

SCHIFFFAHRT

AUTOFÄHREN

Tod durch die Pforte

Vier Tage lang dümpelte der 30 Tonnen schwere Thermos-Lastzug an seinem luftdicht verschlossenen Kastenaufbau in der Ägäis wie eine verkorkte Flasche. Dann schleppte ein Fahrzeug der amerikanischen Mittelmeerflotte das seetüchtige Lastauto in den Hafen der Insel Serifos ein.

Das Treibgut war Überbleibsel einer Katastrophe, die am 8. Dezember 337 Menschen das Leben gekostet hatte: Auf der Überfahrt von Kreta zum griechischen Festland war das 8922 Bruttoregistertonnen große Auto-Fährschiff „Herakleion“ in grober See gekentert und gesunken.

Nach den Feuersbrünsten auf den von Griechen befehligten und bereederten Fahrgastschiff-Veteranen „Lakonia“ (128 Tote) und „Yarmouth Castle“ (83 Tote) war es der dritte Seeunfall binnen drei Jahren, der die Zuverlässigkeit griechischer Seefahrer und Seeschiffe in Frage stellte. Die Athener Zeitschrift „Ebdomada“ unlängst: „Zu 90 Prozent sind unsere Schiffe schwimmende Särge.“

Zugleich aber ließ der Schiffbruch grundsätzlich an der Sicherheit einer modernen Form des Seetransportes zweifeln. Denn mit der „Herakleion“ ging zum zweitenmal binnen nur drei Monaten ein zum Auto-Fährdienst hergerichtes Spezialschiff auf seine letzte Reise:

Auf der Überfahrt vom norwegischen Kristiansand zum dänischen Hirtshals war am 7. September die norwegische Auto- und Eisenbahnwaggonfähre „Skagerak“ (2726 BRT) gesunken. Und vermutlich nur, weil das Schiff tags und relativ dicht unter Land versank und die Rettungsmaßnahmen wie ein Plan-



Sinkende Autofähre „Skagerak“
Im Rückwärtsgang ...

spiel abliefen, kostete dieser Schiffbruch nur einen Passagier das Leben.

Die „Skagerak“ war ein knapp anderthalb Jahre alter Neubau, die „Herakleion“ dagegen ein nachträglich und — wie der Verband griechischer Schiffsbauingenieure vermutet — unter Mißachtung der internationalen Sicherheitsbestimmungen zum Fährschiff umgebauter Frachter von 17 Jahren,

Doch beiden Schiffen wurden die sogenannten Pforten zum Verhängnis — in Bug, Heck oder auch in die Bordwände eingelassene Tore, durch die Autos und Eisenbahnzüge mit eigener Kraft vom Kai in die Parkdecks der Fähren rollen können.

Auf der „Herakleion“ — die in der nationalen griechischen Küstenfahrt eingesetzt und so den strengen inter-

nationalen Sicherheitsvorschriften nicht unterworfen war — hatte laut Überlebendenberichten der später aus der Ägäis geborgene Thermos-Lastzug eine vermutlich schon schadhafte Pforte des Schiffes zerschlagen. Wasser strömte durch die 4,20 mal 4,10 Meter große Öffnung ins Schiff. Es bekam Schlagseite. Und etwa eine Viertelstunde später trieb die „Herakleion“ kieloben.

Auf der „Skagerak“ — die entsprechend den internationalen Sicherheitsbestimmungen konstruiert worden war und theoretisch die höchsten Anforderungen erfüllte — hatten Sturzseen die Autopforte am Heck eingeschlagen. Das Wasser überflutete die Parkdecks. Die dort abgestellten 15 Personenwagen, zwei Campinganhänger und zwei Eisenbahnwaggonen verrutschten, und der Endeffekt der so stärker und stärker werdenden Schlagseite war auf dem norwegischen Neubau derselbe wie auf dem griechischen Veteranen.

Der Schiffbruch von „Herakleion“ und „Skagerak“ traf eine Branche, die in den vergangenen Jahren aufblühte wie kaum ein anderer Zweig im Transportgeschäft. Reeder mit Gespür für den zunehmenden Autotourismus überspannten etwa seit Mitte der fünfziger Jahre die Meere Europas mit einem dichten Netz von Auto-Fährverbindungen. Sie erschlossen Urlaubsziele, die der motorisierte Ferienreisende bis dahin überhaupt nicht oder nur auf beschwerlichen Umwegen erreichen konnte.

So bot der Grieche Spyros Typaldos, Eigner der „Herakleion“ und weiterer 15 Kreuzfahrt-, Fähr- und Auto-Fährschiffe, in diesem Jahr auf dem deutschen Reisemarkt unter anderem nach den Inseln Kreta, Rhodos, Korfu und Lesbos sogenannte Roll-on-roll-off (Fahr 'rauf, fahr 'runter)-Verbindungen an. Und die Autofähren-Eigner der Ostsee, die ihren Schwimmpark allein seit 1960 von 50 auf 80 Schiffe verstärkten, brachten 1960 rund 1,6 Millionen Autos in ihre schwimmenden Großgaragen.

Die Reeder warben für den Huckepack-Verkehr mit Slogans wie „Nordland-Reisen mit Ihrem Wagen“ (die Hamburger Reiseagentur Waldemar Fast) oder „Genießen Sie diese kleine Seereise ... entspannen Sie sich auf der Autofahrt“ (Kiel-Langeland-Linie).

„Plötzlich jedoch“, so schrieb die Hamburger „Welt“ jetzt, „stehen hinter diesem so vorteilhaften Reisen, hinter diesen Fähren, die beileibe keine Nußschalen sind ... Fragezeichen.“

Theoretisch zumindest sollen Autofähren so sicher und seefest sein wie hochseetüchtige Fahrgastschiffe. Denn ihnen sind sie, was Sink- und Kentersicherheit betrifft, in den Vorschriften des internationalen Schiffsicherheitsvertrages gleichgestellt.

Doch aufgrund ihres speziellen Einsatzzwecks und ihrer Ladung unterscheiden sich Roll-on-roll-off-Autofähren prinzipiell von Fahrgastschiffen und Frachtern konventioneller Bauart:

Der Rumpf eines Frachters hat, von den Bullaugen abgesehen, in der Regel nur auf dem Deck Öffnungen (Luken, Niedergänge). Sofern das Schiff nicht



... Huckepack übers Meer: Auto-Verladung in Travemünde