

## SEEFAHRT

### U-BOOTE

### Absolut sicher

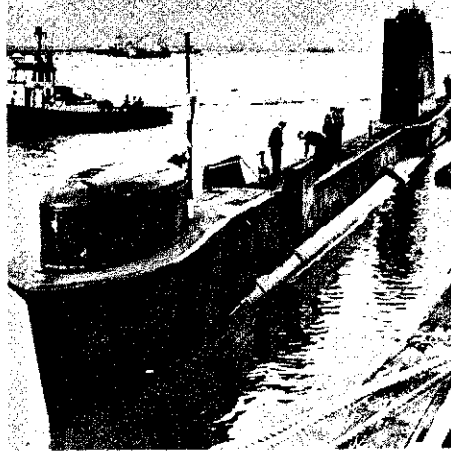
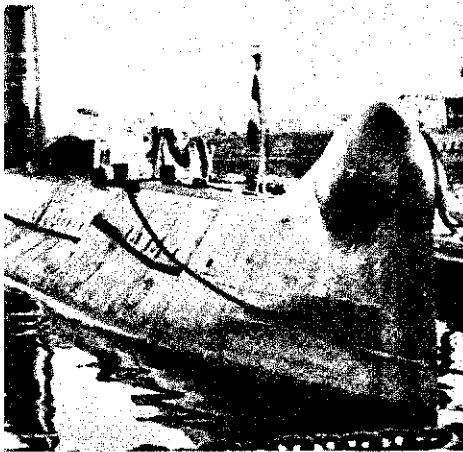
len die Hunde der Eskimos. Selten ist es wärmer als minus 30 Grad. Jederzeit können die Suchmannschaften von gefährlichen, 100 Stundenkilometer schnellen Schneestürmen überrascht werden. In sechs vorfabrizierten kleinen Wärmehütten erholen sich Soldaten und Wissenschaftler von der Kälte. Hubschrauber bringen heißen Kaffee.

Tag für Tag entdecken die Suchmannschaften auf und unter dem Schnee Bombensplitter und Bomberreste. Am vorletzten Sonntag erklärte der Leiter der Such-Equipe, der eigens eingeflogene Stellvertretende SAC-Materialchef General Hunziker: „Wir haben Teile aller vier Bomben gefunden und sie eindeutig mit Hilfe der uns bekannten Seriennummern identifiziert.“

Die radioaktiven Metallsplitter werden in Stahltonnen gesammelt. 75 Militärpolizisten bewachen die Eisfläche mit dem verseuchten Schnee Tag und Nacht. Nach jedem Arbeitstag müssen die Bekleidungsstücke der Eisläufer in

Wir denken niemals daran — wir fühlen uns an Bord absolut sicher.“ Das antwortete noch vor wenigen Wochen der Zweite Offizier des französischen U-Bootes „Minerve“ einem Reporter des französischen Fernsehens auf einer Zwei-Tage-Tauchtour vor Toulon.

Am vorletzten Samstag versank die „Minerve“ vor Toulon mit der gesamten Besatzung — einschließlich Zweitem Offizier. Am anderen Ende des Mittelmeeres suchten unterdessen Flotteneinheiten der Israelis und Engländer, der Amerikaner und Türken bei schwerem Sturm die Gewässer im Südwesten von Zypern nach einem anderen überfälligen U-Boot ab: Israels „Dakar“.



Hochsee-U-Boote „Minerve“, „Dakar“: Sauerstoff für vier Tage

einem Entseuchungszentrum mit Geigerzählern kontrolliert werden.

Die Amerikaner beharren darauf, daß eine Gefahr für Menschen und Tiere nicht bestehe. Aber ihre Atomfracht fiel — wie 1966 in Palomares — nicht auf amerikanisches, sondern auf fremdes — dänisches — Territorium. Professor Jorgen Koch von der Universität Kopenhagen will Schnee- und Eisbrocken per Flugzeug nach Kopenhagen bringen und dort in Laboratorien analysieren. Er will Fische fangen, Seehunde jagen, Wale schießen lassen und die Tiere sezieren.

US-Wissenschaftler Langham, Suchveteran von Palomares: „Ich kann die Dänen durchaus verstehen. Wenn sie so etwas in ihrem Hintergarten finden, wollen sie selbstverständlich wissen, was eigentlich los ist.“

Während die Dänen in ihrem Hintergarten jäten, gewöhnen sich die Eskimos im Vorzimmer Amerikas an den American Way of Life. In der Snackbar trinken sie Coca-Cola, in den Spielhallen riskieren sie ihre amerikanischen Münzen, am Billardtisch lassen sie die bunten Kugeln rollen — und freuen sich überall, wie warm die Nähe Amerikas macht.

Routinemäßige Meldungen waren das letzte Lebenszeichen beider Boote gewesen. Danach befanden sich beide auf Positionen, an denen das Mittelmeer rund 2000 Meter tief ist.

Die „Dakar“ war mit 69 Mann an Bord auf der Fahrt von Portsmouth nach Haifa, wo sie am 29. Januar erwartet wurde. Israel hatte das U-Boot, Baujahr 1944, 1280 Tonnen groß, vor drei Jahren von den Engländern gekauft. Nach Umbau und Überholung galt die „Dakar“ als das modernste der fünf U-Boote Israels.

„Dakar“ und „Minerve“ waren ähnlich konzipiert: Hochsee-Boote mit Schnorchel, angetrieben durch konventionelle Diesel- und Elektromotoren.

Die 700 Tonnen große „Minerve“, seit 1964 im Einsatz, war „ein sehr sicheres Boot“, erklärte Kapitän Bouillot, der die „Minerve“ 22 Monate lang befehligte hatte. Der neue Kommandant, André Fauve, 33, hatte erst elf Tage vor dem Unglück seinen Dienst an Bord angetreten.

Relativ neu an Bord war auch die israelische Besatzung der „Dakar“. Am 10. November hatte sie das Schiff in Portsmouth übernommen. Nach Probe-

fahrten vor England lief sie Anfang Januar ins Mittelmeer aus.

Mit „Dakar“ und „Minerve“ sanken seit der Jahrhundertwende 223 U-Boote insgesamt durch Unfall. Rund 4000 U-Boot-Fahrer kamen dabei um.

Die Deutschen, der Welt aktivstes U-Boot-Volk, stehen mit 76 Unfällen an der Spitze der Liste. Danach folgen England mit 47, die USA mit 28 und Frankreich mit 20 durch Unglück verlorenen Booten. Durch Feindeinwirkung dagegen verloren die Deutschen im Zweiten Weltkrieg allein 711 U-Boote, nur 42 durch Unfall. Die häufigste Ursache war Kollision.

Erst am 14. September 1966 starben deutsche Mariner wieder den U-Boot-Tod: Das Schulboot „Hai“ sank auf der Doggerbank, weil Wasser durch die Zulufschaltung ins Boot eingedrungen war. Die Suche begann erst fünf Stunden nach der letzten Positionsmeldung. Von der 20köpfigen Besatzung konnte nur einer gerettet werden, die anderen ertranken oder starben an Unterkühlung.

Die meisten U-Boot-Fahrer der Geschichte starben beim Untergang der atomgetriebenen „Thresher“ (3750 Tonnen) vor der amerikanischen Ostküste: 129 Mann wurden am 10. April 1963 bei einem Tauchversuch in 2600 Meter Tiefe mit dem modernsten U-Boot der Vereinigten Staaten durch den Wasserdruck zerquetscht. Mit jedem Meter Tiefe wächst er pro Quadratmeter Bootfläche um eine Tonne.

Gummihandschuhe und kleine Ausrüstungsgegenstände tauchten als einzige Zeugen an der Oberfläche auf. Die Toten blieben in der Tiefe.

Für die Franzosen ist der Untergang der „Minerve“ das dritte Unglück vor Toulon:

▷ Am 6. Dezember 1946 versank das ehemals deutsche U 2326 infolge eines Tauchunfalls: 22 Tote.

▷ Am 24. September 1952 versank das ehemals englische U-Boot „Sportsman“ als französische „La Sibylle“ ebenfalls infolge eines Tauchunfalls: 51 Tote.

Die letzte Hoffnung, die 121 U-Boot-Fahrer von „Dakar“ und „Minerve“ noch lebend zu finden, schwand mit den Sauerstoffvorräten an Bord: Drei Tage konnte die „Dakar“, vier Tage die „Minerve“ maximal unter Wasser bleiben. Aber nach Ablauf dieser Frist waren die Unglücksboote nicht einmal geortet worden.

Im westlichen wie im östlichen Mittelmeer wurde die Suche erschwert, weil von keinem der beiden Boote Notsignale aufgefangen werden konnten:

▷ Zwischen letzter Positionsangabe und Unglück lagen vielleicht mehrere Stunden, so daß ein Seegebiet von vielen hundert Quadratkilometern als Unglücksstelle in Frage kam.

▷ Eine Funkstille von mehreren Stunden gilt als normal, weil unter Wasser kein Funkverkehr möglich ist. Die Suchaktionen konnten deshalb erst eingeleitet werden, als die

Boote überfällig waren. Entscheidende Stunden gingen verloren.

„Durch das kleinste Loch“, hatte ein Mann der „Minerve“ vor dem Unglück erläutert, würden in der geplanten Tauchtiefe von 300 Metern „100 Liter Wasser pro Sekunde hereinschießen. Nach drei bis vier Minuten wären wir hinüber“.

## NAHER OSTEN

### SUEZ-KANAL

#### Sand im Graben

Am Ufer standen Israelis auf Wacht, im Wasser stocherten Ägypter herum. Vier Suchboote, die 14 internationalen Frachtern den Weg nach Süden öffnen sollen, orteten vergangene Woche im Suez-Kanal Sprengkörper und sieben „große Objekte“.

Staatspräsident Nasser will die seit dem 6. Juni 1967 im Großen Bittersee ankernden Schiffe freigeben. Nach acht Monaten und 700 Millionen Mark entgangener Kanalgebühren verlangt er auch nicht mehr, daß Israel die ganze eroberte Halbinsel Sinai räumt. Nasser würde den Kanal öffnen, wenn General Dajans Soldaten wenigstens vom Kanalufer verschwinden.

Denn der Welthandel hat inzwischen gelernt, „ohne Suez zu leben“ („The New York Times“), und die einst wichtigste internationale Wasserstraße ist „nicht mehr unentbehrlich“ (Herald H. Schuldt, der Vorsitzende der deutschen Reeder).

Wie vor der Einweihung des Kanals am 17. November 1869 und während der ersten Blockade von 1956/57 nehmen die Schiffe heute ihren Weg um das Kap der Guten Hoffnung. 3500 Schiffe, die sonst durch den Suez-Kanal gefahren wären, machten bis Jahresende in Kapstadt und Durban fest.

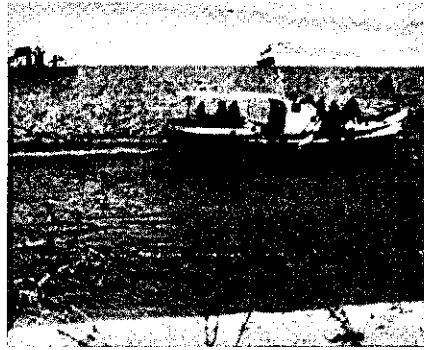
Lotsen und Hafendarbeiter Südafrikas kommen kaum noch zum Schlafen, ihre Frauen bezeichnen sich selbst als die „Witwen des Suez“. Kapstadts Hafendirektor Aubrey Matson, der mo-

natelang pausenlos im Dienst war, erlitt einen Schlaganfall.

Trotz des bis zu 4700 Seemeilen längeren Wegs um das Kap konnten die Reeder genügend Schiffsraum bereitstellen. Sie mobilisierten bereits stillgelegte Schiffe; selbst 17 Jahre alte Tanker transportieren wieder Öl.

Auch auf anderen Wegen als um das Kap wird Suez umgangen: Englands führende Reedereigruppe P & O ließ ihre schnellen Frachter aus dem Fernen Osten über den Panamakanal nach Europa zurückkehren. Sie waren um einen Tag schneller zu Hause, als wenn sie über Suez gefahren wären.

Ägyptens russische Freunde versuchten es im hohen Norden. Im Sommer 1967 dampfte erstmals ein Han-



Ägyptische Suchboote im Suez-Kanal  
„Die Welt hat gelernt ...“

delsschiff, die „Nowoworonesch“, von Hamburg durch das Eismeer und die Beringstraße nach Japan. Wie vorgesehen, lag die „Nowoworonesch“ nach 28 Tagen in Jokohama an der Pier. Gegenüber der Suez-Route hatte sie 4200 Seemeilen Weg gespart.

Die Israelis bauten ihren „trockenen Suez-Kanal“ aus: den Landweg zwischen dem Tiefseehafen Eilat am Roten Meer und dem neuen Hafen Aschdod südlich von Tel Aviv am Mittelmeer. Die Straße durch die Wüste Negev wurde so verstärkt, daß sie inzwischen von 30-Tonnen-Lastwagen befahren werden kann. Ostafrikani-

sche Länder wie Sambia und Kenia können über diese Verbindung ihre Ware genauso billig nach Europa transportieren wie vordem über Nassers Kanal.

Japans Transporteure umgehen das weltpolitische Hindernis im Nahen Osten durch sogenannten gebrochene Verkehr. Für Europa bestimmte Waren werden in Container verpackt und auf Schiffen nach Seattle im Norden der USA gebracht. Von dort aus rollt das Frachtgut auf der Schiene quer durch das Land und wird in New York wieder auf Frachter verladen.

Die Skandinavien Airlines und die niederländische KLM bieten sogar einen Luft-See-Verkehr an. Auf ihren Prospekten wird deutlich, was gemeint ist: Der Suez-Kanal ist mit dickem Stift ausgestrichen.

Die Umgehungswege sind zwar teurer, aber die Welt will ihre Versorgung „von der Laune der beiden Nachbarländer am Kanal unabhängig machen“ (England-Premier Harold Wilson).

Der Luft-See-Transport lohnt sich nur für wertvollere Fracht. So kostet es beispielsweise 14 000 Mark, 3675 Kilogramm landwirtschaftliche Geräte mit Flugzeug und Schiff von Stuttgart nach Jokohama zu befördern. Mit Eisenbahn und Schiff würde der Transport nur 2200 Mark kosten, allerdings 40 statt 20 Tage dauern.

Erdöl aus Nahost dagegen wird auf die Dauer nicht teurer nach Europa transportiert werden, weil die Sperre von Suez den Bau von Großtankern enorm beschleunigt hat. Für die riesigen Schiffe ist Nassers Kanal ohnehin nicht tief genug.

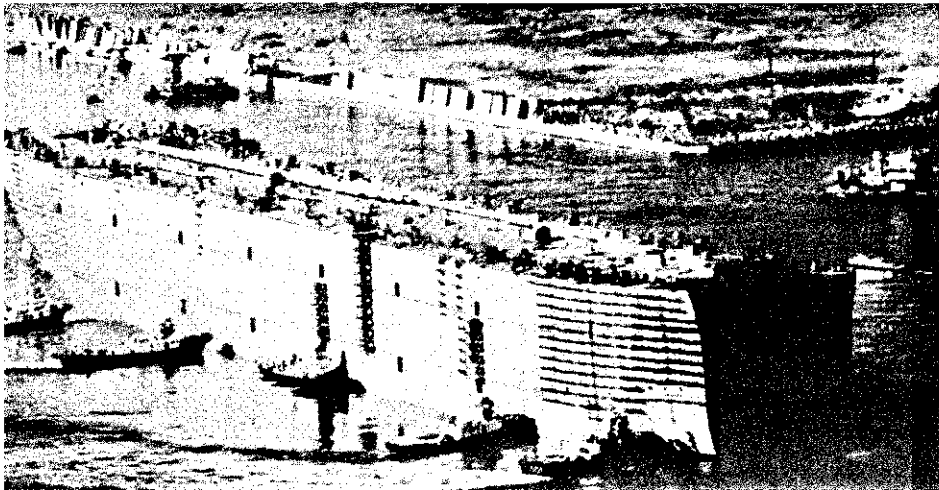
Seit dem Nahostkrieg im Juni 1967 häufen sich in den Werften die Bestellungen für Mammuttanker. Allein die Royal Dutch/Shell gab Order für 29 Schiffe von je 200 000 Tonnen.

Als größtes Schiff der Welt entsteht auf einer japanischen Werft ein Super-Riese von 312 000 Tonnen. Das Schiff wurde von der amerikanischen Ludwig-Gruppe bestellt und wird dreimal so lang sein wie ein Fußballfeld. Der 14stöckige Tanker ist der erste einer Flotte von sechs 312 000-Tonnern, die Erdöl vom Persischen Golf nach Irland fahren werden.

Die Riesen sind auch ohne Suez-Kanal rentabel. Ein 80 000-Tonner, der von Kuwait nach Rotterdam fuhr und den Weg durch den Kanal nahm, transportierte eine Tonne Rohöl für rund 15 Mark. Ein 200 000-Tonner schafft es trotz des Umwegs um ganz Afrika für zehn Mark. Mit einem 300 000-Tonner kann der Preis auf rund neun Mark gedrückt werden.

Für Nassers Kanal bedeuten die Mammutschiffe eine tödliche Gefahr: Dreiviertel aller Tonnage zwischen Suez und Port Said war bisher Erdöl.

Jeder Tag, so urteilt der Präsident der amerikanischen Seabrokes Inc., Maurice Cooper, „macht Suez zweitklassiger“. Und Anthony Cayzer, Präsident der britischen Schiffahrtskammer, meint, wenn Ägypten nicht



... ohne den Suez-Kanal zu leben“: 312 000-Tonnen-Tanker in Japan