

# MÜNCHEN

IMO No: BARGECARRIER 1972 / 37134 GT

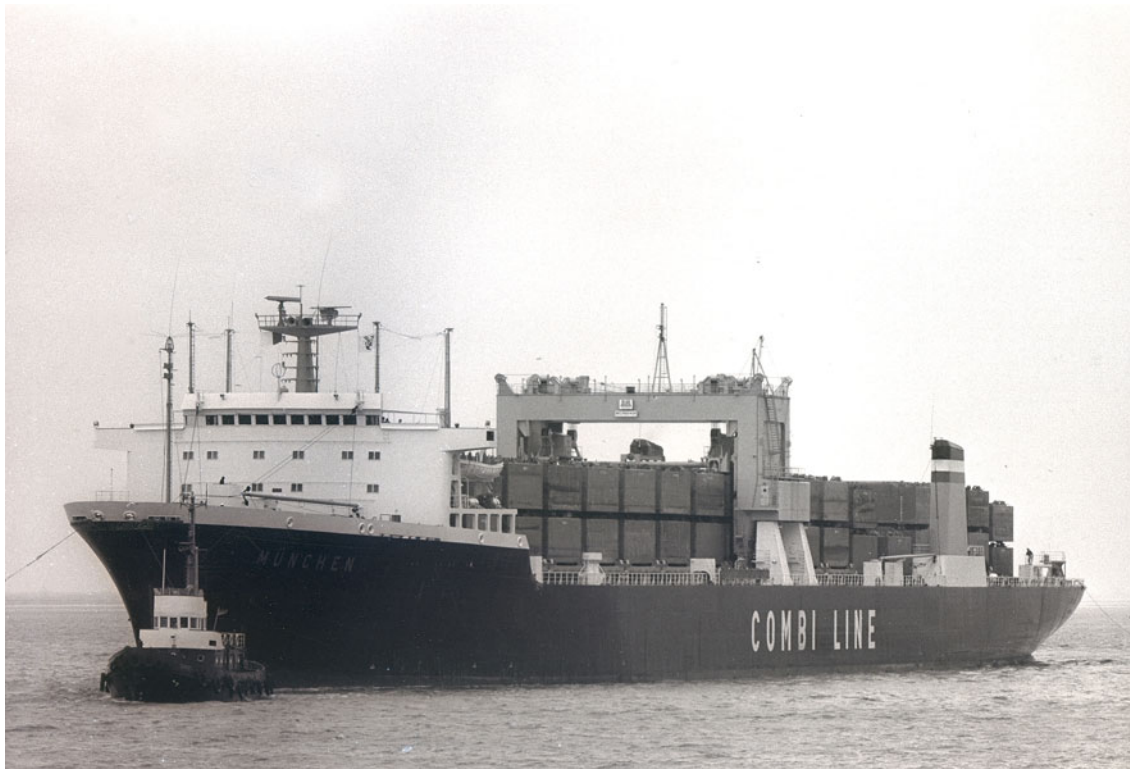
**OWNER & HOMPEPORT:**

HAPAG-Lloyd AG, Germany  
Bremen

**YARD INFORMATION:**

Cockerill Shipyard 860  
Hoboken Antwerp (Belgium)

**SCRAPPING INFORMATION:**



©

**GENERAL INFORMATION:**

**OWNER & FLAG HISTORY:**

**SALES, TRANSFERS & RENAMINGS:**

MÜNCHEN	1972-78	HAPAG-Lloyd AG, Germany
---------	---------	-------------------------

**GENERAL VESSEL INFORMATION:**

Die München lief 1972 bei der Cockerill-Werft in Antwerpen vom Stapel. Mit ihr wollte sich die Hapag-Lloyd im lukrativ erscheinenden LASH-Geschäft (LASH-Carrier = Transport großer, schwimmfähiger Container) etablieren. Zu diesem Zweck gründete sie gemeinsam mit der niederländischen Holland-Amerika-Lijn die Tochtergesellschaft Combi-Line, für die die München und ihr niederländisches Schwesterschiff Bilderdyk im Einsatz waren. Die München war das erste und einzige LASH-Schiff, das unter deutscher Flagge fuhr. Sie wurde hauptsächlich auf der Nordatlantik-Route zwischen europäischen (v.a. Rotterdam und Bremen/Bremerhaven) und nordamerikanischen Häfen (v.a. Baltimore, Savannah und New Orleans) eingesetzt.  
[http://de.wikipedia.org/wiki/MS\\_M%C3%BCnchen](http://de.wikipedia.org/wiki/MS_M%C3%BCnchen)

MS München wurde 1972 auf der Cockerill-Werft, Hoboken bei Antwerpen für die Hapag-Lloyd AG gebaut. Baunummer: 860, Stapellauf: 12. 5. 1972, Ablieferung: 22. 9. 1972, Länge über alles: 261,40 m, Breite: 32,20 m, Höhe: 18,29 m, max. Tiefgang 11,28 m, Tragfähigkeit: 44 600 longtons. Antrieb: Ein 9-Zylinder-Sulzer-Dieselmotor des Typs 9 RND 90, der bei 122 U/min 26 100 PS leistet und direkt auf einen fünfblügeligen Propeller arbeitet. 16stündiger wachfreier Betrieb.  
Das MS "München" war das einzige LASHSchiff unter deutscher Flagge.

Am 12. Dezember 1978 geriet MS "München" auf der Reise von Bremerhaven nach Savannah Ga. im Nordatlantik in eine Sturmsituation, die sich dort schon seit Ende November aufgebaut hatte. An Bord waren 28 Personen, die Ladung bestand aus in

Leichtern gestauten Stahlprodukten. Um 00:07 UTC hatte Funkoffizier Jörg Ernst auf 16587,1 kHz ("Sabbelwelle") ein QSO mit dem deutschen MS "Caribe" und meldete "schlechtes Wetter". Alles was danach kam, ist bis heute unerklärlich.

12. Dezember 1978

03.10 Uhr (GMT): Die Frachtschiffe "Marion" (griech.) und "Marya Yermolava" (SOWJ.) nehmen SOS-Ruf der "München" mit Positionsangabe 46°15'N / 27°30'W auf.

06.00 (MEZ): Hapag-Lloyd erhält erste Information.

07.30 Uhr: Landsend Coast Guard Großbritannien übernimmt die Leitung der Suche nach der "München".

09.30 Uhr: Das erste britische Flugzeug vom Typ "Nimrod" startet, um die Suche aufzunehmen. Es herrscht Westwind in Stärken von 11-12.

15.30 Uhr: Der holländische Bergungsschlepper "Smit Rotterdam" übernimmt die Leitung direkt im Suchgebiet.

13. Dezember 1978

Es suchen drei Flugzeuge und sechs Schiffe. Der Wind im Suchgebiet weht aus WNW in Stärke 11, die Sicht beträgt 2-4 Seemeilen.

17.00-19.14 Uhr: US-Basis Rota (Südspanien) empfängt in regelmäßigen Zeitintervallen schwache Mayday-Rufe (Sprechfunk) der "München". Die Suche bleibt erfolglos.

14. Dezember 1978

Erstmals beteiligen sich Flugzeuge der Bundesmarine an der Suche. Insgesamt sind im Suchgebiet vier Flugzeuge und 17 Schiffe. Es herrscht Wind in Stärke 9 aus W-NW. Es werden Signale der Seenotboje gehört.

19.00 Uhr: Der britische Frachter "King Georg" findet auf 44°22'N / 24°00'W die erste unbenutzte Rettungsinsel. Am gleichen Tage wurden drei Leichter gefunden und vom Hapag-Lloyd Frachter "Erlangen" als zur "München" gehörend identifiziert.

15. Dezember 1978

Ein britisches "Nimrod"-Suchflugzeug sichtet zwei orangefarbene bojenähnliche Objekte auf 44°48'N / 24°12'W. Der Bergungsschlepper "Titan" nimmt anschließend die zweite, schwer överschmierte leere Rettungsinsel auf. Im Suchgebiet herrscht Westwind in Stärke 6. Es sind acht Flugzeuge und zehn Schiffe im Einsatz.

16. Dezember 1978

Acht Flugzeuge und zehn Schiffe sind bei Nordwestwind in Stärke 8 abnehmend im Einsatz. MS „Badenstein“ findet auf 43°50'N / 22°49'W die unbenutzte dritte Rettungsinsel. Außerdem wird ein gelbes Faß gesichtet.

17. Dezember 1978

13.00 Uhr: "Düsseldorf Express" nimmt die stark överschmierte Seefunkboje auf und identifiziert sie. Der Wind hat weiter auf West Stärke 3 abgenommen. Hapag-Lloyd erfährt, daß vor dem SOS-Ruf noch Funkkontakt am 12.12.1978, 00.07 Uhr GMT zwischen "München" und dem deutschen MS "Caribe" bestanden hat.

Der Frachter "Starlight" findet zwei Rettungsringe, auf 43°25'N / 22°34'W wird die vierte leere Rettungsinsel durch MS "Sealand Consumer" ausgenommen. "Starlight" sichtet zwei und "Evelyn" eine weitere Schwimmweste. Es wird mit 18 Schiffen und sieben Flugzeugen gesucht.

18. Dezember 1978

Es werden zusätzlich zwei Transall-Flugzeuge der Luftwaffe eingesetzt, so daß jetzt zehn Flugzeuge und 25 Schiffe suchen. Bei Nordostwind Stärke 3 herrschen ideale Suchverhältnisse.

19. Dezember 1978

Es wird weiter mit Schiffen und Flugzeugen gesucht. Ohne Erfolg.

20. Dezember 1978

Die internationale Suche wird bei Sonnenuntergang abgebrochen. Bundesregierung und Hapag-Lloyd Vorstand, die seit Beginn des Unglücks in engem Kontakt stehen, beschließen eine Nachsuche von zwei Tagen.

21./22. Dezember 1978

Nach neuem System suchen fünf Hapag-Lloyd Schiffe, fünf Flugzeuge der Bundeswehr, eine Nimrod der Engländer und eine Hercules der Amerikaner nach Überlebenden. Leider ohne Erfolg. Bei Sonnenuntergang frischt der Wind auf West 8-9 auf.

Funkverkehr

Der letzte, der sich mit dem "München"-Funker Jörg Ernst unterhalten hat, ist der Funkoffizier Heinz Löhmann (30), der am 12. Dezember 1978 auf dem deutschen Kreuzfahrtschiff "Caribe"/DECC in der Karibik Dienst tat. Dieses Funkgespräch ist aus zwei Gründen von Bedeutung: erstens, weil es nur drei Stunden vor dem ersten SOS der "München" geführt worden war. Und zweitens, weil darin eine Position der "München" genannt wurde, die nun mit als Beweis dafür gilt, daß die drei Stunden später angegebene SOS-Position nicht richtig gewesen sein kann. Löhmann sagte als Zeuge vor dem Seeamt aus, daß er um 0.05-0.07 Uhr GMT auf 16587 kHz (Unterhaltungswelle der deutschen Funke) ein kurzes Informationsgespräch mit der "München" geführt habe. Die Verständigung sei teilweise sehr schlecht gewesen. Die bei diesen Gesprächen üblicherweise angegebene letzte Mittagsposition der "München" lautete 44 N 24 W.

Von der "München" sei schlechtes Wetter gemeldet worden, und daß die Brücke beschädigt und Bullaugen eingeschlagen seien. "Er sagte noch mehr, das habe ich aber nicht verstanden", ergänzte Löhmann. Es sei auch keine Aufregung in der Stimme des "München"-Funkers gewesen. "Wir hätten auf eine andere Frequenz gehen können, doch "München" hielt dieses offenbar nicht für erforderlich. Von mir wurde das Gespräch beendet."

Die Schiffe waren ca. 2400 Seemeilen voneinander entfernt. Es schien also, abgesehen von den Beschädigungen, noch alles in Ordnung an Bord der „München“. Erst am 17.12. meldete der "Caribe"-Funker seinen Funkkontakt und den Inhalt des Gespräches an Norddeich-Radio. Die in dem Gespräch angegebene "München"-Position, wahrscheinlich die vorn 11.12. mittags, gilt heute als Beweis dafür, dass in den verbleibenden 15 Stunden bis zum SOS das Schiff niemals auf die später angegebene angebliche Seenot-Position 46.15 N 27.30 W gelangt sein könne. Bei der SOS-Positionsangabe weisen Experten auf die abgerundete Minutenzahl hin.

Hapag-Lloyd-Angestellte befragten Bordfunker und versuchten teilweise mit Erfolg Informationen von sämtlichen in Frage kommenden Küstenstationen rund um den Atlantik über mögliche Funksprüche der München zu bekommen, in der Hoffnung auf Hinweise für die Ursache des Unglücks oder die Zeit bis zum Untergang. Immer noch träfen Tagebuchauszüge und sonstige Unterlagen ein, bemerkte Kapitän Werner Hummel als Berichterstatter.

Die Bemühungen waren von unterschiedlichem Erfolg gekrönt. Es kam einerseits zu völlig überraschenden Neuigkeiten, andererseits fielen die Antworten von z.B. US-Stationen nur unzureichend aus ("Kaum auf Realitätsgehalt bewertbar"). "Besonders bedauerlich" sei es, daß von den Stationen auf den Azoren praktisch keine Ergebnisse zu erfahren gewesen seien. Mehrfach wurde sich darüber enttäuscht geäußert. Kaum zu glauben, daß hier keine Notrufe der "München" aufgefangen worden sein sollen. Bedauerlich ist dies schon deshalb, weil mit Hilfe von empfangsstarke Stationen vielleicht lebensrettende Kreuzpeilungen möglich gewesen wären.

Knapp viereinhalb Stunden lang - vom ersten SOS bis um 07.37 Uhr - war auf 500 und 2182 kHz ein außergewöhnlich reger Funkverkehr zu beobachten gewesen. Zahlreiche Notrufe - wahrscheinlich von der "München" - waren darunter. Sie wurden von Stellen empfangen, die erst durch die umfangreichen Befragungen ermittelt worden waren. Erst am nächsten Tag, 13. Dezember, vormittags und abends, wurden überraschenderweise wieder zwei Funksprüche aufgefangen, über deren Identität die Meinungen aber auseinandergehen. Auf sie wird später noch eingegangen.

Zu denen, die als Direktempfänger eines "München"-Notrufes in Frage kommen, gehören: der griechische Frachter "Marion" (03.10 Uhr und 03.15 Uhr), ein unbekanntes Schiff (03.15 Uhr), das den empfangenen Spruch an das russische Passagierschiff "Mariya Ermolova" anschließend weitergab, der deutsche Schlepper "Titan" auf der Höhe des ca. 1000 Seemeilen entfernten Teneriffa (03.20 Uhr), verschiedene Küstenstationen, die Autoalarm-Signale auffingen (04.43 Uhr), die US-Funkpeilstationen in Augsburg und Island (05.05 Uhr) und, auf 500 kHz, Boston Coast Guard um 06.20 Uhr MGZ.

Beide um 03.15 Uhr empfangenen Funksprüche sind unvollständig, lassen sich aber wegen der Identität zueinander ergänzen. "Marion" nahm neben dem Schiffsnamen und der Position noch das Wort "forward" auf, das unbekanntes Schiff die Ergänzung "50 Degrees Starboard", dazu noch das Wort "articas". Über diese Wörter gibt es nach wie vor Rätsel. "Forward" wird gemeinhin damit erklärt, daß es auf den Ort des Ereignisses, das die "München" in Seenot brachte, hinweisen sollte. "50 Degrees Starboard", sagen die Experten, müsse nicht unbedingt "Schlagseite" heißen, sondern könne auch zum mindesten einen Überholwinkel oder eine Lokalisierung bedeuten.

Um das Wort "articas" spannen sich mehrere Geschichten. Das Seeamt übersetzte es als Aufnahmefehler für das Wort „Antennas“. Die Reederei ermittelte, dass sich in der Nähe des Unfallgebietes ein russisches Schiff namens „Artimida“ aufgehalten habe. Dieses als russischer Trawler in den Registern eingetragene Fahrzeug sei der wahrscheinlichen SOS-Position sogar am nächsten gewesen (Abstand 60 - 80 Seemeilen). Ob von diesem Schiff das SOS der „München“ aufgefangen und weitergegeben wurde, wurde nicht behauptet. Aber es wird stillschweigend vermutet. Offizielle Auskunft der Russen: die Funkstation sei zu dem Zeitpunkt nicht besetzt gewesen. Laut Funktagebuch hat der Funker der „Artimida“ jedoch die 500 kHz Frequenz abgehört. Im Seeamtsspruch wird auch nicht darauf eingegangen, was hier als skandalöser seemännischer Stil anzukreiden wäre: dass sich die „Artimida“ als das am nächsten gelegene Schiff nicht an der Suche beteiligt hat, sich sogar am 12. Dezember mittags aus dem Unfallgebiet mit SO-Kurs entfernt und bis zum 23. Dezember 200 Seemeilen vor der portugiesischen Küste aufgehalten hat. Erst dann, nach Beendigung der Suchaktion, kehrte das Schiff zurück und hielt sich in dem Gebiet auf, „wo wir Grund haben, anzunehmen, dass die „München“ gesunken ist“ (Hummel). Über „weitere Andeutungen, dass etwas passiert ist, was gewöhnlich nicht mit Schiffen passiert“, liess sich der Reedereivertreter nicht näher vor dem Seeamt aus.

Rätsel gibt auch die US-Station in Keflavik/Island auf, die zwischen 05.00 und 05.30 Uhr verschiedene Funksprüche aus dem Zusammenhang der „München“-Suchaktion auffing. Hier tauchte auch einmal das Wort „collision“ auf.

Daß nach 07.34 Uhr keine weiteren Rufe mehr empfangen wurden, erklärt Gutachter Webster damit, dass die US-Stationen nicht mehr länger auf 2182 kHz gehorcht haben.

Für eine grosse Überraschung sorgte die Entdeckung eines Funkspruchs vom 13. Dezember 09:06 Uhr auf der ungewöhnlichen Frequenz 8238,4 kHz, dem zweiten Sprechweg von Norddeich Radio. Um diese Zeit wurde aber in Norddeich nicht abgehört. Normalerweise wird dieser Kanal ab 10:00 Uhr für den kommerziellen Telefonie-Verkehr benutzt. Es war der belgische Funker Michael F. Sinnot (36) in Brüssel, der in seinem Lautsprecher um diese Zeit hörte „Mayday, Mayday, Mayday, this is Mike, Uniform,

... Störton ... Hotel, Echo, November, Callsign Delta, ... Störton ... Tango, ... 5614 North, 46... Als Zeuge sagte Sonnot vor dem Seeamt aus, die Stimme habe englische gesprochen, jedoch mit deutschem Akzent. Der Empfang sei sehr klar gewesen. Die Stimme hörte sich nicht sehr dringend an. Da Sinnot nur ein Empfangsgerät besass, schickte er ein Telex mit diesem Empfang an Radio Ostende, die den Ruf schliesslich an Radio Halifax weitergab. Wenn dieser Notruf wirklich von der „München“ kam, dann könnte er bei dieser Frequenz nur mit dem Hauptsender gegeben worden sein. Das hätte zugleich auch bedeutet, dass die Besatzung einen Diesel des Schiffes wieder in Gang setzen konnte. Die Reederei ist von der Echtheit des „München“-Funkspruches überzeugt. Kapitän Hummel vor dem Seeamt: „Das ist der Knüller!“ Das Seeamt zweifelt nicht daran, dass Sinnot diesen Spruch tatsächlich empfangen hat, doch glaubt es, dass die Meldung mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht von der „München“ stamme. Dieselbe Auffassung vertritt das Seeamt über den Funkspruch den Sergeant Paul Huber von der US-Funkpeil-Station Rota bei Gibraltar auf 2182 kHz am 13. Dezember um 18.40 Uhr empfing (aufgrund einer Aufforderung der Leitstelle, erneut „reinzuhören“). Nicht ruhig, aber sehr eindringlich habe er 10 Seenotrufe gleichen Inhalts in gleichen Abständen innerhalb von 1 - 1½ Stunden gehört.

Ausser dem Rufzeichen und der Position meldete die Stimme auch noch „have 28 persons on board“. Auch zwei andere US-Peilstationen nahmen diesen Spruch auf. Zwischen den einzelnen Funksprüchen, die so klangen, dass sie auch von einem Tonband hätten stammen können, wurde auch drei mal das Rufzeichen der „München“, DEAT, gemorst. Der Militärfunker peilte mehrmals aus dem 1000 Seemeilen entfernten Rota den Ruf auf 298 Grad und traf damit ungefähr das fragliche Unglücksgebiet gemäss der SOS-Position. Wie sich später herausstellte, läuft die Peilung noch genauer durch das tatsächliche Unfallgebiet. Huber und Hapag-Lloyd sind überzeugt, dass die Funksprüche von der „München“ stammen. Dann jedoch müssten sie vom Rettungsboot-Sender aus abgegeben worden sein, der auf der Brücke lagerte.

Es steht fest, dass die beiden SOS-Rufe um 3.10 und 3.15 Uhr auf 500 kHz nur durch einen erfahrenen Funker, also den Funkoffizier Ernst abgesetzt worden sein können. (da nur er mit der Geschwindigkeit die Morsetaste betätigen kann). Erhebliche Verwirrung und Schockwirkung liessen die falsch angegebene Position erklärbar machen, meinte Gutachter Webster. Ernst habe zwar das Alarmzeichen vorangeschickt, doch seien dadurch die Autoalarmgeräte der anderen Schiffe nicht ausgelöst worden, weil entweder die Sendefähigkeit offenbar stark eingeschränkt war oder die 12 langen Striche mit der Hand und daher nicht exakt genug gegeben wurden. Der Funkbetrieb mit der Hauptstation könne zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich gewesen sein. Nur noch der Notsender mit Batterieantrieb und die Peitschenmast-Sendeantenne seien noch intakt gewesen. Auch die Empfangsantennen seien defekt gewesen.

Es steht nun zwar fest, dass zahlreiche Empfänger (mehr als ursprünglich angenommen) Funkrufe von der "München" aufgefangen haben, doch für folgende Fragen bleiben nur Vermutungen als Antwort:

- Warum war die Qualität der SOS-Rufe so schlecht?
- Warum wartete der "München"-Funker zwischen dem Autoalarm und dem SOS nicht die vorgeschriebene Pause ab?
- Warum wurde irrtümlich eine um ca. 100 Seemeilen differierende SOS-Position angegeben, so dass die Suchaktion am Unfallort vorbeilief?
- Warum wurde der Fehler von den Schiffbrüchigen nicht mehr erkannt und berichtet?

Nachtrag am 26. Oktober 2002:

Aad Born war 4 Jahre lang Funkoffizier auf der "Bilderdijk"/PDCU, dem Schwesterschiff der "München". Nachdem er diesen Bericht gelesen hat, schickte er mir folgenden Kommentar per E-Mail (Auszug):

Shortly after i left her (the MV Bilderdijk/PDCU) the Munchen tragedy happened. A disaster which still does affect me very much emotionally. Having contacted her so often for so long. Knowing her master and chief engineer in person etc etc. At first i was in total disbelief, we all thought these LASH ships could not sink, and if any thing happened we were sure we all would survive because of the enormous spare floating ability of the total LASH system. All these seperate barges making the mothervessel unsinkable, as we most certainly thought. How utterly wrong we were was proved by the Munchen disaster. A new ship, a good shipping operator and most certainly a competent crew. Onboard Bilderdijk we always felt safe even in the severest winter gales in the North Atlantic. How mistaken can one be !

<http://www.seefunknetz.de/deat.htm>

Last update: 11/11/2006