

Katastrophen

Rohstoff als Bombe

Eine Fähre glüht nach einer Kollision aus, Öl eines Supertankers bedroht die Riviera – Italien im Schock.

In Sichtweite zur Hafenmole von Livorno lag letzten Freitag noch das ausgeglühte Wrack der Fähre „Moby Prince“, als im Amtssitz des italienischen Ministerpräsidenten Giulio Andreotti ein Telegramm einging. Jacques Delors, Präsident der EG-Kommission, versprach darin, den Hinterbliebenen von 138 Toten mit 1,23 Millionen Dollar beizuspringen.

Das Geld wird vor allem Witwen zugute kommen, die nach italienischem Maßstab zu den Ärmsten der Armen gehören. Denn als die Fähre vorigen Mittwoch um 22.30 Uhr, kurz nach dem Verlassen von Livorno, den Supertanker „Agip Abruzzo“ rammte, ereignete

sich nicht nur ein Schiffsunglück, das ein Skandal war, sondern für die Angehörigen der Opfer zugleich auch eine soziale Katastrophe.

Die meisten Passagiere waren Saisonarbeiter vom Festland, die auf Sardinien, wohin die Fähre unterwegs war, Arbeit suchen wollten. Auf dem Totenschiff hatten sie vor dem Fernseher ein Fußballspiel verfolgt, als das Desaster über sie hereinbrach.

Bei dichtem Nebel war die „Moby Prince“ mit voller Fahrt steuerbord gegen die „Agip Abruzzo“ gelaufen, die mit 82 000 Tonnen Öl im Bauch auf Reede lag. „Es war eine apokalyptische Szene, die Flammen waren überall“, beschrieb Tankerkapitän Renato Superina den meterhohen Feuerwall, der die Fähre im Nu einhüllte.

14 Stunden später – vor Livorno hatten Feuerwehreute begonnen, die Reste der verkohlten Menschen in amerikanischen „body bags“ zu stopfen – kam es im Ligurischen Meer zur nächsten Katastrophe.

Beim Löschen von 232 000 Tonnen Rohöl fing der Tanker „Haven“ Feuer, ein 250 000-Tonner, gechartert von der National Iranian Tanker Company. Die „Haven“ hatte gerade einen Teil ihrer Ladung in die Pipelines der Ölverladestation Genua-Multedo abgegeben. Nur durch einen Sprung über die Reling konnten sich 30 Besatzungsmitglieder – Griechen, Filipinos, Inder und Senegalesen – vor den Flammen retten.

Nach allem, was bis Ende letzter Woche über die Katastrophen bekannt wurde, hätten sie nicht geschehen dürfen. Im Unterschied zu vielen anderen Unglücksfällen, bei denen sich oft mehrere Faktoren zu einer fatalen Fügung verbinden, war etwa der Feuertod auf der „Moby Prince“ unnötig.

Kapitän Ugo Chesca, 56, galt als erfahrener Mittelmeer-Schiffer. Die Erklärungsformel „menschliches Versagen“ (Italiens Handelsmarine-Minister Carlo Vizzini) griff auch diesmal zu kurz: Zu ungewiß waren Begleitumstän-



Wrack der Fähre „Moby Prince“
„Apokalyptische Szene“



WILLKOMMEN EUROPA

Wenn Sie europaweit Kongresse planen, dann mit Freudenstadt im Schwarzwald. Unser neues Kongresszentrum eignet sich bestens für durchdachte Tagungen. Und umgeben von herrlicher Natur zwischen Stuttgart und Straßburg lädt Freudenstadt ein zum grenzenlosen Entspannen.



Informationen bei:
Korverwaltung
Freudenstadt
Am Promenadeplatz 1
7290 Freudenstadt
Telefon 074 41/8 64 21
Telefax 074 41/8 51 76

Durchdacht tagen & Beschwingt entspannen!

Erfolg durch



Seminare

Nürnberger
Management
Institut
Dipl.-Kfm
J. Pracht

J. Pracht

Qualifizieren Sie sich mit unserem MTC-System. Unser Karriere-Ausweis beflügelt Ihren Erfolg!

MANAGER-TRAINING-CARD

Nürnberger Management Institut
Dipl.-Kfm J. Pracht

Annette-Koltz-Str. 47
8500 Nürnberg 50
Tel. 0911/86 8003-4
Fax 0911/86 9296

Ranking Kennziffer

Ausführliche Informationen anfordern:
Annette-Koltz-Str. 47 8500 Nürnberg 50
Tel. 0911/86 8003-4 Fax 0911/86 9296

de, Hergang und Schuldfrage beim Führungsglück. Rätselhaft schien Schiffstechnikern vor allem die Frage, warum das Radarsystem der „Moby Prince“ die Besatzung nicht rechtzeitig gewarnt und die Kollision verhütet hatte. Das Schiff war nach Ankunft der Reederei mit drei voneinander unabhängigen Radaranlagen ausgestattet.

Rolf Weller, Geschäftsführer einer Firma für Schiffselektronik in Hamburg, erläuterte, wie Passagierfähren vergleichbaren Typs normalerweise ausgerüstet sind: Auf den Sichtschirmen von mindestens zwei Antikollisions-Systemen zeichnet sich selbst eine in der Nähe treibende Tonne noch so groß wie ein Daumnagel ab. Wird eine bestimmte Distanz zu einem anderen Schiff unterschritten, gibt die Anlage optische und akustische Warnsignale. Weller: „Auch ein schlafender Offizier wird mit Sicherheit geweckt.“

Ob die TV-Übertragung des Fußballspiels Juventus Turin gegen FC Barcelona die Besatzung noch stärker gelähmt hat als ein normaler Tiefschlaf, konnte auch Schiffsjunge Alessio Bertrand, der einzige Überlebende, nicht aufklären helfen. Als technische Erklärung für den Blackout der Radarsysteme kam allenfalls ein totaler Stromausfall in Betracht.

Bemerkenswert erschien auch der Umstand, daß die „Moby Prince“ – bei Temperaturen von bis zu 1200 Grad – nahezu vollständig ausbrannte. Die bis Ende letzter Woche plausibelste Theorie: Das Fährschiff war, nach der Kollision mit dem Tanker „Agip Abruzzo“, von der Schiffsführung nochmals mit voller Kraft zurückgesetzt worden. Dabei, so die Vermutungen, habe sich das Öl aus dem Tanker wie ein Schwall über den Havaristen ergossen, was zur Feuerbrunst führte.

Die Ölschwall-Theorie hat auch zu tun mit einem Erfahrungssatz von Schiffsunglück-Experten, der sich bei der Explosion des Öltankers „Haven“ im Ligurischen Meer aufs neue bestätigte: Solange das transportierte Öl in den Ladekammern des Tankers geborgen ist, kann es nur schwer entflammt werden, schon gar nicht explosiv.

Erst wenn sich das Gas, das beim Verflüchtigen des Öls entsteht, mit Luft mischt, wird der Energierohstoff zu einer Bombe. Deshalb haben Tankerkapitäne und -mannschaften größtes Unbehagen, wenn die Laderäume leergepumpt werden oder sich in bereits leeren Tanks noch Ölrückstände mit der Außenluft verbinden.

Wahrscheinlich war dies die Ursache der „Haven“-Explosion: Aus dem Schiff, das mit 232 000 Tonnen Öl von Iran her Genua erreicht hatte, waren schon etwa 70 000 Tonnen Rohöl entladen, als das Unglück geschah.

Die Rauchsäule des Tankerbrands war bis ins Stadtzentrum von Genua zu sehen, „ein Kuweit am Horizont“, wie der *Corriere della Sera* schrieb. Zugleich zeichnete sich das Ausmaß einer Umweltkatastrophe ab. Die „Haven“ könnte mehr Erdöl verlieren als der Supertanker „Exxon Valdez“, der 1989 vor Alaska auf ein Riff gelaufen war. Damals flossen 42 000 Tonnen in die Fjorde des Prince William Sund.

„Immer noch läuft Öl aus“, meldete in Genua ein Sprecher der Hafenverwaltung. „Es sieht aus wie schwarze Plastikugeln, die auf der Wasseroberfläche treiben.“ Mit zwölf Kilometer langen Ölbarrieren versuchten derweil Schlepper, den Ölteppich von der Blumenriviera zwischen Imperia und Genua fernzuhalten.

Bei der EG in Brüssel setzten Experten die Schadensdimensionen sogar höher an. Die „Haven“ verliere das Dreifache der „Exxon Valdez“-Menge, sagte ein Kommissions-Beamter. Die Sorge in Brüssel ging so weit, daß Rom angeboten wurde, einen Teil jener „Task Force“ zu entsenden, die ursprünglich zur Bekämpfung der Ölpest vor Saudi-Arabien und Kuweit vorgesehen war.

Dies sei eine „schlechte Woche“, schrieb am Freitag auch *Lloyd's List*, das Organ des Londoner Versicherungsmarktes. Vor allem gebe das Unglück der „Moby Prince“ zu denken, bei dem der „fürchterlichste Alptraum“ – der Zusammenstoß zwischen einer Personenfähre und einem Supertanker – Wirklichkeit geworden sei.

Zusammenstöße zwischen Fähren und Tankern, so beweist auch Norman Hooke vom Lloyd's Maritime Information Service in seinem Buch „Modern Shipping Disasters“, waren stets ein Horror. Das verheerendste Unglück ereignete sich im Dezember 1987, als die philippinische Fähre „Doña Paz“ den Küstentanker „Victor“ rammte. 4300 Passagiere, die auf dem Weg nach Manila waren, fanden den Flammentod – mehr, als jemals zuvor auf einem Schiff in Friedenszeiten starben.

Wie Ironie mutet an, daß nur Stunden vor dem italienischen Fährdesaster im norwegischen Oslo eine Art Gipfelkonferenz der Schiffseigner zu Ende ging. Sie war einberufen worden, um neue Sicherheitsvorschriften für Personenfähren zu erarbeiten.

Anlaß war der Brand an Bord der Fähre „Scandinavian Star“, bei dem vor genau einem Jahr 158 Menschen starben. In Oslo forderten deshalb die skandinavischen Länder, alle Fähren mit Sprinkleranlagen, Rauchdetektoren und Fluchtwegen auszustatten.

Auf der „Moby Prince“ hätte auch das nichts mehr geholfen. ◀

SCHRAG

Es liegt
was in der
Luft.



Viren, Pollen, Staubpartikel... – bereits ein Drittel aller Bundesbürger quält sich mit Allergien herum. Doch wer sich bisher „abkapseln“ mußte und zu Hause auf Frischluft besser verzichtet hat, kann jetzt aufatmen:

Die energiesparende SCHRAG Klima-Zentralheizung sorgt tag-ein-tagaus für herrlich frische, individuell befeuchtete Luft, frei von Schadstoffen aller Art. Und das, ohne daß dazu auch nur ein Fenster geöffnet werden mußte.

Wenn Sie mehr darüber wissen möchten – ausführliches Informationsmaterial anfordern.

COUPON:

Ja, ich habe ein Herz fürs Klima.
Bitte schicken Sie mir mehr Informationen.

Name:

Straße:

PLZ/Ort:

SCHRAG Heizungs-Lüftungs- Klima-Technik GmbH KI
Hauptstraße 118
7333 Ebersbach/Fils · Telefon 0 71 63 / 17-0
Telefax 0 71 63 / 17-155