



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

01.06.1935 (Nr. 150)

Hoch klingt das Lied vom braven Mann.



Hi, Der Geist wahrer Kameradschaft heißt Hilfsbereitschaft, Hilfsbereitschaft gegenüber dem Nächsten unter Einfluß des eigenen Lebens. Der Geistes des Opfers wird getrieben durch die Freiwilligkeit des Einflusses. Das Gesetz von der Liebe zum Nächsten bestimmt das Handeln des wahren Kameraden. Nicht der von außen kommende Zwang eines tätigen und behelfenden „Musses“, nein, die heilige Verpflichtung des inneren Menschen gegen sich selbst zwingt zur Tat und wird der feste Grund einer Gemeinlichkeit eben durch die Freiwilligkeit des Opfers.

Diese Freiwilligkeit ist es, auf der seit hundert Jahren die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ihr uraltes Werk der Menschlichkeit erweist und vorantreibt hat. Schwere Jahre der Inflation und einer im Sturmschritt dem Abgrund auflodenden Wirtschaft haben an diesen Grundsätzen getreulich, sie noch ins Wanken bringen, nicht vernichten können. Der Gedanke der Rettung aus Not ist auch in Deutschland in weiten Kreisen viel zu sehr kolossal geworden, als daß das Banner echter Menschlichkeit von diesen Stimmen hätte zerlegt werden können. Gewiß, die Not der Jahre hat manchen treubere Geber aus dieser Gemeinlichkeit ausgeschieden lassen, hat die finanzielle Krise der deutschen Rettungsvereine erschüttert. Aber durch alle Prüfungen hat doch ein Stamm treuer Anhänger und Helfer eines zur Tat gewordenen Gemeinlichkeitsgedankens hindurchgehalten. Tausende Kameraden haben sich freiwillig zum grenzenlosen Idealismus, oder auch ein mahnender Ruf für unglückliche Volksgenossen, hinzugehen und begreifen zu tun. Diese längst in nationalsozialistischen Sinne reformierte Gemeinlichkeit ist es gerade wegen, die den Führer vor der Machtübernahme wiederholt die kleine Station Hermann auf der abendultravioletten Küste aufsuchen und im Dritten Reich unerschütterlich die Schirmherrschaft über die Gesellschaft übernehmen ließ. Denn unter jenen schlichten Führern, die die Rettungsmanschaften hielten, hat er bereits die Verkörperung des Ideals der Volksgemeinschaft für seinen Werben und Waschen im Jahre 1933 zum Jahr 1933.

Siebzig Jahre! Wie hat es damals, am 29. Mai 1863, dem Gründungstag der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, nach auf den Meeren und in den Höfen ausgefallen! Was jenseits jener Segelboote ihre Bahn, der Schiffe mahnender Weg nicht im wahren Sinne des Wortes die ersten Monate lang, ja jahrelang hielten sie dem Heilmitteln fern, abhängig allein von Wind und Wetter in der Schicksals- und Sicherheit ihrer Fahrt. Wo ein Holz Segel blühten, hinterließ in unfern Tagen die Raubfische ihre Spur, sind Dampfboote zu nähererbindenden Mitteln geworden, hatten mit beinahe minutiöser Pünktlichkeit Fahrpläne inne.

Was sich das Bild auf den Rettungsmann nun auch von Grund auf geändert haben, eines ist doch geblieben und wird ewig sein, solange die Menschheit die Meere befährt: Der Kampf des Menschen mit der See. So, wie sie nicht aufhört, wird, ihre Opfer zu fordern, so wird menschliche Tätigkeit nicht müde werden im Ringen um den Sieg mit den entsetzlichen Elementen. Die Geschichte der Weltgeschichte kennt unzählige Beispiele dieses Kampfes des Menschen gegen das Wissen der Natur. Auch nur einige wenige anzuzählen, würde heißen, andere in ihrer Bedeutung schmälern. Hier kommt es nur auf eines an: auf die Gesamtheit der Rettungen. Die deutschen Gestalten haben eben, unabhängig ihrer Rettungsmann auf hoher See, unermüdlich die Gefährten, die sie einjenseits durchfinden, um Kameraden aus Not zu bergen und damit kommen wir zu dem eigentlichen Kernpunkt des Rettungsweises der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, ja, zu dem Lebensinhalt dieses Kampfes der Menschlichkeit überhaupt, dem unerschöpflichen und ununterbrechlichen Opfermut der Rettungsmannschaften. Er ist die Keimzelle des Unternehmens, ist der wertvollste zugrunde liegende Gemeinlichkeit, die nicht mit vielen Worten, sondern einzig und allein durch die Tat kennzeichnet. Sie gilt alles, das Wort über sie nicht! Wir an der Wasserante, denen das Meer Lebenselement ist, wir wissen um das Hilfe bedürftigen jener Männer, die an unfern Küsten des Rettungsweises ausüben. Wir kennen sie aus eigener Anschauung, die weitestgehenden, höchsten Gefährten, die viel schwieriger

und — ebensoviel handeln. Alles, aber auch alles, was man über sie sagen, über ihr schlichtes, hartes Leben und die Selbstverleugung ihrer glanzvollen Taten an das Meer unter jüngerer Generation mit ehernen Letzten ins lobende Herz eingedrungen möge, läßt sich zusammenfassen in vier kurze, inhaltlich schwere Worte: Sie leben ihren Mann!

Da mag der Sturm brüllen, die Brandung unheimlich durch die Nacht donnern, wenn der Sturm in Not den brüchigen Menschen aus dieser Höhe bringt, kennt ein jeder keine Mühsal, keinen? Reimen? Das sind Fremdwörter für einen jeden von ihnen.

punkt des deutschen Rettungsweises. Von ihm ging vor nunmehr 70 Jahren der Gedanke aus, die verschiedenen deutschen Rettungsvereine zu einer einzigen großen Gesellschaft zusammenzuschließen und nach dem Vorbild des englischen Rettungsweises, der Royal National Life-Boat Institution, die Organisation einer nationalen, auf der Freiwilligkeit des Opfers aufgebauten Gesellschaft durchzuführen. Diese Anregung fiel auf fruchtbaren Boden, so daß am 29. Mai 1863 in Kiel die Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erfolgen konnte. Die „Bremer Zeitung“ hat bereits vor wenigen Wochen die Geschichte und den Aufbau der Gesellschaft

tungsboot auf dem Ablaufwegen durch die Dänen zu kommen, da sich große Scherberge häuften, es gelang uns jedoch, gegen 9 Uhr das Boot „Glenis“ an den Strand zu bringen. Während das Boot sich durch Eis und Schnee mit Schieben und Rudern einen Weg ins Fahrwasser und erreichten gegen 10 Uhr das verunglückte Schiff. Die Seeratte darüber weg. Es glückte uns, obgleich das Boot einem Eisstumpfen glück, an Bord zu kommen und mit dem Rettungsboot zwei Anker auszubringen. Es war das Ankerboot „Glenis“, die Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erfolgte konnte. Die „Bremer Zeitung“ hat bereits vor wenigen Wochen die Geschichte und den Aufbau der Gesellschaft

naß. So gelangte das Boot bis unter die Edb Spitze von Galt. Dort unter Hörmann war wieder ein Brandungstümpel zu durchfahren, wurde auch ohne besondere Ereignisse passiert, so daß sich sämtliche Leute in dem Glauben wiegen, die größten Gefahren seien überwunden. Man war auf tiefere Wässer gelangt und hatte verhältnismäßig ruhige See zu lassen getrieben. Wir trübten uns auf, es nun vorwärts, der Hermann Pilot Pilot hat bereits die Route von etwa 1/2 Uhr. Da bildete sich ganz unerwartet eine hohe Spitze. Die Spitze des Rettungsboot, ließ darauf hin und brachte es zum Keitern. Alle Leute wurden hinausgeschleudert bis auf zwei Mann, die unter das Rettungsboot gerieten. Dem Hermann Pilot selbst und seinem Bruder Theodor gelang es, nach auf dem Kiel des getriebenen Bootes zu kommen, alle übrigen schwammen auf ihren Kopfjahren umher. Wenige Minuten nach dem Keitern richtete sich das Boot auf seiner bekannten Kursrichtung wieder auf. Die beiden Männer, die unter das Boot gerieten waren, fanden jetzt darin, die Wässer aber waren unter Wasser geblieben. Nach und nach gelang es mehreren, auch dem Hermann Pilot, wieder ins Boot zu kommen. Doch aber waren die größten Anstrengungen nötig, um alle hineinzufahren. Volter Pilot mußte aber das Schicksal auf sich nehmen, zwei Mann zu retten, wobei ins Boot zu kommen. Volter Pilot, trieb zwar ganz in der Nähe des Bootes, rißte sich aber nicht, und als die Kameraden ihm einen Wasserhaufen zureichten, hobte er nicht zu, im Boot der Galtung geriet. Der andere noch im Wasser treibende war der Bruder des Hermann, Theodor Pilot, der sich nach dem Keitern noch mit auf dem Kiel hatte retten können. Er trieb ziemlich weit entfernt, und Volter Pilot, der nicht alles, um ihn zu erreichen, es waren aber nur noch zwei Kiemen vorhanden, alle Lebe Inventar war ja verloren gegangen, außerdem hand das Boot vom Wasser und die Leute hatten einen Lebenserwartung zu verlieren, es gegen die lähmende See zu halten, die immer wieder darüber hintrieb. So mußte er sich geben und — dunstet war es inzwischen auch geworden — den Bruder seinem Schicksal überlassen.



Der Führer auf einem Rettungsboot in Hornumersiel (Oldenburg)

Klar das Boot und dann beginnt der glanzvolle Kampf edelmütiger Männer mit den tobenden Gewalten. Tagelänglich sind die Gefahren ihrer Rettungsfahrt. Brandung, Grundfähr, schwerer Sturz, Sturm, Regen, Schnee, Kälte! Denn die Elemente helfen... Und doch wie oft haben diese wogenden Menschen über die Macht der Natur triumphiert, haben Genetter doch überwältigend Ringen die Beute, der er sich schon so sicher wähnte, abgewungen. Es sind 6000 Menschenleben, die in den ersten hundert Jahren des Bestehens der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger der ewig stürmischen See entrissen worden sind. 5500! Eine Zahl, die mehr sagt als alle Worte.

einer näheren Betrachtung unterzogen, so daß in diesen Rahmen nicht mehr darauf eingegangen zu werden braucht.

Am 1. und 2. Juni hält nun die Gesellschaft aus Anlaß ihres 70jährigen Bestehens eine Jubiläumstagung ab. Sie wird zahlreiche treue Freunde in den Meeren unterer Eob begrüßen.

gesch. Das fährige Reich durchbrach auf dem Grund, alle Augenblicke löst die Brandung darüber hinweg, und es war kaum möglich, sich auf dem Meeren zu halten. Eis und Schneegeländer erschweren die Arbeit ungemein. Mit größter Mühe wurde noch einmal alle Kraft angespannt, und mit Erfolg! Das getriebene Schiff wurde flott, die Anker wurden gelöst und mit nicht geringem Segeln führen wir dem Strande zu, wo wir das Schiff im Schutz von Klippen auf den Strand setzten; denn kein fester Boden war zu erreichen und alles harrte von Eis. Die aus 6 Mann bestehende Rettungsboot wurde nun an das Land gebracht, und um 10.30 Uhr ebenfalls erreichten wir das Dorf, vollständig erschöpft, harterend von Eis und kaltem Erfrieren.

Die Fahrt war schwer; nicht minder schwer war es, die beiden Frauen von dem Tode ihrer Männer zu befreien. — Frau Pilot hatte fünf, Frau Pilot sieben Kinder. Was es nicht das schwerste, für diesen Rettungsboot wieder anzuerkennen? Das Gegenstück der der Welt. Trotz des unglücklichen Verlaufs der Rettungsfahrt hob Pilot die große Seichtigkeit des Bootes hervor; die Wehrfähigkeit, die es mit Wasser gefüllt durch die Brandung ging, baute ihn und seine Mannschaften gegen die Sturmberührung.

Nach 18 Personen sind von Volter Pilot geborgen worden, im ganzen über 40. Im Jahre 1903 wurde ihm die kleine goldene Medaille der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger verliehen.

Heute ist sein Sohn, Richard Pilot, Vorkann der Rettungsstation Hornumersiel. Im Jahre 1903 ist auch ihm eine hohe Auszeichnung zuteil geworden. Für die nachfolgende Rettungsfahrt wurde ihm die Preis-Georg-Medaille, die in jedem Jahre nur einmal vergeben werden darf, verliehen. Er berichtet darüber selbst wie folgt: Am 18. März 1910 Uhr, meldete mir der Vorkann Peters in Hornumersiel: Schwelend von Hornumersiel-Dampfer aufgelaufen, gibt Rot-Signale! Die Besatzung des Rot-Signalsbootes „Hermann Freese“ führt sofort im Sturz zur Station Witten und geht um 22.30 Uhr in See. Begleitet zur Strandungsstelle etwa 30 Seemeilen. Trotz harten Gegenstroms und großer See vor der Barte ist „Hermann Freese“ kurz vor 4 Uhr bei dem getriebenen Schiff, der englische Hilfsdampfer „Lampo“ liegt seit auf dem gefährlichen Hornumersiel-Sand. Anlegen vorläufig unmöglich. „Hermann Freese“ bleibt bis 6.45 Uhr in Nähe der „Lampo“, läuft dann nach Hornumersiel und holt das dort in Bereitschaft liegende Ruders-Rettungsboot „Emile Robin“ zur Strandungsstelle. „Emile Robin“ verfährt Richtung, wenn möglich, sich gegen die Brandung an das Schiff heranzubewegen. „Hermann Freese“ fährt durch die Brandung und verläßt von See her an dem Dampfer heranumkommen. Der Anlauf glückt. Es gelingt, eine hohe Mannschiff vom Dampfer bei uns festzumachen, die Schiffbrüchigen werden einzeln mit Hilfe der Besatzung an Bord genommen. Der Kapitän verläßt als letzter sein Schiff; um 9 Uhr, 20 Uhr ist die Rettungsstation Witten, „Emile Robin“ im Stützpunkt, „Lampo“-Besatzung wird dem Strandboot von Peters übergeben, der ihr Unterfunkt und Verpflegung gibt.

Da hat auf Helgolands Daniel Denter als Vorkann der Rettungsstation seinen schweren Dienst versehen. Bis zum Jahre 1929, dann rief ihn der Tod ab, nahm einen Mann von dieser Welt, der ihm ungeschätzte Räte für seine ins Kluge gegeben hatte, der immer und immer wieder hinausgefahren war, der brüllenden See ihr Opfer abzutragen. Als dieser turkische Mann die Augen zum ewigen Schlaf schloß, war die Zahl derer, an deren Rettung er beteiligt war, auf 408 angewachsen. Die Feder hält inne; man kann nicht mehr über das Opfer unermüdliche Mann von Gefährten, die dieser Kapuze durchschritt und überwand um seiner Nächsten willen. Das, was schließlich an ihm war, ist hingegangen. Aber sein Geist lebt! Stolz und ruhig wie das rote Fellenland aus dem grünen Abogen der Nordsee, so steht er im Wert der Gesellschaft, deren Todele er diente und wogend für jene, die sein Erbte angetrieben haben und die es jemals entziehen werden. Soß Hing das Bild vom braven Mann!



Vorkann Wenker, Helgoland, an der Rettung von 403 Menschenleben beteiligt, gestorben im Jahre 1929

So berichtet der Vorkann Volter Pilot über seine erste verantwortliche Rettungsfahrt. Rechts ist, wie ich nicht gerade leicht gewinnen. Was sind aber die Anstrengungen, Gefahren und Kämpfe der Retter gegen alle Not schiffbrüchiger Leute, die in der Brandung verloren dem letzten Zugriff des Meeres entgegengehen?

Am Jahre 1889 fand unter seiner Vorkannschaft bereits 22 Menschenleben gerettet. Ein Jahr später rief ihn selbst der Tod, doch in diesem Jahre und erst recht nach dem Erlöschen dieses Jahres sollte er zeigen, ob er ein ganzer Retter ist, oder ob er die See entgegen die härteste anerkennt. Am 29. Oktober wurde gemeldet, bei Wemigsholm, auf der Insel Galt sei ein englisches Schiff getrieben. Mit dem Vorkannspatrol wurden derbereich Rettungsvorbereitungen gemacht, und man sollte doch von Amrum aus mit einem Rettungsboot zu Hilfe kommen. Das Rettungsboot „Theodor Freese“ verließ mit Volter Pilot und sieben Leuten der Rettungsmannschaft nebst zwei Freiwilligen die Station.

Drängen traf das Rettungsboot aber doch noch laufende See und auf dem Amrum vorgelagerten Untiefen eine hohe Brandung an. Wie so oft vorher, bemühte sich der „Theodor Freese“ auch diesmal auf seiner Fahrt namentlich auch in der Brandung ganz vorzüglich, nahm nur wenig Seeratten über, und die Leute wurden wenig

und ein weinlich leuchtendes Nordlicht treuher Pflichtenfüllung und Hingabe sind jene 21 Männer, die ihr Leben liehen im Dienste des Rettungsweises, um das ihrer Führer in Sicherheit zu bringen. Sie haben ihre Trea zum Bruder, zum Kameraden, mit dem Tode befehligt. Ihnen war die Krone des ewigen Lebens zuteil.

Bremen ist seit hundert Jahren der Mittel-

wird mit ihnen solche Witten aufstellen können über sieben Jahrzehnte harter, zielbewusster, aber von Erfolg gekrönter Arbeit, deren große Verantwortung für die Zukunft ist. Und alle, die an diesem Werk der menschlichen Menschlichkeit teilhaben, dürfen sich glücklich fühlen, daß mancher Seemann mit hellem, dankerfülltem Herzen in Gedanken die Arbeit der Zeugung begleitet und ihr einen segensreichen Verlauf wünscht. Darüber hinaus aber wird Bremens Bevölkerung selbst unigen Anteil an der Zeugung nehmen, denn sie läßt sich diesem Zielbewußtsein zuteil zuerkennen und wir sind sicher, daß sie dieser Verbundenheit nicht nur durch Worte, sondern ebenfalls durch die Tat des freiwilligen Opfers Ausdruck verleihen wird. Wir dürfen unter Witten für die künftige Arbeit der bei uns beheimateten Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger dahin zusammenfassen, daß die Jubiläumstagung Hermann Freese für alle Volksgenossen im Reich, durch Erwerb der Mitgliedschaft eines der schönsten Werte voll wahren Idealismus fördern und härten zu helfen zum Segen und Ansehen der gesamten Nation.

Kampf mit den Wellen

Station Amrum-Nord der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Am 6. Dezember 1882, morgens 8 Uhr brachte der Schiffer Peters die Nachricht, auf dem Spantenfeld sei ein Schiff getrieben und es zeige die Rettung. Es sollte ein heftiger Sturm aus OSO mit Frost und Schneegeländer. Sofort betrieb die Rettungsmannschaft zur Station Rutenhagen; es war sehr schwer mit dem Ret-



Gestrandetes Segel



Motorrettungsboot an der Brandung

Motorrettungsboot an der Brandung