

„Mit Narren im Nebel muß man immer rechnen“

Die deutschen Seeämter — eine umstrittene Institution

Wenn ein Tanker auf die Sandbänke vor der Elbmündung gerät, wenn deutsche Schiffe im Kanal zusammenstoßen oder ein Matrose über Bord geht: Fälle für das Seeamt.

Alle Seefahrt-Zwischenfälle von Belang kommen vor eine Instanz, die halb Gerichtsbarkeit, halb Behörde ist. Bonn will die hundert Jahre alten Seeämter reformieren.

Nach 14 Jahren tadelloser Fahrenszeit in Diensten seiner Bremer Reederei bekam ein Kapitän unlängst zu hören, daß er seine „eigenen Fähigkeiten erheblich überschätzt“ und „in schwerer Weise versagt“ habe — so widerfahren dem Schiffsführer der „Magdalene Vinnen“, der mit seinem Stückgutfrachter „infolge unsinniger Kurse“ nächstens vor dem mexikanischen Veracruz auf ein Riff lief.

„Schwere Schuldvorwürfe“ trafen einen lange befahrenen Hochseefischer, der sich sagen lassen mußte, er habe „völlig unverantwortlich und pflichtvergessen“ gehandelt — so geschehen dem Ersten Steuermann des Fischereimotorschiffes „Thunfisch“, der nach reichlichem Genuß von Bier und Weinbrand „die Orientierung verloren“ und seinen Trawler vor dem Pentland Firth auf einen Felsen gesetzt hatte.

So unerbittlich wird mitunter mit Schiffen abgerechnet, so harsch fällt gelegentlich Schelte über seemännische Fehlleistungen aus, wenn Fahrensleute über Fahrensleute zu Gericht sitzen — vor den deutschen Seeämtern. Sowohl der „Magdalene Vinnen“-Kapitän als auch der „Thunfisch“-Steuermann gerieten als „Beteiligte“ vor ein ehrwürdig-betagtes Tribunal, das ebenso einzigartig ist wie, neuerdings, verfassungsrechtlich fragwürdig.

Als Gericht ist die vor nun 100 Jahren zur Untersuchung von Seeunfällen deutscher oder unter deutscher Lotsenberatung fahrender Schiffe geschaffene Institution „Seeamt“ eigentlich gar nicht existent. Als Verwaltungsbehörde widerspricht die Einrichtung dem föderalistischen Prinzip der Bonner Republik.

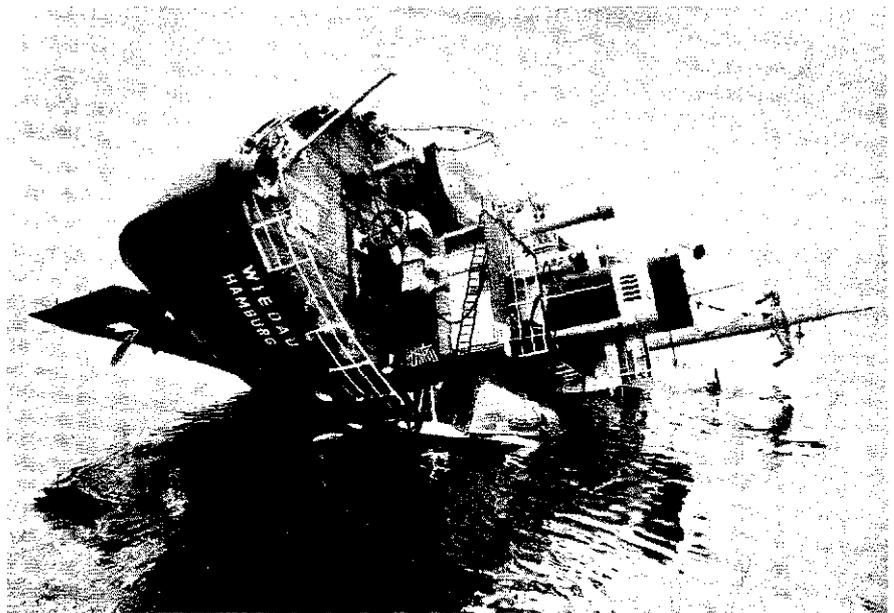
„Zwitter-Charakter“ haben die Seeämter nach Auffassung des Vorsitzenden Richters beim OLG Hamburg Emil Lau. Für „ein Instrument, dessen gesetzliche Grundlage nicht mehr ganz in die Landschaft paßt“, hält Wilhelm Lampe, Ministerialrat in der Abteilung Seeverkehr des Bundesverkehrsministeriums, die Fachleute-Gremien, die allein 1976 rund 150mal zusammentraten, um die Ursachen von Karambolagen, Schadensfeuern oder Arbeitsunfällen auf hoher See oder in Küstengewässern herauszufinden.

So versuchten sie letztes Jahr zu ergründen,

▷ weshalb das „seewärtsgehende Motorschiff ‚Wiedau‘ bei dichtem Ne-



Verhandlung vor dem Seeamt (Hamburg)*: Mit Radar und Echolot ...



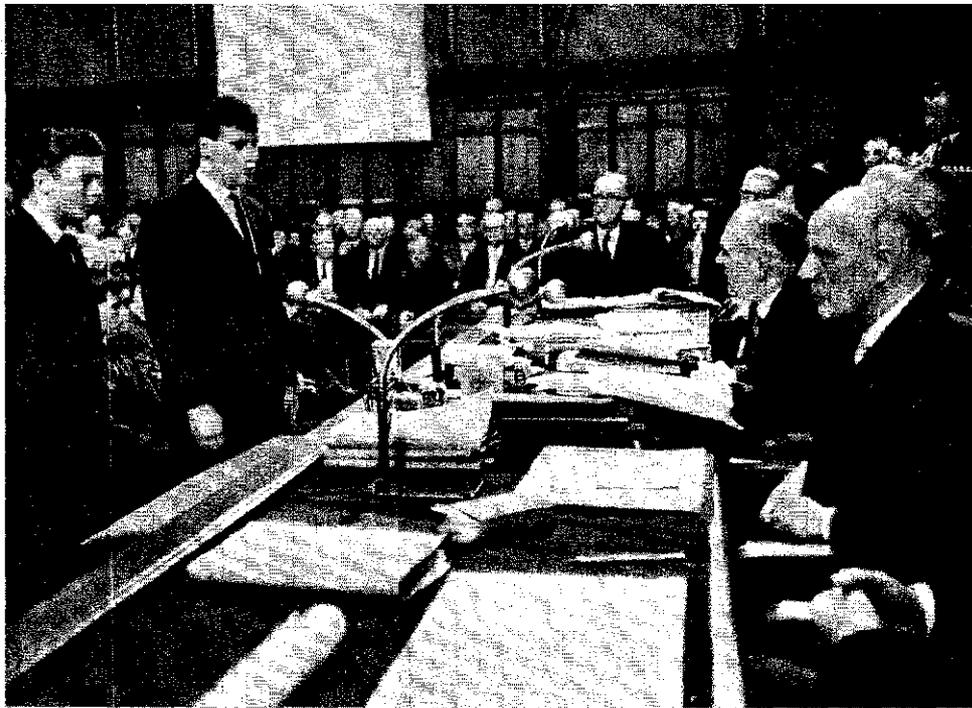
... Kollisionen einer neuen Qualität: Verunglückter Frachter „Wiedau“

bel“ auf der Unterelbe mit dem „aufkommenden“ Polen-Frachter „Mieczyslaw Kalinowski“ und dem Binnenmotorschiff „Uwe“ kollidierte und sank — Resultat: Die „Ausweichmanöver hatten aus nicht mit Sicherheit feststellbaren Gründen keinen Erfolg“ gehabt;

▷ warum ein Matrose des Flüssiggastankers „Betagas“ in den „als gefährlicher Raum geltenden Laderaum 1 gestiegen“ ist, wo er einem „akuten Lungenödem“ erlag — Resultat: „aus unerklärlichen Gründen“;

▷ weshalb „in der Kieler Bucht... der Fahrgast E. R. von Bord des Kieler Kutters ‚Orion‘ fiel“ — der

* Untersuchung der Kollision der Frachter „Westplatte“ und „Westwind“.



Seeamtsverhandlung über „Pamir“-Untergang*: Schiffsjungen sagten aus ...

Reinfall in der Kieler Bucht war, wie das Seeamt Flensburg schließlich ermittelte, „in erster Linie auf die erhebliche Alkoholisierung des ... Fahrgastes zurückzuführen“.

Unter annähernd vergleichbaren Institutionen, etwa dem Luftfahrtbundesamt oder der Kammer eines Amtsgerichts für Straßenverkehrssachen, sind die Seeämter schon von Aufbau und Arbeitsweise her ein Kuriosum: Als Verwaltungsbehörden ausgelegt, verfahren sie gleichwohl nach den Ritualen der Strafjustiz; wie Strafgerichte organisiert und besetzt, können sie gleichwohl keine Urteile fällen.

Einerseits zum Beispiel unterliegt der Verfahrensablauf vor dem fünfköpfigen Seeamtskollegium — einem Berufsrichter als Vorsitzenden und vier Kapitänen, Lotsen, Schiffingenieuren oder Berufsfischern als Beisitzer — den Maßregeln der Strafprozeßordnung.

Ein Admiral außer Diensten vertritt den Staat.

Wie beim Strafgericht ist der Staat auch vor dem Seeamt mit einem Ankläger, dem Bundesbeauftragten, vertreten. Er ist ebenfalls ein Praktiker aus der Seefahrt, wenn auch nicht der christlichen — seit Kaisers Zeiten läßt der Staat seine Interessen durch einen Admiral außer Diensten der Kaiserlichen, Reichs-, Kriegs- und nun der Bundesmarine wahrnehmen. Entscheidungen der fünf (Länder-)Seeämter — in Hamburg, Emden, Bremerhaven, Flensburg und Lübeck — können in

* Zeugenvernehmung von zwei überlebenden Besatzungsmitgliedern, Schiffsjunge Karl-Heinz Kraaz und Leichtmatrose Günther Haselbach, am 7. Januar 1958 im Lübecker Bürgerschaftssaal.

einem ebenfalls strafgerichtsähnlichen Verfahren vor dem Bundesoberseeamt angefochten werden.

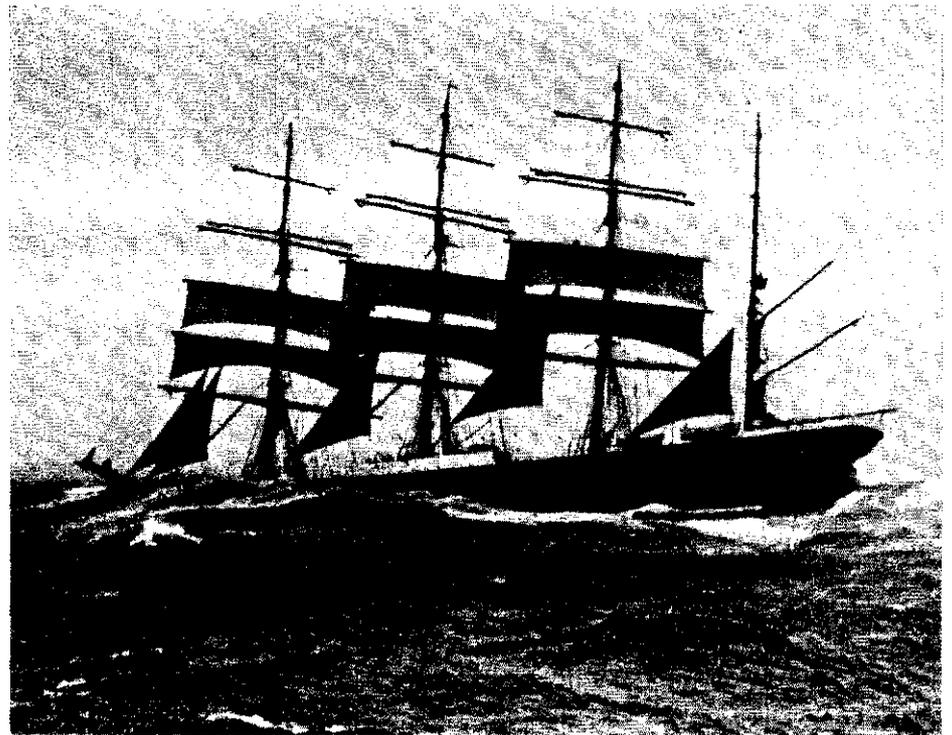
Andererseits hat eine Seeamtsentscheidung, der „Spruch“, allenfalls den Wert eines Gutachtens. Es werden, wie in einer Expertise, lediglich „Gründe“ des untersuchten Unfalles mitgeteilt. Gegebenenfalls vermerkt das Seeamt darin auch, ob eine Kollision oder Kentern, ein Sturz in die Ladelupe oder nach außenbords durch „schuldhaftes Verhalten“ eines Schiffsführers, Wach-

offiziers oder Lotsens verursacht wurden, oder es gibt Ratschläge, wie eine gefährliche Situation künftig vermieden, die Sicherheit auf See verbessert werden kann.

Die einzige Sanktionsmaßnahme, zu der ein Seeamt befugt ist: Wenn ein Kapitän oder Offizier „erwiesen hat, daß ihm eine Eigenschaft fehlt, die zur Ausübung dieser Gewerbe erforderlich ist“, kann es ihm per Verwaltungsakt die Gewerbebefugnis, das Patent, entziehen. Das Seeamt Bremerhaven zum Beispiel hielt das im Falle des Ersten Steuermanns der „Thunfisch“ für geboten, der im Suff mit seinem Trawler im Pentland Firth die Orientierung verloren hatte.

Zwar wird eine kassierte Gewerbeerlaubnis in aller Regel nach zwei Jahren wiedererteilt. Und die deutsche Seegerichtsbarkeit sieht sich nach eigenem Selbstverständnis vornehmlich als eine Institution, die, so Konteradmiral a. D. Rolf Johannesson, Bundesbeauftragter beim Seeamt Hamburg und beim Oberseeamt, „nicht Schuldige haben, sondern Ursachen feststellen will“.

Aber im Sitzungssaal der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, wo Hamburgs Seeamt tagt, im Bremerhavener „Alten Haufenhaus“ oder im Gemäuer des 350 Jahre alten Kompagnie-Tores, wo das Flensburger Seeamt unter dem zur Deckenleuchte umgearbeiteten Ruder des Steam-Ships „Algieba“ und dem Modell der Lübecker Bark „Auguste“ zwischen Kachelofen und Pendeluhr verhandelt, wird mitunter auch über Seefahrer-Karrieren entschieden, endet für den einen oder an-



... über den Untergang im Hurrikan: Segelschulschiff „Pamir“

deren Schiffsführer oder Steuermann die Seefahrt für immer.

Ein Kapitän beispielsweise, der vor ein paar Jahren durch ein von Seeamt und Oberseeamt bescheinigtes „schuldhaftes Verhalten“ mit seinem Dampfer einen teuren Bums verursachte, verkauft nun in einem Nordseehafen an frühere Kollegen nautische Artikel.

Wohl haben Seeamtssprüche für nachfolgende Strafverfahren etwa wegen Transportgefährdung oder fahrlässiger Tötung keine präjudizierende Wirkung. Aber vom Ausgang einer Seeamtsverhandlung — ob schuldhaftes Verhalten oder nicht — hängt dennoch oft ab, ob ein staatsanwaltliches Ermittlungsverfahren überhaupt eingeleitet wird.

Gewiß weiß Georg Uwe Klein, gelernter Kapitän, Volljurist und Rechtsschutzreferent bei der Gewerkschaft ÖTV in Hamburg, „gewähren viele Reeder ihren Leuten vor dem Seeamt großzügigen juristischen Beistand“ — ein Schuldvorwurf oder gar Patententzug kann dann aber auch zum „Anlaß für einen Rausschmiß“ werden.

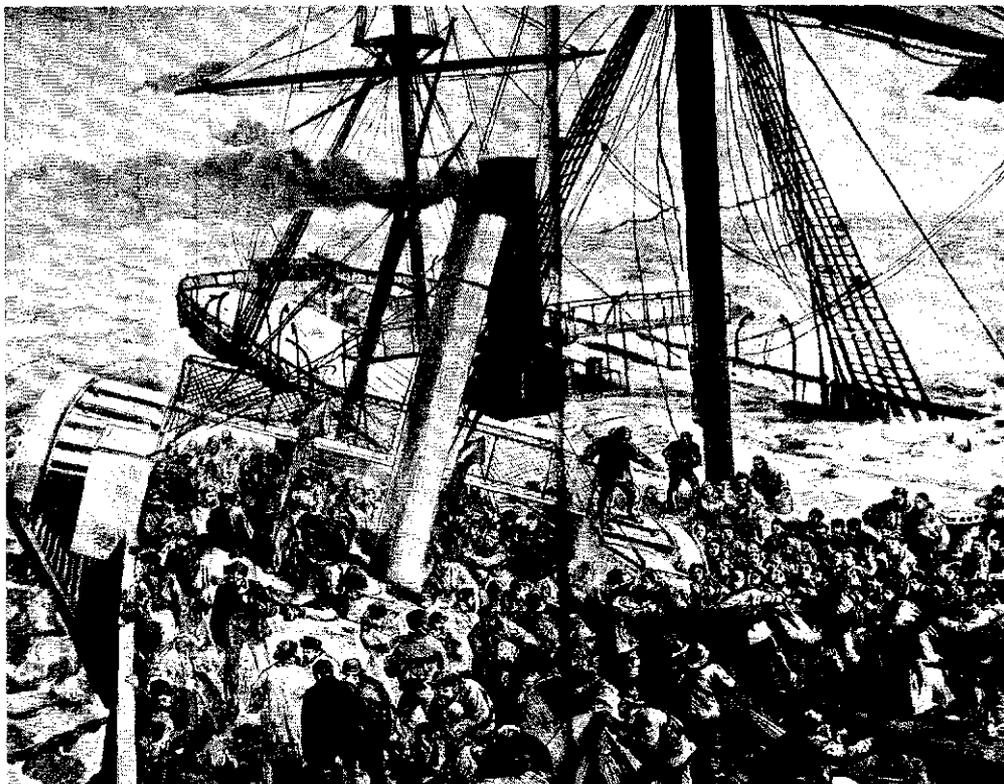
„In jedem Falle“, so Kapitän Gerhard Goldberg, Präsident des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere und Beisitzer beim Seeamt Hamburg, „ist ein Schuldvorwurf ein Minuspunkt, der fast immer Einfluß auf die Stellung eines Kapitäns beim Reeder hat“. Heißt: Er wird unter Umständen erst wieder eine Weile als Erster Offizier fahren müssen oder auf ein schlechteres oder kleineres Schiff versetzt. Und „eine Ehrensache“, sagt ein Nautiker aus der Großen Fahrt, „ist eine Ladung als Beteiligter vors Seeamt sowieso allemal“.

Fehlleistungen unter Fahrplan- und Kostendruck.

Eine Ehrensache von allerdings nationalem Format war vor einem Jahrhundert der Anlaß, daß die Institution überhaupt geschaffen wurde: 1875, im Schneetreiben einer Dezembernacht, hatte Kapitän Brickenstein den Dampfer „Deutschland“ des Norddeutschen Lloyd beim Feuerschiff Kentish Knock auf die Themsesände gesetzt.

64 von 211 Passagieren und Besatzungsmitgliedern waren ertrunken oder in der Takelage der sinkenden „Deutschland“ erfroren, ehe der Raddampfer „Liverpool“ die Schiffbrüchigen vom Wrack hatte abbergen können, und obwohl der Kapitän sein Schiff außerhalb britischer Hoheitsgewässer versenkt hatte, war er vor ein Londoner Seegericht gestellt worden.

Denn da es im Deutschen Reich noch kein geeignetes Institut gab, galt nach wie vor eine zwischen England und dem Norddeutschen Bund getroffene Vereinbarung, wonach Seeunfälle wie der Schiffbruch der „Deutschland“ von britischen Behörden zu untersuchen waren. Für 85 Reichstagsab-



Gestrandete „Deutschland“ 1875: Verhandlung vor britischem Seegericht

geordnete wurde die „Deutschland“-Katastrophe so zu einer Katastrophe für Deutschland. Wie es denn angehe, fragten sie bei der Regierung nach, daß die „Wahrung der Interessen der deutschen Schifffahrt“ der britischen Konkurrenz überlassen bleibe.

1876 wurde im Reichstag der Entwurf für ein „Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen“ vorgelegt, das am 1. Januar 1878 in Kraft trat und seit 1935, inhaltlich ein wenig modernisiert, „Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen“ (SUG) heißt.

Damals vor der Jahrhundertwende, als die Segelschiffsära endete und die Dampfer Massenbeförderungsmittel wurden, brachen Havarien oder Strandungen oft noch als schicksalhafte Verhängnisse über Schiff, Crew und Passagiere herein. Exakte Navigation war bei Schlechtwetter häufig Glückssache. Einigermassen zuverlässiges Rettungsgerät fehlte noch. Kommunikation zwischen Schiffbrüchigen und potentiellen Rettern war kaum möglich.

Nur 20 von 352 Seeleuten und Fahrgästen überlebten, als beispielsweise 1895 der britische Küstenfahrer „Craithie“ im englischen Kanal die „Elbe“, den ersten Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd, rampte, versenkte und in die Nacht davondampfte. Zwei Jahre später blieb der deutsche Passagierdampfer „Salier“ vor der spanischen Küste mit 280 Leuten an Bord verschollen. Wie das Seeamt Bremerhaven später rekonstruierte, war die „Salier“ wahrscheinlich mit gebrochener Schraube auf Klippen getrieben — Funk, über den er Hilfe hätte herbeiru-

fen können, hatte „Salier“-Schiffer Wempe noch nicht zur Hand.

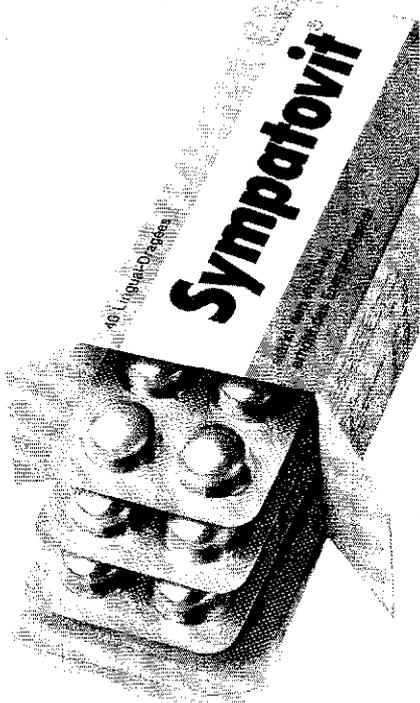
Wenn heute mal ein Hochseeschiff spurlos verlorengelht oder fast die ganze Crew bei einem Schiffbruch ums Leben kommt, ist das schon eine spektakuläre Ausnahme — wie der Untergang des Segelschulschiffes „Pamir“, das im September 1957 mit einer Getreideladung im Hurrikan „Carrie“ kenterte.

Als der Untergang des Großseglers im Januar 1958 vor dem Seeamt im Lübecker Bürgerschaftssaal verhandelt wurde, konnten die verantwortlichen Schiffsoffiziere nicht mehr gehört werden. Nur sechs Seeleute überlebten. Anhand ihrer Aussage ermittelte das Seeamt im zehntägiger Verhandlung, wie es zu der Katastrophe gekommen war.

Jedes Seeschiff besitzt eine Funkanlage, und ein abgesetztes SOS oder Mayday erreicht in der Regel auch einen Retter. Echolot, elektronische Navigationssysteme und neuerdings die Satelliten-Navigation ermöglichen jederzeit präzise Standortbestimmungen. Radar nahm dem Nebel seinen Schrecken. Selbststeueranlagen halten den Kurs genauer, als es ein Rudergänger je könnte. Und Seeunfälle haben darum jetzt durchweg auch eine neue Qualität:

Streß der Schiffsführer unter Fahrplan- und Kostendruck gefährden die Sicherheit auf See nun mehr als Unwetter, Nebel oder Mahlsände. Steuerautomatiken verführen zu seemännischen Fehlleistungen ganz eigener Art. Die

Das PRO-Energeticum



Die täglichen Anforderungen arten oft in Stress aus. Stress aber macht abgespannt und müde. Dafür gibt es das PRO-Energeticum Sympatovit:

1. Sympatovit gibt Sofort-Hilfe

Denn es stärkt Herz, Kreislauf und vitalisiert den Zellstoffwechsel. Das im Lingual-Dragee enthaltene „Synephrin“ wird ohne Umwege bereits über die Mundschleimhaut aufgenommen und kann daher sofort wirksam werden. „Synephrin“ ist ein Wirkstoff, der auch im menschlichen Körper selbst vorkommt.

2. Sympatovit baut wieder Reserven auf — auch mit 7 lebensnotwendigen Vitaminen.

3. Sympatovit hilft anhaltend

schon nach 2-3 Wochen kurmäßiger Anwendung.

Nur in Apotheken — auch ohne Rezept erhältlich.

Sympatovit

Erhöht das Energiepotential, gibt neuen Schwung.

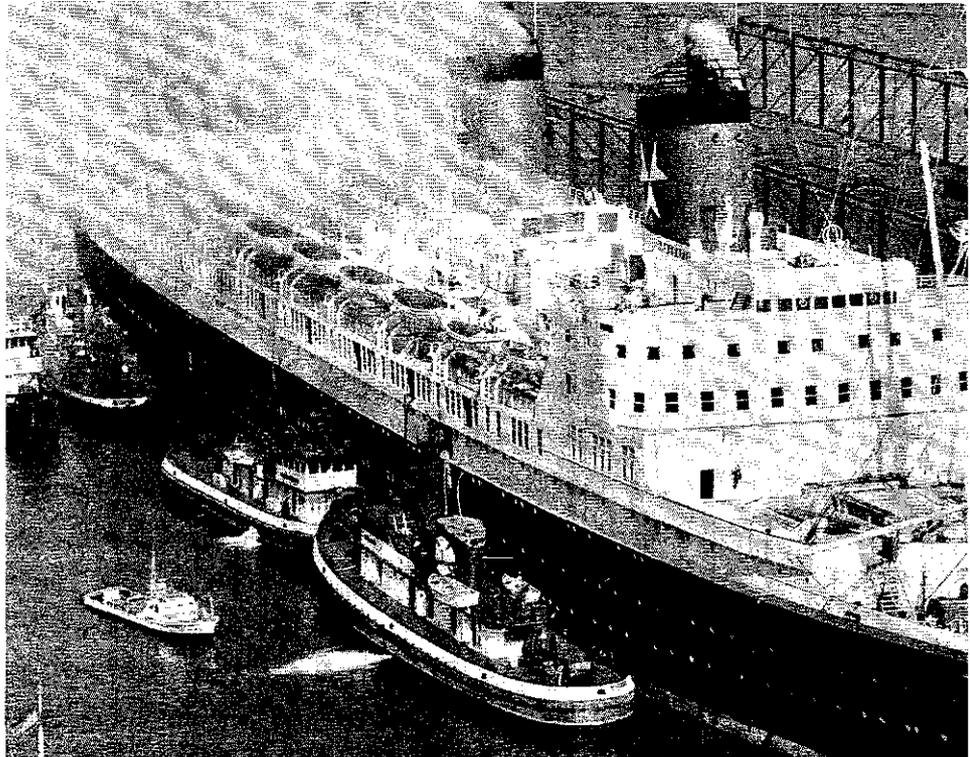
„Radar-Kollision“ wurde zum Terminus technicus der Fachliteratur.

Im „Zustand völliger Übermüdung“, so das Seeamt, schlief der Kapitän des Hamburger Motorschiffes „Wieland“ während der Brückenwache ein und verpaßte so im schwedischen Vänernsee eine fällige Kursänderung. Die „Wieland“ stieß gegen eine Schäre und holte sich eine 130 000-Mark-Beule.

Als Entschuldigung gab der Schiffsführer an, er sei zur Unfallzeit schon „seit zweieinhalb Tagen ohne richtigen Schlaf“ gewesen und habe keinen zweiten Mann mit auf Wache genommen, weil seine Reederei ihm „immer wieder“ die hohen laufenden Kosten seines Frachters und die Überstunden seiner Besatzung „vorgehalten“ habe.

mit der „Westwind“ auf Kollisionskurs geriet, durch „schuldhafes Verhalten“ des beratenden Lotsen des Polen. Bei der — erkennbaren — Konstellation der drei Schiffe im engen Fahrwasser hätte er ein Überholmanöver gar nicht erst einleiten dürfen.

Obwohl ausweichpflichtig, hielt das Küstenmotorschiff „Susanne“ an einem Junimorgen letzten Jahres gerade den Weges und in voller Fahrt in der Außenweser auf den französischen 170 000-Tonnen-Tanker „Cetra Vela“ zu. Auf Blinkzeichen der Tankerleute reagierte die „Susanne“ ebensowenig wie auf Anrufe über UKW und Warnsignale mit dem Typhon. Im Winkel von 80 Grad traf das Kümo den Tanker, schob sich ein Stück an der Bord-



Brennendes Fahrgastschiff „Hanseatic“: Ratschläge statt Urteil

Acht Stunden lang versuchte vor kurzem das Hamburger Seeamt zu erhellen, weshalb der polnische Frachter „Westerplatte“ am 18. Dezember auf der Elbe beim Überholen der malaisischen „Rimba Keruing“ das entgegenkommende deutsche Küstenmotorschiff „Westwind“ rammte und aufschlitzte.

Schiffsführer und Lotsen aller drei Frachter hatten die Kurse ihrer „Mittläufer“ beziehungsweise „Gegenkommer“ jeweils auf ihrem Radarbild verfolgen können. Alle drei Schiffe waren außerdem von der Radarzentrale Hamburg beraten worden, die wiederum einen Gesamtüberblick über die Schiffsbewegungen auf einem ganzen Elb-Abschnitt hat.

Dennoch war die „Westerplatte“ beim Überholen so weit auf die falsche Fahrwasserseite gekommen, daß sie

wand der „Cetra Vela“ hinauf, prallte ab und nahm, die Maschine immer noch auf vv — voraus voll —, wieder Fahrt auf.

Die Erklärung für die Amokfahrt der „Susanne“: Schon lange vor der Kollision hatte ihr Kapitän die Ruderanlage auf Automatik geschaltet, sich ins Kartenhaus begeben, um den Vormittags-Wetterbericht von Radio Norddeich aufzunehmen, und Frachter und Besatzung dem Autopiloten überlassen.

Mit Schiffen, die nach Fliegender-Holländer-Weise über die hohe See und sogar durch Verkehrsballungsgebiete geistern, „muß man leider“, sagt ein Elb-Lotse, „immer rechnen, selbst bei Nebel gibt es solche Narren“.

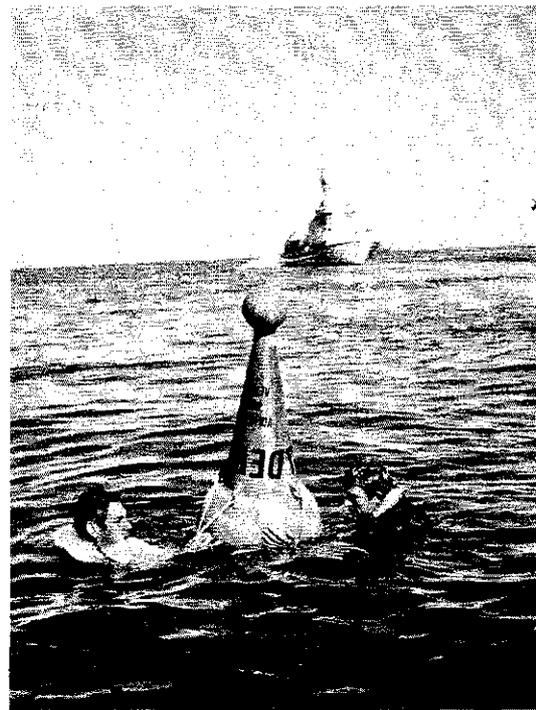
Daß eigentlich allezeit ein gelernter Nautiker auf die Kommandobrücke gehört, ist seit altersher „guter See-

mannsbrauch“ und in nationalen Seeverkehrs-Vorschriften festgelegt wie in internationalen Vereinbarungen. Mitunter aber wurden Sicherheits-Vorkehrungen erst aufgrund von Seeunfall-Untersuchungsergebnissen getroffen. Ratschläge von Seeämtern in bindende Regeln umgesetzt.

Nach dem Seeamtsspruch beispielsweise über den Untergang des Hapag-Stückgutfrachters „Brandenburg“ (20 Tote) änderte „Trinity house“, die britische Seezeichen- und Seesicherheitsbehörde, in der Straße von Dover die Betonung und paßte sie internationalen Gepflogenheiten an. Die Hamburger „Brandenburg“ hatte dort am 12. Januar 1971 das unter Wasser treibende Vorschiff-Wrack des Panama-Tankers „Texaco Caribbean“ gerammt, der tags zuvor nach einer Kollision mit dem peruanischen Frachtschiff „Paracas“ explodiert und in zwei Teile zerborsten war.

Seit dem Seeamtsspruch über ein Zwölf-Millionen-Schadenfeuer auf dem später verschrotteten Fahrgastschiff „Hanseatic“ am 7. September 1966 im New Yorker Hafen dürfen auf deutschen Schiffen Treiböltanks nicht mehr über Motoren oder Turbinen angeordnet und keine Ölstandsgläser mehr verwendet werden. Im Dieseldieselenraum des Nordatlantik-Liners war seinerzeit aus der defekten Leitung eines sogenannten Tagestanks Diesel versprüht, der sich dann an heißen Motorenteilen entzündete.

Zu einer Erweiterung von Sicherheitsbestimmungen führte auch der Seemannsod eines Hochseefischers, der 1973 bei einem Spezialjob von der Netz-Aufschleppbahn des Hecktrawlers „Schütting“ in den Nordatlantik fiel. Nach Paragraph 85 Absatz fünf der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft dürfen nun Hecktrawler-Matrosen, „die den

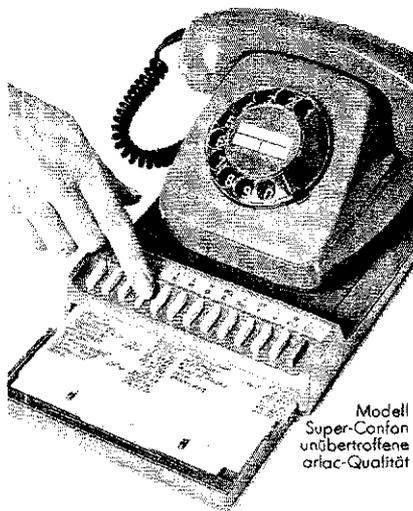


Rettungsmittel Seenotfunkboje
Was nicht not tut...

Stropp zum Aufnehmen des Netzes umlegen“, nur noch mit einer Sicherheitsleine arbeiten.

Gleichwohl sind die Ratschläge der Seeämter unverbindlich, und sie bleiben das insbesondere auch, wenn sie ans Geld gehen könnten. So hat ein Ratschlag des Seeamtes Bremerhaven nicht mehr als Papier-Wert. Nach dem Untergang des Frachters „Bremer Westen“, der vorletztes Jahr in der Ostsee Schlagseite bekam und kenterte (sechs Tote), empfahl es, „Schiffe in der Nord- und Ostseefahrt mit einer automatischen Seenotfunkboje auszurüsten“.

Ins Wasser geworfen, sendet ein solches Gerät, das für große Fischereifahrzeuge bereits vorgeschrieben ist,



Modell
Super-Confon
unübertroffene
arlac-Qualität

Telefon- Register im arlac- Look

Mit Platz für über 800 Telefon-Nummern und Anschriften.

Passend zu den modernen Farben der Post-Telefone: rot-orange, grau, farngrün und in arlac-beige und arlac-braun.

Erhältlich in allen Bürofachgeschäften.

arlac

Ordnung. Form. Funktion.



... wird eingespart: **Selbstlenzendes Rettungsboot**

selbsttätig Signale auf der Notfrequenz. Überlebende, die beim Untergang ihres Schiffes überhaupt keinen Hilferuf mehr absetzen oder keine Angaben über die Untergangsposition mehr machen konnten, haben so eine erhöhte Rettungschance.

Aber eine Ausrüstungspflicht mit Seenotfunkbojen für Nord- und Ostseefahrt ginge über international verbindliche Sicherheitsnormen hinaus, und auf eine entsprechende nationale Vorschrift verzichtete das Bundesverkehrsministerium mit Rücksicht auf die Reeder bislang.

Als Mischverwaltung im Widerspruch zum Grundgesetz.

Denn was an Sicherheit nicht unbedingt nützt, wird sowieso gern eingespart. Nach Unterlagen der Seerberufsgenossenschaft ließen Deutschlands Reeder ihre Schiffe von Mitte 1971 bis Ende 1976 mit insgesamt 738 Rettungsbooten ausrüsten. Nur 18 von ihnen waren sogenannte Selbstlenzer, Boote also, die übergekommene Seewasser selbsttätig wieder abfließen lassen und die, wie jeder Experte weiß, wesentlich sicherer, aber auch um etwa 45 Prozent teurer sind als die üblichen Rettungsboote.

Bis Ende der 60er Jahre funktionierte die deutsche Seegerichtbarkeit ohne sonderliche Anstände und ohne daß jemand ihre gesetzliche Basis in Zweifel zog. Dann aber focht ein Kapitän einen Verschuldensvorwurf des Oberseeamtes vor dem Verwaltungsgericht Hamburg an. Der Fall kam vors hanseatische Obergericht und vors Bundesverwaltungsgericht, das schließlich im April 1969 entschied, Seeämter seien keine Gerichte, sondern Verwaltungsbehörden.

Argument unter anderen: Im Grundgesetz werde das Oberseeamt bei der Aufzählung der obersten Gerichtshöfe des Bundes nicht genannt.

Keine Gerichte, sondern nach höchst richterlicher Entscheidung Verwaltungsbehörden, stehen die Seeämter und das Oberseeamt aber seither als „unzulässige Mischverwaltung“ zum Grundgesetz in Widerspruch: Eine Bundesbehörde, das Oberseeamt, ist Landesbehörde, den Seeämtern, übergeordnet, und das verstößt gegen die im GG-Artikel 83 festgelegte Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern.

Seit Jahren überfällig, wird nun ein neues Gesetz über Seeunfall-Untersuchungen, wie das Bundesverkehrsministerium hofft, „wahrscheinlich noch in dieser Legislaturperiode kommen“. Uneinigkeit herrschte allerdings bislang darüber, wie das Instrumentarium in Zukunft auszusehen hat:

Die ÖTV und der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere

Erste 50er mit Wasserkühlung

Zündapp hat sie.



...die KS 50 watercooled für Fahrer, die die letzte Perfektion fordern. Ein Kleinkrafttrad mit höchstem Komfort—auf leisen Sohlen durch wassergekühlten

4,6 kW (6,25 PS)-5-Gang-Motor. Außerdem: Super-Cockpit; 4fach-Blinkanlage; Nirosta-Schutzbleche; Alu-Druckgußräder; Scheibenbremse vorn; große Schlußleuchte; Elektronik-Zündanlage (HKZ); verchromter Gepäck-/Packtaschenträger.

Beim Supermodell „TT“: Cockpit-Verkleidung und Heckspoiler.

*Führerschein Kl. 4

(außerdem Kl. 1, 2, 3), ab 16 Jahren.

Postkarte genügt *
an Abt. M 92 *
ZÜNDAPP-WERKE GMBH *
8000 München 80 *



ZÜNDAPP

MANNSCHAFTS-WELTMEISTER der Motorrad-Geländefahrer 1975 und 1976



Fleurop zeigt Sie von der besten Seite.

Wenn einer eine Reise macht, dann soll er sich mal melden. (Fleurop ist überall ganz in der Nähe.)

Wohin Sie auch reisen.
Woher Sie auch kommen. Fleurop ist
überall ganz in der Nähe.

Ihren „Ich denk an Euch“-Fleurop-Strauß
liefern wir überall pünktlich und
frisch aus. An jeden Ort, in alle Welt.



(VDKS) beispielsweise fordern, mit Traditionen ganz zu brechen und den Landgerichten einen „Geschäftszweig Seeschiffahrtsgericht“ anzugliedern, der — mehrheitlich mit ehrenamtlichen Richtern aus der Schiffspraxis besetzt — für Unfall-Untersuchungen ebenso zuständig ist wie für Straftaten auf See, aber auch seehandelsrechtliche Streitigkeiten.

▷ Bonn möchte die Untersuchungs-Kompetenz ganz auf den Bund übergehen lassen und „eine von jeglicher strafrechtlichen Montur befreite Art Bundesamt für Seeunfall-Untersuchungen“ (Ministerialrat Lampe) schaffen — mit weiterhin Seeamt genannten „Untersuchungsausschüssen“ in Hamburg und Bremerhaven (anstelle der bisher fünf Seeämter) und einem „Widerspruchsausschuß“ (anstelle des Oberseeamtes), gegen dessen Verwaltungsakte wiederum Klage beim Verwaltungsgericht und Revision beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt werden kann.

▷ Das Land Schleswig-Holstein schließlich, das nach den Bonner Plänen seine beiden Seeämter in Lübeck und Flensburg dichtmachen müßte, hält, so das Verkehrsministerium in Kiel, „an der bisherigen Lösung fest“. Das Problem der unzulässigen Mischverwaltung könnte zum Beispiel gelöst werden, indem die vier Küstenländer als Ersatz für das Bundesoberseeamt eine gemeinsame Oberbehörde gründeten.

Das Modell von ÖTV und VDKS machte komplizierte und umfangreiche Umbauten in der deutschen Justiz erforderlich, die Küstenländer sind sich nicht einig — vermutlich setzt sich nun das Bundesverkehrsministerium mit seinen Vorstellungen durch.

Für den Fahrsmann, der mal einen Bums baut oder auf Schiet festkommt, ändert sich freilich durch das neue SUG nicht viel — außer vielleicht einem:

Nach dem alten SUG können nur Schiffsführer, Lotsen und Wachoffiziere von der Brücke oder aus der Maschine als „Beteiligte“ geladen und mit dem Vorwurf „schuldhaften Verhaltens“ belegt werden. Vertreter von Werften oder Behörden, die ein Unfall-Schiff gebaut oder eine Untiefe nicht optimal gekennzeichnet haben, aber auch Reeder und Charterer, die den Kapitänen die Fahrpläne machen, werden nur als Zeugen vernommen.

Diesen Unterschied wird es nicht mehr geben. „Fehlerhaftes Verhalten“, wie es dann voraussichtlich heißen wird, soll künftig allen, „die aus irgendeinem Grund an einem Schiffsunfall mit ursächlich sind“, bescheinigt werden können.