

► CHRISTIAN OSTERSEHLTE

Seenotrettung und Politik

Ein deutsch-amerikanisches Fallbeispiel aus dem Kalten Krieg (1959)
und seine Vorgeschichte

*Gewidmet dem Andenken von Ernst Meier-Hedde (1913-1994), Vorsitzender
der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (1980-1990).*

Seenotrettung und Politik – ein Gegensatz?

Die Seenotrettung zählt zur vielfältigen Palette humanitärer Dienste mit dem entsprechenden ethischen Anspruch. Dieser beinhaltet oft ein politikfernes Selbstverständnis, häufig fallen dabei Umschreibungen wie »unpolitisch« oder »jenseits der Politik«. Dieser Anspruch hat seine Berechtigung, denn humanitäre Hilfe hat gegenüber dem Opfer politisch neutral geleistet zu werden. Um dieser Mission gerecht zu werden, dürfen sich Wohlfahrtsorganisationen und Rettungsdienste nicht in tagespolitische Querelen hineinziehen lassen, denn sonst gerät die Durchführung des Auftrags in Gefahr. Im Krisen- und Kriegsfall verschärft sich diese Problematik, weshalb nicht umsonst die medizinische Notversorgung durch die Genfer Konventionen extra geschützt ist: soviel zur Notwendigkeit des politikfernen Anspruchs der Seenotretter.

Andererseits kann nicht geleugnet werden, daß politische wie historische Prozesse bis heute auch auf Seenotdienste einwirken. Die überwiegende Literatur zu diesem Thema ist einseitig an der Technik orientiert, obwohl die Entstehung der Seenotrettung nach heutiger Definition im 19. Jahrhundert kein technikgeschichtlicher (wie so häufig suggeriert wird), sondern allein ein geistesgeschichtlicher Vorgang im Gefolge der Aufklärung und ihres Verständnisses von Menschenwürde gewesen ist, also mit Zeitströmungen zu tun hatte. Der öffentlichen Wahrnehmung des schicksalhaften Phänomens Schiffbruch wurde endlich die tiefere ethische Bedeutung der damit verbundenen tragischen menschlichen Schicksale bewußt. Dieser Erkenntnis verdanken die organisierten Seenotdienste ihre Entstehung. Um einen vielschichtigen Prozeß nur sehr grob zu umschreiben: Das herkömmliche Strandrecht¹ wurde sowohl in der Rechtswirklichkeit als auch im Denken der Küstenbewohner durch die organisierte Seenotrettung abgelöst.

Von umwälzenden Ereignissen wie Kriegen, Revolutionen, aber auch wirtschaftlichen Konjunkturen blieben auch die Seenotdienste nicht unberührt. Eigene Forschungen belegen, daß auch später immer wieder Politik und Zeitgeist auf eine derartige, angeblich über allem stehende Institution eingewirkt haben. Ein Seenotdienst besitzt eine eigene politische und Geistesgeschichte², auch wenn die Weiterentwicklung zweckmäßiger wie robuster Techniken, der alltägliche Rettungsdienst sowie dessen Finanzierung bis heute stets im Vordergrund stehen. So unterliegt das Verhältnis zwischen Seenotrettung und Politik einer besonderen Dialektik.

Um nur zwei Beispiele mit sehr unterschiedlichem Gewicht zu nennen: Selten driftete ein so streng sachbezogenes Forum wie etwa die International Life-Boat Conference – auf deren Tätig-

keit noch zurückzukommen sein wird – in politische Gefilde. Etwaige Differenzen in der hohen Politik zwischen den Teilnehmerstaaten wurden aus guten Gründen bewußt ausgeklammert. Doch geschah 1932 auf einer dieser Tagungen ein entbehrlicher Lapsus, als ein mittlerweile pensionierter und offenbar politisch etwas naiver Sekretär der britischen Rettungsgesellschaft glaubte, dem Forum von einem banalen Italienbesuch berichten zu müssen und dann in einem Atemzug Papst Pius XI. und den »Duce« Mussolini als *two dominant personalities of the world to-day*³ bezeichnete. Das Plenum bewies anschließend genug Fingerspitzengefühl und sah von einer eingehenden Aussprache über diesen eher peinlichen Auftritt ab, nur der italienische Delegierte zeigte sich hocheifrig.⁴

Eine wesentlich wichtigere und ungleich komplexere Frage bedeutete die Umsetzung der Genfer Konventionen im Seenotdienst. Hier hatte der Zweite Weltkrieg wichtige Fragen aufgeworfen, nämlich wie man Rettungsfahrzeuge, die den Lazarettsschiffen gleichgestellt waren, besser markieren und schützen könnte, um den Seenotdienst auch im Krisen- und Kriegsfall noch funktionstüchtig zu halten. Diese Frage beherrschte nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die späten 1960er Jahre die Diskussion im internationalen Seenotrettungswesen⁵ und wäre ganz gewiß eine eigene, sehr umfangreiche Untersuchung wert.⁶

Das vorliegende, wesentlich begrenztere Spezialthema dieses Aufsatzes soll anhand eines Beispiels verdeutlichen, daß auch humanitäre Institutionen wie Seenotrettungsdienste nicht im politikfreien Raum stehen, trotz ihres grundsätzlich legitimen politikfernen Anspruchs.

Die DGzRS und die USCG: Zwei unterschiedliche Seenotdienste

Wie sehr die Seenotrettung nicht allein aus sich selbst existiert, sondern auch von außen herangetragenen geschichtlichen Prozessen unterworfen ist, ersieht man schon an der großen Verschiedenartigkeit der entsprechenden nationalen Institutionen. Der humanitäre Anspruch ist überall der gleiche, aber die Organisationsform, Finanzierung sowie die angewandten Techniken sind von Land zu Land sehr unterschiedlich. In jedem einzelnen Fall haben verschiedene, meist historische Vorgänge formend gewirkt: wirtschaftliche Verhältnisse, gesellschaftliche und geistige Strömungen, Verwaltungsgeschichte, geographische Küstenstruktur (unter Umständen Vereisung der Gewässer), Mentalitäten und nicht zuletzt nationale Eigenheiten im Umgang mit der Technik.

Bei allen Unterschieden haben sich aber zwei Modelle herauskristallisiert: zum einen der privatrechtlich-karitative, zum anderen der staatliche Seenotdienst. Das Urbild des privaten Seenotrettungsdienstes entstand 1824 in Großbritannien in Gestalt der noch heute tätigen Royal National Lifeboat Institution (RNLI).⁷ Als großes Vorbild wirkte diese Gesellschaft auch in anderen Ländern, wenngleich sich wegen der soeben erwähnten nationalen Eigenheiten die verschiedenen Dienste alsbald auseinanderentwickelten.⁸ Noch im gleichen Jahr wie in Großbritannien wurden 1824 in den Niederlanden zwei Rettungsgesellschaften ins Leben gerufen. In Amsterdam nahm die Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij (NZHRM) ihren Sitz, während in der aufstrebenden Hafenmetropole Rotterdam die Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS) ihre Tätigkeit begann. Beide Gesellschaften existierten lange getrennt und erhielten 1949 königliches Privileg. Erst 1991 wurde aus beiden Organisationen die Koninklijke Nederlandse Redding-Maatschappij (KNRM), die heute ihren Sitz in IJmuiden hat.⁹ Auch Frankreich (1865)¹⁰, Italien (1871), Spanien (1880), Portugal (1882)¹¹, Norwegen (1891)¹², Finnland (1897)¹³, Schweden (1907) und Island (1928)¹⁴ folgten diesem Beispiel und gründeten privat-karitative Seenotrettungsgesellschaften, die in einigen Fällen ältere, aber nicht so effiziente staatliche Dienste ablösten.

Auch in den USA hat man es, nicht ohne Erfolg, zunächst mit privaten Gesellschaften ver-

sucht. 1786 wurde in Boston die Massachusetts Humane Society gegründet, die sich an britische Vorbilder im Vorfeld der späteren RNLI anlehnte. Diese Gesellschaft beschränkte sich zwar auf die Auszeichnung besonderer Rettungstaten mit Medaillen, begann dann aber ab 1791 an der Küste von Massachusetts Rettungsstationen (1858: 41) anzulegen. Diese Organisation, eine auch für Europa typische aufklärerische Gesellschaft für humanitäre Zwecke, lebte von Spenden sowie von staatlicher Förderung und war noch Mitte der 1870er Jahre im Rettungswesen aktiv.

1849 erfolgte die Gründung der Life Saving Benevolent Society in New York, die aber auf schwächeren Füßen stand als die Gesellschaft in Boston. Einige Rettungsstationen am Hudson und auf Long Island wurden indirekt gefördert. Wegen einer chronisch schwindächtigen Finanzlage war man auf staatliche Zuschüsse angewiesen.¹⁵ Alles in allem trugen diese Versuche, allen Anfangserfolgen in Massachusetts zum Trotz, nicht sehr weit. Über das Ende dieser beiden privaten Rettungsvereine findet sich nichts in der neueren Literatur, aber es kann angenommen werden, daß sie infolge des sich vor allem nach 1870 erfolgreich entfaltenden staatlichen Rettungswesens (s.u.) schließlich verdrängt wurden. In der Weite des Landes verlor sich das nur auf regionaler Ebene tätige private Seenotrettungswesen der USA.

In Deutschland trat dagegen eine entgegengesetzte Entwicklung ein. Wie in anderen Ländern, so wirkten auch hier zwei tragische Schiffsunglücke (Spiekeroog 1854, Borkum 1860) als Initialzündung. So kam es in mehreren deutschen Hafenstädten an der Nord- und Ostseeküste zur Gründung lokaler Rettungsvereine, die sich auf einer Versammlung in Kiel am 29. Mai 1865 zur Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zusammenschlossen. Dieser Vorgang muß natürlich vor dem Hintergrund des in jenen Jahren von Bismarck vorangetriebenen deutschen Einigungsprozesses gesehen werden. Bremen wurde als Sitz der DGzRS gewählt, die bis heute von einem ehrenamtlichen Vorstand geleitet wird. Abgesehen von Kriegs- und Krisenzeiten, in denen vorübergehend Staatshilfe in Anspruch genommen werden mußte, finanziert sich die Gesellschaft nach wie vor durch Spenden, ähnlich wie auch die ausländischen privat-karitativen Rettungsgesellschaften. Als Symbol hierfür stehen die populären Sammel-schiffchen (eingeführt 1875), die an vielen Orten aufgestellt sind und nicht nur ihrem Zweck als Sammelbüchsen, sondern auch als unverwechselbarer Werbeträger für die DGzRS dienen.

Von Borkum bis Ostpreußen entstand nach und nach ein dichtes Netz an Rettungsstationen (1914: 39 an der Nordsee, 76 an der Ostsee). Die gängigen Einsatzmittel bestanden in den ersten Jahrzehnten aus Ruder- und Segelrettungsbooten unterschiedlichen Typs. Bei Strandungsfällen in Küstennähe (vor allem in der Ostsee) kam die Hosenboje zum Einsatz, mit der über eine Leinen-/Seilverbindung die Schiffbrüchigen abgeborgen wurden. Die Leinen wurden zunächst mit Mörsern, später aber mit Raketen hinübergeschossen. 1910 erfolgte die Indienststellung des ersten Motorrettungsbootes, doch auf breiter Front wurde die Flotte erst in der Zwischenkriegszeit mit diesem wesentlich leistungsfähigeren Bootstyp ausgerüstet. Dieser wurde im Zweiten Weltkrieg noch wesentlich verbessert, denn die DGzRS war ab 1939 in den Seenotdienst der Luftwaffe eingebunden, der erhöhte Anforderungen stellte und schließlich zum Bau größerer Seenotrettungsboote mit dem auch für die späteren Seenotkreuzer so typischen Turmaufbau führte.

Bei den Rettungsmännern handelte es sich zunächst um Freiwillige aus dem jeweiligen Ort, die einmal im Jahr einen Einsatz übten. Aufgrund des relativ dichten Stationsnetzes konnten zwischen den realen Seenoteinsätzen mitunter Jahre liegen, was dieses System hinreichend erklärt. Die Seenotmeldung überließ man den Personen (oft Leuchtturmwärter oder Berufsseeleute), die zuerst den Schiffbruch zufällig wahrgenommen hatten. Wegen der überschaubaren Verhältnisse am Ort scheint dieses unbürokratische System auch funktioniert zu haben. In den 1930er Jahren, also im Zeitalter des Seefunks, richtete man ein Netz von festen Seenotbeobachtern ein. Durch die Einführung der Motorrettungsboote erfolgte schließlich eine Straffung

des Stationsnetzes (1939: 29 an der Nordsee, 68 an der Ostsee) sowie eine fortschreitende Professionalisierung durch fest angestellte Rettungsmänner auf den größeren Booten. Die kleineren Einheiten werden dagegen bis heute von Freiwilligen bemannt.

Als gemeinnützige Organisation war die DGzRS von Anfang an für zahlende Mitglieder bzw. Förderer offen (1914: rund 54 000, heute eine runde Viertelmillion). Sie werden heutzutage vor allem von der Zentrale betreut, früher (bis nach dem Zweiten Weltkrieg) organisierten sie sich in zahlreichen Binnen- und Küstenbezirksvereinen, die jeder für sich genommen sehr viel Eigenleben und Lokalkolorit entfalteten. Die Struktur dieser Bezirksvereine ist bisher nur in ihrem allgemeinen Charakter umschrieben worden. Es würden sich aber sicherlich genauere sozialgeschichtliche Untersuchungen über das rege, aber je nach Epoche und Zeitgeist sehr unterschiedliche Basisleben der DGzRS lohnen. Alles in allem und ungeachtet zahlreicher Unterschiede im Detail zu den ausländischen Rettungsgesellschaften bietet die DGzRS historisch wie aktuell das typische Modell eines privat-karitativen Seenotdienstes.¹⁶

Die alternative Organisationsform, die auch in einer Reihe von Ländern Schule gemacht hat, ist der staatliche Seenotdienst. Dieser hat sich in Ländern mit sehr unterschiedlichen Gesellschaftssystemen durchgesetzt, ist also nicht nur etwa auf (ehemals) kommunistische Länder¹⁷ beschränkt. So besitzt Belgien bereits seit 1838 einen kleinen staatlichen Seenotdienst.¹⁸ Ein besonders hervorstechendes Beispiel liefert Dänemark, dessen traditionsreicher Rettungsdienst ebenfalls dem Staat untersteht und auf das Jahr 1852 zurückgeht.¹⁹ In Italien ging nach dem Zweiten Weltkrieg der Einfluß der privaten Rettungsgesellschaft zurück und machte einer staatlichen, heutzutage als Küstenwache organisierten Behörde (Capitanerie di Porto/Guardia Costiera) Platz.²⁰

Nicht zuletzt in Deutschland hat man im 19. Jahrhundert zunächst den staatlichen Weg beschritten, was angesichts der Erfolgsgeschichte der DGzRS inzwischen fast in Vergessenheit geraten ist. So stationierte das Königreich Hannover 1837 auf Borkum und Norderney zwei Rettungsboote, doch kam es offenbar nicht zu einem geregelten Seenotdienst, vielleicht weil die Zeit nicht reif, möglicherweise auch deswegen, weil in Ostfriesland die seit 1815 regierende hannoversche Obrigkeit nicht sonderlich populär war. Auch im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin existierten in den 1860er Jahren Ansätze zu einem staatlichen Seenotwesen. Doch am erfolgreichsten war das Königreich Preußen vorangeschritten. Seit 1802 hatte es an seiner Ostseeküste ein vergleichsweise dichtes Netz an Stationen aufgebaut, das an das Lotsenwesen angeschlossen war, zwischen 1884 und 1887 aber an die DGzRS übertragen, also privatisiert wurde. Ein weiteres Beispiel besteht in den sehr erfolgreich arbeitenden Rettungsstationen auf den Feuerschiffen des Hamburger Staates (1867-1925), die aber als eine Art Unterabteilung in den Rettungsdienst der DGzRS integriert waren.²¹

Während in Deutschland das alles nur Zwischenstationen auf dem Weg zur endgültigen Dominanz der DGzRS waren, hat sich in den USA das staatliche Modell durchgesetzt. Bedingt durch eine andersartige historische Entwicklung, versieht dort in der Schifffahrt eine einzige Institution zahlreiche Aufgaben, für die in den europäischen Ländern eine Vielzahl von Einrichtungen zuständig sind: die United States Coast Guard (USCG). Dieser uniformierte und bewaffnete Dienst besitzt eine lange Tradition, denn er ist aus einer bereits 1790 gebildeten Flottille von Zollkuttern hervorgegangen. Das vielgestaltige Aufgabenspektrum der USCG umfaßt heutzutage, etwas vereinfacht umschrieben, Seeüberwachung (zumeist gegen Schmuggler, Drogenkurierer, illegale Einwanderer und vor allem neuerdings potentielle Terroristen), Seenotrettung, Schiffsicherheit, Schifffahrtszeichenwesen, Eispatrouille im Nordatlantik (seit dem TITANIC-Unglück 1912) sowie militärische Unterstützungsaufgaben.²² Diese Kombination in den Aufgabenbereichen, noch dazu versehen von einer uniformierten Organisation, stößt gelegentlich in Kreisen der deutschen Schifffahrt auf Unverständnis. So sind des öfteren Äußerungen und Fehlein-

schätzungen zu hören, denen Mangel an historischer Kenntnis sowie fehlendes Verständnis für eine anders als in Europa verlaufene verwaltungsgeschichtliche Entwicklung zugrunde liegen.²³

Durch ihren Aufgabenbereich²⁴ nimmt die USCG eine Art Mittelstellung zwischen Polizei und Militär ein. Doch nicht zuletzt wegen ihrer marineähnlichen inneren Ordnung wird sie jedoch den amerikanischen Streitkräften zugerechnet und gilt, neben Army, Navy, Air Force und dem Marine Corps, quasi als fünfte Teilstreitkraft und untersteht im Kriegsfall der US Navy. Trotz dieser unabweisbaren (para)militärischen wie auch polizeilichen Aufgaben wird aber auch immer wieder die zusätzliche Ausprägung der USCG als »humanitarian service« betont. In Washington befindet sich das Hauptquartier, von wo aus ein Kommandant (heutzutage ein Vier-Sterne-Admiral) die USCG führt. Bis 1967 war die Küstenwache als ursprünglicher Seezoll traditionell dem Finanzministerium, danach dem Verkehrsministerium in Washington zugeordnet. Nach den Terroranschlägen des 11. September 2001 wurde ein neues Ministerium für Heimatschutz (Homeland Security) eingerichtet, dem die USCG 2003 unterstellt wurde.

Die Wurzeln des Seenotdienstes der Coast Guard gehen in das 19. Jahrhundert zurück. Ähnlich wie in Deutschland wirkten Schiffbrüche und Strandungen als Initialzündung, wenngleich keine spektakulären Einzelfälle. Ab etwa 1830 waren die USA zu einem wichtigen Einwanderungsland für Europäer geworden. Der florierende Verkehr mit den Auswandererseglern über den Atlantik zog aber auch eine erhebliche Zunahme von Strandungen an der amerikanischen Ostküste nach sich, vor allem im Bereich der Zufahrten nach New York, also an den Küstenstreifen von New Jersey und Long Island, wo im statistischen Durchschnitt etwa 90 Schiffbrüche im Jahr zu verzeichnen waren. So entstand auch für die Politik in Washington Handlungsbedarf, der schließlich am 14. August 1848 zur Gründung des ab 1878 so genannten US Life-Saving Service (USLSS) führte. Wie der bereits bestehende Zollkutterdienst (United States Revenue Cutter Service/USRCS), wurde auch diese Einrichtung dem Finanzministerium unterstellt. Beamte des Seezolls waren beim Aufbau dieser staatlichen Einrichtung fachlich federführend, wobei hier vor allem der Name des Kapitäns Douglas Ottinger zu nennen ist. Bis Mitte der 1850er Jahre entstand unter seiner Führung ein Stationsnetz (1854: 55 Stationen) an der Atlantikküste, am Golf von Mexiko sowie an den Großen Seen. Eine Schwachstelle bestand freilich in dessen Besetzung. Hier verließ man sich zu sehr auf Leuchtturmwärter sowie andere Freiwillige aus dem örtlichen Umfeld, ohne die Personalpolitik zentral zu steuern und zu fördern. Am Vorabend des alle Ressourcen beanspruchenden Amerikanischen Bürgerkrieges (1861-1865) hatten deswegen Schlandrian und Desinteresse in den USLSS Einzug gehalten. Erst nach dem Ende dieses für Amerika allumfassenden wie blutigen Konflikts fand man Zeit, auch das staatliche Seenotrettungswesen zu reorganisieren. Samuel Increase Kimball (1834-1923), ein Jurist und höherer Beamter aus dem Finanzministerium, wurde 1871 an die Spitze sowohl des Zollkutterdienstes (dem er bis 1878 vorstand) als auch des USLSS berufen. Das größtenteils vernachlässigte und verfallene Stationsnetz wurde gründlich inspiziert, instandgesetzt und ausgebaut. 1878 verfügte man bereits über 148 Stationen an der Atlantik- und Pazifikküste sowie an den Großen Seen. Ein straff geführter, in örtliche Distrikte untergliederter Apparat von Inspektoren sorgte für ein konstant hohes Niveau in der Unterhaltung der Rettungsstationen sowie in Ausbildung und Einsatzbereitschaft der Rettungsmänner.

In der Flotte des USLSS fanden unterschiedliche Typen von Ruderrettungsbooten Verwendung. Ähnlich wie übrigens zunächst bei der DGzRS machte man auch hier den Unterschied zwischen größeren, in Häfen stationierten Typen (auch in den USA nach englischem Vorbild) und den leichteren, somit transportablen Strandrettungsbooten. 1899 wurde das erste Motorrettungsboot in Dienst gestellt, 1915 verfügte man bereits über 230 motorisierte Boote. Auch die Rettung mit der Hosenboje wurde bei Schiffbrüchigen in Strandnähe praktiziert, dabei gaben die Amerikaner allerdings einer Kanone (Typ Lyle, 1878) den Vorzug, um die Leinenverbindung zum Schiff hinüberzuschießen.

Früher als etwa die DGzRS hatte sich der USLSS für ein zumindest teilweise professionelles Personalwesen entschieden. Der Vormann einer Station war zu einem halbwegs auskömmlichen Gehalt fest angestellt, aber auch die freiwilligen Rettungsmänner erhielten zumindest saisonale Vergütungen, allerdings ohne Altersversorgung. Die Stationen waren ständig besetzt, nicht zuletzt im Rahmen eines von den Rettungsmännern selbst durchgeführten aufwendigen Seenotwach- und Meldedienstes. Jede Woche wurde geübt, also auch hier ein Unterschied zu den deutschen ehrenamtlichen Freiwilligen. Die amerikanischen Rettungsmänner trugen seit 1889 eine uniformähnliche Dienstkleidung. Die amerikanischen Rettungsstationen lagen wesentlich weiter auseinander als jene an der deutschen Küste. Vielleicht bietet dieser Umstand auch einen Ansatz zur Erklärung des in den USA entwickelten professionellen Systems, das der jeweiligen Station, die für einen wesentlich längeren Küstenabschnitt verantwortlich zeichnete, eine intensivere Präsenz abverlangte.

Kimball blieb hochbetagt bis 1915 an der Spitze des USLSS, der im Januar jenen Jahres mit dem USRCS zur USCG vereinigt wurde. Vorausgegangen war dieser Fusion eine jahrelange Diskussion innerhalb des Regierungsapparates in Washington, bei der die TITANIC-Katastrophe, aber auch vorübergehende Überlegungen, den Seezoll in die Marine zu überführen, eine Rolle spielten.²⁵ Seeüberwachung und Seenotrettung waren also nun unter einem Dach und wurden im Rahmen der militärähnlichen Strukturen der USCG konsequent weiterentwickelt. Als drittes wichtiges Standbein übernahm die Küstenwache 1939 den bis dahin zivilen staatlichen Leuchtfeuerdienst. Vorher und nachher kamen noch einige zusätzliche Aufgaben (wie etwa das Eisbrechewesen und die Schiffssicherheit) hinzu, so daß die US Coast Guard seit dem Zweiten Weltkrieg in etwa das heutige Erscheinungsbild in ihrer vielfältigen Aufgabenpalette darbietet. Der erhebliche Ausbau bundesstaatlicher Verwaltung unter Präsident Roosevelt (Stichwort: »big government«) dürfte hierbei auch eine Rolle gespielt haben.

Um diese so kontrastreiche Gegenüberstellung zweier Seenotdienste zusammenzufassen: Bei der DGzRS und der USCG handelt es sich also in Organisation und Selbstverständnis und somit ihrer »corporate identity« um zwei extrem unterschiedliche, aber jede auf ihre Weise geschichtlich gewachsene Institutionen mit jeweils eigener Dignität, deren stark voneinander divergierende Erscheinungsbilder nur dann angemessen beurteilt werden können, wenn man sie historisch einzuordnen versteht.



Abb. 1 Samuel Increase Kimball (1834-1923) leitete von 1871-1915 den US Life-Saving Service (USLSS) und prägte das frühe amerikanische Seenotrettungswesen nachhaltig. (Foto: United States Coast Guard)

Deutsch-amerikanische Beziehungen im Seenotwesen

Auf den ersten Blick mag es überraschen, daß die Beziehungen zwischen deutschen und amerikanischen Seenotrettern eine lange Tradition besitzen, wenngleich diese sicherlich des öfteren – nicht zuletzt durch die beiden Weltkriege – unterbrochen wurden und eher gelegentlichen Charakter trugen.

Da die RNLI als eine Art »senior service« das große Vorbild auch für die DGzRS abgab, war im deutschen Seenotrettungswesen von Anfang an der Grundgedanke einer Internationalität in der Humanität fest verankert.²⁶ Bereits 1866 nahm die DGzRS Verbindung zur RNLI, der im gleichen Jahr wie die deutsche Gesellschaft gegründeten französischen Société Centrale de Sauvetage des Naufragés in Paris und den beiden niederländischen Seenotrettungsgesellschaften auf. In den 1870er Jahren folgten weitere Auslandsbeziehungen, vor allem zu Spanien und Rußland, die zudem deutsche Rettungsboote bezogen. Neben solchen praktischen Hilfeleistungen florierte bis zum Ersten Weltkrieg ein intensiver Informationsaustausch, der sich nicht nur in zahlreichen Artikeln über ausländisches Seenotrettungswesen im DGzRS-Organ »Von den Küsten und aus See« (ab 1873) niederschlug, sondern auch in einer Bibliothek fremdsprachiger Fach- und Zeitschriftenliteratur, die in der Hauptverwaltung der Gesellschaft (damals noch in einem Haus in der Martinistraße in der Bremer Altstadt) allmählich stattlichen Umfang annahm.²⁷

Aber auch zu den USA wurden schon sehr früh Beziehungen hergestellt, wenngleich diese nie die Intensität erreichten wie jene zu den europäischen Rettungsgesellschaften. Ein Faktor, der neben dem allgemeinen Interesse für einschlägige Entwicklungen im Ausland die Neugier der DGzRS auf das, was sich jenseits des Atlantiks auf diesem Spezialgebiet tat, weckte, war sicherlich die besondere Beziehung, die seit dem Ende des 18. Jahrhunderts zwischen Bremen und den USA gepflegt wurde: der transatlantische Handel mit Segelschiffen, seit 1857 auch mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd, sowie die wichtige Funktion des 1827 gegründeten bremischen Vorhafens Bremerhaven als Drehscheibe des Auswandererverkehrs – dies sind nur ganz wenige Stichworte, welche diese »special relationship« charakterisieren.²⁸ Ein namhafter bremischer Bürgermeister, der selbst aus einer Kaufmannsfamilie stammte, hat für die Zeit um 1900 dazu einmal geschrieben: ... daß Bremen mit den Vereinigten Staaten von Amerika seit mehr als hundert Jahren in nahen politischen, geschäftlichen und familiären Beziehungen stand. Bremen wurde vielfach gutmütig scherzend, aber auch unfreundlich spottend als Vorstadt von New York bezeichnet. Es war damals in Bremen selbstverständlich, daß ein bremischer Kaufmann in Amerika – nach bremischem Sprachgebrauch »drüben« – gewesen war.²⁹

So war es nicht verwunderlich, daß bereits 1866 der hanseatische Ministerresident in Washington D.C., Dr. Johannes Rösing, einen Kontakt zur Lifesaving Benevolent Society in New York herstellte. Zur gleichen Zeit erfolgte über konsularische Kanäle in Boston die Verbindungsaufnahme zur Massachusetts Humane Society. Aber auch der USLSS wurde dabei nicht vergessen. Zwischen 1867 und 1887 erhielt dieser, wohl im Rahmen eines Schriftenaustauschs, Publikationen der DGzRS, die sich bis heute im Nationalarchiv in Washington unter den Archivalien des amerikanischen Seenotdienstes erhalten haben. Umgekehrt wies ein Verzeichnis der Gesellschaft 1878 immerhin sieben Fachzeitschriften sowie zehn Fachbücher amerikanischen Ursprungs aus.³⁰ Außerdem war es bereits zu einem frühen Zeitpunkt sogar zu einer Publikation der DGzRS über das amerikanische Seenotrettungswesen gekommen. Der aus einer angesehenen bremischen Ratsfamilie stammende Jurist Dr. Hermann Albert Schumacher (1839-1890) hatte, neben dem Amt des Syndikus der bremischen Handelskammer, von 1866-1872 das Amt des Generalsekretärs der DGzRS bekleidet.³¹ Nebenbei machte er sich mit einigen historischen Studien im Rahmen der damals noch jungen bremischen Historischen Gesellschaft (gegründet 1861) einen Namen. 1872 trat er in den auswärtigen Dienst des neu gegrün-

deten Deutschen Reichs über. Zunächst war er als Ministerresident im kolumbianischen Bogotá tätig, wechselte 1875 nach New York über, ehe er ab 1883 wiederum als Ministerresident in der peruanischen Hauptstadt Lima wirkte.³²

Das »Sacré Feu« als Autor und Historiker begleitete Schumacher auch weiterhin während seiner diplomatischen Tätigkeit. Die Erfahrungen aus der Zeit als Generalsekretär der Gesellschaft waren offenbar noch nicht verblaßt und die Kontakte dorthin auch noch nicht abgerissen, als er gleich im ersten Jahr seiner New Yorker Zeit eine Publikation mit dem Titel »Das See-Rettungs-Wesen in den Vereinigten Staaten von Amerika« herausbrachte. Diese Schrift wurde in deutscher Sprache in New York verlegt, was deswegen nicht überrascht, da bis zum Ersten Weltkrieg deren Gebrauch in den USA noch sehr verbreitet war. Aus diesem Grunde existierte damals auch noch ein weitverzweigtes deutschsprachiges Zeitungs- und Verlagswesen an der Ostküste, aber auch im Mittleren Westen der Vereinigten Staaten.³³ Aus Anlaß der alljährlichen Tagung des Gesellschaftsausschusses, einem repräsentativen Forum der Bezirksvereine der DGzRS, das am 29. Mai 1875 in Bremen stattfand³⁴, wurde die Schrift offiziell vorgelegt.

Diese 40 Seiten starke Broschüre besteht aus einem respektablen Überblick, der die statistischen und topographischen Faktoren genauso würdigt wie auch die allgemeine Schiffbruchstatistik sowie die beiden privat-karitativen Gesellschaften in Boston und New York. Über diese beiden Institutionen stellt die Schrift von Schumacher sogar eine wichtige Quelle dar, weil die heutige amerikanische Literatur diesen Entwicklungsstrang in der Betrachtung nur am Rande erwähnt. Ferner hatte Schumacher die Entwicklung des späteren USLSS in seiner aufstrebenden Entwicklung nach dem Ende des Bürgerkrieges nachgezeichnet. Der Name Kimball fällt zwar nicht, weil dieser erst am Anfang seiner Wirksamkeit stand und noch nicht seinen späteren Nimbus als Vater des modernen amerikanischen Rettungsdienstes genoß, Ottinger wird dagegen genannt.³⁵ Im nachhinein ist es erstaunlich, daß Schumacher schon in seinem ersten New Yorker Jahr eine so materialreiche Arbeit zustande brachte, aber hier dürften schnell angeknüpfte persönliche Beziehungen eine Rolle gespielt haben, die ihn zur Erstellung dieser Publikation in relativ kurzer Zeit befähigten.³⁶ Diese dürfen aber nicht nur aus der Perspektive der DGzRS gesehen, sondern müssen auch an einem lebhaften Interesse Schumachers an Amerika-studien festgemacht werden: *Insbesondere war es die Geschichte der Entdeckung Amerikas, die ihm fast von dem Augenblick an, wo er seinen Fuß auf amerikanischen Boden setzte, als hohes Ziel seiner wissenschaftlichen Tatkraft vorschwebte. Er hat dafür im Lande der Konquistadoren, wie in den Bibliotheken Newyorks viel gesammelt. Aber es ist ihm nicht vergönnt gewesen, den Plan auszuführen, der ihn bis an seinen frühen Tod begleitet hat.*³⁷

Der Informationsaustausch über den Atlantik zwischen den Seenotrettungsdiensten florierte also, zumindest im ausgehenden 19. Jahrhundert. Die Frage stellt sich, ob Deutsche und Amerikaner auch in konkreten Techniken etwas voneinander lernen konnten, und das war für die DGzRS eindeutig der Fall. Von Anbeginn an waren nämlich bei der Gesellschaft Ruderrettungsboote amerikanischer Bauart im Einsatz. Das lag aber wohl nicht an den sich erst allmählich entwickelnden direkten Beziehungen zwischen den beiden Seerettungsdiensten, sondern an transatlantischen Geschäftskontakten, die über Hamburg liefen. Zwei Grundmuster von Rettungsbooten fanden schnell Eingang in die Flotte der DGzRS. Zum einen war dies das aus Holz gefertigte, selbstlenzende und selbstaufrichtende britische Modell Peake, das vor allem in festen Hafenplätzen stationiert war. Für den Transport mit dem Pferdewagen, etwa durch einen Strand- oder Dünengürtel, war das britische Boot viel zu schwer, weshalb man für ein solches Einsatzprofil dem amerikanischen Muster Francis den Vorzug gab. Dabei handelte es sich um ein relativ leichtes Boot, das nur etwa halb so schwer war wie der britische Typ, deswegen auf einem Pferdefuhrwerk transportiert werden konnte und aus kanneliertem (geknicktem) Eisenblech gefertigt war.

Abb. 2 Dr. Hermann Albert Schumacher (1839-1890), Generalsekretär der DGzRS von 1866-1872, ging anschließend in den diplomatischen Dienst und veröffentlichte 1875 in New York die Schrift »Das See-Rettungs-Wesen in den Vereinigten Staaten von Amerika«. (Staatsarchiv Bremen)



Sein Erfinder, Joseph Francis (1801-1893), hatte 1845 ein entsprechendes Patent erhalten und betätigte sich auch auf anderen technischen Gebieten. So hatte er eine in den USA verwendete Rettungskapsel (Francis Life-Car) für strandnahe Rettungen erfunden. Vor allem aber begann er, seine Entwicklungen in Europa zu vermarkten: in Frankreich, aber auch in Rußland und Deutschland. In Hamburg wurden von 1860-1866 bei der dortigen Bootswerft James A. Mac Donald & Co. (1867 von der bekannten Reiherstiegwerft übernommen) Francisboote gefertigt, und über einen der Teilhaber, der gleichzeitig im Hamburger Bezirksverein der Gesellschaft eine Rolle spielte, dürfte die Gesellschaft schnell davon Kenntnis erlangt haben. Auch der damals noch existente staatliche preußische Seenotdienst bezog einige Francisboote.

Die Nachteile dieses Typs lagen für deutsche Verhältnisse auf der Hand. Er besaß eine zu geringe Tragfähigkeit und war schlecht steuerbar. Deswegen schritt man Ende der 1870er Jahre in Deutschland zur Entwicklung des nicht nur bei der DGzRS, sondern auch als Exportboot recht erfolgreichen »Deutschen Rettungsbootes«, das in mehreren standardisierten Größen auf zwei deutschen Bootswerften (Rönnebeck/Unterweser und Stralsund) hergestellt wurde und vom amerikanischen Muster immerhin die kannelierte Außenhaut aus Eisen-, später Stahlblech übernommen hatte.

Wie bereits erwähnt, kannte der USLSS eine ähnliche Zweiteilung in große und schwere Boote und leichtere Brandungsboote (»surf boats«). Unter letzteren befanden sich auch Francisboote, vor allem vor dem Bürgerkrieg, in dessen Verlauf die meisten von ihnen für militärische Zwecke aufgebraucht wurden. Zumindest für die spätere Zeit jedoch bevorzugte der amerikanische Rettungsdienst eine große regionale Typenvielfalt. Dagegen war in der Handels-

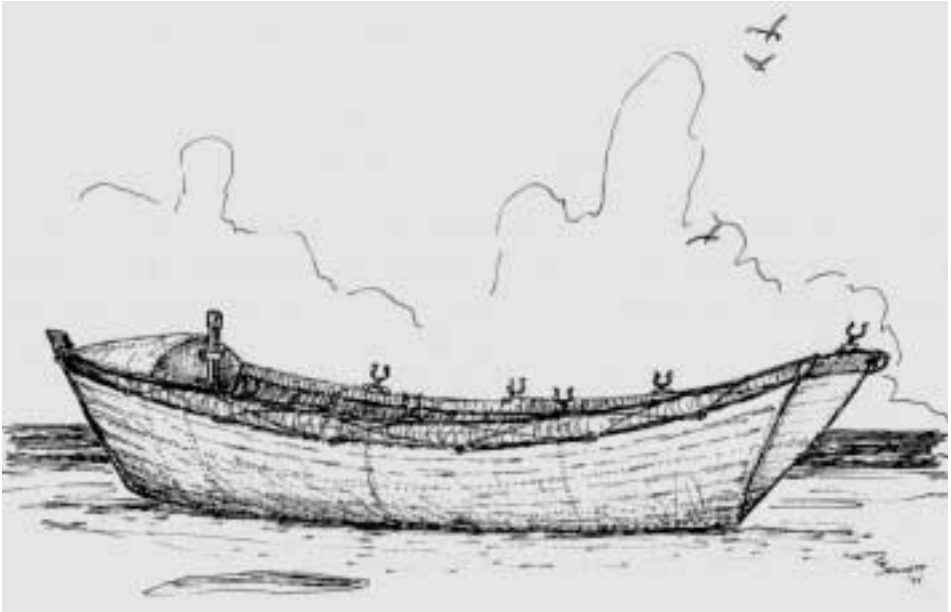


Abb. 3 Zeichnung eines Rettungsbootes vom Typ Francis (1849). Dieser Typ war sowohl bei den amerikanischen wie auch deutschen Seenotrettern im Einsatz. (Foto: United States Coast Guard)

schiffahrt das Francisboot als bordseitiges Bei- und Rettungsboot verbreitet.³⁸ Die Massachusetts Humane Society hatte ab 1855 einige Francisboote in ihrem Bestand, war mit ihnen aber nicht zufrieden.³⁹

Vergleichbare Einflüsse in umgekehrter Richtung sind bei den Amerikanern dagegen nicht auszumachen, denn der USLSS hatte sich, wie bereits dargestellt, auf einem hohen Niveau fortentwickelt und verspürte wohl wenig Neigung nach ausländischen Anregungen. Hermann Albert Schumacher hatte das bereits in seiner Schrift von 1875 kritisiert: *Der das jetzige amerikanische Wesen auszeichnende Nativismus hielt es nicht für nöthig, von Fremden zu lernen; es wurden alle jene Stationseinrichtungen getroffen, ohne dass genügend Kunde in Europa eingezogen wäre.*⁴⁰ Dennoch traf im November 1891 ein US-Ingenieur (anscheinend ein Deutsch-amerikaner) mit einem Empfehlungsschreiben Kimballs in Bremen ein und besichtigte anschließend die Stationen Bremerhaven und Travemünde.⁴¹

Der Erste Weltkrieg, in den die USA im April 1917 eintraten, hat sicherlich auch für etwaige noch bestehende deutsch-amerikanische Beziehungen im Rettungswesen eine Zäsur herbeigeführt, wie auch zu den Verbindungen der DGzRS in das europäische Ausland im Bereich der Entente. Während der Kontakt nach Holland und Dänemark in Kriegszeiten gehalten werden konnte, wurde das unterbrochene Verhältnis zur RNLI 1921 wiederhergestellt.⁴² Deutsch-amerikanische Kontakte dagegen entwickelten sich in der Zwischenkriegszeit weniger im bilateralen Bereich, sondern auf internationaler Konferenzebene, denn inzwischen hatte sich ein entsprechendes Forum in Gestalt der International Life-Boat Conferences herauskristallisiert.

Schon vor dem Ersten Weltkrieg war es für die europäischen Rettungsgesellschaften üblich, mit ihrem Gerät auf Ausstellungen aufzutreten. Das galt für die großen Weltausstellungen (ab 1851), aber auch für andere Veranstaltungen dieser Art, die stets eine allgemeinere Thematik verfolgten. Auch an Kongressen über Sanitätswesen und Unfallverhütung hat sich die DGzRS

vor 1914 gelegentlich beteiligt. Doch erst die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg brachte ein spezielles, auf die Seenotrettung zugeschnittenes Konferenzforum hervor.

1924 feierte die RNLI ihr hundertjähriges Jubiläum und richtete aus diesem Anlaß im Juli jenes Jahres eine internationale Tagung der Seenotrettungsdienste in London aus. Neben den renommierten Diensten und Gesellschaften aus Frankreich, den Niederlanden, Dänemark, Schweden, Norwegen, Spanien und Japan hatte auch die USCG einen Vertreter entsandt. Die DGzRS hatte man auch gefragt, denn der Kontakt zur RNLI war, wie bereits erwähnt, drei Jahre zuvor wiederhergestellt worden. Da man sich aber gerade in Deutschland abmühte, die galoppierende Inflation in den Griff zu bekommen, war die Absage aus Bremen mehr als verständlich, denn allein die Finanzen der DGzRS dürften eine Teilnahme ausgeschlossen haben.

Auf der Tagung wurden mehrere Referate der verschiedenen Teilnehmer (mit Schwerpunkt auf technischen Themen) diskutiert. Acht Rettungsboote aus sechs Ländern waren zu besichtigen. Was weder in den Berichten noch in den Akten zu finden ist, wohl aber bis heute den eigentlichen Wert ausmachte, war die informelle Zusammenkunft der wichtigen Funktionsträger der verschiedenen Rettungsgesellschaften und -dienste, die auf diese Weise konzentriert wertvolle Erfahrungen und Erkenntnisse auf verschiedenen Gebieten austauschen konnten. Nach der Konferenz setzte sich eine briefliche Diskussion zwischen den Rettungsgesellschaften über verschiedene fachliche Probleme fort, die man im Plenum erörtert hatte. Das Grundmuster für spätere Konferenzen (ein darum gruppiertes gesellschaftliches Rahmenprogramm sollte sich in der Folgezeit auch entfalten) war auf diese Weise entstanden, und bevor man auseinander ging, vereinbarte man, alle vier Jahre zusammenzukommen. Die International Life-Boat Conference (ILC) war damit aus der Taufe gehoben.

Auf der folgenden Veranstaltung dieser Art im Juni 1928 in Paris saßen, neben den Delegierten anderer Nationen, auch Deutsche und Amerikaner gemeinsam am Konferenztisch, und es gab zwischen ihnen Berührungspunkte. So wurde ein Vorschlag der US-Seite (die USCG hatte sich mit vier Referaten die meiste Arbeit gemacht) zur Vereinheitlichung optischer Notsignale von der DGzRS unterstützt. Diese hatte ferner das zwei Jahre zuvor erbaute Rettungsboot mit Rohölmotor HINDENBURG nach Paris gebracht und stellte es den Teilnehmern in einem aus-

Abb. 4 Das 1926 in Dienst gestellte Motorrettungsboot HINDENBURG fand zwar 1928 auf der II. ILC in Paris Interesse bei den Delegierten der USCG, mußte aber 1932 wegen technischer Mängel außer Dienst gestellt werden. (Foto: Archiv DGzRS)



führlchen Beitrag vor. Die USCG zeigte deutliches Interesse an dem Boot.⁴³ Trotz dieser Präsentation erwies es sich in der Zukunft aber als fraglich, ob die HINDENBURG wirklich ein international vorzeigbares Objekt darstellte. Das 14 Meter lange Boot war 1926 bei Paul Lindenau in Memel erbaut worden, mußte jedoch bereits 1932 wegen Materialermüdung im Motor und mehrerer Wellenbrüche außer Dienst gestellt werden, weil die Rettungsmänner jegliches Vertrauen in das Boot verloren hatten.⁴⁴ Nach der ILC bereiste die amerikanische Delegation Stationen in den Niederlanden, Großbritannien, Frankreich und auch in Deutschland (also bei der DGzRS). Nach Washington zurückgekehrt, kam man allerdings zum Ergebnis, daß die USCG sich keineswegs hinter den europäischen Diensten zu verstecken brauchte, im Gegenteil: Die Qualifikation des eigenen Personals sah man zumindest als gleichwertig mit dem Können europäischer Rettungsmänner an. Doch wurden die ausländischen Bootstypen gründlich studiert, und einiges aus diesen Auswertungen wird der Entwicklung künftiger Motorrettungsboote für die USCG zugute gekommen sein.⁴⁵

Bei der nächsten ILC, die im Juni 1932 in Amsterdam und Rotterdam stattfand, war zwar die DGzRS erneut vertreten, aber die USCG hatte kurzfristig absagen müssen. Der Grund lag im Tod (Mai 1932) des Kommandanten der Küstenwache, Konteradmiral Frederick C. Billard, der seit 1924 diesen Posten ausgeübt hatte und eigentlich die Delegation zur III. ILC anführen sollte.⁴⁶ Die bereits ausgearbeiteten Referate der USCG verblieben aber bei den Konferenzunterlagen und wurden diskutiert, wobei die Abwesenheit der amerikanischen Delegation sicherlich von Nachteil war.

Erst im Juli 1936 nahmen Deutsche und Amerikaner wieder gemeinsam in Göteborg an der IV. ILC teil, wobei es aber in der überlieferten Diskussion zu keinem Austausch zwischen der DGzRS und der USCG kam. Für die V. ILC hatte die DGzRS im Januar 1938 den Zuschlag erhalten. Die Konferenz sollte im Juli 1940 in Bremen stattfinden, und es war geplant, alle etablierten Rettungsgesellschaften und -dienste einzuladen, also sicherlich auch die amerikanische Seite. Wegen des ausgebrochenen Krieges sagte man die Tagung jedoch im Dezember 1939 ab.⁴⁷

Für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg verharrt der Blick zunächst beim ILC-Forum. Zwar hatte die Gesellschaft schon 1946/47 Kontakte zur RNLI, der niederländischen NZHRM und der schwedischen Gesellschaft SSRS (Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne) neu geknüpft. Doch auf der nun im Juli 1947 in Oslo nachgeholt V. ILC wollte der Veranstalter, die Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR), von einer deutschen Teilnahme nichts wissen, obwohl diese von schwedischer Seite angeregt worden war. Zu frisch waren noch die Erinnerungen an die deutsche Besetzung 1940-1945. Dagegen war selbstverständlich die USCG in Oslo mit dabei.⁴⁸

Erst auf der nachfolgenden, der VI. ILC, welche vom staatlichen belgischen Seenotdienst im Juli 1951 im Seebad Ostende veranstaltet wurde, war die DGzRS wieder zugelassen, wurde aber mit Zurückhaltung empfangen. Die deutsche Seite war deswegen taktisch gut beraten, nicht mit eigenen Referaten aufzuwarten und sich auch bei den Diskussionen weitgehend zurückzuhalten. Allein deshalb ist kein substantieller Austausch zwischen der DGzRS und der ebenfalls anwesenden USCG überliefert.

Die VII. ILC, die im Juni 1955 im portugiesischen Seebad Estoril bei Lissabon stattfand, stand zweifellos im Zeichen der ersten, kurzen Entspannungsphase zwischen Ost und West, die durch die Genfer Konferenz und den Österreichischen Staatsvertrag im gleichen Jahr charakterisiert werden kann. Die Sowjets, die bereits 1928 einmal an einer ILC teilgenommen hatten, erlebten nunmehr eine zweite Premiere. Auch Polen hatte eine Abordnung geschickt. Eine Besonderheit bestand in der Teilnahme von Vertretern aus der Dritten Welt (hier: Argentinien, Chile, die Dominikanische Republik, Ägypten und Indonesien), was wohl kaum ein Zufall war, suchten doch im gleichen Jahr auf allgemeiner politischer Ebene zahlreiche afroasiatische Staaten auf einer

spektakulären Konferenz im indonesischen Bandung durch eine Art »Dritten Weg« zwischen Ost und West Profil zu gewinnen.

Auch die deutsche und amerikanische Seite waren auf dieser ILC in Portugal wieder vertreten, wobei die DGzRS zwar vom Plenum freundlicher aufgenommen wurde als noch vier Jahre zuvor in Ostende, sich wohlweislich aber auch bei dieser Tagung weitgehend (bis auf ganz wenige Wortmeldungen) im Hintergrund hielt. Aber man hatte den im gleichen Jahr in Dienst gestellten, technisch noch unausgereiften Versuchsseenotkreuzer HERMANN APELT nach Portugal geschickt. Im nahegelegenen Cascais konnte dieses Boot von den Delegierten besichtigt werden.⁴⁹ Es ist anzunehmen, daß auch die Delegation der USCG dieses Boot in Augenschein genommen hat.

Möglicherweise erfuhren die Amerikaner bei dieser Gelegenheit zum ersten Mal, daß sich in Deutschland technisch interessante Dinge taten, denn zusammen mit den Schweden, mit denen eine entsprechende Diskussion seit etwa 1947 geführt wurde, war die DGzRS dabei, aufgrund der Kriegserfahrungen ein schnelleres, gleichzeitig nach wie vor seetüchtiges Seenotrettungsboot zu entwickeln. Bisher hatte die Obergrenze bei etwa 10 Knoten gelegen, aber das wurde nunmehr als unzureichend angesehen. Auf der VI. ILC 1951 in Ostende hatte die schwedische Delegation ein Referat vorgetragen mit dem Titel »Can a motor life-boat be made faster?« Diese Überlegung stieß im Plenum auf breite Skepsis, die sich auf das an sich unzweifelhafte Gegenargument stützte, daß die bisherigen schnellen Boote mit V-Spant in rauher See nicht einzusetzen waren. Zu den Skeptikern in der Debatte hatte auch ein Delegierter der USCG gehört, der sich auf Erfahrungen mit den schnellen Wachbooten der Küstenwache, den sogenannten »picket boats«, berief. Nur der damalige Vorsitz der DGzRS (1943-1980), der bremische Reeder und hauptamtliche Chef der damals noch existierenden bremischen Traditionsreederei Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Hermann Helms jr. (1898-1983), hatte in einer knappen Wortmeldung dem Anliegen der SSRS sekundiert.⁵⁰ Von der Ablehnung des ILC-Forums ließen sich aber weder Deutsche noch Schweden beirren, sondern arbeiteten sich in der Folgezeit zielstrebig auf technisches Neuland vor. Die SSRS stellte mit der HJÄLPAREN (17 Knoten) 1954 ein ihren Vorstellungen entsprechendes Fahrzeug in Dienst. Währenddessen beschäftigte sich auch die DGzRS, in enger Abstimmung mit den Schweden, letztlich aber auf eigenen Wegen, mit dieser Problematik.⁵¹

Diese Entwicklung gab einige Zeit später auch den bilateralen Beziehungen zwischen der DGzRS und der USCG neue Impulse. Die daraus resultierenden Kontakte und Konsultationen scheinen zeitweise eine Intensität erreicht zu haben, die sich nur in wenigen Resten in der erhaltenen schriftlichen Überlieferung niedergeschlagen hat⁵², denn nachdem die Entwicklungsarbeiten in Deutschland handfeste Resultate erbracht hatten, zeigte schließlich die US-Küstenwache Interesse an den schnellen Seenotkreuzern mit Tochterboot der THEODOR HEUSS-Klasse.

Deren Typschiff, erbaut bei Fr. Schweers in Bardenfleth, repräsentierte das Modernste, was die DGzRS Ende der 1950er Jahre vorweisen konnte, und stellte das Ergebnis der jahrelangen Entwicklungsarbeiten (u.a. im Schiffbauversuchstank) dar. Die 23,20 Meter (Stahlrumpf mit Aluminiumaufbauten) lange THEODOR HEUSS mit ihrem Tochterboot TEDJE war 1957 in Dienst gestellt worden, lief 20 Knoten und bedeutete nach zwei noch unausgereiften Testbooten (dem umgebauten Versuchskreuzer BREMEN 1953 sowie der bereits erwähnten HERMANN APELT) den erfolgreichen Durchbruch, gleichzeitig das Grundmuster des modernen Seenotkreuzers der DGzRS. Dieser Typ wurde in den folgenden Jahrzehnten in immer neuen Bootsklassen (in größeren sowie kleineren Abwandlungen) weiterentwickelt, in vielen technischen Feinheiten verbessert und befindet sich noch heute bei der Gesellschaft im Einsatz. Der THEODOR HEUSS folgten bis 1960 noch drei weitere Schwesterboote (RUHR-STAHLE, HAMBURG und H.H. MEIER).⁵³

Im März 1957 nahm die USCG Kontakt zur DGzRS auf und bat um Informationen über diesen Bootstyp. Bereits einen Monat später unternahmen mehrere Abgesandte aus den USA eine

Fahrt mit der THEODOR HEUSS in die Außenweser und berichteten dem Hauptquartier in Washington über die gesammelten Eindrücke. Im Mai 1958 wurden von der bremischen Firma Maierform, welche die strömungstechnische Entwicklung des Schiffsrumpfs maßgeblich mitgestaltet hatte, entsprechende Unterlagen der USCG zugestellt. Zur gleichen Zeit absolvierte ein Kapitän zur See (Captain) aus dem Hauptquartier in Washington eine Fahrt auf der Unterelbe mit der RUHR-STAHL. Vermutlich ging es dabei um einen Abschlußbericht für die Führung der Coast Guard.⁵⁴

Kurz darauf fand der damalige Kommandant der USCG im Rahmen einer Inspektionsreise durch Europa den Weg nach Bremen. Vizeadmiral Alfred C. Richmond, der die Küstenwache von 1954-1962 führte⁵⁵, hielt sich am 19. Juni 1958, mit seiner Sondermaschine aus London kommend, für wenige Stunden in der Hansestadt auf. Nach einem Treffen mit dem Senat und Bürgermeister Kaisen fuhr die amerikanische Delegation zum Hafenkopf im Überseehafen, wo die RUHR-STAHL festgemacht hatte und die Gruppe nach Vegesack brachte. Von dort aus ging es auf dem Landweg nach Bremerhaven weiter. In der Unterweserstadt wurden Einheiten der US Navy besichtigt, ehe Richmond und seine Begleitung nach Hamburg weiterfuhren, wo das Küstenwachtschiff USCGC⁵⁶ ABSECON mit Kadetten der Akademie der Küstenwache aus New London/Connecticut an Bord auf den Besuch durch den Kommandanten der USCG wartete.⁵⁷

Der Besuch Richmonds war in der Bremer Presse nicht unbeachtet geblieben: *Admiral fuhr auf Rettungskreuzer*⁵⁸, so oder ähnlich hatten die hanseatischen Gazetten getitelt. DGzRS-Inspektor John H.G. Schumacher (1911-1987), welcher bis zu seinem Ausscheiden 1976 die technischen Entwicklung der Gesellschaft maßgeblich prägte, hatte den amerikanischen Admiral auf der Fahrt begleitet und ihn tags darauf auch noch einmal in Hamburg gesprochen. Mit großer Leidenschaft pflegte Schumacher sich auch bei anderen Rettungsorganisationen für die Einführung des von ihm maßgeblich mitentwickelten Seenotkreuzers einzusetzen, wobei es allerdings nur zum Export von Einzelstücken gekommen ist. Seine Hoffnungen, diesen Typ auch der USCG nahebringen zu können, erhielten im Februar 1959 einen Dämpfer, als ihm mitgeteilt wurde, daß man zwar mit Interesse die Unterlagen zur Kenntnis genommen habe, jedoch eigenen nationalen Entwicklungen den Vorzug geben würde.⁵⁹ Ob Schumachers Vorstellung, daß die USCG ernsthaft die Einführung des deutschen Typs erwogen hatte, den Tatsachen entspricht, erscheint keineswegs als sicher.⁶⁰ Eher entsprach es zumindest damals der Praxis der USA, fremde Techniken gründlich zu studieren, und zwar unabhängig von einer etwaigen Kaufabsicht.⁶¹

Als wichtige technische Neuentwicklung wurde von den Amerikanern der deutsche Typ zwar anerkannt, er war der USCG aber wohl zu groß, um etwa als Standardmuster in größerer Zahl in ihre Flotte eingeführt zu werden. Der Küstenwache schwebte vielmehr ein kompakteres und vereinfachtes Rettungsboot vor. Grundsätzlich ist festzuhalten, daß die Seenotrettungsboote der Coast Guard von begrenzter Größe sein müssen, weil alle größeren Fahrzeuge, die ebenfalls zu Rettungseinsätzen abgestellt werden, Küstenwachtschiffe (sogenannte Medium/High Endurance Cutters, aber gelegentlich auch Tonnenleger und sogar Eisbrecher) sind, welche diese Mission neben ihren anderen Hauptaufgaben erledigen. Von daher hätte der deutsche Typ des größeren Seenotkreuzers⁶² nie in die Flottenstruktur der Amerikaner gepaßt. In den folgenden Jahren ist die USCG auch so verfahren. 1963 wurde deren 44-Fuß (13,4 m)-Seenotrettungsboot vorgestellt⁶³, das zum langjährigen Standardtyp in der US-Rettungsflotte avancierte und ab 1964 sogar von der RNLI (als WAVENEY-Klasse, die in Großbritannien in Lizenz gefertigt wurde) übernommen wurde. Auch Kanada, Italien, Norwegen, Portugal und Tunesien führten dieses Muster ein, schließlich erhielt sogar die iranische Marine 1975 von einer englischen Werft noch eine Serie von zehn Booten.⁶⁴ Um in das Ursprungsland zurückzukehren: Insgesamt 106 Boote wurden von der 44-Fuß-Klasse von 1963 bis 1972 auf der Werft der USCG in Curtis Bay/Maryland gebaut. Erst in unserer Zeit wird diese Bootsklasse nach und nach ausgemustert und



Abb. 5 Der 1957 in Dienst gestellte Seerettungskreuzer THEODOR HEUSS war das erste ausgereifte Boot dieses Typs und stieß auch bei der USCG auf Interesse. (Foto: Archiv DGzRS)

durch einen neuen Rettungsboottyp (47 Fuß bzw. 14,3 m) ersetzt, der in den 1990er Jahren entwickelt wurde und, nunmehr auf einer Werft in New Orleans serienmäßig gefertigt, der Flotte zuläuft und von Kanada in Lizenz für den Eigenbedarf nachgebaut wird.⁶⁵

Im Vorfeld der VIII. International Life-Boat-Conference 1959 in Bremen

Bei den ILC's hatte es sich eingebürgert, daß der letzte Ausrichter den nächsten aussucht und bestimmt. Im Januar 1957 hatte der portugiesische Seerettungsdienst, das Instituto de Socorros a Náufragos in Lissabon, als Veranstalter der VII. ILC 1955 drei Länder im Visier: Dänemark (dessen staatlicher Seerottendienst übrigens bis heute keine ILC ausgerichtet hat, trotz eigener langer Geschichte und regelmäßiger Teilnahme an den Tagungen), Deutschland und die USA. Nun mußten die Portugiesen herumfragen, und die DGzRS schrieb in ihrer Antwort nach Lissabon am 13. Februar 1957, daß sie die Frage nach einer Stellungnahme delikant fände, da Deutschland selbst vorgeschlagen worden war. Doch diplomatisch hielt man sich wohlweislich eine Hintertür offen und teilte in dem Schreiben nach Lissabon mit, daß man mit jedem Vorschlag einverstanden wäre.

Schließlich liefen die Dinge zugunsten der DGzRS, denn die Portugiesen richteten am 4. April die offizielle Anfrage nach Bremen, ob die DGzRS zur Ausrichtung bereit sei. An der Weser entschied man rasch oder war vielleicht schon insgeheim darauf präpariert, denn schon am 9. April sagte die deutsche Seite definitiv zu. Im Juli 1957 folgte die offizielle Ankündigung an die übrigen ILC-Mitglieder. Nun war es der Gesellschaft also vergönnt, die bereits 1940 geplante Ausrichtung unter wesentlich günstigeren politischen Auspizien nachzuholen. Das taktvolle und

damit taktisch richtige Verhalten der DGzRS auf den beiden vorangegangenen Konferenzen, wo man noch über vergleichsweise dünnes Eis hatte laufen müssen, hatte sich sicherlich auch positiv ausgewirkt. Allerdings waren hier und da gewisse Restbestände an Mißtrauen auch jetzt noch nicht überwunden, denn in einem Brief der Gesellschaft an ein für die ILC engagiertes Übersetzungsbüro hieß es im April 1959: *In diesem internationalen Gremium werden wir Deutsche leider immer noch etwas kritisch betrachtet, und gerade darum liegt uns daran, diese Konferenz, die nun zum ersten Mal in Deutschland abgehalten wird, so einwandfrei und präzise wie möglich abzuwickeln.*⁶⁶

Nichts war nun für die als Veranstalter auserkorene DGzRS selbstverständlicher, als die USCG in den Reigen der einzuladenden Interessenten mit aufzunehmen. Ein Routinevorgang begann anzulaufen, als nach mannigfaltigen Vorbereitungen für die Konferenz schließlich am 8. Mai 1958 die Einladung nach Washington hinausging. Einige Wochen später, am 24. Juni, bestätigte die Coast Guard offiziell die Einladung und teilte ferner mit, daß sich die Causa ILC im Entscheidungsprozeß befände. Doch es wurde in diesem Schreiben bereits der spätere Delegationsleiter, Konteradmiral James A. Hirshfield, genannt⁶⁷, der von 1954-1962 als Stellvertreter (Assistant Commandant) Admiral Richmonds amtierte.⁶⁸ Die scheinbar endgültige Zusage wurde am 1. Oktober nach Bremen geschickt und darin die Ausarbeitung von insgesamt neun Referaten und einer Delegation angekündigt. Was dann folgte, war die typische Routinekorrespondenz über das Programm und dessen Änderungen sowie über die Zusammensetzung der Delegation. Teilweise lief der Briefwechsel über eine in London ansässige Dienststelle der USCG (Senior Coast Guard & Merchant Marine Detail Officer, Europe). Am 23. März 1959, ein Vierteljahr vor Konferenzbeginn, kündigte Washington eine vierköpfige Delegation an⁶⁹, deren Stärke später auf fünf Mitglieder verstärkt wurde.⁷⁰ Daß die Abordnung von einem Admiral aus der Führungsspitze geführt wurde, war zwar bei späteren Konferenzen für die USCG selbstverständlich⁷¹, bedeutete aber 1959 noch eine Premiere, denn abgesehen von der durch seinen vorzeitigen Tod 1932 vereitelten Reiseabsicht des damaligen Kommandanten Billard (s.o.) hatte die USCG seither keinen Vertreter ihrer Führung zu den ILC's entsandt.⁷²

Nun hatte die US-Küstenwache aber noch ein spezielles Anliegen vorzubringen. Am 1. April bat man die Kollegen in Bremen, während der Konferenz eine Mitfahrgelegenheit für die US-Delegation an Bord der THEODOR HEUSS (oder eines anderen Kreuzers dieser Klasse) für etwa zwei Stunden zu ermöglichen. Trotz der Absage an Schumacher einige Wochen vorher war das amerikanische Interesse an diesem Typ noch nicht ganz erloschen. In dem Schreiben aus Washington hieß es: *The Coast Guard has had a continuing interest in the design and development of the German search and rescue craft of the THEODOR HEUSS design.*⁷³ Die Gesellschaft entsprach diesem Anliegen und signalisierte am 7. April Zustimmung. Als dann zwei Tage später die banale, aber notwendige Frage der Unterbringung der amerikanischen Delegation im noblen Parkhotel, dem ersten Haus am Ort, geklärt war, schien aus deutscher Sicht alles in bester Ordnung arrangiert zu sein.

In den USA bereitete sich die USCG derweil unverdrossen auf die Fahrt nach Europa vor. Sie sollte einen knappen Monat (18. Juni bis 16. Juli) dauern. Wenn Admiräle der USCG (wie überhaupt hochrangige US-Militärs) mit ihren Stäben auf Reisen außerhalb der USA gehen, pflegen sie meist eine Reihe von Terminen, oft in unterschiedlichen Ländern, wahrzunehmen. Die Reise von Admiral Richmond von 1958 ist nur ein typisches Beispiel aus einer bis heute üblichen Praxis. Auf der nun im Frühsommer 1959 geplanten Tour hatte man neben der ILC, die als Oberbegriff und damit wichtigster Programmpunkt im Reiseplan vermerkt worden war, Besuche in Großbritannien, Dänemark, Belgien, Frankreich, Italien, Griechenland, der Türkei und auf dem Rückweg in Madrid geplant. Sogar die Sondermaschine, ein viermotoriges Transportflugzeug der USCG vom Typ C-54 (DC-4), war bereits vorgemerkt worden.⁷⁴ Währenddessen aber hatte sich im politischen Washington einiges zusammengebraut.

Abb. 6 Der stellvertretende Kommandant der USCG (1954-1962), Konteradmiral James A. Hirshfield (hier um 1960 als Vizeadmiral), sollte die amerikanische Delegation zur VIII. ILC leiten. (Foto: United States Coast Guard)



Die Absage der USCG und ihre Hintergründe

Auf der amerikanischen Seite war die ILC von Anfang an ein Politikum gewesen, doch wohl nicht so sehr bei der Coast Guard. Militär und Polizei haben in den USA seit jeher den Primat der Politik mehr oder weniger stark verinnerlicht, manche amerikanischen Offiziere verhalten sich sogar übertrieben unpolitisch.⁷⁵ Die US Coast Guard zieht bis heute auf ihrer Akademie in New London im Rahmen einer äußerst vielseitigen, dem vielfältigen Aufgabenspektrum der USCG angemessenen Ausbildung den Typus eines eher pragmatischen Offiziers heran.⁷⁶ Verglichen damit war sich der Dienstherr der Küstenwache, das Finanzministerium, von Anfang an einer möglichen politischen Brisanz der ILC bewußt, wie wir noch sehen werden.

Die 1950er Jahre waren im Westen vom Antikommunismus geprägt, und das nicht zu Unrecht – wenn auch hin und wieder übertrieben⁷⁷ –, obwohl diese Tendenz in den 1960er und 1970er Jahren zunehmend kritisch beurteilt wurde.⁷⁸ Aber bittere Erfahrungen mit dem Phänomen des Kommunismus dürfen dabei nicht von der Hand gewiesen werden: die kommuni-

stischen Machtergreifungen in Mittel-/Osteuropa bis 1948, der von einem bis heute besonders übel beleumundeten Regime vom Zaun gebrochene Koreakrieg, die blutige Niederschlagung von Volksaufständen in Ostberlin und Budapest 1953 und 1956, vor allem aber die überaus bedrückende alltägliche kommunistische Herrschaftspraxis, dies alles trug zu einer mehr als verständlichen Abwehrhaltung bei.

In der amerikanischen Außenpolitik wurde diese durch den damaligen Außenminister John Foster Dulles (1888-1959) verkörpert, dessen oftmals religiös eingefärbte Rhetorik jedoch manchen Zeitgenossen zu weit ging.⁷⁹ Dulles war aber im Frühjahr 1959 schwer krank, trat im April zurück und starb einen Monat später. Sein Nachfolger, der bis 1961 amtierende Christian A. Herter, galt gemeinhin als wenig profiliert, nicht zuletzt in den Augen Adenauers, der Dulles hingegen sehr geschätzt hatte.⁸⁰ In diesen Wochen und Monaten eines personellen, aber wohl weniger inhaltlichen Übergangs im US-Außenministerium (traditionelle Bezeichnung: Department of State bzw. State Department) dürfte eine von Dulles und den Zeitumständen geprägte Ministerialbürokratie das Heft in der Hand behalten haben. Dementsprechend ging man auch mit der Problematik der ILC um. Die Stolpersteine, um die es ging, bildeten die Volksrepublik China und die DDR, weshalb zunächst der Blick auf das Verhältnis der USA zu diesen beiden kommunistischen Staaten fällt.

Das Beziehungen zwischen Amerikanern und Chinesen waren damals mehr als vergiftet, nicht nur wegen der Machtübernahme Mao Tse-tungs in Peking 1949, sondern auch wegen des militärischen Eingreifens der Volksrepublik mit sogenannten »Freiwilligen« in den Koreakrieg im Winter 1950/51. Die USA galten damals in Peking als Hauptfeind. Die Haltung Washingtons in der Zeit etwa zwischen 1950 und 1970 hat Henry A. Kissinger, Architekt einer neuen Chinapolitik unter Präsident Nixon, später aus der Rückschau wie folgt charakterisiert: *Zwanzig Jahre lang galt China in den Vereinigten Staaten als ein unheimliches, chaotisches und fremdartiges Land, das kaum zu verstehen und nicht zu beeinflussen war.*⁸¹

Ungeachtet dieser erstarrten Verhältnisse liefen 1954-1970 zwischen beiden Seiten Gespräche auf konsularischer, später auf der Botschaferebene, zunächst in Genf, dann lange Jahre in Warschau. Doch die insgesamt 136 Zusammenkünfte jenes später von Kissinger so bezeichneten »Warschauer Kanals« waren in ihren Resultaten wenig ergiebig. Erst die Geheimdiplomatie des so berühmt gewordenen Sicherheitsberaters des Weißen Hauses und der daraus resultierende spektakuläre Besuch von Präsident Nixon in Peking (1972) sorgten schließlich für eine weltpolitische Wende.⁸² Die heutige Situation Chinas als kommende globale Wirtschaftsmacht konnte freilich niemand im Sommer 1959 vorausahnen.

Vielmehr engagierten sich damals die Vereinigten Staaten noch für das verbündete Taiwan, und das stand unter militärischem Druck, denn um die Festland-China vorgelagerte, aber von nationalchinesischen Truppen gehaltene Insel Quemoy lieferten sich beide Seiten über einen langen Zeitraum (1954-1967) immer wieder Gefechte, deren Intensität 1958 ihren Höhepunkt erreicht hatte. Auch 1959 war es nicht ruhig geblieben, vor allem Artillerieduelle fanden zwischen den verfeindeten chinesischen Truppen statt. Die einschlägige Literatur spricht immerhin von elf nachgewiesenen Schiffsverlusten, welche die Marine Taiwans zwischen 1950 und 1965 durch die Gefechte und Scharmützel zu beklagen hatte. Ein im Dezember 1954 zwischen Taiwan und den USA geschlossenes Verteidigungsabkommen schloß allerdings die sogenannten »off shore islands« (also auch Quemoy) nicht mit ein. So schob ein Vierteljahr später, im März 1955, Außenminister Dulles eine Erklärung nach, wonach im Falle einer Landung von Einheiten der VR China auf Quemoy und der ebenfalls vorgelagerten Insel Matsu im Zusammenhang mit einem gleichzeitigem Angriff auf Taiwan die USA ihre Bündnisverpflichtung auch auf diese Inseln ausdehnen würden.⁸³ Die heutige Lage zwischen den beiden Chinas hat sich, trotz aller Spannungen und Problematik, gegenüber den damaligen Verhältnissen erheblich verbessert.

Ähnlich wie die Volksrepublik China sahen im Sommer 1959 die USA das Ulbricht-Regime

in Ostberlin als einen politischen Paria an, mit dem man möglichst wenig zu tun haben wollte. Dies hing mit der Funktion der Amerikaner als Schutzmacht für die Bundesrepublik und Westberlin zusammen, außerdem mit dem Bonner Alleinvertretungsanspruch (der sogenannten Hallstein-Doktrin), ferner mit den immer wiederkehrenden bedrohlichen Krisen um Berlin (zuletzt im Herbst 1958). All das schloß halbwegs normale, also diplomatische Beziehungen zur DDR aus, wie sie zum machtpolitischen Gegenspieler Sowjetunion unangefochten bestanden, deren Parteichef Chruschtschow immerhin im September 1959 die USA besuchte. Aber auch in anderen Ostblockstaaten unterhielt man Botschaften.⁸⁴ Deswegen lag dies alles auf einer anderen Ebene als das demonstrative Nichtverhältnis zur DDR. Allerdings konnten in der Praxis minimale Kontakte, z.B. zu den Grenzorganen der DDR, nicht vermieden werden, etwa beim Transit von US-Truppen auf dem Landweg nach Westberlin oder auch beim Grenzübertritt westallierter Militärpatrouillen nach Ostberlin, weil sich die drei Westmächte (wie umgekehrt die Sowjets in Westberlin) an einen letzten Fetzen der einstigen Viermächteverantwortung klammerten. Im Zuge der von Chruschtschow losgetretenen Berlinkrise Ende 1958 war ange droht worden, der DDR die formale Souveränität über die Zufahrtswege nach Westberlin ganz zu übertragen, denn die UdSSR besaß hier noch ein Besatzungsrecht in der Oberaufsicht. Aus diesem Grund, wohl auch wegen der soeben umschriebenen alltäglichen Praxis, hatte Außenminister Dulles Ende November 1958 die sogenannte »Agententheorie« aufgestellt, wonach die DDR-Organen im Unterauftrag der UdSSR handelten und somit auch bei Nichtanerkennung ihrer vorgesetzten Regierung gewisse Kontakte zu ihnen statthaft waren. Das offizielle Bonn hielt auch das schon für problematisch.

Erst die Entspannungspolitik der 1970er Jahre schuf hier einen gewissen Wandel. Im September 1974 nahmen Ostberlin und Washington diplomatische Beziehungen miteinander auf, doch verharteten die politischen wie wirtschaftlichen Kontakte auf einem recht niedrigen Niveau, ebenso wie das öffentliche Interesse in den USA am zweiten deutschen Staat. Vermutlich aus Prestige Gründen bemühte sich dann in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre die DDR um einen offiziellen Staatsbesuch von Partei- und Staatschef Honecker in Washington, doch war es erst dem im März 1990 frei gewählten DDR-Ministerpräsidenten Lothar de Maizière vorbehalten, im Juni 1990 von Präsident Bush senior im Weißen Haus empfangen zu werden, knapp vier Monate vor dem Ende der DDR.⁸⁵

Damals wie heute operierte die USCG nicht im politisch luftleeren Raum. Zur zeitgenössischen politischen Problematik des Jahres 1959 kommt die bis heute gültige Tatsache hinzu, daß bei Einsätzen und anderen Maßnahmen, in denen sensitive außenpolitische Belange eine Rolle spielen, das State Department ein Weisungs- und Mitspracherecht gegenüber der Küstenwache ausübt, zumindest aber in strittigen Fragen zur Beratung herangezogen wird. Die gängige Literatur über die USCG enthält zwei derartige Fälle, der eine aus dem Jahr 1965⁸⁶, der andere ereignete sich drei Jahre später.⁸⁷

Nachdem die DGzRS im Mai 1958 offiziell die USCG eingeladen hatte, vergingen in Washington einige Wochen, ehe das Finanzministerium (Treasury Department) am 30. Juni eine Anfrage an das State Department richtete und um Zustimmung zu der Teilnahme an der ILC bat. Verwiesen wurde auf einen ähnlichen Vorgang vom Oktober 1954 im Vorfeld der Konferenz in Estoril. Der Charakter der ILC's wurde in dem Schreiben als *non governmental in nature*⁸⁸ umschrieben, und man fuhr werbend fort: *The Coast Guard feels that representation at these Conferences is beneficial and in the interest of the United States.*⁸⁹ Das US-Finanzministerium versuchte also, den Vorgang auf der unpolitischen Ebene anzusiedeln. Argumentativ stellte die propagierte Regierungsunabhängigkeit ein zweischneidiges Schwert dar. Für die Durchführung des humanitären Rettungsdienstes war ein solcher Anspruch mehr als berechtigt, doch insbesondere die staatlichen Rettungsdienste, die von Anfang an auch zu den ange-

stammten ILC-Teilnehmern zählten, unterlagen in der einen oder anderen Weise immer wieder dem Primat der Politik, nicht nur in der Finanzierung, sondern auch in anderen Dingen. Auch die USCG sollte dies zu spüren bekommen.

Im State Department verstrich nach dem Schreiben des Finanzministeriums noch ein Monat, ehe am 30. Juli ein von Dulles unterzeichnetes Schreiben an das amerikanische Generalkonsulat in Bremen hinausging, in dem gebeten wurde, sich mit der DGzRS (hier wurde sogar Helms namentlich genannt) in Verbindung zu setzen. Die US-Botschaft in Bonn wurde ebenfalls unterrichtet, und die befürchteten politischen Komplikationen brachte man wie folgt auf den Punkt: *Are any East Germans expected to attend the Conference? If so, would they participate as individual experts, as members of East German lifeboat stations or similar organizations and/or as representatives of the East German regime?*⁹⁰ Die zweite Frage betraf eine mögliche Teilnahme der Volksrepublik China, Nordkoreas, Nordvietnams und, merkwürdig wegen der Seeferne, der Mongolischen Volksrepublik.

In Bremen versuchte nun der amerikanische Generalkonsul, seinen Instruktionen gemäß mit Helms in Verbindung zu treten, traf bei seinen Recherchen aber den damaligen Hauptgeschäftsführer der Gesellschaft, Hermann Goebel, an, der dem Diplomaten mitteilte, ... *that an invitation has been issued to the East German Rescue Service, which is a part of the German Red Cross, with headquarters in Dresden. He [Goebel] stated so far as he knew, participants from East Germany would attend as representatives of those organizations and not as government representatives.*⁹¹ Was nun die anderen inkriminierten kommunistischen Staaten betraf, so hatte Goebel gegenüber dem Generalkonsul eine Einladung verneint. In der Antwort vom 8. August an das State Department betonte das Generalkonsulat, dabei Goebel zitierend, den unpolitischen Charakter der Konferenz und schloß das Schreiben mit den Worten: ... *that this would be purely a technical meeting and that they were determined to keep out any political references.*⁹² In Washington gab man sich mit dieser Versicherung zufrieden, so daß am 11. September 1958 der Unterstaatssekretär im State Department, Francis O. Wilcox, dem Treasury Department die Erlaubnis für die Coast Guard durchgeben konnte, an der ILC in Bremen teilzunehmen.⁹³

Eine um die Jahreswende 1958/59 zwischen der DGzRS und der schwedischen SSRS geführte Diskussion sollte aber die Situation von Grund auf ändern. Der langjährige Direktor der schwedischen Rettungsorganisation, Hans Hansson (1906-1993), galt im damaligen internationalen Seenotrettungswesen als die prominenteste Persönlichkeit.⁹⁴ Aus Bremen um Rat gefragt, ob man die VR China einladen sollte, antwortete Hansson am Neujahrstag 1959 mit einem indifferenten Standpunkt zu dieser Angelegenheit.⁹⁵ In die Vorbereitungen zum Besuch der amerikanischen Delegation war auch Commander Powers (USCG) eingebunden, der in der Hansestadt als »Officer-in-charge« bei einem im US-Generalkonsulat in der Hansestadt angesiedelten Büro für Schiffsinspektion (Merchant Marine Detail) seinen Dienst versah. Ebenso war die bereits erwähnte Dienststelle der Coast Guard in London beteiligt. Beide Instanzen wurden laut amerikanischer Aktenlage von der DGzRS über das chinesische Problem informiert. Powers hatte den Generalkonsul in Bremen in Kenntnis gesetzt, und dieser unterrichtete am 25. Februar 1959 das State Department über die veränderte Situation. Nach seiner Darstellung hatten die Schweden vorgeschlagen, die Chinesen einzuladen. Vielleicht hatte es noch mündliche Verhandlungen dieses Inhalts gegeben, möglicherweise lag ein fatales Mißverständnis vor. Wie auch immer: In dieser delikaten Angelegenheit hatte die DGzRS auch die RNLI⁹⁶ um Rat ersucht. Die Engländer hatten gegen eine Einladung an Peking nichts einzuwenden.⁹⁷

In der amerikanischen Hauptstadt ging fast ein Vierteljahr ins Land, ehe das Außenministerium am 13. Mai 1959 beim Generalkonsulat in Bremen anfragte, ob nun die Chinesen wie auch die DDR inzwischen zugesagt hätten. Jetzt war offensichtlich auch die Teilnahme ostdeutscher Delegierter für die Amerikaner grundsätzlich nicht mehr tragbar. Doch tags darauf kabela das

Generalkonsulat in Bremen nach Washington, daß die DGzRS nichts aus Peking oder Dresden gehört hätte, was im übrigen, wie noch zu zeigen wird, den Tatsachen entsprach. Im Telegramm wurde auch erwähnt, daß mit einer Teilnahme nicht mehr zu rechnen sei. Doch damit gab man sich in Washington nicht mehr zufrieden. Nach wie vor stieß sich das State Department an einem nur noch rein hypothetisch möglichen Auftreten der VR China und der DDR und entschied sich schließlich gegen eine Teilnahme der USCG. Am 26. Mai teilte man dem Treasury Department den Grund für den Sinneswandel mit: *The Department regrets that it cannot approve the participation of the Coast Guard representatives in the Lifeboat Conference as a possibility exists that representatives of either the East German or Chinese Communist regimes or both may attend. The Department of State does not believe it to be in the national interest for officials of the United States Government in any capacity to increase the prestige of either of these unrecognized regimes by sitting down with them at this type of Conference.*⁹⁸

Damit hatte man endgültig die ILC auf einer politischen Ebene angesiedelt. Das Finanzministerium versuchte nun auch nicht mehr gegenzusteuern, sondern bestätigte loyal zwei Tage später diese Entscheidung, ohne Gegenargumente ins Spiel zu bringen. Zur gleichen Zeit waren in Washington Informationen der US-Botschaft im nationalchinesischen Taipeh eingetroffen, die besagten, daß der dortige staatliche Seenotdienst an einer Teilnahme an der ILC interessiert sei. Diese Initiative verlief jedoch schnell im Sande und dürfte die DGzRS in Bremen nicht einmal erreicht haben.⁹⁹

Die delikate Aufgabe, der DGzRS die durch das State Department erzwungene Absage der USCG mitzuteilen, wurde Commander Powers übertragen. In der Mittagsstunde des 4. Juni suchte er die Verwaltung der Gesellschaft auf, die sich schon seit 1951 im heutigen, mittlerweile aber häufig umgebauten und erweiterten Domizil in der Werderstraße auf der bremischen Neustadtseite befand. Dort überbrachte Powers die schlechte Nachricht an Hauptgeschäftsführer Goebel. Immerhin hatte aber der amerikanische Offizier die Genehmigung aus Washington erhalten, als Beobachter teilzunehmen. Bei Erscheinen von Delegierten aus der Volksrepublik China und der DDR hatte Powers die Konferenz sofort zu verlassen. Die längst schon ausgearbeiteten Referate der USCG durften bei den Konferenzunterlagen verbleiben und auf der Tagung diskutiert werden. Ob man sich im Hauptquartier in Washington dabei an das entsprechende Verfahren bei der III. ILC 1932 (s.o.) erinnert hatte, ist zwar möglich, aber nicht zu beweisen.

Nach diesem Gespräch setzte Goebel sofort seinen Vorsitz in Kenntnis. Im sofortigen Bewußtsein der Bedeutung dieser für die deutsche Seite, trotz vorausgegangener Diskussionen, doch überraschenden Nachricht versprach Helms, Verbindung mit dem US-Konsulat in Bremen aufzunehmen. Goebel notierte weiter: *Nach dem Gespräch mit Commander Powers darf wohl mit einiger Sicherheit angenommen werden, daß, wenn auch offiziell gesagt worden ist, daß keine Gründe angegeben wurden, es sich um eine politische Absage handelt. Allerwahrscheinlichkeit nach ist unsere Einladung an Rot-China und die Ostzone und deren nicht ausdrücklich vorliegende Absage der Grund dieser amerikanischen Maßnahme.*¹⁰⁰ Zum Stolperstein DDR hieß es in der Notiz: *Die Einladung an die Ostzone wurde von unserer Seite mit dem Bundespräsidenten direkt abgestimmt. Der Bundespräsident hatte gegen eine Einladung des Deutschen Roten Kreuzes in Dresden keine Bedenken.*¹⁰¹

Das allerdings war nur die halbe Wahrheit. In der Tat war am 13. Juni 1958 eine Einladung nach Dresden herausgegangen, die aber ohne Antwort blieb. Trotzdem hatte sich die DGzRS in der Folgezeit mit diesem Schritt kontroverse Diskussionen mit dem Auswärtigen Amt zugezogen. In Bonn hegte man die Sorge, das Erscheinen der DDR könnte den westdeutschen Alleinvertretungsanspruch unterhöheln. Außerdem war eine Teilnahme des Schirmherrn der DGzRS, Bundespräsident Theodor Heuss, im Gespräch. Beim Auftauchen von DDR-Symbolen auf der Konferenz hätten dieser sowie andere Vertreter des Staates den Saal unter Protest verlassen

müssen. Letztlich aber hatte sich diese Kontroverse wegen der ausbleibenden Reaktion aus Dresden selbst erledigt.¹⁰²

Doch bei dem Verhältnis zur DDR ging es auch für die DGzRS selbst um ein schwieriges und delikates Thema. Nach Kriegsende hatte sich deren Seenotdienst unter Leitung des Inspektors Schumacher in der britischen Besatzungszone rasch neu etabliert, wobei die dortige Besatzungsmacht eine wohlwollende und konstruktive Rolle spielte.¹⁰³ Aufgrund der Deutschen Teilung war eine solche vielversprechende Entwicklung an der mecklenburgischen Küste nicht möglich, obwohl die Kontakte mit dem Bezirksverein Rostock bis 1946, mit dem Vorsitzenden des Bezirksvereins Stralsund sogar noch bis zu dessen Tod 1950 gehalten werden konnten. Letzterer führte einen aufopferungsvollen, aber vergeblichen Kampf für die Erhaltung der DGzRS-Präsenz. Darauf wollte sich die SED nicht einlassen, die gegen Westkontakte mauerte, wo sie konnte. Auch die 1948 ventilierte Idee einer eigenen »Mecklenburgischen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger« wurde nicht akzeptiert. Vielmehr lief alles auf Verstaatlichung hinaus. 1949 übernahm das damals noch existierende Land Mecklenburg den Seenotdienst, der 1955 an das Deutsche Rote Kreuz in Dresden übertragen wurde.¹⁰⁴ Im gleichen Jahr kamen die ersten deutsch-deutschen Kontakte, im Juli 1957 sogar ein Kooperationsabkommen zwischen der DGzRS und dem Seenotdienst der DDR zustande, was dann, allen Fährnissen im deutsch-deutschen Verhältnis zum Trotz, bis zur Wiedervereinigung die Basis für die gegenseitige Zusammenarbeit im Rettungsdienst darstellte.

Die deutsch-deutsche Gesamtlage darf dabei nicht außer acht gelassen werden. Zwar herrschte zwischen Bonn und »Pankow«, wie man Ostberlin damals gemeinhin bezeichnete, ein offizielles Nichtverhältnis, was aber Post- und Reiseverkehr und den sogenannten Interzonenhandel nicht ausschloß. Weitere Kontakte spielten sich auf den Feldern Kultur, Kirche und Sport ab. Auch im rein humanitären Sektor dürfte es folglich für gewisse Spielräume noch gereicht haben. Hinzu kam, daß damals beim Deutschen Roten Kreuz in Dresden ein menschlich zugänglicher Inspektor die Regie führte. Im Dezember 1957 fand in der Lübecker Bucht eine gemeinsame Rettungsübung statt¹⁰⁵, die von der DGzRS in ihrem Jahrbuch wie folgt kommentiert wurde: *Jenseits der Politik soll das Rettungswerk im Grenzbezirk sichergestellt werden.*¹⁰⁶ Das erwies sich leider als Illusion, denn die unselige Politik ließ den Kontakt in die DDR nach der Seenotübung wieder einmal für einige Zeit abreißen. Der einstige Inspektor des ostdeutschen Seenotdienstes soll später bei einer Kartenberichtigungsstelle tätig gewesen sein, was eine Strafversetzung möglich erscheinen läßt.¹⁰⁷ Die Einladung zur ILC ein halbes Jahr später nach Dresden wurde in Bremen vielleicht in der vergeblichen Hoffnung abgeschickt, den Kontakt neu zu beleben.

Aber womöglich lag die neu ausgebrochene Funkstille zwischen Ost und West auch daran, daß inzwischen in hektischer Abfolge einige Umorganisationen des DDR-Seenotdienstes vorgenommen wurden. Dieser ging zunächst 1958 an den VEB Schiffsbergung und Taucherei Stralsund, ein Jahr später zum Lotsendienst und schon 1960 an die Rostocker Hafenbehörde. 1964 erfolgte eine neue und nunmehr endgültige Eingliederung in das Schiffsamt der DDR. Das Rettungsgerät bestand zunächst aus alten DGzRS-Beständen, später Booten und Raketenapparaten ostdeutscher Fertigung sowie Amphibienfahrzeugen militärischer Herkunft. Als es in den 1960er Jahren nicht gelungen war, auf einer DDR-Werft einen Seenotkreuzer westlichen Standards nachzubauen, wurden schließlich Mitte der 1970er Jahre zwei einfacher konstruierte Rettungskreuzer von einer polnischen Werft beschafft.¹⁰⁸

Durch den Fall der Mauer am historischen 9. November 1989 kam auch die DGzRS in den Genuß der Gunst der Stunde. Nun waren im deutsch-deutschen Seenotwesen alle Barrieren gefallen. Mitte Januar 1990 vereinbarten beide Dienste in Bremen eine verbesserte Kooperation. Außerdem wurde der DDR der Verkauf zweier Seenotboote sowie eines Rettungskreuzers in

Aussicht gestellt¹⁰⁹, was im Sommer desselben Jahres geschah. Ein zusätzliches Boot ging ferner in den Bestand des DDR-Seenotdienstes, denn dieser hatte sich nach Öffnung der Grenzen auf einen schlagartig einsetzenden Ansturm des Schiffsverkehrs und küstennahen Wassersports einzustellen. Doch erwies sich schnell, daß die DGzRS die vier Boote letztlich an sich selbst übertragen hatte, denn der wesentlich schneller als ursprünglich gedacht durchgeführte Beitritt der DDR zur Bundesrepublik am 3. Oktober 1990 bedeutete die Übernahme des ostdeutschen staatlichen Seenotrettungsdienstes durch die DGzRS.¹¹⁰ Nun wartete auf die Inspektion der DGzRS in Bremen viel Arbeit, galt es doch, die neu hinzugekommenen Stationen in Mecklenburg-Vorpommern nach und nach dem westlichen technischen Standard anzugleichen und das DDR-Material, das in der ersten Zeit weiter benutzt wurde, allmählich auszusondern. Diese selbst gesetzte Aufgabe war bereits im Sommer 1994 abgeschlossen.¹¹¹

Zurück ins Jahr 1959: Zur Volksrepublik China hatte Goebel, übrigens in Übereinstimmung mit der amerikanischen Version, notiert: *Die Einladung an Rot-China erfolgte auf Grund einer Anregung der schwedischen Rettungsgesellschaft, wonach wir uns vor Absendung der Einladung bei der englischen Rettungsgesellschaft erkundigten und diese uns anheim stellte, beide Teile Chinas einzuladen. Jedenfalls hatten die Engländer gegen eine Einladung Rot-Chinas keine Bedenken.*¹¹² In der Tat war am 11. Februar 1959 eine Einladung an Peking geschickt worden, doch kam von dort nie eine Reaktion. Deswegen blieb der DGzRS nichts anderes übrig, als im Jahr nach der ILC, am 5. Mai 1960, den Konferenzbericht an die chinesische Botschaft in Bern zu schicken mit der Bitte um Weiterleitung an eine kompetente Stelle in Peking. In dem Schreiben nahm man Bezug auf die damalige Einladung und darauf, daß keine Reaktion erfolgt war. Die blieb auch diesmal aus.¹¹³ Heute wissen wir, daß es in der VR China bereits damals erste ernsthafte Ansätze zu einem organisierten Seenotrettungsdienst gegeben hat, die mit dem staatlichen Bergungsdienst zu tun hatten.¹¹⁴ Doch darüber war man 1959 in Bremen eben nicht im Bilde.

Nach seinem Gespräch mit Goebel hatte sich Helms um Kontakt zu den US-Stellen bemüht, ein längeres Gespräch mit Commander Powers geführt und ihn gebeten, mit seiner vorgesetzten Stelle in London über den Fall zu sprechen sowie ... *über die Weiterungen, die sich evtl. aus der Absage der amerikanischen Delegation auch bezügl. des Besuches des Bundespräsidenten ergeben könnten.*¹¹⁵ Damit hatte der Vorsitz der DGzRS nun auch von sich aus diesen Vorgang auf die politische Ebene gehoben. Tags darauf, am 5. Juni, rief er noch einmal seinen Hauptgeschäftsführer an und berichtete über ein vereinbartes Treffen mit dem amerikanischen Generalkonsul noch am selben Abend. Goebel notierte ferner: *Er [Helms] hält eine Orientierung des Bundespräsidenten über die Absage der amerikanischen Delegation erst nach diesem Gespräch mit dem amerikanischen Konsul für angezeigt.*¹¹⁶ So hatte die DGzRS ihre letzten Hoffnungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht aufgegeben.

Doch an der Absage der USCG konnte, wie nicht anders zu erwarten, wegen der hohen Politik nichts mehr geändert werden. Am 9. Juni erschien Powers noch einmal in der Werderstraße und gab einen Brief des Generalkonsuls, datiert vom Vortag, ab, in dem es u.a. hieß: *I regret to inform you that the United States Coast Guard will be unable to participate in the VIIIth International Life-Boat Conference. The United States appreciates the humanitarian aims of the Conference and has every wish for a successful meeting. However, political considerations which have arisen since the Coast Guard's initial acceptance of your kind invitation necessitate their withdrawal.*¹¹⁷

Damit hatte man einer Instruktion aus Washington entsprochen, denn am 5. Juni hatte das State Department im für den internen diplomatischen Nachrichtenverkehr so charakteristischen Telegrammstil nach Bremen gekabelt: *Consulate General requested transmit to German Society for Rescue of Shipwrecked letter containing suitable expression regret, stating US ap-*



Abb. 7 Der Vorsitz der DGzRS, Hermann Helms jr. (links), und Inspektor John H.G. Schumacher (rechts) auf der Konferenz von Gdynia, September 1957. (Foto: Archiv DGzRS)

*preciation humanitarian aims of conference and informing nonparticipation result of political arising since invitation received.*¹¹⁸ Die amerikanische Seite war also um Schadensbegrenzung bemüht, und Powers hatte für die DGzRS einen kleinen Trost parat: Dieselbe Delegation, die ursprünglich an der Tagung teilnehmen wollte, hatte vor, acht Tage später die Gesellschaft in Bremen zu besuchen.¹¹⁹

Hinterher ist man immer klüger, aber in ihrer Konzentration auf ihren humanitären Auftrag hatte sich die DGzRS im Vorfeld der ILC politisch verkalkuliert und die allgemeinen Rahmenbedingungen falsch eingeschätzt. Der erfolglosen Einladung an zwei Außenseiter im damaligen internationalen Seenotrettungswesen (DDR und VR China) fiel die Teilnahme eines in Gestalt der USCG arrivierten und in vielerlei Hinsicht besonders kompetenten Seenotdienstes zum Opfer, dessen Abwesenheit in Bremen einen Verlust für die dortigen Sachdiskussionen darstellte. Dieser Vorfall zeigte aber auch, wie Politik funktioniert, oder besser: wie unberechenbar sie funktionieren kann. Durch rein hypothetische Nuancen auf dem Papier können vorher getroffene Entscheidungen plötzlich und fundamental umgestoßen werden.

Die VIII. ILC 1959

Die VIII. International Life-Boat Conference fand vom 22. bis zum 25. Juni 1959 in Bremen statt.¹²⁰ Die ausländischen Teilnehmer waren u.a. von etablierten Rettungsgesellschaften und -diensten aus Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Island, Japan, Norwegen, Portugal, Spanien, Schweden und der Türkei entsandt worden.¹²¹ Kanada hatte 1955 zum ersten Mal an einer ILC teilgenommen.¹²² Seine damals dem Transportministerium unterstellten Rettungs- und Dienstfahrzeuge wurden später (1962) in eine, abweichend vom US-amerikanischen Modell, zwar uniformierte, sonst aber eher zivile Coast Guard überführt.¹²³ Bei der ILC in Bremen ließ sich Ottawa durch einen Vizekonsul aus Hamburg vertreten.¹²⁴ Ebenso waren die UdSSR und Polen wieder mit dabei¹²⁵, was vielleicht auch damit zu tun hatte, daß im September 1957 sogar im polnischen Gdynia eine Fachkonferenz über das Seenotrettungswesen in der Ostsee stattgefunden hatte, an der neben der DGzRS die DDR, Polen, die Sowjetunion und Schweden beteiligt waren.¹²⁶

Auf der Bremer ILC, die von Bundespräsident Theodor Heuss mit einer Rede in der oberen Rathaushalle am Morgen des 23. Juni offiziell eröffnet worden war, wurde neben dem gesellschaftlichen Rahmenprogramm sowie Besichtigungen die eigentliche Arbeit vom 23. bis zum 25. Juni im Schütting, dem altehrwürdigen Sitz der bremischen Handelskammer, von den Delegierten abgewickelt.¹²⁷ Von insgesamt 34 Referaten hatte die USCG mit Abstand die meisten, nämlich respektable acht (statt ursprünglich angekündigten neun) Ausarbeitungen beige-steuert. Schweden und Japan folgten mit jeweils vier Beiträgen, die übrigen Teilnehmer, darunter die DGzRS, waren überwiegend mit einem oder zwei Referaten vertreten. Es herrschte also insofern eine paradoxe wie mißliche Situation, als die in den Vorbereitungen fleißigste (allerdings auch wegen der vielen anderen Aufgaben und zahlreichen Stäbe die personalstärkste) Seenotrettungsorganisation durch erzwungene Abwesenheit glänzen mußte.

Die Beiträge der USCG kamen an den ersten beiden Tagen, am 23. und 24. Juni, zur Sprache. Das erste Referat handelte vom sogenannten »National SAR-Plan« (SAR: Search and Rescue; diese Abkürzung ist mittlerweile international gebräuchlich), der im März 1956 eingeführt worden war. Dabei handelte es sich um ein Gesamtkonzept der Suche und Rettung mit Schwergewicht auf Luftrettung, in das die USCG neben anderen Behörden und Institutionen (u.a. der US Air Force) eingebunden war.¹²⁸ Die Diskussion verlief wegen der Abwesenheit der Amerikaner schnell im Sande.¹²⁹

Das war zum Glück beim nächsten Thema nicht der Fall, denn es ging um den Einsatz von Hubschraubern im Seenotfall. Auf diesem Gebiet hatte die USCG profunde Erfahrung zu bieten. Wie bereits anhand des Stabsflugzeugs angedeutet, unterhält die Coast Guard seit 1916 bis heute eine eigene Fliegertruppe. Im Zweiten Weltkrieg hatte sie die Aufgabe übernommen, die Hubschrauberentwicklung und -ausbildung, auch für die übrigen Teilstreit-

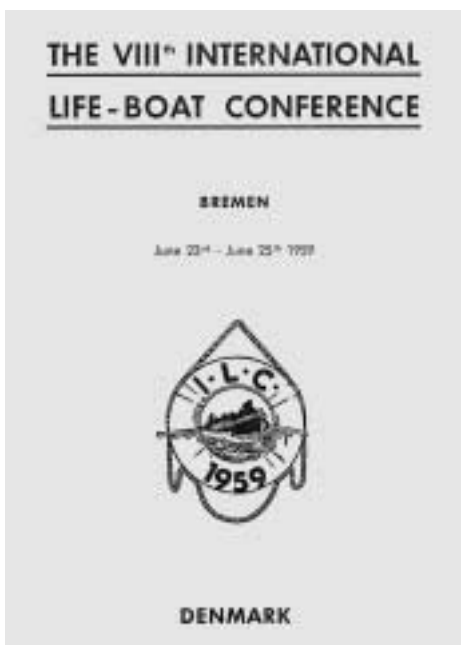


Abb. 8 Das Signet der VIII. ILC 1959 in Bremen.
(Foto: Archiv DGzRS)

kräfte, voranzutreiben. Inzwischen war der Hubschrauber als fliegende Komponente (neben dem damals noch vorhandenen Flugboot) in der USCG etabliert, während sich die privaten Rettungsgesellschaften bis heute keine eigenen Hubschrauber leisten können, sondern die Unterstützung der Streitkräfte in Anspruch nehmen.¹³⁰ Als das »Arbeitspferd« der Coast Guard diente seit 1951 der Helikopter vom Typ Sikorsky S-55, neben einigen wenigen Exemplaren des verbesserten Typs S-58 (1959 eingeführt). In dem Referat wurde aber bereits die Entwicklung des moderneren, mit einem Turbinenantrieb sowie einem Bootsrumph ausgerüsteten Hubschraubers vom Typ S-62 angedeutet, der ab 1963 der USCG zulief, dort bis 1989 im Einsatz war und schließlich durch ein französisches Muster (Aerospatiale »Dauphin« HH-65A) ersetzt wurde.¹³¹ Zum Thema Hubschrauber war im Plenum der ILC auch ohne amerikanische Delegierte einiges zu sagen, denn nun hob eine intensive Diskussion an, die ein französisches Referat ähnlicher Thematik einschloß und zu einem lebhaften Austausch europäischer Erfahrungen auf dem Gebiet der Zusammenarbeit zwischen Rettungsbooten und Helikoptern führte. Auch die Sowjets meldeten sich zu Wort.¹³²

Ein weiteres Referat stammte vom Leitenden Schiffbauingenieur (Supervising Naval Architect) der USCG, einem Zivilangestellten, und stellte das neue 52-Fuß (15,6 m)-Diesel-Rettungsboot vor. Bei diesem Bootstyp handelte es sich um ein aus Stahl gefertigtes Fahrzeug, das vor allem für die extrem schwere Brandung der Pazifikküste gedacht war und 11 Knoten lief. Damit entsprachen diese Boote dem auch in anderen Ländern vorherrschenden Entwicklungsstand und konnten sicherlich nicht mit den avantgardistischen Seenotkreuzern der DGzRS verglichen werden. Die Werft der USCG in Curtis Bay hatte im Juni 1956 das erste Boot mit der Nummer CG 52312 abgeliefert. Da es sich um ein vergleichsweise großes Boot handelte, hatte es sogar einen Namen bekommen (VICTORY). Weiterhin erwähnenswert sind eine Feuerlösch- und Bergungspumpe sowie eine kleine Kombüse für die Besatzung. Stationiert wurde die VICTORY in Yaquina Bay im US-Bundesstaat Oregon. Offenbar bewährte sich dieser Typ. In größeren Zeitabständen folgten zwischen 1960 und 1963 noch drei weitere Einheiten aus Curtis Bay (CG 52313-52315 INVINCIBLE, TRIUMPH II und INTREPID), die alle an der Pazifikküste in den Bundesstaaten Oregon und Washington stationiert wurden und sich alsbald im dortigen Rettungsdienst gut bewährten. Sie lösten zwei ähnlich große Boote aus der Vorkriegszeit (1935) ab. Alle vier Boote waren noch 2003 im Dienst, nicht zuletzt deswegen, da wegen traditionell knapper Zuweisungen die Schiffe der Coast Guard in der Regel ein respektables Dienstalder erreichen.¹³³ Eine Diskussion über das 52-Fuß-Boot kam aber in Bremen wegen der Abwesenheit der USCG nicht auf. Das Papier wurde nur erwähnt, dann erfolgte der Übergang zur Aussprache über die THEODOR HEUSS, die verständlicherweise das große Interesse des Plenums beanspruchte.¹³⁴

Ein anderer Beitrag der USCG befaßte sich mit der Verwendung von Kunststoffen im Bootsbau. Die Küstenwache hatte 1949-1958 insgesamt neun entsprechende Bootstypen zwischen 16 und 40 Fuß (4,8-12,1 m) Länge entwickelt und 332 Stück fertigen lassen.¹³⁵ Die folgende Aussprache behandelte vergleichend europäische Erfahrungen (aus Schweden, Norwegen und Polen) auf diesem Gebiet, wobei allerdings nach wie vor Skepsis im Plenum vorherrschte. Wie auch in anderen Diskussionsbeiträgen zuvor, wurde die Abwesenheit der Amerikaner ausdrücklich bedauert, die gerade hier wegen ihrer bereits erarbeiteten profunden Erfahrungen in der Aussprache einiges hätten beisteuern können.¹³⁶

Drei weitere Ausarbeitungen der USCG kreisten um ausgesprochene Spezialthemen wie die Verwendung von Nylon für Tauwerk¹³⁷, Mechanismen für das Zuwasserlassen von Rettungsbooten¹³⁸ und Radarreflektoren.¹³⁹ Teilweise kam im Plenum bei diesen Beiträgen immerhin eine Diskussion über entsprechende europäische Erfahrungen auf diesen Gebieten in Gang.¹⁴⁰

Das letzte amerikanische Referat betraf wiederum ein gewichtigeres Thema. Es stellte ein Programm vor, das (damals schon) computergestützt in einem Lagezentrum in New York die

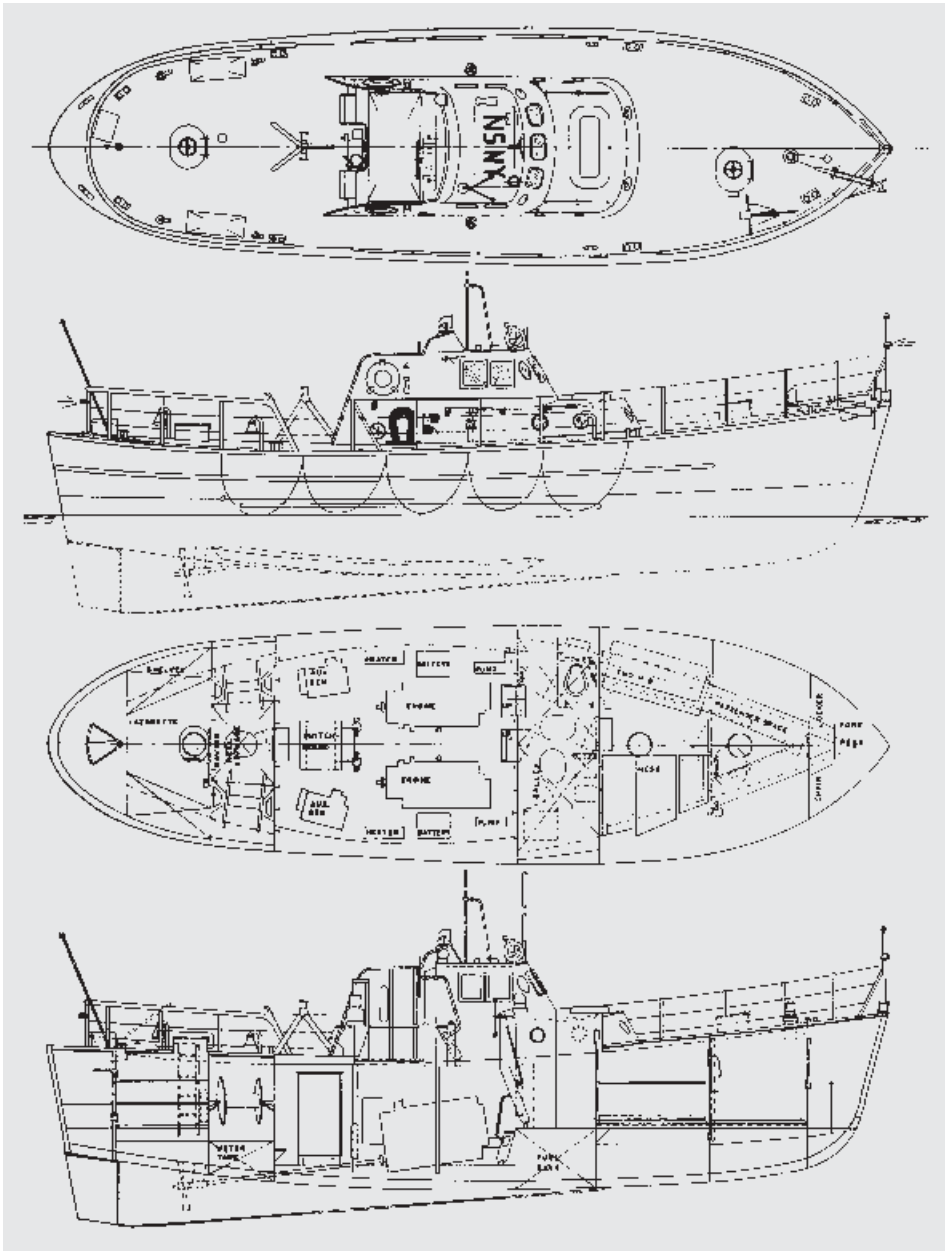


Abb. 9 Generalplan des auf der VIII. ILC vorgestellten 52-Fuß-Seenotrettungsbootes der USCG (aus dem ILC-Bericht). (Grafik: United States Coast Guard)

laufenden Positionen ausgewählter Handelsschiffe auf dem Atlantik für eventuelle Hilfe im Seenotfall registrierte, am 1. Juli 1958 angelaufen war und sich als AMVER (Atlantic Merchant Vessel Report System) seither bewährt hat, denn auf hoher See ist kaum ein SAR-Fahrzeug sofort zur Stelle, so daß sich oft die Handelsschiffahrt selbst helfen muß. Das PAMIR-Unglück (1957) wurde in dem Beitrag ausdrücklich als Präzedenzfall erwähnt.¹⁴¹ Zu diesem äußerst interes-

santen Thema gab es nur eine kurze britische Wortmeldung, ehe es zum nächsten Programmpunkt weiterging.¹⁴² Hier zeigte sich wiederum, daß die Diskussion insgesamt ohne die Amerikaner eher flach verlief. Eine Teilnahme an einer Konferenz mit substantieller Aussprache ist eben nicht allein durch papierene Ausarbeitungen, seien sie noch so anregend, zu ersetzen.

Wie schon bei vergangenen Konferenzen, so waren auch diesmal ausländische Rettungsboote zu Gast. Im bremischen Europahafen lagen vier Rettungsboote aus Großbritannien, Norwegen, Polen und Schweden. Die DGzRS hatte ihre beiden modernsten Einheiten aufgeboten, und so ergänzten die beiden Seenotkreuzer THEODOR HEUSS und RUHR-STAHL diese kleine Flottille. Als ein Unikum hatte ferner der polnische Hochseeschlepper JANTAR festgemacht, der mit seinen für ein Rettungsschiff stattlichen 1226 BRT als das größte bis heute zu einer ILC entsandte Fahrzeug bezeichnet werden kann und sich, laut Konferenzbericht, als *fishery protection and weathership*¹⁴³ präsentierte. Damit hatte es eine besondere Bewandnis. Bereits in Estoril war die Idee diskutiert worden, ein Wetterschiff in der Nordsee auszulegen, das auch dem Seenotrettungsdienst zugute kommen sollte. Der Vorschlag war von norwegischer Seite gekommen¹⁴⁴, die dann 1957 in der Mitte der Nordsee, etwa auf halbem Wege zwischen der norwegischen, dänischen und britischen Küste, eines stationiert hatte.¹⁴⁵ Aber auch noch auf der Folgekonferenz 1963 im schottischen Edinburgh sollte dieser Punkt zur Sprache kommen.¹⁴⁶ Die polnische Seite hatte an dieser Frage ebenso Interesse gezeigt. In Gdynia war über die Frage gesprochen worden, wobei Polen die Stationierung eines Bergungsschleppers in der Nordsee ankündigte, der nebenbei als Wetterschiff arbeiten könne, vor allem aber der staatlichen Fischereiflotte Polens Hilfe leisten sollte.¹⁴⁷ Für diese Aufgabe war nun die 1958 von einer englischen Werft abgelieferte JANTAR vorgesehen. Mit diesem Hintergedanken dürften die Polen das Schiff zur ILC nach Bremen entsandt haben.¹⁴⁸

Dieses Thema betraf auch die US Coast Guard, denn nach dem Zweiten Weltkrieg hatte man im Atlantik und Pazifik Küstenwachschiffe stationiert, die auch Aufgaben als Wetterschiffe wahrnahmen. Gleichzeitig sorgten diese Schiffe für die Sicherheit der zivilen Luftfahrt, denn hin und wieder ereigneten sich spektakuläre Flugzeughavarien, bei denen die Küstenwache abgestürzte Insassen retten konnte. 1955 besetzte die USCG vier reguläre Stationen im Nordatlantik und Pazifik. 1977 wurde die letzte Position aufgehoben, weil Wettersatelliten und unbemannte Meßbojen mittlerweile diese Arbeit besser leisten konnten als die großen Küstenwachschiffe, deren häufig entnervender Stationsdienst bei zumeist ungemütlichen Wetterbedingungen¹⁴⁹ einmal von einem Historiker als *44,000 square miles of bad weather*¹⁵⁰ bezeichnet wurde. Aufgrund dieser Schnittstellen mit einem Aufgabenbereich der USCG hätte also dieses Thema die Amerikaner wohl ebenso angesprochen.

Auf dieser ILC blieb aber auch eine politische Kontroverse nicht aus. Als die isländische Seite in einem Referat ein mit einem Geschütz bewaffnetes Küstenwachboot präsentierte, das nebenher auch zur Seenotrettung eingesetzt wurde, erhob der britische Delegationsleiter von der RNLI dagegen Protest. Die Diskussion gipfelte schließlich in dem Ausruf des Isländers: *We in Iceland will never make war with anybody! We have no army, and no navy, so it is quite out of question.*¹⁵¹ Helms gelang es schließlich, die Kontroverse in ruhigeres Fahrwasser zu bug-sieren.¹⁵²

Dies alles hatte einen handfesten aktuellen Hintergrund, denn seit dem September 1958 war ein sogenannter »Fischereikrieg« zwischen Großbritannien und Island in vollem Gange, bei dem es um eine von der Inselrepublik beanspruchte 12-Seemeilen-Zone ging. Als die ILC in Bremen tagte, lieferten sich Einheiten der Royal Navy und der isländischen Küstenwache eine Art »Katz-und-Maus-Spiel«. Erst im März 1960 wurde diese Auseinandersetzung im Sinne der Isländer beigelegt.¹⁵³ Aber abgesehen davon, daß hier Tagespolitik auf eine ILC übergriff, lag diesem Disput ein klassisches Mißverständnis zugrunde. Island unterhält bis heute eine Kü-



Abb. 10 Das 52-Fuß-Seenotrettungsboot VICTORY (CG-52312) der US Coast Guard in der schweren Brandung des Pazifik. (Foto: United States Coast Guard)

stenwache, die neben der Fischereikontrolle als Hauptaufgabe auch nebenbei für Seenotrettung zuständig ist. Es handelt sich also um eine der USCG nicht ganz unähnliche Organisation, auch wenn letztere ein noch wesentlich größeres Aufgabenspektrum abdeckt. In Großbritannien haben wir es dagegen bis heute mit einer scharfen Trennung zwischen dem »Law Enforcement« einerseits zu tun, das von der Royal Navy sowie in geringerem Maß vom Zoll und dem schottischen Fischereischutz durchgeführt wird, und der humanitären Seenotrettung andererseits, für die in erster Linie die legendäre RNLI steht.

Eine früher getroffene Schlußfolgerung kann deswegen auch nach wie vor aufrechterhalten werden: *Die Abwesenheit der Delegation der United States Coast Guard wirkte sich an dieser Stelle fatal aus, denn die Amerikaner hätten mit hoher Wahrscheinlichkeit korrigierend in die Diskussion eingegriffen.*¹⁵⁴ Alles in allem hatte die USCG auf die Teilnahme an einer für sie sicherlich auf verschiedenen Fachgebieten ergiebigen ILC verzichten müssen. Wegen rein politischer Befürchtungen, die sich obendrein nicht bewahrheiteten, hatte das State Department der Küstenwache einen Bären dienst erwiesen.



Abb. 11 Die beiden Küstenwachtschiffe USCGC ABSECON (außen liegend) und USCGC YAKUTAT (verdeckt) Ende Juni 1964 zu Besuch im Europahafen in Bremen. (Foto: Karl-Heinz Böttcher, Lilienthal)

In ihrem 1960 fertiggestellten Konferenzbericht zog die DGzRS Bilanz: *In May 1958 invitations were sent out to 31 Life-Boat Societies in 27 countries. 17 countries with a total of 61 delegates representing 19 Life-Boat Societies, accepted and attended the VIII. International Life-Boat Conference. We deeply regretted that delegates were not present from Chile, China, Guatemala, India, Israel, Italy, Morocco, New Zealand, Uruguay and the U.S.A. In addition, the Eastern Zone of Germany did not send a delegate.*¹⁵⁵

Das auf die Spender und Mitglieder ausgerichtete Jahrbuch der DGzRS stellte einen wichtigen Aspekt heraus: *Der rege und offene Erfahrungsaustausch während der Konferenz war für alle Beteiligten außerordentlich fruchtbar. Zwar stellt die Verschiedenartigkeit der Küsten- und Seeverhältnisse in jedem Land andere Anforderungen an die Rettungsdienste, so daß allgemeingültige Entscheidungen nicht zu erwarten waren, doch konnte jeder vom anderen manche Erfahrung übernehmen, fand reiche Anregung und lernte viel.*¹⁵⁶ Ein in kleinerer Auflage publiziertes Mitteilungsblatt der Gesellschaft hatte ebenfalls über die ILC berichtet und dabei auch die amerikanischen Referate erwähnt. Die Nichtteilnahme der USA wurde jedoch übergangen.¹⁵⁷

Aber auch Bundespräsident Heuss, der noch am 23. Juni zur Kieler Woche weiterfuhr, hatte von den politischen Irritationen erfahren und reflektierte darüber. In Verknennung der tatsächlichen Ursachen notierte er am Spätnachmittag jenes Tages im Zug nach Norden in einem Brief an seine Vertraute Toni Stolper in New York: *Heute früh in Bremen eine internationale Konferenz der Vereinigungen zur Rettung von Schiffbrüchigen mit Speech eröffnet – weil die Russen in letzter Stunde zusagten*¹⁵⁸, *haben die USA in letzter Stunde abgesagt. Dann noch großes Diner in dem herrlichen alten Ratssaal – wieder schenkte man mir, so in einem Glaskasten, ein Modell des Rettungsbootes, das meinen Namen trägt! Und ich hab doch schon so viel Zeug, was mir überall im Wege steht! Also: Dachboden! Der wird eine Schreckenskammer werden.*¹⁵⁹

Ausblick

Bei der US Coast Guard wußte man sehr genau, daß gegenüber der DGzRS eine Scharte auszuwetzen war. Ob dabei die damals psychologisch relativ unbelasteten Beziehungen zwischen Amerikanern und Westdeutschen eine Rolle spielten, ist zwar denkbar, muß aber Spekulation



Abb. 12 Ankunft der beiden Küstenwachtschiffe USCGC CHASE (vorne) und USCGC GALLATIN (verdeckt) im bremischen Überseehafen am 23. Juni 1983. (Foto: Archiv DGzRS)

bleiben. Die ursprünglich für die ILC vorgesehene Abordnung wollte sich jedenfalls ihre Reise nach Europa auch unter den veränderten Umständen nicht nehmen lassen und stellte ihren Reiseplan, der nunmehr unter dem Oberbegriff *Inspection of Coast Guard Units*¹⁶⁰ lief, geringfügig um. Drei Tage vor Beginn der ILC teilte Commander Powers mit, daß am Vormittag des 29. Juni Konteradmiral Hirshfield mit seiner Delegation in der Werderstraße erscheinen würde. Da Helms nicht verfügbar war, sollte sein Stellvertreter, der Bremer Reeder Werner Vinnen, sich um die amerikanische Besuchergruppe kümmern.¹⁶¹ Dieser Besuch fand dann auch statt.¹⁶²

Offenbar ohne Spannungen ging die Nachbereitung der ILC zwischen der DGzRS und der USCG zu Ende. Aus den Akten ist ersichtlich, daß es offenbar keine Verstimmung wegen der von politischer Seite verfügten Absage gab. Bis Mai 1960 stellte die Gesellschaft der amerikanischen Küstenwache insgesamt 13 Exemplare des Konferenzberichtes zu, die sich auch dafür bedankte.¹⁶³ Künftigen Beziehungen zwischen beiden Seenotrettungsorganisationen stand nichts im Weg. Diese sollen nur noch ganz grob nachgezeichnet werden. Hin und wieder kam es zu fachlichen Kontakten in Einzelfragen, vor allem auf internationalen Foren, nicht zuletzt den ILC's. 1967 baute Schweers in Bardenfleth, nach wie vor eine der Hauswerften der DGzRS, für die Lotsen am Columbia River im US-Bundesstaat Oregon das Versetzboot PEACOCK, das dem Kreuzertyp GEORG BREUSING (1963) der DGzRS entsprach.¹⁶⁴ Dieser Exporterfolg in die USA lag aber außerhalb der Beziehungen zur USCG.

Zweimal war Bremen Ziel von Besuchen der US-Küstenwache. Vom 26. Juni bis zum 1. Juli 1964 lag ein Übungsgeschwader, bestehend aus den beiden Schiffen USCGC ABSECON und USCGC YAKUTAT mit Kadetten an Bord im Bremer Europahafen. Die beiden Küstenwachtschiffe befanden sich auf einer Reise, die sie von New London (Connecticut) über Dublin, Bremen, New York und Quebec zurück nach New London führte.¹⁶⁵ Der zweite Besuch fand exakt 19 Jahre später statt. Auf einer Europareise machten am 23. Juni 1983 die beiden Küstenwachtschiffe USCGC CHASE und USCGC GALLATIN im bremischen Überseehafen fest und blieben bis zum 27. Juni.¹⁶⁶ Ob die DGzRS bei dem ersten Flottenbesuch einbezogen war, ist zwar nicht überlie-

fert, aber möglich. Beim zweiten war dies jedoch in starkem Maße der Fall, denn die Inspektion der Gesellschaft war intensiv in das Besuchsprogramm eingebunden worden. Eines der beiden Schiffe führte sogar die Flagge der Gesellschaft im Vortopp. Auch das Anwesen der DGzRS in der Werderstraße wurde von einer Abordnung der Amerikaner besucht.¹⁶⁷

Die Unterweser ist also nur selten von der USCG (im Gegensatz etwa zur US Navy, die bis etwa 1990 recht häufig Einheiten schickte) angelaufen worden. In Bremerhaven sind vier Flottenbesuche der US-Küstenwache nachweisbar.¹⁶⁸ Hamburg ist dagegen wesentlich häufiger von den amerikanischen Küstenwachschiffen aufgesucht worden und bleibt bis heute mit Abstand vor allen anderen der von der USCG am meisten bevorzugte deutsche Hafen.¹⁶⁹

Auch in späterer Zeit ist es immer wieder zu Kontakten zwischen der nautischen Inspektion der DGzRS und der USCG in technischen Einzelfragen gekommen, nach wie vor auch auf den ILC's.¹⁷⁰ Im Rahmen der übergeordneten Seenotkoordination sind ferner die Einsatzzentralen (Maritime Rescue Coordination Centres/MRCC's) weltweit miteinander vernetzt, was auch für das MRCC der DGzRS im Gebäude ihrer Hauptverwaltung in der Werderstraße in Bremen gilt. Vor allem, wenn deutsche Schiffe oder Yachten in ausländischen Gewässern vermißt werden oder in Seenot geraten, werden die ausländischen Kollegen konsultiert, und das gilt auch für die USCG. Der damalige nautische Inspektor der Gesellschaft, Kapitän Uwe Klein, stellte 1992 fest: *Eine direkte Telefonleitung zwischen der Seenotleitung Bremen und der SAR-Leitstelle Glücksburg¹⁷¹ sichert eine enge und effektive Zusammenarbeit. Diese Leitung verbindet uns darüber hinaus mit weiteren militärischen Stellen, bis hin zur US-amerikanischen Coast Guard nach New York und weiter.*¹⁷² Einige Mitarbeiter des MRCC Bremen haben eine Ausbildung auf dem Gebiet der Seenotkoordination bei der USCG erhalten, und zwar in der »National SAR School« im Stützpunkt der Küstenwache auf der Insel Governors Island vor New York.¹⁷³

Neben dieser eingespielten Praxis betonten im Rahmen der ausgeprägten wie traditionellen und bereits weiter oben behandelten Internationalität des Seenotrettungswesens beide Seiten offiziell ihre Verbundenheit. So gab die DGzRS 1997 in ihrem internen Mitteilungsblatt den Tod dreier Angehöriger der USCG bekannt, die im Februar jenes Jahres bei einem Einsatz an der Pazifikküste mit ihrem 44-Fuß-Motorrettungsboot ums Leben kamen: *Wir werden den Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.*¹⁷⁴ In denselben Blättern wurde im Frühjahr 2000 ein Glückwunsch des damaligen Kommandanten der USCG, Admiral James M. Loy, zum 135. Geburtstag der DGzRS bekanntgegeben und wie folgt zitiert: *Die Männer und Frauen der United States Coast Guard grüßen die DGzRS und würdigen diesen Meilenstein in der Geschichte einer der großen humanitären Organisationen dieser Erde.*¹⁷⁵

Auch heutzutage gibt es immer wieder Kontakte, in beiderseits interessierenden technischen Problemen oft sehr detaillierter Art, zwischen der DGzRS und der USCG. Daneben beteiligen sich beide Organisationen an der Gremienarbeit in einem seit einigen Jahren bestehenden Dachverband der internationalen Seenotdienste, der International Life-Boat Federation (ILF).¹⁷⁶ Um nun die Grundproblematik dieser Untersuchung abzuschließen: Spätestens in den 1970er Jahren im Zeichen der Entspannungspolitik hatten sich auch für das Seenotrettungswesen die politischen Rahmenbedingungen verbessert. Die DDR war, wohl nicht zuletzt im Rahmen von erweiterten Auslandsbeziehungen nach der Aufgabe der Hallstein-Doktrin durch Bonn, im Juni 1975 auf der XII. ILC in Helsinki mit dabei.¹⁷⁷ Und als im »Reich der Mitte« nach dem Tode Mao Tse-tungs (1976) die unter Deng Xiaoping vorangetriebene Reformpolitik Wirkung zeigte, war auch für den staatlichen chinesischen Seenotdienst das Ende der Abgeschlossenheit gekommen. Im April 1979 erlebte die VR China mit der Teilnahme an der XIII. ILC in Den Haag ihre Premiere.¹⁷⁸

Spätestens zu diesem Zeitpunkt war der Stein des Anstoßes, der im Sommer 1959 das State Department veranlaßt hatte, der US Coast Guard die Teilnahme an der in Deutschland stattfindenden Konferenz zu verbieten, überwunden. Daß China seine einstige Selbstisolation end-

Abb. 13 Chinesische Schriftzeichen und statt des bisherigen Tatenkreuzes ein neues Wappen mit der Staatsflagge der VR China am Turmaufbau des ehemaligen Seenotkreuzers HERMANN RITTER der DGzRS, Ende 1988. Die Übersetzung des neuen Schiffsnamens lautet »Südsee-Kontrollschiff Nr. 01«. (Foto: Archiv DGzRS)



gültig hinter sich gelassen hatte, zeigte sich für die DGzRS auch Ende 1988, als sie den 1977 erbauten 44-Meter-Seenotkreuzer HERMANN RITTER vorzeitig aus ihrer Flotte ausmusterte und für den Such- und Rettungsdienst im Südchinesischen Meer an die Volksrepublik verkaufte.¹⁷⁹

Anhang: Die International Life-Boat Conferences 1924-2003

Nr.	Ort	Datum	Ausrichter	N	D	U
I	London	1.-2.7.1924	RNLI	9	–	x
II	Paris	26.-27.6.1928	SCSN	17	x	x
III	Rotterdam/Amsterdam	21.-24.6.1932	NZHRM/ZHMRS	13	x	–
IV	Göteborg	7.-9.7.1936	SSRS	16	x	x
V	Oslo	8.-10.7.1947	NSSR	11	–	x
VI	Ostende	23.-25.7.1951	AM	16	x	x
VII	Estoril	12.-16.6.1955	ISN	23	x	x
VIII	Bremen	22.-25.6.1959	DGzRS	17	x	–
IX	Edinburgh	4.-6.6.1963	RNLI	17	x	x
X	Dinard	5.-9.6.1967	SCSN	16	x	x
XI	New York	17.-20.5.1971	USCG	19	x	x
XII	Helsinki	2.-5.6.1975	SMPS	19	x	x
XIII	Den Haag	23.-27.4.1979	KNZHRM/KZHMRS	24	x	x
XIV	Göteborg	5.-9.6.1983	SSRS	24	x	x
XV	La Coruña	1.-6.6.1987	CRE	26	x	x
XVI	Oslo	2.-7.6.1991	NSSR	22	x	x
XVII	Montevideo	12.-17.2.1995	ADES	23	x	x
XVIII	Bournemouth/Poole	20.-25.6.1999	RNLI	26	x	x
XIX	Kapstadt	16.-21.3.2003	NSRI	32	x	x

Legende:

N Zahl der teilnehmenden Nationen
D Teilnahme der DGzRS

U	Teilnahme der USCG
RNLI	Royal National Lifeboat Institution (GB)
SCSN	Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (F)
(K)NZHRM	(Koninklijke) Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij (NL)
(K)ZHMRS	(Koninklijke) Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (NL)
SSRS	Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (S)
NSSR	Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (N)
AM	Administration de la Marine (B)
ISN	Instituto de Socorros a Náufragos (P)
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (D)
SMPS	Suomen Meripelastusseura (FIN)
CRE	Cruz Roja Española (E)
ADES	Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales (ROU)
NSRI	National Sea Rescue Institute (ZA)

Quellen:

Ostersehle (wie Anm. 1), S. 137; ILC-Berichte 1991-1999; mündl. Mitteilung Kapt. Udo Helge Fox, DGzRS Bremen, vom 21. Mai 2004.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. den nützlichen Überblick bei Nils Hansen: Strandrecht und Strandraub. In: Kieler Blätter zur Volkskunde 33, 2001, S. 51-78, der sich vor allem auf Schleswig-Holstein bezieht.
- 2 Eine eigene Arbeit, die diesem Ansatz genauer nachgeht: Christian Ostersehle: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. (= Schriften des DSM, Bd. 26). Hamburg 1990.
- 3 Zit. bei Christian Ostersehle: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und das internationale Seenotrettungswesen (1865-1975). Masch.-schr. Magisterarbeit Universität Kiel 1984, S. 52.
- 4 Ebd. – In den 1920er und 1930er Jahren gab es im britischen konservativen Establishment gewisse Sympathien für den italienischen Faschismus. Selbst eine später so geschichtsträchtige Persönlichkeit wie Winston Churchill war von solchen Anwendungen nicht frei.
- 5 Erwähnungen bei Ostersehle (wie Anm. 3), S. 72, 112, 114-116, 118, 121, 125, 134, 140, 144, 147f., 150, 157.
- 6 Die ILC-Berichte von 1947-1967 wären für eine gründliche Studie eine unverzichtbare Quelle.
- 7 Das Archiv der RNLI wurde 1940 in London durch deutsche Bomben zerstört. Es gibt aber eine Reihe anschaulicher Sachbücher über die britische Rettungsgesellschaft, so z.B. Patrick Howarth: The Life-Boat Story. London 1957; ders.: The Life-Boat Service. London 1975; ders.: Life-Boat in Danger's Hour. London 1981 (Howarth war langjähriger Werbeleiter der RNLI und betätigte sich nebenher als Sachbuchautor); Robert Kelly: For those in Peril. The Life and Times of Sir William Hillary, the Founder of the R.N.L.I. Douglas 1979; Ray Kipling: A Source Book of Lifeboats. London 1982; E.W. Middleton: Lifeboats of the World. A Pocket Encyclopaedia of Sea Rescue. Poole 1977, hier S. 81-117; Oliver Warner: The Life-Boat Service. A History of the Royal National Life-Boat Institution. London 1974. – Zum internationalen Seenotrettungswesen existiert seit neuestem das umfangreiche Werk von Clayton Evans: Rescue at Sea. An International History of Lifesaving, Coastal Rescue and Organisations. London 2003. Evans ist langjähriger Rettungsbootvormann der Canadian Coast Guard sowie studierter Jurist und Historiker in einer Person.
- 8 Wie sehr die RNLI auf internationaler Ebene noch heute angesehen ist, hat der Verfasser während seiner beruflichen Tätigkeit bei der DGzRS (1984-1986) anhand zahlreicher Beispiele selbst erlebt.
- 9 Hans Vandersmissen, Siep Zeeman, Kees Brinkman: Redders. 175 Jaar Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. IJmuiden 1999.
- 10 Jean Pillet: Le Sauvetage au Temps des Avirons et de la Voile. Douarnenez 1986.
- 11 Middleton (wie Anm. 7), S. 178-186, und Evans (wie Anm. 7), S. 231-233, 247-249, 252-254.
- 12 NSSR: For those in peril. The Norwegian Lifeboat Association 1891-1991. Alesund 1991.
- 13 Juhani Merilähti: Sadan Vouden Meripelastustyö. Suomen Meripelastusseura 1897-1997. Helsinki 1997.
- 14 Middleton (wie Anm. 7), S. 157-160, 164f., und Evans (wie Anm. 7), S. 227f.
- 15 Hermann Albert Schumacher: Das See-Rettungs-Wesen in den Vereinigten Staaten von Amerika. New York 1875. – Eine ältere amerikanische Arbeit über eine dieser Gesellschaften: M.A. DeWolfe Howe: The Humane Society of the Commonwealth of Massachusetts: An Historical Review. Boston 1918. Das Archiv jener Gesellschaft wurde 1872 durch einen großen Stadtbrand in Boston zerstört.
- 16 Die wichtigste Literatur zur DGzRS: Hans Wirz: Seenot, Opfer, Siege. Ein Jahrhundert Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Bremen 1965; Hans Georg Prager: Retter ohne Ruhm. Das Abenteuer der Seenothilfe. Gütersloh 1970 (seither in zahlreichen Auflagen immer wieder aktualisiert); Ostersehle (wie Anm. 2); Bernd Anders, Andreas Lubkowitz, Peter Neumann, Hermann Wende: ... wir kommen. Seenotrettung durch die DGzRS (das Buch der DGzRS). Hamburg 1997; Johannes Lachs und Theodor Zollmann: Seenotrettung an Nord- und Ostsee. Hamburg 1998.

- 17 Ein guter Überblick über die staatlichen Rettungsdienste in Rußland und Polen findet sich bei Lachs/Zollmann (wie Anm. 16), S. 162-171; vgl. Evans (wie Anm. 7), S. 246f., 249f.
- 18 Urbain Ureel: *The Belgian Lifeboat Service*. Ms. o.J.
- 19 Hierüber nun seit neuestem das umfangreiche Standardwerk von Grete Tuxen-Andersen und Alan Hjorth Rasmussen: *Hverken for Ros eller Løn. Den danske Kystredningstjeneste 1852-2002*. Kopenhagen 2002.
- 20 Evans (wie Anm. 7), S. 231-233.
- 21 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 69-76; Johannes Lachs: *Die Anfänge beim Aufbau von Seenotrettungseinrichtungen auf Rügen, Hiddensee und dem Darß*. In: *Greifswald-Stralsunder Jahrbuch*, Bd. 13/14, 1982, S. 264-270.
- 22 Aus der Fülle des Schrifttums über die USCG nur ganz wenige Arbeiten, die auch für das Teilgebiet der Seenotrettung von Belang sind: Stephen Hadley Evans: *The United States Coast Guard 1790-1915: A Definitve History*. Annapolis Md. 1949; Irving H. King: *The Coast Guard Expands, 1865-1915*. Annapolis Md. 1996; Robert Erwin Johnson: *Guardians of the Sea. History of the United States Coast Guard 1915 to the Present*. Annapolis Md. 1987.
- 23 So z.B. bei Volker Weber: *Küstenwache Schleswig-Holstein*. In: Günter Heemann und Günther Meyer: *Historisches vom Strom. Die deutschen Wasserschutzpolizeien – Geschichte und Gegenwart*. Bd. XIV. Gelsenkirchen 2000, hier S. 240.
- 24 Dieser ist in der Selbstdarstellung der USCG vor der Öffentlichkeit bis heute sehr unterschiedlich akzentuiert worden. In den 1960er und frühen 1970er Jahren wurde die Seenotrettung sehr stark betont, danach lange Jahre die Bekämpfung des Drogenschmuggels. Seit dem 11. September 2001 wird besonders die Terrorabwehr unterstrichen. Ein aufschlußreiches, wenn auch in seiner einseitigen Heroisierung recht problematisches Werk, in dem dieser neue Schwerpunkt zum Tragen kommt, stammt von Donald T. Phillips und James M. Loy: *Character in Action. The U.S. Coast Guard on Leadership*. Annapolis Md. 2003.
- 25 Zur wichtigsten Literatur über den USLSS: Dennis L. Noble: *That Others Might Live. The U.S. Life-Saving Service, 1878-1915*. Annapolis Md. 1994; Ralph Shanks, Wick York, Lisa Woo Shanks (eds.): *The U.S. Life-Saving Service. Heroes, Rescues and Architecture of the Early Coast Guard*. Petaluma Cal. 1996; King (wie Anm. 22), S. 192-222; Robert F. Bennett: *The Lifesavers: "For those in peril on the Sea."* In: *Proceedings of the US Naval Institute* 3, 1976, S. 54-63; J.H. Merryman: *The United States Life-Saving Service*. Golden Col. 1981 (Nachdruck einer Ausgabe um 1880); Evans (wie Anm. 7), S. 39-43.
- 26 Zur Internationalität im Rettungswesen und dem daraus resultierenden Beziehungsgeflecht zwischen den Rettungsgesellschaften und -diensten siehe das entsprechende Kapitel bei Evans (wie Anm. 7), S. 44-47.
- 27 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 95f.
- 28 Siehe hierzu das nach wie vor wichtige Standardwerk von Ludwig Beutin: *Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten*. Bremen 1953.
- 29 Theodor Spitta: *Aus meinem Leben. Bürger und Bürgermeister in Bremen*. München 1969, S. 193.
- 30 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 95-97.
- 31 Ebd., S. 126. – In seine Zeit als Generalsekretär fällt auch eine von ihm verfaßte Broschüre: *Das Rettungswesen zur See*. Berlin o.J. Sie beschreibt die Ursprünge in Großbritannien, Frankreich und Deutschland und ist wegen einer Erwähnung dieser Jahreszahl nicht vor 1867 geschrieben worden.
- 32 *Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Hrsg.): Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts*. Bremen 1912, S. 445-452.
- 33 Carl Wittke: *The German Language Press in America*. New York 1973 (freundlicher Hinweis von Herrn Dr. Hartmut Bickelmann, Stadtarchiv Bremerhaven).
- 34 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 127.
- 35 Schumacher (wie Anm. 15).
- 36 Über den allgemeinen Hintergrund informieren Michael Just, Agnes Bretting und Hartmut Bickelmann: *Auswanderung und Schiffsinteressen. »Little Germanies« in New York*. Deutschamerikanische Gesellschaften. Stuttgart 1992.
- 37 *Historische Gesellschaft (wie Anm. 32)*, S. 449.
- 38 Zu den Francisbooten allgemein siehe Lachs/Zollmann (wie Anm. 16), S. 67-71; Ostersehle (wie Anm. 2), S. 35f.; Anders u.a. (wie Anm. 16), S. 89f.; Noble (wie Anm. 25), S. 94-102; Evans (wie Anm. 7), S. 41, 108. – Über die Bootswerft Mac Donald siehe auch Walter Kresse: *Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft in Hamburg*. Hamburg o.J., S. 38.
- 39 Schumacher (wie Anm. 15), S. 18, 21-31.
- 40 Ebd., S. 36.
- 41 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 98.
- 42 Ebd., S. 99.
- 43 Ostersehle (wie Anm. 3), S. 38-45; Evans (wie Anm. 7), S. 46f.
- 44 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 42f. – Zu den Rettungsbooten der DGzRS siehe die neue Arbeit von Wilhelm Esmann: *Die Rettungsboote der DGzRS von 1865 bis 2004*. Bremen 2004.
- 45 Johnson (wie Anm. 22), S. 123. – Das Quellenmaterial der DGzRS erwähnt diesen Besuch nicht. Hierbei muß aber berücksichtigt werden, daß die Jahrbücher der Gesellschaft in den 1920er Jahren nicht mehr den Informationsgehalt besaßen wie vor dem Ersten Weltkrieg.
- 46 Ostersehle (wie Anm. 3), S. 47-49. – Über das Wirken von Billard für die USCG siehe das entsprechende Kapitel bei Johnson (wie Anm. 22), S. 108-126 (»The Coast Guard during the Billard Years«).

- 47 Ostersehle (wie Anm.3), S. 49-64.
 48 Ebd., S. 68-73.
 49 Ebd., S. 109-122.
 50 Ebd., S. 97f. – Zu Helms siehe Ostersehle (wie Anm.2), S. 126; vgl. Jahrbuch der DGzRS 1981, S. 3.
 51 Ostersehle (wie Anm. 2), S. 120.
 52 Im Historischen Archiv der DGzRS (ADGzRS), das vom Verfasser 1984-1986 geordnet und verzeichnet wurde, findet sich nur sehr wenig Überlieferung zu den Kontakten mit der USCG. Neben den Akten, welche die ILC betreffen, ist nur eine Korrespondenzakte mit zahlreichen ausländischen Organisationen aus der Zeit bis 1958 zu nennen (ADGzRS 222-7).
 53 John H.G. Schumacher: Der Seenotkreuzer. Entwicklung und Bauprogramm von 1957 bis 1976. Bremen 1986, S. 19-30, 78, 82. Vgl. auch Ostersehle (wie Anm. 2), S. 120f.
 54 Brief Kapitän John H.G. Schumacher, Bremen, an den Verfasser, 11. Oktober 1983.
 55 Johnson (wie Anm. 22), S. 295-319. Dort auch eine Bewertung des Wirkens von Richmond, der die USCG als einziger Nachkriegskommandant über zwei Amtszeiten führte.
 56 United States Coast Guard Cutter. Obligatorisches Kürzel vor jedem Schiffsnamen der größeren Einheiten der USCG ab 65 Fuß (19,8 m) Länge.
 57 Reinhard Patemann: Bremische Chronik 1957-1970. (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 41). Bremen 1973, S. 33; Bremer Nachrichten, Weser-Kurier, 20. Juni 1958. – In einer Akte der bremischen Senatskanzlei (Staatsarchiv Bremen/StAB 3-V.12 Nr. 34[5]Nr. 1) befindet sich die amtliche Korrespondenz über Vorbereitung und Durchführung des Besuchs.
 58 Weser-Kurier, 20. Juni 1958. In den Bremer Nachrichten vom selben Tag hieß es: *Admiral auf Seenotkreuzer*.
 59 Brief Kapitän John H.G. Schumacher, Bremen, an den Verfasser, 11. Oktober 1983.
 60 Diese Frage wäre nur durch eine eigenständige Untersuchung mit Studium der amerikanischen Akten zu klären.
 61 Ein Beispiel aus der eigenen Forschung: Christian Ostersehle: Tragflächenboote von der Unterweser – Die BREMER PIONIER und ihre beiden Vorgänger. In: Bremisches Jahrbuch, Bd. 79, 2000, hier S. 176f. 1958 studierte die US Navy eingehend das Tragflächenboot BREMER PIONIER auf der Unterweser, allerdings ohne ernsthafte Kaufabsicht. Entsprechende Hoffnungen auf deutscher Seite waren illusionär.
 62 Bis zu einer Länge von 46 Metern (HERMANN MARWEDE, Indienstellung 2003).
 63 Brief Kapitän John H.G. Schumacher, Bremen, an den Verfasser, 11. Oktober 1983.
 64 Middleton (wie Anm. 7), S. 49, 129f., 185, und Evans (wie Anm. 7), S. 153f.
 65 Robert L. Scheina: US Coast Guard Cutters and Craft 1946-1990. Annapolis Md. 1990, S. 191, 193; Evans (wie Anm. 7), S. 172f.
 66 ADGzRS 230-3.
 67 ADGzRS 230-6.
 68 Johnson (wie Anm. 22), S. 295, 319.
 69 ADGzRS 230-6.
 70 Eine undatierte Gästeliste in ADGzRS 230-3 nennt neben Hirshfield Captain (Kapitän z. See) Russel R. Waesche jr., Commander (Korvettenkapitän) Robert Waldron, Commander Frederick C. Munchmeyer und Lieutenant-Commander (Kapitänleutnant) Robert N. Rea. Es handelte sich (zumindest teilweise) um spätere Admiräle der USCG. Diese Zusammensetzung wird in der amerikanischen Überlieferung durch eine Gästeliste vom 6. April 1959 sowie durch eine Korrektur vom 6. Mai bestätigt, siehe National Archives, Record Group (im Folgenden abgekürzt als NA Rec.Grp.) 59 file-no. 399.741-BR. Diese Akte gehört zu den Central Decimal Files 1955-1959 im Bestand des State Department.
 71 Vor allem in den 1960er und frühen 1970er Jahren, als die Seenotrettung für die Darstellung der USCG in der Öffentlichkeit eine Priorität einnahm.
 72 Ostersehle (wie Anm. 3), S.128f.
 73 ADGzRS 230-6.
 74 NA Rec.Grp. 59 file-no. 399.741-BR. Nachweis des Flugzeugs mit der Registernummer CG No. 49147 bei Arthur Percy: US Coast Guard Aircraft since 1916. Annapolis Md. 1992, S. 180.
 75 Kritik an dieser Haltung, die sogar dahin führt, daß manche Offiziere nicht einmal wählen gehen, findet sich bei Colin Powell (mit Joseph E. Persico): Mein Weg. München und Zürich 1995, S. 270.
 76 Hierzu siehe Gary Russell: The Coast Guard's Personality: A Product of Changing Roles and Missions. In: Proceedings of the US Naval Institute 3, 1976, S.39-45.
 77 Das gängige Negativbeispiel hierfür ist das Treiben des republikanischen US-Senators McCarthy, der durch seine inquisitorischen wie berüchtigten »Anhörungen« im Kongreß 1950-1954 eine förmliche Hexenjagd auf wenige echte, vor allem aber vermeintliche Kommunisten veranstaltete, und das in einem Land mit einer zwar stramm moskauorientierten, doch von jeher unbedeutenden kommunistischen Partei.
 78 So etwa in der amerikanischen Geschichtsschreibung durch die sogenannte »New Left«, die sogar so weit ging, den USA unter Präsident Truman die Hauptschuld am Kalten Krieg zuzuweisen, vgl. Jürgen Heideking und Vera Nünning: Einführung in die amerikanische Geschichte. München 1998, S. 20.
 79 Richard H. Immerman (Hrsg.): John Foster Dulles and the Diplomacy of the Cold War. Princeton 1990; Detlef

- Felken: Dulles und Deutschland. Die amerikanische Deutschlandpolitik 1953-1959. Berlin und Bonn 1993. – Ein ausgewogenes und anschauliches, auch auf persönlichen Erfahrungen beruhendes Portrait von Dulles zeichnet der ehemalige (1958-1962) deutsche Botschafter in Washington, Wilhelm G. Grewe, in seiner Autobiographie: Rückblenden 1976-1951. Frankfurt/M., Berlin, Wien 1979, S. 377-381. – Zu den deutsch-amerikanischen Beziehungen im Kalten Krieg siehe das grundlegende, materialreiche und in vielerlei Hinsicht weiterführende Werk von Detlef Junker u.a. (Hrsg.): Die USA und Deutschland im Zeitalter des Kalten Krieges 1945-1990. Ein Handbuch. Bd. I: 1945-1968, Bd. II: 1968-1990. Stuttgart und München 2001.
- 80 Zahlreiche Belegstellen für das Verhältnis zwischen Adenauer und Dulles sowie nachfolgend zu Herter bei Hans-Peter Schwarz: Adenauer. Band 2: Der Staatsmann. 1952-1967. München 1994.
- 81 Henry A. Kissinger: Memoiren 1968-1973. München 1973, S. 728.
- 82 Zum Warschauer Kanal und den nachfolgenden politischen Umwälzungen zwischen Peking und Washington siehe ausführlich ebd., S. 180-211, 727-836.
- 83 Siegfried Breyer und Jürg Meister: Die Marine der Volksrepublik China. München 1982, S. 75-81. Vgl. Robert Garson: The United States and China since 1949. A Troubled Affair. Cranbury N.J. 1994. – Zur US-Außenpolitik allgemein siehe das handliche Überblickswerk von Julius W. Pratt: A History of United States Foreign Policy. Eaglewood Cliffs N.J. 1972, S. 483-489. Eine vorzügliche deutschsprachige Einführung bietet Stephan Bierling: Geschichte der amerikanischen Außenpolitik. Von 1917 bis zur Gegenwart. München 2003.
- 84 So flüchtete nach dem gescheiterten Volksaufstand im Spätherbst 1956 der Primas von Ungarn, Kardinal Mindszenty, in die US-Botschaft in Budapest und durfte von dort erst 1971 ins Exil ausreisen.
- 85 Ein grundlegendes Werk: Burton C. Gaida: USA – DDR. Bochum 1989. Vgl. die Dissertation von Jörg Laufer: Das Verhältnis USA – DDR. Ein Sonderfall deutsch-amerikanischer Beziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg. Kiel 1988; ferner Christian Ostermann: "Little Room for Maneuver": Das Verhältnis der USA zur DDR, ders.: In Bonns Schatten: Die Beziehungen zwischen Washington und Ost-Berlin, sowie Heinrich Bortfeldt: Im Schatten der Bundesrepublik: Kulturelle Beziehungen zwischen der DDR und den USA. In: Junker u.a. (wie Anm. 79), Bd. I, S. 271-282, Bd. II, S. 152-162, 466-475. – Die offenbar engen Beziehungen zwischen der amerikanischen kommunistischen Partei (CPUSA) und der SED bzw. DDR bilden auch ein interessantes Kapitel, das aber hier aus dem thematischen Rahmen fällt.
- 86 So fuhr der Eisbrecher USCGC NORTHWIND 1965 in die sibirische Nordostpassage ein, um die dortigen Meerengen zu durchqueren, was insofern delikater war, als die USA lediglich die Dreimeilenzone anerkannten, die Sowjets hingegen die Zwölfmeilenzone für sich beanspruchten. Nach Begegnungen und Konfrontationen mit sowjetischen Schiffen und Flugzeugen bekam man im State Department Bedenken und rief den Eisbrecher vorzeitig zurück, siehe Hyman R. Kaplan und James F. Hunt: This is the Coast Guard. Cambridge Md. 1972, S. 141f.
- 87 Im November 1970 lag das Küstenwachtschiff USCGC VIGILANT vor der US-Ostküste im Rahmen amerikanisch-sowjetischer Fischereiverhandlungen längsseits des sowjetischen Fischfabriksschiffes SOVJETSKAJA LITVA, als ein litauisches Besatzungsmitglied bei der USCG um Asyl nachsuchte. Der von der zugegebenermaßen delikaten Situation überforderte amerikanische Kommandant wußte sich nicht anders zu helfen und lieferte den Flüchtling den Sowjets aus. Der Fall schlug in Washington hohe Wellen, und die nachfolgende Untersuchung ergab, daß der unglückliche Kommandant nicht nur von seinen vorgesetzten Dienststellen ungenügend geführt, sondern auch vom State Department unzureichend beraten worden war, nicht zuletzt aufgrund schlechter Nachrichtenverbindungen, siehe Johnson (wie Anm. 22), S. 363f.
- 88 NA Rec.Grp. 59 file-no. 399.741-BR.
- 89 Ebd.
- 90 Ebd.
- 91 Ebd.
- 92 Ebd.
- 93 Ebd. – Auch das Auswärtige Amt in Bonn nahm gegenüber der DGzRS eine ähnliche Position ein, da es Kontakte mit der DDR unterhalb der offiziellen staatlichen Ebene guthieß, siehe eine Aufzeichnung vom 28. Januar 1959 in einer Akte im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes (PAAA), Bestand B 81 (Rechtsabteilung), Bd. 88. Dort heißt es u.a.: *Die Pflege innerdeutscher technischer Kontakte ist unbedenklich, ja sogar erwünscht.*
- 94 Eine Autobiographie: Hans Hansson: Ett liv i blasväder. Stockholm 1977. Nachruf auf Hansson in: SSRS Arsbook 1994, S. 37f. Zu seinen damals sehr intensiven Beziehungen zur DGzRS siehe Ostersehle (wie Anm. 2), S. 101 sowie zahlreiche Belegstellen in der Magisterarbeit (wie Anm. 3).
- 95 Ebd., S. 126f.
- 96 Seit der I. ILC 1924 übte die RNLI bei der Koordination der Folgekonferenzen neben den Ausrichtern eine wichtige Funktion aus.
- 97 NA Rec.Grp. 59 file-no. 399.741-BR.
- 98 Ebd.
- 99 Ebd. – Während der Forschungen für meine Magisterarbeit im Archiv der DGzRS im Sommer 1983 bin ich nicht auf einen entsprechenden Vorgang betreffend Taiwan gestoßen.
- 100 ADGzRS 230-6.
- 101 Ebd. – Inzwischen hat sich als Sachgebiet die im Wissenschaftsenglisch so bezeichnete »Cold War History« eta-

- bliert. Als Einführung (mit weiterführenden Literaturhinweisen) gut geeignet ist das reichhaltige, auf einer TV-Serie beruhende Sachbuch von Jeremy Isaacs und Taylor Downing: *Cold War. An Illustrated History, 1945-1991*. Boston Mass. 1998 (dt. Ausgabe München und Zürich 1999); vgl. die Bibliographie bei Bierling (wie Anm. 83), S. 258-269.
- 102 Ostersehlte (wie Anm. 3), S. 127f. – Die Aussage der Akten der DGzRS wird zumindest teilweise bestätigt in PAAA Bestand B 81 (Rechtsabteilung), Bd. 88.
- 103 Ostersehlte (wie Anm. 2), S. 46f.
- 104 Ebd., S.65-67.
- 105 Ostersehlte (wie Anm. 3), S. 82-84.
- 106 Jahrbuch der DGzRS 1958, S. 28.
- 107 Ostersehlte (wie Anm. 3), S. 84.
- 108 Lachs/Zollmann (wie Anm. 16), S. 186-193.
- 109 DGzRS intern, März 1990, S. 2f.
- 110 DGzRS intern, September 1990, S. 1f., Oktober/November 1990, S. 1-3. – Bereits im Mai 1990 stieß der Verfasser in Rostock-Warnemünde am Liegeplatz des DDR-Seenotkreuzers STOLTERA auf einen Schaukasten mit DGzRS-Material.
- 111 DGzRS intern, Juli 1994, S. 1.
- 112 ADGzRS 230-6.
- 113 ADGzRS 230-5.
- 114 Evans (wie Anm. 7), S. 214f.
- 115 ADGzRS 230-6.
- 116 Ebd. – In einem Telegramm des Generalkonsulats an das State Department vom 4. Juni 1959 heißt es: *President Theodore Heuss is personally to open conference and attend official luncheon for conferees. German Society [die DGzRS] feels since US Coast Guard withdrawing, President Heuss may also wish [to] withdraw and should be given as much prior notice as possible* (NA Rec.Grp. 59 file-no. 399.741-BR).
- 117 ADGzRS 230-6.
- 118 NA Rec.Grp. 59 file-no. 399.741-BR.
- 119 ADGzRS 230-6.
- 120 DGzRS (Hrsg.): *Report of the Eighth International Life-Boat Conference, held in Bremen from June 22nd to June 25th, 1959*. Bremen 1959 (im Folgenden abgekürzt als ILC-Ber. 1959).
- 121 ILC-Ber. 1959, S. 11-14.
- 122 Ostersehlte (wie Anm. 3), S.118.
- 123 Middleton (wie Anm. 7), S. 136-142, und Evans (wie Anm. 7), S. 205-212. – Zur kanadischen Staatsflotte allgemein siehe Thomas E. Appleton: *Usque ad Mare: A History of the Canadian Coast Guard and Marine Services*. Ottawa 1968. – Die eng verflochtene Kooperation Kanadas mit den USA (auf vielen Gebieten) schließt bis heute Gegensätze und Animositäten in außenpolitischen Fragen nicht aus (z.B. beim Verhältnis zu Kuba), siehe Pratt (wie Anm. 83), S. 553-556 (dort abgehandelt mit einigem Verständnis für die abweichenden kanadischen Standpunkte).
- 124 ILC-Ber. 1959, S. 11. – Die Vertretung durch Diplomaten entsprach auch auf früheren ILC's den Gepflogenheiten jener Teilnehmerstaaten, welche die Entsendung einer eigenen Delegation scheuten.
- 125 ILC-Ber. 1959, S. 13f.
- 126 Ostersehlte (wie Anm. 3), S. 122-124.
- 127 ILC-Ber. 1959, S. 9f., 247-249.
- 128 Robert B. Moore: *The National Search and Rescue Plan*. In: ILC-Ber. 1959, S. 35-41. Vgl. Johnson (wie Anm. 22), S. 297.
- 129 ILC-Ber. 1959, S. 253.
- 130 In Deutschland ist für den fliegenden SAR-Dienst das Marinefliegergeschwader (MFG 5) in Kiel-Holtenau zuständig, dessen ältere, aber nach wie vor recht leistungsfähigen Hubschrauber des britischen Typs Westland »Sea King« (einem modifizierten Lizenzbau des amerikanischen S-61) für den Seenotdienst aus der Luft bereitstehen.
- 131 Norman N. Rubin: *The Helicopter in Search and Rescue*. In: ILC-Ber. 1959, S. 45-54. Vgl. Arthur Percy: *A History of US Coast Guard Aviation*. Annapolis Md. 1989; ders.: *US Coast Guard Aircraft* (wie Anm. 74); Barrett Thomas Beard: *Wonderful Flying Machines. A History of US Coast Guard Helicopters*. Annapolis Md. 1996, sowie den Erfahrungsbericht eines Piloten und namhaften SAR-Praktikers der USCG, John M. Waters: *Rescue at Sea*. Annapolis Md. 1989.
- 132 ILC-Ber. 1959, S. S. 256-260.
- 133 H. Decatur Rice: *Steel 52-foot Diesel Life-boat*. In: ILC-Ber. 1959, S. 82-87. Siehe auch Scheina (wie Anm. 65), S. 194, und Evans (wie Anm. 7), S. 150-152.
- 134 ILC-Ber. 1959, S. 269.
- 135 Robert E. Williams: *Plastics in Boat Construction*. In: ILC-Ber. 1959, S. 107-116.
- 136 ILC-Ber. 1959, S. 283.
- 137 Robert E. Williams: *The Growing Use of Nylon in Search and Rescue Applications*. In: ILC-Ber. 1959, S. 117-120.

- 138 D.K. Robinson: Lifeboat Launching, Hoisting Gear and Methods at Shore Establishments of United States Coast Guards. In: ILC-Ber. 1959, S. 121-150.
- 139 Elmer B. Lipsey: Radar Reflectors for Life-boats. In: ILC-Ber. 1959, S. 181-187.
- 140 ILC-Ber. 1959, S. 284f., 305-307.
- 141 Robert O. Bracken: Merchant Ship Position Reporting Program. In: ILC-Ber. 1959, S. 188-195. Vgl. Johnson (wie Anm. 22), S. 308.
- 142 ILC-Ber. 1959, S. 307.
- 143 Ebd., S. 15.
- 144 Ostersehle (wie Anm. 3), S. 119.
- 145 NSSR: MS NORDSYssel as Weather Ship in the North Sea. In ILC-Ber. 1959, S. 174f.
- 146 Ostersehle (wie Anm. 3), S. 145.
- 147 Ebd., S. 123.
- 148 Ebd., S. 133. – Zur JANTAR siehe ferner J.G. Jansen: Internationale Zeesleepboten. Alkmaar o.J., S. 93-95.
- 149 Johnson (wie Anm. 22), S. 267-274, 344
- 150 Zit. nach Kaplan/Hunt (wie Anm. 86), S. 165.
- 151 ILC-Ber. 1959, S. 314.
- 152 ILC-Ber. 1959, S. 310-315.
- 153 Einen Überblick liefert Jon Wise: Cod Wars. In: Ships Monthly 1, 2004, S. 32f. Siehe ferner Jón Thór: British Trawlers and Iceland 1919-1976. Esbjerg 1995, Hannes Jónsson: Friends in Conflict. London 1982, sowie seit neuestem Ingo Heidbrink: »Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer!« Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts. (= Schriften des DSM, Bd. 63). Hamburg 2004.
- 154 Ostersehle (wie Anm. 3), S. 139.
- 155 ILC-Ber. 1959, S. 3.
- 156 Jahrbuch der DGzRS 1960, S. 22.
- 157 Mitteilungen aus unserer Arbeit Nr. 37, Juli 1959.
- 158 Tatsächlich sagten die Sowjets am 16. April 1959 definitiv zu, siehe Ostersehle (wie Anm. 3), S. 126. – Nach einem Vorwurf von sowjetischer Seite, nicht genügend andere kommunistische Staaten eingeladen zu haben, kritisierte Helms die reichlich späte Zusage der UdSSR, siehe ILC-Ber. 1959, S. 329.
- 159 Theodor Heuss: Tagebuchbriefe 1955/1963. Tübingen und Stuttgart 1970, S. 446.
- 160 NA Rec.Grp. 59 file-no. 399.741-BR. – Die USCG unterhielt in Europa ein Netz an Dienststellen zur Schiffsinspektion (darunter eben auch in Bremen) sowie an Stationen des Navigationssystems Loran. Im griechischen Rhodos lag ferner der Frachter USCGC COURIER, der eine Station des Radiosenders »Voice of America« an Bord beherbergte. Ein Besuch dieses Schiffes wird im Reiseplan auch aufgeführt.
- 161 ADGzRS 230-6.
- 162 Brief Kapitän John H.G. Schumacher, Bremen, an den Verfasser, 11. Oktober 1983. – Das Datum des 29. Juni wird auch im geänderten Reiseplan bestätigt, siehe NA Rec.Grp. 59 file-no. 399.741-BR.
- 163 ADGzRS 230-6.
- 164 Brief Kapitän John H.G. Schumacher, Bremen, an den Verfasser, 11. Oktober 1983. Vgl. H. Brunschede: Lotsenveretzboot PEACOCK. In: Hansa 1, 1968, S. 21-26.
- 165 Weser-Kurier, 22. Juni - 2. Juli 1964.
- 166 Weser-Kurier, 24. Juni 1983.
- 167 Der Verfasser war damals in den Semesterferien mit der Abfassung seiner Magisterarbeit bei der DGzRS beschäftigt und hat sich an der Information für die Presse beteiligt; außerdem Gespräch des Verfassers mit Kapitän Uwe Klein, DGzRS, Bremen, 2. Februar 2001.
- 168 Zu den ersten drei Besuchen siehe Christian Ostersehle: Amerikanische Eisbrecher in Bremerhaven. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern, Bd. 79, 2000, S. 169-190. Zuletzt hat das Schulschiff USCGC EAGLE Bremerhaven besucht (2.-6. Juni 2005).
- 169 Darüber wäre im Rahmen einer gesonderten Untersuchung, die sich thematisch wohl lohnen würde, eine spezielle Erhebung durchzuführen. In der Sammlung des Verfassers finden sich für folgende Schiffe meist undatierte Bildbelege: USCGC ABSECON (WHEC-374), USCGC EASTWIND (WAGB 279), Oktober 1967, USCGC SHERMAN (WHEC-720), USCGC GALLATIN (WHEC-721), USCGC LEGARE (WMEC-912), Juli 1997. Dieser Aufzählung sind zwecks besserer Identifikation die PT-Nummern beigegeben worden. Ferner hat das Segelschulschiff USCGC EAGLE, 1936 bei Blohm & Voss als HORST WESSEL für die Kriegsmarine erbaut, bislang 1977, 1988 und 1996 seinen Bauort aufgesucht, siehe Gordon McGowan: The Skipper and the EAGLE. New York 1998 (Nachdruck), S. 233-235. Zum Besuch des Tonnenlegers USCGC WILLOW im Juni 1998 in Hamburg siehe Christian Ostersehle: Die drei Tonnenleger WILLOW der United States Coast Guard (USCG). In: Das Logbuch 4, 1999, S. 148-161.
- 170 Gespräch des Verfassers mit Kapitän Uwe Klein, DGzRS, Bremen, 2. Februar 2001.
- 171 Die für Luftnotfälle zuständige Leitstelle der Deutschen Marine, die im Flottenkommando in Glücksburg-Meierwik eingerichtet ist, während die Leitstelle der DGzRS die Einsätze von Seenotkreuzern und -booten sowie Marinenhubschraubern bei Wasserfahrzeugen in Seenot koordiniert.
- 172 DGzRS intern, November/Dezember 1990, S. 18.

- 173 Verschiedene Gespräche des Verfassers mit den Kollegen des MRCC, 1984-1986.
 174 DGzRS intern, April 1997, S. 6.
 175 DGzRS intern, September/Oktober 2000, S. 3.
 176 Gespräch des Verfassers mit Kapitän Udo Helge Fox, DGzRS, Bremen, 21. Mai 2004. Vgl. Evans (wie Anm. 7), S. 47, 262.
 177 Suomen Meripelastusseura: Report of the Twelfth International Life-Boat Conference held in Helsinki June 2nd to June 5th, 1975. Helsinki 1975.
 178 KNZHRM/KZHMRS: Report on the XIIIth International Life-Boat Conference held in Holland, 23rd-27th April 1979. Rotterdam und Amsterdam 1979.
 179 Jahrbuch der DGzRS 1989, S. 47.

Der Verfasser dankt der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen (hier besonders der PR-Abteilung sowie den Kapitänen Herrn Uwe Klein und Herrn Udo Helge Fox), dem Staatsarchiv Bremen, dem DSM (neben der Redaktion besonders den Herren Dr. Dirk J. Peters, Klaus-Peter Kiedel, PD Dr. Ingo Heidbrink und Simon Kursawe), den Herren Dr. Robert M. Browning von der historischen Abteilung der USCG in Washington D.C., Matthew J. Olson, National Archives and Records Administration in College Park, Maryland, Dr. Gerhard Keiper, Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, Berlin, Dr. Hartmut Bickelmann, Stadtarchiv Bremerhaven, und den Bildgebern für freundliche Unterstützung.

Sea Rescue and Politics: A German-American Case Study from the Cold War (1959), and its Background

Summary

As humanitarian services, sea rescue organizations justifiably lay claim to being apolitical, an attitude also consistently reflected in practice. Nevertheless, they cannot always avoid the effects of politics, and the case study here is one such example.

In sea rescue there are two predominant organizational models: the private-charitable on the one hand, and state-financed sea rescue on the other. The donation-funded *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* (German Association for the Rescue of the Shipwrecked), or DGzRS, founded in 1865, today still represents the private form, while the United States Coast Guard (USCG) represents its state-funded counterpart. The USCG is a uniformed, military-style body that is responsible for searches and rescues as well as numerous other tasks. In this respect it dates back to the US Life Saving Service (USLSS), founded in 1848, which joined forces with marine customs in 1915 to become the USCG.

German and American sea rescue services have been in contact with each other since 1866. The American Francis-type surfboat was even used in the DGzRS fleet, an idea first suggested by the shipyard of James A. MacDonald & Co. in Hamburg, which had a licence to reproduce this particular type of boat. In 1875, while he was stationed in New York, the diplomat, historian and former secretary-general (1866-1872) of the DGzRS Hermann Albert Schumacher even wrote a treatise on the American sea rescue service. Subsequent information exchanges occurred now and then, especially at the International Life-Boat Conferences, or ILCs, which have been held since 1924.

In June 1959 the eighth ILC, organised by the DGzRS, was held in Bremen. Naturally the USCG was among the guests that agreed to come, and it also submitted eight papers. Shortly before the conference began, however – and after quite a few discussions backstage in Wa-

shington – the USCG was requested by the State Department to turn down the invitation. The reason for this was a largely formal invitation sent by the DGzRS to the sea rescue services of the German Democratic Republic (GDR) and the People's Republic of China, neither of which had even reacted. There had been contact with the state sea rescue service of the GDR from 1955 to 1957, but it had been broken off in the meantime. The Chinese sea rescue service, or its equivalent in 1959, was still internationally unknown at that time. Because of the non-relationship between the USA on the one hand and China and the GDR on the other, the State Department had been offended by the mere invitation, and in May 1959 it withdrew permission granted to the coastguard only a short while previously, in September 1958.

Even though the USCG was not allowed to come to Bremen, the conference plenum still had its papers, and these were discussed in the Americans' absence. Among other issues the USCG had elaborated papers on the use of helicopters, a new 52-foot rescue motorboat for the Pacific Coast, the use of plastics in shipbuilding and also the AMVER or Atlantic Merchant Vessel Report system, which used computers to register trading vessels' positions in the Atlantic with a view to potential emergencies at sea. Several factual discussions at the ILC in Bremen doubtlessly suffered from the absence of the American delegation – which did in fact pay a brief visit to the DGzRS one week later, i.e. after the conference had ended, as part of a longer official trip to Europe.

This incident did nothing to harm subsequent relations between the DGzRS and the USCG. Meetings between experts have taken place on several occasions up to the present day. During a fleet visit by the coast guard in Bremen in June 1983, the DGzRS was among the event's organizers. Members of the association have also attended training courses in the USA in the field of sea-rescue coordination.

With regard to the bone of contention that prevented the USCG from attending the eighth ILC in 1959, the policy of détente during the 1970s brought about changes. From 1975 the GDR took part in the ILCs, and the Chinese sea-rescue services followed suit in 1979. In 1988 the GDR took over the 44-metre sea-rescue cruiser HERMANN RITTER from the DGzRS, where the vessel was no longer in operation, and after reunification in 1990 the GDR sea-rescue service was taken over by the DGzRS. By 1994, the East German coastal stations conformed to Western technical standards.

Secours en mer et politique. Un exemple germano-américain durant la Guerre froide (1959) et son contexte

Résumé

Les organisations de sauvetage en mer, en tant que services humanitaires, représentent un droit apolitique justifié et mis aussi en pratique de façon conséquente. En même temps, il leur est impossible de se soustraire en permanence aux effets de la politique. Le cas traité ici en est un exemple.

Le sauvetage en mer est organisé selon deux modèles: d'un côté, le sauvetage en mer privé et caritatif, de l'autre, le sauvetage national. La *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* (DGzRS – Société allemande de sauvetage des naufragés), fondée en 1865 et financée par des dons représente jusqu'à aujourd'hui la forme privée, par contre, les *United States Coast Guard* (USCG – Garde-côtes des Etats-Unis), la nationale. Les USCG sont une institution de genre paramilitaire, dont les membres portent des uniformes, et dont les nombreuses tâches consistent entre autres à être responsables de la recherche et du sauvetage. Elle remonte à cet égard au US

Life Saving Service (USLSS – Service de sauvetage américain) fondé en 1848 et qui fusionna en 1915 avec la douane maritime pour devenir l'USCG.

Des contacts entre les sauveteurs en mer allemands et américains existent depuis 1866. Le canot de sauvetage américain de type Francis a même été employé dans la flotte de la DGzRS, cette impulsion vint cependant du chantier naval James A. Mac Donald & Co. de Hambourg qui construisit ce type d'embarcation sur licence. En 1875, le diplomate Hermann Albert Schumacher, historien et ancien secrétaire général de 1866 à 1872 de la DGzRS, fit même paraître un article sur les services de sauvetage en mer américains, alors qu'il était stationné à New York. Plus tard également, des informations furent échangées, principalement au cours des conférences internationales instaurées depuis 1924, les *International Life-Boat Conferences* (ILC's).

En juin 1959, la VIIIe ILC eut lieu à Brême, organisée par la DGzRS. Bien entendu, les USCG furent invités à y prendre part et ils confirmèrent leur participation, envoyant huit exposés. Néanmoins, peu avant le début de la conférence, les USCG durent annuler leur visite sur ordre du *State Department*, après quelques vagues-hésitations dans les coulisses de la politique à Washington. La raison en était une invitation plutôt formelle aux services de sauvetage maritime de la RDA et de la République populaire de Chine, qui n'avaient pas même daigné y répondre. De 1955 à 1957, des contacts avec les services de sauvetage maritime nationaux de la RDA avaient eu lieu, mais qui, entre-temps, avaient été interrompus. Le service de sauvetage chinois, tel qu'il existait déjà en 1959, était à cette époque encore inconnu sur le plan international. En raison des relations inexistantes entre les États-Unis et la RP de Chine et la RDA, rien que l'invitation avait suffi au *State Department* pour retirer en mai 1959 une autorisation déjà accordée en septembre 1958 aux garde-côtes.

Les USCG ne purent se rendre à Brême, mais malgré l'absence des Américains, leurs exposés y furent discutés, le plenum de la conférence ayant pu les conserver. Les USCG avaient entre autres réalisé des documents sur l'utilisation d'hélicoptères, sur un nouveau bateau à moteur de sauvetage de 52 pieds pour la côte du Pacifique, l'emploi de plastique dans la construction navale ainsi que sur le système AMVER (*Atlantic Merchant Vessel Report* – rapport sur la marine marchande en Atlantique) qui, dans l'éventualité de naufrages, enregistrerait la position de navires marchands sur l'océan atlantique à l'aide d'ordinateurs. Quelques discussions spécialisées souffrirent bien évidemment de l'absence à la ILC brêmeoise de la délégation américaine, qui malgré tout, une semaine plus tard, donc après la fin de la conférence, rendit une brève visite à la DGzRS au cours d'un voyage plus long en Europe.

Cet incident n'a entamé en rien les relations ultérieures entre la DGzRS et les USCG. Jusqu'à aujourd'hui, un échange occasionnel a lieu dans ce domaine. Lors d'une visite des garde-côtes à Brême en juin 1983, la DGzRS prit part au programme d'encadrement. Plus loin, des collaborateurs de la société ont suivi des formations dans le secteur de la coordination du sauvetage en Amérique du Nord.

En ce qui concerne la pierre d'achoppement qui a empêché la participation des USCG à la VIIIe ILC, là également, la politique de détente engagée dans les années 1970 a permis des changements. À partir de 1975, la RDA prit part à l'ILC, suivie par la RP de Chine en 1979. Tandis que le service de sauvetage en mer de cette dernière reprenait à son compte en 1988 le croiseur de sauvetage de 44 mètres HERMANN RITTER abandonné par la DGzRS, celui de la RDA fut repris par la DGzRS après la réunification de l'Allemagne en 1990. Jusqu'en 1994, les stations est-allemandes subirent une mise au niveau des standards techniques de l'Ouest.