



Die Morsetelegrafie ist in der ersten Auswahlrunde in das bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes aufgenommen worden. Das Expertenkomitee würdigte damit den Vorschlag als bedeutende interkulturelle Kultur- und Kommunikationsform, die Zeit und Raum überwindet. Mit dem erfolgten Eintrag – auf Initiative der Kollegen Norbert Gabriel, Rolf Marschner und Jürgen Gerpott – in das bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes wird die Morsetelegrafie unter: www.unesco.de/immaterielles-kulturerbe öffentlich mit Text und Bild dargestellt. Als Titel wird nur der Kurztitel „Morsetelegrafie“ anerkannt und ist damit für verbindlich erklärt.

Ausführlicher Bericht folgt in SFK 1-15

TITELSTORY

Untergang ohne SOS



Immer wieder werden Schiffe entdeckt, deren Schicksale Rätsel aufgeben – Geisterschiffe auf dem Meer.

Fortsetzung Seite 11



INHALTSVERZEICHNIS

Gedanken zur Zeit – SIREVA = Sicherheit ...	Seite 3
Jahreshauptversammlung	Seite 5
Leserbrief: Die vergessene Katastrophe	Seite 8
Silent key	Seite 9
Seefunker Fx-intern feierten ihren 400. Stammtisch	Seite 10
Trauriges Ende eines Luxusdampfers	Seite 11
Das Schiff der Gifte – Die „strahlende Küste“ Kalabriens	Seite 14
Meeres- und Umweltverschmutzung	Seite 21
Neues von NAVTEX	Seite 24
Satellitennavigation II	Seite 33
Der neue Nicaragua-Kanal – Interview	Seite 35
Funkerbriefe sind Seefunkgeschichte(n)	Seite 38
Veteranen des Seefunkdienstes fachsimpeln	Seite 41
Einmal noch nach Rio	Seite 44
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: 0160-90754392
2.Vorsitzender:	Heinrich Busch, Ströher Straße 19A, 27729 Hambergen, Telefon: 04793-955415 Mobil: 0178-4303604, 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

SIREVA? = Sicherheit von Personen bei Rettungs- und Evakuierungsprozessen von Passagierschiffen

Jeder hat in der Zeitung gelesen, dass das allerletzte vermisste Opfer der „Costa Concordia“ erst nach dem Einschleppen ins Dock gefunden werden konnte. Und da waren fast zwei Jahre vergangen.

An der Frage ob und wie man Personen bei einem Schadensfall auf See schneller und effektiver retten kann, entzündeten sich schon lange die Geister, speziell wenn es um Passagierschiffe geht.

Es ist Fakt, dass sich die Beliebtheit von Kreuzfahrten in der vergangenen Dekade sehr gesteigert hat. Das Passagieraufkommen hat weltweit die Zahl von etwa 20 Millionen Passagieren erreicht. Trotz modernster Technik können Havarien leider nicht ausgeschlossen werden, denn Technik folgt dem, der sie bedient. An Beispielen in Papenburg kann man ja erleben, wie sich die Größe von Passagierschiffen nach oben hin verändert und sich im Falle von Evakuierung noch ungelöste Herausforderungen ergeben.



Mein Schiff 3 im Hamburger Hafen.

Bild: Carsten Johow



Dies ist Motivation genug, dass sich das Bundesministerium für Bildung und Forschung an diesem Projekt beteiligt, ebenso wie viele andere Forschungseinrichtungen und Hochschulen, der VDR, Reedereien, um nur einige zu nennen. Das Programm hat eine Laufzeit von drei Jahren und soll bis 2016 Ergebnisse erarbeiten, welche dann zu marktfähigen Lösungen führen.

Im Rahmen von SIREVA werden innovative Konzepte und technische Lösungsvorschläge erarbeitet, die zu einer vollständigen, schnellen und sicheren Evakuierung von Passagierschiffen beitragen. Dabei müssen ältere und mobilitätseingeschränkte Personen besonders berücksichtigt werden. Die zu erarbeitenden Ergebnisse sollen die Sicherheit von Passagieren erhöhen, ohne deren Freiheit und Persönlichkeitsrechte einzuschränken.

Die Auswertung bereits durchgeführter Evakuierungen dient als Grundlage für die Erarbeitung neuer Strategien und Technologien. Beispielhaft sind hier einmal die unterschiedlichen Ereignisse und Verhaltensweisen des Falles „Estonia“, „Prinsendam“, „Costa Concordia“ und „Sewol“ genannt. Können und Versagen liegen dicht beieinander und das Entwickeln eines einheitlichen Evakuierungskonzeptes unter Einbeziehung eines technischen Systems zur Entscheidungsunterstützung kann da nur die Schlussfolgerung sein.

Die Einbeziehung eines landseitigen Lagezentrums wäre ein weiterer Aspekt. Auch neue Trainings- und Simulationskonzepte zu Evakuierungsprozessen werden dabei erforscht. Im Kleinen existiert so etwas schon bei unserer Bundesmarine. Dieses komplexe Thema wird interdisziplinär, in enger Zusammenarbeit zwischen Forschern und Endanwendern unter Berücksichtigung von Aspekten der Akzeptanz und der Rechtssicherheit, erarbeitet.

Quellen: BMBF, Aida, ATS

Ihr Paul Hag



Seefunkkameradschaft e.V., Bremen, JHV., am 20.09.2014 für 2013, in Bremen.

Vors.: Paul Hag Protokollführer: Rolf Warschum Teilnehmer: 18

Tagesordnung/JHV. 20.09.2014:

- Bestellung/Versammlungs/Wahlleiter.
- Begrüßung**
- Feststellung/Beschlussfähigkeit (7 Mitgl.)
- 1. Aussprache und Genehmigung des Protokolls JHV. 2012 (Tischvorlage)
- 2. Bericht des Vorsitzenden (Inkl. Kassenbericht), (Tischvorlage)
- 3. Bericht des Kassenprüfers
- 4. Bericht des Kassierers
- 5. Entlastung des Vorstandes
- 6. Neuwahl des Vorstandes
- 7. Bestellung der Kassenprüfer
- 8. Verschiedenes +

ABLAUF:

Die SFK-JHV. wurde satzungsgemäß, inklusive Tagesordnung per Mitteilungsblatt der SFK. einberufen!
Vor Beginn der JHV. trägt der Vors. P. Hag, OM H. Busch (stellvertr. Vors.) die Leitung der Versammlung an. OM Busch erklärte sich auf dem Vorwege damit einverstanden.

Einverständnis der JHV-Teilnehmer: JA/NEIN: ✓

Danach Feststellung der Beschlussfähigkeit, lt. Anwesenheitsliste. (mind. 7 Mitglieder)

Beginn: 1610 Uhr.

OM Busch eröffnet die JHV:

Begrüßung durch den stellv. Vorsitzenden H. Busch.

Zu 1: Ansprache u. Genehmigung Protokoll JHV 2013 (Tischvorlage).

Keine Wortmeldungen. Abstimmung: Ja 17, Nein 0, Enth. 1

Zu 2: Bericht des Vorsitzenden. (Tischvorlage)

Die SFK ist wie Traditionsvereinigung geworden. Kontakte bestehen

zu Seefunk-FX Juturu e.V. Rostock und zu den Kollegen der

Radio Officers' Association (ROA). Das Durchschnittsalter:

SFK = 72, FX Juturu = 69, ROA = 70. Diskutiert werden Lösungen

zur Fortführung der Vereinigungen. Die SFK hat 196 Mitglieder,

die Stammtische hat sich etabliert und wird gut besucht. Das M.B.

erscheint 4x im Jahr und kann auch auf unserer website her-

untergeladen werden. Angestrebt wird, dass die Mitgliederbeiträge



Seefunkkameradschaft e.V., Bremen, JHV., am 20.09.2014 für 2013,
in Bremen.

Vors.: Paul Hag Protokollführer: Roel Warschum Teilnehmer: 18

PROTOKOLL:

Seite: 2

Die SFK-JHV. wurde satzungsgemäß, inklusive Tagesordnung per Mitteilungsblatt der SFK. einberufen
im 1. Quartal gezahlt werden. Die Zahlungsmoral ist sehr positiv.
Die Seefunkehren sind vergriffen, eventuell besteht noch eine Mög-
lichkeit bei Herrn Frau in Hamburg.

Eine Gedenkminute für Peter Japinaki.

In 3: Hans Wölbing legt den Bericht des Kameraprüfers vor, es gibt
keine Beanstandungen.

In 4: Bericht des Kameriers, vertreten durch Hans Wölbing. Herr
Korth hat sich für sein Fernbleiben entschuldigt.

Abstimmung: Ja 18, Nein 0, Enthaltungen 0

In 5: Der Vorstand wird entlastet. Ja 15, Nein 0, Enthaltungen 3

In 6: Neuwahl des Vorstandes, es bleibt wie gehabt.

Abstimmung: Ja 15, Nein 0, Enthaltungen 3

In 7: 1. Prüfer Frau Renate Sommer 2. Prüfer Hans Wölbing.

In 8: Abgelehnt wurde über den Antrag von Norbert Gabriel, Honorare
für Beiträge zum MB abzusprechen. Antrag lag als Tischvorlage
vor.

Mit 13 Ja- und 5 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen wird
entschieden, dass in Zukunft keine Honorare mehr gezahlt
werden.

Ende der JHV 17:15 Uhr

R. Warschum


TEILNEHMERLISTE JHV 20.09.2014

Bitte Namen lesbar schreiben und versehen mit M=Mitglied oder G=Gast

1	PAUL HOFF	M
2	H. Busch	M
3	R. Marnikmer	M
4	P. Busse, Elsieh 1962	M
5	J. Gierpott Fu31	M
6	S. Föcking Fu27	"
7	R. Mainz G	G
8	NEUENHAUS, D.	M
9	Freiling, Klaus	M
10	Peter Helmüt	M
11	Keimling Jürgen	M
12	Hinrichs, Hans-Otto	M
13	Goltzsch, Wilfgang	M
14	Erler, Günter	M
15	Püst Hans-Jörg	M
16	Hecht, Peter	M



17	Dierk Verheine	M	
18	Klaus Wölbig	M	
19	Willy Schilke	M	ND
20	Udo Hopschick	M	} verweigert
21	Peter Keul	M	
22	BERT HOFFMANN	M	
23			

LESERBRIEF

Die vergessene Katastrophe

Vor 100 Jahren sank die „Empress of Ireland“ auf dem St.-Lorenz-Strom. Über 1000 Menschen ertranken.

Liebe Leser,

zu unseren Berichten über Schiffskatastrophen schickte uns unser Kollege Heinrich Geiken einen Zeitungsausschnitt aus dem Bremer Weser-Kurier vom 28. Mai 2014, eine sehr umfangreiche Berichterstattung, die wir Ihnen leider aus Copyright-Gründen nicht wieder geben können.

Wir verweisen auf einen Bericht über diese Katastrophe in unserem SFK-Heft 9/73. Die SFK-Redaktion ersucht in vielen Fällen Zeitungsverlage oder Autoren für eine kostenlose Wiedergabe deren Berichte in unserem Bulletin. Einige (sogar große) Verlage sind da sehr kooperativ, während oft Tageszeitungen von Agenturen beliefert werden und somit eine Weitergabe nicht ermöglichen können.

Darum ist die SFK-Redaktion auf Ihre Erlebnisse und Erzählungen angewiesen, wenn wir auch weiterhin ein interessantes SFK-Bulletin herstellen sollen.

Redaktion und Herstellung

Rolf Marschner und Sylvester Föcking



Silent key

Uns erreichte die Nachricht vom Ableben unseres Mitglieds Hansjürgen LENCK.

Er war seit 2009 Mitglied in unserer Kameradschaft und sehr oft Besucher unseres Stammtisches. Geboren am 26. Oktober 1930 in Hamburg, verstarb er am 27. August 2014 in seinem Haus in Bremen. Am 27. September 2014 wurde er dann der Nordsee übergeben.

Hansjürgen wuchs in Hamburg-St.Pauli auf und durchlief dort eine Ausbildung zum Feinmechaniker. Dann ging er zur Seefahrtsschule und erwarb das Seefunkpatent mit welchem er am 4. Mai 1956 auf der „Pergamon“ seine erste Seereise antrat. Wie es damals hieß: in großer Fahrt und auf unbestimmte Zeit. Danach folgten etliche Einsätze auf der „Desdemona“, „Valeria“, „Virgilia“ und „Volumnia“. Nach seinem Seefahrtsbuch fand die letzte Reise ab Juli 1965 auf der „Lealott“, ex Volumnia statt. Sein Leben neben und nach der Seefahrt verlief, in Stichpunkten, wie folgt:

1955 Heirat mit Irmingard Lenck, mit welcher er drei Töchter hatte.

1968 Übersiedelung nach Hessen und dort dann Leiter der Technik bei „Elektronik Service Frankfurt“.

1974 Selbständigkeit mit seiner Firma „Lenck Computer Peripherie Service“.

1994 verstarb seine Frau und mit dem dann beginnenden Ruhestand im Jahr

1995 erfolgte der Umzug nach Bremen.

Soweit es seine Gesundheit zuließ, war Hansjürgen ein regelmäßiger Besucher des Bremer Stammtisches und nahm auch immer sehr rege an unseren Diskussion teil.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Paul Hag, 1. FO SFK

Im Oktober 2014

Seefunker Fx-intern feierten ihren 400. Stammtisch

Die 72 Vereinsmitglieder blicken zurück und erinnern an die Anfänge

Von Jürgen Falkenberg

Anfang Oktober feierten die einstigen Seefunker der Handels- und Fischereiflotte der DDR ihren 400. Stammtisch. Für die 72 Mitglieder eines nicht mehr existierenden Berufsstandes, geeint im Verein „Seefunk-Fx-intern“, Anlass auf ihr Tun zurückzuschauen. Dabei wird auch der Macher der ersten Stunde, der Verstorbenen Peter Volk und Günter Gielow, gedacht.

Einen Arbeitskreis Seefunk gab es bereits 1962. Von 1969 bis zur Wende waren die Seefunker der Kammer der Technik angeschlossen. Sie wurden 1974 der Arbeitskreis Informationselektronik mit zeitweise mehr als 350 Mitgliedern. „Am 7. Mai 1981 fand der erste Stammtisch der Funkoffiziere ‚FX-Inter‘ statt“, sagte Detlef Stolz, stellvertretender Vorsitzender des 1991 von 28 Mitgliedern gegründeten Vereins.

In den 33 Jahren war der Stammtisch Anlass zur Förderung der maritimen Tradition in Seefahrt und Funkwesen. Thematische Vorträge, jüngst durch Kapitän Peter Jungmichel zu „Megacarriern“, gehören dazu.

Zum Jubiläum hundert Jahre Seefunk wurde auf dem Traditionsschiff in Schmarl eine Ausstellung zum Seefunkwesen eingerichtet. Eine komplette Funkkabine gehörte dazu. „Wir ergänzen auch mit moderner Kommunikationstechnik. Alles ist interaktiv, für die leider zu wenigen Besucher, nutzbar“, sagt Jürgen Oehler, der manch altes technisches Gerät wieder funktionsfähig machte. Gäste aus aller Welt bestätigten: „Es ist die europaweit einzige Ausstellung in dieser Komplexität.“ Eine Sorge gibt es: „Der Nachwuchs für unseren Verein fehlt. Es müssen nicht nur Funker sein“, sagt Detlef Stolz.



Die Vorstandsmitglieder Detlef Scholz, Dieter Stürzekorn und Jürgen Oehler (v.l.) in der Funkkabine im Museum.

„Lyubov Orlova“ – trauriges Ende eines Luxusdampfers

Geisterschiffe – gibt es so etwas?

Von Ulrich Weih

Alle Segel gesetzt, der dampfende Kaffee noch auf dem Tisch – aber von der Mannschaft keine Spur. Oder: Ein völlig intaktes Schiff, doch die gesamte Mannschaft tot, ohne Anzeichen von Verletzungen. Immer wieder werden Schiffe entdeckt, deren Schicksale Rätsel aufgeben – Geisterschiffe.

Teilweise lassen sich die Ursachen auf nachvollziehbare Gründe zurückführen. Pest, Skorbut und Seuchen rafften in der Vergangenheit ganze Schiffsbesatzungen dahin. Aus Angst vor Ansteckungen wurden solche Seuchenschiffe in keinem Hafen aufgenommen.

Die noch lebenden Mannschaftsmitglieder konnten vorbeifahrende Schiffe um Hilfe anrufen, doch meistens suchten diese aus Angst vor Ansteckung eilig das Weite.

Schließlich, wenn alle gestorben waren, trieb ein solches Schiff auf unbestimmte Zeit kreuz und quer über die Meere. Eine unheimliche Erscheinung für jeden, dem es begegnete.

Zahlreiche driftende Wracks

Solche treibenden Wracks waren früher keine Seltenheit. In einem

Jahresbericht von 1869 waren 214 Schiffe aufgeführt, die verlassen auf See umhertrieben. Allein in den Jahren 1892 und 1893 wurden insgesamt 1628 Begegnungen mit treibenden Wracks registriert. Noch 1912 waren es 200 Stück, 1932 beseitigte die US Coast Guard 267 driftende Schiffswracks.

Um Kollisionen mit solchen Wracks zu vermeiden, setzten Staaten wie die USA, England und Frankreich sogar Kriegsschiffe zur Wrackbeseitigung ein.

Luftspiegelungen auf See

Eine weitere Erklärung für die Sichtung von Geisterschiffen können Luftspiegelungen eines realen Schiffes sein. An der Grenzfläche zwischen kalter und warmer Luft kann das Abbild eines tatsächlich weit hinter dem Horizont befindlichen Schiffes ganz nah erscheinen, dazu noch unwirklich verzerrt. Segel erscheinen zerfetzt, die Konturen in ständiger Veränderung. Plötzlich löst sich die Erscheinung dann buchstäblich in Luft auf.

Auf See treten Luftspiegelungen besonders gehäuft dort auf, wo kalte auf warme Meeresströmungen treffen (also auch kalte auf warme Luftmassen). Diese Bedingungen sind zum Beispiel am Kap



Lyubov Orlova – Luxusliner benannt nach der bekannten russischen Schauspielerin.

Foto: Pjotr Kumarow

der Guten Hoffnung ideal erfüllt, vielleicht eine mögliche Erklärung für die vielen Sichtungen des „Fliegenden Holländers“.

Ein luxuriöses Kreuzfahrtschiff auf dem Nordatlantik, aber nur noch Ratten an Bord? Seit Ende Januar 2013 treibt die „Lyubov Orlova“ über das Meer. Mal taucht sie auf Radarschirmen auf, mal wird sie von vorbeifahrenden Schiffen gesichtet. Dann fällt der Strom an Bord des Luxussschiffes aus – die Ortungsgeräte senden keine Signale mehr aus. Die „Lyubov Orlova“ ist plötzlich verschwunden. Treibt sie immer noch auf die irische Küste zu? Das Kreuzfahrtschiff ist zum Geisterschiff geworden. Wie konnte es soweit kommen?

Trauriges Ende des Luxusliners

Die „Lyubov Orlova“ lief 1976 vom Stapel. Sie ist 100 Meter lang,

16 Meter breit und hat einen verstärkten Rumpf. Das für Kreuzfahrer relativ kleine Schiff ist mit seinen 110 Passagieren vorwiegend in arktischen und antarktischen Gewässern unterwegs.

Im September 2010 dann der Einschnitt: Wegen unbezahlter Rechnungen wird der kleine Luxusdampfer in St. John's auf Neufundland an die Kette gelegt. Mit jedem Monat Zwangs-Liegezeit kommen zu den Schulden auch noch fehlende Einnahmen hinzu.

Das vorläufige Ende ist absehbar: Zwei Jahre lang liegt die „Lyubov Orlova“ in St. John's, bis sie schließlich von einem iranischen Unternehmer für 275.000 Dollar ersteigert wurde. Der Kahn soll zu einer Werft in die Dominikanische Republik geschleppt und dort abgewrackt werden.

Schleppverbindung gekappt

Ende Januar 2013 wird das Kreuzfahrtschiff schließlich von einem Schlepper auf den Haken genommen. Es ist die Zeit der heftigsten Stürme auf dem Nordatlantik, und was folgt, ist absehbar: Kaum aus dem Hafen, reißt die Schleppleine.

Mehrere Versuche, den Havarierten wieder unter Kontrolle zu bekommen, schlagen fehl. Dramatisch wird es, als das unbemannte Schiff auf die kanadischen Ölplattformen bei den Grand Banks zu treibt. Jetzt greifen die starken Spezialschlepper der Ölfirmen ein - und halten die „Lyubov Orlova“ von den Plattformen fern.

Doch kaum ist die Gefahr gebannt und internationale Gewässer erreicht, lassen die Ölfirmen die

Schleppverbindung lösen. Seitdem treibt das Kreuzfahrtschiff führungslos über den Atlantik in Richtung Europa.

Letztes Funksignal

Derzeit ist nicht klar, ob die „Lyubov Orlova“ noch irgendwo schwimmt oder ob sie mittlerweile gesunken ist. Ein am 1. März aufgefangenes Signal einer Notfunkbake zeigt als letzte Position 51° 46' Nord, 35° 41' West – das ist 700 Seemeilen westlich der irischen Küste. Das Notsignal wird automatisch bei Wasserkontakt ausgelöst.

Die irische Küstenwache konnte im Umkreis der angegebenen Position per Luftüberwachung nichts entdecken. Demnach könnte das Schiff gesunken sein.

Quelle: Internet APIDPA
Mit Genehmigung des Autors



Das Schiff der Gifte – die „strahlende Küste“ Kalabriens

Müll-Entsorger sind Italien, Schweiz, Frankreich, Deutschland und USA

Von Aureliana Sorrento

Vor Kalabrien liegen Wracks mit giftigem und radioaktivem Müll auf dem Meeresgrund. Staatsanwälte wurden zum Schweigen gebracht, Journalisten ermordet. Ein Kronzeuge behauptet, Politiker hätten die Mafiaorganisation 'Ndrangheta beauftragt, die brisante Fracht illegal zu entsorgen. Wer lügt in dieser unfassbaren Geschichte?

Still ist es im Hafen von Cetraro. Keine Fischer sind zu sehen, nur wenige Boote schaukeln im Wasser am Kai. Um einen Poller hat sich eine Gruppe von Männern versammelt, einer hält eine Angel ins Wasser, andere lachen oder schauen ihm zu. Mit Fremden werden sie

nicht reden, hatte die Sprecherin des Fischervereins angekündigt.

Die Männer wollen von der Geschichte nichts mehr hören, sie habe ihnen sehr geschadet. Erst wurde das Fischfangverbot verhängt, dann dieses rätselhafte Wrack entdeckt, und nun traut sich niemand mehr, Fisch aus Cetraro zu kaufen. Dieses Dorf nahe Cosenza an der kalabrischen Westküste hat in Italien traurige Bekanntheit erlangt, weil in seinen Gewässern mit Cäsium kontaminierte Fische gefangen wurden.

Dort liegt das Wrack, in dem 120 Container voll radioaktiver Schlacken liegen sollen – glaubt man Ex-Mafia-Mitglied und Kronzeugen Francesco Fonti.

Bis 1994 war Fonti ein Mann der kalabrischen Mafia-Organisation 'Ndrangheta. Er wurde von der Polizei verhaftet, wechselte die Seiten, erklärte sich bereit, mit der Justiz zusammenzuarbeiten. Was er damals über die Struktur und die Geschäfte der 'Ndrangheta aussagte, erwies



Giftmüll-Wrack.

Foto: Susanne

sich als zutreffend und aufschlussreich, Fonti galt seither als zuverlässiger Zeuge. Nur das Geständnis, das er 2005 ablegte, konnte bislang nicht verifiziert werden. Darin beschreibt er, wie der illegale Handel mit Giftmüll Anfang der 80er-Jahre begonnen haben soll: Italienische Politiker hätten seinerzeit zur 'Ndrangheta Kontakt aufgenommen, um giftigen und radioaktiven Müll illegal zu entsorgen.

Als Abladeplätze seien zunächst der Aspromonte – ein unwegsames, von der 'Ndrangheta kontrolliertes Bergmassiv im Süden Kalabriens –, die süditalienische Region Basilikata, das Mittelmeer vor den italienischen Küsten, Somalia und die Gewässer anderer afrikanischen Staaten vorgesehen gewesen. Für die Vermittlung des Geschäfts und die notwendige Rückendeckung hätten Geheimdienstagenten gesorgt, so Fonti.

Manche Leiter der staatlichen Energiebehörde ENEA hätten sich sogar direkt an die 'Ndrangheta gewandt, um 600 Container giftigen und radioaktiven Mülls loszuwerden, der aus Italien, der Schweiz, Frankreich, Deutschland und den USA stammte.

Fonti will diese Aufgabe sogar selbst erledigt haben: 1992 habe er giftbeladene Schiffe im Mittelmeer versenkt, ein weiteres voll Schläm-

men vor Maratea in Basilikata, eines mit verschiedenen toxischen Substanzen vor dem kalabrischen Ort Melito di Porto Salvo und dann eben die „Cunsky“, jenes Schiff, das vor Cetraro liegt und von dem er behauptet, dass es 120 Container der gefährlichen Fracht enthalte. Eine 'Ndrangheta-Familie soll ihm dabei geholfen haben, die „Cunsky“ mit Dynamit zu sprengen. Inzwischen spricht Francesco Fonti nicht mehr, weil er um sein Leben fürchtet. Einflussreiche Leute hatten ihm signalisiert, alles würde schlimmer, wenn er weiter rede. Im September vergangenen Jahres gab er ein letztes Fernsehinterview. Man kann es sich auf Youtube ansehen.

Im September bestätigten die italienischen Behörden tatsächlich den Fund eines Frachters vor Cetraro, 120 Meter lang, 20 Meter breit, circa elf Meilen vom Ufer entfernt, in einer Tiefe von 472 Metern. Im Bug des Schiffes klaffte ein Riss, durch den der Tiefseeroboter eines Forschungsschiffs einige Container sichten konnte. Weitere zerplatzte Container, so berichtete der Pilot des Roboters, lagen auch in der Nähe des Schiffes auf dem Meeresgrund verstreut.

Staatsanwalt Bruno Giordano hat keinen Zweifel, dass es sich um die von Fonti genannte „Cunsky“ han-



delt: „Für mich war es klar: Fonti handelte als 'Ndrangheta-Mitglied, er handelte mit der Hilfe einer lokalen 'Ndrangheta-Familie, beide Parteien erzielten damit einen bestimmten Gewinn. Nach dem Gesetz ist das ein mafiöser Akt.“ Bruno Giordano ist der einzige Staatsanwalt in der Kleinstadt Paola, ein hochgewachsener Mann mit dem Habitus des Intellektuellen. „Es stimmt, ich habe jenes Schiff vor Cetraro entdeckt, aber ich will mich nicht in die Angelegenheit einmischen“, sagt er. Da es um ein Mafia-Verbrechen ging, musste Giordano die Ermittlungen zur „Cunsky“ an die Antimafia-Staatsanwaltschaft von Catanzaro, der kalabrischen Hauptstadt, weiterleiten. Nun möchte er seine „institutionellen Grenzen nicht übertreten“. Doch der nun zuständige Staatsanwalt Giuseppe Borrelli hält den Fall für abgeschlossen: Erstens sei Fonti ein Schwindler, sagt er. Zweitens sei mittlerweile bewiesen, dass es sich beim gefundenen Wrack nicht um die „Cunsky“ handele.

Fakt ist: Ende Oktober beorderte die italienische Regierung das Forschungsschiff „Mare Oceano“ nach Cetraro. Dorfbewohner beobachteten, wie das Schiff drei Tage lang um einen Punkt kreiste, der circa 20 Meilen von der Küste entfernt liegt. Dort ist das Meer bis zu

3000 Meter tief – perfekt, um ein Schiff mit illegaler Fracht verschwinden zu lassen. Dann aber sei die „Mare Oceano“ Richtung Küste zurückgefahren, bis ungefähr zu der Stelle, an der man die „Cunsky“ vermutete. Nach zwei Tagen behauptete dann die Besatzung, das verdächtige Wrack sei ein Schiff namens „Cagliari“ – was sie dann wiederum zurücknahm, da bekannt wurde, dass die „Cagliari“ an einer ganz anderen Stelle untergegangen war. Vier Tage später hieß es, das Wrack sei die „Catania“, ein Passagierschiff aus dem Ersten Weltkrieg. Das wiederum ließ die italienische Umweltministerin Stefania Prestigiacomo verbreiten, allerdings einen halben Tag bevor der Unterwasser-Roboter der „Mare Oceano“ ins Wasser getaucht war. In Cetraro glaubte ihr das kaum jemand. „Denn selbst wenn es die ‚Catania‘ war“, meint Andrea Paiser, Meereszoologe und Berater der Gemeinde Cetraro im Fall „Cunsky“, „warum hat man nicht weiter nach der ‚Cunsky‘ gesucht? Mindestens ein Dutzend Wracks liegen vor Cetraro auf dem Meeresgrund. Unter den vielen harmlosen könnte sich auch ein gefährliches befinden.“

Nach einer Auflistung der Marine von Reggio Calabria liegen in kalabrischen Gewässern 40 Wracks auf dem Meeresgrund. Bei neun Schiff-



fen sind weder Herkunft noch Name bekannt. Es wäre ein Leichtes, sie mit ozeanografischer Technik zu untersuchen. Die Staatsanwaltschaft lässt dagegen lieber eine neue Liste erstellen. „Nach Wracks im Meer Ausschau zu halten und all den Wracks, die man findet, einen Namen zuzuordnen, ist fast unmöglich“, erklärt Borrelli. Würde tatsächlich ein Schiff mit radioaktivem Müll im Mittelmeer gefunden, müsste man nämlich eine alte Geschichte neu aufrollen: Im März 1994 erstattete die Umweltorganisation „Legambiente“ beim Polizeipräsidium von Reggio Calabria Anzeige. Sie hatte von dem Handel mit Giftmüll erfahren, der aus Norditalien, Deutschland und anderen nordeuropäischen Ländern stammte und nach Kalabrien gebracht worden war. Dieser Müll soll zunächst in Höhlen des Aspromonte versteckt und später im Mittelmeer versenkt worden sein. Francesco Neri, Staatsanwalt in Reggio Calabria, leitete damals die Ermittlungen.

Aus „institutionellen Gründen“ dürfe er heute leider keine Auskünfte über diese alte Geschichte geben, sagt er am Telefon. Ein ähnliches Schweigegebot ist allen Mitgliedern seines damaligen Ermittlungsteams auferlegt worden – jedenfalls jenen, die noch am Leben sind. Der Marinekapitän Natale

De Grazia etwa starb während der Ermittlungen am 13. Dezember 1995. Auf dem Weg von Reggio Calabria nach La Spezia, wo er einige Zeugen vernehmen und Schiffsregister sichten wollte, brach er auf dem Rücksitz des Autos zusammen, mit dem er und zwei Kollegen Richtung Norden fuhren. Kurz zuvor hatten sie zu Abend gegessen. De Grazia war der einzige, der einen Limoncello trank. Herzstillstand, ergab die Autopsie, doch keine Spur eines Infarkts. Der wahre Grund für den Tod De Grazias ist bis heute ungeklärt.

Im März 1994 wurden die Journalistin Ilaria Alpi und der Kameramann Miran Hrovatin in Mogadischu ermordet. Sie hatten zu illegalen Geschäften mit Waffen und Giftmüll zwischen Italien und Somalia recherchiert und Hinweise erhalten, dass dem italienischen Geheimdienst eine wesentliche Rolle bei der Sache zukam. Während die Journalisten einen somalischen Informanten interviewten, wurden sie von elf Maschinengewehrsalven niedergemäht. Ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss in Italien befasste sich mit dem Tod der Berichterstatte – geklärt wurde er nie.

Neri und sein Team verfolgten die Spuren von 70 auf geheimnisvolle Weise verschwundenen Schif-

fen. Die Recherchen führten zu einem dubiosen Geschäftsmann, dem Ingenieur Giorgio Comerio. Im Besitz seiner Gesellschaft Oceanic Disposal Management (ODM) befanden sich die Pläne eines Projekts zur – abenteuerlichen – Entsorgung radioaktiver Abfälle: Giorgio Comerio wollte sie in Unterwasser-Raketen einschließen und diese in den Meeresgrund schießen. Nach Aussagen eines Zeugen wurde das Projekt zwar nie verwirklicht. Weitere Ermittlungen aber ergaben, dass Comerio mit diversen Staaten über andere Formen der Entsorgung von Atommüll verhandelte und dass er Schiffe an- und verkaufte. Es ist also nicht auszuschließen, dass der Ingenieur seinen ursprünglichen Plan ad acta legte und den Atommüll durch Versenken von Frachtern entsorgte. Als Staatsanwalt Neri Comerios Villa in Garlasco bei Pavia durchsuchen ließ, wurde dieser Verdacht durch mehrere Funde erhärtet, unter anderem durch einen Kalendereintrag vom 21. September 1987, in dem es heißt: „Lost the ship!“ An jenem Tag war weltweit nur ein einziges Schiff untergegangen: die „Rigel“.

Ausgerechnet dieses Schiff war vor Capo Spartivento bei Reggio Calabria 25 Meilen von der Küste entfernt auf kuriose Weise „verschwunden“. In einem Prozess

wurde Versicherungsbetrug festgestellt – das Schiff war absichtlich versenkt worden. Bekannt wurde auch, dass die „Rigel“ eine andere Fracht transportierte als jene, die deklariert worden war: 1700 Tonnen Marmorpulver und 60 Container mit Zementblöcken. Beides Materialien, die geeignet sind, ein Schiff schnell zu versenken – aber auch, um Radioaktivität abzuschirmen.

Später geriet ein weiteres Schiff ins Visier der Ermittler um Neri, die „Jolly Rosso“. In den 80er-Jahren war dies eines der Schiffe, das die italienische Regierung auch in den Libanon schickte, um toxische Abfälle nach Italien zurückzuholen. Ei-



An der kalabrischen Küste „strahlt nicht nur die Sonne“.

ne Zeit lang hatten Drittweltstaaten Atom- und Giftmüll europäischer Staaten aufgenommen, verlangten dann aber später deren Rücktransport. Am 14. Dezember 1990 tauchte die „Jolly Rosso“ im Tyrrenischen Meer vor Amantea an der kalabrischen Küste auf, hieß nun allerdings nur noch „Rosso“ und wurde an einen Strand von Amantea getrieben.

„Wie eine Szene aus einem Fellini-Film wirkte das“, sagt der Lokalreporter Francesco Cirillo, der zu der Stelle eilte. Ein riesiges rotes Schiff lag da am Strand. Dann habe die Gesellschaft Ignazio Messina, der das Schiff gehörte, die holländische Firma Smit Tak beauftragt, die auf die Bergung von Schiffswracks spezialisiert ist.

Niemand erfuhr, was für Arbeiten sie dort verrichteten. Anschließend wurde das Schiff abgewrackt. Indessen kursierten in Amantea Gerüchte, nach der Strandung seien Lastwagen gesichtet worden, die nachts vom Schiff zum Tal des Flusses Oliva fuhren.

Da man um die „Rosso“ Firmen gesehen hatte, die der 'Ndrangheta nahestanden, wagte niemand, vor Staatsanwälten auszusagen. Die Ermittlungen wurden bald darauf eingestellt. Als Francesco Neri auf einen Hinweis stieß, dass eine 'Ndrangheta-Familie aus Africo an



der ionischen Küste Kalabriens mit radioaktivem Müll handelte, musste er den Fall im Juni 1997 an die Antimafia-Staatsanwaltschaft von Reggio Calabria übergeben. Am

14. November 2000 wurden die Ermittlungen über die „Schiffe der Gifte“ endgültig eingestellt.

Heute bedeckt die typische Mittelmeer-Vegetation die Berghänge an den Seiten des Oliva-Tals – Gestrüpp, Pinien, Dornensträucher, verdorrtes Gras. Von der einen zur anderen Seite des Tals erstreckt sich ein Steindamm. „Dort unten, beim Damm“, sagt Teresa Bruno, und zeigt mit dem Finger auf das Flussufer. Sie steht auf der Landstraße über der Böschungsmauer des Flusses, der Wind lässt ihr schwarzes Haar wallen, dicke Wolken ziehen vom Westen auf. Die 29-Jährige ist wütend darüber, was in Kalabrien geschieht. „Freunde von mir sind im Alter von 30 Jahren an Krebs gestorben“, sagt sie. „Wovor soll ich Angst haben? Was macht es für einen Unterschied, ob ich erschossen werde oder bald an Krebs sterbe?“ Also hat sie geredet, offen, vor allen. Sie erzählt, wie sie als Kind oft am Flussufer spielte. Ihre



Großmutter hatte dort ein Grundstück gepachtet, um Gemüse anzubauen. Eines Tages sah Teresa blaue Behälter im Kiesbett des Flusses. „Ich weiß nicht, ob sie gerade dorthin gebracht oder durch einen Erdbeben freigelegt wurden. Jedenfalls verschwanden sie danach von heute auf morgen.“ Nach Teresa haben auch andere Zeugen Staatsanwalt Giordano berichtet, blaue Fässer am Fluss Oliva gesehen zu haben. Ihre Namen wollen sie nicht nennen. Im Flusstal wurden Schwermetalle und Cäsium 137 gefunden, ein radioaktives Isotop, das bei Kernspaltungen entsteht. Links von der Straße, die zum Tal führt, gibt es einen künstlichen Hügel, der einen extrem hohen Grad an Radioaktivität aufweist – eine Folge des Cäsiums im Boden.

„Es gibt Cäsium, das durch Niederschläge auf die Erde rieselt“, erklärt Giordano. Dies sei bedingt durch den Reaktorunfall Tschernobyl oder Folge der früheren Atombombentests. Dieses Cäsium liegt aber maximal bis 20 Zentimeter tief im Boden. „Da wir aber das Cäsium bei uns in vier Metern Tiefe gefunden haben, sind unsere wissenschaftlichen Berater zu dem Schluss gekommen, dass es aus kontaminiertem Boden stammen muss, der von seinem ursprünglichen Herkunftsort ins Oliva-Tal gebracht

wurde.“ Die verunreinigte Gegend im Flusstal des Oliva wiederum liegt nicht weit von der Stelle, an der 1990 die „Jolly Rosso“ gestrandet ist. Folgt man dem Flusslauf bis zum Meer, kommt man direkt zum Strand. Dort liegt ein verrosteter Baggergreifer neben dem Rinnsal, das ins Meer mündet. Ob der kontaminierte Boden mit dem Schiff nach Kalabrien gebracht wurde? Staatsanwalt Giordano schweigt, obwohl das Oliva-Tal wie auch der Strand von Amantea und das Hafenstädtchen Cetraro in seinen Zuständigkeitsbereich fallen. Seitdem er die Ermittlungen über das vor Cetraro entdeckte Wrack an die Antimafia-Staatsanwaltschaft von Catanzaro abgeben musste, darf er über die Schiffe weder ermitteln noch über sie sprechen. Das Verfahren zu der „Jolly Rosso“ sei längst beendet, sagt er. Warum aber wurden alle Ermittlungen über die „Schiffe der Gifte“ eingestellt? Warum hat man sie jedem Staatsanwalt, der sie weiterführen wollte, gleich wieder entzogen?

„Ich darf auf solche Fragen nicht antworten“, sagt er. Soll man also selber seine Schlüsse daraus ziehen? „Ja, das dürfen Sie.“

*Mit freundlicher Genehmigung
des Greenpeace Magazins /
www.greenpeace-magazin.de*

Meeres- und Umweltverschmutzung durch Konzerne

DX-Funkverkehr mit der Insel Annobón im Golf von Guinea

Von Rolf Marschner

Funkoffiziere bei der Hansa, Bremen, hatten, abgesehen von wenigen Häfen, nicht unbedingt die schönsten Fahrtgebiete. Da sie auch keine Abrechnung mehr machen mussten, konnten sie sich voll auf ihre Tätigkeit konzentrieren. Übrigens, warum keine Abrechnung mehr? Alles hat natürlich seinen Grund.

Ein Hansafunker der auf der Heimreise vom Persischen Golf mit der Abrechnung beschäftigt war, hatte es versäumt, ein Telegramm bei „Norddeich Radio“ abzuholen mit dem die Reederei das Schiff, zwecks Aufnahme von Schwergut, umbeordnete. Dadurch entstand der Hansa ein finanzieller Schaden und die Reederei entschloss sich die Abrechnung den Offiziersanwärtern zu übergeben.

Von September 1969 bis Juni 1970 fuhr ich auf der „Ockenfels“/DLCD und fühlte mich an Bord sehr wohl. Ich liebte diese sogenannten „Picasso“-Dampfer, denn ich hatte vorher schon drei Reisen auf der „Lichtenfels“ gemacht. Die „Ockenfels“ war in der Werft gewesen, hatte eine neue Maschine und einen Wulstbug erhalten und lief wieder 17 Knoten.

Glück hatte ich auch mit dem Fahrtgebiet, ich lernte Mauritius, Reunion und Madagaskar kennen, alles wunderschöne Inseln für einen Hansafunker eine Seltenheit. Ich habe diese Reisen sehr genossen. 1967 hatte ich nach längerem Einsatz endlich Urlaub bekommen, wie jeder weiß, war das damals gar nicht so leicht. Als ich das Gebäude der Hansa verließ, ging ich in die nächste Telefonzelle und fragte bei Oldendorff in Lübeck ob sie ein Schiff für mich nach Norwegen hätten. Sie hatten, am nächsten Tag ging ich in Bremerhaven an Bord des M/S „Christoffer Oldendorff“/DKNH und machte eine Reise nach Narvik. Wir hatten zu der Zeit ein Hochdruckgebiet von 1036 mbar, das sich fast von B’haven bis Narvik erstreckte. Es war die schönste Reise meiner ganzen Seefahrtzeit. Ich war begeistert von den Fjorden durch die wir fuhren und Narvik selbst ist eine schöne Stadt und sehr deutschfreundlich.

Kurz bevor ich im Jahre 2000 in den Ruhestand ging, habe ich, zusammen mit Sylvester, die AFU-Lizenz gemacht, seit 2001 besitze ich eine Funkanlage mit 100 Watt. Am liebsten mache ich Weitverkehr, zwischenzeitlich habe ich bereits

44 Staaten in Afrika bestätigt, darunter auch Inseln wie Mauritius, Reunion, Madagaskar, Ascension und Amsterdam.

Vor einiger Zeit gelang mir ein QSO mit der Station 3COBYP, OP Elmo, auf der Insel Annobón im Golf von Guinea, IOTA AF-039, und meine Gedanken gingen zurück zu den Ockenfels-Reisen. Ich wollte daher etwas mehr von der Insel wissen, schaute im Internet nach und las das Folgende:



Annobón im Golf von Guinea

Annobón ist eine Insel im Golf von Guinea und gleichzeitig eine der sieben Provinzen Äquatorialguineas mit der Hauptstadt San Antonio de Pale. Im Jahr 1988 erteilte der Präsident Äquatorialguineas, Teodoro Obiang Nguema Mbasogo, dem britischen Buckinghamshire-Konzern die Erlaubnis, rund zehn Millionen Tonnen Giftmüll auf der Insel zu entsorgen. Noch im selben Jahr erhielt die amerikanische Axim Consortium Group eine Lizenz, rund sieben Millionen Ton-

nen Nuklearmüll zu vergraben. Bis heute kommen jedes Jahr rund zwei Millionen Tonnen Müll hinzu. Obiang nimmt dafür jährlich etwa 200 Mio US-Dollar ein. Die Bevölkerung sieht von diesem Geld nichts und lebt in bitterer Armut. Die Insel steht vor dem ökologischen Kollaps – die Pflanzen können die Giftkonzentration im Grundwasser nicht bewältigen und sterben ab. Jedes zweite auf der Insel geborene Kind leidet an Unterernährung, Anämie oder anderen Krankheiten. Man liest heute viel über Meeres- und Umweltverschmutzung. Simon Winchester beschreibt es trefflich in seinem Buch „Der Atlantik“:

Zitat: „Obwohl der Mensch sich als Verwalter der natürlichen Reserven der Erde keinen guten Ruf erworben hat, hat man sich lange bis zu einem gewissen Grad mit dem Glauben getröstet, dass zumindest das Meer vor Übergriffen gefeit sei, dass der Mensch es nicht zu ändern und auszulündern vermöge. Doch unglücklicherweise hat dieser Glaube sich als naiv erwiesen. Seit er die Geheimnisse des Atoms entschlüsselt hat, sieht der moderne Mensch sich mit einem schrecklichen Problem konfrontiert – nämlich, was er mit den gefährlichsten Materialien tun soll, die es in der gesamten Geschichte der Erde überhaupt gegeben hat: mit den atomaren Abfällen. Den Atommüll zu entsorgen und erst später Untersuchungen anzustellen ist gleichbedeutend damit, eine Katastrophe heraufzubeschwören, denn wenn man erst



Neues von NAVTEX

World-Wide Navigational Warning Service (WWNWS)

Von Wolfgang Skupin

NAVTEX ist mittlerweile über 30 Jahre alt und ein Bestandteil des World-Wide Navigational Warning Service (WWNWS) der IMO und seit dem 1. 8. 1993 Pflichtausrüstungsbestandteil des GMDSS.

Aus heutiger Sicht wirkt die zugrunde liegende Technik etwas antiquiert. So ist z. B. die Datenrate mit ca. 7,2 Zeichen/sec sehr langsam. Die Übertragung einer Meldung mit 1000 Zeichen dauert dabei über zwei Minuten. Auch die Fehlersicherung zur Erkennung und Korrektur von Bitfehlern bei der Übertragung ist nicht mehr wirklich zeitgemäß. Das ändert aber nichts daran, dass sich NAVTEX nach wie vor großer Beliebtheit erfreut. Das gilt gerade auch für Fischer und Wassersportler, da die Ausrüstung (inklusive der Antenne) recht preisgünstig ist, der Dienst keine weiteren Gebühren verursacht und die empfangenen Meldungen abrufbereit im Speicher des NAVTEX-Empfängers vorliegen.

Es ist also ein automatischer Empfang möglich ohne Anwesenheit von Personal während der Übertragung. Letzteres ist gerade für Freizeitskipper sehr angenehm. Durch die Anzeige der empfangenen

Meldungen auf dem Display entfällt auch der aufwändige Ausdruck auf Spezialpapier, der auf der Brücke von so manchem kommerziellen Schiff zum Abschalten des NAVTEX-Empfängers geführt hat. Neben der Einsparung von teuren Papierrollen führte aber auch ein anderer Grund zum (irregulären) Abschalten des NAVTEX-Empfängers. Im Frequenzbereich von 518 und 490 kHz gibt es nachts durch den Wegfall der D-Schicht in der Ionosphäre erhebliche Reichweitenvergrößerungen der NAVTEX-Sender.

Auch bei Beschränkung auf Meldungen einer Station durch Setzen des so genannten B1-Zeichens (Stationskennung) kommt es dann in der Dämmerung und nachts zu unerwünschten Überreichweiten, wodurch entweder das gewünschte NAVTEX-Signal gestört werden kann oder aber Meldungen weit entfernter Stationen mit ausgewertet werden.

Durch die nach wie vor umfangreiche Nutzung von NAVTEX und die im Laufe der Jahre genauer identifizierten Ausbreitungs- und Störungseffekte wurde eine Nachjustierung sowie eine gezielte Erweiterung des NAVTEX-Sendernet-

zes erforderlich. Hier soll insbesondere auf die Situation in Europa eingegangen werden. Obgleich viele NAVTEX-Sender zwischen der Tages-Sendeleistung von 1kW und der Nacht-Sendeleistung von 300W umschalten, ist die Störung durch nächtliche Überreichweiten oder aber auch durch mangelnde Ausleuchtung spezieller Seegebiete nicht komplett zu vermeiden.

Es wurde daher für den internationalen NAVTEX-Betrieb auf 518 kHz in Absprache zwischen den betroffenen Ländern das Netz der NAVTEX-Stationen in Nordeuropa

ergänzt und eine neue Sendefolge bzw. Zuweisung des Stationskennzeichens B1 (das die Aussende-Zeitpunkte bestimmt) festgelegt.

Beginnen wir im Norden mit den arktischen Gewässern. In einem früheren Bericht wurde bereits darauf eingegangen, dass hier neue NAVAREAs eingerichtet wurden. Dabei wird die NAVAREA XIX durch Norwegen koordiniert. Neben der Verbreitung von MSI über Kurzwellen auf 8.416,5 kHz sind hier drei norwegische NAVTEX-Stationen auf 518 kHz aktiv, um diese Seegebiete mit MSI und auch SAR-Mel-

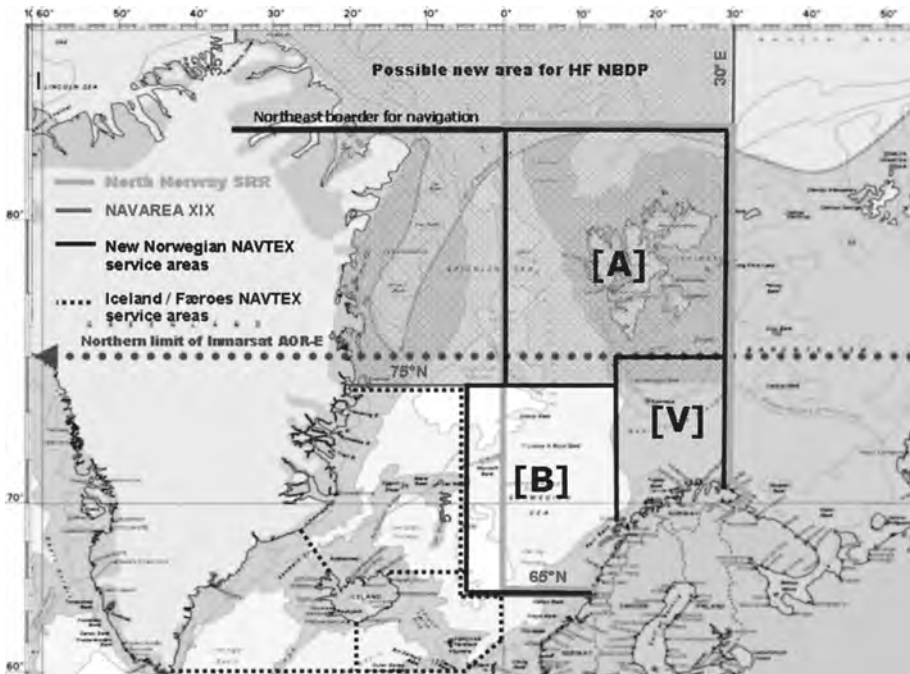


Abbildung 1: NAVTEX Versorgungsbereiche in der NAVAREA XIX (Norwegen)

Quelle: Telenor Maritime Radio (Norway), 2009

dungen zu versorgen. Die schematische Zuordnung der Versorgungsgebiete zeigt Abbildung 1.

In dieser Grafik von 2009 sind die drei NAVTEX Stationen Bodø (B), Vardø (V) und Svalbard (A) gut zu erkennen. Zusätzlich ist die (für Schiffe praxisnahe) Grenze der Versorgung durch INMARSAT AOR-E bei ca. 76° N eingetragen. Man erkennt daran deutlich, dass für die NAVAREA XIX zusätzliche NAVTEX- und HF-NBDP-Dienste vorgehalten werden müssen.

Aber auch in dem bereits lange mit NAVTEX versorgten Skagerrak gab es hier Probleme mit der Bedeckung bzw. mit den dafür benötigten großen Reichweiten der NAVTEX-Stationen Rogaland und Grimeton.

Zwischen Januar und Mai 2012 wurde daher eine neue NAVTEX-Station in Jeloya (Norwegen) installiert, die für die Abdeckung des Skagerraks optimiert wurde.

Als Konsequenz daraus wurden die Versorgungsbereiche der NAVTEX-Stationen Rogaland und Grimeton angepasst. Zudem wurden die Stationskennungen (Zeichen B1) von Stationen in den NAVAREAs I, XIX und XX verändert. Es ergab sich folgender Ablauf:

a. Januar 2012: Archangelsk (Russland, NAVAREA XX) wechselt B1 von „F“ auf „L“

b. April 2012: Murmansk (Russland, NAVAREA XX) wechselt B1 von „C“ auf „K“

Jeloya (Norwegen, NAVAREA I) erhält als B1-Kennung „M“

c. Mai 2012: Vardø (Norwegen, NAVAREA XIX) wechselt B1 von „V“ auf „C“

Aussendung für Großbritannien von Ostende wechselt B1 von „M“ auf „V“

Neben der Verbesserung der NAVTEX-Versorgung im Skagerrak hat diese Umstellung der B1-Kennungen auch einen besseren Zeitplan für die Aussendungen der norwegischen Stationen erbracht. Diese Umstellung der Kennungen wurde begleitet durch ein Projekt mit dem Ziel, die Russische Föderation mit kontinuierlicher alphabetischer Reihenfolge ihrer NAVTEX-Stationen entlang der Nordroute von West nach Ost zu versorgen. Hier werden in den nächsten Jahren weitere NAVTEX-Stationen errichtet werden.

So sind z. B. geplant: Dickson [M], Mys Sterlegova [N], Ostrova Andreja [O] und Ostrov Begichev [P] in der NAVAREA XX. In der NAVAREA XXI ist die Station Tiksi [Q] bereits in Betrieb (siehe auch früherer Bericht im MB der SfK).

Abbildung 2 zeigt die jetzt geltenden Versorgungsbereiche und Stationskennungen von NAVTEX-Stationen in Nordeuropa.

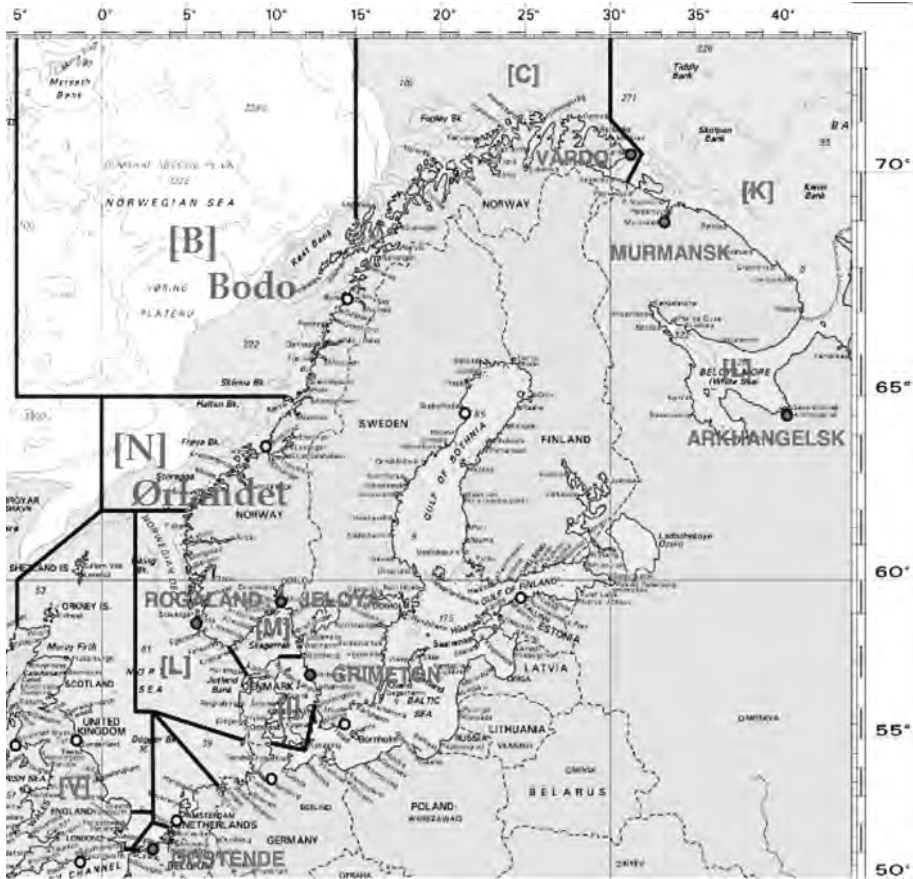


Abbildung 2: Neue NAVTEX-Kennungen (518 kHz) in Nordeuropa.

Quelle: NSHC 30th Conference, Alesund Juni 2012

Neben den Mitteilungen in entsprechenden nautischen Veröffentlichungen werden die Neuigkeiten und Veränderungen natürlich auch direkt über die NAVTEX-Stationen in den betroffenen Regionen verbreitet.

So meldete sich die neue Station Jeloya z. B. mit folgender NAVTEX-Mitteilung:

ZCZC MA01

150150 UTC MAR 12

WITH EFFECT FROM 02 APRIL 2012 A NEW 518KHZ NAVTEX SERVICE WILL COMMENCE OPERATION FROM JE-LOEYA 59-29N 010-34E USING B1 CHARACTER M (MIKE). EXISTING NAVTEX SERVICE FROM OOSTENDE WILL CHANGE B1 CHARACTER FROM M (MIKE) TO V (VICTOR).

NNNN



Das bestehende Netz von 518kHz-NAVTEX-Stationen ist also nach wie vor Gegenstand von Optimierung und wird fortlaufend an die Bedürfnisse der Schifffahrt angepasst. So sind auch in Europa weiterhin Änderungen der Netzstruktur und vor allem auch Änderungen der Stationskennungen [B1] für einen optimierten Sendeplan und geringeres „Übersprechen“ zwischen Stationen gleicher Kennung zu erwarten.

Einen überraschenden Ausbau und Aufschwung gibt es aber auch bei den nationalen NAVTEX-Diensten und -Stationen auf 490 kHz. In Frankreich wird schon lange nationaler NAVTEX-Dienst in französischer Sprache auf 490 kHz vorgehalten. Auch in Großbritannien wurde schon vor längerer Zeit ein (natürlich englischsprachiger) nationaler NAVTEX-Dienst eingeführt. Dieser u. a. beinhaltet Wetterberichte für die küstennahen Bereiche und u. a. Meldungen zu Veränderungen bei Ölbohrinseln. Dieser nationale Dienst ist dazu gedacht, den Anfall von Meldungen für den internationalen Dienst zu reduzieren. Bemerkenswert war dann aber doch die Entscheidung der Bundesrepublik, eine eigene NAVTEX-Station in der Funkstelle Pinneberg beim Deutschen Wetterdienst einzurichten. Seit dem 29. 8. 2006 werden von hier aus NAVTEX-Mel-

dungen in deutscher Sprache für die deutschen Seegebiete der Nordsee und der Ostsee auf 490 kHz (Stationskennung „L“) und seit dem 1. 12. 2006 Meldungen in englischer Sprache für die Nordsee auf 518 kHz (Kennung „S“) verbreitet. Nachfolgend sind zwei Beispiele für nationale Meldungen von Pinneberg aufgeführt:

Meldung von Pinneberg [L] für die Nordsee:

ZCZC LA06
 NCC-HAMBURG
 210550 UTC SEP 12
 NAUT. WARN. NR. 905
 NORDSEE. DEUTSCHE HOHEITSGEWAESER.
 AUF GRUND VON WARTUNGSARBEITEN DER NAVTEX STATION PINNEBERG (SENDERKENNUNG 'S'), 518 KHZ, WERDEN DIE NAVTEX SENDUNGEN IN DER ZEIT VON 240300 UTC SEP BIS CIRCA 05 OKT 12 UNTERBROCHEN SEIN.
 DEUTSCHE NAUTISCHE WARNUNGEN WERDEN,ZU DEUTSCHEN SENDEZEITEN, DURCH
 DIE NAVTEX STATION NETHERLANDS COASTGUARD (SENDERKENNUNG 'P') AUF 518 KHZ GEGENDET.
 AKTUELLE NAUT. WARN. SIND EBENFALLS UEBER DIE BSH WEBSEITE VERFUEGBAR:
 WWW.BSH.DE/AKTDAT/NWN/NWN-NORD.PDF.
 AKTUELLE SEEWETTERVORHERSAGEN SIND UEBER DIE DWD WEBSEITE VERFUEGBAR:
 WWW.DWD.DE/SEEWETTERBERICHT.
 NATIONALES NAVTEX 490 KHZ WIRD FUER DIESE ZEIT UNTERBROCHEN.

NNNN

Meldung am 10.10.2010 über die Havarie der „Lisco Gloria“:

ZCZC LA94

NCC-HAMBURG 091100 UTC OKT 10

NAUT. WARN. NR. 466

WESTLICHE OSTSEE. KIELER BUCHT.

BRENNENDES SCHIFF +LISCO GLORIA+ AUF:

54-42N 010-39E.

NNNN

Die Abbildung 3 zeigt den einzigen deutschen NAVTEX-Sender in der Funkstelle Pinneberg.

War schon die Einführung eines nationalen deutschsprachigen



Abbildung 3: NAVTEX-Sender und Langwellensender in der Funkstelle Pinneberg.

Quelle: AGDX / Olaf Mertens 2010

NAVTEX-Dienstes eine gewisse Überraschung, kam die Einrichtung eines nationalen NAVTEX-Dienstes in Belgien in flämischer („niederländischer“) Sprache unerwartet (natürlich nicht für die Betreiber und die Koordinationsgruppe, wohl aber für den durchschnittlichen Nutzer).

Ogleich die Belgier eigentlich recht gut Englisch verstehen und lesen können, ist der Bedarf an nautischen Informationen in Landessprache offenbar doch ausreichend stark für einen nationalen Dienst. Dieser ging ab Mai 2011 in Betrieb. Zwei Meldungen in Flämisch sollen einen Eindruck dazu vermitteln:

Sturmwarnung 23. 12. 2011:

ZCZC BB49

231105 UTC DEC =

OOSTENDERADIO STORMBERICHT 49/11 =
UWE VERWACHTEN VANAVOND, BIJ DE
DOORTOCHT VAN

HET KOUDFRONT, STIJVE BRIES TOT HAR-
DE WIND 6-7

EN TIJDELIJK STORMMAGTIG (8) UIT ZUID-
WEST,

RUIMEND NAAR NOORDWEST.+

NNNN

Meldung des Ausfalls von Seefunkkanälen
bei Zeebrugge Radar wegen Streiks

ZCZC BF02

230725 UTC DEC =

OOSTENDERADIO INFO 192/11 =
NADERING WESTERSCHELDE

RADAR CONTROL ZEEBRUGGE MARI-
FOONKANALEN 19 EN 04 BUITEN

DIENST WEGENS PERSONEELSGBREK. +

NNNN



Es ist dem Verfasser momentan nicht bekannt, ob es auch in Skandinavien Pläne zur Einführung von nationalen NAVTEX-Diensten (in schwedischer, norwegischer oder dänischer Sprache) gibt. Dies erscheint allerdings recht unwahrscheinlich, zumal z. B. Dänemark keine eigene NAVTEX-Station betreibt und seine Meldungen über schwedische und norwegische Stationen mitverbreiten lässt. Allerdings kann die Kostensituation für diese Dienstleistungen u. U. zu einem Umdenken führen und den Betrieb einer eigenen Station wirtschaftlich sinnvoll erscheinen lassen (wie es z. B. auch in Deutschland der Fall war).

Im Mittelmeer sind dagegen weitere nationale NAVTEX-Sendungen und -Sender auf dem Vormarsch. Neben den bereits traditionellen französischen nationalen NAVTEX-Sendern haben auch die Türkei, Spanien, Griechenland und Italien nationale NAVTEX-Sendernetze aufgebaut. So sind seit Ende 2012 auf 490 kHz die drei griechischen NAVTEX-Stationen

Kerkyra [P], Irakleo [Q] und Limnos [R] in Betrieb. Allerdings ist die Textdarstellung etwas ungewöhnlich. Der griechische Text wird (bei normalen NAVTEX-Decodierprogrammen) in lateinischer Schrift wiedergegeben.

Es gibt zwar im Internet eine Reihe von (free ware) Übersetzungsprogrammen, die leidliche Übersetzungen fremdsprachlicher Texte in die eigene Muttersprache erzeugen. Um aber bei den griechischen Texten des nationalen NAVTEX-Dienstes mit Übersetzungsprogrammen Erfolg zu haben, muss man den (lateinisch gedruckten) Text erst einmal in griechischen Text umwandeln und kann diesen danach einigermaßen erfolgreich ins Deutsche oder Englische übersetzen lassen.

Seit Juli 2011 sind in Italien drei Stationen auf 490 kHz aktiv. Es sind dies La Maddalena [R], Mondolfo [U] und Sellia Marina [V]. Zunächst wurden Testsendungen ausgestrahlt, um die Ausbreitung und Bedeckung der zu versorgenden Seegebiete zu eruieren.

Nachfolgend ist eine solche Testsendung von La Maddalena Radio wiedergegeben. Empfänger dieser Nachricht werden darin gebeten, den Empfang dieser Meldung der NAVTEX-Abteilung der italienischen Küstenwache anzuzeigen.

Meldung von La Maddalena Radio vom 28. Juli 2011:

ZCZC IA3
280120 UTC JUL 11
LA MADDALENA RADIO
MSG DI PROVA SERVIZIO NAZIONALE
SI PREGA CHIUNQUE RICEVA QUESTO
MESSAGGIO DI ACCUSARE RICEVUTA



ALL'INDIRIZZO: NAVTEX CHIOCCIOLA GU-
ARDIACOSTIERA.IT GRAZIE
NNNN

Seit dem 1. Januar 2012 sind die drei italienischen Stationen im Regelbetrieb auf 490 kHz aktiv. In den ersten 20 Monaten dieses Betriebs hat sich gezeigt, dass sich im Bereich des westlichen ligurischen Meeres Versorgungslücken ergeben haben. Von Italien wurde daher ein Antrag an den NAVTEX-Koordinierungsausschuss der IMO gestellt, eine weitere B1-Kennung und damit eine weitere NAVTEX-Sendestation ausschließlich für den Betrieb auf 490 kHz zu genehmigen. Diese neue Station wurde genehmigt und erhielt die B1-Kennung „N“. Sie wird in Piombino errichtet und MSI in englischer Sprache verbreiten (also keine typ. „nationale Station“ sein). Ende 2014 ist der Übergang in den Regelbetrieb vorgesehen. Bisher konnten noch keine Testsendungen der NAVTEX-Station Piombino erfasst werden.

Es stellt sich die Frage, ob die „nationalen“ NAVTEX-Meldungen in Landessprache auf 490 kHz mit den oftmals detaillierteren Informationen zu küstennahen Gewässern und dem lokalen Wettergeschehen nicht auch für die der Landessprache nicht mächtigen Nutzer in der Region nutzbar gemacht werden sollten. In der Tat lassen sich solche

Meldungen auswerten mit Hilfe von Übersetzungsprogrammen im Internet, die zumindest eine grobe Darstellung des Textinhalts liefern. Da das Vokabular und die Art der Inhalte bei NAVTEX-Sendungen ja relativ eingeschränkt sind, kann man auch unvollkommene Übersetzungen oft komplett erfassen. Ein Beispiel dazu soll nachfolgende Meldung der portugiesischen NAVTEX-Station Monsanto Radio liefern:

Meldung von Monsanto Radio:

ZCZC GA13
MONSANTORADIO
011027 UTC OCT 12
ANAV NR 1604/12
PORTUGAL-ARQUIPELAGO DOS ACORES
ESTACAO RADNAVALHORTA
(HORTARADIO)
A TRANSMITIR SISTEMA NAVTEX 490
KHZ (PORTUGUES)E NAVTEX 518 KHZ
(INGLES) A FUNCIONAR COM
LIMITACOES.
NNNN

Das Übersetzungsprogramm liefert folgenden deutscher Text:

ZCZC GA13
MONSANTORADIO
011027 12. Oktober UTC
ANAV NR 1604/12
PORTUGAL-Azoren
BAHN RADNAVALHORTA
(HORTARADIO)
Die TRANSMIT SYSTEM 490 NAVTEX
KHZ (Portugiesisch) Und NAVTEX 518
kHz
(Englisch) mit RUN
GRENZEN.
NNNN



Diese Textdarstellung ist schon etwas gewöhnungsbedürftig. Übersetzt man „Estacao“ aber mit „Station“ statt mit „BAHN“ wird der Inhalt verständlicher. Man kann dann gut verstehen, dass die NAVTEX-Sender auf 490 kHz und auf 518 kHz der Funkstation Horta Radio auf den Azoren nur mit Einschränkungen arbeiten.

Es soll hier noch auf das Thema „Sendezeiten“ hingewiesen werden. Die Grundidee von NAVTEX ist das feste 10min-Raster für die Sendungen entsprechend ihrer Kennung. In der Praxis stellt man aber manchmal fest, dass Sendungen bereits vor dem offiziellen Zeitraster beginnen. Dies wird von einigen Stationen bewusst so gehandhabt, um bei umfangreichem Meldungsaufkommen nicht über das Ende des 10min-Zeitschlitzes hinaus zu senden und die nachfolgende Station nicht zu stören.

So hat Norwegen beispielsweise veröffentlicht, dass dortige NAVTEX-Stationen oft bereits nach dem Ende der Sendung der vorange-

henden Station zu senden beginnen. Ein Timer mit festem Zeitraster-Startzeitpunkt würde dabei also den Start und gerade auch wichtige aktuelle Meldungen verpassen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der internationale und der nationale NAVTEX-Service in Europa und den angrenzenden Seegebieten dynamischen Prozessen unterliegen und weiterer Ausbau bzw. Optimierung der Stationsnetze vorgenommen wird. Das ist umso beachtlicher, da viele Nutzer sich die nautischen Informationen – zumal in küstennahen Gewässern – direkt via Smartphone o. ä. aus dem Internet besorgen. Aber daneben gibt es – nicht nur wegen der GMDSS-Vorschriften – offenbar immer noch genügend Nutzer des gebührenfreien und von Internet Service Providern unabhängigen NAVTEX-Funkdienstes. Es lohnt sich also, die „NAVTEX-Szene“ weiterhin aufmerksam zu verfolgen!

Wie orientierten sich die Seefahrer vor der Erfindung des Radars?

Sie fuhren immer geradeaus, bis sie Land sichteten. Dann schickten sie den Schiffsjungen Brötchen holen, und auf der Bäckertüte sahen sie dann, wo sie waren.

Satellitennavigation II

Leserstimmen und Kommentare zum Artikel „Satellitennavigation“

Von Paul Hag

Beim Verfassen eines Artikels stellt sich immer die Frage nach „kurz und prägnant“ oder ausgiebig und vielleicht dann auch langweilig. So bleiben dann Dinge unerwähnt. Zum letzten Artikel erreichten uns dann aber doch Kommentare, welche, mit etwas Abstand gelesen, durchaus zur Ergänzung meines Artikels dienen. Die Sachkunde spricht aus dem Text welcher hier jetzt in Auszügen zitiert wird:

„Es fehlt ein Hinweis auf Fehlerquellen beim Einsatz von Sat.-Navigation: Die Funkwellen dringen vom Weltall (Vakuum)

in die Erdatmosphäre (Gas) ein. Dabei werden die Funkwellen gebrochen (abgelenkt). Je nach Zustand der F-Schicht, der ja von der Sonnenaktivität abhängt, ist die Brechung unterschiedlich stark und zeitlich verändert. Vergleichbar mit dem Licht, etwa beim Beobachten eines Fisches im Wasser. Die direkte Abhängigkeit von der Erdatmosphäre kann nur durch Kenntnis eines Referenzsignals (z.B. Langwellensender) gemindert werden.

Was also für Funkamateure toll ist, wegen guter Reflektion an der F-Schicht, ist für Navigation mit Satelliten ein Horror.“

Das steckt also dahinter, wenn im Radio von Beeinträchtigung der Signale durch „hohe Sonnenaktivität“ gesprochen wird.

Ein weiteres Thema ist die GPS-Signalversorgung an den Polkappen. Empfang ist möglich, die Genauigkeit leidet aber. Die

Positionsbestimmung ist eine Rechnung aus der Signallaufzeit verschiedener Signale von verschiedenen GPS-Sat's. Müssen die Signale wegen Brechung längere Wege durch die Atmosphäre zurücklegen (an den Polen wegen der steil einfallenden Signale = hohe Brechung), wird das schnell um etliche Meter ungenau.

Im übrigen hat jeder dieser Satelliten einen Atomreaktor an Bord (ja, ist leider so), unter anderem für die hochgenaue Atomuhr für die präzise Berechnung am GPS-Empfänger der Signallaufzeit = Position.



Paul vor der „Biwakschachtel Filchner“ in der Antarktis.

LA DOTACION DE LA BASE DE EJERCITO
"GENERAL BELGRANO II"

AL SEÑOR PAUL HERBERT HAAG

En reconocimiento por sus desinteresados
servicios, eternamente agradecidos y
deseándole de todo corazón una feliz
invernada y éxitos en la misión.

Handwritten notes and signatures in the top right corner of the document, including names like "FELICH", "SARIMARCO", and "MONTASORDI".



Argentinische Überwinterungsstation „General Belgrano 2“.

Zur Theorie nun auch der Praxistest: Während meiner Zeit in der Antarktis lief dazu ein Versuch auf der argentinischen Überwinterungsstation „General Belgrano II“ (77.51S 34.33W). Mit einem fest installierten Satellitenspiegel von 2,50m Durchmesser wurden Signallaufzeiten gemessen, gespeichert und ausgewertet. Federführend war damals die DFVLR in Oberpfaffenhofen.

Im Weiteren errichteten wir dann auf dem Filchner-Schelfeis den Vorläufer der dann nicht so gebauten „Filchner-Station“. Diese war eine auf einem Schlitten befindliche Biwakschachtel in Wabenbauweise in welcher wir die Som-

merkampagne erlebten. Vor Abreise wurde diese Biwakschachtel dann winterfest gemacht und, mittels GPS, genau eingemessen. Und was geschah? Ein Jahr später, unter Verwendung der gespeicherten Daten, hätten wir dieses Biwak mit unserem Kettenfahrzeug fast überannt, so genau war die Zielfahrt.

Auch die Geodäten der TU Braunschweig bedienen sich der GPS-Signale bei der Vermessung ihrer Deformationspentagone mit welcher sie die Fließgeschwindigkeit des Ekström-Gletschers ermitteln wollten und auch konnten. Also, ganz so schlecht ist es an den Polkappen nicht.



Der neue Nicaragua-Kanal

Interview mit Prof. Dr. Axel Meyer

Von Rolf Marschner

Fast täglich liest man in Zeitungen und im Internet über den geplanten Nicaragua-Kanal, dessen Route inzwischen von der Regierung in Managua festgelegt worden ist. Der Kanal soll durch den Nicaragua-See führen, dem größten Süßwasserreservoir Zentralamerikas. Der Baubeginn ist auf Ende 2014 festgelegt, die Eröffnung für 2020 geplant

Vor kurzem stellte Präsident Daniel Ortega zusammen mit dem Hongkonger Konsortium den geplanten Verlauf des Schifffahrtsweges vor, dessen Gesamtkosten sich auf 29.5 Milliarden Euro belaufen werden. Die Route, die 105 Kilometer durch den Nicaragua-See führt, soll nach Angaben des Hongkonger Konsortiums als die ökologisch verträglichste gehören. Wang Jin, der Chef des Konsortiums beschreibt den Schifffahrtsweg sogar als „umweltfreundlich“ denn er folgt nicht dem natürlichen Weg des Rio San Juan, dem Grenzfluss zu Costa Rica, der durch große Teile des Urwaldes führt.

Im Februar dieses Jahres warnte Prof. Axel Meyer von der Universität Konstanz und Jorge A. Huete-Perez, Präsident der nicaraguanischen Akademie der Wissenschaften in „Nature“, der wöchentlich erscheinenden, englischsprachigen Fachzeitschrift, vor den möglichen Auswirkungen auf die umliegenden Ökosysteme.

Ihrer Einschätzung nach kommt der Kanal auf der forcierten Strecke einem „ökologischen Desaster“ für Nicaragua und Umgebung gleich. Für die Regierung sind die Bedenken der Umweltschützer allerdings zweitrangig. Mit Neid blickt man nach Panama, wo man mit dem 100 Jahre alten Kanal eine Milliarde Dollar jährlich einnimmt.

Lesen Sie das nachfolgende Gespräch zwischen Prof. Dr. Axel Meyer und Frau Barbara Grüninger vom ZDF für die Sendung Nano.

Die Folgen können dramatisch sein

Evolutionsbiologe Prof. Dr. Axel Meyer im Gespräch:

Der Konstanzer Zoologe Axel Meyer warnt vor den ökologischen Auswirkungen des geplanten Nicaragua-Kanals.



Welche ökologischen Gefahren entstehen durch den Kanalbau?

Die Sorge der Ökologen ist, dass durch den Bau oder den Betrieb des Kanals, der ja auf einhundert Jahre oder länger projektiert ist, sich die Wasserläufe von Flüssen verändern, dass sich der ganze Wasserhaushalt der Region verändert, dass Schiffskatastrophen passieren können, Schiffsunfälle, oder wenn Tanker da durchfahren sollten, vielleicht sogar die Havarie von Öltankern passieren könnte, also viele viele potentielle Gefahren für die Umwelt bestehen können

Werden Naturreservate betroffen sein?

Das ist hauptsächlich im Osten Nicaraguas an der Atlantikküste der Fall, dort gibt es große Naturreservate und auch indigene Population die dort autonome oder semiautonome Gebiete haben. Der ganze Osten Zentralamerikas sollte eine Art Korridor bleiben, so dass z.B. ein Jaguar aus Panama über diese Länder Zentralamerikas bis nach Texas in Nordamerika hochkommen könnte. Das ist längst nicht mehr wirklich der Fall aber trotzdem ist dieses Gebiet bisher sehr ursprünglich geblieben.

Wie wirkt sich der Kanalbau auf den Nicaragua-See aus?

Der See ist riesig, wir sind hier in Konstanz direkt am Bodensee. Der See ist 15 x größer als der Bodensee, er ist der zweitgrößte See ganz Mittel- und Südamerikas, nur der Titicacasee in Peru ist größer, aber er ist sehr flach, er ist höchstens 10 bis 15 m tief und die Fahrrinne die ausgebaggert werden muss damit die riesigen Schiffe passieren können, muss vielleicht 20 bis 22 m tief sein. Das heißt, es muss eine Fahrrinne durch den ganzen See gebaggert werden, die immer wieder delogieren wird, wo ständig gebaggert werden muss und unsere Sorge ist das die Segmentation dieses Sees, und der ganze Wasserhaushalt dieses Sees abgesehen von den potentiellen Havarien oder anderen Problemen, dass diese Segmentationsprobleme das ganze Ökosystem durcheinander bringen können.

Kommt es durch den Bau zu Umsiedlungen?

Die endgültige Route des Kanals wurde ja gerade erst vor einigen Monaten bekanntgegeben. Inzwischen ist zu spüren, dass Leute enteignet und Dörfer umgesiedelt werden. Wie das genau funktioniert, ist meistens noch nicht ganz klar, es scheint gesetzlich so geregelt zu sein, dass die chinesische Firma das Recht hat, dieses Land zu kaufen. Ich bin mir nicht klar, unter welchen Bedingungen oder zu welchem Preis oder wie diese Leute kompensiert werden. Mein Eindruck ist, dass viele Leute, besonders die Fischer und die Leute die an der Kanalroute selber leben, sich große Sorgen machen, was das für ihr Leben bedeutet.



Wie wurde das Projekt vorab begutachtet?

Die ganze Art und Weise wie die Planung oder die Vergabe der Rechte den Kanal zu bauen in Nicaragua lief, war sehr ungewöhnlich. Es ging vor zwei Jahren in Nicaragua innerhalb von zwei drei Tagen offiziell durchs Parlament und der Vertrag wurde an eine Firma in Hongkong vergeben, die keinerlei Vorgeschichte hat, diese Art von Gesetzen zu machen. Normalerweise würde es bei solch großen internationalen Projekten so laufen, dass ein Umweltgutachten erstellt wird, das auch international vergeben und von internationalen „objektiven Wissenschaftlern“ begutachtet und erstellt wird. In diesem Fall ist aber alles post factum so zu sagen, dass es nicht darum geht ein Umweltgutachten, sondern eine Feasibility Studie zu machen, die einfach sagt, dieses ist die ökonomisch beste Route, aber nicht möglicherweise die soziale in Bezug auf die genuine Bevölkerung oder ökologisch beste Lösung. Der ganze Prozess wie das Umweltgutachten vergeben wurde, an welche Firma, und wie es ausgeführt wurde, war nicht transparent. Es gab dort keinerlei internationale Ausschreibung, es gab dort keinen Wettbewerb unter verschiedenen Firmen die Erfahrung haben so etwas zu tun, sondern die Firma aus Hongkong die den Kanal bauen soll, hat sich eine Firma ausgesucht, nach welchen Kriterien auch immer, und diese Firma erstellt jetzt die Studie als Auftragnehmer des Kanalbauers selber. Normalerweise würde man da eine Unabhängigkeit erwarten.

Warum interessieren sich Zoologen dafür?

Also unsere Forschung geht darum, dass wir versuchen zu verstehen, wie neue Arten entstehen und wir haben ja in Nicaragua die sehr ungewöhnliche Situation eines natürlichen Experiments wo aus den beiden großen Seen, dem Nicaragua- und dem Managua-See Fische, wir wissen nicht wie, in die Kraterseen kommen und da gibt es eine ganze Kette von Kraterseen die aus der Sicht eines Fisches sozusagen eine Insel im Ozean des Landes sind, wo Fische hineingelangen oder neue Arten entstehen. Es gibt in Nicaragua mehrere Kraterseen wo es Arten gibt, die jeweils nur in einem Kratersee vorkommen. Zum Teil sind diese Kraterseen weniger als 2000 Jahre alt. Wir haben extrem schnelle Artbildung und haben viele Arten die es nur in einem kleinen See gibt. Und was uns interessiert und was uns Sorge macht, ist, wenn der Kanal durch diese Seen durchgehen wird, was sind die Auswirkungen auf die Ökologie dieses Sees, aber auch auf die benachbarten Seen, auf die Flüsse, die in die Seen hineinfließen usw. Und für mich als Ichthyologen ist natürlich hauptsächlich der Fisch interessant, aber es geht natürlich auch um jegliche andere Pflanzen und Tiere, die von dem Wasser und den Seen selber leben und auch die Bevölkerung die um den See herum lebt, die das Wasser braucht zum Trinken oder zur Bewässerung der Felder.

Wir danken Herrn Prof. Dr. Axel Meyer für die Mitwirkung an diesem Bericht

SERIEN / FORTSETZUNGEN**„Funkerbriefe“ sind Seefunkgeschichte(n)**

Briefe von Peter (Pit) Busse

Sehr geehrter Herr Kühl!

Kenitra, den 10. Februar 1964

Für zwei Tage liegen wir hier in Kenitra. Heute noch werden wir nach Casablanca zurückfahren. Gestern sind wir – von Agadir kommend – hier eingelaufen. Dort hatte ich eine interessante Begegnung, von der ich Ihnen heute berichten möchte.

In Agadir besuchte ich die dortige Küstenfunkstelle (CND). Ich hatte schon mehrmals mit ihr in Verbindung gestanden. So interessierte es mich einmal zu sehen, wie eine marokkanische Küstenfunkstelle aufgebaut ist und wie es dort aussieht. Unser Agent fuhr mich freundlicherweise zu der Funkstelle, die etwas ausserhalb von Agadir auf einem kleinen Hügel liegt. Von diesem Hügel hat man – zum Leidwesen der dortigen Funker – keinen Blick auf die See bzw. den Hafen. Vor der großen Katastrophe (1960 schweres Erdbeben) befand sich die alte Küstenfunkstelle direkt an der See. Danach wurde die Funkstelle zu ihrem jetzigen Platz verlegt.

Die Begrüßung war sehr freundlich. Ich lernte den noch jungen Funkstellenleiter sowie den wachhabenden Funker kennen. Beide schienen sich über einen Besucher zu freuen. Leider sprach der Funkstellenleiter kein Englisch, was mich etwas erstaunte. Dagegen konnte ich mich mit dem Funker bestens verständigen. Er zeigte mir die gesamte Station und erklärte mir die einzelnen Geräte.

Für die Stromversorgung sorgt ein alter Dieselmotor mit nachgeschaltetem Generator. Beide stehen in einem Raum, in dem sich noch eine für unsere Verhältnisse altertümliche Schaltanlage befindet. Die Auspuffgase des Motors werden über eine alte Rohrleitung nach aussen geführt. Eine etwas primitive Angelegenheit!

Im Nachbarraum sah ich die Sender der Funkstelle. Ich kam mir vor wie in einer Amateurstation. Da standen Sender – selbstgebaut – in einer Ausführung, die bei uns bestimmt nicht zugelassen werden würde. Beide Sender – Baujahr 1949 – schienen aus alten Teilen regelrecht zusammengeschustert worden zu sein. Dass sie schon so lange ihren Dienst taten, verwunderte mich einigermaßen. Die beiden 200-Watt-Sender befanden sich in Gestellen, in denen bestimmt Sender von mehreren kW-Leistung

Platz gehabt hätten. Auf jeden Fall klappten die Sender noch. Das war die Hauptsache für die Funker.

Im eigentlichen Funkraum befanden sich zwei pultförmige Arbeitstische, auf denen sich je zwei nicht mehr ganz neue deutsche E 566 befanden. Sie litten auch schon stark an Altersschwäche. Kurzwellenlupe, Magische Augen, Eichton funktionierten fast gar nicht mehr.

Daneben waren in den Pulten noch Wählscheiben für Sendereinstellung, Uhren, Lautsprecher und einige Kontrollampen eingebaut. Diese Lampen hatten teilweise einmal funktioniert. Als Tasten wurden Dingergen benutzt, die an Einfachheit nicht zu überbieten waren. Als moderne Errungenschaft diente eine selbstgebaute „Schlackertaste“. Ich versuchte einmal damit zu geben. Das war für mich unmöglich. Sie vibrierte so stark, dass saubere Punkte überhaupt nicht zu tasten waren. Als der OP dann damit seine „TFC-List“ (nur Schiffe wurden gerufen, für die bei Casablanca-Radio etwas vorlag!) musste ich mehrmals hinhören, um etwas davon entziffern zu können. Da wurden keine Morsezeichen fabriziert, sondern Schnarrtöne. Es hörte sich einfach grausam an! –



Nach einer marokkanischen Bestimmung müssen die wachhabenden Funker der Küstenfunkstellen – bei CND waren es drei, die sich die Wache von 0700 bis 2100 Uhr teilen – alle 10 Minuten eine rufende Station in das Tagebuch schreiben. Wen diese Funkstelle ruft, spielt dabei keine Rolle. Hauptsache ist es, es steht etwas im Tagebuch. Und was wird dabei gelogen! Der Funker suchte sich aus einer alten Kladde Rufzeichen heraus und schrieb sie dann in sein Tagebuch. Zur Erweiterung seiner „Rufzeichenliste“ notierte er sich Calls der TFC-LIST von DAM/DAN. Ich konnte nur staunen. Beim Abhören der Liste von Norddeichradio vollbrachte der Empfänger mehrfach tolle Frequenzsprünge. So 10 kHz waren gar nichts!

Man muß sich einmal vorstellen, solche Funkstelle bezeichnet sich als „Küstenfunkstelle“. Für europäische Verhältnisse einfach unvorstellbar.

Aber es liegt wohl an der Mentalität dieser Leute alle Dinge so lange zu benutzen, bis diese endgültig auseinanderfallen. –

Jetzt ist hier in Marokko noch Ramadan, die Fastenzeit. Auch der Funker bei Agadir-Radio mußte sich als strenger Mohamedaner daran halten. Um kurz nach 1700 Uhr brachte ihm seine – unverschleierte – Frau das



Essen (in einer Kaffeekanne!) sowie Milchkaffee. Ich wurde zum Essen eingeladen. Ich schluckte einmal tief und löffelte dann aus einem Napf mit einem alten Blechlöffel die Suppe aus der Kaffeekanne. Ich hatte zuerst etwas innere Bedenken, wurde jedoch angenehm überrascht.

Die Suppe bestand aus Nudeln, Tomatensauce, Fleischstückchen und Hülsenfrüchte, die mir unbekannt waren. Dazu trank ich den Milchkaffee. Es schmeckte selbst für europäische Gaumen recht ordentlich. Nach dem Essen erst nahm der Funker eine Zigarette von mir an. Vorher mußte er mit Rücksicht auf

seine Fastenzeit dankend ablehnen. Das fiel ihm nicht leicht, da er sonst – wie er mir erzählte – ca. 40 Zigaretten am Tag raucht.

Während der ganzen Zeit, die ich bei CND verbrachte – es waren so knappe drei Stunden – rief keine einzige Station dort an. Der Verkehrsumfang dieser Küstenfunkstelle ist also denkbar gering. Als Sonderdienst strahlt Agadir-Radio nur einen Seewetterbericht aus. –

In Casablanca werden wir 900 Tonnen Frucht laden, die wir nach Hamburg bringen sollen. Ich denke, dass wir etwa am kommenden Montag in Hamburg eintreffen werden. Hoffentlich herrscht auf der Elbe nicht wieder so dicker Nebel, dass wir bei Elbe 1 vor Anker liegen müssen. –

So, das wär's für heute.

Herzliche Grüße aus Kenitra sendet Ihnen

Peter Busse

Kenitra, den 10. 3. 64

Veteranen des Seefunkdienstes fachsimpeln

Erwin Stamer – Jahrgang 1915 erzählt aus seinem Funkerleben

Funker an der Küstenfunkstelle „RÜGEN RADIO“ der DP, Funkoffizier und Funkinspektor bei der Deutschen Seereederei Rostock.

Mein Leben mit dem Seefunk

Bereits mit 10 Jahren faßte ich den Entschluß, Seemann zu werden und das kam so:

Einem Handwerker, der in unserem Haus in der mecklenburgischen Kleinstadt Rehna Reparaturarbeiten durchführte, verkürzte ich die Zeit, indem ich ihm auf einer kleinen Ziehharmonika Seemannslieder vorspielte. Da unterbrach der Handwerker kurz seine Arbeit und sagte: „Jung, du müßt je woll ok Seemann warden, du kannst all Treckfidel spülen!“. Dieser Gedanke ging mir in den kommenden Jahren nicht mehr aus dem Sinn.

Militärzeit

Als ich meine Lehre als Elektriker in Rehna Ende 1933 abgeschlossen hatte, meldete ich mich am 1. Januar 1934 freiwillig als strammer Rekrut bei der Marine Schiffsstammdivision der Nordsee in Wilhelmshaven. Ein viertel Jahr später wechselte ich zur Marine-Nachrichtenschule nach Flensburg und somit war der Grundstein für mein berufliches Leben gelegt.

In Friedenszeiten war der Dienst bei der Marine für mich Jüngling eine erlebnisreiche Zeit. Wir machten Auslandsreisen und ich lernte fremde Länder, Menschen, Sitten und Gebräuche anderer Kulturen kennen.

Auch die Funkausbildung machte mir ungeheuren Spaß. In den Wintermonaten konnte ich mich auch in schulischer Sicht weiterbilden, was für meine später geplante höhere Beamtenlaufbahn unbedingt erforderlich war. Aber wir merkten auch schon bald, daß das dicke Ende bald nachkommt.

Seit 1936 war ich bei der 2. U-Bootflottille „Saltzwedel“ in Wilhelmshaven abkommandiert und bei Kriegsbeginn im September 1939 standen wir mit unserem „U 30“ bereits 400 Seemeilen westlich von Irland, um in den furchtbarsten aller Kriege einzugreifen.

Im Oktober 1944 kam ich dann mit „U 155“ wieder nach Kiel und Flensburg zurück. Wir waren über 6 Wochen mit Schnorchel unter Wasser gefahren, um dieses Ziel zu erreichen. In Flensburg erlebte ich dann auch das Kriegsende und wurde im November 1945 aus englischer Gefangenschaft entlassen.



Nachkriegszeit

Ostern 1946 war ich dann endlich wieder bei meiner Mutter in Rehna in der damaligen „Sowjetischen Besatzungszone!“ Ich war zwar heil und gesund, aber total ausgehungert. Auf fachlichem Gebiet hatte ich mir bei der Marine umfassende Fertigkeiten im Funkdienst, speziell im Kurzwellenverkehr angeeignet, der damals ja noch in den Kinderschuhen steckte. Auch die Funkortung mittels Radar zur Radarabwehr feindlicher Ziele waren meine Spezialgebiete, aber damit konnte ich zunächst in der trostlosen Nachkriegszeit wenig anfangen.

Also ging ich erst einmal zum Bauern in der Landwirtschaft arbeiten, und konnte mich auf diese Art und Weise erst einmal wieder richtig satt essen. In dieser Zeit habe ich auch meine jetzige Frau kennen gelernt und 1948 geheiratet. Ich habe es nie bereut.

„RÜGEN RADIO“

Im Jahre 1951 endete dann mein Ausflug in die Landwirtschaft und ich hatte das Glück, eine Anstellung bei der Deutschen Post zu bekommen. Ich konnte wieder in meinem geliebten Beruf als Funker bei der Küstenfunkstelle „RÜGEN RADIO“ in Glowe auf Rügen arbeiten. Vorher mußte ich allerdings

noch meine Fähigkeiten und Fertigkeiten im Hören und Geben von Morsezeichen an der inzwischen wieder eröffneten Seefahrtsschule in Wustrow/Fischland nachweisen, was mir jedoch auch nach fünfjähriger artfremder und schwerer Arbeit keinerlei Schwierigkeiten bereitete. Die Lücken in der Kenntnis postalischer Vorschriften bei der Abwicklung des zivilen Seefunkdienstes wurden gemeinsam mit dem damaligen Leiter der Küstenfunkstelle, Herrn Alfred Sch., auf angenehme Art und Weise geschlossen. So war ich gut gerüstet, als ich dann endlich im Jahre 1954 bei der neu gegründeten Deutschen Seereederei in Rostock mit der Seefahrt begann.

D/S „ROSTOCK“/DHWF

Das erste Schiff, welches für die Deutsche Seereederei auf „Große Fahrt“ ging, war D/S „ROSTOCK“/DHWF, ein Kohlendampfer von 3200 Bruttoregistertonnen, ein Schiff als Reparationsleistung für die Sowjetunion, gebaut auf der Neptunwerft in Rostock. Als stolzer Funkoffizier wurde ich auf diesem Schiff lt. Seefahrtsbuch am 16.6.1954 angemustert. Mein Seefahrtsbuch hatte die Nummer 621/54 und mein Seefunkzeugnis II. Klasse die Nummer 25, ausgestellt von der Deutschen Post. Das Fahrtgebiet war damals hauptsäch-



lich das Mittelmeer und ich kannte zu dieser Zeit Alexandria und Kairo besser als Berlin. Probleme im Funkverkehr mit „RÜGEN RADIO“ bzw. den anderen Küstenfunkstellen traten nicht auf, da bis 1956 leistungsstarke Sender an Bord installiert waren. Erst als diese dann laut VO-Funk gegen einen 100 Watt MW/GW/KW-Sender vom Funkwerk Köpenick ausgetauscht werden mußten, gab es manchmal Probleme bei der Verbindungsaufnahme im Kurzwellenweitverkehr, allerdings nur tagsüber.

Vorsicht Hochspannung!

In den Jahren 1958/60 war ich bei der DSR Mitglied einer vierköpfigen Delegation, die im Ausland Alttonnageschiffe besichtigte und kaufte. Auf einem dieser Schiffe, dem Kühlschiff „THEODOR KÖRNER“/DHZW ex „MAR DEL PLATA“ wurde ich dann als Funkoffizier eingesetzt.

Eines Tages mußte ich dann bei schwerem Seegang in der Biscaya eine Telephonieverbindung mit der Reederei herstellen. Durch die starken Schiffsbewegungen hatte sich im etwa 20 Jahre alten Sender eine der relativ großen Senderöhren in ihrem Sockel gelockert, wodurch es zu unerträglichen Kratzgeräuschen beim Telephonieren kam, die zunächst erst einmal beseitigt werden mussten.

Zu diesem Zwecke schraubte ich zunächst die Seitenwand des Senders ab, um freien Zugang zu haben. In der einen Hand hatte ich den Telephonhörer mit der Sprech-taste und in der anderen Hand ein etwa 50 cm langes Lineal. Damit wollte ich auf die Anodenkappe der Senderöhre drücken, um als Soforthilfe den richtigen Kontakt der Senderöhre wieder herzustellen. Gedacht – getan, und schon lag ich bewußtlos im Funkraum.

Als ich nach einiger Zeit wieder zu mir kam und wieder etwas denken konnte, war mir alles klar. In dem Lineal befand sich ja auf der einen Seite eine dünne Bleischiene, die mir die volle Anodenspannung von 2000 Volt durch den Körper gejagt hatte. Gott sei Dank war die Sache glimpflich abgegangen und ich habe keinen Schaden genommen. Für die Zukunft war ich gewarnt und habe bei Arbeiten unter Spannung immer besondere Sorgfalt walten lassen. Ein Kollege auf einem anderen Schiff unserer Reederei ist bei einer ähnlichen Situation im Funkraum tödlich verunglückt! Während meiner Tätigkeit als Funkinspektor der DSR in Wismar habe ich die Funkoffiziere stets vor der Gefahr bei Reparaturarbeiten unter Spannung gewarnt, vor allem bei Radarreparaturen unter noch höheren Spannungen.

Fortsetzung folgt

Einmal noch nach Rio – Reise mit einem Containerschiff

Hamburg-Süd – Spezialist für Südamerika-Reisen / Fortsetzung

Von Jürgen Gerpott

Der Liegeplatz Waltershof befindet sich direkt an der Elbe, der Bug ist bereits Elbe ab gerichtet. Es bleibt Gelegenheit dem Ladebetrieb zuzusehen. Die Van Carrier bringen meist 40 Fuß Container und stellen sie unter den Ladebrücken ab. Der Brückenfahrer senkt das Ladegeschirr auf den Container ab, das sich in den oberen Halterungen an vier Punkten verriegelt.

Dann wird der Container soweit angehoben, dass Arbeiter an der Unterseite Twistlocks einklinken, die sich später an Deck mit den dort abgestellten verbinden. In wenigen Minuten ist ein Ladevorgang von der Landseite an Deck abgeschlossen und der Brückenfahrer fährt zurück an Land, um den nächsten Container aufzunehmen.

Durch die Aufhängung des Ladegeschirrs kann es in geringen Grenzen gedreht und gekippt werden, so dass der Container sicher vom Geschirr aufgenommen wird. Der Trimm des Schiffes wird laufend durch ein Lagemesssystem erfasst und so ausgeglichen, dass es auf ebenem Kiel liegt, denn sonst lassen sich unter Umständen die Boxen nicht in den Führungen im Schiff bewegen. Am Geschick des

Brückenfahrers liegt es, ob der Container zügig in Position gebracht werden kann. Auf Grund der langen Kabelwege und der seitlichen Bewegungen vom / zum Schiff kann der Container wie bei einem Pendel in Schwingungen geraten. Deshalb ist behutsames Abbremsen erforderlich. Der Wind Einfluss muss auch mit eingerechnet werden.



An der Gangway hängt die Info-tafel, die besagt, dass es am Dienstag um 15 Uhr losgeht. „Alle Leinen los und langsam voraus“. Mit über 10 m Tiefgang geht es auf



unsere rund 6000 Seemeilen lange Reise nach Buenos Aires. „Elbe ab fahrend die Santa Catarina mit 300 m Länge und 10 m Tiefgang mit Wegerecht und Radar Sonderberatung passiert Tonne 122“ tönt es aus dem UKW Gerät bei der Lage-meldung von Brunsbüttel Elbe Traf-fic. Die Elbe, unser Segelrevier über rund 30 Jahre, sehen wir jetzt einmal aus der Sicht der Dickschif-fe. Langsam schieben sich rund 100.000 Tonnen die Elbe hinab, vorbei an Blankenese, Schulau. Aus der Brückenhöhe kann man sehr weit ins Land sehen.

Beim Willkommenhöft in Schu-lau werden wir mit Musik und der Nationalhymne Liberias verabschiedet. Die Ausfahrt beobachten wir vom Brückendeck aus. Die Brücke erstreckt sich über die gesamte Schiffsbreite, wobei rund die Hälfte davon das Steuerhaus selber ein-nimmt. Nur von hier aus hat man einen einmaligen Rundblick.

Die Ausstattung der Brücke hat sich im Gegensatz zu früher natür-lich total verändert. Hier laufen alle wichtigen Überwachungseinrich-tungen des Schiffes zusammen. Neben den Bildschirmen für die Ra-dargeräte und der elektronischen Seekarte ist auch einer zur Maschi-nenüberwachung dabei. Diverse UKW Funkgerätekonsolen sind in das Pult eingearbeitet. Das Steuer

und die Selbststeueranlage werden von hier aus bedient. Dahinter ste-hen zwei fest eingebaute, verstell-bare Sessel, wo der Wachoffizier Platz nehmen kann.

Einen „Kommandantenstuhl“ gibt es natürlich auch, aber der ist tabu, wenn man keinen Ärger ha-ben will! Im rückwärtigen Teil der Brücke befinden sich weitere nauti-sche und funktechnische Geräte und die auf Papier gedruckten See-karten. Dieser Teil wird nachts durch Vorhänge vom Rest der Brücke abgetrennt und ist dann nur schwach beleuchtet. Einen me-chanischen Chronometer wie da-mals, zum Aufziehen und täglichen Abgleich mit einem Zeitzeichen gibt es nicht mehr, sondern ein Zentraluhrsystem über GPS gesteu-ert. Überall im Schiff sind Tochter-uhren, die von hier gesteuert wer-den. Zeitverschiebungen werden am Zentralgerät eingestellt, fertig.

Meine Nautiker bei Hansa haben sich früher immer darüber amüsiert und gesagt: „Bei Hamburg Süd sind alle Kurse bereits in der See-karte mit Tinte eingetragen und die Kapitäne können gar nicht davon abweichen!“. Es werden englische Seekarten benutzt und alle Ham-burg Süd Kurse und den heute üb-lichen Wegpunkten sind bereits von der Reederei eingetragen und somit vorgegeben.



In raumhohen Bücherregalen stehen die Manuals zu den Geräten, Vorschriften und Unterlagen zum Schiffsbetrieb. Wetterberichte und nautische Warnungen aus dem NAVTEX und aus den Satellitenkanälen hängen an der Rückwand. Weiterhin ist an Steuerbord eine kleine Anrichte mit Kaffeemaschine, wo sich die Wachhabenden mal eben etwas aufbrühen können, gleich dahinter ist eine Sitzbank mit Tisch. Dies wird unser bevorzugter Aufenthaltsort wenn es etwas zu sehen gibt, dort sind wir nicht im Wege, und wir bekommen alles hautnah mit. Wir dürfen überall hin im Schiff außer zu der Maschinenanlage. Gegen 21 Uhr passieren wir Cuxhaven und deren Lichter verschwinden langsam in der Ferne, wir sind auf See. Ich habe mein eigenes Fernglas (10X50) mitgebracht und bis kurz vor Mitternacht gehe ich „8–12 Wache“. Dabei versuche ich die Kennungen diverser Leuchtfeuer auszuwerten und mit der Seekarte zu vergleichen. Jetzt wäre ein tr „qto elbe bnd antwerp“ an DAN fällig, ein Telegramm an den Agenten in Antwerpen – ETA 1300 Vlissingen – Das läuft natürlich heute alles als E-Mailverkehr über Satellit. Auf dem Bildschirm der elektronischen Seekarte werden diverse Informationen dargestellt. Neben den Radarechos und den Schiffsdaten aus

dem AIS können zusätzliche Infotafel aufgerufen werden. Durch anfahren eines Echos auf dem Bildschirm mit dem Cursor lassen sich die Informationen des betreffenden Schiffes als Textinformation darstellen: Schiffsname, Rufzeichen, Kurs und Geschwindigkeit, wohin usw.

Vom Kapitän bekomme ich am Folgetag kostenlos einen E-Mail Account, für Mails ohne Anhang: Name.Schiff@Gesellschaft.com Bei der Nutzung der Sat-Anlage ist das im Pauschaltarif der Reederei für alle Besatzungsmitglieder abgedeckt. „Wir schöpfen unser Freikontingent ohnehin nicht aus“, sagt der 1. Offizier. So kann ich während der Reise doch die eine oder andere Mail absetzen.

Die reine Fahrtzeit Hamburg – Antwerpen beträgt rund 22 Stunden. Wir fahren langsam, weil der Liegeplatz in Antwerpen noch belegt ist. Am Morgen wird ein Bootsmanöver für alle angesetzt. Um 10.30 ertönt das Signal – 7 Kurz 1 Lang und eine Ansage über das Bordsystem, das überall hörbar ist. Wir legen unsere Rettungswesten an und gehen zu unserer Sammelstelle auf dem B-Deck.

Dort finden sich weitere Besatzungsmitglieder ein. Die 3. Offizierin führt die Regie und gibt Erläuterungen zum Rettungsboot und seinen Einrichtungen, fragt Besat-



zungsmitglieder nach ihren Aufgaben. Wir besteigen das Rettungsboot und dort gibt es weitere Belehrungen. Auch die Passagiere werden nach ihrer Aufgabe befragt, die da lautet „Den Anweisungen zu folgen“. Alle Ansagen sind in englischer Sprache. Die beiden Rettungsboote fassen jeweils 30 Personen, also die gesamte Crew könnte auf einer Seite untergebracht werden. Ich wurde dem Steuerbord Boot zugeteilt, während meine Frau und Schwester ins Backbord Boot gehen sollen. Gott sei Dank, der Koch ist mit in meinem Boot, und das beruhigt doch schon einmal. Weiterhin sind auf dem Bootsdeck Rettungsinseln, deren Gebrauch und Handhabung erklärt wird.

Außerdem gibt es Instruktionen und Hinweise, was zu tun ist bei 'Mann über Bord', 'Feuer' und 'Rauch' und sonstigen ungewöhnlichen Vorkommnissen. Auch dieses Manöver müssen wir später in einer Liste gegenzeichnen, daran teilgenommen zu haben. Gegen Mittag passieren wir Vlissingen. Es geht weiter in langsamer Fahrt die gewundene Schelde hinauf nach Antwerpen.

Nach 40 Jahren befahre ich wieder diese Strecke, auf der ich damals im Fährdienst nach Harwich jeden zweiten Tag vorbeigekom-

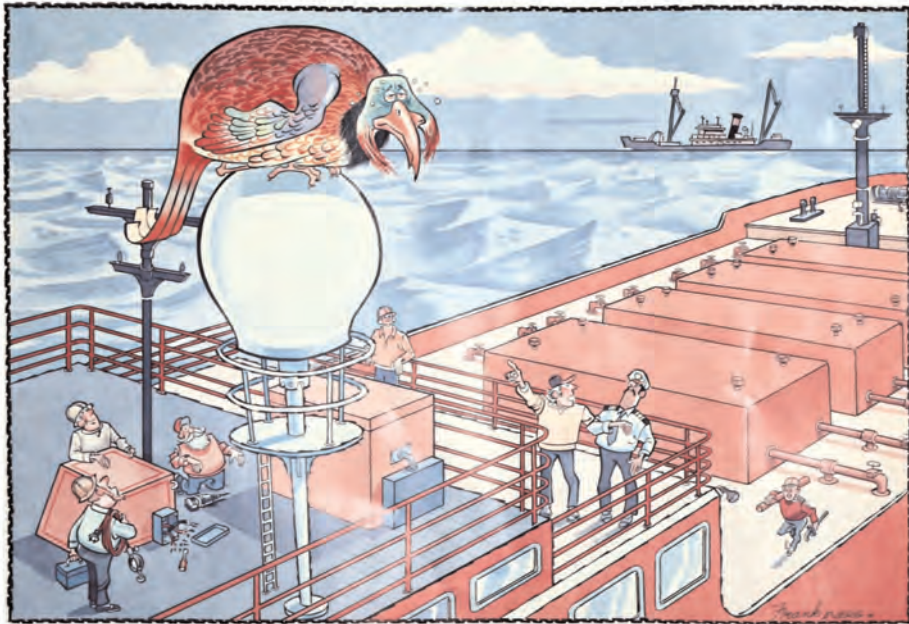
men war. Es hat sich mächtig verändert. Bereits bei Terneuzen sind große Raffinerieanlagen. In der Ferne sieht man schon das Lichtermeer des Antwerpener Hafens.

Kilometerlang ziehen sich Industrieanlagen entlang der Schelde. Ein großes Container Schiff kommt uns entgegen, welches wohl unseren Liegeplatz frei gemacht hat. Vor dem Verbindungsdock dreht das Schiff aus eigener Kraft und dann heißt es 'Rückwärts einparken' in eine Lücke am Kai, die von meinem Standpunkt aus als viel zu klein angesehen wird. Ein kleiner Schlepper hat sich mittschiffs bereit gelegt. Unser Schiff hat neben Bugstrahl auch ein Heckstrahl.

Beim Näherkommen wird die Lücke dann doch immer größer und wir passen tatsächlich hinein. Ganz sachte legen sich die 100.000 Tonnen ohne einen Bumms an die Pier. Kapitän, Lotse und 1. Offizier stehen in der Nock und bedienen die Anlagen von einem Außenstand aus. „Schiff so festmachen, 6 + 2“ lautet die Order und schon kann der Lade- und Löschbetrieb losgehen. Am nächsten Morgen kann ich nicht umhin den Kapitän zu loben für seinen 'perfect job'.

Fortsetzung folgt

ZU GUTER LETZT



She's been trying to hatch that thing since we put it there.

mni tks to heinrich busch

Trinken und Autofahren

Dies geschah einem völlig betrunkenen Engländer in Frankreich.

Ein französischer Polizist stoppt sein Auto und fragt ihn, ob er getrunken habe. Mit großen Schwierigkeiten, räumt der Engländer ein, dass er bereits den ganzen Tag trinke. Seine Tochter habe am Morgen einen französischen Mann geheiratet, und er deshalb bereits Champagner und ein paar Flaschen Wein an der Rezeption und nicht wenige Gläser Single Malt danach getrunken habe.

Ganz aufgeregt macht der Polizist einen Alkohol-Test (Atemtest) und fragt den Engländer, ob er wisse, warum er ihn jetzt nach französischem Gesetz verhaften müsse?

Der Engländer antwortet mit Humor: „Nein Sir, das weiß ich nicht! Aber während wir uns Fragen stellen, wissen Sie, dass dies ein britisches Auto ist und meine Frau fährt ... auf der anderen Seite?“

***Wir wünschen unseren LeserInnen
ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches
neues Jahr in Gesundheit!***

Vorstand der Seefunkkameradschaft und die „Blattmacher“

