

Gut zwanzig Jahre versah TRIENTJE ihren Dienst in Maasholm an der Schlei, bis sie im Mai 1992 zur neu gegründeten Station Ueckermünde verlegt wurde. Im November des Jahres wechselte sie dann noch für einige Monate zur Station Freest an der Peenemündung, bis sie im Juli 1993 außer Dienst gestellt wurde. Anschließend kam sie zunächst zu einem Segelverein in Kiel-Schilksee, bis sie im August 2000 an privat abgegeben wurde.

Heute ist TRIENTJE im unveränderten Originalzustand der aktiven Dienstzeit und in der Farbgebung der Indienststellung. Sie wird als Exponat zusammen mit anderen ehemaligen Rettungseinheiten privat gepflegt und erhalten.

Während der rund 22-jährigen Dienstzeit gab es mitunter auch kurioses zu berichten. So vollbrachte die TRIENTJE 1975 einen „Kraftakt“ besonderer Art, als sie ein Fahrgastschiff „auf den Haken“ nahm, daß manövrierunfähig in der Ostsee trieb. Anlaß genug für die DGzRS, einen entsprechenden Bericht darüber im Jahrbuch von 1976 zu veröffentlichen (siehe nächste Spalte).

Text in Teilen aus: Kapitän John Schumacher: „Der Seenotkreuzer - Entwicklung und Bauprogramm von 1957 bis 1976“, S. 43-50. Mit freundlicher Genehmigung der DGzRS, Bremen.

## Daten:

Länge:	6,92 m
Breite:	2,34 m
Tiefgang:	0,60 m
Verdrängung:	1,65 t
Motor:	Mercedes OM 615 2l, 4 Zylinder, 54 PS (40 kW)
Geschwindigkeit:	10 Knoten
Material:	Aluminium (Al Mg 4,5 Mn / W28)
Baujahr:	1971
Bauwerft:	Evers (in Niendorf an der Ostsee)
Werftnummer:	504-72
DGzRS-Baunummer:	KRST 11
Eigner:	Sabine Eckey & Guido Dielen
Kontakt:	trientje@forum-seenot.de

## „Der Kleine hilft dem Großen

*... ist nicht nur das Motto unserer Werbung, mit Spenden in die Sammelschiffchen das Seenotrettungswerk finanziell zu unterstützen. Mini-Rettungsboot „Trientje“ (genau 6,92 m lang, 2,34 m breit, Tiefgang 60 cm, 54 PS = 11 Knoten) setzte den Sammelschiffchen-Slogan in die Tat um:*

**Maasholm.** Um 21.45 Uhr am 5. August (Anm.: 1975) ruft man unsere Station Maasholm über UKW und bittet um Hilfeleistung für ein Passagier-Motorschiff, das mit Maschinenschaden in Höhe von Falshött treibt; ein Schlepper stünde zur Zeit nicht zur Verfügung.

*Das 830 PS starke Rettungsboot „Günter Kuchenbecker“, dem solcher Kraftakt anstünde, ist gerade anderweitig disponiert. „Dat mookt wi“ (das machen wir), meint jedoch Maasholms freiwilliger Vormann der „Trientje“, „schnappt“ sich einen weiteren Freiwilligen aus dem Fischerdorf auf der Schlei-Halbinsel, wo niemand weiter als drei Minuten vom Schiff entfernt wohnt, passiert wenig später mit „Trientje“ die enge Durchfahrt von Schleimünde und ist eine Stunde nach dem Anruf bei dem in der einbrechenden Dunkelheit hell erleuchteten Havaristen.*

*„ . . . dann haben wir das Schiff in Schlepp genommen; eine Meile vor Schleimünde hat ‚Stadt Flensburg‘ uns abgelöst . . . “ - so schreibt der Vormann in seinem Einsatzbericht, der mit 21.45 Uhr beginnt und als Ende der Hilfeleistung 02.45 Uhr ausweist.*

*Nicht etwa Ehrgeiz, mit dem kleinen Strandrettungsboot das 34 m lange, fast 7 m breite und 151 BRT vermessene Fahrgastschiff abzuschleppen, bewog unseren Vormann zu dem David-Goliath-Spiel. Er weiß: Im Flachwassergebiet vor der Küste bei Falshött liegen dicht unter die Wasseroberfläche ragende dicke Steine, viele Meter im Durchmesser große Findlinge aus der Eiszeit. Das Motorschiff droht bei dem steifem Nordostwind genau in diese Gefahrenzone hineinzutreiben, falls die Anker nicht halten. Und es hat 213 Passagiere und 10 Mann Besatzung an Bord!*

*Mit maximal 54 PS stehen „Trientje“ nur sieben Prozent der Maschinenkraft des Passagiermotorschiffes zur Verfügung. Indes: Langsam, aber sicher schleppt das kleine Boot den Havaristen Meile für Meile, bis dann ein Motorschiff seiner Reederei eintrifft und „Trientje“ die harte Arbeit abnimmt.*

*Wie auf den meisten Fähren und Fahrgastschiffen steht auch hier ein Sammelschiffchen unserer Gesellschaft. Und in jener Nacht haben die über zweihundert Passagiere gefunden, daß es doch recht nützlich ist, wenn der Kleine dem Großen hilft: Durch Münzen und zusammengerollte Scheine wurde die „Lademarke“ des Sammelschiffchens weit überschritten!“*

Quelle: DGzRS, Jahrbuch 1976, Seiten 58/59

# TRIENTJE

ehemaliges Seenotrettungsboot (sog. Strandrettungsboot) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

erstes Boot der in den 70er Jahren in Dienst gestellten 7m-Klasse



## Das kleine „Strandrettungsboot“

Die 6,92 Meter langen, selbstaufrichtenden und selbstlenzenden sog. „Strandrettungsboote“ wurden aus den Tochterbooten der Seenotkreuzer entwickelt. Als kleinste selbständig operierende, unbegrenzt seefähige Einheiten des deutschen Seenotrettungs-Dienstes wurden sie - von Küstenstationen aus - vornehmlich in den Flachwassergebieten des Küstenvorfeldes eingesetzt und unterstützten dabei die benachbarten Seenotkreuzer. So wurde Anfang der 70er Jahre den Problemen, die durch den ständig zunehmenden küstennahen Verkehr mit zumeist kleineren Fahrzeugen aller Art - insbesondere Sportbooten - entstanden, wirksam begegnet.

Ab 1971 stellte die DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) zwölf dieser Seenotrettungsboote in Dienst, davon acht in der Ostsee, gebaut bei der Evers-Werft in Niendorf an der Ostsee und vier in der Nordsee, gebaut bei der Fr. Schweers Werft (heute Lürssen) in Bardenfleth an der Unterweser. Die Boote bekamen (aus regionaler Verbundenheit) norddeutsche Mädchennamen (bemerkenswerterweise jedoch, ohne jemals getauft zu werden).

Bei einer Gesamtlänge von 6,92 Metern, einer Breite von 2,34 Metern und einem Tiefgang von nur 0,60 Metern verdrängen die Boote ausgerüstet einschließlich Besatzung rund 1,7 Tonnen und erreichen eine Geschwindigkeit von rund 10 Knoten. Die Gesamtleistung der Maschine beträgt 54 PS, übertragen auf einen Propeller.

Bauweise und Konstruktionsmerkmale des Rumpfes ähneln im Prinzip weitgehend jenen der Seenotkreuzer. Als Werkstoff wurde die hochfeste Leichtmetall-Legierung Al Mg 4,5 Mn verwendet. Der Bootskörper wurde im Netzspantensystem ganzgeschweißt hergestellt. Entsprechend den speziellen Erfordernissen dieser überwiegend in Brandungszonen, Strand- und Wattgebieten sowie im Bereich flacher Sandbänke und Riffe zum Einsatz kommenden Boote wurde wegen der zu erwartenden Grundberührungen die Konstruktion sehr stark ausgeführt. Der Tiefgang ist mit 0,60 Metern sehr gering und ermöglicht ein Abbergen von Personen auch in flachen Wattgebieten.

Der Rumpf ist durch Schotte in wasserdichte Abteilungen unterteilt, die das Boot bei Wassereintrich schwimmfähig halten, wie Versuche gezeigt haben. Der durchlaufende Kiel, ursprünglich aus elastischem Material, später aus Aluminium, bietet für Ruder und Propeller vollen Schutz und gestattet ein "Freibaggern" beim Auflaufen. Die Kühlung des elastisch gelagerten Motors ist unabhängig von

Seewasser; sie erfolgt durch in die Außenhaut eingebaute Kühltaschen.

Wegen der extremen Einsatzbedingungen bestehen für Bootsführer und Besatzung Angurtmöglichkeiten. Der Steuerstand im Aufbau kann sitzend (Blick durch eine heizbare Klarsichtscheibe und Seitenfenster) oder stehend bedient werden. Im letzteren Fall gewährt ein Turmluk dem Bootssteuerer freie Rundumsicht. Der vom Motor beheizte Aufbau schützt die Insassen vor schwerer See und Kälte sowie gegen brechende, zurückschnellende Schleppeinen.

Vom achteren, selbstlenzenden Arbeitscockpit kann auch mit der Pinne von Hand gefahren werden, die zugleich bei Ausfall der öhydraulischen Steuerung als Notsteuerung dient. Außerdem ist Achterkante Aufbau eine zweite Motorbedienung vorhanden. Im Aufbau kann ein Geretteter angeschnallt sowie ein Verletzter liegend auf einer Trage untergebracht werden; weitere Gerettete, im Bedarfsfall auch eine in der Transporthängematte liegende Person, finden im offenen selbstlenzenden Arbeitscockpit Platz.

Wasserdicht ist auch die UKW-Sprechfunkanlage. Scheinwerfer und Radarreflektor komplettieren die Ausrüstung. Havarierte Fahrzeuge können mit einer robusten Schleppleinrichtung, die bei Bedarf auch von innerhalb des Aufbaus entriegelt werden kann, in Sicherheit gebracht werden.

Die Boote sind als Selbstaufrichter konstruiert und richten sich im Falle einer Durchkenterung binnen kürzester Zeit wieder auf. Die besondere Problematik bei den Versuchen während der Entwicklung bestand in der Schmierölversorgung des mit laufendem Motor durchkenternden Bootes. Der Abgasdruck ist beträchtlich höher als der Wasserdruck bei größter Lage des Auspuffaustrittes unter Wasser (bei 180 Grad), so daß keine Gefahr für den Motor

durch Wassereinschlag bei laufendem Motor besteht. Sämtliche Luffeintritte am Aufbau können mit einem Knopfdruck schlagartig geschlossen und anschließend schnell wieder geöffnet werden. Für die sehr kurze Zeit des Kentervorganges ist im Aufbau eine genügende Luftreserve vorhanden, so daß weder der mit geringer Drehzahl laufende Motor stehenbleiben kann, noch die Insassen an Luftmangel leiden. In der Praxis des Rettungseinsatzes indessen ist ein totales Durchkentern eines der Boote tatsächlich nie vorgekommen.

Die Ausrüstung des Bootes ist vielseitig und umfassend: UKW-Seefunkanlage, Fremdlenzpumpe, Kletternetz, Sanitätsausrüstung mit Verbandsmaterial sowie Rettungstrage. Über die Bergepforte können im Wasser treibende Personen nahezu waagrecht auf Wasserlinien-Niveau abgeborgen werden. Dadurch wird vermieden, sie über die Bordwand hieven oder zur Bergung aus der Waagerechten aufrichten zu müssen, was insbesondere bei starker Unterkühlung zum sofortigen Tod führen könnte (sog. Bergetod).

Die Strandrettungsboote dieses Typs haben sich während ihrer Dienstzeit bei zahlreichen Einsätzen in der Nord- und Ostsee sowohl an offenen Seestränden als auch in Wattgebieten unter oftmals härtesten Bedingungen gut bewährt, wobei einige Boote sich während der Zeiten größten Kleinbootsverkehrs oft ganztäglich auf See in Bereitschaft befanden oder vor den Stränden Positionen bezogen.

TRIENTJE wurde 1971 von der Evers-Werft gebaut. Als Neuentwicklung und erstes Boot der Klasse wurde sie 1971 noch vor der Indienstellung zur „International Lifeboat Conference“ in den USA präsentiert. Am 07.08.1971 und somit rechtzeitig für die bevorstehenden Olympischen Sommerspiele in der Kieler Förde wurde sie dann auf der Station Maasholm an der Schlei/Ostsee stationiert und löste dort KRT 1 (die spätere KURT GRUNDMANN) ab.