Mitteilungsblatt Ausgabe 2/2014

TITELSTORY

Schiffskatastrophen II

Dedicated – to the men and women „went down to sea in ships“, as Wireless Telegraphers – and all those who have earned their living „pounding Brass“ as wireless officers.

Weiter auf Seite 12

INHALTSVERZEICHNIS

Gedanken zur Zeit – Kapitäne und Mann-/Frauschaft zuerst	Seite 3
Die Islandfischerei in den Jahren 1985 bis 1995	Seite 5
Bericht anläßlich des Untergangs FD „N. Ebeling“	Seite 9
Erinnerungen an spektakuläre Schiffskatastrophen – Teil II	Seite 12
„Flying Enterprise“	Seite 12
„Princess Victoria“	Seite 14
„Georg Büchner“ klassisch versenkt	Seite 20
MS „Celerina“ rettet 48 Überlebende	Seite 23
Auf und Ab der Kurzwelle im heutigen Seefunk	Seite 33
„Funkerbriefe“ sind Seefahrtgeschichte(n)	Seite 40
Du willst auf einem Fischdampfer anheuern?	Seite 42
Silent key	Seite 44
Weltkulturerbe Morsetelegrafie	Seite 45
Zu guter Letzt	Seite 48

STAMMTISCH / TERMINE

Jeden ersten Donnerstag im Monat (ab 18 Uhr) im „Flemming's“ Restaurant, steuerbordseite Bremer Hbf. Fällt der erste Donnerstag auf einen Feiertag, gilt der zweite Donnerstag als Stammtischtag.

IMPRESSUM

Herausgeber:	Seefunkkameradschaft e.V. Bremen
Redaktion:	Rolf Marschner, E-Mail: dl9cm@t-online.de
Herstellung:	Sylvester Föcking, E-Mail: sylfoecking@seefunker.de
Satz und Druck:	Satz-Studio Schmitt, E-Mail: info@etiketten-fuchs.de
Bankverbindung:	Die Sparkasse in Bremen IBAN: DE08 2905 0101 0001 1342 12; BIC SBREDE22XXX
1.Vorsitzender:	Paul Hag, Heideweg 46, 29640 Schneverdingen, E-Mail: sfk-hag@t-online.de Tel.: 05193-9823534 Fax: 05193-9823535 - Mobil: 0160-90503338
2.Vorsitzender:	Heinrich Busch, Kolberger Ring 56, 27804 Berne, Tel.: 04406 970020 hbusch@seefunknetz.de
Kassenwart:	Hans-Georg Korth, Robert-Koch-Straße 31, 28277 Bremen, Tel.: (0421) 876847 E-Mail: hans-g-korth@t-online.de

GEDANKEN ZUR ZEIT

Kapitäne und Mann-/Frauschaft zuerst

Was sind das nur für Kapitäne, die bei einem schweren Schiffsunglück als erste das Schiff verlassen?

Ich bin als Funkoffizier noch mit Kapitänen gefahren, die lieber mit ihrem Schiff untergingen, als die Schmach einer Verfehlung zu ertragen.

Das waren aber auch noch Männer, die ihren Beruf von ganz unten als Schiffsjunge, Leichtmatrose und Matrose über Jahre erlernt hatten. Dann bei Befähigung eine Seemannsschule besuchten und das Patent des Steuermanns erhielten.

In der Hierarchie fing er dann als dritter nautischer Offizier (Steuermann) den Dienst auf der Brücke (Wache von 8–12 /20–24 Uhr) an.

Er hatte die Befähigung, ein Schiff auf den eingegebenen Kurs zu steuern. Er stand nicht selbst hinter dem Steuerrad – wie wir es von den Flußschiffern kennen und wie Zeitungen und Fernsehen es vermitteln. Das Ruder bedient der Rudergänger, der den vom Steuermann angegeben Kurs einhält. Heute jedoch bedient der Steuermann auch den Joystick zur Rudermaschine.

Der Kapitän begleitet den jungen Offizier auf seiner Wache, kommt aber nur von Fall zu Fall bei schwierigen Manövern und Wettern, kritischen Landengen oder Kurswechsel auf die Brücke. Ansonsten hat er andere Aufgaben als „Schiffsbetriebsleiter“, ging keine feste Wache, war aber immer in Rufbereitschaft!

Heute beschreiten nautische Offiziere den Weg als Quereinsteiger mit Abitur diesen Studiengang an einer Hochschule. Die seemännische Ausbildung ist spärlich. Geübt wird am Simulator. Kenntnisse von Navigation im klassischen Sinne rutscht in die Rubrik „nice to know“. Need to know erledigt der Satellit – notfalls der rote Knopf!

Mich wundern solche katastrophalen Schiffsunglücke wie das der „Costa Concordia“ und jetzt der „Sewol“ nicht.

Die seemännischen Fähigkeiten fallen dem Profit – möglichst viele Container – oder Passagiere auf ausgeflaggten Schiffen mit möglichst wenig und billiger Besatzung zum Opfer. Schiffe in diesen Größen sind seemännisch im Ernstfall nicht mehr zu beherrschen.

Interessant ist aber zu beobachten, wie die Behörden ihre Informationen verteilen. Die Kommunikation nach außen ist eigenartig und man gewinnt den Eindruck, als ob immer wieder etwas vertuscht wird bzw. die veröffentlichten Informationen nur Halbwahrheiten sind. Man schaue sich in diesem Zusammenhang doch einmal die Informationspolitik beim Verschwinden von Flug MH-370 in Malaysia an. Hier muß die Öffentlichkeit beginnen, auf den Busch zu klopfen und von dem, was man so im Fernsehen gezeigt bekommt, scheint das ja zumindest der Fall zu sein. Ergebnis aber offen.

Was gab es denn sonst noch so: MRD (Maritime Radio Day). Die Funkamateure unter den ehemaligen „Telegrafisten der Meere“ hatten am 14./15.April 2014 wieder einmal ihr jährliches Zusammentreffen auf den Funkwellen. Wieder eine gelungene Veranstaltung. Man merkt eben doch, wenn die Profis mit „Schmackes“ ihre QSO's fahren. Ich hatte mir auch die Nacht um die Ohren geschlagen, um die eine oder andere Weitverbindung herzustellen, aber weiter als bis zu den Azoren bin ich leider nicht gekommen. Die Ausbreitungsbedingungen waren nicht so gut. Trotzdem bin ich immerhin auf 65 QSO's gekommen und andere SFK'ler haben sicherlich noch erfolgreicher gefunkt. Ich habe sie immer wieder gehört beim „Sammeln“.

In Diskussionen höre ich immer mal wieder die Bemerkung, doch einen SFK-Zwischentreff im Süden unserer Republik abzuhalten. Warum nicht? Muss ich mal überlegen und über eine Lokation sowie einen Zeitpunkt nachdenken, Anregungen hierzu werden gerne entgegen genommen, ebenso wie zum Thema eines lockeren Zusammenseins mit unseren Kollegen von fx-intern in Rostock. Die sind auch so für sich aktiv. Man ist zwar freundschaftlich verbunden aber jeder hat dann doch so seine eigenen Aktivitäten, oder auch nicht.

Zum Abschluß dann eine noch etwas ärgerliche Anmerkung: Es geht um unsere säumigen Beitragszahler, welchen ich jetzt schreiben werde, dass wir auf eine Mitgliedschaft keinen Wert mehr legen. Zwei Jahre ohne Beitrag sind einfach zu viel. Die Gründe mögen vielfältig sein, aber einen Schnitt muss ich jetzt tätigen.

Alles Gute weiterhin

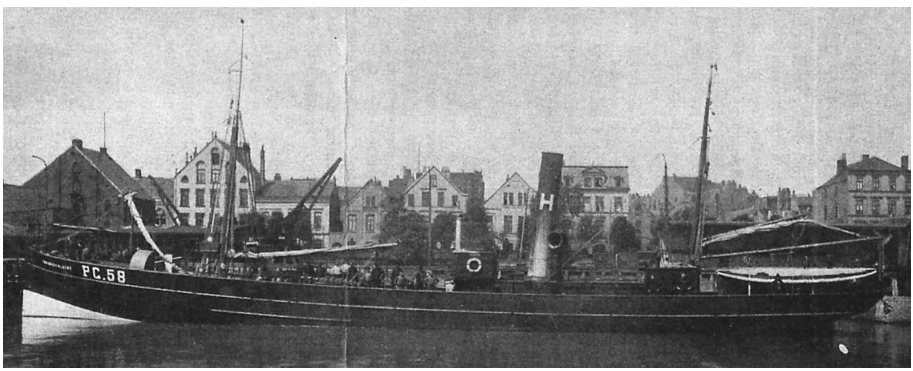
Ihr Paul Hag

Die Islandfischerei in den Jahren 1985 bis 1995

Strandungen, Untergänge und Unfälle deutscher Fischdampfer

Von Hans Wölbing und Jens Rösemann

Seeamtsverhandlung vor dem Seeamt in Bremerhaven über die Strandung des Fischdampfers „Friedrich Albert" am 19. Januar 1903 vor Kap Portland an der Südspitze Islands.



Erster deutscher Heringsdampfer „Friedrich Albert" vor seiner ersten Fangreise.

Das Schiff und seine Besatzung:

„Friedrich Albert", Baujahr 1898,
Reederei Geestemünder Herings- und Hochseefischerei AG
Unterscheidungssignal KRHV
192,88 Registertonnen, Länge 39,18 m, Breite 6,45 m, Tiefe 3,28 m.
3fach Expansionsdampfmaschine, 320 PS
Kapitän Georg Büschen
Steuermann Rud. Bojahr (Red. Bestmann ohne Patent)
1. Maschinist H. Stickler
2. Maschinist Carl Merker
Assistent Emil Lange
Heizer Fritz Wutzow
Netzmacher F. Nahrwold
Matrose Richard Richter
Matrose F. Hagemeier, Warber (vermutlich Vater von Ernst Hagemeier)
Matrose August Pittke, Rusbend
Matrose W. Wesemann, Haselhorn
Koch Wilh. Wilke

Nach der Strandung irrte die Besatzung elf Tage an der Küste umher, ohne menschliche Siedlungen zu finden. Es sterben der Steuermann, der 1. Maschinist, der Matrose Wesemann.

Jahr	Englische	Deutsche
1900	27	6
1901	21	5
1902	17	2
1903	12	7

(Red. Die relativ höhere Zahl der englischen Verluste resultiert aus deren höherer Anzahl der dort fischenden und wohl auch älteren Fischdampfer und Smacks).
(Quelle Staatsarchiv Bremen, Seeamtssprüche)

Die anderen erreichen am 30. Januar 1903 das Gehöft Ormstadur, von wo aus sie via Reykjavik nach Deutschland zurückkehrten. Die Matrosen Hagemeier und Pittke müssen wegen Erfrierungen in Reykjavik ärztlich behandelt werden. Dem Heizer Wutzo müssen beide Beine abgenommen werden.

Folgende Totalverluste von englischen und deutschen Fischdampfern wurden gemeldet :

Diesen Text ergänzen hier einige Passagen aus den Mitteilungen des Deutschen Seefischervereins. B. XIX. Nr. 5 Ausgabe Mai 1903

Die Strandung des Fischdampfers „Friedrich Albert“ auf Island und das Schicksal seiner Mannschaft. Von F. Duge, Hafenmeister Geestemünde. Originaltext jeweils kursiv gesetzt. Zusammenfassung in Normalschrift.

Abfahrt von Bremerhaven – 14. Januar 1903 03.00 Uhr

Am 18. Januar 1903 11.30 Uhr Beginn des Fischens mit dem Schleppnetz vor Portland (Südwestspitze von Island) in 90 Meter Tiefe. Wegen geringer Ausbeute sollte am Abend des folgenden Tages der Fangplatz bei Ingolfs Hoofde Hook weiter ostwärts aufgesucht werden. Bei ziemlich ruhigen Wetter kam der Dampfer auf der Wache des Bestmanns Bojahr gegen 21.45 Uhr fest. Durch die anrollenden Seen wurde das Schiff quer zum Strand geworfen. Die unteren Räume und die Maschine waren überflutet. An die Rettung des Schiffes war nicht zu denken. Die Besatzung rettete sich z.T. nur mit Unterzeug bekleidet an Land. Dort gelang es, noch einige Gegenstände und Proviant abzubergen.

Um das feste Land zu erreichen, musste der Marsch durch Sumpf, Lavasand und eiskaltes, stark strömendes Gletscherwasser angetreten werden. Nach zwei Tagen wurde dieser Versuch beendet, da man das feste Land nicht erreichen konnte. Es gelang am 23. 1. nochmals vom Wrack zwei Tonnen Hartbrot und etwas Schmalz mit großer Mühe zu bergen. Wieder wurde bei nunmehr stürmischen Wetter ein Versuch unternommen, das Land zu erreichen.

Gegen 9.30 Uhr wurde ein großes Gewässer erreicht, das dem Marsch ein Ziel setzte. Es blieb nicht anderes übrig, als während der Nacht auf dem Eis und Schneefelde, auf dem man sich gerade befand, zu bleiben. Der aus etwas Hartbrot bestehende Proviant, der mitgenommen war, musste vorsichtig verteilt werden. Jeder Mann bekam abends und morgens eine Handvoll. Die Nacht war furchtbar. Der Kapitän ließ die Leute bald dicht zusammentreten, um sich gegenseitig zu wärmen, bald Laufschritt machen und musste fortwährend bedacht sein, dass nicht der eine oder andere zu lange saß, um Erfrieren zu verhüten. –

Am 25. Januar, morgens um 6 Uhr starb der Maschinist Stricker. Er hatte während der Nacht schon irre geredet und erlangte das Bewußtsein nicht wieder.

Während dieser Tage hatte sich die Gruppe geteilt. Dabei starb der Matrose Wesemann, im kalten Wasser stehend. Der Bestmann Bojahr ging nochmals auf das Wrack und verstarb dort.

Am 26. Januar morgens wurde die Wanderung zum Schiff wieder fortgesetzt. Der Rest des mitgeführten Proviants war verzehrt, die Füße verschiedener Leute so erfroren, dass sie kein Schuhzeug mehr tragen konnten, sondern die Füße mit Lappen bewickeln mussten …

Nach unsäglichen Mühen erreichte man um 6 Uhr abends die Strandungsstelle wieder …

Dort wurde aus Wrackteilen sogar noch eine Art Boot gebaut – kalfatert wurde mit Schmalz! –, mit dem man hoffte, die Gletscherströme überwinden zu können. Mit großer Mühe wurde der durch Lavasand und Schnee bedeckte Restproviant und einige Ausrüstungsgegenstände ausgegraben. Eine Art Schutzwand gegen den Wind und Schnee zu bauen schlug fehl, bzw. machte die Brandung bei Flut dieses Werk zunichte.

Am 29. Januar Nachmittags um 3 Uhr stand man vor dem großen Fluss, der bisher den Wanderungen immer ein Ziel gesetzt hatte. Nahe der Mündung, wo er die geringste Breite hatte, wurde die Überfahrt mit dem Bootsschlitten unternommen, der zur Zeit 3 Mann befördern konnte und dann mittelst einer Leine wieder zurückgeholt wurde. Nach viermaliger Fahrt war um 5 einhalb Uhr nach-

mittags der Übergang des Flusses vollendet. Nun ging die Wanderung nach Norden den Bergen zu …

Man fand ein Boot, das für die Nacht einen Unterschlupf bot.

Als am anderen Morgen, also am elften Tage nach der Strandung die Wanderung wieder angetreten werden sollte, waren allen Hände und Füße erfroren und geschwollen, und nur mit großer Energie und Mühe war es noch möglich, die Schmerzen zu verbeißen und vorwärts zu streben. Nach zweistündiger Wanderung fand man ein kleines Bauernhaus und zum Teil auf Händen und Knien krochen die Schiffbrüchigen demselben zu. Mit Erreichung desselben waren auch die Kräfte erschöpft.

Nicht genug kann die freudige Aufopferung gerühmt werden, mit der die offenbar sehr armen Leute die Schiffbrüchigen aufnahmen. Was nur an Erfrischungen aufzutreiben war, wurde ihnen gereicht. Die erfrorenen Glieder nahm der brave Bauer sofort in sachkundige Behandlung, indem er sie in kaltes Wasser stecken ließ und dieses in kurzen Zwischenräumen erneuerte. Diese Behandlung wurde stundenlang und auch in der nächsten Nacht fortgesetzt, wobei der Mann und seine Frau wachten und die Verwundeten pflegten. Kinder und Frauen schliefen auf dem Fußboden und ließen den Unglücklichen ihre Betten.

Am zweiten Tag abends kam der Amtmann und ein Arzt, der Notverbände anlegte. Am nächsten Tag wurden die Schiffbrüchigen nach dem kleinen Ort Breidabölsstad transportiert, wo sie zur weiteren Behandlung verblieben. Vom Ort Skaptefjeld, den sie alle am 1. Februar erreichten, traten die ersten vier Leute den Weg nach Reykjavik an. Die Reise ging auf Islandpferden und dauerte acht Tage. Die Heimreise ging über Stavanger und Hamburg nach Geestemünde, wo sie am 1. März eintrafen.

Bemerkungen zu den damals herrschenden Bedingungen:

Es gab keine verlässlichen Seekarten für die Gegend bei Portland. Ebenso gab es kaum Angaben über die vorherrschenden Strömungsverhältnisse. Diese sind stark auflandig. Die Tiefe konnte nur mittels Handlot gemessen werden. Zur Zeit der Strandung war mäßiger Wind, der später fast durchgehend Sturmstärke erreichte und Schnee, Hagel und Lavasand mit sich führte. Das machte sich in Augen, Nasen und an den zahlreichen Verletzungen schmerzhaft bemerkbar. Wegen der Winterzeit herrschte nur für einige Stunden Tageslicht.

Bericht anlässlich des Untergangs des FD „N. Ebeling“

im Winter 1952 vor Island (Auszug aus: Rotbarsch & Co)

Bevor die TEUTONIA auf Heimreise gehen konnte, hatte sie eine traurige Pflicht zu erfüllen. Ein Fischdampfer hatte mit seinem Netz die Leiche eines der unglücklichen Besatzungsmitglieder des untergegangenen Fischdampfers N. EBELING aufgefischt. Der Zinksarg mit den sterblichen Überresten stand im Hafen des Patrekfjords zur Überführung nach Bremerhaven bereit.

Der starke Wind, der dem Sturm gefolgt war, hatte sich ganz gelegt, als die TEUTONIA in der nun nebligen Polarnacht am nordwestlichen Ausleger Islands einlief. In gespenstischer Ruhe näherte sich der Dampfer lautlos der Pier. Die wenigen Lampen dort waren in wattigen Nebel gehüllt und hatten einen kreisrunden Lichtschein um sich herum, der sich gegen die dunstige Umgebung schwach abhob. Die Ruhe der langsamen Annäherung an die Pier wurde nur durch das gelegentliche Klingeln des Maschinentelegraphen, das sich schnell in dieser Umgebung verlor, unterbrochen. Das Festmachen geschah in völliger Stille. Aus dem diffusen Dämmerlicht bewegte sich eine stumme Prozession auf das Schiff zu. Da in dieser Gegend Islands alle Menschen mit der Fischerei zu tun hatten, war anzunehmen, dass Fischer den Sarg trugen. Sie taten das mit einer gemessenen Würde, die sie ihrem fremden Fischerkollegen schuldig zu sein fühlten. Die Männer von der TEUTONIA nahmen umständlich ihre Mützen ab. Lautlos übernahmen sie den Sarg von ihren isländischen Kollegen, die sich alsbald wieder vom Schiff entfernten und langsam im matten Dunst an der kleinen Pier entschwanden. Das Ganze wirkte wie eine spontane Andacht in höchster Vollendung ohne Zuschauer und ohne eine Spur von Inszenierung.

So lautlos, wie die TEUTONIA gekommen war, verschwand sie wieder von diesem so unwirklich erscheinenden Ort der Handlung. Nils musste an das Gedicht vom letzten Gotenkönig denken. In seinen Gedanken wiederholten sich immer wieder die Worte der Zeile: „Denn sie trugen einen Toten.“

Die Beschreibung dieser beiden Fischdampferunfälle umfassen ungefähr den Zeitraum, in dem 83 (Dreiundachtzig!) Verluste deutscher Fischdampfer in der Island-Fischerei registriert wurden. Hinzu kommen noch unzählige Fälle, bei denen Fischer tödlich verunglückten oder bei Sturm aussenbords gespült wurden und nicht geborgen werden konnten.

Der Bericht über „FRIEDRICH ALBERT“ zeigt, zu welchen übermenschlichen Leistungen Menschen bei vorbildlicher Führung fähig sind.

Exemplarisch ist dieser Bericht auch dafür, mit wie viel selbstloser Hilfsbereitschaft und Liebe die Isländer den Schiffbrüchigen zu Hilfe kamen und unter großen Opfern ihre weitere Versorgung und Rückführung

betrieben. Diese Selbstlosigkeit wird überhaupt nicht dadurch geschmälert, dass in allen bekannt gewordenen Fällen die Reedereien Entschädigungen zahlte. Im Notfall setzten die armen Bauern ihre eigene schmale Existenzgrundlage aufs Spiel.

Seit der Einführung des Seefunks konnte immer wieder festgestellt werden, dass private und amtliche Stellen alle Möglichkeiten unternahmen, um Menschenleben zu retten. Selbst wenn es wegen der orkanartigen Stürme wenig Hoffnung auf Rettung gab.

Die beiden OM Hans Wölbing und Jens Rösemann gehören innerhalb des Arbeitskreises „Geschichte der Hochseefischerei" des Deutschen Schifffahrtsmuseums einer Gruppe an, die sich zum Ziel gesetzt hatte, an der Südwestküste Islands, bei dem Ort Vik (Portland) auf dem Gelände des dortigen isländischen Fischereimuseums ein Denkmal zu errichten. Hier erinnert ein großer Findling, welcher mit einer Bronzeplatte versehen ist und einen gestrandeten Fischdampfer zeigt, an die Toten und vielen isländischen Helfer die Fischern immer wieder zu Hilfe kamen.

Dieses Denkmal steht bei der Küste, die wir von See aus oft sehen konnten und Portland nannten. Die Isländer leisteten große Hilfe bei der Aufstellung (siehe auch SFK 1/2013).

Bei der Einweihung waren unter anderem zugegen: Der isländische Parlamentspräsident, der deutsche Botschafter, die Dorfbewohner, eine Gruppe deutscher Fischdampferkapitäne, und -Matrosen und mehrere Angehörige der Seeleute, die unter Island ihr Leben ließen.

Es war eine bewegende Feier. Später wurde die Angehörigen und die Seeleute vom Parlamentspräsidenten zum Essen in das Haus des ältesten Parlaments der Welt eingeladen. Die Besucher aus Deutschland waren voll des Dankes für die Aufmerksamkeiten, die ihnen dort zuteil geworden waren. Auf Seiten der Isländer hatte diese Aktion große Anerkennung gefunden und somit einen Beitrag zur Verständigung der beiden Nationen geleistet.

Nachtrag zum Bericht:

Während einer Versammlung der Seemannsvereine an der Mittelweser machte der Verfasser die Teilnehmer nochmals auf dieses Ereignis aufmerksam. Seiner Meinung nach war die Rettung der Besatzung nur auf das umsichtige Verhalten und die Führungsqualitäten des Kapitäns zurückzuführen.

Er führte aus, dass dieser Mann es verdient hätte, auch jetzt noch mit einem Denkmal gewürdigt zu werden.

Ein Teilnehmer, Kapitän Bodo Schwier, machte auf einen Fehler im Bericht aufmerksam. Fälschlich wäre der Matrose Hagemeier aufgeführt worden. In Wirklichkeit sei das der Matrose Homeyer, Vater eines später sehr bekannten Loggerkapitäns aus Niedernwöhren gewesen.

Offenbar handelte es sich um eine Legendenbildung. Bei der jetzigen Überprüfung der Akten im Schifffahrtsmuseum Bremerhaven und im Staatsarchiv Bremen konnte die Richtigkeit dieser Darstellung bestätigt werden. Leider war der Mitarbeiter im Staatsarchiv nicht in der Lage, die Musterrolle des FD „Friedrich Albert“ aufzufinden. Das wird hoffentlich zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden. Dann werden auch die persönlichen Daten, vor allem der Geburtsorte bekannt werden.

Das Schiff gehörte der Herings- und Fischdampfer-Reederei, Geestemünde. Bei dieser Reederei waren viele Seeleute aus Schaumburg-Lippe bzw. der Mittelweser beschäftigt.

16 Monate auf dem Meer getrieben

Wellington (Radio ZL) - Ein ausgemergelter Mann an einem Südseestrand sorgt für Schlagzeilen. Er sei mit seinem Boot 16 Monate lang auf dem Meer getrieben, sagt er, und stamme aus Mexiko – rund 10 000 Kilometer entfernt von seinem Fundort, dem zu den Marschall-Inseln gehörenden Ebon-Atoll. Radio Neuseeland beruft sich bei seinem Bericht auf einen Anthropologie-Studenten, der auf dem Atoll forscht. Der Mann soll sich von Schildkröten und Fischen ernährt und ihr Blut getrunken haben, wenn er kein Regenwasser hatte.

„Ein Kreter sagt: alle Kreter lügen.“

Wenn alle Kreter lügen und dieser Mann aus Kreta ist, sagt er nicht die Wahrheit. Die Aussage – alle Kreter lügen – ist also gelogen. Daraus folgt, dass die Kreter die Wahrheit sagen. Dann sagt auch unser Kreter die Wahrheit, wenn er behauptet, dass alle Kreter lügen. Wenn aber die Aussage – alle Kreter lügen – die Wahrheit ist, dann ist sie gelogen. Und daraus folgt, dass der Kreter die Wahrheit sagt, wenn er sagt, dass sie lügen. Und das bedeutet etc.pp.

Erinnerung an spektakuläre Schiffskatastrophen – Teil II

mit freundlicher Unterstützung von Carsten Johow, Australien

Von Rolf Marschner

Nach schweren Schiffsunglücken werden häufig Kapitäne verantwortlich gemacht. Hier eine Auswahl aus jüngerer Zeit:

„Jan Heweliusz“: Die polnische Fähre kenterte im Januar 1993 vor der Küste Rügens, 55 Menschen starben, darunter der Kapitän. Das Schiff war bei Sturm ausgelaufen.

„Express Samina“: Der Kapitän und der wachhabende Erste Offizier schauen sich ein Fußballspiel im Fernsehen an, als die griechische Fähre im September 2000 vor der Insel Paros auf ein Riff läuft und dann sinkt. 81 Menschen starben.

„Costa Concordia“: Das Kreuzfahrtschiff kenterte mit 4232 Menschen an Bord nahe der Insel Giglio vor der toskanischen Küste. Die Havarie im Januar 2013 forderte 32 Opfer. Erste Haftstrafen verhängte ein Gericht im Jahre 2013, unter anderem gegen Crewmitglieder. Der Kapitän, der als erster das Schiff verließ, ist derzeit noch nicht angeklagt.

Quelle: AZ-Mainz

Ein aufmerksamer Leser unserer Ausgabe SFK1-14 wies uns darauf hin, dass unser Titelbild zum Thema Schiffskatastrophen die „Flying Enterprise“ zeigte, dessen Käpitän Carlsen sich auf seinem Schiff bis kurz vor dem Untergang behauptete.

„Flying Enterprise“

Die Flying Enterprise befand sich im Dezember 1951 unter dem Kommando des 37-jährigen dänischen Kapitäns Hendrik Kurt Carlsen auf einer Reise von Hamburg nach New York, als sie etwa 400 Seemeilen vor der englischen Küste in den Einfluss eines schweren Orkans geriet. Nach einem Bruch des Ruderschafts verrutschte die Ladung aus Roheisen und das Schiff entwickelte eine starke Schlagseite von etwa 50 Grad. Man versuchte zwar ein Notruder einzusetzen, was aber aufgrund der starken Schlagseite des Schiffes nicht zum gewünschten Erfolg führte. Schließlich musste man die Maschine stoppen.

Am 11. Dezember wurde daraufhin ein Notruf abgesetzt und um Hilfe gebeten. Die ersten Schiffe, die der Flying Enterprise zur Hilfe kamen, waren die Frachtschiffe Shervorne, Southland und Noordam, sowie der

Die Flying Enterprise kurz vor ihrem Untergang. *Foto: unbekannt*

Truppentransporter USNS General A. W. Greely (T-AP 141) und der US Navy-Frachter USNS Golden Eagle (T-AF 52). In den folgenden vier Tagen hielt sich das außergewöhnlich schlechte Wetter, so dass keine Versuche unternommen werden konnten, die Passagiere und die Besatzung abzubergen. Als der Sturm danach etwas abflaute, gab Kapitän Carlsen den 48 Besatzungsmitgliedern und zehn Passagieren den Befehl, das Schiff zu verlassen. Freiwillige des Dampfers Southland brachten ein Rettungsboot zu Wasser und nahmen die Schiffbrüchigen auf. Carlsen selber blieb aber auf seinem Schiff, da er dieses nicht aufgeben wollte. Bis auf die Golden Eagle verließen die zur Hilfe gekommenen Schiffe die Flying Enterprise wieder. Die Golden Eagle wurde am Neujahrstag 1952 vom Zerstörer Weeks abgelöst.

Am 3. Januar 1952 erreichte der britische Hochseeschlepper Turmoil die Flying Enterprise. Trotz schlechten Wetters von Windstärke 9 und weiterhin hohem Wellengang wurde nun versucht, eine Schleppverbindung mit dem Havaristen herzustellen. Nach mehreren missglückten Versuchen forderte man Kapitän Carlsen auf, sein Schiff zu verlassen, worauf dieser aber nicht einging, da er weiterhin davon ausging, dass sein Schiff trotz der inzwischen etwa sechzig Grad Schlagseite noch zu retten sei. Es gelang schließlich dem Ersten Offizier der Turmoil, Kenneth Dancy, bei einem Manöver auf das Heck des Havaristen zu springen. Gemeinsam mit Dancy stellte der Kapitän nun eine Schleppverbindung her. Die Hilfe des inzwischen ebenfalls eingetroffenen französischen Schleppers Abeille wurde abgelehnt.

Am 9. Januar, nach fünf Tagen Schleppreise und etwa sechzig Meilen vor dem Zielhafen Falmouth riss die Schlepptrosse. Deren Wiederherstellung am darauf folgenden Tag erschien aufgrund des wieder schlechter gewordenen Wetters aussichtslos, woraufhin Dancy und, als letzter, Kapitän Carlsen das Schiff, welches inzwischen 65 Grad Schlagseite aufwies, verließen. Am selben Tag sank die Flying Enterprise auf der Position 49° 38′ N, 4° 23′ W, also am Eingang des Ärmelkanals etwa auf halbem Weg zwischen Falmouth und Saint-Pol-de-Léon.

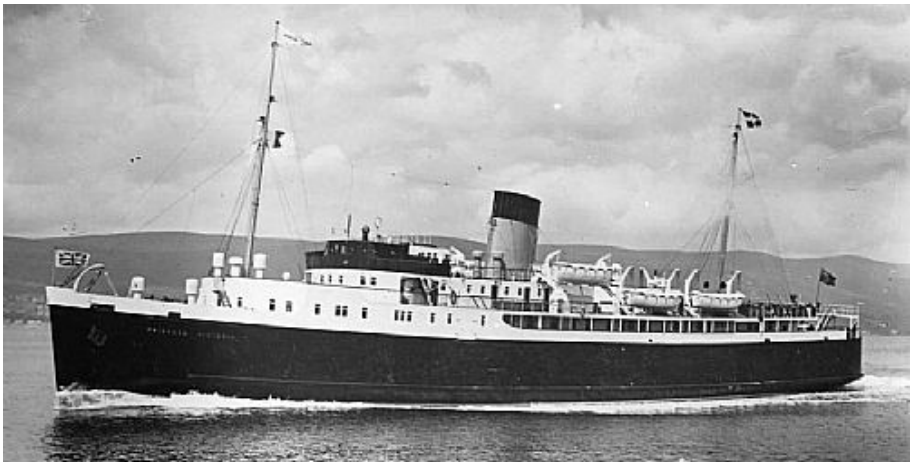
Die Versicherungsgesellschaft Lloyd's of London entschied schon am 11. Januar 1952, dass Carlsen „in Anerkennung seines Mutes und seiner hingebungsvollen Pflichterfüllung“ mit der Silbermedaille für lobenswerte Dienste geehrt werden solle. Verliehen wurde die Silbermedaille am 16. Januar 1952. Während der Havariesituation und insbesondere nach dem Untergang wurde Kapitän Carlsen von den Medien zur Heldengestalt stilisiert, was ihm selber jedoch nicht recht war.

Am 22. Juni 2001 wurde das Wrack in einer Tiefe von etwa 85 Metern wieder entdeckt und untersucht. *Quelle: Wikipedia*

„Princess Victoria“/GZMN

Das MS „Princess Victoria“/GZMN war eine der frühesten Ro-Ro-Fähren. Erbaut im Jahr 1947 wurde es von der British Railway auf der Strekke von Stranraer in Schottland nach Larne in Nordirland eingesetzt. Beim schweren Sturm in Europa am 31. Januar 1953, sank das Schiff im North Channel mit 133 Personen. Es war die größte maritime Katastrophe in Großbritanniens Gewässern seit dem Zweiten Weltkrieg.

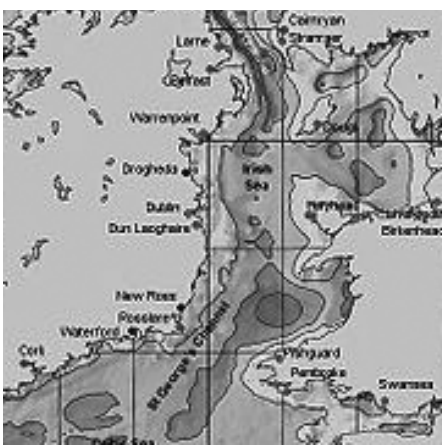
Unter dem Kommando des 55jährigen Kapitäns James Ferguson verließ das Schiff die Verladepier der British Railway in Stanraer um 07:45 Uhr mit 44 Tonnen Fracht, 128 Passagieren und 51 Besatzungsmitgliedern. Kapitän Ferguson hatte bereits 17 Jahre auf verschiedenen Fähren auf dieser Strecke gedient. Trotz einer Sturmwarnung traf er die Entscheidung in See zu stechen. Loch Ryan hat eine geschützte Einfahrt und obwohl Gischt über die Heckpforte spritzte, war nicht ersichtlich, dass sich die Kraft des Windes und des Wassers so entwickeln würde. Einige Zeit vorher waren zusätzlich zu den Schiebetüren am Heck Falltüren eingebaut worden, es sollte ein zusätzlicher Schutz für die gleitenden Heck-



Die MS „Princess Victoria" der British Railway

türen sein. Sie wurden jedoch nur selten benutzt, weil es viel Zeit in Anspruch nahm, sie zu heben bzw. zu senken.

Nach Erreichen der Mündung des Loch Ryan, drehte das Schiff nach Westen in Richtung Larne, wobei das Heck der hohen See ausgesetzt war. Riesige Wellen beschädigten die niedrigen Hecktüren, so dass Wasser das Auto-Deck überflutete. Die Mannschaft kämpfte, um die Türen wieder zu schließen, aber sie erwiesen sich als zu stark beschädigt. Die Wellen waren so hoch, dass immer mehr Wasser die Decks überflutete. Das Wasser konnte über die Speigatten nicht abfließen. Das Schiff bekam



North Channel

Tiefdruckgebiet 1953 über Irland

Schlagseite nach Steuerbord und zu diesem Zeitpunkt entschied Kapitän Ferguson, sich zurück in die Sicherheit von Loch Ryan zu begeben durch Rückwärtsfahrt unter Benutzung des Bugruders. Das erwies sich jedoch als unmöglich, weil die extremen Bedingungen verhinderten, dass die Matrosen den Sicherungsstift am Bug Ruder lösen konnten. Daraufhin entschied sich der Kapitän dazu, Nordirland zu erreichen, indem er einen Kurs wählte, der das Heck des Schiffes vor den Elementen schützte. Um 09:46 Uhr, zwei Stunden nach Verlassen von Starnraer, sendete die „Princess Victoria" eine Dringlichkeitsmeldung (XXX) im Morse-Code (die Fähre hatte kein Funktelefon!) an „Portpatrick Radio"/GPK. „Liegen beigedreht vor der Mündung von Loch Ryan, Schiff nicht unter Kontrolle, benötigen dringend Schlepperhilfe".

Nach der SOS-Meldung war das Rettungsboot „Jeannie Spiers" aus Portpatrick sofort ausgelaufen, ebenfalls der Zerstörer HMS „Contest". „Contest" befehligt von Lt. Commander HP Fleming, verließ Rothesay um 11:09 Uhr. Obwohl sie sich um 13:30 Uhr ganz in der Nähe des Havaristen befand, verhinderte schlechte Sicht das Auffinden des sinkenden Schiffes. Der Zerstörer hatte versucht seine Geschwindigkeit von 31 Kno-

Funkoffizier David Broadfoot

ten zu halten, um die Fähre schnell zu erreichen, musste allerdings wegen auftretender Schäden auf 16 Knoten heruntergehen.

Die „Princess Victoria“ meldete ihre Position weiterhin als 5 Meilen nordwestlich von Corsewall Point. Ihre Maschinen arbeiteten und mit einer Geschwindigkeit von 5 Knoten näherte sie sich Nordirland. Um 13:08 Uhr meldete die Fähre den Ausfall der Motoren. Um 13:58 Uhr kam dann die letzte Meldung über den Untergang 5 Meilen nordwestlich von Corsewall Point.

Dem Funkoffizier, David Broadfoot, wurde posthum das Georgs-Kreuz verliehen. Er war bis zum bitteren Ende in seiner Funkstation geblieben. Somit konnten Passagiere und einige Besatzungsmitglieder gerettet werden. Kapitän James Ferguson erhielt posthum ebenfalls das Georgs-Kreuz. Man sah ihn von den Rettungsbooten aus in der klassischen Haltung eines Kapitäns auf der Brücke stehen – um mit seinem Schiff unterzugehen. Bei der gerichtlichen Untersuchung wurde festgestellt, dass die Unterstützung der „Princess Victoria“, abgesehen von den Notfallmaßnahmen, die bereits im Gange waren, durch die extremen Wetterbedingungen behindert war. Ein Flugzeug der RAF, das Rettungsmaßnahmen vor Lewis und Barra unterstützte, erreichte die todgeweihte Fähre um 15:31 Uhr um Versorgungsgüter abzuwerfen und HMS „Contest“ zur Unglücksstelle zu leiten. Bei der Untersuchung wurde auch festgestellt, wie unterschiedlich das Ergebnis gewesen wäre, wäre das Flugzeug früher verfügbar gewesen. Verwirrung über die Position der „Princess Victoria“ hatte zu Schwierigkeiten bei

Rettungsboot-Crew nach dem Einsatz

Das Rettungsboot „Sir Samuel Kelly“:

der Suche und Rettung beigetragen, bis um 13:35 Uhr die Besatzung die Küste Nordirlands sichtete und eine neue Position abgab, die den Rettungskräften ermöglichte, zu helfen.

Neben der Marine, der RAF und den Rettungsbooten nahmen vier kleine Handelsschiffe, die in Belfast Lough Schutz gesucht hatten, an der Suche teil. Sie waren sofort ausgelaufen, als sie die Unglücksnachricht erhielten. Es waren dies der Viehtransporter „Lairdsmoor“, der Trawler „Eastcotes“, der Küstentanker „Pass of Drumochter“ und das Küstenmotorschiff „Orchy“.

Obwohl diese vier Schiffe vor den Rettungsbooten eintrafen, waren sie wegen der Wettersituation nicht in der Lage, die Überlebenden aus den Rettungsbooten zu übernehmen. Sie liefen Gefahr, von den hohen Wellen gegen die Bordwand des größeren Schiffes geschleudert zu werden. Alles was sie tun konnten, war, die Überlebenden so gut es ging vor den schlimmsten Auswirkungen des Meeres zu schützen, bis das Donaghadee Rettungsboot, die „Sir Samuel Kelly“ eintraf, um die Überlebenden an Bord zu nehmen. Das Rettungsboot ist erhalten geblieben und ist heute Teil der Sammlung des Ulster Folk and Transport Museum.

Die Kapitäne der vier Handelsschiffe: James Alexander Bell der „Lairdsmoor“, David Brewster der „Eastcotes“, James Kelly der „Pass von Drumochter“ und Hugh Angus der „Orchy“ wurden zu Mitgliedern des „Order of the British Empire“ berufen. Lieutenant Commander Stanley Lawrence McArdle und Chief Petty Officer Wilfred Warren von HMS „Contest“ wurden mit der George-Medaille ausgezeichnet. Sie waren

beide ins Wasser gesprungen um den Überlebenden zu helfen. Es gab 44 Überlebende, unter ihnen waren keine Schiffsoffiziere.

Anmerkung: Ein Bericht von Hans Polak über den hier erwähnten Jahrhundertsturm erschien bereits in Heft 1/2007 der SFK

Bilder und Text unterliegen keinem Copyright,
Erlaubnis zur Veröffentlichung im MB von Geoffrey Powell, M1EDF.

Gedenkstätte in Portpatrick

„Georg Büchner"/DDVR klassisch versenkt!

Von Rolf Marschner

polish navigational warning No 089
polish coast NE of lt rozewe
dangerous wreck in approx. position
lat = 54-56.020 N long = 018.3,713 E (PA)
depth unknown distance of 300 metres requested
hopn n adal: pietrzak stanislaw

Der als maritimes Wahrzeichen im Rostocker Hafen liegende Kombifrachter war für 750.000 Euro von dem Betreiberverein an eine Abbruchfirma in Klaipeda verkauft worden. Nach Angaben des Vereins konnte das Schiff nicht länger unterhalten werden. Schon 2012 sprach man davon, dass das historische Schiff wegen seines schlechten Zustandes nicht mehr zu halten sei. Zunehmender Rostfraß und eine bevorstehende TÜV-Prüfung der Heizkessel seien dem Betreiber des „Traditionsschiffes" zu teuer geworden. Geschätzte fünf Millionen Euro wären notwendig gewesen, um die „Georg Büchner" zu reparieren. Das Geld aus der Verschrottung sollte in ein neues Hotel in Rostock investiert werden.

Neuer Besitzer war eine ungenannte Briefkastenfirma auf den Seychellen, die das denkmalgeschützte Schiff in Klaipeda, auf dem Western Shipyard, verschrotten lassen wollte.

Die „Georg Büchner" lief 1950 bei der J. Cockerill S.A. in Hoboken als „Charlesville" vom Stapel und wurde 1951 abgeliefert. Das Fracht- und Passagierschiff gehörte zu einer Serie von fünf Kombischiffen der Albertville-Klasse und wurde von der Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)

MS Georg Büchner/DDVR

S. A., Antwerpen, im Liniendienst zwischen Belgien und Belgisch-Kongo und Angola eingesetzt. Es konnten 248 Fahrgäste in einer Klasse befördert werden, die Besatzungsstärke betrug 140 Mann. An Bord gab es eine komplette Krankenstation, einen kleinen Swimmingpool, und Kühllagerräume.

1967 übernahm die Deutsche Seereederei in Rostock das Schiff. Nach einigen Umbauten in der Mercantile Werft in Antwerpen wurde es im September 1967 als Fracht- und Ausbildungsschiff „Georg Büchner" in Dienst gestellt. Es konnte bis zu 150 Matrosenlehrlinge und 20 Ausbilder aufnehmen. Zur Stammbesatzung gehörten 50 Mann. Vom 1. Januar 1974 bis Juni 1977 fuhr das Schiff im Liniendienst nach Kuba und Mexiko. Am 7. Juni 1977 erfolgte die Außerdienststellung und das Schiff wurde an die „Betriebsschule Flotte" der DSR übergeben. Im gleichen Monat verlegte man das Schiff nach Stettin, wo es in der Werft Stocznia Remontowa Gryfia zu einem stationären Schulschiff umgebaut wurde.

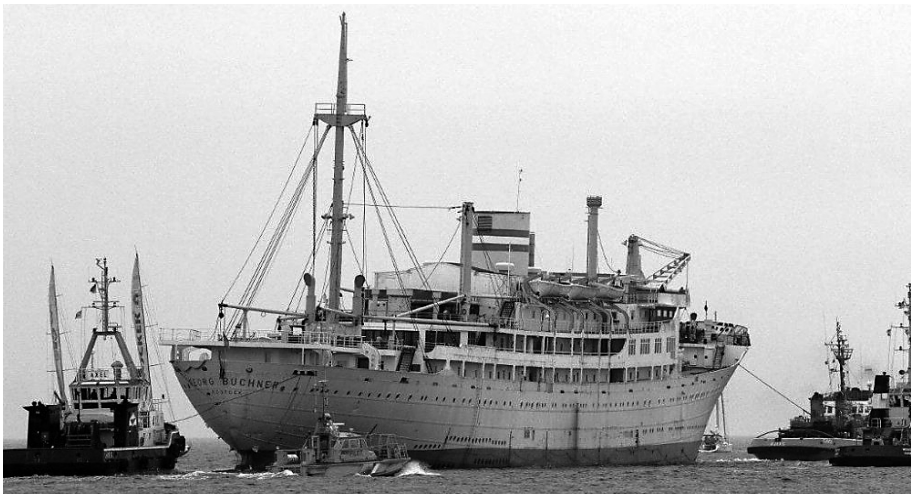
Am 31. August bekam das Schiff einen neuen Liegeplatz in Rostock-Schmarl und wurde am 5. November offiziell als stationäres Ausbildungsschiff der Reederei in Dienst gestellt. 1991 übernahm die Hansestadt Rostock die „Georg Büchner" für den symbolischen Preis von einer D-Mark, um es vor der damals schon drohenden Abwrackung zu bewahren. 2003 verholte man das Schiff in den Rostocker Innenhafen und nach umfangreichen Umbauten diente es bis 2012 als Hotel und Jugendherberge. Die „Georg Büchner" hat eine Länge von 153.66 Metern, eine Breite von 19,60 Metern, einen Tiefgang von 8.40 Metern und die Tragfähigkeit beträgt 10.901 Tonnen.

Bei allem Hin und Her mit undurchsichtigen Rollen verschiedener Akteure wurden auch die Seefahrtshistoriker in Belgien wieder auf den Veteranen aufmerksam. Sie reisten Anfang dieses Jahres an, um das Schiff vor dem Verschrotten zu retten. Bereits 2008 hatte der Vorsitzende des flämischen Dachverbandes für das maritime Erbe „Watererfgoed Vlaanderen" versucht, Partner und Finanziers zu finden, um das Schiff in seine einstige Heimat zu holen. Man wollte das Schiff in Antwerpen als Museumsschiff nutzen.

Die belgische Regierung hatte jedoch kein Interesse sich finanziell an dem, mit der Kolonialgeschichte eng verbundenen Schiff, zu beteiligen. Würde das Schiff in Belgien als Denkmal anerkannt, dann könnte es auch durch den Staat mit bis zu 80 Prozent gefördert werden. Um diese Unter-

stützung zu bekommen, musste ein belgischer Eigentümer Nachweise darüber bringen, dass es sich um das Original handelt, und eine Bewertung des Zustands liefern.

Ungeachtet dessen liefen in Rostock die Vorbereitungen für die Verschrottung der „Georg Büchner“ an. Obwohl intensive Kontakte zwischen den Belgiern, der Stadt Rostock und den Denkmalschützern bestanden und auch die Landesregierung involviert war, erschien der polnische Schlepper „Ajaks“, um die „Georg Büchner“ zu einer weiteren Verwendung in Klaipeda abzuholen. Beobachtern war aufgefallen, dass der Schlepper plötzlich begann Kreise zu drehen. Dann wurde das AIS-



Der Schleppzug

Signal der „Ajaks“ abgestellt und gegen 20:00 Uhr nahm der Schlepper mit hoher Fahrt Kurs auf Danzig, wo er nach Mitternacht, ohne die „Georg Büchner“ eintraf.

Die „Georg Büchner“ war gegen 18:00 Uhr nordöstlich vom Rozewie gesunken. Am nächsten Morgen gab der polnische Hydrografische Dienst die am Berichtsanfang angeführte Navigationswarnung heraus.

PS: Der Eigner des Schiffes ist für eine Bergung zuständig. Aber auch Polen könnte das Wrack entfernen und die Kosten den Eignern in Rechnung stellen. Auf den Seychellen jedoch existiert nur eine Briefkastenadresse!

Quelle: Internet

MS „Celerina“/HBDB rettet 48 Überlebende

Ein Bericht von FO Georg Stöckli aus „Strom und See“

In der Nacht vom 23. auf den 24. September 1962 spielte sich auf dem Nordatlantik eine Tragödie ab, die tagelang die Spalten der Weltpresse füllte. Das schweizerische Hochseeschiff „Celerina“ war einem Flugzeug zu Hilfe geeilt, das mit 78 Passagieren wegen eines Motorendefekts auf See niedergehen musste. In einer bewundernswerten Aktion konnten 48 Passagiere gerettet werden. Die Rettungsaktion in ihrer ersten Phase gelang vor allem dank des Einsatzes des Funkers auf der „Celerina“. Mit ihm konnten wir in der Zwischenzeit Verbindung aufnehmen. Georg Stöckli, dreißigjährig, ist gebürtig aus Pfeffingen und wohnt in Aesch, Baselland. Schon als Schulentlassener absolvierte er einen Funkerkurs, konnte diesem Beruf aber wenig Begeisterung abringen!

Er wurde Radioelektriker, hörte dann viel von Schweizer Schiffen auf dem Meer (was weiter nicht überrascht, ist doch der Gemeindeverwalter von Aesch, Hans Jurt, selbst ein ehemaliger Funker, der mit Schweizer Schiffen die sieben Meere befuhr) und ging schließlich in die Bremer Seefahrtschule. Anschließend legte er in Bern 1956 die Funkerprüfung ab. Darauf fuhr er an Bord der „Cristallina“ der „Carona“ und der „Regina“, die der Schweizerischen Reederei AG in Basel gehören, und schließlich auf der „St. Cergus“ und „Nyon“ der Suisse-Atlantique SA in Lausanne. Hiernach musterte er ab, um sich wieder in Aesch niederzulassen. Einem Rufe „seiner“ Reederei Folge leistend, fuhr er als Ablöser auf der „Celerina“. Georg Stöckli erzählt uns mit eigenen Worten, wie die Hiobsbotschaft auf ihn zukam und wie sich das Schiff in den darauffolgenden Stunden verhielt.

Unserem Autor und der gesamten Besatzung der „Celerina“ sei auch an dieser Stelle warmer Dank ausgesprochen. Das Schiff hat für die Schweizer Flagge auf hoher See grosse Ehre eingelegt.

Es war Sonntag, der 23.September 1962. Das M/S „Celerina“ befand sich mit 12000 Tonnen Getreide auf der Rückreise von Port Churchill in Kanada nach Antwerpen. In den letzten Tagen hatten wir zwei heftige Stürme, wie sie im Nordatlantik üblich sind, erlebt und freuten uns auf das gemeldete schöne Wetter. Ich hatte meine letzte Wache von 20.00 bis 22.00

GMT. Aus dem Empfänger tönte der gewohnte Lärm vom Funkverkehr unzähliger Schiffs- und Landstationen, und ich war eben dabei, die Lohnabrechnungen und das Inventar vorzubereiten, denn in Antwerpen wollte ich abmustern. Plötzlich, um 21.20 GMT, hörte ich das Dringlichkeitszeichen „XXX" von der irischen Küstenfunkstelle „Valentia Radio"/EJK. Obwohl die Zeichen gut lesbar waren, wurde die Sendung doch erheblich durch den Funkverkehr anderer Stationen gestört.

XXX von Valentia Radio = Folgendes erhalten von Shannon Airport um 2117 GMT beginnt Alert (Alarmbereitschaft)… Letzte Position 54.05 Nord 30.30 West um 2048 GMT… 167 Knoten…76 RES… Motoren Nr. 1 und 3 ausgefallen Ende 232117 = Repetition der Zahlen: N6923C via 54 Nord 30 West 53 Nord 20 West 5000 54.05 Nord 30.30 West Tas 167 Sob 76 +

Aus dieser gestörten Meldung ließ sich nun folgendes mit einiger Sicherheit feststellen: Die Super Constellation der „Flying Tiger" Airline, von Gander auf Neufundland auf dem Weg nach Europa, hat Motorendefekt und befand sich um 20.48 GMT bei 54.05 Nord 30.30 West. Sie hat 76 Personen an Bord und fliegt mit einer Geschwindigkeit von 167 Knoten in 5000 Fuß Höhe und versucht nun über 54 Nord und 30 West, 53 Nord 20 West zu fliegen, um vermutlich in der Nähe des Atlantik-Wetterschiffes 4YJ (Juliet) niederzugehen. Solche Meldungen sind auf dem Nordatlantik relativ häufig zu hören und haben meistens zur Folge, dass eine Anzahl Schiffe am angegebenen Unfallort tagelang

Georg Stöckli, Funkoffizier der Celerina

sucht, um im besten Fall noch einige Ölflecken zu finden.

Nach einem Vergleich auf der Seekarte mit der jetzigen Meldung, gab mir der Kapitän unsere eigene Position von 21.00 GMT zur Weiterleitung via „Valentia Radio" an Shannon Airport. Leider rief ich längere Zeit vergeblich nach „Valentia Radio", denn zu dem immer noch starken Funkverkehr

auf der Notfrequenz kamen noch beträchtliche atmosphärische Störungen hinzu. Nach einiger Zeit bekam ich Kontakt mit dem Wetterschiff „Juliet“, das außer dem Wetterdienst auch der Flugsicherung dient und direkte telephonische Verbindung mit Shannon Airport hatte. Ihr gab ich unsere Position zur Weiterleitung. Für die meisten Schiffe ist die Funkwache um 22.00 GMT zu Ende, und das Autoalarm-Gerät wird eingeschaltet. Sollte sich ein Seenotfall während der Zeit ereignen, sendet die betreffende Station das Alarmsignal aus, welches vom Autoalarm-Gerät registriert wird und in der Funkstation und auf der Brücke einen Alarm auslöst Damit weiß der Funker, dass jemand in Not ist; der Empfänger wird eingeschaltet, um die zwei Minuten nach dem Alarmsignal ausgestrahlte Meldung zu empfangen. In diesem Fall stand fest, dass das Flugzeug immer näher kam und die „Celerina“ in einer möglichen Rettungsaktion unmittelbar einzugreifen hatte. So blieb ich am Empfänger sitzen, um auf weitere Meldungen zu hören. Um 22.18 GMT vernahm ich dann das Alarmsignal, und zwei Minuten später wurde folgende Notmeldung von „Valentia Radio“ ausgestrahlt:

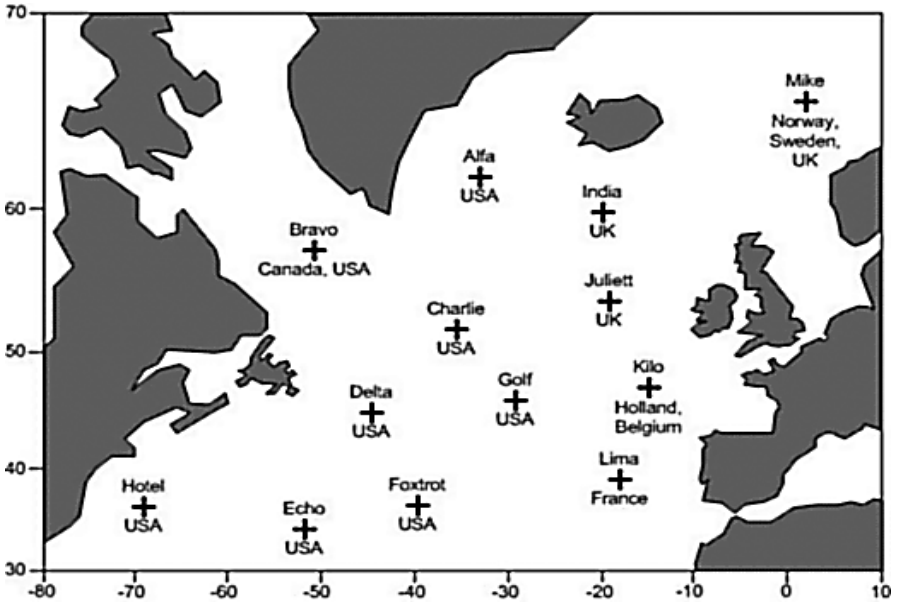
SOS von Valentia Radio = Folgendes von Shannon Airport um 22.00 GMT beginnt Super Constellation Flying Tiger N6923C mit Vorbereitung zur Bruchlandung in Position 54 Nord 24 West um 2212 GMT ein Motor arbeitet noch Personen an Bord 76 Alle Schiffe in der Nähe bitte zur Suche vorbereiten Ende 232220 GMT +

232220 GMT heißt: 23. September um 22.20 GMT. Zählt man eine Stunde dazu, so erhält man Schweizer Zeit.

Um 22.28 GMT erhielt ich vom Wetterschiff „Juliet“ folgenden Funkspruch:

Von Shannon Airport an MS Celerina = Wollen Sie bitte nach 54.10 Nord 24.05 West fahren, wo das Flugzeug bereits notgelandet ist +

Diese Meldung, wie natürlich auch alle anderen, brachte ich gleich dem Kapitän in den Kartenraum und bald war festgestellt, dass wir nur 84 Seemeilen (ca. 120 km) vom Unfallort entfernt waren. Wir konnten also frühestens in fünf Stunden dort sein. Der Kapitän änderte gleich den Kurs und so schnell wie möglich fuhren wir zur angegebenen Stelle. Ein entsprechender Funkspruch wurde auch via Wetterschiff „Juliet“ an Shannon Airport für die Suchflugzeuge durchgegeben. Der Pilot der Super Constellation, Mr. John D. Murray, erzählte mir nach seiner Rettung,



Wetterschiffe im Atlantik

er habe versucht, mit zwei Motoren nach Shannon zu fliegen, zweifelte aber etwas später am Gelingen und wollte dann das Wetterschiff „Juliet", das auf halbem Wege lag, anfliegen, um in seiner Nähe niederzugehen.

Erst als der dritte Motor auch zu spucken begann, blieb ihm keine andere Wahl, als sofort auf bestmögliche Weise auf das Wasser aufzusetzen. Als er noch in telephonischer Verbindung mit dem Flugplatz stand, meldete sich ein anderes Flugzeug auf Gegenkurs, also von Europa nach Gander, und teilte ihm mit, dass es sofort den Kurs geändert habe, um in seiner Nähe zu fliegen und die Notlandung der Super Constellation zu beobachten. Es war auch bald zur Stelle, stellte die genaue Position des gewasserten Flugzeuges fest und gab sie an Shannon Airport weiter, welcher sie wiederrum via „Valentia Radio" und das Wetterschiff „Juliet" an die Schifffahrt weiterleitete.

In der Folge kreiste das Flugzeug einige Stunden um den Unfallort, warf Leuchtbojen ab und gab rote und weisse Lichtsignale, um sich den sich nähernden Schiffen bemerkbar zu machen. Gleichzeitig starteten Suchflugzeuge von Shannon Airport, unter anderem auch ein Wasserflugzeug, um die ganze Rettungsaktion zu leiten, das Meer

abzusuchen und gesichtete Rettungsboote zu markieren. Die See war noch tief aufgewühlt vom letzten Sturm und die Wellen bis sechs Meter hoch. Unter diesen Umständen hatte das Wasserflugzeug keine Chancen zu wassern. Inzwischen meldeten sich auch andere Schiffe in der Nähe, gaben ihre Position bekannt und teilten mit, dass sie mit voller Geschwindigkeit zum Unfallort fuhren. In die Nähe gekommen, meldete sich ein englisches Schiff, die „Manchester Progress"/GPGD und fragte mich, ob ich auf der Telephonie-Frequenz 2182 KHz mit den inzwischen eingetroffenen Suchflugzeugen Verbindung aufnehmen könne. Leider musste ich verneinen, denn es standen mir nur Mittel- und Kurzwellen-Telegraphie zur Verfügung. Der Funker der „Manchester Progress" bot mir sogleich seine Hilfe an, er verfügte über einen Telephoniesender und konnte mit den Suchflugzeugen direkte Verbindung herstellen. Die Suchflugzeuge telephonierten nun zur „Manchester Progress" und diese wiederum telegraphierte zur „Celerina" und umgekehrt.

Via „Manchester Progress" baten wir nun die Suchflugzeuge, Signallichter abzuwerfen. Dem wurde auch Folge geleistet, und um 01.15 GMT wurden drei rote und weisse Leuchtraketen gesichtet und der Schiffskurs entsprechend berichtigt. Die Suchflugzeuge wurden wiederum via „Manchester Progress" davon in Kenntnis gesetzt und gleichzeitig gaben wir unsere momentane Position bekannt. Bald wurden wir aufgefordert, mit unserem Scheinwerfer Erkennungssignale zu geben und nach einiger Zeit hörten wir ein Flugzeug näher kommen. Es kreiste über unserem Schiff und zeigte uns die genaue Richtung, indem es uns vorausflog. Beinahe zur gleichen Zeit erhielten wir Meldung, dass ein Rettungsfloss mit Überlebenden gesichtet und markiert worden sei.

Um 02.55 GMT entdeckten wir die ersten Leuchtbojen und etwas später ein schwaches, sich bewegendes Licht, das oft für längere Zeit verschwand. Aber erst um 03.30 GMT konnte das schwache Lichtlein eindeutig als dasjenige des Rettungsflosses identifiziert werden. Bald erfasste auch unser Scheinwerfer das Boot, und dessen gelbe Farbe leuchtete grell aus dem Grau der Nacht und der Wellen. 04.20 GMT lag es dann endlich neben dem Schiff, doch konnte es nicht gefasst werden und wurde wieder von Wind und Wellen abgetrieben. Immerhin war unser Scheinwerfer immer darauf gerichtet, um es nicht wieder zu verlieren. Es schien ziemlich viele Perso-

Während der Rettungsaktion

nen zu tragen, einige schrien und winkten uns zu. Erst nach einigen Manövern gelang es uns, das Rettungsfloss auf die dem Wind und den Wellen abgewandte Seite zu bekommen. Eine von unseren Matrosen zugeworfene Leine konnte festgehalten werden und das Floss wurde zum Schiff gezogen und festgemacht. Das war um 04.40 GMT.

Die Überlebenden der Super Constellation befinden sich nun an Bord des schweizerischen Motorschiffes „Celerina", von wo die Verletzten mit Helikoptern nach dem Festland gebracht werden.

Man kann sich vorstellen, wie den Leuten zu Mute war, nachdem sie mehr als sechs Stunden im Floss verbracht hatten, von den Wellen umher geworfen und bis zur Brust im Salzwasser; dabei waren etliche ziemlich schwer verletzt. Das Floss war so voll mit Überlebenden, dass es unmöglich war, jemand vom Schiff hinunter zu schicken. Eine Strickleiter, ein Netz und einige Leinen mit einer Hosenboje wurden hinuntergelassen und diejenigen, die noch fähig waren, sich selbst festzuhalten, wurden schnell und sicher von kräftigen Matrosenhänden an Deck gezogen. Erst als es ein wenig Raum gab im Floss, konnten der riesenhafte Zimmermann, H. Wuinderlin aus Mumpf, und der Matrose Spampinato hinuntersteigen, um den Schwachen und Schwerverletzten zu helfen.

Das Schiff rollte ganz beträchtlich und durch den hohen Seegang wurde das Floss manchmal bis zur Reling empor gehoben, um plötzlich wieder fünf bis sechs Meter tiefer zu fallen. Es dauerte beinahe eine Stunde, bis alle an Bord waren. Spontan stellte jedermann seine Kabine zur Verfügung. Kaffee wurde gekocht, Cognac ausgeschenkt und die Verletzten behandelt. Selbst Frau und Tochter des

Kapitäns D. Lugli, die sehr an Seekrankheit litten, halfen tatkräftig mit und sprangen überall ein, wo Not am Mann war. Keiner stand zurück; alle gaben von ihrer eigenen Wäsche trockenes Zeug, um die Geretteten zu kleiden.

Bewunderung gebührt beiden Teilen; alle hielten sich tapfer. 51 Personen waren im Floss, drei leider schon tot. Viele Stunden später sind von anderen Schiffen noch 9 Leichen aus dem Meer geborgen worden, 18 werden vermisst und vier weitere Rettungsboote wurden leer gefunden. Beinahe alle Passagiere der Super Constellation waren junge amerikanische Soldaten, Fallschirmspringer.

Auch befanden sich einige Frauen und eine Mutter mit zwei kleinen Kindern im Flugzeug. Unter den Überlebenden befand sich auch ein Armeearzt, der sich, selbst schwer verletzt, auf dem Schiff von Kabine zu Kabine schleppte, um fachkundige Hilfe zu leisten. Glücklicherweise waren genügend Medikamente und Verbandstoff vorhanden, um fürs Erste zu sorgen. Von Shannon wurde mir mitgeteilt, dass ein kanadischer Flugzeugträger, die „Bonaventura"/CGLE, unterwegs sei und im Laufe des Montagnachmittags bei uns eintreffen sollte.

Ein amerikanischer Armeereporter, selbst unter den Überlebenden, hielt später in seinem Bericht fest, was sich vom ersten Motorendefekt bis zur Rettung abspielte. Lassen wir ihn selbst erzählen.

„Vier Stunden nach unserem Abflug von Gander auf Neufundland versagten zwei Motoren den Dienst. Beim Motor Nr.1 flog der Propeller fort und Nr. 3 fing Feuer. Trotzdem das Flugzeug noch zwei Motoren hatte und so noch längere Zeit fliegen konnte, übten die Stewardessen Notlande-Drill. Die Stimmung an Bord war sehr gut und manch junger Soldat – die meisten flogen das erste Mal nach Übersee – scherzte mit den Stewardessen. Es war schon Nacht, als ein dritter Motor anfing, Funken zu sprühen. Plötzlich ein Knall, und der Motor stand still. Der Pilot, John Murray, sprach über die Bordlautsprecher zu den Passagieren und teilte ihnen mit, dass er auf dem Atlantik niedergehen müsse. Das Licht wurde ausgeschaltet, damit sich die Augen an die Dunkelheit gewöhnen konnten. Man fühlte, wie das Flugzeug schnell an Höhe verlor, und schon bald hörte man aus dem Lautsprecher: „Achtung, bereit zum Aufsetzen". Gleich darauf erfolgte der harte Aufprall. Es entstand keine Panik, aber jeder bemühte sich, so schnell wie möglich das Flugzeug zu verlassen. Ein heftiger Wind wehte, die Wellen gingen hoch und im

N6923 ein Jahr zuvor in Göteborg. *(Bild: Wikipedia)*

Dunkel der Nacht war nichts zu sehen außer sich abmühende Schwimmer. Nur die Rufe nach den Booten waren zu hören. Ein Rettungsfloss, das auf der linken Seite herantrieb, war im Nu voll mit erschöpften Schwimmern.

(Normalerweise fasst solch ein Boot 20 Personen, jetzt waren 51 darin untergebracht).

Beinahe 6 Stunden wurde diese Menschenmasse von den Wellen umher geworfen, oft mit Salzwasser übergossen und viele standen brusttief im Wasser. Langsam nur verging die Zeit, doch die über unseren Köpfen kreisenden Suchflugzeuge gaben uns Mut und Hoffnung auf baldige Rettung. Das Rettungsboot lag leider verkehrt im Wasser und die Notausrüstung befand sich auf der unteren Seite. Die Taschenlampe des Flugkapitäns, die er im letzten Moment noch aus dem Flugzeug geholt hatte, erwies sich als einziger lebensrettender Gegenstand.

Ein paar Stunden länger suchen hätte bedeutet, dass mehr Personen umgekommen wären. Die Wassertemperatur lag bei 9 bis 10 Grad Celsius. Erst als das Floss mit den Überlebenden auf dem Wasser schwamm, kam eine leichte Panikstimmung auf, doch versuchte man während der ersten Stunden die Stimmung etwas in Schwung zu bringen.

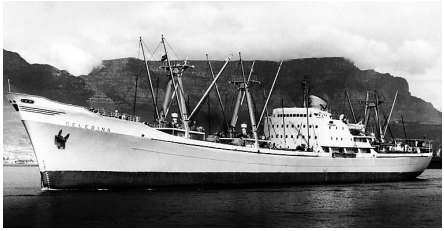
Man sang, versuchte zu scherzen und zeitweise beteten alle. Von den 51 Überlebenden in dem einen Boot waren 5 Frauen und 48 Männer, drei sind ihren Verletzungen erlegen." – Soweit der Bericht von Peter Foley.

Am Montagmorgen meldete sich das Passagierschiff „Mauretania" /GTTM und bot Hilfe an, die wir leider ablehnen mussten; einen Dok-

tor hatten wir bereits an Bord, und eine Evakuierung von Schiff zu Schiff war des hohen Seegangs wegen nicht möglich. Wir fuhren dann dem Flugzeugträger entgegen, und um 14.00 Uhr GMT kam der erste Helikopter über unser Schiff und ließ Medikamente und zwei Ärzte zum Schiff hinunter. Später, als der Flugzeugträger ebenfalls neben uns lag, wurden vier Schwerverletzte und drei Tote mit dem Helikopter zum Flugzeugträger gebracht. Spät am Abend fuhren wir weiter Richtung Antwerpen, denn der Flugzeugträger konnte mangels Brennstoff nicht länger bleiben.

Zwei Tage später zeigte sich, dass einige der Geretteten an schweren Hautentzündungen litten. Als das Flugzeug auf dem Wasser aufprallte, wurde ihm ein Flügel abgerissen und dessen Brennstofftanks entleerten sich ins Meer. Die Kleider der Schwimmenden sogen sich gleich voll mit Salzwasser und Flugbenzin, und während der sechs Stunden im Floss mit seinen heftigen Bewegungen wurde die Haut (hauptsächlich der Beine) aufgelöst und wund gescheuert. – Diese Leute bedurften sofortiger Spezialpflege und konnten nicht bis Antwerpen mitgenommen werden. Da wir inzwischen in die Nähe von Irland gekommen waren, mussten wir beim „Southern Rescue Cooperation Center Plymouth“ wiederum um Helikopter-Unterstützung bitten. Treffpunkt war Cork in Südirland. Am 28. September 08.00 GMT waren wir 8 Meilen von Galley-Head in Cork entfernt und warteten auf die Helikopter, die weitere Medikamente und einige Lebensmittel brachten und weitere 17 Verletzte nach Penzance bei Landsend evakuierten. Wiederum konnten wir die grossartige Leistung der Helikopter-Mannschaft bewundern, die schnell und präzis Kisten und Schachteln aufs Schiff hinunter ließ und mittels eines kleinen Aufzuges an einem Drahtseil die Verletzten hochzog und sie an Land brachte, um gleich wieder zurückzufliegen. Schon am frühen Nachmittag war alles Material an Bord und die Verletzten an Land gebracht. Gegen Abend konnten wir unsere Fahrt fortsetzen. Am 28. September mittags waren wir im Hafen von Antwerpen, wo die restlichen 27 Geretteten von der amerikanischen Armeebehörde in Empfang genommen wurden. Am gleichen Abend wurde die ganze Mannschaft der „Celerina“ von den Amerikanern zu einer Party ins Dock-Hotel eingeladen, wo auch eine Pressekonferenz abgehalten wurde.

Dank und Anerkennung gebührt allen, die so tatkräftig am Gelingen dieser großartigen Rettungsaktion



Die Celerina vor Capetown

mitgeholfen haben; vor allem der Küstenfunkstelle „Valentia Radio" /EJK, dem Wetterschiff „Juliet", der „Manchester Progress", den Suchflugzeugen, den Helikopter-Mannschaften und nicht zuletzt der Besatzung der „Celerina" mit ihrem Kapitän. Zu wünschen übrig bliebe nur noch eines: im Allgemeinen bessere Zusammenarbeit zwischen den Fluggesellschaften und der Seeschifffahrt. Auch eine bessere Beachtung von Artikel 35 des „Internationalen Telegraphenreglements" betreffend die Priorität der Telegramme wäre sehr wünschenswert! Ein paar Stunden nach der SOS-Meldung schon setzte eine Flut von Pressetelegrammen ein von Zeitungsagenturen mit Anfragen für sensationelle Berichte. Es war dies eine unnötige Belastung der Küstenfunkstelle wie auch der Bordfunkstelle.

Mit freundlicher Genehmigung: Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt & Hafenwirtschaft (SVS), vormals Strom & See

Funkstation der MS Celerina.

Auf und Ab der Kurzwelle im heutigen Seefunk

Globe Wireless stellt digitalen Seefunk auf Kurzwelle ein

Von Dr.-Ing. Wolfgang Skupin

Über den Niedergang der Kurzwelle im Seefunk zu berichten ist an sich ein abgedroschenes Thema und gerade den Mitgliedern der SFK in besonderem Maße bewusst. Die herkömmliche Nutzung der Kurzwelle für SSB-Telefonie und Telegraphie mittels CW wurde weitestgehend Mitte der 90er-Jahre des vorigen Jahrhunderts eingestellt.

Die damit einhergehende Schließung traditionsreicher Küstenfunkstellen wie z. B. Norddeich Radio, Scheveningen Radio, Portishead Radio und St. Lys Radio vor gut 15 Jahren ist den (früheren) Seefunkern noch immer schmerzlich bewusst. Es gab aber in dieser Zeit auch Ideen, rein digitalen und automatisierten Seefunk über Kurzwelle abzuwickeln. Die Fortschritte in der Computer-Technik und in der Verarbeitung gestörter Signale ermöglichten, Datenfunk über Kurzwelle relativ sicher und vor allem automatisch – also ohne Operator – abzuwickeln. Dies wurde insbesondere für militärische Anwendungen vorangetrieben, bot aber auch Perspektiven für den Seefunk. Gegenüber Satellitendiensten, bei denen die Herstellung der Satelliten, die Verbringung in den Orbit und die laufende Überwachung der Satelliten mit erheblichen Kosten verbunden ist, ist die Nutzung des Mediums Kurzwelle ohne Kosten möglich. Im Zuge der damals massiv zunehmenden Verbreitung von E-Mails in der Kommunikation bot sich ein modernes digitales Kurzwellen-Kommunikationssystem für die Schifffahrt geradezu an.

Das war auch die Gründungsidee von „Globe Wireless“ im Jahr 1994. Ausgehend von den beiden übernommenen Küstenfunkstellen KFS in Half Moon Bay (Kalifornien) und WNU in Slidell (nahe New Orleans/Louisiana) wurde ein Netz von Küstenfunkstellen für weltweite digitale Kommunikation zwischen Schiffsfunkstellen und Küstenfunkstellen aufgebaut. Dabei war von vornherein ein Computer-basiertes System mit automatischer Verkehrsabwicklung geplant, das – zumindest landseitig – kein Funkpersonal für die Kommunikationsabwicklung benötigt. Das Grundkonzept für dieses weltweite maritime Datennetzwerk bestand darin, eine genügende Anzahl von Küstenfunkstellen – weltweit verteilt – einzusetzen und

untereinander zu vernetzen. Durch die parallele Nutzung mehrerer Kurzwellenfrequenzen bei jeder KFSt. ergibt sich dann praktisch eine nahezu 100%ige Erreichbarkeit für SFSt. So ist realistisch von jedem Standort einer SFSt. mindestens eine KFSt. auf einer oder mehreren der in Betrieb befindlichen Frequenzen zu erreichen. Für das landseitige Netz wurden einerseits Dienste von bestehenden Küstenfunkstellen (z. B. Göteborg Radio, Rogaland Radio und Bern Radio) angemietet und andererseits auch neue Küstenfunkstellen errichtet. Mitte der 90er Jahre war als digitale Betriebsart in der Schifffahrt das herkömmliche Sitor-Verfahren standardisiert und weit verbreitet. Daher startete auch Globe Wireless seine digitale Kommunikation mit Sitor – in ITU-Dokumenten auch als „Narrow Band Direct Printing“ (NBDP) bezeichnet. Diese Betriebsart ist allerdings recht langsam (die Netto-Nutzdatenrate liegt bei ca. 36 bit/s bzw. etwa sieben Zeichen je sec) und die eingebaute Fehlersicherung ist aus heutiger Sicht eher schwach.

Das nachfolgende Textbeispiel ist eine Aussendung der Globe Wireless Küstenfunkstelle Capetown Radio (ZSC) vom 24. Januar 2000 um 18.24 UTC. Darin wird die Aufnahme von Darwin Radio (VIE) als 20. Station im weltweiten Datenfunknetz bekanntgegeben; danach folgt der Sammelanruf.

zsc sitor 1244

announcement: darwin/vie globe wireless provides

unsurpassed worldwide hf coverage. darwin radio/vie

has been added as the 20th node on the global radio

network. see inf+

for freqs. signal reports welcome.

Vessels may contact any station on the global radio

network to send and receive traffic:

now hr tfc on hand:

3fcp5 3fys8 7tqy bmea elaz3 elvt6 ho9791 j8fi4 j8fq3 j8vo5 j8vo7 kaaz knij kq2xvj/0 kq2xvj/5oh kq2xvj/bn kq2xvj/tna kus1086206 ngkk ouyx2 pfrd tcfd uafg uafm vmjs vrvq4 vrwc6 wbw7406 wcc6187 wcv3972 wcy4148 wcy9955 wfqb whac wjkh wmlg wtf2826 wuql wyt8509 zr4728 zr5491 zr6104

24 1824

Obwohl Globe Wireless niemals Bestandteil des GMDSS war, wurden von den zugehörigen KFSt. doch auch Nautische Warnnachrichten und Wetterberichte übermittelt. So wurden z.B. ebenfalls am 24. Januar 2000 von Capetown Radio (ZSC) die nautischen Warnnachrichten folgendermaßen eingeleitet:

zsc sitor 1244

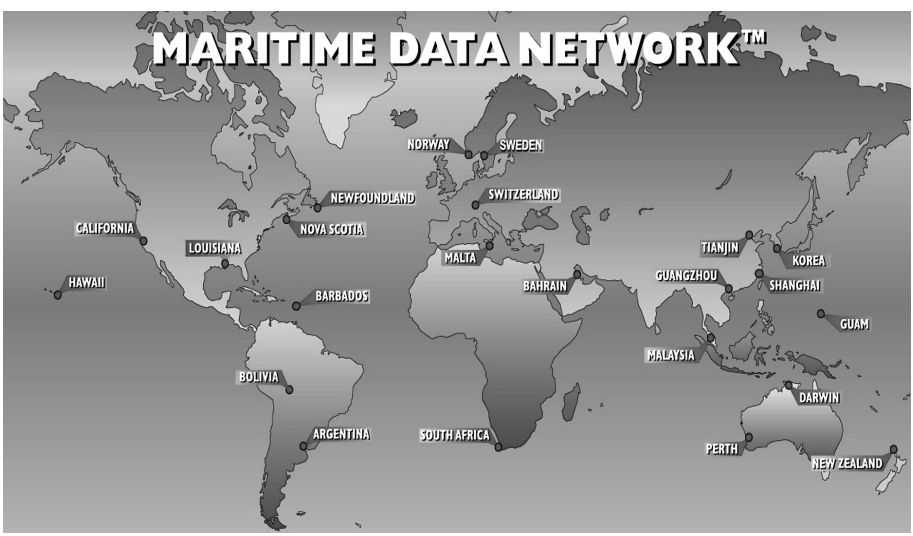
securite
this is capetownradio/zsc
navigation warnings in force
cnw 035,033

Im Laufe der Zeit wuchs das Stationsnetz von Globe Wireless an auf 25 KFSt. im Endausbau. Diese 25 Stationen wurden über das Internet mit Operationszentralen in San Francisco (Kalifornien) und Liverpool (England) verbunden.

Das Bild unten zeigt die weltweite Anordnung von Globe Wireless Kurzwellen-Küstenfunkstationen in einem Ausbauzustand mit 23 Stationen. Man erkennt sehr gut die relativ gleichmäßige Verteilung über die Kontinente. Die nördlichen Regionen sind später durch eine Station in Alaska (Aleuten) zusätzlich abgedeckt worden.

Neben dem individuellen Datenverkehr (E-Mail-Verkehr) mit den einzelnen Teilnehmern hat Globe Wireless aber auch Wetterberichte sowie schifffahrtsbezogene Nachrichten verbreitet. So wurden u.a. der „American Radio Association Newsletter“ und das Magazin „Masters, Mates & Pilots Wheelhouse Weekly“ über ausgesuchte Stationen als Broadcast übermittelt.

War in der Anfangszeit von Globe Wireless das Sitor-Verfahren mit 100 bit/s und FSK-Modulation das – auch international standardisierte – normale Übertragungsverfahren, so entwickelten sich bei Globe Wireless weitere Übertragungs-



Netz der Globe Wireless Kurzwellen-Küstenfunkstationen (Ausbauzustand: 23 KFSt.)
Quelle: Globe Wireless.

standards mit immer höheren Datenraten. Dabei wurden Anleihen aus der mittlerweile sehr effizienten militärischen Kommunikation auf Kurzwellen gemacht. Nach einer reinen Verdoppelung der Bitrate bei FSK-Modulation auf 200 bit/s wurde „Differential Phase Shift Keying“ (DPSK) mit vier und mit acht verschiedenen Phasensprüngen eingeführt (z.T. auch als DQPSK und D8PSK bezeichnet). Damit sind in der gleichen Bandbreite wie bei Frequenzumtastung (FSK) etwa die doppelte bzw. die dreifache Bitrate übertragbar, in 500Hz-breiten NBDP-Kanälen also ca. 400 bis 600 bit/s. Beim Übergang auf klassische Kurzwellenkanäle mit ca. 3kHz Bandbreite (eigentlich für SSB-Sprachübertragung gedacht) erreicht man dann sogar Bitraten von ca. 2,4–3,6 kbit/s.

Als höchsten Übertragungsstandard für digitale Kurzwellenkommunikation hat Globe Wireless ein auf OFDM basierendes Verfahren entwickelt und eingesetzt. Diese „Orthogonal Frequency Division Multiplexing“-Methode ist ein recht komplexes und anspruchsvolles Signalverarbeitungsformat.

Es bietet sehr gute Resistenz gegen Reflexionen und Fading bzw. Schwund und erfreut sich großer Beliebtheit z.B. auch bei DVB-T, WLAN und dem neuesten Mobilfunkstandard LTE. Bei Globe Wireless konnte damit die Datenrate in einem Kanal mit 3kHz Bandbreite auf ca. 4 kbit/s mit recht robuster Übertragungsqualität erhöht werden.

Allerdings sind alle diese neueren Standards von Globe Wireless als firmeneigene Standards bestimmt worden und die Codierung und die Spezifikationen der Übertragungsprotokolle wurden nicht offengelegt. Ein Kunde von Globe Wireless musste also ein spezielles Modem von GW beziehen.

Insofern war es folgerichtig, dass Globe Wireless sich nach einigen Jahren aus dem traditionellen Sitor-Verfahren zurückzog und nur noch auf die eigenen Verfahren mit deutlich höherer Datenrate setzte. Nachfolgende Meldung von GW gibt das wieder:

– Effective 2001 August 01, the Globe Wireless Maritime Digital Data Network will cease to support traditional radio telex operations (NBDP Sitor). Ships will no longer be able to send or receive Radio telex messages via the GW network. There will be no FEC broadcasts.
– There is no global fully automatic or semi-automatic commercial maritimeradio telex system in existence.

– There is no DSC based global commercial radio telex system in existence.

In einer Pressenotiz von Globe Wireless wurde darauf verwiesen, dass die Einstellung des Sitor-Dienstes für die IMO kein Problem darstellt, da Globe Wireless ja nicht Bestandteil des GMDSS ist und niemals Notrufe, Alarmmeldungen oder sonstige Pflichtkommunikation (wie z. B. MSI) verbreitet hat.

Der von Globe Wireless angebotene Kurzwellendienst hat sich in der Schifffahrt offenbar sehr erfolgreich durchgesetzt. So gab es mehr als 4000 Teilnehmer für diesen Dienst und es wurden täglich ca. 50000 Kundensendungen übermittelt. Durch das letztlich doch sehr dichte Netz an Küstenfunkstellen und die Vielzahl von Frequenzen wurde praktisch weltweit eine überlappende Bedeckung durch mehrere Stationen und/oder Frequenzen erreicht. So wurde eine reale Erreichbarkeit (Connectivity) von 99,97% erzielt, was durchaus mit üblichen Satellitendiensten mithalten kann.

Erreicht wurde diese hohe Abdeckung und Erreichbarkeit durch die 25 Küstenfunkstationen mit durchschnittlich zwölf Sendern je Station und einer Zuweisung von ca. 900 verschiedenen Frequenzen an Globe Wireless, von denen real ca. 700 im Einsatz waren. Diese 700 Frequenzen teilen sich dabei natürlich zu gleichen Teilen auf in Sendefrequenzen für die KFSt. und für die SFSt.

Auf jeder aktuell von einer Globe Wireless Station betriebenen Frequenz wurde ein „Channel Free Marker"-Signal gesendet. Damit wurde es einem Teilnehmer kontinuierlich ermöglicht, die aktuell empfangenen Kanäle zu erfassen und die Übertragungsqualität der einzelnen Kanäle abzuschätzen. (Das kennt man aus dem klassischen Seefunk als cq-Schleife.) Damit hatte Globe Wireless quasi eine große Anzahl von „Funkbaken" im Kurzwellenspektrum etabliert, die neben ihrem eigentlichen Zweck auch durchaus zum Testen von Empfängern und/oder zur Beobachtung der Ausbreitungsbedingungen genutzt wurden.

Und genau diese „Funkbaken" sind nun seit Ende Juni 2013 verschwunden! Im 2. Quartal 2013 nahm die Zahl der „Channel Free Marker" kontinuierlich ab und seit dem 30.06.2013 sind praktisch davon keine mehr auf Globe Wireless Frequenzen festzustellen. Verwunderlich ist daran, dass es auf der Homepage von Globe Wireless keinerlei Hinweise auf die Abschaltung der Kurzwellen-Frequenzen und damit ja offensichtlich dieses

gesamten Dienstes gab. Da aber die Firma Globe Wireless nicht nur seinen Kurzwellendienst angeboten hat, sondern sich zu einem kompletten maritimen Kommunikations-Dienstleister entwickelt hatte – auch mit Angeboten im Satelliten-Funk wie z. B. VSAT – lag die Vermutung nahe, dass die HF-Kunden intern rechtzeitig von der Abschaltung des Kurzwellendienstes informiert wurden und daraufhin auf Satellitenkommunikation umgestellt werden sollten. Und seit kurz vor Weihnachten ist dieser Verdacht nun bestätigt und die Bombe ist geplatzt: INMARSAT hat Globe Wireless aufgekauft! Für 45 Mio. US$ wechselte Globe Wireless, dessen Hauptsitz mittlerweile nach Palm Bay in Florida verlegt worden war, seinen Besitzer.

INMARSAT zeigt sich sehr zufrieden mit dem Kauf, da es mit dem Unternehmen Globe Wireless nicht nur einen gut aufgestellten Dienstleister für maritime Kommunikation mit zuletzt insgesamt mehr als 6000 Kunden erwerben konnte, sondern auch Zugriff auf die hohe technologische Kompetenz des Unternehmens erhielt. Aber bei einem Eigner INMARSAT ist es natürlich naheliegend, dass dort nur auf Satellitenkommunikation gesetzt wird und die Kurzwelle – wenn auch auf technisch hohem Niveau – keine Rolle mehr spielen wird! Das ist an sich bedauerlich, denn offenbar war ja der Kurzwellen-Service von Globe Wireless durchaus technisch und wirtschaftlich erfolgreich. Sollte das vielleicht sogar ein treibender Aspekt für den Erwerb von Globe Wireless durch INMARSAT gewesen sein? Diese Art von Ausschaltung der Konkurrenz ist ja auch aus anderen Branchen hinlänglich bekannt.

Auch wenn das Verschwinden des Globe Wireless HF Networks einen herben Verlust für den Seefunkdienst auf der Kurzwelle darstellt, so gibt es aber weiterhin Kurzwellendienste für die Kommunikation zwischen Schiffen und Landstationen. Eines dieser Netze ist „Global Link Network“, das sich mittlerweile in „Global Maritime HF Network“ umbenannt hat. Dabei spielt das Unternehmen „Kiel Radio“ eine führende Rolle. Die technische Konzeption des „Global Link Networks“ stammt von Kiel Radio, das weltweit Kommunikationsnetze für die Seeschifffahrt entwickelt und erstellt.

Die eigentlichen Funkmodems stammen dabei von der deutschen Firma SCS und verwenden als Betriebsart PACTOR 2 (auslaufend) bis Pactor 4. Kiel Radio betreibt selber eine Küstenfunkstelle im (nunmehr so genannten) Global Maritime HF Network und verwendet

traditionsbewusst dabei auch das klassische Rufzeichen DAO. Organisatorisch geführt wird das HF Network von der ebenfalls traditionsreichen Schweizer Küstenfunkstelle Bernradio, die ihrerseits zu der Betriebsgesellschaft Swisscom Broadcast gehört. Die Schweiz ist schon immer sehr auf ihre Unabhängigkeit bedacht gewesen. Aus diesem Grund besitzt sie eine eigene Hochsee-Flotte, um beim Gütertransport und auch der nationalen Versorgung möglichst unabhängig zu sein. Zur Kommunikation mit der Hochsee-Flotte hat die Schweiz mit Bern Radio schon früh eine eigene Küstenfunkstelle – mitten im Herzen Europas und damit weit weg von allen Meeresküsten – errichtet. Aus Gründen eben dieser Unabhängigkeit setzt die Schweiz auch heute noch auf eigene Kommunikationswege. So ist für alle Schiffe der Schweizer Hochseeflotte die Teilnahme am Global Maritime HF Network Pflicht, und damit ist auch die entsprechende Ausrüstung an Bord vorzuhalten. Es findet auch regelmäßiger Verkehr auf der Kurzwelle durch Bernradio statt. Die KFSt. sendet stündlich einen Sammelanruf, bei dem naturgemäß die Schweizer Schiffe einen wesentlichen Teil stellen. Nachfolgend ist ein aktueller Sammelanruf von Bernradio aufgeführt, wobei die eigene Bezeichnung dort interessanterweise immer noch „Global Link Network“ lautet.

ZCZC
Global Link Network
Traficlist issued every 00h
valid for 24h
actual issue from
Thu Jan 30 09:00:14 2014
hbek hbem hben hbfi hbld hbli hblu hbxy hbek hbem hben hbfi hbld hbli hblu hbxy
1391076002
1391072415
NNNN

Die Rufzeichenliste wird zur Sicherheit wiederholt. Man erkennt, dass hier eine Reihe von Schiffen mit Schweizer Rufzeichen aufgeführt ist. Es handelt sich dabei um „General Cargo“- und „Bulker“-Schiffe.

Nicht zuletzt durch Bernradio wird also das Global Maritime HF Network gestützt und in Verbindung mit Kiel Radio auf der Basis der PACTOR-Modems von SCS ein weltweites Kurzwellen-Funknetz für die Schifffahrt betrieben. Hier wird also bewusst die Kurzwelle als kostenfreies und als unabhängiges Medium eingesetzt. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Geschäftsmodell erfolgreich ist bzw. bleibt und keine Übernahme durch einen Konkurrenten dieser Kurzwellennutzung ein jähes Ende breitet!

„Funkerbriefe“ sind Seefunkgeschichte(n)

Briefe von Peter (Pit) Busse

Sehr geehrter Herr Kühl!

Am 1. Weihnachtstag sind wir aus Hamburg in Richtung Antwerpen ausgelaufen. Dort herrschte ziemlich dicker Nebel, der uns einige Tage Aufenthalt in Antwerpen einbrachte. Als es dann aufklarte, kam der Schiffsverkehr nur langsam wieder in Gang. Wie ich hörte, sollen etwa 50 Schiffe auf der Schelde im Nebel vor Anker gelegen haben. Von Antwerpen ging’s nach Brest. Dort lagen wir nur ca. 35 Stunden. Jetzt sind wir auf dem Weg nach Casablanca. Wir haben noch Ladung für Kenitra. Wohin wir dann geschickt werden, ist noch nicht bekannt. –

In Hamburg mußte ich wieder einmal die Hilfe der DEBEG in Anspruch nehmen. Im Netzteil des Mittelwellensenders S 519 hatte es fürchterlich gekracht. Durch einen Überschlag am Netztransformator (durch Staub hervorgerufen!) waren die vier Gleichrichterröhren vom Typ RG 62 D angeknackst worden. Der Trafo blieb auch nicht verschont. Er und die Röhren mussten unbedingt ausgewechselt werden. Nun ist alles wieder in Ordnung. Auch die Akkumulatoren wurden erneuert. Mit ihnen hatte ich ja – wie ich Ihnen schon früher schrieb – Kummer gehabt. Wie Kapitän Limbach mir sagte, ist es bereits das vierte Mal innerhalb von vier Jahren, dass die Batterien ausgewechselt wurden. Der Verschleiß scheint mir etwas zu hoch zu sein. –

Zu Weihnachten habe ich mir eine automatische Taste vom Typ Hallicrafters HA-1 plus dazugehörenden Vibroplex-Keyer „geschenkt“. Leider scheint das Tastrelais nicht ganz in Ordnung zu sein. Ich werde es wohl zurücksenden müssen. So muß mich jetzt wieder mit Handtaste arbeiten. Meinen Transistor-Bug habe ich dem 1. Offizier der „Mieke“ verkauft. Ihm gefiel das Ding so gut. Mir macht es auch großen Spaß mit einem Bug zu geben. Einige OP’s von Norddeich scheinen auch ihr Vergnügen daran zu haben. Mehrmals konnte ich mich davon überzeugen. –

Den Jahresbeginn feierte ich auf See. Das neue Jahr fing nicht gerade gut an. Am 1. Januar wurde ich morgens um 0545 Uhr durch das AA geweckt. Die englische Küstenfunkstelle GIL sendete DDD SOS. Der französische Trawler Yves Jean Gildas war um 0537 GMT auf 5109 Nord 0748 West in Seenot geraten. Der Unfallort lag zu weit entfernt, so dass

wir nicht helfen konnten (ca. 250 Seemeilen). Um 0835 kam dann von GIL QUM. –

Gestern liefen wir aus Brest aus. Um 2118 GMT hörte ich Alarmzeichen von PCH. Scheveningen Radio verbreitete einen Notruf zweier holländischer Schiffe, die auf der Schelde bei Terneuzen im Nebel zusammengestoßen waren. Leider konnte ich den Notverkehr nur sehr schlecht beobachte, denn auf 500 kHz war zeitweise QRM 5. Selbst einige Küstenfunkstellen schienen sich nicht an den Notverkehr zu halten. Sie störten die Aussendungen von PCH sehr stark. Desgleichen taten auch einige Funker von Seefunkstellen. Manche Schiffe müssen doch sehr schlechte Empfänger haben. –

Heute hatte ich wieder eine Verbindung mit Casablanca Radio. Mit dieser Station hatte ich schon wiederholt Ärger. So auch heute! Ehe man diese Station erreicht, vergeht meist viel Zeit. Ist man dann an der Reihe und hat sein MSG übermittelt, muß man wiederholen. Heute gab mir CNP etwas durch, was ich beim besten Willen nicht entziffern konnte. Der Einfachheit halber wiederholte ich das gesamte MSG. Aber auch hiernach mußte ich noch einige Angaben ausdrücklich bestätigen. Ich muß schon sagen, bei Norddeich Radio geht die Verkehrsabwicklung viel schneller. –

Von Herrn Blanke habe ich leider noch nichts gehört. Von DAN erfuhr ich, dass er auf der „Hugo Retzlaff“ sei. Gestern fragte ich bei Norddeich an, ob er mir den Standort von DDPA geben könnte. Leider lag keine TR-Meldung von der „Hugo Retzlaff“ vor. Mein Zimmerkollege, Herr Kroh, scheint die Nachprüfung nicht bestanden zu haben. Ich habe von ihm auch nichts gehört. Bei Norddeich Radio ist er unbekannt. So muß ich wohl annehmen, dass es mit der Prüfung nicht geklappt hat. Ich wollte Sie neulich am Telefon danach fragen, habe aber dann nicht mehr daran gedacht. –

Ich hoffe, Herr Kühl, Sie haben das Weihnachtsfest gut verlebt und sind auch gut in das neue Jahr gekommen.

Für 1964 wünsche ich Ihnen alles Gute.

Herzliche Grüße aus der Biscaya sendet Ihnen

Peter Busse

Du willst auf einem Fischdampfer anheuern?

Mit dem Museum auf Fangfahrt nach Island

Von Dr. Jenny Sarrazin

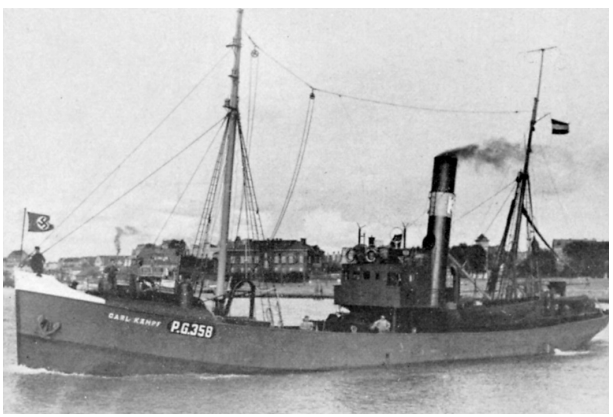
Würden Sie bei „Rosengarten“ oder „Gammelloch“ an Fischerei denken? Vermutlich nicht. Insider aber wissen: Beide Namen bezeichnen außerordentlich ertragreiche Fangplätze bei Island. Hätten Sie nicht Lust, dort hinzufahren?

Wer in Cuxhaven Urlaub macht, der weiß in der Regel, dass Fischerei für die Stadt eine wichtige Rolle spielte und spielt. Aber, wie es früher an Bord der Fischdampfer zuging, das können sich die Wenigsten vorstellen.

Das neue Museum „Windstärke 10“ will seine Besucher mit auf eine virtuelle Fangfahrt nach Island nehmen. Im Heuerbüro – ausgestattet mit Kontorfenster und Tür aus dem ehemaligen Heuerbüro der „Nordsee“ im Alten Fischereihafen – wird gestempelt und besiegelt: Man ist jetzt Besatzungsmitglied des Fischdampfers „Otto Flohr“. Wie dieser 1939 in Dienst gestellte Dampfer aussah, zeigt ein Detail genaues Werftmodell in der Museumsabteilung zur Großen Hochseefischerei.

Dass dieser spannende Ausstellungsbereich des Museums entstehen konnte, ist nicht zuletzt der großzügigen Förderung durch die Niedersächsische Sparkassenstiftung gemeinsam mit der Stadtsparkasse Cuxhaven zu verdanken.

„Wir haben die Neugestaltung sehr gerne begleitet, schließlich entspricht es unserem Förderansatz, Museen auf ihrem Weg zur Professionalisierung zu unterstützen. Dies nicht nur monetär, sondern auch durch intensive Mitarbeit im Beirat“, begründete Dr. Sabine Schormann, Stiftungsdirektorin der Niedersächsischen Sparkassenstiftung, die Beteiligung von Stiftung und Sparkasse.



Fischdampfer „Carl Kämpf“, gebaut 1924.

Ein Neuling an Bord braucht natürlich je-

manden, der ihm seine neue Welt erklärt. Der „2. Steuermann“, dem dieser Job zufällt, ist auch durchaus bereit, den Museumsbesucher an seiner Erfahrung teilhaben zu lassen. In Watte wurden neue Besatzungsmitglieder an Bord der Fischdampfer eindeutig nicht gepackt und auch dieser Steuermann hat einen rauen Ton. Aber damit muss der Besucher leben.

Zu sehen bekommt er seinen virtuellen Mentor übrigens erst ganz am Ende der Ausstellung. Aber dessen Erklärungen begleiten ihn, wenn er an einem wandfüllenden Hafenbild vorbei „an Bord“ seines Fischdampfers geht.

Der Blick ins Logis (nachgebaut nach den Bauplänen der „Otto Flohr“) macht schnell klar: Luxus gibt es hier nicht! Auch in der Mannschaftsmesse geht es sehr eng zu. Dafür erfährt man hier, was einem Schiffsjungen passieren kann, wenn er den Kaffee des Kapitäns verschüttet. Und warum Backbord Backbord heißt!

Wer sich vorgestellt hat, dass man einfach irgendwo im weiten Meer seine Netze auswerfen und sie voll wieder an Bord ziehen kann, der wird im „Kartenraum“ eines Besseren belehrt. Aber wenn man in der „Funkbude“ eine kodierte Funkmeldung richtig entschlüsselt, hat man den Geheimtipp, mit dessen Hilfe man beim interaktiven Spiel „Die Nase des Kapitäns“ seinen Laderaum mit Rotbarsch füllen kann.

Schauplatz des Arbeitslebens an Bord eines Fischdampfers war das Fangdeck, dessen Nachbau den großen Ausstellungsraum dominiert. Wie auch an Bord der Fischdampfer unterteilen mobile Bretterkonstruktionen das Deck.

Bei „Windstärke 10“ ist ein Teil dieser „Hocken“ zu Vitrinen umfunktioniert Ein anschaulicher Film sowie die Erklärungen des „2. Steuermanns“ machen dem Besucher schnell klar, wie hart und mitunter wie gefährlich die Arbeit auf einem Fischdampfer war: Hochseefischerei war definitiv nichts für Weicheier! Am Ende des Ausstellungsbereichs trifft man per Film vier Zeitzeugen der Fischerei auf einem Fischdampfer. Sie berichten, wie es ihnen selbst bei der ersten Fangreise ergangen ist, sie erzählen von der Härte der Arbeit und von der Kameradschaft an Bord. Mancher Besucher, der nun wieder von der „Otto Flohr“ abmustert, wird froh sein, im realen Leben nicht Teil einer Fischdampfer-Besatzung gewesen zu sein!

Sparks-Auto

Silent key

Wir trauern um Kollege Peter Jasinski

Geboren am 29. März 1942 in Wuppertal war er ein Angehöriger der sog. „CFu-Laufbahn“ bei der damaligen Deutschen Bundespost.

Er hat somit auch sämtliche Ausbildungsabschnitte durchlaufen, die für seinen späteren Einsatz im Funkbereich der DBP vorgeschrieben waren.

Das waren damals: Erwerb des Seefunkzeugnisses 2. Klasse, halbjährige Seefahrtzeit als FO, Ausbildungsabschnitte bei Norddeich Radio, Funkkontrollmessdienst, Beobachtungs- und Peilfunkstelle St. Peter-Ording, Übersee-Empfangsfunkstelle Lüchow und zahlreiche Verwaltungsdienststellen.

Die Ausbildung dauerte insgesamt ca. drei Jahre – ohne die seinerzeit zuvor erforderliche „Tätigkeit im Elektrofach“. Nach bestandener Laufbahnprüfung für den gehobenen Fernmeldedienst war Kollege Jasinski im Funkkontrollmessdienst in Krefeld tätig. Diese Dienststelle leitete er viele Jahre bis er krankheitsbedingt schon frühzeitig aus dem Dienst ausscheiden musste (ca. 2003). Neben seiner Tätigkeit in Krefeld war er auf Fachmessen (z. B. „boot-Düsseldorf“) als Vertreter des damaligen BAPT aktiv. Auch im Bundesministerium für Post und Telekommunikation war er vertretungsweise tätig. Peter Jasinski war ein sehr aktiver Mensch nicht nur in seinem Beruf, sondern auch als Funkamateur unter seinem Rufzeichen DJ8DF. Kurz gesagt: er war ein Funker mit Leib und Seele! Nach sehr langer und schwerer Krankheit ist er nun verstorben.

Peter war, durch Vermittlung von H-J. Körner, seit dem 1. März 1990 Mitglied der SFK. Wir bedanken uns auch für die aufgrund der Traueranzeige eingegangenen Spenden, welche wir für die Vereinsarbeit verwenden werden.

Paul Hag, 1. FO

Weltkulturerbe Morsetelegrafie – es geht voran

Seit vier Jahren auf dem richtigen, aber schwierigen Weg!

Von Norbert Gabriel

Wie bereits im SFK Mitteilungsblatt 1/2013 S. 9–11 berichtet, bemühen sich nun seit fast vier Jahren unsere Mitglieder Jürgen Gerpott, Rolf Marschner und Norbert Gabriel unter dem Namen „Interessengruppe Kulturerbe Morsetelegrafie“ (IKM) um eine offizielle Anerkennung der Morsetelegrafie als immaterielles Kulturgut. Seit vorigem Jahr hat sich mit dieser Thematik viel getan und wie wir meinen, zugunsten unserer Sache.

Seit Frühjahr 2013 konnten in Deutschland über die Kultur-Hoheitsbehörden der Bundesländer Bewerbungen an die Deutsche UNESCO-Kommission e.V. (DUK) eingereicht werden, um im Fall der Anerkennung in das bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes aufgenommen zu werden. Dazu hat die DUK ein detailliertes Bewerbungsverfahren veröffentlicht. Die Erfüllung aller Ausschreibungsmodalitäten war für uns eine große Herausforderung.

Schließlich haben wir lange vor dem Bewerbungsschluss am 14. September 2013 beim Bundesland Rheinland-Pfalz (als erste Bewerbungsinstanz) unsere kompletten Bewerbungsunterlagen eingereicht, mit dem Titel: „Die Kunst, in Morsetelegrafie zu kommunizieren“. Kurz nach dem letztmöglichen Bewerbungstermin (30. November 2013) wurde uns vom Kultusministerium in Mainz mitgeteilt, dass zwei Tage vor Bewerbungsschluss beim Bundesland Hessen eine Bewerbung des Deutschen Amateur-Radio-Club e. V. (DARC) eingegangen ist, mit dem Titel: „Morsetelegrafie“.

Durch dieses gemeinsame Schlüsselwort „Morsetelegrafie“ konnte es sich bei den beiden Bewerbungen aus Sicht der beiden Kultusministerien und der DUK wohl nur um das gleiche Anliegen handeln. Dem DARC und uns wurde daher nahegelegt, eine gemeinsame Bewerbung zu erstellen. Dieser Aufgabe haben wir uns etwas zögerlich gestellt, da die DARC-Bewerbung hochgradig den Amateurfunk mit seinen Morse-Betriebsverfahren, der „Sportart Schnelltelegrafie“ und überhaupt den Verein DARC sehr hervorgehoben hatte.

Wir von der IKM mussten nun in unserer ursprünglichen, allen Morseanwendungen gewidmeten Bewerbung Kürzungen vornehmen, um mehr Raum für die Belange des

Amateurfunks zur Verfügung zu stellen. Es ist erklärlich, dass der DARC von seinen ursprünglichen intensiven Amateurfunkdarstellungen auch viel Gehalt in die gemeinsame Bewerbung hinüberretten wollte und dies auch getan hat. So ist es nicht verwunderlich, dass diese gemeinsame Bewerbung aus unserer Sicht zu „Amateurfunklastig“ ist.

Unser Auftreten und unsere gemeinsame Bewerbung konnten wir beiden Vereinigungen (DARC u. IKM) aber nur unter einem Namen vornehmen. Formal haben wir das daher als „Arbeitskreis Kulturerbe Morsetelegrafie“ (AKM) getan. Die gesamte von diesem AKM eingereichte Bewerbungsdokumentation ist für jedermann einsehbar unter www.doese-apprt.de/draft/kerbe-akm.html.

Eine Erfordernis war es, dass mit nur zwei sachverständigen Empfehlungsschreiben die Bewerbung befürwortet wird. Auf unsere Empfehlung hin, hat uns aber die DUK gestattet, die jeweils zwei vorhandenen Empfehlungsschreiben der beiden ursprünglichen Bewerbungen des DARC und der IKM beizubehalten. So konnten wir von der IKM die sehr geeigneten Empfehlungsschreiben unseres 1. SFK-Vorsitzenden Paul Hag und unseres SFK-Mitglieds Dr. Peter Kirsten, der ja ebenfalls Funkoffizier bei der Handelsschifffahrt war, in der AKM-Bewerbung beibehalten. Eine weitere Notwendigkeit für eine Bewerbung war es, den „Nachweis zu erbringen, dass sie von einem breiten Kreis der Träger der Ausdrucksform des immateriellen Kulturerbes getragen wird“. Hatte der DARC dazu in seiner ursprünglichen Bewerbung ausschließlich Amateurfunkvereine genannt, hatten und haben wir neben einigen Amateurfunkvereinen auch die ausdrückliche Unterstützung von vier anderen deutschen Nicht-Amateurfunk-Institutionen mit besonderem Bezug zur Morsetelegrafie erhalten. Auch daran ist seitens des DARC ein gewisses selektives Interesse zu sehen, die Bedeutung der Morsetelegrafie vornehmlich im Zusammenhang mit dem Amateurfunk zu sehen.

Unstrittig ist aber auch für uns, dass die Morsetelegrafie bereits heute und erst recht in der Zukunft – von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen – nur noch im Rahmen des Amateurfunks zur praktischen Anwendung kommt. Ein gutes Beispiel dafür ist der jährlich einmal stattfindende Maritime Radio Day (MRD), der von unseren Mitgliedern Gerpott und Marschner in jedem Jahr organisiert wird. Dabei wickeln Funkamateure, die ehemals einen Bezug zum Seefunk

hatten, weltweit untereinander Amateurfunkverkehr ab. Selbstverständlich läuft alles nur in Morsetelegrafie ab, und ohne eigens dazu aufzufordern, erkennt man oft eine typische Betriebsabwicklung des früheren Seefunkdienstes.

Bis zum Herbst des Jahres hat nun ein von der DUK eingesetztes Expertenkomitee Zeit, die zahlreichen Bewerbungen zu beurteilen. Von insgesamt im ganzen Bundesgebiet aufgekommenen 128 Bewerbungen konnten die Länder-Kultusministerien in diesem ersten Bewerbungsjahr bis zum 15. April 2014 nur je zwei an das Expertenkomitee weiterleiten. Zusätzlich waren aber alle Bewerbungen mit Bundesland-übergreifender Bedeutung an das Expertenkomitee weiterzuleiten. Bei der Morsetelegrafie war das ja von vornherein keine Frage.

So haben wir mit unserer Bewerbung die erste Hürde überwunden indem wir nicht QRY 128 erhalten haben. Das nächste Ziel ist nun, in das erstmals zu erstellende bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes aufgenommen zu werden. Wir sind optimistisch auch dies zu erreichen. Eine solche offizielle nationale Anerkennung als nichtmaterielles Kulturerbe ist auch Voraussetzung um überhaupt von Deutschland bei der UNESCO zur Aufnahme in die entsprechende Weltliste nominiert zu werden. Selbstverständlich wird das letztlich auch von uns angestrebt, doch dazu wird es sicherlich noch viel QRM geben, mit dem wir Funker aber ja schon immer leben mussten und konnten.

Wir werden über den weiteren Verlauf unserer Bemühungen berichten, jedoch kaum vor Jahresende Neues erfahren.

Für die Interessengruppe
Kulturerbe Morsetelegrafie
Norbert Gabriel

UNSER BUCHTIPP

Hans Hanemann – Gründungsmitglied der SFK, hat seine Lebenserinnerungen niedergeschrieben.

Alter Mann mit Schnallenschuh

Mein Weg durch die Gezeiten

Erschienen im Isensee Verlag, Oldenburg
366 Seiten – 1. Auflage 2014
ISBN: 978-3-7308-1064-4
Das Buch ist erhältlich zum Preis von **19,80 Euro**.

ZU GUTER LETZT

„He, Funker – im Wetterbericht stand aber nichts von einem Eisberg."

Bei einem Besuch in einer italienischen Gaststätte, fragte mich der Kellner vor dem Bezahlen, ob ich ihm meine Uhr verkaufen würde.

Er meinte damit meine Funker-Armbanduhr.

Ich fragte ihn, ob er denn etwas mit dem Seefunk zu tun hatte? (Man weiß ja nie).

„Nein, nein", entgegnete er, „das ist eine Italiener-Uhr, wie ich sie noch nie gesehen habe."

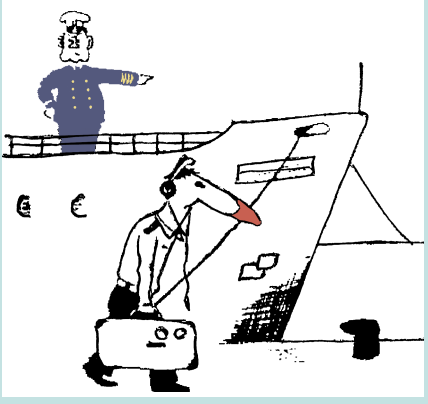
Da ging mir ein Licht auf: „Grün–Weiß–Rot".

Die Nationalfarben von Italien.

Und noch etwas …

Ein Funker eines französischen Luftschiffs berichtete:

Auf dieser „fahrenden Zigarre" hatte ich einen Not-Sender. Dieser Sender verbrauchte keinen Strom sondern von Zeit zu Zeit eine Handvoll Körner …

Es war nämlich ein Weidenkorb mit zwei „untransistorisierten" Brieftauben. *Sylvester Föcking*

Sparks-Transmitter