

Seeleute starben wegen Funkverbot

Ulrich Jochimsen

Vor 20 Jahren konnte Kapitän Carlsson sein Frachtschiff, die »Flying Enterprise«, vor dem sicheren Untergang retten, da er eine Amateurfunkstation an Bord hatte. Die normale Funkstation der »Flying Enterprise« war total ausgefallen. Aber das Mitführen solcher leistungsfähigen, kleinen und billigen Funkstationen, mit denen auch Flugzeuge und andere Dienste weltweit direkt erreicht werden können, ist der deutschen Handelsmarine durch Bundespostvorschriften strengstens verboten. Den deutschen Funkamateuren ist die Verbindung ihrer Station mit dem deutschen Telefonnetz strengstens untersagt. Zwar kann jeder Amerikaner von Deutschland aus R-Gespräche führen, das heißt Telefongespräche, die der Empfänger in den USA auch nur zum halben deutschen Telefontarif bezahlt, aber der Rückweg von USA nach Deutschland ist durch bürokratische Maßnahmen der Bundespost versperrt.

Am 12. Juni 1980, genau eineinhalb Jahre nach dem Untergang des deutschen 37 000-Bruttoregistertonnen-Frachters »München«, stellte das Seeamt Bremerhaven nach mehrtägigen Verhandlungen fest: Keinen trifft eine Schuld am Untergang; weder Besatzung, Ladung noch die Beschaffenheit des Schiffes. Im lang andauernden Orkan wurde vermutlich ein schwerer Seeschlag, eine bis zu 30 Meter hohe Welle der »München« und ihrer 28köpfigen Besatzung zum Verhängnis.

Die zehntägige Suche in einem Gebiet unweit der Azoren, an der insgesamt 110 Schiffe und zahlreiche Flugzeuge beteiligt waren, gilt als die größte derartige Aktion, die in der Schifffahrt der Welt jemals unternommen wurde. Jedoch fehlt bisher jede Spur von dem 260 Meter langen, hochhaushohen Schiff. Keiner weiß, wo die 28 Menschen und die 210 Millionen Mark Werte geblieben sind. Nur ein paar Rettungsteile wurden im Atlantik aufgefischt.

Nach amtlicher Feststellung ist das Schiff erst 33 Stunden nach dem ersten SOS-Funkspruch auf ebenen Kiel weggesackt. Will heißen, bis dahin gab es noch Chancen, das Schiff an der Wasseroberfläche zu orten, danach nur, die eventuell Überlebenden aufzufinden.

So weit, so gut für die Bürokraten und Buchhalter des Rechts, der Vorschriften und Gelder. Tagtäglich sicher an Land, in klimatisierten Räumen und einem pünktlichen Feierabend im trauten Familienkreis entgegensehend, ziehen sie weiter unbekümmert ihre Striche aufs Papier. Der zarte Hinweis des Seeamtes, die Rettungsmittel zu modernisieren, wird sie zur Schaffung neuer komplizierter Vorschriften verleiten und zu noch größerer Strenge gegenüber den weltweit Seefahrenden ermuntern; deren

Spielraum noch weiter verringern.

Aber für die Hinterbliebenen der 28 jämmerlich Ertrunkenen bleiben Fragen offen, die nicht im Strudel der Trauer untergehen dürfen. Unsere Technik, der modernste deutsche Hochseefrachter, die »München«, hat gegen die Natur, die Jahrmilliarden alte See, verloren. Welche Überlebenschancen hatten die 28 Menschen im erbarmungslosen Kampf zwischen Technik und Natur? Sie hatten praktisch keinen Spielraum.

Da nach Ansicht des Seeamtes niemand die Schuld trifft, aber länger als ein Tag nach dem schweren Seeschlag die »München« noch schwamm und trotzdem keine qualifizierte Funkverbindung aufgebaut werden konnte mit der vorschriftsmäßigen Funkausrüstung, muß nach Fehlern im Funksystem gefahndet werden. Denn Fehler gibt es: Die Überlebenschancen der Besatzung zu erhöhen durch Mitnahme eigener, besserer Funkstationen, ist selbst dem Funkoffizier und dem Kapitän durch strenge Vorschriften der Deutschen Bundespost, die auf jedem deutschen Schiff eingehalten werden müssen, systematisch verwehrt.

In seinem Spruch konnte selbst das Seeamt Bremerhaven nicht umhin, wenn es sich auch scheute, die Deutsche Bundespost beim Namen zu nennen oder gar die Handlungen beziehungsweise Unterlassungen der Deutschen Bundespost ungeschminkt zu rügen, zu empfehlen: »Frequenzen für den Funkverkehr zwischen Flugzeugen und Schiffen zu erweitern beziehungsweise einzuführen und weltweit zu koordinieren, die Peilbarkeit von automatischen Seenotfunkbojen durch Flugzeuge und Schiffe zu verbessern, die Bedienung der Rettungsbootsender zu vereinfachen und zu erleichtern und die Notstromversorgung der Funkstation

durch Anschluß an ein Notstromaggregat sicherzustellen.«

Nach dem Untergang der »Titanic« am 15. April 1912 nach Kollision mit einem Eisberg wurde in internationalen Schiffsicherheitsverträgen die Grundlage für das heute noch im wesentlichen bestehende Seenotfunksystem gelegt. Die Entdeckung der Kurzwellen durch die Funkamateure zur direkten Übermittlung mit selbstgebauten kleinen Sendern-Empfängern und Antennen über große Entfernungen und die kommerzielle und militärische Weiterentwicklung bis zur heutigen Reife brachte für den schnellen Luftverkehr kleine leistungsfähige und universelle Sendeeinrichtungen, die aber bis heute auf deutschen Schiffen nicht mitgeführt werden dürfen.

Stattdessen rüsten praktisch nur zwei Firmen deutsche Schiffe mit Funkstationen aus: Hagenuk und die Debeg (eine Tochter von Siemens), Telefunken und ITT. Während Lufthansa-Flugzeuge ihre Basis in Frankfurt weltweit sofort direkt erreichen, müssen Schiffe die Deutsche Bundespost-Funkstelle »Norddeichradio« oder Küstenfunkstellen anderer Länder anfunken, die dann über die öffentlichen Fernmeldeetze gegen eine

Rettung nur gegen hohe Gebühr

stattliche Gebühr verbinden. Oft ist die Verbindung über die weiter entfernte Küstenfunkstelle der Schweiz, »Genfradio«, billiger als über »Norddeichradio«, auch wenn das Telefongespräch mit einem deutschen Teilnehmer über das deutsche Telefonnetz geführt wird.

Seit ein paar Jahren bietet die Lufthansa ihren Passagieren auf einigen Interkontinentalflügen Telefongespräche nach Deutschland an. Durch das Verbot der Deutschen Bundespost werden die Gespräche über eine Funkstation in Schweden geführt, die die Gespräche in das deutsche Telefonnetz leitet.

Hätte die »München« eine moderne amerikanische Amateurfunkstation mitgeführt (die »München« war ja alle zwei, drei Wochen in den USA), wäre dem Funkoffizier jederzeit eine Verbindung nach Nordamerika geglückt. Die Funkamateure in Nordamerika hätten die Originalinformation direkt an ihrem Telefon zu Hause geschaltet und damit in das Welttelefonnetz und unmittelbar der Reederei in Hamburg per R-Gespräch zugeleitet. Eine solche Station ist so groß wie eine Aktentasche und kostet nicht mehr als ein Farbfernseher und eine HiFi-Anlage zusammen.

Stand der Technik ist es, von einer x-beliebigen Kabine eines modernen Frachters per Telefonnebenstellenanlage und Satelliten-Gegenstation einen x-beliebigen Teilnehmer im Welttelefonnetz automatisch selbst anzurufen, oder angerufen zu werden (zum Beispiel von einem Münzfernsprecher). Aber die Deutsche Bundespost hat die Gebühren in unglaubliche Höhen getrieben: Gemessen am Aufwand dürfte ein Dreiminutengespräch per Satellit höchstens drei Mark kosten und nicht 130. Während mein dänisches Autotelefon 11 Mark pro Monat kostete, verlangte die Deutsche Bundespost für mein deutsches Autotelefon eine monatliche Grundgebühr von 270 Mark.

Aber nicht nur über ungebührliche Ge-

Funktionäre der Postgewerkschaft sowie der Spitzenmanager der durch Staatsaufträge künstlich am guten Leben gehaltenen Elektroindustrie.

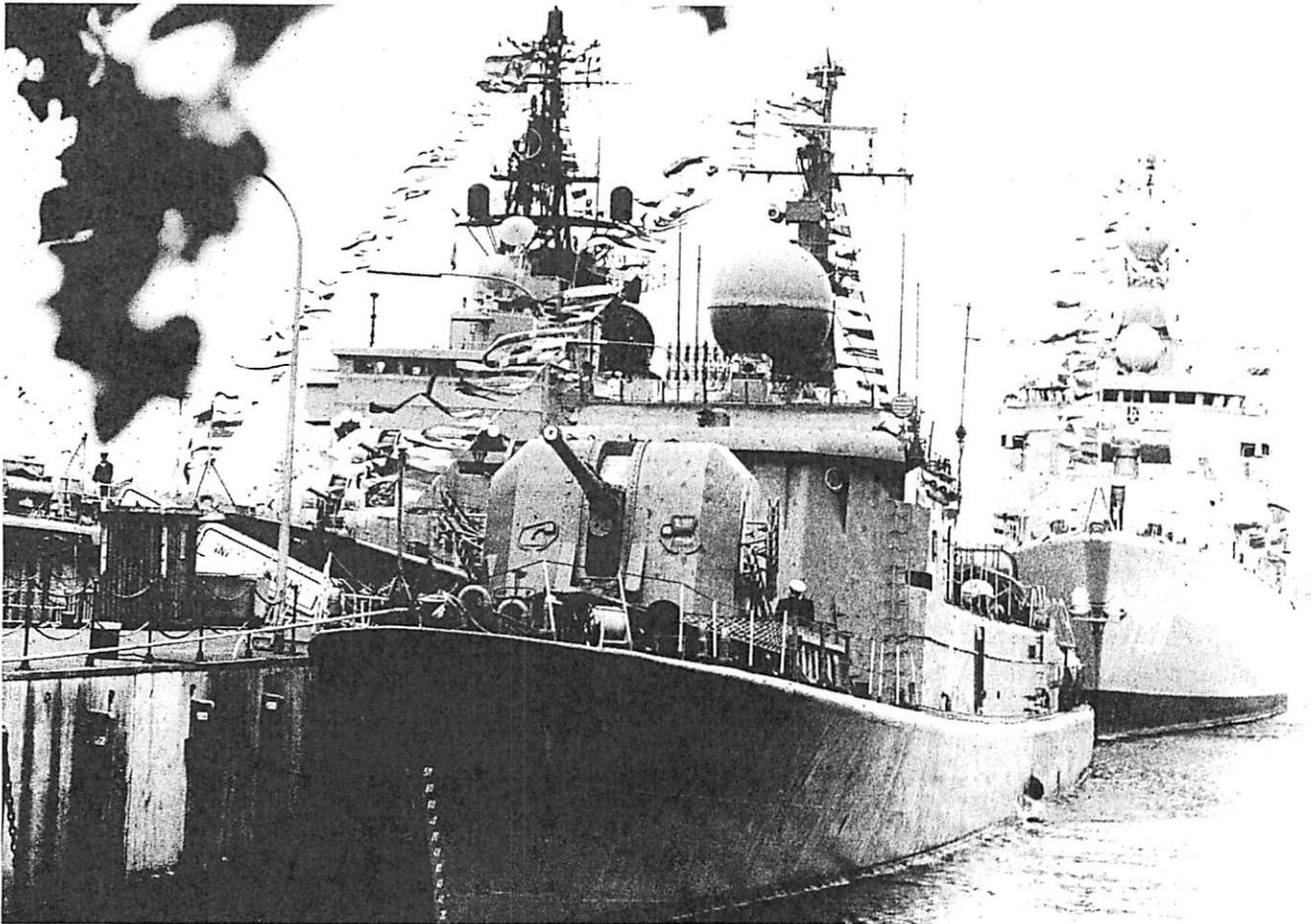
Keine Lebenden dürfen zeugen vom Kampf zwischen starrer Bürokratie und einfallsreicher Natur, der für die Natur letztendlich immer siegreich ausgeht, trotz hoher Verluste, und die Bürokratie als lebensfeindlich enttarnt. Wir suchen mit den Steuergroschen aus der Lohntüte des kleinen Mannes weltweit nach Rohstofflagern, schürfen, gefördert durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie, kleinste Manganknollen auf dem tiefen Meeresgrund, aber vom Riesenkolob, dem Wrack der »München«, wissen wir bis heute nicht einmal die ungefähre Position. Wir sind

Handelsmarine – mußte ich selber auf der M/S »Annemarie« SOS geben. Wir hatten Glück. Es kostete nur das Geld der Versicherung. Das war nicht gar so hoch, da ich sofort nach dem ersten SOS-Ruf über einen alten Morsesender die

Deutsches Telefonnetz völlig veraltet

nur aufgrund von Bundespostvorschriften abmontierte moderne amerikanische Telefonstation zusammen mit unserem Bord-Elektriker wieder in Betrieb nahm.

Ausdrücklich möchte ich mich vor den letzten Funkoffizier der »München« stellen. Ich möchte nicht wissen, durch welche Höllen er gelaufen ist, weil ihm keine Station antwortete.



Kriegsschiffe erlaubt die Bundesregierung. Die rettende Funkausrüstung für Zivilfrachter verbietet sie.

bühren werden moderne Kommunikations-systeme in Randbereichen in ihrer Verbreitung erheblich gebremst, um keine Vergleiche zu schaffen für das technologisch völlig veraltete Telefonnetz der Deutschen Bundespost. Wer an diesen Zuständen lautstark in der Öffentlichkeit Kritik übt, den trifft persönlich der Bannstrahl des Bundespostministers, der

eine führende Welthandelsnation, aber auf dem Gebiet der Fernmeldetechnik und Informatik spielen wir durch unsere eigene behördliche Dummheit und extensive Auslegung des Fernmeldemonopols durch die Deutsche Bundespost eine klägliche Rolle.

Vor 24 Jahren – ich war Funkoffizier der

Was wird sich ändern? Den finanziellen Schaden tragen wir alle. Der wird über die Versicherung liquidiert. Damit ist der Fall praktisch erledigt. Denn die Schiffe der Reederei der spurlos verschwundenen »München« führen stolz die Postflagge, transportieren Briefe, Pakete für die Deutsche Bundespost und Großanlagen für die deutsche Elektroindustrie. □