruder Sven, es ist eine seiner ersten Fahrten als Seenotretter. Das Wetter ist lausig und wird immer schlechter, und als wir nach einem anstrengenden Tag zurück in den Hafen steuern, türmen sich schon meterhohe Wellen an der Mündung der Schlei. Die Stimmung an Bord ist trübe, wir sind froh, wenn wir im Hafen sind.

Doch bevor wir festmachen, geht der Notruf ein: Unweit der Küste treibt eine kleine Segeljacht mit Motorschaden im Sturm. Sofort gehen wir auf Gegenkurs. Der Seenotkreuzer kämpft sich durch die Wellen wieder raus auf die Ostsee. An der gemeldeten Position ist die Sicht bereits so schlecht, dass mit bloßem Auge nichts auszumachen ist. Es braucht eine Leuchtrakete und eine gehörige Portion Glück, um die Jacht in den hohen Wellen zu sichten. Schließlich können wir nach mehreren Versuchen endlich eine Leine übergeben.

Als wir sie noch im Schlepp haben, knistert das Funkgerät abermals: Der Dreimaster *Pippilotta* treibt manövrierunfähig auf offener See. Der Traditionssegler, der für Ausflüge vermietet wird, hat seinen Ankerplatz nahe unserer Station. Auf dem Schiff befindet sich eine Schülergruppe aus Süddeutschland, die ihre Klassenreise auf dem Meer verbringt. Alle sind seekrank.

Ein Seenotrettungsboot läuft uns entgegen. Wir übergeben unseren Schleppanhang und laufen wieder auf See raus.

Der Sturm hat inzwischen seine volle Kraft entfaltet. Der Horizont ist verschwunden, man sieht nur noch fliegendes Wasser. Zu allem

Überfluss steht der Wind gegen die Strömung, sodass sich eine gewaltige See aufbaut.

Nach einer halben Stunde können wir das Segelschiff vor uns erkennen. Auch jetzt im Sturm ist es eine imposante Erscheinung: Die Masten ragen 36 Meter in die Höhe, der grüne Rumpf hebt sich gespenstisch von der schwarzen See ab. An Bord hat sich die Lage drastisch verschlimmert. Um das Schiff zu stabilisieren, hat die Mannschaft versucht, den Anker zu werfen, doch das Manöver misslang. Die Ankerkette verkantete sich, der Anker lief gerade mal aus der Klüse und blieb dann hängen. Im Seegang schlug er ein Loch in die Bordwand, nun läuft Wasser hinein, und das Schiff liegt quer zu den Wellen. Die Schülerinnen und Schüler haben Zuflucht in der Messe gesucht – ich mag mir kaum vorstellen, wie es dort gerade zugeht.

Unser Vormann Jens Laß versucht, unser Heck an den Bug des Seglers zu setzen, damit wir eine Schleppleine übergeben können. Normalerweise eine leichte Übung. Doch bei diesem Seegang wird daraus ein gefährliches Unterfangen. Die *Pippilotta* ist zu langsam, um einen Kurs zu halten, und wird von den Brechern nach rechts und links geworfen. Plötzlich neigt sich das Ungetüm zur Seite, der Bug hebt sich aus den Fluten und schiebt auf uns zu. Im letzten Moment schafft es Jens, den Kreuzer zurückzusetzen.

Schließlich gelingt es uns, eine dünne Wurfleine zu übergeben, an deren Ende eine schwere Schleppleine befestigt ist. Drüben wird sie festgemacht, und ich gebe Jens das Signal zum Losfahren. Der Segler befindet sich nun genau achteraus. Als der Kreuzer zu ziehen beginnt, spannt sich die Leine, bricht nahe dem Segelschiff und verschwindet in den Fluten – bis auf das Ende, das bei uns am Schlepphaken hängt. Anscheinend hat das Wasserstag – eine Kette, die den Klüverbaum der *Pippilotta* zum Rumpf hin abspannt – die Schleppverbindung gekappt.

50 Meter Trosse zu bergen, ist eine quälend lange Arbeit. Der Kreuzer bewegt sich so stark, dass es kaum möglich ist, an Deck zu stehen. Ständig müssen wir uns mit einem Bein irgendwo festkeilen. Für den zweiten Versuch gehen wir auf Nummer sicher und befestigen einen Drahtvorläufer am Ende der Trosse. Er soll am Bug des Seglers befestigt werden, damit die Verbindung nicht noch einmal reißt. Als wir abermals eine Wurfleine übergeben und die Mannschaft der *Pippilotta* daran zieht, geht der schwere Drahtvorläufer sofort auf Tiefe.

Nun zeigt sich, dass an Bord des Havaristen eine tapfere Crew ihren Dienst tut. Durch die Dunkelheit kann ich eine zierliche Person erkennen, die sich daranmacht, das Schleppgeschirr aus dem 30 Meter tiefen Wasser zu bergen. Jedes Mal, wenn das Schiff sich absenkt, holt sie die Leine ein wenig weiter durch, bis sie Draht und Trosse endlich an Bord wuchten und belegen kann.

Auf beiden Schiffen schauen ängstliche Augen zu, wie sich die Leine langsam spannt – und sie hält. Doch in diesem Moment drückt ein riesiger Wellenberg die beiden Schiffe aufeinander zu. Bislang war es Jens gelungen, rechtzeitig Fahrt ins Schiff zu bekommen, wenn wir der manövrierunfähigen *Pippilotta* mit dem Heck gefährlich nahe kamen. Doch als er den Fahrhebel auf »Voll voraus« schiebt, sieht es nicht so aus, als ob wir entkommen. Erst kurz bevor sich die Masten der Schiffe berühren, kommt die *Nis Randers* frei. Mit langsamster Fahrt schleppen wir die *Pippilotta* durch den Sturm.

So seltsam das klingen mag: Ich versuche immer, mit dem Schlimmsten zu rechnen. Wenn der Einsatz Tag und Nacht dauert, die Hände steifrieren und die Augen zufallen, ist es die Anspannung, die einen wach hält. Und so lässt mich der Gedanke an die verängstigten Seelen dort drüben vergessen, dass wir knapp 24 Stunden auf dem Meer sind.

Es wird schon Morgen, als wir den Marinestützpunkt Olpenitz nahe der Schlei erreichen. Auf unserem Kreuzer sieht es aus, als hätten zwei Granaten eingeschlagen. Die Schränke sind leer geräumt, die Verriegelung

des Kühlschranks ist aufgebrochen, der Matjes klebt an der Decke. Im Außenfahrstand hängt See gras.

Wir schleppen unsere Fracht durch die aufgewühlte Hafeneinfahrt bis zur Pier. Dann ist der Segler in Sicherheit. Als wir die *Pippilotta* näher begutachten, bemerken wir, wie groß das Loch ist, das der Anker geschlagen hat. Doch hinter der Öffnung ist ein wasserdichtes Schott. Es hat den Menschen an Bord das Leben gerettet.

Auf der Pier warten bereits Sanitäter und Rettungswagen auf die Schülergruppe. 18 kleine Geister tapsen von Bord, dehydriert und erledigt. Die Geschichte ist nun zwei Jahrzehnte her. Ich frage mich, ob jemand von ihnen je wieder ein Segelschiff betreten hat.

Rolf Detlefsen war früh klar, dass er zur See fahren wollte – er stammt aus einer alten Fischerfamilie. Nach dem Kapitänspatent hätte er sich am liebsten ein eigenes Schiff gekauft, der Eintritt in die DGzRS war zunächst nur eine Zwischenlösung. Doch dann blieb er zwei Jahrzehnte im Einsatz. 2009 wechselte er als Wachleiter in die Seenotrettungszentrale in Bremen.