

### Von Geisterschiffen und SOS-Rufen: Erinnerungen an zwei außergewöhnliche Reisen im Indischen Ozean

Neuen, Gunther D.

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Neuen, G. D. (2009). Von Geisterschiffen und SOS-Rufen: Erinnerungen an zwei außergewöhnliche Reisen im Indischen Ozean. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 32, 409-434. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65964-0>

#### Nutzungsbedingungen:

*Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.*

*Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.*

#### Terms of use:

*This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.*

*By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.*

► GUNTHER D. NEUEN

## Von Geisterschiffen und SOS-Rufen

Erinnerungen an zwei außergewöhnliche Reisen im Indischen Ozean

### Schiffsübergabe und neue Charter

Am 2. Juli 1991 wurde um 12.00 Uhr Ortszeit an Bord der M/V ALGENIB auf Bangkok-Reede, nahe dem Hafen von Laem Chabang, das »Handing-over protocol« unterzeichnet: Nunmehr hatte der Verfasser als Captain das Schiff übernommen, und wie üblich wünschte der Vorgänger seinem Nachfolger nach der Unterzeichnung »neue Reise, neues Glück«.

Bei der Schiffsübernahme liegt ein besonderes Augenmerk auf den »Documents on board«, damals 28 Zertifikaten, ohne deren Gültigkeit kein Schiff einen Hafen anlaufen oder verlassen konnte, denn die Behörden aller Staaten bestanden in diesem sensiblen Bereich richtigerweise auf strikter Einhaltung der Vorschriften. Einhergehend mit der Prüfung der »Documents« wurde der gesamte Zustand des Schiffes inklusive der Bunker- und Proviantbestände erörtert, denn für den übernehmenden Kapitän musste Klarheit darüber herrschen, welchen eventuellen Risiken er entgegensah. Schließlich galt es auch festzustellen, welche Besatzung übernommen wurde. Diese war in diesem Fall, wie seit den 1970er Jahren üblich, eine international zusammengesetzte mit insgesamt 24 Seeleuten, davon 16 Philippinos, fünf Polen sowie je einem Jugoslawen, Kapverder und Myanmarer. Auch die Flaggen der Schiffe – die ALGENIB lief unter der Flagge Singapurs – waren vielfältiger geworden, und die sozialen Bedingungen gleich mit. Was die aus gesicherten sozialen Verhältnissen stammenden Seeleute seit den 1970er Jahren zu erleben und zu spüren bekamen, blieb den an Land Beschäftigten für die 1990er Jahre vorbehalten: Die festen Reederei-Anstellungen waren Sechs- oder Neunmonats-Kontrakten gewichen, Kranken- und Rentenversicherung liefen unter »Eigenregie«, nicht nur bei den einfachen Besatzungsmitgliedern, sondern auch beim Kapitän.

Doch zurück zur Schiffsübernahme. Wichtig hinsichtlich der zu übernehmenden Besatzung war natürlich die Einschätzung des Vorgängers: Gab es vielleicht Problemfälle hinsichtlich Befähigung oder Einordnung in den Bordbetrieb? Besonderes Augenmerk galt dem »Chief Officer« als eventuellem Vertreter des Kapitäns sowie dem »Chief Engineer«: Waren die beiden nächsten Mitarbeiter des Captains zuverlässig und auf ihrem jeweiligen Fachgebiet hinreichend kompetent? Der Erste Offizier war bereits über zwei Monate an Bord und hatte sich wohl gut eingearbeitet. Beladung bzw. Stauung der Container und die Stabilitätsberechnungen liefen ohne Probleme, der Umgang mit der Decksbesatzung war jedoch etwas zu autoritätsbetont. Die Frau des »Ersten« war, aus Warschau kommend, seit rund einem Monat an Bord. Mit der Übergabe wurde die Zustimmung des Kapitäns zum Verbleib der Ehefrau an Bord um eine weitere Reise –

je nach Charter – verlängert. Auch diese Maßnahme sollte zu einer guten Zusammenarbeit beitragen. Der Chefingenieur hatte den Maschinenbereich technisch wie personell gut im Griff, der Betrieb lief ohne Probleme. Mehr als die üblichen Stopper zum Auslassventil-Wechsel der Hauptmaschine hatte es nicht gegeben. Der Chefingenieur war ebenfalls seit etwa zwei Monaten an Bord. Sorgen hatte er berechtigterweise wegen der kriegerischen Ereignisse um seinen Heimort Dubrovnik, und die Nachrichten der »Deutschen Welle« wurden ein wichtiger Bestandteil der täglichen Besprechung. Beide, Chief Officer und Chief Engineer, sollten während der kommenden Reise entsprechend ihrer Bordstellung eine wichtige Rolle spielen.

Den Abschluss des »Handing-over« bildete das Geschäftliche. Zum einen war die Schiffskasse zu prüfen: Die Bestände an US-Dollar waren penibel zu zählen und dann zu quittieren, was bei rund 30 000 \$ einige Zeit brauchte. Zum anderen war die Charter des Schiffes festzustellen, denn die Schiffe unseres Eigners liefen alle entweder unter Zeit- oder Reise-Charter. In unserem Fall war M/V ALGENIB gerade »off hire« gegangen und der Wechsel des Kapitäns so geplant worden, dass der ablösende Captain eine neue Charter antreten sollte. Und tatsächlich war bereits am nächsten Tag ein Ende der Zeit auf Reede abzusehen. Per Telex wurde der Abschluss einer neuen Charter angekündigt, und bereits am Abend war mit Übermittlung der »Charter Party« die nächste Beschäftigung der ALGENIB sichergestellt. Zeit-Charterer für die Dauer von sechs bis acht Monaten, je nach Option des Charterers, war die »South African Marine Corporation Ltd.« (Safmarine) mit Sitz in Kapstadt, und die ALGENIB sollte am 12. Juli um 00.01 Uhr Ortszeit in Keelung/Taiwan »on hire« gehen. Für die fünfeinhalbtägige Reise von Bangkok-Reede nach Keelung waren genügend Zeitreserve, Bunkervorrat und Proviant vorhanden.

Am 4. Juli verließ M/V ALGENIB um 09.00 Uhr Ortszeit seinen Ankerplatz, rundete mit Kap Kamau den Süzipfel Vietnams und verfolgte nun einen nordöstlichen Kurs zur Ostküste von Taiwan. Am 9. Juli um 18.50 Uhr Ortszeit hieß es »fallen Anker« auf Keelung-Reede, und per Telex wurde an Safmarine, deren lokalen Agenten in Keelung und unseren Eigner die »Notice of Readiness« gegeben. Als bald übermittelte Safmarine die für die kommende Reise notwendigen Informationen, benannte ihre Repräsentanten in Südafrika und ihre Agentenliste in Asien mit den entsprechenden Kommunikationsverbindungen und unterrichtete über die geplante Containerbeladung im einzigen vorgesehenen Ladehafen Keelung sowie die voraussichtlichen Ankunftsdaten für die Löschhäfen Durban und Kapstadt. Die erforderlichen Bunkermengen an Schwer- (Heavy Fuel Oil/HFO) und Dieselöl (Marine Diesel Oil/MDO) sollten in Keelung angeliefert werden.

Am 12. Juli wurden mit Inkrafttreten des Chartervertrages um 00.01 Uhr Ortszeit die Formalien der »Notice of Readiness« wiederholt und uns für mittags der Lotse angekündigt. Um 12.00 Uhr ging M/V ALGENIB ankerauf, der Lotse kam in der Hafeneinfahrt an Bord, und um 12.24 Uhr wurde an der Containerpier festgemacht. Der bereits bestellte Bunkervorrat für eine 20-tägige Seereise plus Reserve, insgesamt 900 metrische Tonnen (mto) HFO und 70 mto MDO, wurde unverzüglich angeliefert, ebenso der geordnete Proviant. Nach beendetem Bunkern begann die Beladung mit Containern entsprechend der vorherigen Planung. Die Beladung ging schnell, reibungslos und zur Zufriedenheit aller Beteiligten, also der Schiffsführung, des Stauers und des Charterers, vonstatten. Wir hatten 608 TEUs an Bord, die Ladung unter und an Deck, zwei Lagen hoch, war seemännisch gelascht, obwohl das Laschen der Deckslagen mit Hilfe von »lashing bars« und »bridge fittings« wie immer zu Überstunden der Stauer führte, die vom Charterer gemäß des geschlossenen Vertrages aber geduldet werden mussten.

Im Zusammenhang mit der Beladung sei die ALGENIB kurz charakterisiert: Bei 160 m Länge und 23 m Breite wurde mit 9,80 m Sommertiefgang ein Displacement von 26 100 mto erreicht, die Tragfähigkeit betrug hierbei 17 800 mto. Die Maschinenleistung war mit 11 400 Wellen-PS (brake horsepower/bhp) angegeben, womit 16 kn erreicht werden konnten. Die Bunkerkapazi-

tät belief sich auf 1780 mto HFO und 375 mto MDO, die Ballasttanks konnten 6285 mto Wasser aufnehmen. Der maximale Container-»Intake« war bei drei Deckslagen auf 727 TEU limitiert, ausreichende Stabilität vorausgesetzt.

## Ein Geisterschiff im Indischen Ozean

Am Morgen des 14. Juli wurde die ALGENIB von den Behörden ausklariert, nachdem das Schiff in jeder Beziehung als seetüchtig eingestuft worden war, und der Hafen von Keelung um 10.12 Uhr unter Lotsenberatung verlassen. Für die 6700 sm lange Reise nach Durban wurden 18,5 Tage kalkuliert; eine entsprechende Meldung unserer voraussichtlichen Ankunftszeit ging per Telex an Safmarine und an unseren Eigner. Zunächst wurde Taiwan östlich passiert, dann die ausgedehnten Riffe und Atolle der Spratly-Inseln im Südchinesischen Meer westlich umfahren. Nächster Landfall war am 18. Juli Natuna auf der indonesischen Insel Bunguran, Borneo etwa 140 sm nordwestlich vorgelagert. Auf dem weiteren Südkurs wurden zahlreiche »unsurveyed depths« und der Äquator passiert, danach am 19. Juli die Enge von Selat Gelas/Gaspar-Straße zwischen den indonesischen Inseln Belitung und Bangka. Anschließend wurden die Sundastraße zwischen Java und Sumatra angesteuert und beim Durchfahren die Inselfragmente des Krakatau mit Respekt beobachtet (in der Seekarte sind in diesem Gebiet zahlreiche »underwater volcanoes« und »seamounts« verzeichnet).

Schließlich wurde am 20. Juli um 16.00 Uhr Ortszeit die offene See des Indischen Ozeans erreicht – endlich freier Ozean! Damit waren bereits 2200 sm oder ein Drittel der Gesamtdistanz zurückgelegt. Die restliche Strecke sollte im Großkreis – also leicht nach Süden ausholend – abgelaufen werden. Im jahreszeitlich herrschenden Südostpassat mit für unseren Kurs leicht achterlichen Winden wurden gute Seebedingungen angetroffen: Der Wind kam mit 5–6 und 6 Beaufort (Bft) aus Ost-südost bis Südost, die Dünung setzte mittelhoch aus Süd – beste Bedingungen also für die kommenden zwölf Tage.

Und so war es auch in der folgenden Woche, das Schiff lief gute Etmale, und da war es nur zu klar, dass für das kommende Wochenende, am 27. Juli, ein Barbecue auf dem Poopdeck angesetzt wurde. Schon ab Samstagmittag wurde mit Tischen und Stühlen, Flaggen und Lichterketten das entsprechende Ambiente geschaffen, »Cookie« tat das Seinige mit Steaks und verschiedenen Salaten in ausreichenden Mengen, und der Kühlraum spendete gut gelagertes Bier. Um 17.00 Uhr wurden die Grillfässer angeheizt, und eine Stunde später war die wachfreie Besatzung mit viel Freude und bei guter Musik versammelt, sodass das Barbecue seinen üblichen fröhlichen Verlauf nehmen konnte. Aber schon wenig später kam alles ganz anders, und das gleich für zwölf Tage ...

Um 19.20 Uhr wurde der Captain auf die Brücke gerufen. Der Erste Offizier hatte in etwa sechs Seemeilen Abstand an Backbord einen großen Bulkcarrier ohne jede Lichterführung ausgemacht, der daraufhin auf VHF-Kanal 16 angerufen worden war, jedoch nicht geantwortet hatte. In der einsetzenden Dämmerung und über die zunehmende Entfernung war nichts Genaueres auszumachen. Das Schiff lag scheinbar gestoppt und driftete – eine ungewöhnliche Situation, in der es zu handeln galt. Chefingenieur und Maschine wurden informiert, um auf Manöverbereitschaft umzustellen, und der Kurs geändert, um näher an das andere Schiff heranzulaufen. Etwa um 20.00 Uhr Ortszeit (UTC + 5 Stunden) waren wir bei langsamer Fahrt auf etwa zwei Seemeilen herangekommen. Es war inzwischen dunkel geworden, die Ausgucks auf Back und Brücke waren besetzt, der Suchscheinwerfer auf dem Peildeck klargemacht, der Morescheinwerfer auf der Brücke bereitgelegt.

Langsam umrundeten wir das Schiff, gut Ausschau haltend, dabei auf eine Seemeile näherkommend: kein Licht, kein Lebenszeichen, nur die dunkle Masse des Schiffes in der sich brechenden See. Dann erkannten wir, dass beide Bootsdavits an den achtern gelegenen Aufbauten

ausgeschwungen waren und beide Boote fehlten. Äußerste Umsicht war nun geboten, denn Boote oder Überlebende konnten in unmittelbarer Nähe sein! Auf Suchkursen und mit scharfem Ausguck vor allem im Lichtkegel des Suchscheinwerfers wurde der inzwischen als MANILA TRANSPORTER identifizierte Bulkcarrier mehrfach umrundet, sodann die nähere Umgebung abgesucht. Beide Radargeräte waren besetzt, aber kein weiteres Echo festzustellen – die Suche blieb erfolglos. Währenddessen hatten Funker und Zweiter Offizier die vorliegenden »Navigational warnings« nochmals genau kontrolliert, doch auch die zuletzt aufgenommenen vom 7. und 23. Juli enthielten keinerlei Hinweise. Um 20.30 Uhr wurde schließlich Mauritius Radio/Port Master Port Louis als regionale Koordinierungsstelle mit TTT-Meldung informiert und unsere Position mit 23° 55' S 065° 54' E übermittelt. Mehr ließ sich im Moment nicht tun, und die Reise wurde wie geplant fortgesetzt, auch wenn Ausgucks und Radar vorläufig besetzt blieben. Das außergewöhnliche Auftauchen des »Geisterschiffes« sorgte an Bord für vielfältige Diskussionen und Spekulationen, und die Grillparty war alsbald beendet.

<u>SHIP'S PARTICULARS</u>	
(TO BE COMPLETED FULLY AND CLEARLY BY THE MASTER)	
CHRTR'S: SHOWA LINES LTD. TOKYO, JAPAN	
OWNER'S: TRYTRANS CORP. LTD. MANILA, PHIL.	
LADEN DRAFT, DEADWEIGHT & DISPLACEMENT:-	
<u>(A) GENERAL PARTICULARS:-</u>	<u>'DRAFT</u> <u>DWT</u> <u>DISPL.</u>
SHIP'S NAME: <u>M/V "MANILA TRANSPORTER"</u>	SUMMER <u>16.029 M</u> <u>115,961 T</u> <u>135,904 T</u>
CALL SIGN <u>DZHV</u> OFFICIAL NO. <u>229742</u>	WINTER <u>45.696 M</u> <u>112,940 T</u> <u>132883 T</u>
FLAG <u>PHIL.</u> PORT OF REGISTRY <u>MANILA</u>	TROPICAL <u>16.362 M</u> <u>118,989 T</u> <u>138,932 T</u>
CLASSIFICATION: <u>NS * BULK CARRIER &amp; MNS</u>	LIGHT DRAFT: FORE _____ AFT _____ MEAN <u>2.614 M</u>
27 JAN. 1976	LIGHT DISPLACEMENTS:- <u>19,943 M T</u> _____ FT.)
WHEN & WHERE BUILT: <u>YOKOHAMA, JAPAN</u>	SPEED max. <u>17.62 KT</u> SPEED service <u>14.45 KT</u>
LENGTH o.a.: <u>260.86 M</u> ( <u>AB. 855'10-1/8</u> )	LOCATION OF SUPERSTRUCTURE _____ AFT _____
LENGTH b.p.: <u>247.00 M</u> ( <u>AB. 8108'4-3/8</u> )	LOCATION OF ENGINE ROOM _____ AFT _____
BREATH MOULD: <u>40.6 M</u> ( <u>AB. 133'2-3/8</u> )	TYPE OF STEM _____ TYPE OF STERN _____
DEPTH: <u>24.0 M</u> ( <u>AB. 78'8-7/8</u> )	NO. OF MASTS & POSTS <u>2 MAST FOR RADAR * FWD</u>
REGISTERED TONNAGE: GROSS <u>67,624.00 T</u>	<u>3 ANTENNA POSTS</u>
NETT <u>44,231.72 T</u>	FUEL CONSUMPTION <u>45.0 T/D</u>
SUEZ CANAL TONNAGE: GROSS <u>68,119.50 T</u>	COMPLEMENT <u>25</u>
NETT <u>60,192.68 T</u>	<u>1 WITH MOTOR - 33 PER</u>
PANAMA TONNAGE: GROSS _____	LIFE BOAT & CAPACITY <u>1 WITH oar - 33 PER</u>
NETT _____	LIFE RAFT & CAPACITY <u>2/20, 2/15 &amp; 1/6</u>
TYPE OF MAIN ENGINE <u>MITSUBISHI SULZER BRND 90</u>	FIRE EXTINGUISHING:-
HT. OF MAST <u>58.50 M</u> <u>191.93 FT.</u>	CARGO SPACE: <u>SEA WATER</u>
	ENGINE ROOM: <u>FROTH SYSTEM</u>
	VENTILATION:-
	CARGO SPACE: <u>NATURAL VENT</u>
	ACCOMMODATION: <u>MECHANICAL VENT</u>
	<u>CAPT. ISMAEL S. CLAM</u>
	M A S T E R

Abb. 1 Schiffsdaten der MANILA TRANSPORTER. (Alle Abbildungen zu diesem Beitrag: Archiv des Verfassers)



Am 28. Juli frühmorgens wurde der Eigner über das Geschehen informiert. Es schloss sich eine längere Telefonkonferenz an, denn man hatte festgestellt, dass die MANILA TRANSPORTER längst aus dem »Lloyd's Register« gestrichen war, mit anderen Worten: Das Schiff konnte eigentlich gar nicht mehr existieren! Nun hatte der Eigner internen Diskussionsbedarf. Was sollte, was konnte geschehen? Denn eines war nun unzweideutig klar: Die MANILA TRANSPORTER trieb tatsächlich als Geisterschiff im Indischen Ozean!

Dann wurden Entscheidungen getroffen: Am 28. Juli um 12.00 Uhr Ortszeit wurde die ALGENIB auf Gegenkurs gedreht und die vorausberechnete Position des driftenden Bulkcarriers angesteuert mit dem Auftrag, die Suche nach Überlebenden und den Booten fortzusetzen. Außerdem sollte die Möglichkeit einer Bergung ausgelotet werden. Vom Eigner auf spezielle Erfahrungen angesprochen, konnte ich auf meinen Aufenthalt an Bord des Bergungsschleppers SEEFALKE (I) im April 1966 verweisen, als ich auf MS ASSEBURG fuhr, die etwa 100 sm südwestlich von Kap Finisterre in Brand geraten und von SEEFALKE in Schleppe genommen worden war. Der Eigner selbst war früher längere Zeit als Besatzungsmitglied auf dem Schlepper gefahren, sodass die Kommunikation zu Fragen einer eventuellen Bergung ab diesem Zeitpunkt glatt und ohne Probleme verlief.

Nunmehr hatten wir uns einer neuen Situation und damit auch neuen Aufgaben zu stellen, denn das Containerschiff sollte nun Retter und Berger spielen. Unsere Möglichkeiten und die eventuell anstehenden Risiken wurden zuerst mit dem Ersten Offizier und dem »Chief« eingehend erörtert. Am Nachmittag wurden dann ein Crew-Meeting angesetzt und die bisherigen Diskussionsergebnisse dargestellt, woran sich eine offene Aussprache anschloss. Diese ergab, dass Einsätze zur Rettung Überlebender als notwendig und selbstverständlich angesehen wurden. An Aktivitäten im Zusammenhang mit einer Bergung des Schiffes sollte jedoch nur auf der Basis von Freiwilligkeit teilgenommen werden.

Die Aufgabenstellung zur Rettung der Besatzung der MANILA TRANSPORTER war klar umrissen. Ausgucks und Radargeräte waren während des Anlaufens der Position des Bulkcarriers besetzt, unsere Boote klar zum Aussetzen. Bei einsetzender Dämmerung wurden die Ausgucks abermals verstärkt, da bei dem herrschenden Südostpassat davon auszugehen war, dass die Boote schneller als der abgeladene Frachter gedriftet waren und bereits auf unserem Kurs in Richtung der Position des Schiffes ausgemacht werden könnten.

Die Bergung wurde mit der Bildung von zwei Gruppen begonnen: die erste Gruppe bereitete den Schleppversuch mit dem eigenen Schiff vor, während die zweite Gruppe ein Boot ausrüstete mit dem Ziel, an Bord der MANILA TRANSPORTER zu gehen. Hierbei waren Sicherheitsaspekte absolut vorrangig. Noch am Abend war schließlich die Bootsausrüstung für die siebenköpfige »Entermannschaft« komplett: Werkzeug, Leinen, Fender, Feuerlöscher, Batterie, Walkie-Talkies und eine kleine Rettungsinsel. Gleichzeitig wurde Ballast ins Boot gegeben, um es einerseits seetüchtiger zu machen, andererseits die Schraube genügend tief unter Wasser zu bringen. Rasch waren der Tag vergangen und die Vorbereitungen abgeschlossen.

Am 29. Juli wurde kurz nach 00.30 Uhr Ortszeit ein Radarecho geortet, das sich mehr und mehr als driftendes Schiff ohne Lichterführung herauskristallisierte – wir hatten die MANILA TRANSPORTER ein zweites Mal gefunden. Boote oder andere Objekte konnten im Radar nicht festgestellt werden. Als wir um 02.30 Uhr auf zwei Seemeilen an den treibenden Bulkcarrier herangekommen waren, wurde die Maschine gestoppt. Die Wachen blieben jedoch besetzt, da nun auch wir drifteten. Wir lagen auf 23° 56' S 065° 31' E: Das »Geisterschiff« war folglich in 31 Stunden 31 Seemeilen weit, also mit 1 kn in westlicher Richtung verdriftet worden.

Eine Stunde später wurden wir gehörig aufgeschreckt, denn die Ausgucks hatten Schatten an den Fenstern der Aufbauten der MANILA TRANSPORTER gesehen. Nach eingehender Prüfung erwies sich dieser Spuk in der mond hellen Nacht jedoch als Spiegelung der bewegten See. Mit



Abb. 2 Annäherung an den Havaristen.

einsetzender Dämmerung wurde am folgenden Morgen die Umgebung nochmals intensiv in Suchschlägen auf bis zu vier Seemeilen abgesucht, jedoch ohne jedes Ergebnis, sodass die Suche nach Booten oder Überlebenden endgültig eingestellt wurde. Zudem erreichte uns morgens die Nachricht unseres Eigners, dass man inzwischen den eigenen Haftpflichtversicherer, Safmarine sowie die Versicherer der MANILA TRANSPORTER kontaktiert hatte mit dem Ergebnis, dass das Schiff bereits drei Wochen zuvor von der Besatzung aufgegeben worden war, die vollzählig von einem norwegischen Bulkcarrier aufgenommen worden sei. Diese »News« kamen nun etwas spät, aber immerhin konnten wir die bisherige Suche als gute Übung ansehen.

Gleichfalls am Morgen des 29. Juli wurden bei Tageslicht die Beschädigungen der MANILA TRANSPORTER offenkundig, die zum Verlassen des Schiffes geführt haben mussten: Bei Luke 3 waren auf beiden Seiten des Schiffes große Teile der Außenhaut mitsamt den Spanten weggebrochen. Die etwa 15 m langen Löcher bzw. Ausrisse in der Bordwand begannen rund 1 m über der Wasserlinie, und da das Schiff in der Südost-Dünung langsam rollte und stampfte, war zu sehen, dass die Löcher mindestens 6 m in der Höhe maßen, der überwiegende Teil somit meist unter Wasser lag. Auf der Backbordseite waren die Bordwand-Ausrisse etwas weniger ausgeprägt, außerdem waren hier Spantenreste zu sehen. Dennoch strömte die See ungehindert durch das Schiff – ein befremdender Anblick. Die anderen acht Luken waren unversehrt, ebenso Steven und Heck. Das Schiff lag mit etwa 15 m Tiefgang auf ebenem Kiel.

Inzwischen hatte sich die »Boarding Party« bereitgemacht, das Boot war klar zum Aussetzen. Die MANILA TRANSPORTER trieb im Südostpassat auf einem gleichbleibenden Kurs von 190°. Die ALGENIB sollte nun in Lee auf eineinhalb Kabellängen an den Bulkcarrier herangebracht werden. Beim Manövrieren war zu bedenken, dass unser Schiff nicht über einen Verstellpropeller, geschweige denn ein Bugstrahlruder verfügte, sondern traditionell durch Änderung von Fahrtstufe und Ruderlage in die richtige Position zum Aussetzen des Bootes zu bringen war. Außerdem war die ALGENIB mit zwei Deckslagen Containern und einem Tiefgang von nur 7,80 m recht windempfindlich; man konnte mit etwa 1600 m<sup>2</sup> Seitenfläche rechnen.

Beim dritten Anlauf waren die Bedingungen schließlich optimal. Das Boot wurde in unserem Lee zu Wasser gebracht und die ALGENIB passierte anschließend in rund einer Kabellänge Abstand mit dem Heck den Steven der MANILA TRANSPORTER. Nach einem Drehkreis stoppte die



Abb. 3 Gut zu erkennen die Beschädigungen im Bereich der Luke 3, hier an Steuerbordseite.

ALGENIB etwa vier Kabellängen hinter dem Heck der MANILA TRANSPORTER auf. Unser Boot hatte in der 2–3 m hohen Dünung und bei dem Passatwind mit Stärke 5–6 gut zu tun, um zunächst Luke 3 aus der Nähe in Augenschein zu nehmen und anschließend die Bootstaljen des Bulkcarriers zu erreichen. Hier hing eine Jakobsleiter bis etwa zwei Meter über Wasser. Der Bootsmann wartete im Auf und Ab der Dünung den richtigen Moment ab, erreichte die Leiter und war schließlich um 11.20 Uhr als Erster an Bord des »Geisterschiffes«. Vier weitere Männer folgten, während die zwei übrigen vorläufig im Boot blieben. Während die »Boarding Party« damit begann, ihren Aufgaben auf der MANILA TRANSPORTER nachzugehen, bereitete die erste Gruppe auf der ALGENIB die Bergung vor.

Zum besseren Verständnis des geplanten Schleppversuchs ist ein kurzer Ausflug in die Seemannschaft unerlässlich. Zunächst die Größenverhältnisse: Unser Schiff hatte ein Displacement von 21 000 mto, der Bulkcarrier sechsmal so viel, nämlich rund 120 000 mto. Das Verhältnis beim Tiefgang belief sich auf 7,80 m gegenüber ca. 15 m der MANILA TRANSPORTER. Zum Festmachen des Schleppgeschirrs standen uns auf dem Poopdeck vier Poller zur Verfügung, die sonst zum Vertäuen im Hafen benutzt wurden. Weiter erhält jedes Schiff bei der werftseitigen Erstausrüstung einen sogenannten Seeschlepper, einen Draht von etwa 100 Faden (183 m) Länge, in der Zug-/Bruchfestigkeit dem jeweiligen Schiff angemessen. Der Seeschlepper ist genau für Notfälle wie diesen vorgesehen.

Nach einigem Für und Wider unter den seemännisch vorgebildeten Crewmitgliedern sollte die Schleppleine wie folgt aufgeriggt werden: Unser Heckanker sollte gelascht bleiben, der Kettenvorläufer am nachfolgenden Draht ausgeschäkelt werden. Der Draht des Heckankers (die Stärke entsprach in etwa der unseres Seeschleppers) sollte abgetrommelt und über die innen achtern stehenden Poller zu den äußeren, etwas weiter vorne stehenden Pollern geführt und dabei lose belegt werden, um den auftretenden Zug auf alle vier Poller verteilen zu können. Ein Festmacherdraht sollte weiteren Zug aufnehmen, indem er von hier auf je einen Poller an Steuerbord und an Backbord auf dem Vordeck geführt werden sollte. Von den äußeren Pollern auf dem Poopdeck sollte der Heckankerdraht als Hahnepot von beiden Seiten nach außenbords laufen, und in die Spitze dieses Dreiecks sollte unser Seeschlepper eingeschäkelt werden. Die Heck-



reling sollte abgenommen werden, das rund 10 cm hohe Decks-Stüll an der Heckseite abgeschnitten werden, um ein Schamfilen zu vermeiden. Hahnepot und Seeschlepper sollten dann mittels Hilfsleinen so zum Slippen klargemacht werden, dass einerseits unser Ruder und Propeller klarblieben und andererseits nach Aufnahme der Schleppleine von Bord der MANILA TRANSPORTER ein gefahrloses Aufriggeln oder Einholen der Gesamt-Schleppleine auf rund 250 m Länge (gemessen ab unserem Heck) ermöglicht würde. Beim Klarieren der Leinen hatte natürlich die Sicherheit der eigenen Mannschaft im Vordergrund zu stehen, zumal bei den beengten Platzverhältnissen auf dem Poopdeck.

Die Aufgaben waren somit gestellt; nun begann die Arbeit für den Decks-/Maschinenschlosser, zwei Matrosen, drei Leichtmatrosen und drei Maschinenwärter. Eine Gruppe begann mit den Arbeiten auf dem Poopdeck, die andere Gruppe holte unter Einsatz des Ankerspills auf dem Backdeck den Seeschlepper aus dem Kabelgatt und anschließend längsdeck nach achtern. Zwei bis drei Tage würden die Arbeiten in Anspruch nehmen, da nebenher natürlich auch die üblichen Wacharbeiten anstanden und außerdem das Aussetzen und Aufhieven des Bootes den Einsatz der gesamten Mannschaft erforderte, um die Fangleinen, die Winde und die Davits besetzen zu können.

Von der Brücke aus konnten wir das weitere Vorgehen der »Boarding Party« auf der MANILA TRANSPORTER beobachten und blieben über Walkie-Talkie in ständigem Kontakt. Mittschiffs an Steuerbord wurde eine Lotsenleiter ausgebracht, das Boot dorthin verholt und mit Fangleinen gesichert. Die dringlichste Aufgabe bestand zunächst darin, die Luke 3 zu prüfen. War diese sicher, konnten unsere Leute an Bord bleiben? Dieses wurde alsbald positiv beantwortet und die Bootscrew konnte die weiteren Punkte der aufgegebenen Checkliste angehen: Untersuchung des Decks, der Schotten und des Doppelbodens im Bereich der Luke 3, Sicherung der Dokumente – so vorhanden – auf der Brücke und in der Kapitänskajüte, Aufspüren des Seeschleppers im Kabelgatt und/oder Suche nach geeigneten Leinen für das Schleppmanöver, Überprüfung des Maschinenraums.

Der letzte Punkt war der gefährlichste. Während sich der Zweite Ingenieur und unser Maschinenschlosser im Maschinenraum aufhielten, bildeten die anderen von Deck aus eine Kette, um in Rufkontakt zu bleiben. Um 15.00 Uhr waren schließlich alle wieder an Deck des Schiffes, und nachdem das Boot losgeworfen und Fahrt aufgenommen hatte, kam das große Aufatmen, denn es ist immer ein großes Risiko, an Bord eines schwer beschädigten Schiffes zu gehen! Die ALGENIB ging nun wieder auf zwei Kabellängen Abstand in Lee der MANILA TRANSPORTER, das Boot lief an, wurde gesichert und dann aufgehievt – um 16.00 Uhr war unsere Crew wieder vollzählig an Bord. Nach dem ersten allgemeinen »Palaver« wurden am frühen Abend die Ergebnisse des Tages besprochen, um anschließend die nächsten Schritte für den folgenden Tag zu planen.

Die Lage an Bord der MANILA TRANSPORTER stellte sich wie folgt dar: Das Schiff war überhastet verlassen worden. In der Messe waren das Frühstück noch aufgebakkt, Tassen und Teller noch am gleichen Platz wie drei Wochen zuvor – ein Geisterschiff eben. An Unterlagen wurden sichergestellt der Tankplan, Stabilitätsunterlagen, »Capacity Plan« und weitere Schiffspläne, das »Daily Log« der Brücke vom 4. Juli sowie das »Engine Log« vom 6. Juli. Die zuletzt genutzte Seekarte wie auch das »Plotting Sheet« lagen noch auf dem Kartentisch auf der Brücke. Aus dem Tankplan wurde ersichtlich, dass Luke 3 als Ballasttank zu nutzen war und über verstärkte Schotten verfügte, die ohne erkennbare Schäden waren. Die Doppelbodentankdecke (»tank-top«) war nach Peilung und Augenschein ebenfalls scheinbar unversehrt; die Bordwandteile waren glatt herausgebrochen. Der Steuerbord-Lukendeckel war aus dem Stüll gedrückt worden und lag nun verkantet über dem Lukenschacht. Alle anderen Lukendeckel – die von Luke 3 an Backbordseite sowie die der anderen acht Luken – waren noch seefest gelascht. Der Seeschlep-

per hatte im Kabelgatt nicht gefunden werden können. Das Ruder lag fest auf Backbord 10°. Die Erkenntnisse des Zweiten Ingenieurs zur Situation in der Maschine waren eher belanglos und wenig aussagekräftig, was aufgrund der Gefährdung in diesem Bereich aber nicht zu kritisieren war. Das Wasser schwappte in den Bilgen offenbar bis zur Höhe der Flurplatten; es dürften somit einige 100 Tonnen Wasser im Schiff gewesen sein.

Mit diesen von der »Boarding Party« erzielten Ergebnissen waren die Aufgaben für den nächsten Tag klar: Mit Unterstützung durch unseren Chefindgenieur sollte das Inspektionsteam klären, ob sich einer der Generatoren als Hilfsdiesel oder vielleicht sogar die Hauptmaschine starten ließe, denn dann könnte neben dem Schleppversuch auch ein In-Fahrt-Bringen der MANILA TRANSPORTER versucht werden. Weiter sollten das Ruder in Mittschiffs-Lage gebracht und die Suche nach dem Seeschlepper intensiviert werden, denn sollte dieser trotz aller Bemühungen nicht gefunden werden können, müssten vier Festmacherleinen als Ersatz gedoppelt, auf die Ankerkette geschäkelt und der Anker dann knapp drei Schäkel (ca. 81 m) gefiert werden.

Am 30. Juli morgens wiederholte sich das Procedere: Die ALGENIB manövierte im Abstand von ein bis zwei Kabellängen in Lee des Bulkkarriers und setzte das Boot aus, das um 10.50 Uhr mit nunmehr neun Leuten mittschiffs an der Steuerbordseite der MANILA TRANSPORTER festmachte, während die ALGENIB wieder einen Drehkreis beschrieb und sich in vier Kabellängen Abstand hinter dem Heck des Bulkkarriers driftend positionierte.

Während der Manöver wurde die MANILA TRANSPORTER kritisch beobachtet, aber neue Risse oder Bruchstellen in der Bordwand ließen sich nicht feststellen: Das Schiff lag nach wie vor bei unverändertem Tiefgang auf ebenem Kiel und die See strömte wie zuvor durch die immens großen Bordwandlöcher in Luke 3 ein und aus. Unser Bordteam inspizierte nach dem Anbordgehen aus Sicherheitsgründen zuallererst die Decks und die Außenhaut – vor allem im Bereich der Luke 3 –, konnte jedoch ebenfalls keinerlei Veränderungen oder Auffälligkeiten entdecken.

Wir wussten inzwischen, dass die MANILA TRANSPORTER in Dampier/Westaustralien Eisenerz geladen und einen Tiefgang von 16 m bei einem Displacement von 136 000 mto hatte, somit voll abgeladen war. Das Schiff war bei einer Länge von 261 m fast 41 m breit und 1976 auf einer Werft in Yokohama gebaut worden, also mittlerweile 15 Jahre alt.

Als nachmittags der Passat böig aufzufrischen und die See zuzunehmen begann, musste das Boot wieder zurückbeordert werden. Die Berichte von Erstem Offizier und Chefindgenieur klangen vielversprechend: Zwar war der Seeschlepper nicht gefunden worden, doch waren die Leinen gedoppelt, von außen durch die Ankerklüse aufgeholt und entweder in die Kette eingespleißt oder eingeschäkelt worden. Somit könnte nach dem Fieren der Ankerkette nun eine Leinenverbindung mit der ALGENIB hergestellt werden, da auch hier bis zum Abend die vorgesehenen Schlepplinen bereitlagen. Der »Chief« gab einen ausführlichen Bericht zur Maschinsituation auf der MANILA TRANSPORTER: Vielleicht könnte es doch noch gelingen, den Hilfsdiesel anzulassen und mit dessen Hilfe eventuell gar die Hauptmaschine zu starten. Schon begannen die Spekulationen, tagsüber mit einer kleinen Wachbesatzung fahren zu können, und alle Beteiligten waren guten Mutes. Unabhängig vom Ausgang der Arbeiten in der Maschine sollte am folgenden Tag jedoch der Schleppversuch begonnen werden. Mauritius war das Ziel, etwa 400 Seemeilen entfernt, bei vier Knoten Schleppfahrt somit in gut vier Tagen erreichbar.

Am Morgen des letzten Julitages mussten wir jedoch eine unliebsame Entdeckung machen: Schon nachts war der Südostpassat nicht wie gewohnt eingeschlafen und wehte noch morgens mit gut sechs Windstärken. Auch die Dünung war mit gut drei Metern wesentlich höher als an den Tagen zuvor, und die MANILA TRANSPORTER arbeitete erheblich schwerer im Seegang. Auf wechselnden Kursen wurden drei Anläufe unternommen, das Boot auszusetzen, aber unser Schiff rollte derart, dass an ein sicheres Manöver nicht zu denken war. Also gingen wir wieder auf Drift und warteten auf Wetterbesserung. Diese trat jedoch nicht ein, der Tag war

vertan, die Enttäuschung entsprechend groß. Mauritius aber sollten wir eher sehen, als uns lieb war ...

Abends wurde der Kapitän vom Ersten Offizier mit üblen Neuigkeiten aufgeschreckt: Seine Frau sei schwanger und habe offensichtlich eine Fehlgeburt! Das war denn doch starker Tobak, denn von einer Schwangerschaft war bei Antritt der Reise 17 Tage zuvor keine Rede gewesen, genauso wenig in den zurückliegenden Tagen, und spätestens dann hätte der Kapitän informiert werden müssen.

Der Captain ließ alles stehen und liegen und begab sich zu der Frau, die weiter stark blutete und bereits apathisch war. Nein, denkt man, das darf nicht wahr sein! Es war aber wahr und wir in der Weite des Indischen Ozeans auf uns selbst gestellt. Bei medizinischen Notfällen steht eigentlich das C.I.R.M. (Centro Internazionale Radio Medico) in Rom für Beratungen und Handlungsanweisungen über Telefon oder Telex zur Verfügung, in diesem Fall rief der Kapitän aber zunächst eine ihm bekannte Gynäkologin in Deutschland an und schilderte die Symptome. Die Ärztin bestätigte die Diagnose einer Fehlgeburt und empfahl schnellstmögliche medizinisch-stationäre Behandlung. Rasch fällte der Kapitän seinen Entschluss, den »Ersten« und seine Frau in Mauritius an Land zu geben. Unser Eigner wurde informiert, die Nachricht mit ungläubigem Erstaunen registriert und der Entschluss nach einigem Hin und Her akzeptiert.

Am 1. August ab 11.50 Uhr Ortszeit waren wir auf dem abgesetzten Kurs nach Mauritius, nachdem zunächst das Schiff seeklar gemacht, das Boot gelascht und die klar liegende Schleppleine gesichert worden waren. Nun wurde der Portmaster Port Louis/Mauritius über unseren Anmarsch mit einer Kranken in lebensbedrohlichem Zustand informiert und darüber, dass wir planten, die Frau zwanzig bis dreißig Seemeilen südlich der Insel an einen Helikopter zu übergeben. Wir schlugen einen Treffpunkt vor und gaben als voraussichtliche Ankunftszeit den 2. August, 12.00 Uhr an.

Aber die schlechten Nachrichten rissen nicht ab. Der Portmaster ließ sich zunächst etwas Zeit, ehe er uns erklärte, dass gegen die Übergabe zwar keine Einwände bestünden, die Küstenwache jedoch über keinen seegehenden Helikopter verfüge. Nun wurde ein Treffpunkt 15 Seemeilen südlich von Port Louis vereinbart. Ein Motorboot würde bis zu unserer voraussichtlichen Ankunft – nun 15.00 Uhr Ortszeit – drei Seemeilen westlich der Küste warten. Zu allem Überfluss meldete sich jetzt auch noch der Zweite Offizier mit der betrüblichen Nachricht zu Wort, dass von Mauritius keine Seekarte an Bord und die Übersichtskarte für den Indischen Ozean für unsere Zwecke nutzlos sei.

An den Zweiten und Dritten Offizier erging daher nun der Auftrag, anhand des Seehandbuchs eine Karte der Süd- und Westküste von Mauritius zu zeichnen, wobei sich schnell herausstellte, dass die Südost- und Südwestküste mit allerhand Untiefen und Riffen gespickt ist, weshalb an der uns betreffenden Südwestküste ein Sicherheitsabstand von wenigstens fünf Seemeilen eingehalten werden sollte. Diese Empfehlung wurde durch die eingehende Nachricht untermauert, dass ein Schiff der Reederei vor einiger Zeit bereits einmal an der Südküste aufgelaufen war. Dazu kam noch die stete Sorge um den Gesundheitszustand der Frau unseres Ersten Offiziers, der sich jedoch glücklicherweise einigermassen stabil darstellte.

Am 2. August gegen 11.30 Uhr hatten wir eine erste Radarpeilung der Südküste von Mauritius, rundeten die Südwestspitze der Insel in einem Abstand von zehn Seemeilen und hielten diese Distanz, bis der UKW-Kontakt mit dem avisierten Motorboot und dem Portmaster von Port Louis aufgenommen war. Um 14.45 Uhr war das Boot schließlich in Sicht. Wir schlichen mit langsamer Fahrt in Richtung der Küste, die Ausgucks zusätzlich bemannt, das Echolot immer im Blick. Um 15.40 Uhr stoppten wir schließlich dreieinhalb Seemeilen westlich der Küste und fierten die Kranke mit Hilfe einer Trage und mit allen guten Wünschen vorsichtig in das an Backbordseite längs zur Gangway gegangene Motorboot. Um 16.00 Uhr war die

Übergabe des »Ersten« und seiner Frau samt den notwendigen Dokumenten abgeschlossen. Wenig später – der Eigner war inzwischen über den Erfolg der Aktion vor Mauritius informiert worden – nahmen wir wieder Fahrt auf.

Zwei Stunden später an diesem 2. August, einem Freitag, dem siebten Tag der »Geisterschiff-Story«, erreichte uns die Aufforderung zum »Happy weekend hunting«: Man hatte sich entschlossen, den Plan zur Bergung der MANILA TRANSPORTER weiterzuverfolgen. Nun galt es, den Bulkcarrier wiederzufinden. Wir kannten die letzte Position vom 1. August um 12.00 Uhr und auch die Driftgeschwindigkeit und die Driftrichtung, die bis dahin in einem Sektor zwischen 240° und 280° festgestellt worden war. Daher verfolgten wir nun einen Kurs, der den äußersten westlichen Punkt des mutmaßlichen Driftkurses der MANILA TRANSPORTER ansteuerte, allerdings um 15 Seemeilen nach Westen versetzt, falls die Driftgeschwindigkeit sich erhöht haben sollte.

Am 3. August um Mitternacht war dieser Punkt erreicht – die Mauritius-Episode hatte 60 Stunden und 853 Seemeilen in Anspruch genommen –, jedoch: kein Radarecho, kein Schiff in Sicht! Im Nachhinein stellten wir fest, dass sich unser Ziel 42 Seemeilen ostnordöstlich befand, nur stand uns diese Erkenntnis zum damaligen Zeitpunkt nicht zur Verfügung. Wir mussten – wenn auch sehr enttäuscht – einsehen, dass wir die MANILA TRANSPORTER verfehlt hatten. Für diesen Fall hatten wir ein Suchkurs-Gitter geplant, das mit dem erwähnten 15-Seemeilen-Abstand abzulaufen war: Unser Kurs führte uns mit 110° bis zum äußerst möglichen östlichen Punkt, dann in Nord- und Südkursen im Gitter wieder westwärts.

So verging der folgende Tag mit immer größerer Ungeduld. Wir hatten zwar die wesentlichen Daten und eine gute Perspektive, jedoch kein Glück und keinen Erfolg. Aber uns erreichten andere Nachrichten, wenn auch nicht nur positive: Zum einen erfuhren wir – und das gab uns allen die Gewissheit, die richtige Entscheidung getroffen zu haben –, dass das Leben der Frau hatte gerettet werden können. Sie hätte keine weiteren zehn Stunden überlebt, war jedoch inzwischen wieder wohllauf, wenn auch sehr geschwächt. Zum anderen hatte unser nun ehemaliger Erster Offizier der örtlichen Presse auf Mauritius ein Interview gegeben mit den Hintergründen, die zum Anlaufen von Port Louis geführt hatten, mit allen Einzelheiten der Bergungsbemühungen, den beteiligten Schiffen und den jeweiligen Positionen. Somit mussten wir, sollten wir die MANILA TRANSPORTER wiederfinden, mit ungebetenen Gästen rechnen.

Um 03.40 Uhr in der Nacht des 5. August war unsere Suche endlich erfolgreich. Ein Radarecho wurde identifiziert, und während wir den Kurs entsprechend änderten, war bei einer Distanz von acht Seemeilen klar, dass es sich um ein großes Schiff ohne jede Lichterführung handelte. Wir näherten uns vorsichtig, und tatsächlich: Nach drei Tagen und 16 Stunden seit dem Verlassen der MANILA TRANSPORTER hatten wir unser »Geisterschiff« ein drittes Mal gefunden; die Suchkurse hatten 402 Seemeilen beansprucht! In 88 Stunden war der Bulkcarrier 82 Seemeilen in Richtung 258° getrieben – die neue Position wurde mit 24° 16' S 062° 14' E festgestellt.

Wir stoppten in einer Seemeile Abstand. Von ungebetenen Gästen war nichts zu sehen, nur die beiden treibenden Schiffe bewegten sich in der sich an ihnen brechenden See und Dünung des Südostpassats auf und ab, lagen nahe beieinander in der mondbeschiedenen Weite des Indischen Ozeans, Stille ringsum. Wie an den Abenden zuvor standen viele von unserer Besatzung an Deck und nahmen diese eigentümlich anmutende Stimmung in sich auf.

Bei Tagesanbruch nahm der Passat an Stärke zu und wehte vormittags mit gut 6 Bft. Zur Südostdünung trat eine weitere aus Südwest hinzu; beide liefen durcheinander und erzeugten eine unangenehm hohe Kreuzsee. Da bei solchen Verhältnissen ein Aussetzen des Bootes schwierig, ja gefährlich gewesen wäre und sich die vorgesehene Bootsbesatzung verständlicherweise gegen ein solches Manöver aussprach, hieß es nun, wie schon am 31. Juli, abwarten.



Währenddessen wurde die MANILA TRANSPORTER eingehend beobachtet. Gab es Veränderungen gegenüber der Situation vor vier Tagen? Die gab es, unübersehbar! Das Schiff arbeitete sehr viel schwerfälliger im Seegang. Was uns aber besonders bedenklich erschien, war der Umstand, dass das Vorschiff erkennbar tiefer lag als vorher, wenigstens um einen Meter. Hatte der Bulkcarrier zuvor immer auf ebenem Kiel gelegen, hatte das Schiff jetzt einen deutlich vorlichen Trimm. An Luke 3 waren, soweit erkennbar, keine weiteren Außenbordsteile herausgebrochen, aber offensichtlich hatte die See einen Weg weiter nach vorne gefunden.



Abb. 4–5 Markante Trimmlagen des Bulkcarriers.



Auch der folgende Tag brachte keine Wetterbesserung. Die MANILA TRANSPORTER lag nun vorne noch tiefer – in der Dünung wurde bereits der Anker, manchmal sogar der Schiffsname überwaschen –, die Schiffsbewegungen waren noch schwerfälliger geworden. Anders als noch am Vortag wurden jetzt je nach Eintauchen des Vorschiffes Gischtwolken durch die Öffnungen, die der verkantete Steuerbord-Lukendeckel an Luke 3 freiließ, nach oben gepresst, wenigstens sechs Meter hoch – ein Anblick, als würden mehrere Wale gleichzeitig blasen.

Der nächste Tag, Mittwoch, der 7. August, zugleich der zwölfte Tag dieser Rettungs-, dann



Abb. 6–7 Die MANILA TRANSPORTER unmittelbar vor ihrem Untergang.

Bergungsaktion, brachte schließlich die Entscheidung. Frühmorgens unternahm die ALGENIB einen Anlauf zum Aussetzen des Bootes, brach diesen aber schon frühzeitig ab, da beim Näherkommen klar erkennbar wurde, dass bereits die gesamte Back der MANILA TRANSPORTER regelmäßig überwaschen wurde und sich die übergenommenen Seen über das Vorschiff ausbreiteten, das noch weiter weggesackt war. Auch die Gischtfontänen aus Luke 3 hatten noch weiter zugenommen. Angesichts dieser Situation nahmen wir von einem neuerlichen Versuch, an Bord des Schiffes zu gehen, Abstand, denn dies hätte eine allzu große, nicht mehr zu verantwortende Gefährdung der Crew bedeutet.

Um 10.00 Uhr meldete sich Smit Tug Singapore und erklärte uns, dass der Eigner der MANILA TRANSPORTER mit Smit Tug einen Bergungsvertrag nach »Lloyd's Open Form« (LOF; Prinzip des »no cure, no pay«) unterzeichnet hätte, der Bergungsschlepper SMIT SULAWESI bereits im Anmarsch sei und gegen 14.00 Uhr Ortszeit an unserer Position einträte – also bereits in vier Stunden, d.h. gleich und sofort, was auf unserer Seite auf großes Erstaunen stieß. Da die SMIT SULAWESI nicht aus Mauritius kam – dort lag kein Bergungsschlepper auf Station –, somit schon mehrere Tage unterwegs gewesen sein musste, hatte sich also hinter unserem Rücken offensichtlich einiges getan.

Nun ging alles sehr schnell. Schon um 11.00 Uhr hatten wir VHF-Kontakt mit dem Kapitän des Bergungsschleppers und lotsten ihn zu unserem Standort. Die Zwischenzeit wurde genutzt, um über Funk die notwendigen Details zu klären. Als bald schoben sich die Masten der SMIT SULAWESI über die Kimm. Eilig stampfte der Schlepper heran und manövrierte sich einige zehn Meter entfernt hinter unser Heck. Bereits um 13.54 Uhr wurden alle relevanten Papiere der MANILA TRANSPORTER per Leine – nebst einigen gut gemeinten Ratschlägen per Flüstertüte – an den Kapitän des modernen, professionell ausgerüsteten Bergers übergeben und schließlich – schweren Herzens – auch unser »Geisterschiff«. Wir starteten unsere Maschine und stoppten wenig später in etwa acht Seemeilen Entfernung erneut, um die ALGENIB vor der Weiterreise gründlich aufzuklären und seeklar zu machen.

Um 15.30 Uhr meldete sich die SMIT SULAWESI: Man habe eine Schleppleine am Heck der MANILA TRANSPORTER festmachen können und schleppe nunmehr mit Ziel Mauritius. Um 16.35 Uhr ein erneuter Anruf über Funk. Der Bericht erreichte dramatische Ausmaße: Das Vorschiff der MANILA TRANSPORTER sei vom Rumpf nach oben weggeknickt, längsschiffs biege sich der Bulkcarrrier in einem stumpfen, V-förmigen Winkel, breche nun auseinander und drohe schnell zu sinken!

Ein hastiger Griff zum Fernglas, alle Leute auf der Brücke blickten in Richtung des sinkenden Schiffes. Über dem Wrack stand eine hohe Gischtwolke, Heck und Vorschiff ragten weit aus dem Wasser, das Mittelteil war schon verschwunden. Das Heckteil sank dann schnell, gefolgt vom Vorschiff. Über der Untergangsstelle stand noch kurze Zeit die Gischtwolke, ehe auch sie in sich zusammensank. Die See schloss sich über dem gesunkenen Schiff auf Position 24° 05' S 061° 28' E. Die Gefühle unserer Besatzung lassen sich am besten als kollektives Aufatmen beschreiben: Glücklicherweise waren unsere Versuche, das Schiff zu bergen, nicht von Erfolg gekrönt gewesen. Anderenfalls hätte das innerhalb kürzester Zeit gesunkene Schiff vielleicht viele von uns mit sich gerissen. So aber war unsere Besatzung wohlauf.

M/V ALGENIB war seeklar, nahm Fahrt auf und verfolgte seinen Kurs in Richtung Durban/Südafrika. Wir waren wieder ein ganz normales Containerschiff, das mit guten Etmalen den nächsten Bestimmungshafen erreichen wollte. Am 12. August übernahmen wir vor Durban den Lotsen, machten um 11.00 Uhr fest, und unverzüglich begann nach der Einklarierung durch die Behörden der Löschbetrieb.

Diese Reise hatte länger gedauert als üblich: 29 Tage und vier Stunden. Auch erhebliche Kosten waren entstanden, verursacht durch »Off-Hire-Zeiten« und anteiligen Bunkerverbrauch

während der Rettungs- und Bergungsaktion für die MANILA TRANSPORTER und unseren »Ausflug« nach Mauritius. Mehr als 100 000 US-Dollar werden es wohl gewesen sein. Aber bei allen Risiken, die wir auf uns genommen hatten, blieben als Resümee eine gesunde, unversehrte Besatzung – einschließlich der geretteten Frau des Ersten Offiziers – und ein Schiff, das uns treu gedient und keinen Schaden genommen hatte, dazu Erfahrungen, die in dieser Form wohl nur wenige Schiffsbesatzungen gemacht haben.

Nachzutragen bleibt noch, dass aus der Serie von Fotografien, die während der »Geisterschiff-Aktion« gemacht worden waren, die besten in einem der vielen Büros von Lloyd's in London hängen, denn aus diesem Club der Versicherungskaufleute hatten einige als »Underwriter« des havarierten Schiffes fungiert. So ist wenigstens etwas von der unglücklichen MANILA TRANSPORTER geblieben.

## Die Rückreise beginnt

Nach Abschluss der Rundreise Durban – East London – Port Elizabeth – Kapstadt ging es mit nun wieder vollzähliger Besatzung – beim ersten Anlaufen von Durban war am 18. August ein neuer Erster Offizier an Bord gekommen – zurück nach Durban, wo M/V ALGENIB, immer noch in Charter der Safmarine, wieder an der Containerpier festmachte. Alle Container aus Keelung/Taiwan waren in den vorhergehenden Häfen ohne zu reklamierende Schäden entladen und für die Rückreise bereits neue Container an Bord genommen worden, auf der vor dem Anlaufen von Keelung noch ein Zwischenstopp in Singapur geplant war. Die erforderlichen Bunkermengen an Schwer- und Dieselöl waren bereits angeliefert und frischer Proviant an Bord genommen worden.

Die Ereignisse im Zusammenhang mit der MANILA TRANSPORTER lieferten an Bord zwar immer noch Gesprächsstoff und gaben Anlass zu Mutmaßungen, doch allmählich begannen sie zur Erinnerung zu verblassen. Der tägliche Arbeitsanfall tat ein Übriges, denn immerhin lag das Geschehen nun schon zwei Wochen zurück. Der neue »Erste« wusste natürlich, warum er auf die ALGENIB versetzt worden war und wurde von uns über die Details informiert, denn manches war, wie wir von ihm erfahren konnten, aus der Entfernung doch etwas verzerrt dargestellt worden. Der Erste Offizier machte insgesamt einen guten Eindruck, fachlich kompetent und im Umgang mit der Besatzung kooperativ, gleichwohl zielbewusst.

Hinsichtlich der Geisterschiff-Episode soll nicht unerwähnt bleiben, dass die ganze Aktion von Seiten des Charterers, also Safmarine, mit viel Verständnis aufgenommen worden war. Natürlich hatte der Eigner gemäß den Bestimmungen des Charterkontraktes in einem solchen Fall die Freiheit, nach seiner eigenen Maßgabe zu entscheiden, notfalls auch gegen die Wünsche des Charterers, der im konkreten Fall erhebliche Verzögerungen – immerhin 17 Tage – hatte in Kauf nehmen müssen, die natürlich auch Auseinandersetzungen mit den Ladungsempfängern mit sich gebracht hatten. Umso bemerkenswerter war das verständnisvolle Verhalten von Safmarine, das jedoch auch seine guten Gründe hatte, wie deren Repräsentanten hatten durchblicken lassen. Man darf nämlich nicht vergessen, dass insbesondere vor der Küste Südafrikas mit beständigen Gefährdungslagen für die Schifffahrt zu rechnen ist und Havarien nicht gerade selten vorkommen. Hierbei spielen verloren gegangene Decksloadungen, meist Container, und die havarierten Schiffe eine eher untergeordnete Rolle. Wichtiger ist das Wohlergehen der Besatzungen, und es gehört daher zur guten Seemannschaft, auf See in Not Geratenen zu Hilfe zu eilen – und spektakuläre Rettungsaktionen unter selbstlosem Einsatz der Hilfskräfte kommen nur zu oft vor.

Die Gründe für die besondere Gefährdungslage vor Südafrika sind bedingt durch die geographische Lage mit ihren spezifischen meteorologisch-hydrografischen Bedingungen, die hier kurz

erklärt werden sollen. Die »Roaring Foursies«, die Zone der stetigen von West nach Ost ziehenden Sturmgebiete, sind nicht fern, denn Kap Agulhas, der südlichste Punkt des afrikanischen Kontinents, liegt auf fast 35° Süd, wie auch das nahegelegene Kap der Guten Hoffnung. Die Ausläufer dieser Sturmgebiete sind in der Küstenregion zu fast jeder Zeit anzutreffen: Das Seehandbuch weist für den 36. Breitengrad im Südwinter Windstärken von 7 Bft oder mehr an bis zu 16 Tagen pro Monat aus, mit entsprechend hohen Windseen und hoher Dünung.

Eine weitere Besonderheit ist in dieser Region zwischen Kapstadt und Durban anzutreffen: die sogenannten »Freak Waves«. Diese bis zu 10 m und mehr hohen, steilen Wellenberge können sich durch das Aufeinanderprallen zweier Faktoren bilden: Zum einen setzt der Agulhas-Strom mit drei bis vier Knoten entlang der Küstenlinie von Norden, aus der Straße von Mosambik kommend, zunächst in Richtung Südwest, dann mehr und mehr nach Westsüdwest. Zum anderen ziehen die Frontensysteme der Tiefdruckgebiete mit ihren Starkwindzonen überwiegend in Richtung Nordost, dabei hohe Windseen aufwerfend mit der dazugehörigen ebenfalls ausgeprägt hohen Dünung. Wenn diese beiden entgegengesetzten Strom-Wellen-Systeme aufeinandertreffen, kann es zur Ausbildung von »Freak Waves« kommen; Ort und Zeitpunkt lassen sich allerdings nicht vorhersagen. Wenn eine solche Welle über ein Schiff hereinbricht, ist zumindest mit schweren Beschädigungen zu rechnen, da sie de facto eine regelrechte Wasserwand darstellt. Den einzigen Schutz vor diesem Phänomen bieten ein wenigstens 30 Seemeilen vor der Küste verlaufender Kurs, also auf der offenen See, oder das Fahren innerhalb der Tiefenlinie von 200 Metern vor der Küste. Für einen der beiden Ausweichkurse sollte man sich daher bei entsprechenden Wetterlagen entscheiden. Bei beiden muss man jedoch südgehend mit erheblichem Fahrtverlust rechnen, da der hauptsächlich an der Schelfkante mitziehende Agulhas-Strom entfällt, weshalb an der Schelfkante selbst die Gefahr von »Freak Waves« auch am größten ist. Nordgehend weicht man dem Agulhas-Strom ohnehin aus, muss aber innerhalb der von der 200-m-Tiefenlinie begrenzten Zone sehr aufmerksam navigieren, da man in diesem Bereich nur etwa ein bis zwei Seemeilen von der Küste entfernt bleibt.

Aber nun zurück zur ALGENIB: Am 21. August 1991 war das Schiff fertig beladen, und die hierfür benötigte Liegezeit von zwei Tagen hatte die Besatzung zu ausgiebigem Landgang genutzt. Die Beladung verlief ohne Probleme. Wir hatten 680 TEU an und unter Deck geladen, an Deck zumeist drei Lagen hoch. Die ALGENIB war in jeder Hinsicht seetüchtig, die Containerladung seemännisch gelascht. Unser Displacement betrug 21 704 mto bei einem Tiefgang von 8,30 m.

Den nächsten Bestimmungshafen Singapur wollten wir via Sundastraße erreichen, da so die sich bietende Alternativroute durch die Straße von Malakka umgangen werden konnte, ein Gebiet, das schon damals als von Piraterie »verseucht« galt. Die Distanz bis zur Sundastraße sollte, wie schon auf der Reise zuvor, wieder auf dem Großkreis abgelaufen werden. Die hierfür nötigen Kursänderungspunkte waren bereits errechnet. Die Gesamtdistanz betrug 5100 Seemeilen, für die 14 Tage kalkuliert worden waren, »weather permitting«, wie man sagt.

Am 21. August verließen wir um 20.52 Uhr Ortszeit die Pier in Durban und traten unsere Reise an. Der Lotse, ein knorriger Typ, wie die meisten seiner Zunft in Südafrika, gab uns noch einen guten Rat mit: »Captain, if you leave the breakwater, then you are in God's hand!« – schon wahr, überall und besonders an der hiesigen Küste, aber es hätte ja nicht gleich so bedeutungsschwer daherkommen müssen.

## SOS – Hilfe für M/V MELETE

Drei Tage waren vergangen und die ALGENIB mit guten Etmalen vorangekommen, der Südostpassat war noch von mäßiger Stärke und fiel auf dem jetzigen Ostnordostkurs etwas vorlicher



als quer ein. Der Tag verging mit Bordroutine, an Deck und in der Maschine wurde gearbeitet wie üblich. Allerhand eingehende Nachrichten des Eigners wurden via Fax/Telex beantwortet, der Charterer mittags in Form der obligatorischen Standortmeldung über den Fortgang der Reise unterrichtet. Der Funker hatte also zu tun, und wenn er mit Meldungen erschien, war meist schon an seinem Gesichtsausdruck zu erkennen, ob diese inhaltlich erfreulich, uninteressant oder eher ärgerlich bis unheilvoll waren.

Der Kapitän war an diesem Abend auf der Brücke beim üblichen Smalltalk mit dem wachhabenden Ersten Offizier, als unser Funker schnellen Schrittes heraneilte – seine Miene ließ Schlimmes befürchten. Und tatsächlich: Er überbrachte einen soeben aufgenommenen Funkspruch von Mauritius Radio höchster Priorität an alle Schiffe in der Region, eine SOS-Meldung:

*Mauritius Radio 24.08.91 1630 UTC.*

*DDD DDD DDD SOS = RCC Mauritius 24/0710 UTC Port master mayday relay – bulk carrier MELETE/SZSK is danger of sinking with 27 crew members on board in pos 27.41S 054.13E / vessel carry EPIRB / sea rough / MRCC Australia advised vessels to switch on EPIRB as contact was lost with ship via marsat a soon after / stp vessel with 6 hours advise best ETA and intention / stp other vessels reported to monitor coast station or satcom through perth = port master port louis 24/0558 GMT.*

Es war 19.30 Uhr Ortszeit am 24. August, als der Funkspruch von uns empfangen wurde, offenbar die Wiederholung einer Meldung des MRCC Australia von 07.10 Uhr UTC desselben Tages. Der Funkspruch war schnell gelesen und an den Ersten Offizier weitergegeben, woraufhin Kapitän und »Erster« zum Kartenraum an das »Plotting Sheet« eilten. Wie lange würden wir bis zu der in der SOS-Meldung angegebenen Position brauchen? Der gemeldete Ort lag südöstlich voraus, sodass wir um 08.00 Uhr Ortszeit am nächsten Morgen dort sein könnten, also in knapp zwölf Stunden.

Da gab es nicht viel zu überlegen, denn die Hilfeleistung ist in einem solchen Fall selbstverständlich. Außerdem war dieses Seegebiet nicht gerade viel befahren, wer fuhr schon von Durban Richtung Sundastraße? Auf der vorherigen Reise hatten wir kein einziges Schiff in Sicht bekommen, außer der MANILA TRANSPORTER! Der Hauptverkehr vom Kap der Guten Hoffnung in Richtung Australien und umgekehrt lief weit südlicher.

Wir änderten unseren Kurs in Richtung der gemeldeten Position und der Chefindgenieur wurde angewiesen, soweit möglich die Füllung der Hauptmaschine zu erhöhen, um größtmögliche Geschwindigkeit laufen zu können. Anschließend formulierte der Kapitän die Meldungen, die von unserem Funker an die Beteiligten abgesetzt wurden: unsere voraussichtliche Ankunftszeit auf der SOS-Position an Mauritius Radio und die neue Situation infolge der Seenotmeldung an Eigner und Charterer. Alle diese Maßnahmen wurden schnell ergriffen, ehe sich langsam das Nachdenken über diesen Vorfall einstellte: Was war dort, weit hinter dem Horizont passiert? Und dann unwillkürlich der nächste Gedanke: Die letzte Querung des Indischen Ozeans und die Geisterschiff-Episode lagen gerade ein paar Wochen zurück, und nun ein weiterer Seenotfall, wieder ein Bulkcarrier! Konnte dies noch ein Zufall sein? Die SOS-Position der MELETE lag gerade einmal 460 Seemeilen südwestlich der Untergangsstelle der MANILA TRANSPORTER – und wir wieder mittendrin, zwar noch nicht im Moment, aber schon bald ...

Allzu viel Zeit zum Nachdenken blieb aber nicht, denn es gab noch viel zu tun. Auf einer Mannschaftsbesprechung am späten Abend wurden die einzuleitenden Maßnahmen erläutert und von der Besatzung in Ruhe aufgenommen, schließlich hatte der interne »Bordfunk« schon Informationen gestreut und auch die Kursänderung war nicht unbemerkt geblieben. Zum Abschluss der Besprechung meinte der Bootsmann, für die gesamte Besatzung sprechend: »Captain, no problem, we are already well trained ...« Wir konnten die Sache also angehen. Die Boote wurden klagemacht, Netzbrocken als Kletternetze bereitgelegt, die Ausgucks besetzt



und ab Mitternacht beide Radargeräte unter Kontrolle gehalten. Die Bootsbesatzung, die drei Wochen zuvor bereits so gut zusammengearbeitet hatte, sollte ab 06.00 Uhr auf Stand-by sein.

Die restlichen Stunden vergingen schnell, und um 06.30 Uhr des 25. August wurden voraus mehrere Radarechos identifiziert, woraufhin die Maschine der ALGENIB auf Manöverbereitschaft und 90 Minuten später auf »Langsam voraus« ging. Wir standen auf 27° 40' S und 054° 00' E, etwas westlich der in der SOS-Meldung angegebenen Position. Der Südostpassat wehte mit 5 Bft, die Dünung setzte aus Südsüdost mit etwa drei Metern Höhe, es war bewölkt, zeitweise sonnig. Mehrere Männer gingen auf Brücke und Peildeck Ausguck, es herrschte gespannte Aufmerksamkeit. Schließlich kamen nordöstlich in rund zehn Seemeilen Entfernung einige Schiffe in Sicht. Während wir in engen Schleifen Suchkurse abliefen, verständigten wir uns über Funk mit den anderen Schiffen, zwei großen Bulkcarriern, der ORINOCO und der ALABAMA, erfuhren aber nichts Wesentliches. Beide Schiffe hatten seit etwa eineinhalb Stunden ohne jeden Erfolg nach der MELETE gesucht. Von ihr waren jedoch keine Spuren zu entdecken, auch keine Boote oder Überlebende. Stimmt die Position nicht oder war sie falsch übermittelt worden?

Doch um 09.00 Uhr meldete sich die ORINOCO wieder: Man habe in direkter Nähe einen ausgedehnten Ölteppich gesichtet, hielte sich an dessen östlichem Rand und suche dort weiter. Das ölige Wasser hatte – wie später geschätzt wurde – eine Ausdehnung von etwa vier mal fünf Seemeilen. Wir liefen nun in langen Suchschlägen in nordöstlicher Richtung an das schnell in Sicht kommende Ölfeld heran, und zwar an dessen westlichen Rand. Es stand unzweifelhaft fest, dass dieser große Ölteppich von der MELETE herrühren musste. Das Schiff war also gesunken – und große Betroffenheit machte sich auf den Suchschiffen breit.

Um 11.20 Uhr meldete sich das französische Kriegsschiff L 9034, das BATRAL (Bâtiment de Transport Léger) LA GRANDIÈRE, aus Réunion kommend und noch über 30 Seemeilen entfernt, und erklärte, dass es vom MRCC Perth die Koordinierung der Rettungsbemühungen übernommen hätte und alsbald am Ort des Geschehens eintreffen würde. Zwei weitere Schiffe, die sich ebenfalls im Anmarsch befanden, jedoch noch weit entfernt im Süden standen, wurden daraufhin entlassen, ebenso die ALABAMA, die der Weisung aber nicht Folge leistete und die Suche im Nordwesten fortsetzte. Ausschließlich die ORINOCO und unsere ALGENIB wurden angewiesen, »to stay on rescue scene«.

Kurz darauf sichteten wir ein ausgedehntes Trümmerfeld. Dort trieben Wrackteile von Booten, Rettungsringe, Rettungswesten, Holztrümmer, kleinere Ölfelder und alle möglichen größeren und kleineren Teile von Ausrüstungsgegenständen der Aufbauten. Unsere Position auf 27° 24' S 054° 07' E befand sich gut 18 Seemeilen nördlich der angegebenen SOS-Position; der Ölteppich hatte bereits etwa elf Seemeilen nördlich gelegen. Hatten Ölteppich und Trümmerfeld allein durch Wind und Strom so weit vertrieben werden können? Auch die ORINOCO hatte das Trümmerfeld nun in Sicht, stand mit ihren Suchschlägen aber immer noch etwa drei Seemeilen östlich, die ALABAMA weiter im Westen, rund vier Seemeilen ab, während L 9043 in Sicht kam und langsam näher lief.

Unser Kapitän entschloss sich, die Suchkurse zunächst einmal aufzugeben und mitten in das Trümmerfeld hineinzulaufen. Die ALGENIB stoppte daraufhin auf, um vom treibenden, relativ ruhig liegenden Schiff aus Sektor für Sektor in Ruhe abzusuchen. Es war inzwischen Nachmittag geworden, die Erfolglosigkeit drückte die Stimmung, dazu dieser Anblick: Trümmer, nichts als Trümmer! Unaufmerksamkeit begann sich breitzumachen. Die Frau des Kapitäns war auch an Bord, stand in der Backbord-Brückennock und beteiligte sich an der Suche – und sie war ein verlässlicher Ausguck, wie sich bald zeigen sollte.

Um 16.45 Uhr endlich eine Sichtmeldung von ihr – alle waren wie elektrisiert. Von der Brücke und aus der Steuerbordnock kamen die Leute, alle wollten wissen, wo, in welcher Richtung, wie weit entfernt? Die Frau wies die Richtung: Backbord, zwei Strich achterlicher als querab.

Und tatsächlich, dort war ein Teil von einem Bootswrack zu erkennen, daran geklammert scheinbar zwei Personen! Ganz sicher war das im Seegang nicht auszumachen. Die Entfernung betrug etwa drei bis vier Kabellängen, vielleicht auch fünf.

Nun war der Captain gefordert. Ein Rückwärtsmanöver schied aus, da es einerseits zeitraubend gewesen wäre und andererseits die Schiffbrüchigen hätte gefährden können. Also wurde ein enger Drehkreis über Steuerbord gefahren und versucht, das Bootswrack so anzusteuern, dass es an unsere Steuerbordseite kam und somit in Lee des Südostpassats. Ganz wichtig war während des Drehmanövers, das Wrack mit mehreren Leuten im Blick zu behalten, was angesichts des herrschenden Seegangs und der Dünung nicht einfach war. Die ALGENIB startete die Maschine und ging mit Hartruderlage in einen Drehkreis über, der mit »Halbe voraus« schließlich beschleunigt wurde. Langsam schwang das Schiff herum, unendlich langsam. Aber schließlich hatten wir das Boot mit den Überlebenden Steuerbord voraus, stoppten kurz, um die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen, gingen nur immer wieder kurz mit der Maschine an, um steuerfähig zu bleiben. Noch drei Kabellängen, noch zwei, noch eine – heftige Ruderlagen waren nötig, um das Bootswrack eben an Steuerbord zu halten, aber auch nicht mit diesem zu kollidieren. Dann endlich war es nahe beim Schiff. Ein Rückwärtsmanöver, und die ALGENIB lag gestoppt, das Bootswrack mit den Überlebenden etwa 30 Meter querab von Luke 3. Da unser Schiff vor Wind und See schneller driftete als das Boot, konnten sie uns nun nicht mehr verlorengehen.

Alles hastete an Deck – der Erste Offizier war mit den Decksleuten schon vorher unten –, und die Kletternetze wurden ausgebracht. Uns bot sich ein trostloser Anblick: Die beiden Leute, offensichtlich total entkräftet und kaum noch zu einer Bewegung fähig, reagierten überhaupt nicht auf unsere Zurufe. Plötzlich jedoch ließ einer der beiden das Wrack los und versuchte in unsere Richtung zu kommen, tauchte unter, kam wieder hoch. Wir warfen Leinen und Rettungsringe, aber diese vertrieben in dem Seegang. In dieser Situation wagte der »Erste« alles: Mit einer um die Brust geschlungenen Leine sprang er von der Lotsenleiter aus ins Wasser und versuchte schwimmend, den Mann zu erreichen. Das dauerte seine Zeit, die See ging hoch, ist noch viel höher, wenn man unten im Wasser ist, als es von oben den Anschein hat. Doch dann hatte er ihn erreicht, packte ihn, zog ihn schwimmend hinter sich her, kam näher, immer näher, und erreichte schließlich unsere Bordwand. Eine Netzbrook wurde nach unten geworfen, irgendwie brachte der »Erste« den Mann hinein, und viele hilfreiche Hände zogen und zogen. Endlich, um 17.45 Uhr, war der erste Überlebende bei uns an Bord!

Aber wo war der zweite Schiffbrüchige geblieben? Während der Rettungsaktion hatten wir nichts weiter tun können, das Bootswrack jedoch natürlich im Auge behalten. Dieses war zuerst langsam weitergetrieben, dann immer weiter achteraus und hatte bereits unser Heck passiert, als wir den ersten Überlebenden an Deck hatten. Eine solche Situation entwickelt sich rasend schnell.

Nun galt es, die Rettung des zweiten Schiffbrüchigen zu organisieren. Schon vorher hatten wir uns entschlossen, unser Boot nicht auszusetzen, denn das verbot sich in diesem Trümmerfeld von selbst, da sich viele der Wrackteile halb oder fast gänzlich unter Wasser befanden und daher nur schwer zu erkennen waren. Hinzu kam der Seegang, der diese Teile unvorhersehbar vor sich her schob oder beiseite drückte. Mit dem Aussetzen unseres Bootes hätten wir nur ein weiteres Wrack riskiert. Unser Kapitän entschied daher, das Rettungsmanöver ohne unser Boot anzugehen. Einige Leute behielten nun das Bootswrack so gut wie möglich im Blickfeld, während andere auf die Brücke hasteten, wo unser Funker Wache ging. L 9034 und die ORINOCO hatten zwischenzeitlich mehrfach dringend um Aufklärung gebeten, was unsere Aktivitäten zu bedeuten hätten, doch unser Funker hatte sich nicht berufen gefühlt, irgendwelche Auskünfte zu erteilen. Dieses blieb dem Kapitän vorbehalten, der in aller Kürze mitteilte, dass wir uns mitten in einer Rettungsaktion befänden, »over and out«.

Die Dämmerung hatte bereits eingesetzt und die Zeit begann uns davonzulaufen, denn bei

Dunkelheit wäre jede Suche vergebens gewesen. Das Wrackteil mit dem Mann befand sich mittlerweile vier Strich achteraus in vier Kabellängen Entfernung, wiederum an unserer Backbordseite. Damit war der Entschluss klar, das vorherige Manöver nochmals zu wiederholen, nur dieses Mal möglichst dicht an das fast gänzlich unter Wasser liegende Bootsteil heranzufahren. Die Maschine lief wieder an, das Steuerbord-Drehmanöver wiederholte sich, das Bootswrack kam voraus und war schließlich an Steuerbord. Vorsichtig schob sich die ALGENIB heran, bis das Wrackteil keine vier Meter von der Bordwand entfernt war. Mehrere von unserer Mannschaft standen unten an dem Kletternetz, ergriffen schwimmend den völlig apathischen Mann, zogen ihn in die schon bereitliegende Netzbrook und dann nach oben über das Schanzkleid und an Deck. Um 18.40 Uhr war schließlich auch der zweite Überlebende gerettet!

Wenig später machte sich völlige Dunkelheit breit – die Rettung war in buchstäblich letzter Sekunde geglückt. Die ganze Besatzung war glücklich, fast alle hatten mitgewirkt, waren nach dem langen Tag aber auch ziemlich erschöpft. Der erste Überlebende war bereits fast eine Stunde zuvor in unser Hospital überführt und provisorisch versorgt worden, nun folgte der zweite Mann, für dessen Transport wir eine Krankentrage benötigten, da er immer noch völlig apathisch war. Auch er wurde sofort versorgt: fort mit der völlig durchnässten Kleidung und warm, aber luftdurchlässig zugedeckt.

Anschließend eilte der Kapitän auf die Brücke und gab den fälligen Bericht an ORINOCO, ALABAMA und L 9034 ab. Von den Kollegen wurden Glückwünsche ausgesprochen, ebenso vom Kommandanten des französischen Schiffes. Während der Funkunterredung konnten wir dieses Schiff, das inzwischen auf etwa eine Seemeile herangekommen war, erstmals näher in Augenschein nehmen: Es war ein moderner Versorger, etwa 100 Meter lang, mit mehreren Kränen an Deck und einem Hubschrauber-Landedeck hinter den achteren Aufbauten.

Auf der ALGENIB war schnell wieder die Bordroutine eingekehrt. Einige Leute gingen wie üblich Wache auf der Brücke und in der Maschine, während der Rest der Besatzung zur wohlverdienten Ruhe ging; das Schiff blieb jedoch zunächst auf Drift. Inzwischen war der Kapitän verständigt worden, dass der erste Überlebende voll ansprechbar und fähig sei, einen Kurzbericht zu geben. Zunächst erfuhren wir die Namen der Geretteten. Es handelte sich um den Zweiten Offizier und den Steward der MELETE, beide Griechen, wie auch der Rest der Besatzung. Nachdem der Zweite Offizier Datum und Uhrzeit realisiert hatte, konnte er den Ablauf der Geschehnisse in etwa rekonstruieren. Demnach hatten sich die Überlebenden 32 Stunden an das Bootswrack geklammert.

Bei Tagesanbruch des 24. August sei der Wachoffizier darauf aufmerksam geworden, dass die MELETE einen spürbar vorlichen Trimm hatte, das Vorschiff also tiefer lag, denn die Back nahm ständig Wasser über – ein Umstand, der auf einem großen und entsprechend langen Schiff bei Nacht kaum wahrnehmbar ist. Bei einem sofortigen Kontrollgang sei festgestellt worden, dass große Teile der Bordwand am Vorschiff herausgebrochen waren, weshalb das voll beladene Schiff vorne ständig tiefer gesackt sei und die See bald schon über Luke 3 gestanden habe. In dieser Situation sei dann Order gegeben worden, die Rettungsboote klarzumachen. Der Funker habe noch versucht, einen SOS-Ruf abzusetzen. Dann jedoch sei alles rasend schnell gegangen: Noch während der Versuche, die Boote auszubringen, sei das Schiff vorne weggetaucht. Ein Großteil der Besatzung habe sich in dem Gewirr von Davits, Booten, Drähten oder Tauwerk und in den Aufbauten verfangen und sei mit dem Schiff untergegangen oder schon vorher über Bord gewaschen worden. Er selbst und der Steward seien frühzeitig über Bord gesprungen und hätten später den Teil eines Bootswracks gefunden, an dem festgeklammert sie sich über Wasser gehalten hätten. Von den übrigen Besatzungsmitgliedern hätten sie niemanden mehr zu Gesicht bekommen. Soweit der deprimierende Bericht des Zweiten Offiziers der MELETE.

Unser Kapitän gab nun einen zweiten Bericht an die anderen Schiffe ab und schilderte die wesentlichen Details der Vorfälle, die zum Untergang des Bulkarriers geführt hatten. Auch der

schlechte Zustand des griechischen Stewards wurde angesprochen. Daraufhin entschied der Kommandant der L 9034, seinen Schiffsarzt zur ALGENIB zu entsenden, um keinerlei weiteres Risiko einzugehen. Wir blieben daher auf Drift, und schnell war der Versorger mit einigen Manövern in etwa ein bis zwei Kabellängen Abstand in Lee unseres Schiffes. Im Lichtschein aller verfügbaren Scheinwerfer wurde das Schlauchboot ausgesetzt, und unter Einsatz des Außenbordmotors war das Boot innerhalb weniger Minuten an unserer Lotsenleiter.

Um 20.52 Uhr war Dr. Serge mit einem Assistenten an Bord und begann unverzüglich mit der Untersuchung der beiden Schiffbrüchigen mit dem Ergebnis, dass der schlechte Allgemeinzustand des Stewards dessen Verlegung auf den Versorger notwendig machte, der über ein modernes Hospital verfügte. Die Überführung wurde auf den kommenden Morgen terminiert, da ein weiteres nächtliches Manöver als zu gefährlich angesehen wurde, denn noch immer wurden treibende Schiffstrümmer gesichtet, jedoch keine weiteren Überlebenden. Auch die anderen Schiffe hatten ihre Suche während der Nacht unterbrochen und lagen nun ebenfalls auf Drift, das französische Schiff ganz in unserer Nähe.

Am nächsten Morgen kam um 06.00 Uhr das Schlauchboot des französischen Kriegsschiffes längsseits. Dessen Schiffsarzt und sein Assistent waren schnell im Boot und auch der griechische Schiffsoffizier konnte mit Hilfestellung bereits allein in das Schlauchboot hinuntersteigen. Nachdem der Steward mit der Krankentrage in das Boot abgefiert worden war, wurden alle vier mit guten Wünschen verabschiedet, und schon zehn Minuten nach seiner Ankunft legte das Boot wieder ab und war eine Viertelstunde später bei seinem Mutterschiff.

Der Kommandant des Versorgers als Koordinator der Rettungsaktion entschied nun, die anderen Schiffe – ORINOCO, ALABAMA und auch uns – zu entlassen, das Gebiet aber selbst noch einmal in langen Suchschlägen abzusuchen. Mit beginnender Abenddämmerung wollte auch er schließlich die Suche abbrechen und nach Réunion zurückkehren. Auch uns war die Aussichtslosigkeit einer weiteren erfolgreichen Suche klar, und schnell wurde das Deck aufgeklart. M/V ALGENIB war wieder seeklar, und um 07.00 Uhr Ortszeit am 26. August gingen wir von Position 27° 17' S 053° 42' E aus mit der Maschine auf Vorausfahrt, drehten auf unseren vorbestimmten Kurs Richtung Sundastraße und setzten die Reise fort. Um 08.15 Uhr erhielten wir eine letzte Meldung von der Unglücksstelle: Die ALABAMA hatte auf ihrem westlichen Ablaufkurs ein weiteres Bootswrack entdeckt, aber ohne Überlebende. Die Besatzung der M/V MELETE hatte aus insgesamt 27 Mann bestanden ...

Unsere weitere Reise verlief ohne besondere Vorkommnisse, und noch auf See erreichte uns am 4. September ein Telex des griechischen Ministers für die Handelsmarine, das umgehend auf einer Mannschaftsbesprechung verlesen wurde:

*From: Minister of Mercantile Marine  
Piraeus Greece*

*To: The master of M/V ALGENIB/9VDR*

*I wish to express my warmest thanks and deepest appreciation to you and your crew for your participation in the search operation and for the rescue of the two crewmembers of the M/V MELETE ///*

*Your action is a fine example of humanism, altruism and commitment to the traditional maritime principles //–*

*Aristotelis A. Pavlidis  
Minister of Mercantile Marine*

Unsere auf diese Nachricht folgende Nachfrage, ob noch weitere Crewmitglieder der MELETE hatten gerettet werden können, blieb unbeantwortet, was soviel hieß wie »nein«.

Am 10. September 1991 erreichte die ALGENIB den Hafen von Singapur und nahm dort den normalen Lösch- und Ladebetrieb auf. Der Anwalt des Versicherers der MELETE erschien wenig später an Bord, um anhand unserer Unterlagen ein »Statement of Facts« zu erstellen, doch auch er konnte uns leider keine weiteren positiven Nachrichten über den Verbleib der restlichen Besatzung des griechischen Schiffes überbringen.

## Ursachenforschung

Natürlich haben wir uns gefragt, was für die Havarien der beiden Bulkcarrier MANILA TRANSPORTER und MELETE ursächlich gewesen sein mochte, denn die Schäden waren bei beiden Schiffen erstaunlich gleichartig: In beiden Fällen waren große Teile der Außenhaut im Vorschiffsbereich weggebrochen. Nach unserem Kenntnisstand konnte dies nur auf einen schiffbaulichen Mangel der Längsverbände zurückzuführen sein.

Die Längsverbände eines Schiffes werden im Wesentlichen aus dem Doppelboden als Kiel, der Außenhaut der Bordwand – einfach oder doppelt ausgeführt, in letzterem Fall meist mit Hochtanks – und dem durchlaufenden Deck, das allerdings durch die Luken unterbrochen wird, gebildet. Diese drei Hauptverbände werden durch Stringer bzw. Winkel verstärkt. Bekannt war uns auch, dass die Materialstärken beim Schiffbau in den vergangenen 20 Jahren kontinuierlich verringert worden waren, einmal, um Kosten zu senken, zum anderen, um die Ladungskapazität zu erhöhen, indem das Schiff selbst leichter wurde. Zudem waren in einigen Staaten Stahlqualitäten verbaut worden, die zwar billig, aber auch spröde waren.

Einige Wochen nach den Ereignissen stießen wir auf eine schiffahrtsbezogene Fachpublikation (»The Sea«, No. 96, Sept./Okt. 1991), die uns einen zweiten Faktor als Unglücksursache lieferte: In Australien, Brasilien und anderen Erz verschiffenden Staaten waren die Beladungskapazitäten in den Häfen enorm gesteigert worden, um die Bulkcarrier schneller abfertigen zu können. So waren in Dampier/Australien 7500 bis 9000 Tonnen Erz pro Stunde geschüttet worden, in Porto de Tubarão/Brasilien sogar 16 000 Tonnen pro Stunde. Werden die Luken jedoch nicht annähernd gleichmäßig beladen, belastet dies die Längsverbände in einem außerordentlich starken Maß, mit anderen Worten: die Längsverbände werden durchgebogen – und dies kann bei mehreren aufeinanderfolgenden Be- und Entladungen auch noch in unterschiedlicher Weise erfolgen; in der Schifffahrt spricht man diesbezüglich von den Momenten des »hogging« und »sagging«.

Wird also seitens der Schiffsleitung und der Stauer auf den wichtigen Faktor einer gleichmäßigen Beladung der Luken kein entsprechender Einfluss genommen, ist es nur zu wahrscheinlich, dass das Schiff nach einigen Ladevorgängen irreparable Schäden davonträgt. Tritt auf See mit schlechtem Wetter dann ein zusätzliches Biegemoment hinzu, können Havarien auftreten, wie wir inzwischen leider wissen.

Derselbe Artikel aus dem Jahr 1991 brachte uns alarmierende Zahlen zur Kenntnis: Allein seit Beginn des Jahres 1990 waren fünf Schiffe im Indischen Ozean und ein weiteres im Pazifik gesunken, alle in Australien beladen. Weltweit waren, dem Artikel zufolge, in den vorangegangenen 20 Monaten 39 Bulkcarrier als vermisst, schwer beschädigt oder gesunken gemeldet worden. In 21 Fällen hatte es sich um Untergänge gehandelt, bei denen 300 Seeleute ihr Leben verloren hatten – eine bittere Bilanz.



## About a Flying Dutchman and Ships in Distress at Sea: Two Remarkable Voyages in the Indian Ocean

### Summary

On 2 July 1991, a change of shipmaster took place on board the M/V ALGENIB in the roads of Bangkok. As specified in the "handing-over protocol", the subject took over the ship as well as the crew, which consisted of a total of twenty-four seamen of several nationalities. The M/V ALGENIB was a container vessel with a length of 160 metres and a breadth of 23. Her maximum displacement was 26,100 metric tons; the container intake was limited to 727 TEU. On 12 July 1991 we left Keelung/Taiwan for Durban, chartered by the South African Marine Corp. After passing the Sunda Straights, we followed the great circle course. The winds were south-easterly with swells of up to four metres.

It was at 1920 hours ship's time on 27 July that our chief officer first spotted a vessel without lights which failed to respond on VHF channel 16, some six miles away. We changed course and approached the bulk carrier in darkness. At about 2000 hours and a distance of two miles, we were able to tell that her davits were out and her boats were off. There was no sign of life on board. We conducted a search of the area, but failed to locate any survivors. We sent a TTT message, and then continued our voyage. On the morning of the following day, however, we received orders to return and conduct a further search, and also to assess the possibility of salvage. We were furthermore informed that the MANILA TRANSPORTER had been deleted from Lloyd's list three weeks ago; in other words: the vessel officially no longer existed. We had found a Flying Dutchman!

Following another unsuccessful search for lifeboats and survivors, we decided to dispatch a boarding party to the MANILA TRANSPORTER the next morning. With the coming of daylight we were able to see the damage in the area of the ship's no. 3 hold, where a large section of shell plating was missing on both sides of the vessel. The bulk carrier, rolling and pitching gently in the swell, appeared to be on even keel despite the holes measuring some fifteen metres in length. Our party boarded the ship and searched the vessel for signs of life as well as a towing cable, both to no avail, but it proved possible to make other lines ready for towing. Furthermore, plans and documents were retrieved from the master's cabin and the bridge. Attempts to restart the auxiliary engines failed, and our crew returned safely to the ALGENIB in the late afternoon. On the last day of July, the weather deteriorated and a strong south-easterly swell made it impossible to board the MANILA TRANSPORTER again.

Unfortunately, we were forced to leave the disabled vessel the following day: we were informed that the chief officer's wife, who was on board the ALGENIB, had suffered a miscarriage and was in urgent need of hospital care. On the afternoon of 2 August we disembarked the two of them at Port Louis, Mauritius and immediately headed back to the MANILA TRANSPORTER, now some 350 miles away. When we arrived alongside the bulk carrier on the morning of 5 August, her trim was noticeably down by the head. A strong swell again prevented us from boarding the vessel, so no further attempt was made.

We finally handed over the relevant documents and information to the captain of the salvage tug SMIT SULAWESI, which arrived at the site on 7 August for towing. We allowed our vessel to drift some eight miles away to prepare for continuing the voyage. At 1530 hours we were advised that the SMIT had managed to get a line on board the MANILA TRANSPORTER and that they were starting towage toward Mauritius. A short time later, at 1635 hours, the SMIT captain informed us that the bulk carrier's fore part had broken off. Shortly afterward the MANILA TRANSPORTER sank in the Indian Ocean.

The M/V ALGENIB continued her voyage to Durban, discharged the container cargo and then completed a round trip calling at the South African ports, where containers were again loaded for ports in the Far East. We departed from Durban on 21 August bound for the Sunda Straights with Singapore as our final destination. Three days later, we received a distress message via Mauritius Radio: the bulk carrier MELETE was in danger of sinking.

Our course was altered for the position mentioned, where two other vessels were already searching for survivors. We were joined by a French warship which coordinated the rescue attempts. On the morning of 25 August, a large oil spill and a field of wreck parts were sighted. Hours later, amid this debris field, we encountered a piece of wreckage with two survivors whom we managed to rescue just before nightfall. They were handed over to the French warship the next morning; we continued our voyage and reached Singapore on 10 September. The two seamen had survived in the water for thirty-two hours, hanging onto a piece of wreckage. Unfortunately, none of the other twenty-five members of the MELETE's crew were rescued.

According to one of the two survivors, the M/V MELETE had more or less the same damages to her hull structure as the M/V MANILA TRANSPORTER, but she sank within minutes, dragging most of her crew down with her. An article in a shipping journal of 1991 said that thirty-nine bulk carriers had been missing, heavily damaged or lost in the preceding twenty months; in twenty-one cases the ships sank, and altogether about three hundred seamen lost their lives. The reasons cited were inadequate construction and failure to follow the correct procedures when loading or unloading the ships.

## Des navires-fantômes et des SOS. Souvenirs de deux voyages inhabituels dans l'océan Indien

### Résumé

Le 2 juillet 1991 a eu lieu un changement de capitaine à bord du M/V ALGENIB dans la rade de Bangkok. L'auteur de l'article a repris le navire, avec son équipage de 24 hommes de différentes nationalités, à la signature du *Handing-over protocol*. M/V ALGENIB était un navire porte-conteneurs d'une longueur de 160 m et d'une largeur de 23 m, avec un déplacement maximal de 26 100 t et une capacité de 727 EVP. Le 12 juillet, nous avons quitté Keelung/Taiïwan en charter de la South African Marine Corporation, et après avoir passé le détroit de la Sonde sous des vents du sud-est et une houle atteignant jusqu'à quatre mètres de hauteur au-dessus du grand cercle – donc dérivant légèrement vers le sud –, nous nous sommes dirigés vers notre but, Durban.

Vers 19 h 20, heure de bord le 27 juillet, notre premier officier aperçoit à une distance d'environ six milles marins un grand vraquier sans le moindre feu de navigation, et ne répondant pas non plus aux appels qui suivirent sur le canal 16 de la bande marine VHF. Nous avons changé le cours et nous nous sommes approchés du navire dans l'obscurité. Vers 20 h 00, nous avons pu constater à environ deux milles marins que les grues de pont du vraquier étaient déployées et que les canots de sauvetage manquaient. Comme aucun signe de vie ne se manifestait à bord, nous avons effectué une recherche aux alentours du navire, toutefois sans succès. Nous avons donc continué notre route après avoir transmis un avis de sécurité. Cependant, dès le lendemain matin, nous recevions l'ordre de retourner au vraquier, de refaire une recherche aux environs du navire et de voir si un sauvetage du bâtiment était envisageable. Nous avons de surcroît été informés que le navire de commerce du nom de MANILA TRANSPORTER avait déjà

été rayé du « registre de la Lloyd », en d'autres mots : le navire ne pouvait donc plus exister. Nous avons trouvé un navire-fantôme!

Après une recherche, à nouveau sans succès, des canots ou des survivants, nous avons décidé au matin du 29 juillet de monter à bord du navire avarié. Grâce à la lumière du jour naissant, nous avons pu reconnaître les dommages causés au niveau de la lucarne 3, là où, à bâbord comme à tribord, de grands pans de bordés étaient arrachés, ainsi que les couples. Néanmoins, le MANILA TRANSPORTER qui tanguait doucement dans la houle semblait reposer à plat sur sa quille, malgré les trous de 15 m de longueur dans la paroi de bordés. Notre « équipe d'abordage » est donc montée à bord, et s'est mise à la recherche des membres de l'équipage, ainsi que d'une ausserie adéquate pour remorquer le navire avarié, sans succès. Cependant, d'autres filins appropriés au sauvetage ont été découverts, tout comme des papiers du navire et des documents dans la cabine du capitaine et sur le pont. Après avoir tenté, sans succès, de lancer les moteurs auxiliaires, notre équipe est retournée saine et sauve au cours de l'après-midi sur l'ALGENIB. Le dernier jour du mois de juillet, le temps s'est gâté et une forte houle du sud-est a empêché une nouvelle tentative pour monter à bord du navire avarié.

Malheureusement, nous avons été forcés le lendemain d'abandonner le MANILA TRANSPORTER à son sort, car la femme enceinte du premier officier, qui se trouvait également à bord de l'ALGENIB, venait de faire une fausse-couche et requérait des soins médicaux de toute urgence. Le 2 août après-midi, nous avons débarqué le premier officier et sa femme à Port Louis/île Maurice, puis nous avons immédiatement repris la route de 350 milles pour retourner jusqu'au MANILA TRANSPORTER. Lorsque, au matin du 5 août, nous avons enfin retrouvé le vraquier, ce fut pour constater que la proue du navire était manifestement plus enfoncée dans l'eau qu'au-paravant. Nous avons dû nous abstenir d'effectuer une nouvelle tentative pour monter à bord, la houle étant trop forte.

Finalement, nous avons remis tous les papiers importants et les informations au capitaine du remorqueur de sauvetage SMIT SULAWESI, qui avait atteint notre position le 7 août, et qui devait remorquer le navire avarié. Nous nous sommes laissés dériver sur environ huit milles marins pour ensuite stopper afin de nettoyer et préparer l'ALGENIB avant de continuer notre route. Vers 15 h 30, le remorqueur annonça qu'un câble de remorquage avait été fixé au MANILA TRANSPORTER et que le navire allait être remorqué jusqu'à l'île Maurice. Un peu plus tard, vers 16 h 35, le capitaine du SMIT SULAWESI nous informa toutefois que la proue du vraquier s'était brisée. Peu après, le MANILA TRANSPORTER sombrait dans l'océan Indien.

L'ALGENIB continua sa traversée vers Durban, y déchargea sa cargaison de conteneurs, effectua ensuite un circuit à travers les ports sud-africains avant de charger des conteneurs pour l'Extrême-Orient. Le 21 août, nous avons quitté Durban en mettant le cap sur le détroit de la Sonde, depuis lequel nous devons continuer vers Singapour. Trois jours plus tard, un message de détresse de la radio mauricienne nous atteignait : apparemment, le vraquier MELETE risquait de faire naufrage.

Nous avons changé de cours et nous nous sommes dirigés vers la position indiquée, où deux autres navires s'étaient déjà mis à la recherche des survivants. S'y ajouta un navire de guerre français, qui coordonna le sauvetage. Au matin du 25 août, une grande nappe de pétrole et un monceau de décombres apparurent. Au milieu des morceaux de l'épave, nous avons découvert une heure plus tard les restes d'un canot de sauvetage avec deux survivants, qui purent finalement être récupérés avant la tombée de la nuit, et dont on s'occupa à bord de l'ALGENIB. Le lendemain matin, nous les avons remis au navire de guerre français, et nous avons continué notre route vers Singapour, où nous sommes arrivés le 10 septembre. Les deux marins avaient tenu 32 heures dans l'eau, agrippés à l'épave du canot de sauvetage. Malheureusement, aucun autre des 27 membres de l'équipage du MELETE n'a pu être sauvé.

Selon les descriptions de l'un des deux survivants, les avaries du MELETE ressemblaient à celles du MANILA TRANSPORTER, à la différence que le MELETE n'avait pas pu se maintenir à flot et qu'il avait sombré en l'espace de quelques minutes avec la majeure partie de l'équipage. Dans l'article d'un périodique de 1991, on pouvait lire que rien qu'au cours des 20 mois précédents, 39 vraquiers avaient été portés disparus, fortement avariés ou perdus. Dans 21 cas, il s'agissait de naufrages au cours desquels 300 marins avaient laissé leur vie. L'emploi d'acier de qualité médiocre dans la construction navale, et une sollicitation abusive des appareils à la suite de chargements et déchargements asymétriques étaient considérés comme étant les causes de ces naufrages.