

Brennende „Diane“, sinkende „Skagerak“: „Seereisen sind nicht so sicher ...“

SCHIFFFAHRT

UNFÄLLE

Freche Kerle

Bei klarem Wetter kollidierten am 28. Oktober nachts auf dem Neuen Wasserweg bei Rotterdam der französische Frachter „Président Pierre Angot“ und das deutsche Motorschiff „Hornland“. Das französische Schiff versank. Die „Hornland“ wurde in Ufernähe auf Grund gesetzt.

In einem Herbststurm ging am 17. Oktober in der Nordsee der 22 Jahre alte, von Griechen bereederte libanesischer Dampfer „Nagusena“ verloren. Nur eines von 30 Besatzungsmitgliedern, der Matrose Emanuel Abdelas, 26, konnte gerettet werden.

Bei schwerem Wetter kenterte am 21. September in der Biskaya der Rostocker Frachter „Fiete Schulze“. 14 von 42 Besatzungsmitgliedern ertranken.

Bei ruhiger See und guter Sicht überrannte am 17. September im Skagerrak der norwegische Tanker „Norse Transporter“ den dänischen Fischkutter „Ulla Marie“. Vier Fischer gingen mit dem Kutter unter.

Im Sturm versank Anfang September vor Stavanger der norwegische Küstenfrachter „Dux“. Nur drei von 17 Seeleuten überlebten.

Bei guter Sicht versenkte der panamaische Dampfer „Helene“ in einer Märznacht das deutsche Motorschiff „Bernd Wesch“ durch einen Rammstoß im Engli-

schen Kanal. Der Kapitän der „Bernd Wesch“ kam ums Leben.

Im Sturm verschwand im Februar in den Gewässern vor dem grönländischen Kap Farvel der Bremerhavener Fischdampfer „Johannes Krüss“ mit 22 Mann. Kein Notruf, kein Wrackstück gab Hinweise auf die Ursache der Katastrophe.

Fast täglich geht ein Schiff durch Kollision, Feuer, Schiffbruch oder aus nie aufzuhellender Ursache verloren. 312 Motor- und Dampfschiffe mit insgesamt 822 538 Bruttoregistertonnen (BRT) mußten im Jahr 1966 als verbrannt, gescheitert, versunken oder verschollen aus Lloyd's Register of Shipping gestrichen werden — das waren die bislang höchsten Tonnageverluste der Handelsschiffahrt in Friedenszeiten.

„Radio detecting and ranging“, kurz: Radar, machte die Seeleute auch bei Nebel und Nacht sehend — und gut 90 Prozent aller Hochseeschiffe der

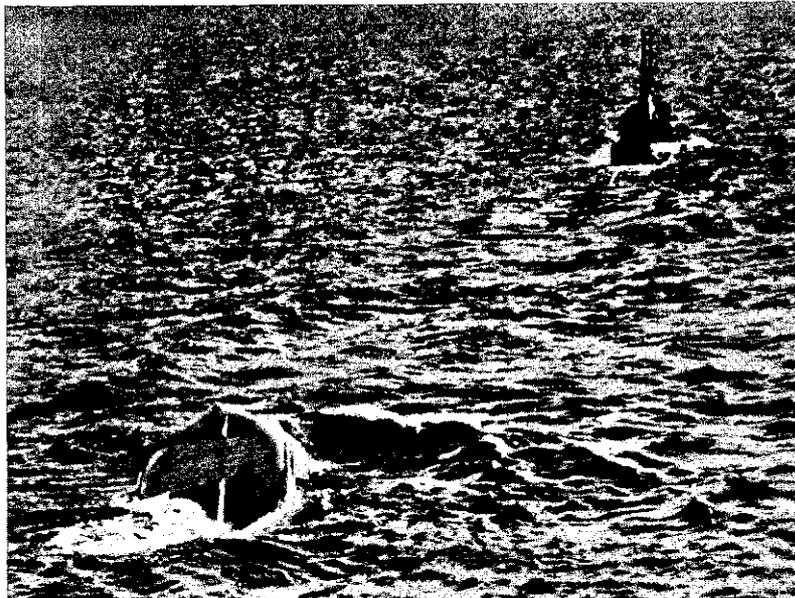
Welthandelsflotte sind bereits mit dem elektronischen Ortungsgerät ausgerüstet.

Dank langfristiger Wettervorhersagen verloren Orkane und Wirbelstürme für die Seefahrer viel von ihren Schrecken.

Im Nordatlantik und vor der amerikanischen Pazifikküste überwacht die US-Coast Guard den Weg der Schiffe auf See — mit Hilfe des sogenannten Amver-Systems: In der Amver-Zentrale speichert ein Computer die Angaben über Kurs, Geschwindigkeit und Zielhafen der Fahrzeuge, die im überwachten Seegebiet unterwegs sind. Gerät eines dieser Schiffe in Seenot, kann der Computer sofort errechnen, welche Schiffe dem Havaristen am nächsten sind und Hilfe bringen können.

Funkortungssysteme wie das Decca (in den nordeuropäischen Gewässern) oder das Loran (im Atlantik, Pazifik und Mittelmeer) nehmen Schiffsführern die umständliche Standortbestimmung mit Sextant und Chronometer oder Peilkompaß ab: Mit Decca- oder Loran-Spezialempfängern und -karten können sie jederzeit in Bruchteilen von Minuten und ohne Rechnerei ihre Position ausmachen.

Selbststeueranlagen erlösten die Wachgänger von der sturen Arbeit am Ruderrad. Seit fünf Jahren kreuzen bereits teilautomatisierte Frachter die Meere; für das Maschinenpersonal gibt es auf diesen Schiffen nur noch Tagschicht, denn während 16 von 24 Stunden wird die Antriebsanlage elektronisch gewartet und



... wie sie sein könnten“: Gekenterte „Ilse Suhr“, Bergungsschlepper

PIAGET

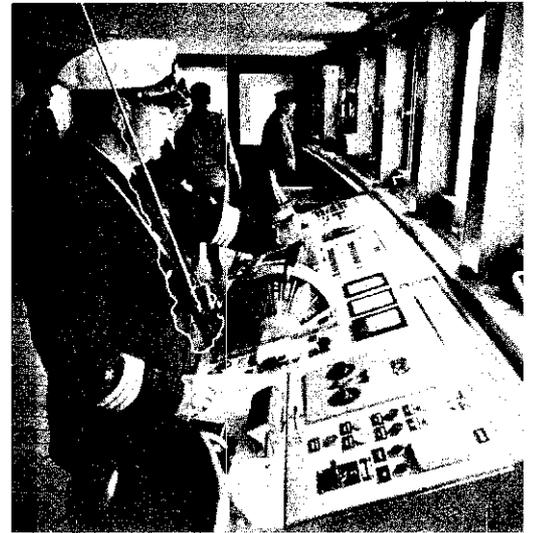
AUSDRUCK
IHRER
PERSÖNLICHKEIT
UND
IHRES
PRESTIGE

PIAGET
BEI DEN ERSTEN
JUWELIEREN
DER WELT

Ultraflache
Taschenuhr, mit
Brillanten und
Saphiren besetzt.
Referenz 977

Dank der Liebe, mit der die Uhrmachermeister und Juweliere PIAGET sich ihrem Berufe widmen, und aufgrund der Kostbarkeit des verarbeiteten Materials entsteht mit jeder Ihrer Schöpfungen ein wahres Meisterwerk. Liegt nicht hierin das Geheimnis, durch welches Ihre Persönlichkeit und Ihr Prestige auf so feine und noble Art durch das von Ihnen gewählte Modell zum Ausdruck kommt?
Verlangen Sie unseren Katalog und die Anschrift Ihres nächsten PIAGET-Konzessionärs bei unseren nächstehenden Generalvertretern.

Deutschland: PIAGET GmbH - 605 Offenbach/M - Postfach 551 - Österreich: Hellmut REISS -
Parkring 10 - 1010 Wien.



Frachter-Kommandobrücke*
Knoten im Nebel

gesteuert. Die Amerikaner bauten die „Savannah“, den ersten Atomfrachter der Welt. Der zweite wird die deutsche „Otto Hahn“ sein, die gegenwärtig am Ausrüstungskai der Kieler Howaldtswerke liegt.

Monatelange Zwangsarbeit bei fauligem Wasser und madigem Brot mußten die Seeleute verrichten, die noch vor 70 Jahren unter Lebensgefahr ihre Tiefwassersegler ums Kap Hoorn knüppelten. Heute leben Schiffsbesatzungen kaum weniger angenehm als zahlende Passagiere. Kühltruhen und vollklimatisierte Wohnräume gehören auf modernen Frachtern zum Standard-Komfort.

Seefahrt, so scheint es, müßte heute risikolose, nüchterne Transportarbeit sein wie auf den Verkehrsstraßen zu Lande und in der Luft.

Aber obwohl sein Schiff mit den modernsten Navigationshilfen ausgerüstet war, verirrete sich Kapitän Pastrengo Rugiati am 18. Februar mit seinem 118 000-Tonnen-Tanker „Torrey Canyon“ westlich von Cornwall auf die Seven Stones. Die Fehlleistung eines einzelnen Mannes verursachte eine Ölpest, „die beispiellos war in der Welt“ (Weißbuch der britischen Regierung), brachte eine ganze Nation an den Rand des Notstands und verwandelte Südengland in einen Kriegsschauplatz.

Vor Holland rammten sich unlängst der liberianische Tanker „Diane“ und der Flensburger Frachter „Annelis Christophersen“. Der Tanker geriet in Brand. Zur Zeit der Kollision wartete vor der holländischen Küste zwar Nebel — aber beide Schiffe besaßen ein Radargerät.

Wie bei dem spektakulärsten Seeunfall nach Kriegsende, der Kollision des italienischen Luxus-Liners „Andrea Doria“ mit dem schwedischen Fahrgastschiff „Stockholm“ im Juli 1956 im Atlantik (44 Tote, Totalverlust der „Andrea Doria“), steuerten vor einiger Zeit auf der Unterelbe die hol-

* Auf dem Bremer Motorschiff „Birkenfels“.

ländischen Frachter „Eos“ und „Steeferk“ sehenden Auges bis zum Zusammenstoß aufeinander zu — auf beiden Schiffen war der spätere Kollisionsgegner einwandfrei im Radar ausgemacht worden.

Der britische Nautiker Peter Padfield kommt angesichts solcher scheinbar unerklärlichen Seeunfälle in einer Untersuchung, die unlängst auch in deutscher Sprache erschien**, zu dem lapidaren Ergebnis: „Reisen auf See sind nicht so sicher, wie man annimmt, und nicht annähernd so sicher, wie sie sein könnten.“ Sie wurden offenbar in gleichem Maße riskanter, wie die Seefahrt technisch perfekter wurde:

▷ Seit Ende des Zweiten Weltkrieges nahm die Zahl der Kollisionen mit Sachschäden (Fahrzeuge über 500 BRT) von durchschnittlich 1200 bis 1400 im Jahr auf heute jährlich 1700 bis 1900 zu. Fachleute meinen, es sei nur noch eine Frage der Zeit, bis der Kollisionsrekord der Vor-Radar-Ära — 2200 Zusammenstöße im Jahr 1929 — gebrochen sein wird.

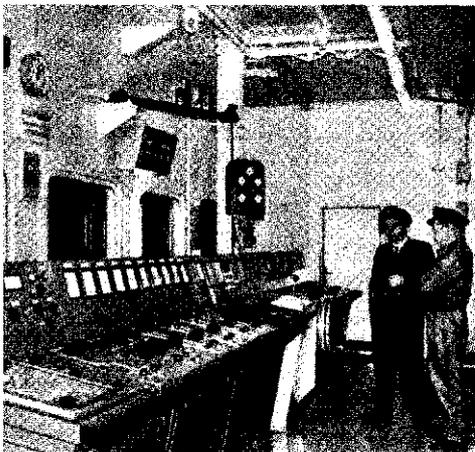
▷ Von geringen Schwankungen abgesehen, steigt die Totalverlustrate seit mehreren Jahren im Verhältnis zur Gesamt-Tonnage stetig: 1955 betrug die Welt-Handelstonnage 100,6 Millionen BRT; durch Seeunfälle gingen damals 254 658 BRT verloren — 0,25 Prozent der Gesamttonnage. 1966 belief sich die Welt-Handelstonnage auf 171 Millionen BRT; davon büßten die Reederei durch Unfälle 822 538 BRT ein — 0,48 Prozent ihres Schiffsraumes.

Unwirtliche, unbefeuerte Küsten, an denen Schiffbruch drohte; Stürme, die unangemeldet über schwächliche Fahrzeuge herfielen — das war es vor allem, was die Seefahrt früher riskant machte. Heute leben Hunderttausende Seeleute und Seetouristen — allein annähernd 100 000 Bundesdeutsche machten letztes Jahr Urlaub auf den Wellen — auf andere Weise gefährlich:

Wie die Straßen zu Lande, sind auch die Hauptschiffahrtswege überfüllt;

* Auf dem teilautomatisierten Hamburger Tanker „Liselotte Essberger“.

** Peter Padfield: „SOS — Kollision auf See“. Rütten & Loening Verlag, München: 286 Seiten; 24,80 Mark.



Frachter-Maschinenzentrale*
Knüppel im Nacken



Aufwachen, meine Herren! Heute geht man 'eleganter schlafen'* in Seidensticker-Pyjamas aus Poly-Twill.

Machen Sie Schluß mit den ‚müden‘ Schlafanzügen von vorgestern. Gehen Sie auch beim Schlafengehen mit der Zeit. Tragen Sie die schicken, modischen Pyjamas aus Poly-Twill.

Diese eleganten Pyjamas werden Ihnen gefallen: die schmalen oder breiten Streifen, die modernen Farben, der modische Schnitt. Auch der Stoff wird Sie begeistern: mollig warmes Poly-Twill. Außen glatt und innen geraut. Dabei pflegeleicht und absolut bügelfrei.

Also aufgewacht! Gehen Sie 'eleganter schlafen'. Seidensticker-Pyjamas aus Poly-Twill gibt es überall, wo es elegante Herrenmode gibt.

**eleganter
schlafen**

*Die Seidensticker-Devise für elegante Männer



seidensticker
Ursula Nachtwäsche

immer schnellere und größere Schiffe drängen sich dort. Vor 20 Jahren war ein Durchschnittsfrachter rund zwölf Knoten (ein Knoten: 1,852 Kilometer pro Stunde) schnell; moderne Linienfrachter erreichen eine doppelt so hohe Geschwindigkeit.

1954 war der Tanker „Al Malik Saud Al-Awal“ mit einer Tragfähigkeit von 47 000 Tonnen der größte Frachter der Welt; heute sind bereits 104 über 100 000 Tonnen tragende Tanker — darunter sechs 300 000-Tonner — in Fahrt oder im Bau.

Die internationalen Schiffssicherheitsbestimmungen gestatten oft eine großzügige Auslegung, und die Verkehrsregelung auf See ist zum Teil ebenso veraltet wie die Ausbildung der Seeleute: Selbst auf dichtbefahrenen Großschiffahrts-Routen wie dem sogenannten P-Weg von der Elbe- und Wesermündung zum Englischen Kanal gilt für kleine Fischkutter gegenüber schwerfälligen Supertankern das Wegerecht (Vorfahrtsrecht) rechts vor links; und die Schiffsführer der Atomfrachter und automatisierten Schiffe von morgen beginnen ihre Berufslaufbahn heute größtenteils noch wie in Windjammerzeiten mit Deckschrubben und Farbewaschen.

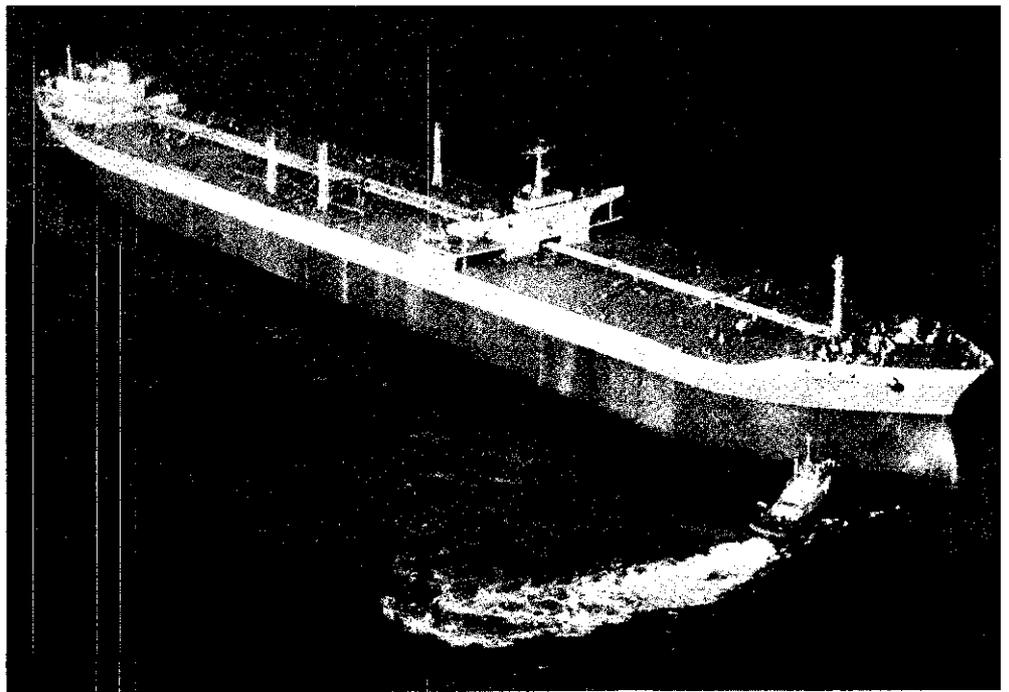
Kapitäne und Wachoffiziere überschätzen oft die Errungenschaften der Technik — etwa das Radar, das Kapitän Hans-Werner Schürmann vom Frachter „Cap Palmas“ der Hamburg-Süd „ein wundervolles Hilfsmittel, aber kein Schiafmittel für Kapitäne“ nennt.

„Fehler ... hinsichtlich des Navigierens“ attestierte das Seeamt Bremerhaven letzten Herbst dem Schiffsführer des Braker Küstenmotorschiffes „Jan Klüver“. In blindem Vertrauen auf das Radarauge hatte er sein Schiff mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit vor Holland durch Nebel dampfen lassen. Mehr noch: Nicht einmal ein Mann stand am Ruder, denn die Selbststeueranlage war eingeschaltet. Die „Jan Klüver“ stieß denn auch mit einem griechischen Frachter zusammen.

Auf der Reise in die Karibische See fuhr unlängst ein schwedischer Frachtdampfer eine ungewollte Kreisbahn: Der Wachhabende hatte die automatische Steuerung eingeschaltet, den Ruderträger zum Malen an Deck geschickt und sich selbst ins Kartenhaus gesetzt, um schriftliche Arbeiten zu erledigen. Da wurde es dem Offizier zu warm im Rücken. Die Sonne, der das Schiff bis dahin entgegengefahren war, stand plötzlich hinter dem Schiff. Weil die Automatik der Steuerung einen Defekt hatte, war der Schwede unbemerkt auf Gegenkurs gegangen.

Mit eingeschalteter Selbststeueranlage geriet am 10. Juni 1967 im Fehmarn-Belt das Motorschiff „Else Reith“ auf Grund. Der wachhabende Offizier war — wie das Hamburger Seeamt vorletzte Woche feststellte — auf der Brücke eingeschlafen.

Wie die Unsitte, Frachter ohne den vorgeschriebenen Ausguck und einen Mann am Ruder als Fliegenden Holländer über die hohe See geistern zu



Japanischer Supertanker „Idemitsu Maru“: Auf drei Fußballfeldern ...

lassen, sind auch solche Bräuche nicht selten, über die ein Oberlotse der Lotsenstation Travemünde an das vorge-setzte Wasser- und Schiffsamt Lübeck berichtete:

Bei dichtem Nebel sollte der Lotse einen deutschen Küstenfrachter von 499 BRT nach Lübeck bringen. Als er an Bord kam, war seine „erste auffallende Wahrnehmung ... daß auf der Brücke nur ein sehr junger Kapitän war, welcher alles allein bediente. Er war Ausguck, Rudersmann und bediente die Maschine“. Sein Schiff manövrierte der Allround-Mann über eine sogenannte Kabel-Fernsteuerung (die gewöhnlich nur bei Anlegemanövern benutzt wird) — und zwar ausschließlich nach den Echos auf dem Radarschirm, denn, so ließ er den Lot-

sen wissen, „auf den Kompaß ist kein Verlaß“. Nach einer Weile, heißt es im Lotsenbericht, „sagte der Kapitän plötzlich: ‚Jetzt habe ich kein Bild mehr. Was machen wir nun, Lotse?‘ ... Übrigens war das Radarbild vorhanden, der Kapitän hatte bloß die Orientierung verloren“.

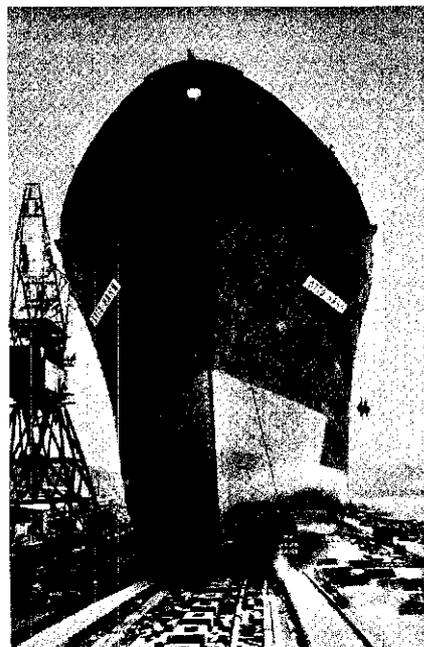
„Natürlich habe ich auf die Tube gedrückt, um die Nachmittagsschicht im Hafen noch zu erreichen“, begründete Kapitän Maybee, Schiffsführer des britischen Frachters „Gannet“ (923 BRT), vor einem Londoner Gericht, weshalb er trotz Radarortung eines entgegenkommenden Schiffes weder die Geschwindigkeit gedrosselt noch den Kurs geändert hatte. Der — wie es Seeleute nennen — Gegenkommer Maybees im Englischen Kanal war das deutsche Motorschiff „Katharina Kolkmann“ (1056 BRT) gewesen: Die „Gannet“ rammte die „Katharina Kolkmann“ auf der Backbordseite. Zehn Minuten nach der Kollision versank das deutsche Schiff.

„Das wohl beste Hilfsmittel der Navigation und der beste Kollisionschutz, den die Technik bis heute der Seefahrt geschenkt hat“, sagt Kapitän Max Zabel, nautischer Sachbearbeiter im Deutschen Hydrographischen Institut (DHI), über das Radar. Aber es kann Kapitäne und Wachoffiziere laut Zabel dazu „verführen, eine höhere Geschwindigkeit im Nebel zu fahren, als sie es ohne Radar getan haben würden“.

Und seit Einführung des Radars gibt es sogar eine neue Spezies von Seeunfall — die Radarkollision, zu der es kommt, „gerade weil nach Radar gearbeitet wird“ (Zabel).

Das geschieht meistens so: Zwei Schiffe laufen im Nebel auf entgegengesetzten oder leicht kreuzenden Kursen aufeinander zu. Als sogenanntes Echo (Reflexion des ausgesandten Radarstrahls) werden sie auf dem Schirm der Radarbeobachter beider Schiffe

* Stapellauf am 14. Juni 1964.

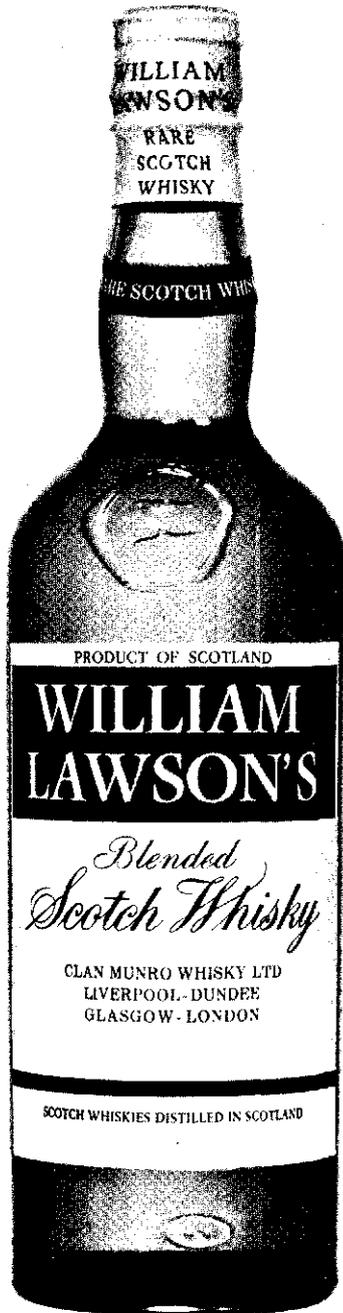


Deutsches Atomship „Otto Hahn“ ... elektronisch übers Meer

WILLIAM LAWSON'S

Rare Scotch Whisky

LEICHT
UND
BEKÖMMLICH



ALLEINIMPORT UND VERTRIEB
MARTINI & ROSSI AG BAD KREUZNACH

sichtbar — jeweils als heller Punkt, der in Vorausrichtung auf dem phosphoreszierenden Schirm leuchtet. Da sich ein Radarbild aufgrund der Eigenbewegungen der Schiffe jedoch nicht auf den Grad genau deuten läßt, erliegen beide Radarbeobachter einer Täuschung: Sie glauben, daß ihre Schiffe sich auf parallelen Kursen nähern.

Um den Passierabstand auf dem vermeintlichen Parallelkurs zu vergrößern, weicht der Wachoffizier des einen Schiffes einige Grade nach Steuerbord (oder Backbord) aus. Diese kleine Kursänderung ist jedoch nicht sofort auf dem Radarschirm des anderen Schiffes abzulesen. Und aus den gleichen Motiven wie der Kollege auf dem Gegenkommer ändert dessen Wachoffizier derweil seinen Kurs nach Backbord (oder Steuerbord).

Auf den Radarschirmen beider Schiffe aber heben sich die Kursänderungen praktisch gegeneinander auf: Die Konstellation der Schiffe zueinander ist geblieben — nur: Ihr Abstand hat sich bereits bedrohlich verringert. Nun der Meinung, ihrem Gegenkommer noch nicht genügend Passierabstand auf dem vermeintlichen Parallelkurs eingeräumt zu haben, werden von den Wachoffizieren auf beiden Schiffen die Manöver wiederholt, und „aus der Vogelperspektive gesehen“, so Kapitän Zabel, „könnte man nun schon mit Gewißheit sagen, welches Schiff das andere mit seinem Bug rammen wird“.

So lange drehen beide Schiffe durch scheinbare Ausweichmanöver aufeinander zu, bis sie sich auf Hörweite nahe sind und auch ein Alarm-„Manöver des letzten Augenblicks“ nicht mehr nützt.

Tag für Tag rammen sich auf diese Weise Schiffe. Der Engländer Padfield beispielsweise führt die hohe Zahl dieser Kollisionen auf die Tatsache zurück, „daß es für die Führung von Fahrzeugen, die einander nicht in Sicht haben (also sich nur auf dem Radarschirm ausmachen), keine Regeln gibt“.

Bei guter Sicht gilt auf den Seestraßen wie auf gleichberechtigten Landstraßen der Grundsatz: rechts vor links. Doch Kapitäne von Schiffen, die sich nur auf dem Radarschirm orten, können sich lediglich an eine „völlig verschwommene Phrase“ (Padfield) halten. Denn einem Radar-Schiff stellt der Absatz c der Regel 16 der internationalen Seestraßenordnung bei schlechter Sicht praktisch die Kursänderungen frei: Ein „Maschinenfahrzeug“, das ein anderes Schiff mit dem Radar innerhalb eines Sektors von 180 Grad in Fahrtrichtung („vorlicher als querab“) ortet, „darf frühzeitig und durchgreifend handeln, um den Nahbereich zu meiden“.

In dieser Regel — so fordern es Kritiker wie Padfield — müßte jedoch fixiert werden, daß auf Gegenkurs fahrende Radar-Schiffe grundsätzlich nur nach einer Seite, nämlich nach Steuerbord, ausweichen dürfen und ihre Kursänderung so stark sein muß, daß sie sofort auf dem Radarschirm des Gegenkommers sichtbar wird.

„Bei der Annäherung von Fahrzeugen haben Sie rechtzeitig Ihr Schiff zum Stehen zu bringen; erst nach sorgfältiger Beobachtung aller Umstände darf vorsichtig und nur mit wirklich mäßiger Geschwindigkeit weitergefahren werden“ — so heißt es in einem Rundbrief der größten privaten deutschen Reederei, der Hamburg-Süd Rudolf August Oetkers, an „alle Schiffsleitungen“. Und ähnliche, Segelanweisungen genannte Ratschläge verteilen auch andere Reeder an ihre Kapitäne.

Dennoch, so weiß es DHI-Oberregierungsrat Dr. Hans-Christian Freiesleben „aus eigener Erfahrung“, „preschen freche Kerle bei dickstem Nebel und starkem Verkehr mit 21 Knoten durch den Englischen Kanal“ — freilich nicht aus purem Geschwin-

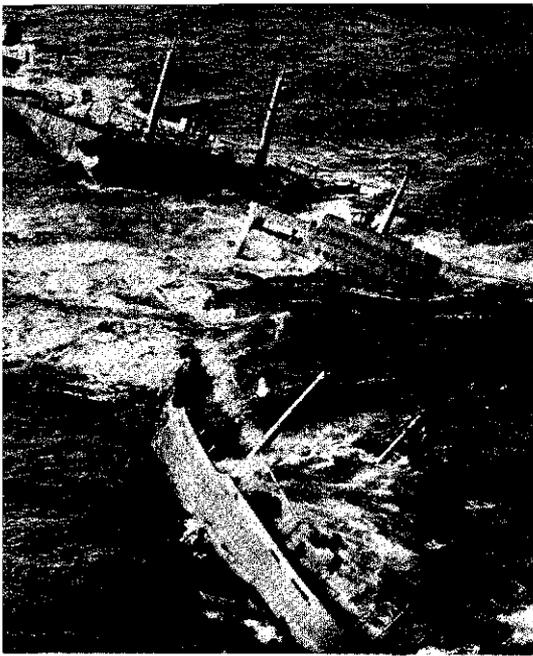


Wachoffizier am Radarschirm (l.)
Schlafmittel für Kapitäne?

digkeitsrausch, sondern mit nüchternem Kalkül: Schließlich sind Kapitäne auch Betriebsleiter eines Unternehmens, das Gewinn abwerfen soll. Und so sitzt ihnen, wie es der Bundesbeauftragte beim Seeamt Bremerhaven, Flottillen-Admiral a. D. Wolff, formuliert, oft genug „der Knüppel im Nacken“:

Jeder Tag, um den beispielsweise der Kapitän eines Motortankers von 76 000 Tonnen Tragfähigkeit mit seinem Schiff wegen Langsamfahrt im Nebel länger unterwegs ist, kostet den Reeder rund 20 000 Mark an Heuern, Treibstoff, Versicherung und Abschreibung.

Bei einer 60-Tage-Rundreise im Europa - Südamerika - Liniendienst bringt zum Beispiel ein moderner Stückgutfrachter von 10 000 Tonnen Tragfähigkeit seinem Reeder etwa 1,2 Millionen Mark Brutto-Frachteinnah-



Aufgelaufene „Torrey Canyon“
Strandungen und Zusammenstöße...

men. Die Ausgaben für solch eine Durchschnittsreise belaufen sich auf rund 1,1 Millionen Mark.

Verbummelt dieser Frachter wegen schlechten Wetters nur ein paar Tage auf dem Meer, schrumpft der Gewinn von 50 000 bis 100 000 Mark bereits erheblich. Denn auf mehr als 10 000 Mark belaufen sich bei diesem Schiff die sogenannten Tageskosten — die Ausgaben für Treibstoff, rund 2000 Mark je Seetag, sind dabei noch nicht einmal mitgerechnet.

Bananendampfer-Kapitäne müssen pünktlich die garantierten Anlieferungsstermine einhalten — kommen sie zu spät, bleibt der Importeur auf seiner Ware sitzen, denn seine Kunden haben sich mittlerweile bei der Konkurrenz eingedeckt.

Großtanker können flache Gewässer wie die Untereibe nur auf dem Buckel der Flutwelle (höchster Wasserstand bei Flut) passieren. Erwischen sie die Flutwelle nicht mehr, können sie erst einen halben Tag später am Pier in Hamburg festmachen.

Nicht allein die von den Reedern und Charterern vereinbarten Ankunftszeiten und Fahrpläne sind Knüppel, die manchen Kapitänen im Nacken sitzen: Schiffe verdienen um so mehr, je schwerer sie mit Ladung bepackt werden. Jede zusätzlich geladene Tonne bringt Schiffseigner, Charterern oder auch dem Kapitän zusätzlich Gewinn:

„Schuldhaftes Verhalten“ warf das Hamburger Seeamt unlängst dem Kapitän des Motorschiffes „Ilse Suhr“ (499 BRT) vor: Er hatte auf seinem Frachter mehr Holzladung stauen

lassen, als es dem Schiff bei einer Winterreise durch die Ostsee guttat. Unterwegs setzte das auf Deck gestapelte Holz Eis an, die „Ilse Suhr“ wurde topplastig und kenterte schließlich nördlich von Gotland.

Wenn ein Massengutfrachter nach mehrwöchiger Reise bis zur Lademarke eingetaucht in seinen Bestimmungshafen einläuft, ist das meistens ein untrügliches Zeichen dafür, daß er überladen in See gegangen war — um so viel war er überladen gewesen, wie er unterwegs Treibstoff und Wasser verbraucht hatte.

Weil es die „Reserveschwimmfähigkeit“ oder auch die Stabilität des Schiffes verringert und schon Hunderten von Seeleuten das Leben kostete, gehört das Überladen zu den schwerst-wiegenden Seeverkehrs-Vergehen. In den meisten Häfen der Erde kontrollieren die Schiffssicherheitsbehörden und die Wasserschutzpolizei zwar scharf, ob die sogenannten Freibordvorschriften eingehalten werden. Aber es gibt Tricks, die Polizisten zu täuschen. Beispielsweise den: Ein Kapitän läßt sein Schiff bis zum erlaubten Höchst-Tiefgang mit Erz beladen und verläßt den Hafen. Erst auf See nimmt er dann den zum „Trimmen“ des Schiffes auf ebenen Kiel (waagerechte Lage) notwendigen Wasserballast an Bord.

Vor ein paar Jahren weigerte sich ein 1. Offizier, mit einem überladenen Küstenmotorschiff auszulaufen. An der Kanal-Schleuse Kiel-Holtenau rief er die Wasserschutzpolizei. Der Kapitän, der zugleich Schiffseigner war, mußte den Frachter leichtern. Aber der 1. Offizier, so Jörg Rommerskirchen, Leiter der Landesberufsgruppe Schifffahrt der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft in Hamburg, „kriegt seitdem keinen Festanstellungsvertrag mehr, obwohl er die tollsten Versuche unternommen hat“.

Präzise kalkuliert wie ein Eisenbahnfahrplan, engmaschiger als je ist heute das Netz der Verbindungen über See. Und in der Transport- und Güterumschlagtechnik vollzog sich wäh-



Sinkende „Andrea Doria“
... durch Radar verursacht

rend der vergangenen zehn Jahre eine Revolution.

Die Reeder ließen Spezialschiffe bauen für den Transport von Autos, Chemikalien, Zement oder Südwein. Sie boten ihrer Kundschaft Behälterverkehr von Haus zu Haus an.

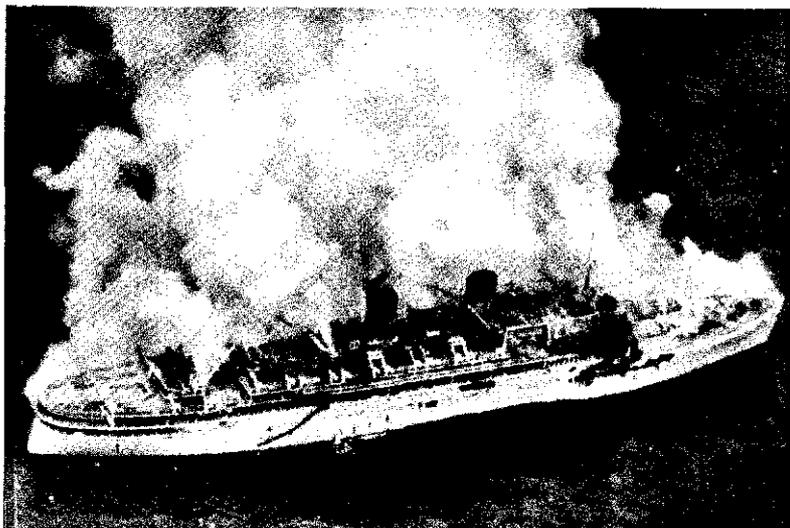
Und clevere Reeder mit dem Gespür für den zunehmenden Autotourismus überspannten die Meere Europas mit einem dichten Netz von sogenannten Roll-on-roll-off-Autofähren.

Fortschritte, die der Sicherheit auf See zugute kamen, gab es indes zu meist immer erst dann, wenn vermeidbare Katastrophen Menschenleben und Millionenwerte gekostet hatten:

Nach den verheerenden Folgen des Schiffsbruchs der „Torrey Canyon“, an denen zu einem guten Teil Kompetenzunklarheiten im geltenden Seerecht schuld waren, sollen nun unter anderem die Bestimmungen über die Seeunfall-Haftung revidiert und ein internationales Regelbuch speziell für die Tankerfahrt zusammengestellt werden.

Nach dem Untergang des knapp anderthalb Jahre alten Auto- und Eisenbahnfahrersschiffs „Skagerak“ am 7. September 1966 vor Nordjütland will die staatliche dänische Schiffssicherheitsbehörde jetzt neue Bauvorschriften für Roll-on-roll-off-Fähren erlassen.

Die „Titanic“-Katastrophe 1912 im Nordatlantik (1500 Tote) rüttelte einst Reeder, Schiffbauer und Seefahrtsbehörden in aller Welt wach, und 1914 trat erstmals eine internationale Schiffssicherheitskonferenz zusammen, auf der un-



Brennende „Lakonia“: Feuerlöscher waren verrottet

Armagnac Marquis de Montesquiou — ein Geschenk der Natur. Alles an ihm ist natürlich: das eingefangene Gold der Sonne, das Fruchtlige der vollen Reben. Die Kunst erfahrener Kellermeister ließ ihn bis zur Vollendung reifen. Lohn der vielen Mühe: ein mildes Aroma, das von der Seele des Weines künde.

Armagnac Marquis de Montesquiou, in der grünen Schmuckflasche, erschließt dem Beschenkten immer wieder den eingefangenen Reichtum seiner Herkunft.



ARMAGNAC

MARQUIS DE

MONTESQUIOU

ter anderem international verbindliche Vorschriften über die sogenannte Leckstabilität und die Mindestanzahl von Rettungsbootplätzen erlassen wurden.

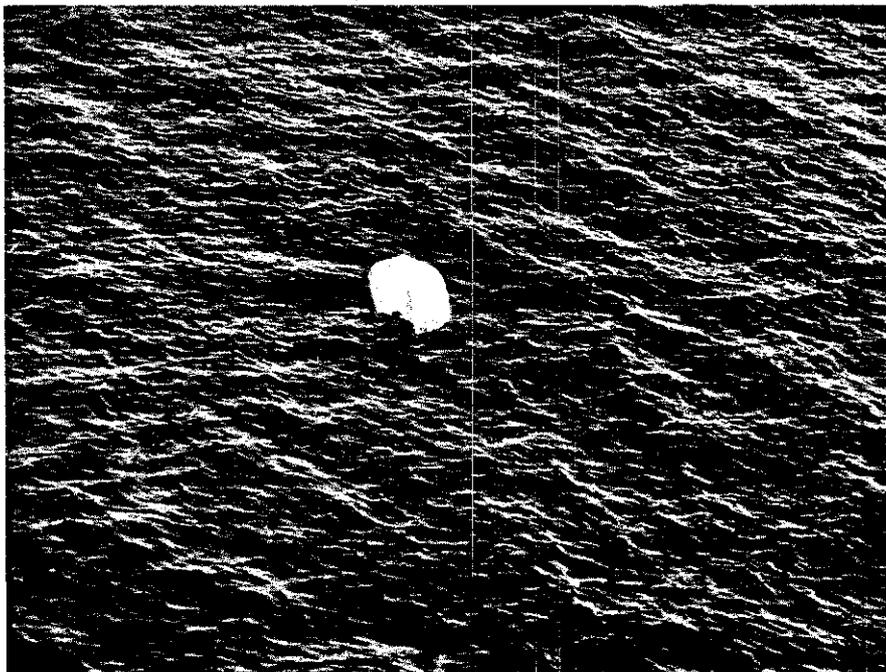
Gut ein Jahrzehnt, in dem es im Ärmelkanal durchschnittlich mindestens einmal wöchentlich krachte, verging, bis die IMCO (Uno-Behörde für Schiffsfragen) schließlich im Juni 1967 für die verkehrsreichste Seestraße der Welt (jährlich 300 000 Schiffe) den Zweibahn-Verkehr empfahl: Kanalfahrer mit Kurs auf den Atlantik sollen seither über eine fünf Meilen breite Fahrbahn unter der englischen Küste steuern. Für Schiffe, die aus dem Atlantik kommen, wurde auf der südlichen Kanalseite eine ebenso breite Fahrspur markiert.

Ein Supertanker könne nachts „unvermeidlich für zwei Schiffe gehalten werden“, kritisierte der Japaner Professor Torao Mozai schon vor zwei Jahren auf einem Symposium über das Manövrieren mit Superschiffen in Tokio. Denn für 200 000-Tonnen-Tanker mit den Dimensionen von drei Fußballfeldern wie die japanische „Idemitsu Maru“ schreibt die international verbindliche Seestraßenordnung dieselbe „Lichterführung“ vor wie für einen Küstenfrachter von 50 Meter Länge. Beide müssen zwei hintereinander angeordnete „Topplichter“ an den Masten führen — bei Supertankern freilich beträgt der Abstand zwischen dem ersten und dem zweiten Topplicht über 200 Meter. Und dazwischen ist es dunkel. Weil er glaubte, er habe zwei verschiedene Schiffe vor sich, fuhr unlängst in der Bucht von Tokio ein Kapitän mit seinem Frachter in einen Tanker-Giganten hinein. Der Kapitän hatte zwischen den scheinbar zwei Schiffen hindurchsteuern wollen.

B. Traven schrieb in den 20er Jahren den Roman über „Das Totenschiff“, jene verdrehte „Yorikke“, deren Eigner nur darauf wartet, daß der altersschwache und verrottete Dampfer nicht mehr heimkehrt und er die überhöhte Versicherungssumme einstreichen kann.

Diese Art Versicherungsbetrug gibt es zwar seit der Vorkriegszeit nicht mehr. Für den Abbruch reife, gerade noch von der Farbe zusammengehaltene Veteranen, für die renommierte Seeversicherungen keine Haftung mehr übernehmen wollen, keuchen jedoch auch heute noch von Hafen zu Hafen, bis sie schließlich vor Altersschwäche zerbrechen oder brennend im Ozean verzischen. So starben 85 Seeleute und Fahrgäste, als der 37 Jahre alte Dampfer „Yarmouth Castle“ Ende 1965 Feuer fing — die Feuerlöschgeräte hatten versagt, Rettungsboote konnten nicht ausgesetzt werden oder kenterten, als sie aufs Wasser schlugen.

Griechen gehört heute die siebtgrößte Handelsflotte der Erde (7,2 Millionen BRT). Mit einer Totalverlustquote von 2,11 Prozent ihrer Gesamttonnage verloren sie jedoch letztes Jahr durch Unfälle prozentual mehr Schiffsraum als jede andere große Schiffsnation — rund zehnmal mehr als die Briten (0,21 Prozent), fast



Gekentertes Rettungsboot der „Yarmouth Castle“: Greise mit rostigen Planken...

doppelt soviel wie die Bundesrepublik (1,1 Prozent), über viermal mehr als die Welthandelsflotte insgesamt (0,48 Prozent)*.

Denn neben Türken und Libanesen gehören die Hellenen zu den liebsten Kunden auf dem Altschiffmarkt: Alte Pötte, an deren Planken der Rost nagt, Veteranen der See, die dem Sicherheits- und technischen Standard beispielsweise der mitteleuropäischen Handelsflotte nicht mehr entsprechen und dort mit modernen Schiffen nicht mehr konkurrieren können — den Griechen gelang es mit ein paar Kunstgriffen und etwas Sparsamkeit, auch mit „schwimmenden Särgen“ Geld zu machen, wie die Athener Zeitschrift „Ebdomada“ einmal über „90 Prozent ... unserer Schiffe“ urteilte.



Geretteter „Nagusena“-Matrose ... schwimmen in den Selbstmord

So hatte die betagte „Ellinis“, als sie noch unter US-Flagge fuhr, 600 Mann Besatzung und Kabinen für 700 Passagiere. Heute hat sie 400 Mann Besatzung und befördert bis zu 2000 Passagiere. So weigerten sich letzte Woche im dänischen Sonderburg drei Matrosen, mit dem über 20 Jahre alten Frachter „Joannis P.“ in See zu gehen. „Wenn es in schwere See kommt“, hatten Sachverständige über das unter Panama-Flagge laufende griechische Schiff geurteilt, „klappt es zusammen wie ein Buch und sinkt wie Blei.“

Das Ende dieser Greise der Meere ist oft ein Ende mit Schrecken:

128 Touristen und Matrosen verbrannten oder versanken 1963 mit der 34 Jahre alten „Lakonia“ — Überlebende berichteten von defekten Feuerlöschern, von Wasserschläuchen, aus denen kein Wasser kam, von Rettungsbooten, die in verrotteten Bootskränen verklemmt waren.

237 Passagiere und Seeleute riß die aus einem ehemals britischen Frachter zum Autofährschiff umgebaute „Herakleion“ mit sich, als sie im letzten Dezember auf der Überfahrt von Kreta nach Piräus kenterte. Unter anderem Schulderei beim Umbau des Frachters zum Fährschiff, Mißachtung der Sicherheitsbestimmungen sowie Versagen von Schiffsführung und Besatzung ermittelte inzwischen eine Untersuchungskommission als Ursachen der Katastrophe — und kam zu einer ungewöhnlichen Schlußfolgerung:

Die „Herakleion“, urteilte die Kommission, „verübte Selbstmord“.

* Noch 1965 lag die Totalverlustquote der deutschen Handelsflotte mit 0,23 Prozent weit unter dem Welt-Durchschnitt. An der relativ hohen Quote des Jahres 1966 sind vor allem die Totalverluste des Massengutfrachters „Kremsertor“ (12 886 BRT) — der am 19. Januar 1966 im Englischen Kanal sank — und des Fahrgastschiffes „Hanseatic“ (30 030 BRT) — das am 7. September 1966 in New York in Brand geriet — schuld.



Meine Freundin hat mir erzählt, daß nur 7% aller Männer ihre Unterwäsche täglich wechseln. Ist das wirklich wahr?

Ja, noch stimmt das. Vielleicht liegt es daran, daß die meisten Männer noch nicht wissen, wie herrlich das Gefühl ist, morgens frische Baumhüter-Unterwäsche anzuziehen. Gleich nach dem Duschen frische, weiße Unterwäsche auf der Haut fühlen, Unterwäsche, die jede Haut atmen läßt und in der ein Mann sich im Juli so wohl fühlt wie im Dezember. Es gibt keine Unterwäsche, in der die Haut besser atmen kann. Glauben Sie uns. — Übrigens, Ihr Mann gehört doch sicher zu den 7%, die ihre Unterwäsche täglich wechseln. Stimmt's?

Baumhüter

P. Baumhüter GmbH 4832 Wiedenbrück/Westf.

Wäsche für die atmende Haut