Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 87 (2012)
Heft: 3

Artikel: Der Kapitän geht als Letzter von Bord
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-715005

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Kapitän geht als Letzter von Bord

Die Schiffskatastrophe der «Costa Concordia» vor der toskanischen Küste und das eigenartige Verhalten des italienischen Kapitäns Schettino haben Fragen aufgeworfen, zum Beispiel welche Vorkehren auf Schiffen für solche und ähnliche Schadensfälle vorgesehen sind.

OBERST I GST JÜRG KÜRSENER ZU MILITÄRISCHEN SCHIFFSKATASTROPHEN UND VORKEHREN

Nachfolgend soll am Beispiel der US Navy aufgezeigt werden, welche Vorkehren für solche Schadensfälle auf Kriegsschiffen getroffen werden. Dabei ist offensichtlich, dass es diesbezüglich zwischen zivilen Schiffen (Kreuzfahrtschiffen), Handelsschiffen und Kriegsschiffen zwar Gemeinsamkeiten, aber auch markante Unterschiede gibt. Wir möchten vor allem auf Grundsätzliches und allgemein Gültiges hinweisen.

Bild: Kürsener

Das Damage Control Center auf dem Raketenkreuzer USS Leyte Gulf (CG 55).

Feuer, Kollisionen...

Abgesehen von Beschädigungen durch kriegerische Einwirkungen sind Schiffe im Wesentlichen durch Feuer, Kollisionen, Aufgrundlaufen, Wassereinbrüche, Schlechtwetter und ausserordentliche Wellengänge, Explosion von Munition, Piraterie und Terrorakte gefährdet. Zu solchen Unfällen einige Beispiele aus der jüngeren Geschichte der US Navy:

- Am 26. April 1952 kollidierte 1100 km westlich der Azoren der Zerstörer USS Hobson (DD 464) mit dem Flugzeugträger USS Wasp (CV 18) und brach dabei entzwei. 176 Seeleute, darunter der Kommandant, kamen ums Leben, der Zerstörer war verloren.
- Am 6. Mai 1956 kollidierte das Schlachtschiff USS Wisconsin (BB 64) vor der Küste von Virginia in einer Nebelbank mit dem Zerstörer USS Eaton (DD 510). Letzterer wurde schwer beschädigt, die Wisconsin erhielt einen neuen Bug (vom unvollendeten Schlachtschiff USS Kentucky).
- Am 29. Juli 1967 zündete auf dem Flugdeck des Flugzeugträgers USS Forrestal (CV 59) vor Vietnam irrtümlicherweise eine Rakete an einem Flugzeug, mit verheerenden Folgen. Das sich rasch ausbreitende Feuer kostete 134 Fliegern und Seeleuten das Leben, zahlreiche bereitstehende und aufmunitionierte Flugzeuge wurden zerstört, auch die A-4C Skyhawk des heutigen Senators John S. McCain.
- Am 22. November 1975 kollidierte der Flugzeugträger USS John F. Kennedy (CV 67) bei schwerer See und nachts, 110 km östlich von Sizilien mit dem Raketenkreuzer USS Belknap (CG 26). Dabei rasierte das überhängende Flugdeck der Kennedy die Aufbauten des

Die 10 Gebote der US Navy zur Schadensbekämpfung

1. Halte Dein Schiff wasserdicht.
2. Behalte das Material in perfektem Zustand.
3. Habe Vertrauen in das Schiff und dessen Widerstandskraft.
4. Lerne Dich jederzeit auf dem Schiff zu bewegen – auch nachts und ohne Licht.
5. Stelle sicher, dass Du das Material zur Schadensbekämpfung stets pflegst und beherrschst.
6. Melde jeglichen Schaden unverzüglich an das Damage Control Center.
7. Bewahre persönliches Material immer gesichert auf.
8. Stell sicher, dass Du jederzeit persönlich fit für die Schadensbekämpfung bist.
9. Solange es Hoffnung gibt, leiste unermüdlich Deinen Beitrag zur Rettung des Schiffes.
10. Bleib ruhig und gelassen, gib das Schiff nicht auf.

Kreuzers weg. Feuer brach aus, acht Matrosen kamen ums Leben, der Schaden belief sich auf 100 Mio $. Brisant war die Tatsache, dass aufgrund der an Bord von beiden Schiffen vorhandenen Nuklearwaffen ein besonderer Alarm ausgelöst wurde.

- Ein Landeunfall einer EA-6B Prowler auf dem Flugzeugträger USS Nimitz im Mai 1981 verursachte eine Beinahekatastrophe auf dem Flugdeck. Durch entschlossenes Einschreiten gegen das Feuer konnte trotz Todesopfern ein grösseres Inferno verhindert werden.
- Im April 1983 lief der Atomflugzeugträger USS Enterprise (CVN 65) in der Bucht von San Francisco auf eine Sandbank auf. Nach Stunden konnte der Träger befreit werden und wieder manövrieren.

Bild: US Navy

Nach dem Terroranschlag auf den Raketenzerstörer USS Cole in Aden im Jahre 2000 stehen zahlreiche Räume unter Wasser.

Klare Prozesse

Für Unfälle dieser Art, bei erhöhten Spannungen und bei kriegerischen Auseinandersetzungen gibt es auf Kriegsschiffen klare Abläufe und Prozesse. In jedem Falle wird der Kommandant den Alarm «General Quarters» auslösen. Innert wenigen Minuten hat danach jedes Besatzungsmitglied, versehen mit der Schutzmaske, seinen definierten Standort auf dem Schiff einzunehmen. Die meisten Schottentüren des Schiffes werden geschlossen, das Schiff wird «dicht» gemacht. Aus eigener Anschauung weiss ich, dass dies immer wieder, fast täglich, geübt wird.

In der Regel bleibt der Kommandant auf der Brücke, von wo aus er die Einsätze zur Bekämpfung von Schäden führt und versucht den Überblick zu behalten. Es ist denkbar, dass er zwischendurch persönlich und vor Ort einen Augenschein des Schadens nimmt. Dabei sorgt er aber immer dafür, dass sein Stellvertreter auf der Brücke seine Aufgaben übernimmt.

Damage Control Center

Das wichtigste Instrument für den Kommandanten ist das sogenannte Damage Control Center (DCC), ein Raum im Innern des Schiffes, in welchem auf unzähligen Konsolen jederzeit und visuell der Zustand aller Bereiche des Schiffes aufgezeigt wird. Auf modernen Schiffen erleichtern dezentrale Sensoren und Videokameras die Feststellung von Schäden.

Damit ist der Zustand der Schäden jederzeit bekannt. Die im DCC rund um die Uhr arbeitende Mannschaft erkennt sofort, wo und in welchem Umfange Schäden auf dem Schiff auftreten. Die Verbindung zwischen dem Kommandanten auf der Brücke und dem DCC sind ganz entscheidend. Weil Wassereinbrüche, Brände, giftige Gase oder Dämpfe, die ausfallende Energieversorgung oder Zerstörungen die Kommunikation schwer beeinträchtigen oder gar verunmöglichen können, sind für solche Fälle redundante Systeme vorgesehen.

Redundant ist zum Beispiel die Kommunikation, die auch drahtlos funktionieren muss (Sprech-, Funk- und Videoverbindungen). Redundant ist ferner die Steuerung des Schiffes. Sollte diese auf der Brücke aus irgend einem Grunde ausfallen, kann sie von einem speziellen Ersatz-Steuerraum, meist im Heckteil des Schiffes, übernommen werden. Dieser Steuerraum ist auch in normalen Zeiten permanent besetzt.

Elektronische Mittel

Die Massnahmen zur Schadensbekämpfung oder gar zur Vermeidung des Verlustes eines Schiffes beschränken sich nicht allein auf die mechanischen Abwehr-

Bild: US Navy

Schiffsbesatzungen werden intensiv auf die Schadensbekämpfung vorbereitet. Hier trainieren Seeleute der US Navy die Feuerbekämpfung auf einer speziell gebauten Einrichtung auf einem Marinestützpunkt.

massnahmen. Moderne Schiffe sind heute mit einer Fülle von elektronischen Hilfsmitteln ausgerüstet, die der Besatzung und dem Kommandanten bei Auftreten eines Schadensereignisses laufend dessen Auswirkungen anhand lebenswichtiger Informationen (Warnungen), aber auch Handlungsoptionen aufzeigen (meist im DCC). So werden sie beispielsweise über die Stabilität und Neigung des Schiffes, die Schwerpunktverlagerung (bei Wassereinbrüchen) oder die Auswirkungen des Seegangs auf das Schiff informiert.

In jedem Bereich des Schiffes ist Hilfsmaterial (Holzbalken, hydraulische Geräte, Notleuchten, Feuerlöscher, Sanitätsmaterial, Schutzmasken, Sauerstoffgeräte, Helme, usw.) eingelagert, mit welchem beispielsweise Wassereinbrüche abgedichtet werden können.

Eigene Lazarette

Für spezielle Einsätze hält sich ein spezielles mobiles Damage Control Team (DCT) bereit, welches flexibel zur Verstärkung oder mit spezieller Ausrüstung in allen Bereichen des Schiffes eingesetzt werden kann. Dieses Team ist, wie das DCC, organisch Teil des Engineering Departments, also jenes Hauptbereiches, der für die technischen Belange des Schiffes (Antrieb, Wasserversorgung, Elektrizität, Klimaanlage, Treibstoff) verantwortlich ist. Auf Schiffen mit Nuklearantrieb gibt es zudem einen speziell für den Reaktor verantwortlichen Offizier.

Ausbildung wiegt schwer

Im Gegensatz zu anderen Marinen ist in der US Navy der direkt dem Kommandanten verantwortliche Chief-Engineer ein Linienoffizier, also ein Offizier, der eine normale Karriere bis hin zum Kommandanten eines Zerstörers oder weiter machen kann.

Grössere Schiffe verfügen über eigene Bordlazarette, welche im Zustand «General Quarters» unverzüglich für die Aufnahme von Verletzten hergerichtet werden. Dort besammeln sich die Bordärzte, Chirurgen, Anästhesie-Ärzte, Zahnärzte und Hilfssanitäter. Auf kleineren Schiffen wird in der Regel die Kombüse (Kantine) für diesen Zweck bereit gemacht.

Die Ausbildung der Schiffsbesatzungen in der Schadensbekämpfung nimmt einen erheblichen Teil der Vorbereitungen für einen Einsatz in Anspruch. Sie ist mindestens so wichtig wie die waffentechnische und taktische Ausbildung. Die amerikanischen Besatzungen durchlaufen bereits in ihrer Grundausbildung zum Seemann Lehrgänge in Feuerbekämpfung und im Bekämpfen von Wassereinbrüchen. Im Gegensatz zu Handels- und Kreuzfahrtschiffen sind Kriegsschiffe stark kompartimentiert, was sie wesentlich sicherer vor dem Sinken macht.

Ein Flugzeugträger von 330 m Länge weist bis zu 140 Schotten (bei Flugzeugen würde man von Spanten sprechen) auf. In speziellen Landeinrichtungen wird dies regel- und drillmässig geübt. Es folgen dann die 1:1-Ausbildungen an Bord. Bevor ein Schiff in den Einsatz fährt, hat die Mannschaft im Rahmen von Inspektionen zu beweisen, dass sie die Massnahmen zum Überleben des Schiffes und zur Schadensbekämpfung beherrscht.

Kommandant ist gefordert

Gerade die Fähigkeit zur Bekämpfung von Feuer ist auf Kriegsschiffen immer wieder, auch in reinen Friedenseinsätzen, gefragt. Farbanstriche, Treibstoff, Öle, Gasflaschen und anderes leicht brennbares Material sind omnipräsent und eine ständige Gefahrenquelle, die durch Ventilation und

EUROPAS GRENZKILOMETER: 20
BEVÖLKERUNG: 820.302.470
EIN PARTNER FÜR SICHERHEITS

LÄNDER ÜBERGREIFENDE SICHERHEIT. Europa ist durchzogen von tausenden Kilometern Grenzen – an Land und auf See. Innerhalb dieser Grenzen leben und arbeiten Millionen von Menschen, in grossen und kleinen Städten. Unsere herausragenden Fähigkeiten bei landesweiten und grenzüberschreitenden Sicherheitslösungen machen uns zu einem Vertrauenspartner für Regierungen und Behörden zahlreicher Länder, deren Ziel es ist, ihre Hoheitsgebiete, Bürger und Ressourcen zu schützen. **www.cassidian.com**

DEFENDING WORLD SECURITY

Klimaanlagen noch verschärft werden können. Traditionen zur See sind oft älter als zu Lande. Das gilt für alle Vorgesetzte, ganz speziell aber für den Kommandanten eines Schiffes. Nirgends sonst sind Verantwortung, Autorität und Verantwortlichkeit so eng miteinander verbunden wie zur See.

Ein Kommandant kann bei Steuerausfall oder bei Maschinenschaden auf hoher See beispielsweise nicht einfach zur nächsten Werkstatt oder Garage fahren, um den Schaden zu beheben. Er und die Mannschaft sind auf Gedeih und Verderb oft auf sich selber angewiesen.

Meist muss er unter Zeitdruck und der Not gehorchend handeln. Die amerikanischen Manuals schreiben ganz klar vor, dass der Kommandant bei einem Totalverlust des Schiffes – und nur er stellt einen solchen fest und befiehlt das Verlassen desselben – als Letzter von Bord geht.

Bordbuch retten

Diese Regel schliesst nicht aus, dass der Kommandant zuvor und vorübergehend das Schiff verlässt, um sich ab einem Boot oder mit einem Helikopter zum Beispiel ein Gesamtbild des Zustandes seines Schiffes zu machen. Beim endgültigen Verlassen des Schiffes soll – so die Vorschriften – der Kommandant alles tun, um das Bordbuch und das persönliche Tagebuch sicherzustellen.

Nachdem der Kommandant festgestellt hat, dass sämtliche Angehörigen seiner Besatzung das Schiff verlassen haben, kann und soll auch er das Schiff verlassen. Es sind überholte Klischee-Vorstellungen, die implizieren, der Kommandant habe mit seinem Schiff unterzugehen, um seine Ehre zu retten.

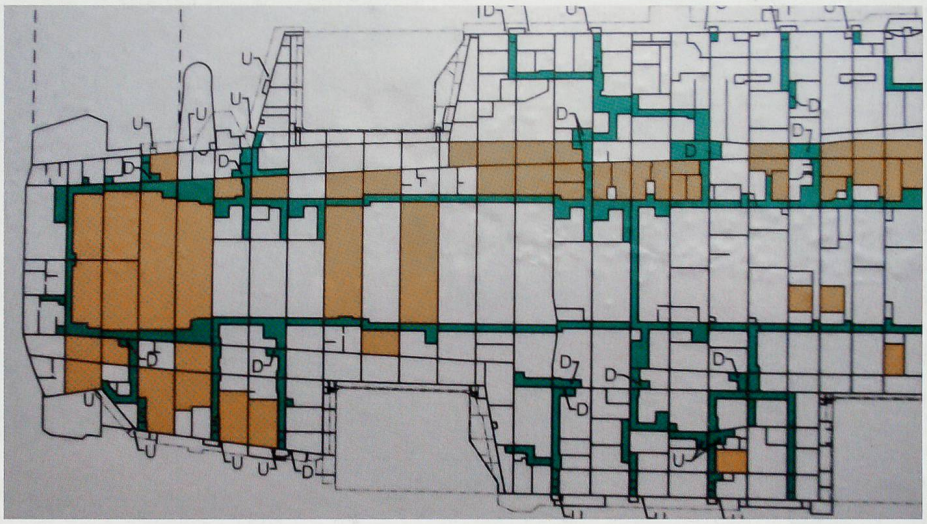

Bild: Kürsener

Ein typischer Decksplan, wie er auf allen Kriegsschiffen verwendet wird. Er zeigt hier im Detail sämtliche Räume im Heckteil des 03 Decks an Bord des Flugzeugträgers USS George H.W. Bush (CVN 77). Diese Übersichten dienen u.a. im Damage Control Center zur Erstellung eines Schadensbildes und zum Einsatz der Einsatzkräfte.