

Männer in brausender See

Die Seenotretter der Grünen Insel

„Sie zogen das Ruder etwas nach rechts, um das Leuchtfeuer nördlich zu umschiffen.

Wenige Augenblicke später schrie Coros entsetzt auf.

„O Gott.“

Esumaro vernahm den Schrei und sah eine weiß schimmernde Linie vor dem Bug der „Sumerli“. Es krachte fürchterlich, das Schiff drehte sich in seiner ganzen Länge, anrollende Wogen donnerten gegen die Flanken der Seitenwand, trugen das Schiff seitwärts auf das flache, felsige Ufer. In dem Getöse konnte er die Angstschreie seiner Leute nicht hören, sah nur, wie einige einfach über Bord gespült wurden.

Das Deck glitt ihm unter den Füßen weg, er konnte sich eben noch an die Reling klammern, sonst wäre er ihnen gefolgt.

Das Kauffahrtschiff krängte nach Backbord und lag mit der Breitseite auf den Klippen am Strand. Gewaltige Wellen krachten darüber hinweg.

Die Sturzflut einer hohen Wasserwand zermalmte das hölzerne Gefährt. Planke um Planke wurde bei diesem Ansturm der Natur weggerissen.“

Wenig später sieht der an Land gespülte Kapitän, wie die Strandräuber der westrischen Insel Inis (Aron Islands) ein anderes Mannschaftsmitglied mit einem Knüppel erschlagen. Sie können keine Zewolte dulden, denn sie lockten die „Sumerli“ mit einem vorgetäuschten Leuchtfeuer ins Unheil, um ihre wertvolle Ladung aus Gold und Silber zu rauben. ...“

So beginnt der irische Kriminalroman **„Tod vor der Morgenmesse“** von Peter Tremayne.

Die Handlung spielt im Jahr 668 nach Christus und thematisiert ein blutiges Gewerbe, das über Jahrhunderte von Irland über die Scilly Islands bis zu den friesischen Inseln der deutschen und dänischen Küste als einträgliches, wenngleich verbotenes Geschäft für verarmte Küstenbewohner galt, bei dem Menschenleben keine Rolle spielten und Schiffbrüchige oft genug den Tod am Strand erlitten, wenn sie schon der mörderischen Sturmsee davongekommen waren.

Alein vor der nordfriesischen Küste liegen über 700 Schiffwracks aus den letzten 300 Jahren, rund Irland dürften es nicht weniger sein.

„Wir bitten dich, o Herr, zwar nicht, dass Schiffe stranden und umkommen im Heulen des Sturms und im Rasen der See – Aber wenn schon es deinem Ratschluss gefällt, sie stranden zu lassen, dann, o Herr, führe sie hier an den Strand – zum Wohl der armen Bewohner an der Küste.“

So beteten die braven Leuten und stürzten sich auf alles angeschwemmte Strandgut. Denn das Strandrecht war ein uraltes Privileg der Küsten, bis die Landesherren nach und nach von 1242 an gesetzliche Regelungen einführen, die auch den Fürsten und dem Besitzer der angeschwemmten Güter je ein Drittel zusprechen. Dabei galt als Regel, dass alles, was auf dem sogenannten Spülsaum im Uferbereich angeschwemmt wird, als herrenloses Strandgut zu betrachten ist. Stamm

es von einem gestrandeten Schiff, so gilt es solange nicht als herrenlos, solange es Überlebende gibt. Deswegen halfen einige Burschen, wie in dem irischen Roman, da auch schon mal nach. Verordnungen aus 1701 untersagten schließlich bei Todesstrafe, nachts Feuer am Strand zu entzünden, Fensterläden sollten geschlossen bleiben und Seezeichen dürften nicht versetzt werden. Gleichwohl halfen Strandräuber immer wieder dem Ratschluss Gottes nach.

Ein wahrer Segen müssen die Verluste der spanischen Armada im Jahr 1588 gewesen sein. Zwischen 18 und 24 Schiffen der Iberer gingen an den Westküsten Irlands und an den wilden Küsten von Inishmore und den beiden anderen Eilanden der Aron-Gruppe verloren, insgesamt sanken 63 spanische Galeonen und Galeassen.

Das Unwesen der Strandräuber führte schließlich zur Gründung von Seenotrettungsgesellschaften von Irland bis nach Nordeuropa und zum Bau eines dichten Netzes von Leuchttürmen und Fahrwasserkennezeichnungen.

Als Gründungsdatum der heutigen Irish Coastguard gilt das Jahr 1822 vor 198 Jahren. Fast zeitgleich (1809) erfolgte die Gründung der deutschen Seenotrettung, die sich heute unter dem Dach der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) präsentiert. Die Rolle der irischen Gesellschaft definiert sich heute so:

- Rettung von Menschen aus Seenot oder Gefahr an Land
- Organisation notwendigen medizinischen Transports
- Beistand für Schiffe und Boote im Rechtsbereich Irlands

* Überwachung der Umweltverschmutzung, etwa durch Ablassen von Öl, Spülen der Tanks mit Seewasser, Verklappung von Abfällen und Ähnliches

Jedes Jahr koordiniert die sogenannte IRCG die Anforderungen von tausenden Unfällen auf See, an den Klippen und Buchten Irlands (2007 beispielsweise 1961 Einsätze mit 3488 geretteten Personen). Entsprechende Marine Rescue Centers in Dublin, Malin Head (Co Donegal) und Valentia Island (Co Kerry) sind dafür rund um die Uhr zuständig, die Rettungseinsätze SAR (Search and Rescue) zu organisieren. Diese drei Buchstaben sind weltweit auf den Booten und Kreuzern, den Hubschraubern und Flugzeugen der Seenotrettung zu finden. Helikopter sind beispielsweise in Dublin, Waterford, Shannon und Sligo) stationiert.

Die Küstenwache operiert mit 54 Einheiten rund um die irische Küstenlinie und wird dabei von 950 Freiwilligen unterstützt. Im Jahr 2007, einem traurigen Rekordjahr, brauchten 696 Wassersportler Hilfe, dazu 278 Fischer und bei der kommerziellen Schifffahrt musste in den rauen und klippengespickten, irischen Gewässern 64 mal eingegriffen werden. Fehlalarm gab es in 142 Fällen. Mit dem inzwischen zu Ende gegangenen ökonomischen Boom nahm vor allem die Zahl der Yachten stark zu, so dass es 2007 zu 50 Prozent mehr Unfällen kam, als in den Jahren davor. Hier war vor allem die Südküste betroffen. Dieses Unlücksjahr begann bereits mit





einigen Toten und einer Reihe gesunkener Fischkutter und -boote in einer außergewöhnlich hoch gehenden See. Darunter befanden sich die „Pere Charles“ aus Dunmore East, die „Honeydew“ aus Kinsale und die „Rachel Jay“.

Zu den amtlichen Rettern kommen noch einige unabhängige Organisationen dazu, die für örtliche Kommunen Dienst tun, in Cahore, Co Wexford, Tramore, Co Waterford, in Bunmahon, Co Waterford, in Bantry, Co Cork, in Derrynane, Co Kerry, in Banna, Co Kerry, in Ballybunion, Co Kerry, in Kilkeec, Co Clare, Schull, Co Cork, in Limerick City für den Shannon Waterway sowie an den Galway Lakes Corrib und Mask.

Auch spektakuläre Bergungsaktionen an den Küsten erfordern manchmal den Einsatz der Retter. So 2008, als ein Mensch in den Cliffs of Moher bei Doolin Fisherpoint hing. Es dauerte für die 60 eingesetzten Retter sechs Stunden, bis der Kletterer abgehoben werden konnte. Von See aus war es wegen extrem starker Brandung an diesem Tag nicht möglich. Im Jahr davor machte eine andere Aktion von sich reden. Die Coastguard aus Dublin musste fast 200 Kinder im Alter von zehn bis 15 Jahren aus Seenot retten. Die kleinen Wassersportler hatten trotz Wetterwarnungen eine Segelregatta ausgetragen. Von 200 Teilnehmern wurden 195 am Unglücksort versorgt, als die Mehrzahl ihrer 90 Boote gekentert war. Viele der kleinen Wasserratten erlitten einen Schock. Die Jungsegler waren etwa einen Kilometer vor dem Fähr- und Yachthafen Dun Laoghaire unterwegs, als die Windfront heran bretterte.

Es gibt auch ungewöhnliche Einsätze. So versuchten 2009 die Kräfte der RNLI und der irischen Wal & Delphin Gesellschaft vergeblich, einen 18 Meter langen, gestrandeten Finnwal an der Westküste zurück in tieferes Wasser zu bugsieren – leider vergeblich.

Immer wieder gilt es unter Einsatz des eigenen Lebens, in den schwierigen Gewässern rund Irland schiffbrüchigen Seeleuten und Seglern zu Hilfe zu eilen. Als ein Beispiel mag die Rettung des schwer verletzten Kapitäns der „Horncliff“ dienen, der erst nach mehreren Anläufen bei Windstärke zehn und acht Meter hohen Wellen 300 Kilometer vor der südirischen Küste abgehoben werden konnte. Am selben Tag traf es auch die „Riverdance“, einen Fischdampfer und eine Fähre vor Westengland. Eine der spektakulärsten Rettungsaktionen war das Desaster beim Fastnet Race von 1979, als über 300 Yachten in Seenot gerieten. 4000 Retter aus Irland, England, Holland waren im Einsatz, 15 Menschen starben.

Noch heute gilt der Einsatz der Retter im Jahr 1963 im selbst Seegebiet als vorbildhaft. Das irische Feuerschiff „Daunt Rock“ bei Cork war während eines schweren Sturmes aus seiner Verankerung gerissen worden, die Besatzung sprang in die kochende See und wurde von den Seenotrettern der „Mary Standford“ aus dem Wasser gefischt.

Dublin-Touristen können am Hafen von Dun Laoghaire in einem kleinen Gebäude der irischen Seenotretter von

Mützen mit Wappen bis zu Schriften und Postkarten, Ansteckern und T-Shirts alle möglich Andenken erwerben und so einen kleinen Beitrag dazu leisten, sollten sie einmal selbst mit einer der Fähren oder als Sportsegler in Seenot geraten.

Nach Koordination der Coastguard werden Seefahrer wie im benachbarten England von der Royal National Lifeboat Institution betreut, die als Gegenstück der deutschen DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) gilt.

Anrufname: Irish Coast Guard
Telefonisch, Festnetz: 999, ask for Marine Rescue
Telefonisch, Mobilfunk: 112, ask for Marine Rescue

Rechte und Pflichten sind im Irish National Maritime Search and Rescue Framework festgehalten, das sich streng an die Regeln der weltweit geltenden Maritime Search and Rescue Convention für ein standardisiertes SAR hält. Unterzeichnet wurde sie 1958 zusammen mit der Convention on the High Seas.

Joachim Feyerabend