

Zähes Leben

Nach schweren Seeunfällen sollen deutsche Handelsschiffe mit Rettungsbooten neuen Typs ausgerüstet werden.

Als der Industrielle Aaron Hirsch im April des Jahres 1912 vom Untergang der „Titanic“ erfuhr, setzte er einen Preis von 20 000 Mark aus.

Die Summe sei, so telegraphierte er unter dem Eindruck des Todes von über 1500 Schiffbrüchigen an den Hamburger Reederei-Direktor Albert Ballin, demjenigen Ingenieur zugeordnet, der Rettungsboote besonderer Qualität konstruierte: „mindestens 24 Stunden lang seetüchtig“ und „binnen einer halben Minute gebrauchsfertig“.

Hirschs Preis ist nie vergeben worden.

Weil die gebräuchlichen Seenot-Rettungshilfen zumindest unter extremen Wetterverhältnissen auch heute die Preis-Kriterien von damals nicht annähernd erfüllen, überlebte zum Beispiel Ende November nur einer von 24 Mann den Schiffbruch des Hamburger Container-Frachters „Elma Tres“ (7470 Bruttoregistertonnen) bei den Bermudas.

Zwar wurde nach dem Desaster der „Titanic“, auf der es nicht einmal genügend Rettungsboote gab, erstmals international verbindlich wenigstens eine Mindestzahl von Rettungsbooten vorgeschrieben. Doch an dem Gerät, auf das die Besatzungen im Seenotfall vom sinkenden oder brennenden Schiff umsteigen sollen, hat sich im Prinzip wenig geändert „seit Kolumbus' Zeiten“, wie es Frachter-Kapitän Manfred Wietfeldt sieht, nebenberuflich Geschäftsführer eines Kuratoriums für Schiffssicherheit und Umweltschutz.

Das nach dem internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Solas) sowie der deutschen Schiffssicherheitsverordnung als Standard-Rettungsgerät vorgeschriebene offene Rettungsboot zum Beispiel stammt vom Konzept her aus Windjammer-Zeiten. Obwohl heute immerhin mit einem Motor versehen und aus Kunststoff, Alu oder Stahl gefertigt, gibt es nach dem Urteil der Berufsgruppe Schiffahrt der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft „nichts, was schlechter ist“.

Aber auch die per Solas und seinen internationalen Ausführungsbestimmungen vor über zwei Jahrzehnten als weitere Pflichtausrüstung vorgeschriebenen Rettungsflöße, zumeist Gummiseln mit schützendem Zeltdach, haben sich allenfalls bei Schönwetter als brauchbare Zuflucht für Schiffbrüchige erwiesen.

So können die starren, offenen Rettungsboote nur zeitraubend mit Hilfe einer komplizierten Krananlage, den sogenannten Davits, zu Wasser gelassen

werden; bei starker Schräglage eines Havaristen geht das häufig gar nicht mehr.

Im Wasser schlagen sie bei starkem Seegang leicht voll; auch lassen sie sich, einmal gekentert, von den Schiffbrüchigen kaum wieder aufrichten.

Rettungsinseln sind zwar schnell herzurichten. Sie werden in einem Container über Bord geworfen und blähen sich – automatisch – im Wasser unverzüglich auf. Aber vom Havaristen aus sind sie für die Schiffbrüchigen dann in der Regel nur schwimmend zu erreichen – wenn, wie schon passiert, Sturmböen die leichten, unmanövrierbaren und zudem gegenüber Seeschlag empfindlichen Inseln nicht schon vorher gepackt und davongeweht haben.

Weil Zeugen fehlen, bleibt oft unlegbar, ob letztlich die Unzulänglichkei-

Auf der am 26. November im Sturm gekenterten und gesunkenen „Elma Tres“ dagegen, so besagen die Angaben des einzigen Überlebenden, des 1. Offiziers Harald Marienfeldt, geriet ein Rettungsboot beim Aussetzen zwischen von Bord geschwemmte Container, wurde beschädigt und kippte um. Das zweite rissen die Seen beim Sinken des Schiffes aus den Halterungen, beschädigten es und warfen es um.

Marienfeldt klammerte sich 26 Stunden lang auf eines der kieloben treibenden Boote. Ein philippinischer Matrose, der in der Luftblase darunter ausgeharrt hatte, starb, kurz bevor Marienfeldt geborgen wurde.

Auf dem Motorschiff „Naros“ (499 BRT), gesunken am ersten Advent vor der niederländischen Küste, hatten Wo-



Rettungsinsel in der Erprobung: Sicherheit bei Schönwetter

ten des üblichen Rettungsgeräts schuld am ganzen Ausmaß einer Katastrophe auf See waren. So im Fall des Leichterträger-Schiffes „München“, das vor drei Jahren mit 28 Leuten an Bord im Atlantik verschwand. Vier unbenutzte Rettungsinseln sowie ein senkrecht im Wasser treibendes Boot wurden später gesichtet, und die Unfall-Untersuchungsbehörde, das Seeamt, sah sich in seinem Abschlußbericht nur einmal mehr zu dem Rat genötigt, „Rettungsmittel . . . so zu verbessern, daß ihre Verwendung auch bei schwerstem Wetter erfolgversprechend ist“.

Oder im Fall des Frachters „Rugwardersand“ aus Brake, der im Januar 1981 auf der Reise von Italien nach Algerien mit zwölf Mann spurlos verloren ging.

gen eines der beiden Rettungsboote zerschlagen. Das andere konnte nicht mehr zu Wasser gelassen werden. Die Rettungsinsel war von Bord gespült worden. Vier Leute der „Naros“ wurden von einem Hubschrauber geborgen, ein Seemann ertrank.

Denn beinahe regelmäßig alle Jahre wieder passiert schon vor Nordeuropas Küsten ähnliches, wie es beispielsweise im Untersuchungsbericht des Seeamtes über den Untergang der Hamburger „Rebecca“ (880 BRT) steht, die 1979 bei Weststurm am Eingang des Finnischen Meerbusens in Seenot geraten war:

Der Kapitän ließ an Steuerbordseite die Rettungsinsel aussetzen . . . Das Steuerbordboot konnte nicht mehr zu Wasser gebracht werden, weil die „Rebecca“ mit ihrer Steuerbordseite beinahe flach auf

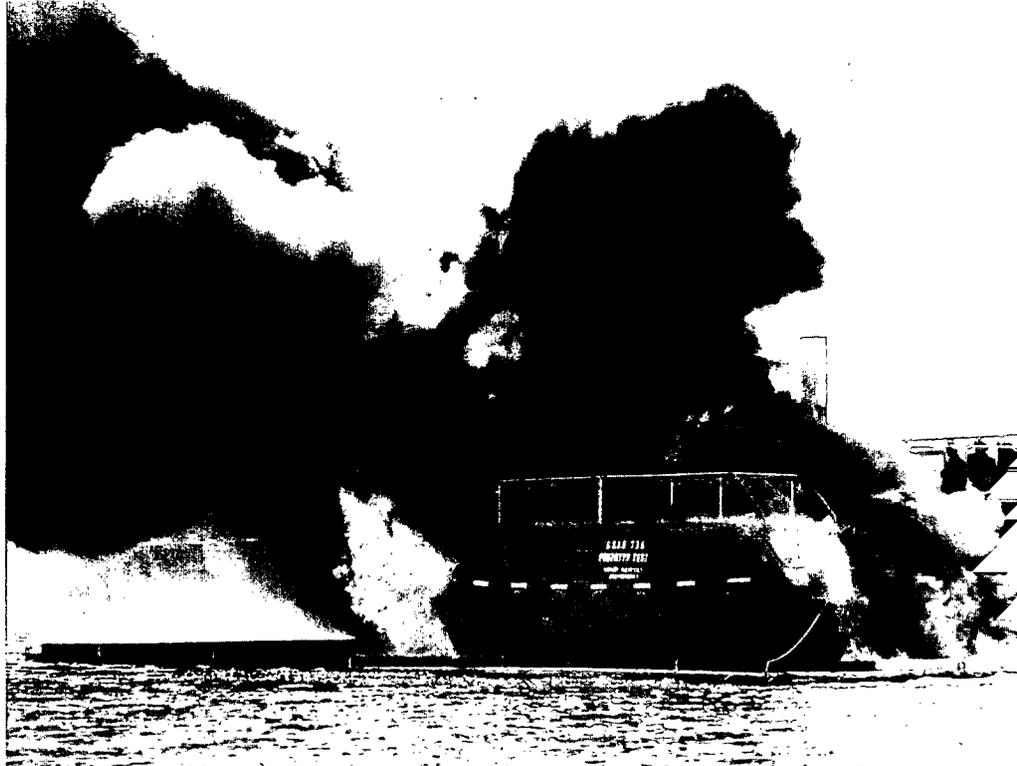
dem Wasser lag ... Angesichts der drohenden Kentergefahr stellte der Kapitän jetzt jedem frei, über Bord zu springen, um zu der in Mittschiffhöhe in unmittelbarer Nähe treibenden Rettungsinsel zu schwimmen. Zuerst sprang der Steuermann. Er kämpfte zehn Minuten lang mit den Wellen, konnte aber nicht in die Insel gelangen. Er teilte sein vergebliches Unterfangen durch Zuruf den anderen Besatzungsmitgliedern mit, die daraufhin nacheinander in die See sprangen.

Keines der Besatzungsmitglieder erreichte die treibende Insel. Der Kapitän ertrank wahrscheinlich im Sog seines kenternden Schiffes. Drei Leute barg der Froschmann eines Rettungshubschraubers später lebend, drei weitere tot.

Hinreichend erklärbar ist nicht, weshalb im Zeitalter von Satellitennavigation und schon weitgehend automatisiertem Schiffsbetrieb Seeleute mit nur wenig besserem Rettungsgerät über die Meere schippern müssen als ihre Altvorderen, die eisernen Matrosen auf hölzernen Schiffen – die lernten vielfach gar nicht erst schwimmen, weil die Chance auf Rettung bei Schiffbruch auf hoher See ohnedies nahezu Null war.

Die Seeleute-Gewerkschaften liegen sicher nicht ganz falsch, wenn sie auf die Sparsamkeit der Reeder verweisen – Sicherheitsausrüstung geht ins Geld, fährt aber in der Regel nichts ein; darum täten sie gerade auch nur „soviel, wie vorgeschrieben ist“ (DAG-Berufsgruppe Schifffahrt).

Die Schiffseigner wiederum vermissen bei den Bürokraten der Sicherheitsbehörden – der fürs Solas-Abkommen zuständigen UN-Schifffahrtsorganisation Imco, dem Verkehrsministerium sowie



Überdachtes Rettungsboot im Feuerfest*: Auch bei Kopfstand seetüchtig?

dessen Exekutive auf dem Sektor Schiffssicherheit, der See-Berufsgenossenschaft – „den großen Wurf“, so der gelernte Kapitän Wilfried Stecher, nautischer Referent beim Verband Deutscher Reeder (VDR):

Statt „endlich ein neuzeitliches, an Umwelt- und Einsatzbedingungen orientiertes Rettungssystem zu forcieren“, hielten sie „mit immer neuen Detailvorschriften an veralteten traditionellen Rettungsbootvorstellungen fest und ver-

hindern so kreative Problemlösungen“. Auch da ist Wahres dran.

Denn so besehen, ist eine Neuerung, die nun auf Drängen vor allem der Gewerkschaften und gegen die Überzeugung der Reeder zunächst auf Frachtern von 1600 BRT Größe und mehr eingeführt werden soll, eigentlich brandneu auch nicht mehr: Im Vorgriff auf eine voraussichtlich 1985 anstehende Änderung des internationalen Solas-Abkommens und wie im Seefahrerland Norwegen schon geschehen, werden für Schiffe, die nach dem 1. Juli 1982 auf Stapel gelegt werden, Rettungsboote „mit fester Überdachung“ vorgeschrieben.

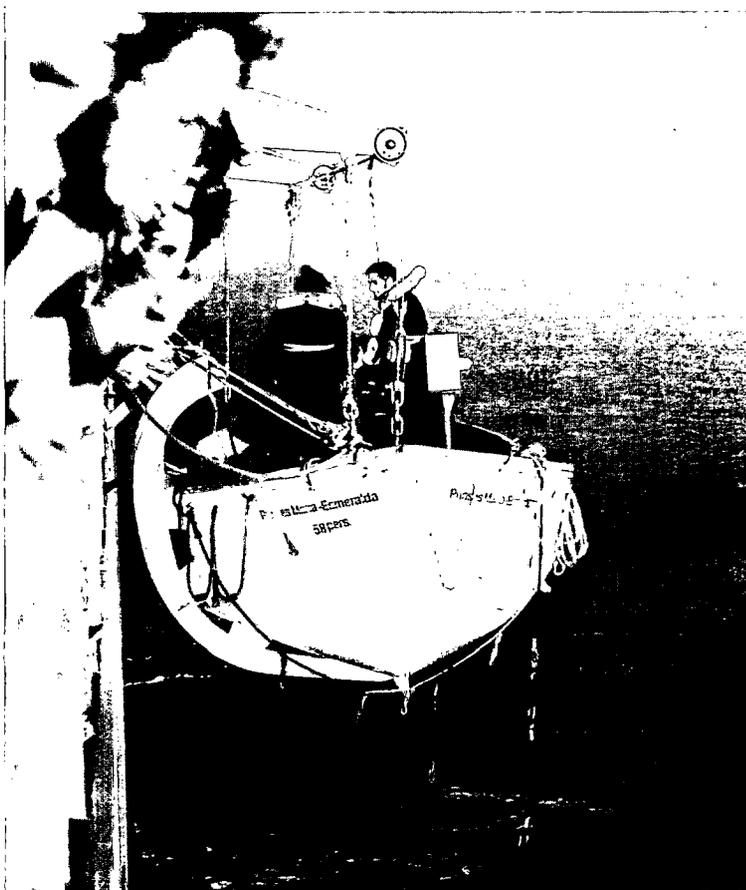
Äußerlich ähnelt dieser Typ einem herkömmlichen offenen Boot, auf das als Dach ein zweiter Bootskörper gestülpt wurde. Angeschnallt auf ihren Sitzen können Schiffbrüchige darin auch einen Kopfstand des Bootes überstehen.

Es ist so ausgelegt, daß es sich nach dem Kentern selbsttätig wieder aufrichtet. Eine Wassersprühanlage an Dach und Rumpf soll verhindern, daß sich der Bootskörper bei Fahrt durch brennende Flüssigkeiten, etwa nach einem Tankerunfall, übermäßig erhitzt.

Solche geschlossenen Boote gibt es auch, seit Jahrzehnten, aus deutschen Konstruktionsbüros. Insbesondere bundesdeutsche Sicherheitsbeamte waren es, die diesen Booten trotz ihrer unbestreitbaren Vorzüge lange mißtrauten.

Die Hamburger Reederei Bolten etwa wurde noch vor einigen Jahren nach dem Kauf eines im Ostblock gebauten und mit geschlossenen Booten ausgerüsteten

Offenes Rettungsboot im Einsatz*: „Nichts, was schlechter ist“



* Oben: auf der Bootswerft Hatecke in Drochtersen an der Unterelbe; unten: auf der Kanalfähre „Princes Maria Esmeralda“ bei der Rettung eines über Bord gegangenen Mannes, am 17. Oktober 1977.

Frachters – so die Firma – „aufgrund deutscher behördlicher Vorschriften gezwungen“, die Boote mit fester Überdachung von Bord zu nehmen und durch offene zu ersetzen. Aber inzwischen sind sie erlaubt, und die Eigner von gerade 16 deutschen Schiffen machten von der Erlaubnis auch Gebrauch.

Doch der große Wurf scheint mit der nun bevorstehenden Zwangseinführung der überdachten Überlebenshilfe noch keineswegs gelungen. Wie das bislang übliche Gerät sind auch geschlossene Boote nicht direkt vom Schiffsinneren, sondern nur auf dem – bei Seenotstand meist gefährlichen – Weg über Deck zu erreichen. Technisch ausgereifte Einrichtungen, mit denen sie auch bei extremer Schräglage eines sinkenden Schiffes sicher zu Wasser gebracht werden könnten, gibt es noch nicht.

Kritiker meinen darum sogar, daß die geplante Änderung der Schiffssicherheitsverordnung eher schadet – weil sie wieder einmal auf Jahre hinaus ein Provisorium festschreibt. Denn 1983, wenn die geänderte Vorschrift greift und die ersten nach neuem Standard ausgerüsteten Schiffe in Fahrt kommen, wird es zumindest als Prototyp schon ein Gerät geben, das in keins der überkommenen Schemata mehr paßt, den sogenannten Rettungssatelliten.

Den Anstoß zu dem Projekt gab der Untergang der „München“, es wird vom Bundesforschungsministerium mitfinanziert und von einem Ingenieursteam der Werft Nobiskrug in Rendsburg entwickelt: ein U-Boot-ähnlicher Schwimmkörper, der über eine Schleuse mit dem Deckshaus – den Aufbauten mit der Kommandobrücke und den Wohntrakten eines Schiffes – so verbunden ist, daß er im Seenotfall von der Besatzung „trockenen Fußes bestiegen werden kann“ (Projektleiter Arwed Zander).

Durch einen einzigen Zug am Bedienungshebel eines Entriegelungsmechanismus läßt sich der Satellit von seinem sinkenden Mutterschiff trennen, und er gleitet dann „binnen Sekunden“ über eine Ablaufbahn von Bord oder schwimmt über dem sinkenden Wrack ganz einfach auf. Verpaßt die Satelliten-Crew den rechten Augenblick und sackt das Schiff schneller ab, als sie schalten kann, soll dennoch Rettung möglich sein: Auf drei bis fünf Meter Tiefe spricht ein Wasserdruck-Auslöser an und gibt den Satelliten automatisch frei.

Zwar will das Bundesverkehrsministerium den Schiffseignern die Möglichkeit einräumen, in Zukunft auf freiwilliger Basis von heute noch in der Entwicklung befindlichen „neuartigen Rettungssystemen“ Gebrauch zu machen. Doch bei dem zähen Leben, das die Seesicherheitsvorschriften so haben, dürfte es aber wohl wieder Jahrzehnte dauern, bis sich das Rettungssatelliten-System auf den Meeren durchgesetzt hat. Dann ist womöglich auch das schon wieder veraltet.

PARTEIEN

Landrat Greifvogel

Im Niedersächsischen haben CDU und FDP einen Grünen auf ihre Seite gezogen, der zuvor eine Koalitionsvereinbarung mit der SPD unterschrieben hatte.

Ein Gespenst geht um in Niedersachsen. Seit zwölf Jahren schon verführt es ehrenwerte Abgeordnete, plötzlich und unerwartet Zuflucht in den Armen des politischen Gegners zu suchen, mit jedesmal überraschenden Folgen.

Erst zerbrach daran, Anfang 1970, die Große Koalition aus SPD und CDU im Landtag: Wie von Geisterhand geführt, waren zunächst drei FDP-Abgeordnete,



Grünen-Abgeordneter Jacob
„Mein Herz schlägt links“

dann zwei Sozialdemokraten und schließlich sogar noch drei NPD-Leute zur CDU übergelaufen und hatten sie zur stärksten Fraktion gemacht.

Dann, sechs Jahre später, stürzte die SPD/FDP-Regierung, als bei der Wahl des Ministerpräsidenten drei bis heute unerkannt geliebene Koalitionsabgeordnete verstoßen die Front wechselten und dem CDU-Neuling Ernst Albrecht zur Macht im Land verhalfen.

Nun hat das Gespenst in Holzminden an der Weser zugeht. Auf rätselhafter Weise sah sich dort der grüne Kreistagsabgeordnete Gerhard Jacob veranlaßt, allen Versprechungen und Abmachungen zum Trotz seine Stimme bei der Wahl des Landrats nicht dem sozialdemokratischen, sondern dem Kandidaten der CDU zu geben.

Versicherungsvertreter Jacob, 52, früher SPD-Mitglied, hatte sich zur nieder-

sächsischen Kommunalwahl Ende September als Spitzenkandidat der Grünen im Landkreis Holzminden um ein Mandat beworben und zog, als einziger Alternativer, auch tatsächlich in den Kreistag ein.

Dort war er unverhofft gleich der wichtigste Mann. SPD auf der einen und die CDU mit der FDP, zum Bündnis bereit, auf der anderen Seite blockierten sich mit je 21 Abgeordneten.

Das Pakt brachte den Grünen Jacob ins Wanken: „Das Sachprogramm von CDU und FDP hat mir an sich zugesagt“, fand er, „aber meine politische Einstellung kommt der Richtung der SPD näher.“

Die durchschimmernde Sympathie für die Christ- und Freidemokraten, denen die Alternativen in Umweltfragen nicht viel zutrauen, entsetzte die Holzmindener Grünen, und sie erinnerten ihren Mann, „daß die Abgeordneten Entscheidungen nach dem Willen der Wähler treffen müssen“.

Flugs unterschrieb Jacob bei der SPD: „Herr Jacob wird den von der SPD-Fraktion vorgeschlagenen Kandidaten bei der Wahl zum Landrat wählen.“ Und bei seinen Parteifreunden gab er zu Protokoll: „Mein Herz schlägt links.“

Allerdings gab er auch zu, „noch immer Telefonate von CDU und FDP“ zu bekommen. Jacob: „Sie meinen, ich werde noch zu ihnen umschwenken, sie bieten mir Reisen, Geld und Geschenke an.“

Zehn Tage später hatten sich die Erwartungen von CDU und FDP erfüllt: Jacob mit dem linken Herzen schwenkte um. Mit seiner Stimme wurde der CDU/FDP-Kandidat zum Landrat gewählt.

Aus eigenem Entschluß, vermuten jetzt Parteifreunde, sei Jacob vom grünen Pfad nicht abgekommen. Sie wollen von beruflichen Vorteilen wissen, die der Kurswechsel dem Versicherungsmann eingebracht hat.

Denn der Landrat, den Jacob mitwählte, ist Bruno Brandes, Fraktionschef der CDU im Niedersächsischen Landtag, der immer auf eben der Seite zu finden war, zu der Abgeordnete überliefen, wenn sie unverhofft das Lager wechselten.

Seit 1970 jedenfalls trägt Bruno (Altdeutsch: der Braune) Brandes einen Beinamen, den der frühere NPD-Chef Adolf von Thadden prägte, als ihm im Landtag damals drei Kameraden in Richtung Brandes abhanden gekommen waren: „Brandes ist der politische Greifvogel dieses Landes.“

Die eigenen Parteifreunde sehen es nicht anders, drücken sich nur feiner aus. Als Brandes Mitte Dezember mit dem Großen Verdienstkreuz mit Stern und Schulterband dekoriert wurde, lobte ihn der niedersächsische Landtagspräsident Heinz Müller (CDU) augenzwinkernd als „Naturtalent der Politik“.