

# **Darstellung eines Standard-Seenotfalles als ein mögliches Beispiel für die Bedeutung und Funktion des Stiftungsprojekts:**

## **Ausgangslage:**

Ein Seenotfall 2.000 Seemeilen westlich der Alarmstation Brest (Frankreich) im mittleren Atlantik, die Besatzung geht davon aus, in kurzer Zeit das Schiff aufgeben und räumen zu müssen. Es gibt nach einer Explosion im Maschinenraum mit schwerem Wassereintrich (Standardunfall) mehrere leicht- und Schwerverletzte, dabei (mit Bordmitteln) Transportunfähige mit schweren Brandverletzungen und Schockzuständen. Hilfe mit Bordmitteln ist nicht möglich. Das Schiff hat neben explosionsgefährlichen Düngemitteln gemischte Ladung in Containern an Bord, darunter Feuerwerksartikel und Chemikalien in Tankcontainern. Der Maschinenraum brennt und macht Wasser, das Feuer beginnt, sich in die Aufbauten durchzufressen. Das Schiff treibt derzeit antriebs- und stromlos quer in der See bei wechselnden Windrichtungen mittlerer Stärken, es wird mit dem Notsender des Rettungsbootes gefunkt, da auch die Notstromversorgung durch Kabelschaden ausgefallen ist. Das Signal kommt nur schwach daher durch, wird von einem etwas tausend Seemeilen abstehenden Schiff aufgenommen und an die Seefunkstelle Santander (Spanien) weiter geleitet, welche die Rettungsleitstellen und die nahestehenden Schiffe zur Nothilfe alarmiert.

## **Was passiert heute in solchem Falle:**

Es sind 4 Schiffe in der Nähe, darunter 2 große Tanker und ein Chemikaliertanker mit hochbrandgefährlicher Ladung. Dieser wird von Santander sofort aus der Hilfeleistung wieder entlassen wegen zu hoher Gefahr. Die übrigen Schiffe werden nach den Seerechtskonventionen zur Hilfe befohlen und sie laufen zum Havaristen mit wetterbedingt höchstmöglicher Geschwindigkeit. Kein Schiff hat einen Arzt oder medizinisches Personal sowie eine ausreichend ausgestattete Krankenstation an Bord. Die Schiffe laufen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 Knoten, das Nächststehende hat eine Wegstrecke von 550 Seemeilen, also 34 Stunden Anfahrzeit. Zugleich wird der Bergungsschlepper der Alarmstation Brest in Marsch gesetzt. Aktuell ein Schiff der neuesten Generation der Klasse „Abeille Liberte“ der Reederei Les Abeilles und des französischen Staates, der das Rettungssystem hoch subventioniert (vernetzt mit der französischen Marineorganisation). Nach 4 Stunden Auslaufvorbereitung geht er in See und läuft mit Höchstfahrt von 20 Knoten zum Havaristen. Er hat vor dem Auslaufen einen Notarzt und 3 Rettungssanitäter an Bord genommen, die ein kleines Notlazarett an Bord einrichten werden. Der Schlepper ist auf solch schwere medizinischen Notfälle generell nicht eingerichtet. Er wird 100 Stunden zur Anfahrzeit benötigen, also ca. 4,2 Tage. Bis er ankommt vertreibt der Havarist etwa 100 Seemeilen nordöstlich weg von der letzten bekannten Position. Das abgestellte Handelsschiff erreicht den Havaristen deshalb tatsächlich erst nach 40 Stunden, da es den Havaristen suchen muss. Es kommt zum Einpeilen der aktuellen Position das SARSAT-EPIRB-Transpondersystem zum Ansatz. Außerdem ergeht ein Hilfersuchen an die US-Coastguard, die daraufhin von St. Johns, Neufundland einen Seeaufklärer (Lockheed C 130 Herkules) zur Havaristensuche einsetzt. Ferner wird ein Hochseekutter der „Hamilton“ Klasse abgeordert zur Hilfeleistung, der gerade verfügbar ist mit einem Anmarschweg von 1.500 Seemeilen, der 26 Knoten läuft und 57 Stunden zum Havaristen benötigt (letzte bekannte Position). Die Herkules fliegt mit einer Geschwindigkeit von 550 km/h = 400 nm/h und braucht 5 Stunden zur letzten bekannten Position. Sie kann lediglich beobachten. Sie berichtet, dass die Aufbauten schwarz qualmen. Das Schiff rollt stark in der See, es besteht Kentergefahr. Die Besatzung winkt und hat sich auf dem Vorschiff versammelt. Die sonst sichtbaren Rettungsboote und Rettungsinseln sind nicht im Qualm zu erkennen. Die

Herkules wirft daraufhin Rettungsinseln ab, die jedoch schnell abtreiben. Dann kehrt das Flugzeug wegen Brennstoffmangels um.

Das weitere ist schnell berichtet. Es sind 29 Mann an Bord des Havaristen, 2 davon sehr schwer verletzt. Beide werden noch an Bord sterben bzw. können nicht mit ins Wasser genommen werden. Die Besatzung hat sich nach ersten Löschversuchen aus dem Feuerbereich zurückziehen müssen, sie harrt seither nun viele Stunden auf der nassen und kalten der Back aus. Inzwischen wird die Lage kritisch. Die Aufbauten stehen nun hell lodernd in Flammen, die Farben brennen ab, der Stahl glüht rot bis weiß, das Ruderhaus stürzt ein. Die Bordwände glühen auch im Bereich des Maschinenraums. Die erste Lage der Container vor dem Aufbau dampft stark und beginnt zu brennen. Dort sind 30 Tonnen Feuerwerkskörper gestaut. Nahe vor sich an der Back stehen die Tankcontainer mit Lösungsmitteln und Benzolen. Der Kapitän hat 2 Rettungsinseln auf die Back mitschleppen lassen, die dort bereit liegen. Nach insgesamt 34 Stunden wird die Lage so kritisch, das Befehl gegeben wird, das Schiff zu verlassen, es treibt mit Schlagseite von 15 Grad nach Backbord und liegt achtern bis 2 Meter unter Oberdeckskante im Wasser, an Backbord beginnt die nun zunehmend höher laufende See über das Achterdeck zu waschen. Das Schiff beginnt damit über das Heck zu sinken. Weißer Dampf steigt vom überwaschenen glühend heiß gewordenen Deck bei jeder Welle auf. Die Besatzung wuchtet die beiden Rettungsinseln über die Reling an Steuerbord – man geht immer über die hochliegende Seite von Bord, um von der See nicht unter das sinkende Schiff gedrückt und vom Sog unter das Schiff gezogen zu werden, bei der Schlagseite bereits Schwerstarbeit. Dann müssen die Männer einzeln in die See springen und zu den Rettungsinseln schwimmen, die mit den Sorgleinen noch von Deck aus festgehalten werden. 7 Mann wurden bei der Explosion und dann anschließenden Löschversuchen verletzt. Einer ist bereits tot, der zweite in dieser Weise nicht transportfähig. Es wird dennoch versucht, im Gemeinschaftssprung von 2 Mann und dem Verletzten von Bord zu kommen, der Verletzte ertrinkt dabei. 2 Mann sind bereits entkräftet und verfehlen die Inseln, sie werden nicht mehr wiedergesehen und ertrinken, 2 Mann geraten beim Einsteigen in die Inseln unter diese und ertrinken ebenfalls. Damit hat die Besatzung bereits 6 Mann verloren. Es herrscht Windstärke in Böen bis 6 mit dann mittlerem Seegang bis um 3 Meter, einer Außentemperatur von 15 ° C und einer Wassertemperatur von 10 ° C, Wind und See zunehmend. Die Besatzung ist teilweise in kurzer Zeit seekrank und beginnt auszukühlen. Nicht alle erreichten noch ihre Kälteschutzanzüge, da sie teils wegen Rauch aus den Kojen flüchten mussten als Freiwächter. 3 Atemzüge dieses Giftgasqualms einer brennenden Maschinenanlage töten. In der ersten Insel sind 15 Mann, in der zweiten 8, darunter die Verletzten. Die Inseln treiben gewichtsbedingt mit verschiedenen Geschwindigkeiten, die Verbindungsleine droht zu reißen. 3 Freiwillige aus Insel 1 wollen daraufhin zur Insel 2 schwimmen, die 200 Meter abstehend treibt, um die Inseln zusammenzuhalten. 2 Mann schaffen es, der Dritte ertrinkt bei dem Versuch. Die Männer und Verletzten leiden deutlich mehr an Unterkühlung als die Männer in Insel 1. Schließlich bricht die Leine und die Inseln treiben auseinander und verlieren sich aus der Sicht.

Vorwegnehmend wird Insel 2 erst nach drei Tagen aus der Luft suchend gefunden, sie ist umgeschlagen, niemand hat überlebt. Damit leben von der Besatzung noch 12 Männer in Rettungsinsel 1, als das erste Schiff, ein Tanker, an der Unfallstelle eintrifft. Inzwischen haben der Wind und Seegang deutlich zugenommen in Böen bis 8, die See läuft bis auf 4,5 Meter hoch auf. Das ist mittlerer bis stärkerer Wind und etwas mehr als mittlerer Seegang. Von „richtigem Sturm“ oder gar Orkan noch keine Rede. Der Tanker ist 300 Meter lang, fährt in Ballast und liegt 12 Meter hoch aus dem Wasser, als er nach 43 Stunden zu weiterer Suche nach Insel 2 die Suche abbricht und die Insel 1 ansteuert. Man beratschlagt auf dem Tanker nun, wie man die Leute aus der Insel an Bord bekommt. Sie sind bereits sichtlich erschöpft und geschwächt. Der Tankerkapitän beschließt, das Seefallreep wegzufieren, die 25 Meter lange freischwingende Treppe, auch für die Tankerbesatzung eine hochgefährliche Arbeit unter höchster Lebensgefahr. Dazu muss er stoppen, sich quer zur See legen und sich auf die Rettungsinsel zutreiben lassen, so dass diese mittschiffs beim Fallreep ankommt

und vor allem nicht unter das Heck gesogen wird. Dort wäre jeder Rettungsversuch aussichtslos, die Leute verloren, ebenso vorn an der Back. Er muss dazu fast einen Vollkreis fahren, um sich in die richtige Lage zu bringen und dann mit ganz kleinen Maschinenmanövern das Schiff so steuern, dass er die Insel richtig aufnimmt. Die Vorbereitungen dazu dauern 1 Stunde. Der erste Anlauf scheitert, weil eine einsetzende Böe die Insel unter das Heck zu trieben droht. Der Tanker muss mit der Maschine rückwärts gehen, um die Insel nicht in die Schraube zu bekommen und einen neuen Anlauf fahren. Bis er wieder in Position ist vergeht eine weitere Stunde, ein so großer Tanker ist kein Rennboot, er ist eine sehr stark wind- und seegangsabhängige „Segelscheune“ mit Drehkreisen von Kilometern, die treibt, wohin der Wind will, wenn sie ohne Fahrt ist. Das Ausbringen des Fallreeps scheitert, da es durch das Rollen des Tankers an dessen Bordwand zerschlagen wird. Dabei verletzen sich 2 Mann des Tankers, als die Halteleinen losekommen und durchschlagen. Es wird nun eine Lotsenleiter über einem Landgangs- und Ladenetz über die Seite gehängt, die ebenfalls frei schwingen. Dann wird eine Leine mit Rettungsboje geworfen, die von der Rettungsinsel mit viel Glück gefischt werden kann, an der zieht man sich nun an den Tanker heran. Inzwischen sind zwei Freiwillige des Tankers mit Leinengeschirr angeleint ins Netz abgestiegen auf halbe Höhe, um den Leuten aus der Insel auf der Leiter zu helfen. Es werden Sorgleinen vom Deck gegeben, an denen die Leute aus der Insel angebunden und von oben geholt und gesichert werden sollen. Das funktioniert aber nicht, weil der Tanker zu stark rollt und die Leute permanent an die Bordwand schlagen. Die Männer werden an Deck zurück geholt, einer hat sich dabei einen Arm ausgekugelt und leidet schwere Schmerzen. Die Leute müssen sich also selbst anbinden und klettern, halb gezogen, aus der Insel an Deck. Zwei Mann fallen dabei von der Leiter, einer auf Nimmerwiedersehen auch aus der Leine, und an Deck gibt es drei Kreislaufzusammenbrüche, zwei sterben daran noch an Deck. Damit haben 9 Mann überlebt. Alle sind nicht in der besten Verfassung, sondern unterkühlt, kreislaufgeschädigt und unter Schockzuständen, die Hautabschürfungen, Prellungen und leichten Brandwunden nicht mitgerechnet. Nach ca. 24 Stunden werden die Überlebenden an den Coastguardkutter abgegeben in einer ebenfalls dramatisch verlaufenden Übergebeaktion, bei der noch drei Mann verletzt werden. Dort werden die Männer erstmals medizinisch notversorgt. Der Schlepper wird davon unterrichtet und kehrt unverrichteter Dinge nach Brest zurück.

Das ist der „idealtypische“ Verlauf eines Notfalles auf hoher See heute, wie er fast täglich vorkommen kann bei ca. mind. 4.000 Unfällen großer Seeschiffe nach der Jahrestatistik. Hubschrauber können wie an der Küste hier nicht eingesetzt werden, weil deren Flugreichweite von Landstation aus nicht ausreicht. Andere Rettungsflugzeuge, die unmittelbar eingreifen könnten gibt es derzeit nicht. Kreislaufzusammenbrüche bei der Rettung sind gefürchtet. Sie entstehen, wenn entkräftete liegende Personen aufgerichtet werden und dann auch noch hohe Bordwände erklettern müssen. Das gilt auch beim senkrechten (stehenden) Aufwischen von Personen aus dem Wasser oder aus Booten und Rettungsinseln. Darum geht in der Regel ein Rettungstaucher zuerst mit ins Wasser und überprüft den Zustand und die Transportfähigkeiten. Aus der Luft können auch Rettungskörbe und spezielle Rettungstragen eingesetzt werden. Das geht nicht bei der Schiffsbergung. Daher haben die geplanten Rettungsschiffe Rettungstüren in Höhe der Wasserlinie, spezielle Docktüren, in die notfalls die ganze Insel geholt werden kann. Das muss dann sehr schnell gehen, zwischen zwei Wellenzügen. Die Regel wird die Luftrettung sein. Allerdings haben die Abwinde des Rotors Sturmstärke und können gefühlt sehr kalt sein. Auch das ist zu beachten. Die Überlebensrate bei der Luftrettung ist hier wesentlich höher als bei der Schiffsrettung ohne Spezialvorrichtungen über die hohe Bordwand. Das Problem haben auch moderne Rettungsboote der Rettungsgesellschaften. Daher hat man bei den neuen Schiffen Bergungsstufen nahe der Wasserlinie eingebaut mit einem speziellen Bergungsnetz, mittels dem die Person liegend an Bord gehoben wird. Unter schwerem Seeschlag ist auch das sehr gefährlich, der zu Rettende kann dabei noch erschlagen werden oder schwere Knochenbrüche erleiden, wenn er dabei ungünstig aufkommt oder gegen das Schiff geschlagen wird. Außerdem kann er dabei bei der Annäherung unter das

Rettungsschiff gedrückt werden, wenn sich das Schiff an den zu Rettenden heranmanövriert und von einer Welle plötzlich hart versetzt wird, da es etwas Zeit braucht, einem Schwimmer z.B. in das Netz zu legen einerseits oder aus einer Insel auf ein kleines Schiff mit wenig Tiefgang umzusteigen, dass sich gegenphasig im Seegang ebenso stark bewegt wie eine Rettungsinsel selbst. Man muss dann in dem Moment, wo beide im Gleichtakt schwingen und auf einer Höhe nebeneinander liegen überspringen. Fällt man dabei zwischen die Boote kann man ge- bis zerquetscht werden oder ertrinken. Erschöpften Menschen, die kaum noch stehen könnten wird das schwerlich gelingen. Dieser letzte Akt ist immer der gefährlichste Teil der Rettung auf See überhaupt. Bei den neuen Rettungsschiffen kann dazu ein Bordkran eingesetzt werden, der die ganze Insel oder ein Boot an Deck heben kann wie es ist mit einem Spezialgeschirr als weitere Option. Bei ruhiger See ist das kein Problem in der Regel, wenn Seegang ab und über 3 Meter herrscht wird die Sache heikel. Erst recht, wenn der Seegang mit 10 Metern und mehr läuft. Gerade dann muss noch geflogen und durch die Luft gerettet werden so lange wie irgend möglich, denn vom Wasser aus wäre die Rettung zu gefährlich und dürfte nur in besonderen Fällen gewagt werden. Die Stiftungsschiffe haben Tochterboote vom Kaliber kleiner Seenotkreuzer an Bord, die dann zum Einsatz kommen werden, und die aus Hangars wie bei den bekannten Tochterbooten der Seenotkreuzer der DGzRS ausgesetzt und wieder aufgenommen werden. Daher wird ein solches Schiffssystem mit Hubschraubern rund 250 Millionen € Minimum kosten.

### **Wir wäre das bei uns:**

Aktuell ist die Station Brest mit einem Rettungsflugboot und einem Rettungsschiff besetzt, das seinerseits über zwei weitreichende Bordhubschrauber verfügt, die an Bord starten und landen.

Das Rettungsschiff als zugleich Alarmstation erhält den Anruf von der Küstenfunkstelle Santander, es hat über die eigenen Anlagen den Notruf mitgehört und mit SATCOM-EPIRB und Stiftungszusatz in wenigen Minuten die Position des Havaristen eingepeilt. Über den Zusatz ist auch unter Notfunkbedingungen Videokontakt möglich, der Kapitän des Rettungsschiffs bekommt ein direktes Lagebild vom Havaristen und trifft danach seine Dispositionen, noch während das Schiff ausläuft. Zugleich wird das Rettungsflugboot, ein ehemals militärisches Hochsee- Aufklärungsflugboot mit interkontinentaler Reichweite, mit einem Spezialteam samt Ausrüstung von Rettungstauchern beladen, die zugleich Rettungssanitäter und Rettungsärzte sind. 45 Minuten nach Alarm startet das Flugboot von der Hafenreederei Brest und fliegt zum Havaristen. Es fliegt mit 700 km/h = 514 nm/h und erreicht den Havaristen nach einer Flug- und Suchzeit von 4,5 Stunden. Er qualmt schwarz aus Schornstein und den Aufbauten, offenes Feuer ist noch nicht zu sehen. Noch besteht keine zwingende Lage, das Schiff zu verlassen. Das Rettungsteam umfasst 20 Mann, um ein Bergungsspezialistenteam verstärkt, die neben ihren Fachausbildungen als Retter, Mediziner und Bergungsspezialisten alle eine Rettungs- und Bergungstaucher-Spezialausbildung haben (vergleichbar „Navy-Seals“ und Minentauchern). Dazu sind sie mit einer speziellen Ausrüstung zur Luftabsetzung ausgestattet als „Boarding Team“ aus dem Wasser heraus, wenn das Flugboot wegen zu hohem Seegang nicht landen kann. Das ist hier der Fall. Das Flugboot umfliegt sehr langsam und extrem niedrig das Schiff, gibt einen Lagebericht ab und bekommt vom Rettungsschiff den Befehl, das Boarding Team abzusetzen. Das geht mit Ausrüstung durch die ehemaligen Bombenschächte des Flugbootes ins Wasser und ist in wenigen Minuten an Bord. Dort teilt sich das Team auf. Die Mediziner versorgen die Verletzten, der Rest sondiert die Lage zusammen mit den Schiffstechnikern. Man erfährt, dass die Halongasanlage zum Löschen des Maschinenraums noch nicht leer ist und dass einige Brandklappen nicht dicht schließen bzw. nicht alle gezogen sind. Es ist wie üblich der Turbolader des Diesels explodiert, austretender Treibstoff hat sich am heißen Motor entzündet und den Maschinenraum im Brand gesetzt, eine Standard-Situation, deren Bekämpfung hundertfach trainiert ist. Inzwischen brennen der

Dreck und Ruß im Schornsteinschacht um die heißen Auspufftöpfe und wird in naher Zukunft in das Deckshaus durchbrennen. Heiß ist der im Raum hängende Treibstoff-Tagestank, er beginnt bereits zu glühen. Wenn er platzt wird der Raum von dann brennendem Schweröl geflutet. Unter Ansatz des mitgebrachten schweren Atemschutzes und der Fernthermometer und anderen Messsonden und Sichthilfen in verqualmten Räumen haben die Berger das sehr schnell festgestellt. Das „Protection Team“ steigt in die verqualmten Räume mit schwerem Atemschutz und Sensorgeräten ein, mit denen sie sich auch in Rauch und Gas bewegen können, und schließen die restlichen Brandschutzklappen, Lüfter, Fenster und Türen im Aufbau, der Maschinenraum wird abgeriegelt. Es gibt nur geringe Splitterschäden vom explodierten Turbolader, die den Raum durchschlagen haben, die schnell gestopft werden können. Das hatte die Besatzung nicht mehr geschafft, da sie wegen giftigem Qualm und Rauch die Räume fluchtartig verlassen musste und keinen ausreichenden Atemschutz für solche großen Einsätze an Bord hat. Nun wird das restliche Halongas gegeben, also die Maschine mit Stickoxyd geflutet, nach 15 Minuten meldet das Team „Hauptfeuer aus“. Das Protection Team öffnet nun den Raum, der bis weit über die Flurplatten unter Wasser steht inzwischen bei weiter steigendem Wasser, und bekämpft in noch glühender Raumhitze die Restbrandnester mit Pulver- und Schaumlöschern aus der bordeigenen Reserve. Löschwasser läuft von oben durch den Schornsteinschacht in den Raum, dort löscht eine andere Gruppe mit der Besatzung mit Hilfe mobiler Kleinpumpen den Schornsteinbrand von oben her, die Pumpen saugen durch außenbords hängende Saugschläuche aus der See, da die Bordfeuerlöschleitung keinen Druck hat, da die Feuerlöschpumpen wegen Stromausfall stehen. Das wurde aus Beständen der Bordfeuerlöscheinrichtung und mitgebrachtem Gerät improvisiert. Das Bergungsteam besteht aus Ingenieuren und Fachtechnikern, die alle eine Zusatzausbildung als Berufsfeuerwehrleute mit Spezialausbildung für Schiffs- und Ladungsbrände absolviert haben müssen. Zugleich wird versucht, einen der stehen gebliebenen unbeschädigten Hilfsdiesel zu starten, was in dritten Anlauf gelingt. Damit hat das Schiff wieder Strom und Pumpendruck in der Bordfeuerlöschanlage, die Lüfter können angestellt werden, um die verqualmten Räume zu entgasen. Nun wird auch der Schornsteinbrand endgültig abgelöscht, die heiß gewordenen Aufbautenteile und Räume werden nun gezielt heruntergekühlt. Überall wird nach versteckten Brandnestern gesucht, der Kammerbereich um den brennenden Schornstein wird mit schweren Äxten und Brechwerkzeugen auseinandergerissen und vorsorglich durchgelöscht. Dann gibt der Einsatzleiter bekannt „Feuer aus“, die Brandwache zieht auf.

Die Hauptmaschine bleibt ein Schrotthaufen. Nach weiteren Reparaturen der Elektroanlage, es gab auch einen Schalttafelbrand, kann auch die Kombüse wieder in Betrieb genommen werden, es gibt wieder warmes Essen und Getränke. Allerdings sind große Teile der Lebensmittel verdorben durch den Qualm, nur was verpackt in geschlossenen Schränken und Kühlfächern lag, soweit es nicht zu sehr an- und aufgetaut ist, ist noch genießbar. Die Stellen des Wassereintruchs sind relativ schnell gefunden. Ein Kondensatorrohr des Kühlkreislaufs des Seewasserkühlkreises ist gebrochen, dazu sind Ventile aufgeschlagen und Rohrstützen beschädigt. Es gelingt, einen Teil der Lecks zu dichten und unter geringer Absenkung den Wasserstand mit nun laufenden Pumpen zu halten. Damit sind Schiff und Besatzung zunächst außer unmittelbarer Gefahr. Das Schiff ist aber dauerhaft manövrierunfähig, es besteht weiterhin Kentergefahr, weil sich das Schiff „in Phase“ quer treibend zur See aufschaukeln kann. Die Verletzten sind inzwischen fachgerecht versorgt, die beiden Schwerverletzten erstversorgt und stabilisiert. Sie werden überleben, wenn nichts weiter passiert, und stehen unter fortlaufender ärztlicher Kontrolle. Diese Aktion ist 20 Stunden nach dem ersten Einsatzbefehl abgeschlossen.

Das Rettungsschiff läuft mit einer wetterabhängigen aktuellen mittleren Marschfahrt von 45 Knoten, die Hubschrauber startbereit beladen und aufgetankt, aber seefest gezurrt auf dem Flugdeck. Es handelt sich um ein Multifunktionsschiff, das nicht mit den bekannten Seenotkreuzern und Bergungsschleppern vergleichbar ist. Es handelt sich um ein großes Seeschiff um 150 Meter Länge und ca. bis 14.000 Tonnen Verdrängung /full load) mit einer Maschinenleistung um 150.000 kW., Firefigterklasse 1 ++ und einer Schleppleistung um 300

Tonnen Zug am Pfahl (die derzeit höchstmögliche Schleppleistung für Bergungsschlepper zur Handhabbarkeit des Schleppgeschirrs) nach IMO-Norm zum Schleppen von ULC-Tankern (500.000 t.dw) zum Halten, Drehen und Schleppen gegen Wind und See. Die Schiffe fahren mit Gasturbinen-Powerplants als Full-Elektroschiffe und werden mit nativen Biokraftstoffen befeuert. Maximal geplante Einsatzgeschwindigkeit bis ca. 60 Knoten, jeweils abhängig von Wind und Seegang. Die Schiffe haben eine Notfallevakuierungskapazität bis ca. 1.000 Personen Standard (Schnell-Evakuierung z.B. von Fähr- und Kreuzfahrtschiffen u.a.m.) und eine Standardbesatzung um 50 Personen (Nautik, Technik, Medizin, Spezialisten, Bordfliegerei). Mit dieser Fahrt wird das Schiff den Havaristen in 44 Stunden erreichen. Flaut der Wind etwas ab kann das Schiff schneller fahren. Nach 33 Stunden, 500 Seemeilen vor dem Ziel stoppt das Schiff kurz auf und startet beide Hubschrauber. Diese haben eine Flugzeit von ca. 1.7 Stunden zum Ziel. Aber nur einer fliegt zum Ziel durch, nachdem er vom zweiten Hubschrauber in der Luft nach 200 Meilen betankt worden ist. Der Einsatzhubschrauber fliegt 5 Tonnen Bergungsausrüstung, die in einem Spezialcontainer untergehängt sind und mit der Ladewinde an Deck abgesetzt werden. Es handelt sich um Werkzeug, Wasserjäger und Dieselpumpen, Leckmaterial, zusätzliche Unterwasserschweißgeräte und Rohrmaterial zum Austausch und Blindflanschen. Nach dem Absetzen der Ladung wünscht der Hubschrauber die Schwerverletzten und alle anderen Verletzten samt den begleitenden Medizinern auf und fliegt zurück zu Rettungsschiff. Es wird vor der Landung noch einmal zwischenbetankt, der Tanker hat gebunkert in der Zwischenzeit und erwartet den Einsatzhubschrauber am Aufnahmepunkt. An Bord kommen die Verletzten in die Bord-MEDEC-VAC, die auch über Intensivmedizintechnik verfügt. Dort werden sie klinisch weiter behandelt. Damit ist der Hubschrauberansatz zunächst beendet. Die Berger dichten mit dem neuen Material die restlichen Lecks und beginnen dann, die teilgefluteten Räume lenz zu pumpen.

Als das Rettungsschiff nach 44 Stunden planmäßig eintrifft ist das Schiff gesichert und wieder schwimmfähig. Außerdem ist es weitgehend lenz, nur die Bilge steht noch voll Schwarzwasser, das in den Sloop-tank gepumpt werden muss. Während der Pumpaktion mit den Schiffspumpen und den Zusatzpumpen mussten die Taucher immer wieder in das verölte Wasser, um die Saugkörbe zu reinigen. Das Rettungsschiff bringt das Schleppgeschirr aus und nimmt den Havaristen „auf den Haken“. Mit 12 Knoten Marschfahrt läuft der Schleppzug mit ausgesteckter Schlepptrasse von 1.500 Metern nun zurück nach Brest als Aufnahme- und Werfthafen, das ist nach einigen Stunden mit der Reederei und den Werfen geklärt. Der Havarist fährt nun neben den schwarzen Bällen, die als Tagessignal seine Manövrierunfähigkeit anzeigt, die auch das Rettungsschiff fährt, den roten Stander Z, die Signalfolge des Flaggensignalsalphabets für explosionsgefährliche Ladung. Da das Schiff gesichert ist hat die Hafenverwaltung Brest ebenfalls keine Bedenken mehr, den Havaristen als Nothafen aufzunehmen. 500 Meilen vor Ankunft werden die beiden Schwerverletzten, abermals mit Luftbetankung, ausgeflogen zum Krankenhaus nach Brest, um dort weiterbehandelt zu werden. Zwischenzeitlich wird der Bergungsschlepper „Abeille Liberte“ gerufen, der ebenfalls ausgelaufen ist, aber weit zurück steht. Er übernimmt den Havaristen vom Bergungsschiff und schleppt ihn weiter nach Brest ein. Das Rettungsschiff läuft mit hoher Fahrt nach Brest zurück und meldet nach dem Anlegen neue Einsatzbereitschaft. Es hat alle Besatzungsmitglieder des Havaristen mitgenommen bis auf deren „Runner-Crew“ von wenigen Leuten unter deren Kapitän. Die Berger übergeben den Havaristen an die Schlepperleute, sammeln ihr Gerät ein und gehen ebenfalls von Bord. Vorher werden noch Frischwasser und neue Lebensmittel abgegeben. Nach insgesamt 5 Tagen ist der Seenotfall erfolgreich abgeschlossen. Schiff und Ladung gerettet, keine Toten. Der Havarist trifft etliche Tage später ein, wird entladen und geht dann zur Reparatur in die Werft. Die Schiffsbergung wird nach Lloyds open Form (L.o.F.) abgewickelt. Die Seenotrettung ist kostenfrei. Deren Kosten trägt die Stiftung.

**So oder in anderen Varianten wird dann ein solcher Fall verlaufen. Bereits die Möglichkeit, das Rettungssystem derartig verbessern zu können erzeugt Völkerrechts- und damit nationalgesetzliche Amtspflichten. Davon geht also bereits konkrete**

**Rechts- und Schadenshaftungswirkung aus im Rahmen der Zwangsförderpflichten aus den o.g. völkerrechtlichen Verträgen zur Daseinsvorsorge und Gefahrenabwehr.**

**Jürgen Peters 02.09.2007**