

# SOS IM NORDATLANTIK

*Die letzte Reise der „München“*



Kapitän Johann Dänekamp übernimmt am 6. Dezember 1978 in Bremerhaven das Kommando auf der „München“

Der Frachter kann in 13 Ladestellen und zwei Lagen an Deck insgesamt 83 Container transportieren. Die „München“ ist sechs Jahre alt, als sie auf ihre 62. Reise geht

60



*12. Dezember 1978. Ein großer Frachter der Reederei Hapag-Lloyd funkt SOS. Doch die größte Suchaktion in der Geschichte der Seefahrt bleibt erfolglos. Die Retter können das Schiff in Not nicht finden. Die Ursache des Unglücks ist bis heute nicht geklärt*

*Von Olaf Kanter*





## Schwerpunkt • SOS

**A**LS DER STURM ZUM ERSTEN Mal auf den Wetterkarten britischer Meteorologen auftaucht, taufen sie ihn das „Monstrum des Monats“. Eine Untertreibung, die bald korrigiert wird. Die Wetterstation Bracknell erklärt den Orkan nachträglich zum „Sturm des Jahrhunderts“.

Nicht allein wegen der Windstärke. Elf bis zwölf Beaufort sind auf dem Nordatlantik im Winter nichts Ungewöhnliches. Aber dieser Sturm fegt jetzt schon seit Tagen aus West über die See und treibt Wellen vor sich her, die im Schnitt 15 Meter hoch sind. Einzelne Wellenberge werden doppelt so groß.

Außerdem macht sich dieser Orkan besonders breit, von Labrador bis in die Biskaya. Wer jetzt auf dem Weg nach Amerika ist, muss da durch. Eine Ausweichroute gibt es nicht. Auch auf der „München“ richtet sich die Mannschaft auf eine ungemütliche Reise ein.

Ihr Schiff, 1972 auf der Cockerill-Werft im belgischen Hoboken gebaut, ist ein Schwerlast der Meere: 261,40 Meter lang, 32,20 Meter breit, mit einer Tragfähigkeit von 44 600 Tonnen. Der Frachter ist das erste deutsche Schiff eines neuen Typs. Er schleppt Eisen und Stahl, auch Zellulose, Getreide oder Traktoren. Allerdings nicht in Laderäumen wie herkömmliche Massengutfrachter, sondern in Leichtern, großen, schwimmfähigen Boxen.

Vorteil des neuen Transportsystems: Die „München“ braucht keinen Platz am Kai. Der bordeigene Portalkran hievt die Leichter, die 388 Tonnen tragen können, direkt aus dem Wasser und setzt sie auf festen Stellplätzen im Laderaum oder an Deck ab. Und am Bestimmungshafen fällt der Umschlag weg: Schlepper bringen die Leichter über Flüsse und Kanäle ins Binnenland weiter.

Als die „München“ zu ihrer 62. USA-Reise aufbricht, hat sie 83 der schweren Boxen an Bord: 8341 Tonnen Blech, 4203 Tonnen Stahlplatten, 7844 Tonnen Eisenträger, 955 Tonnen Röhren, 379 Tonnen Drahtrollen und 3836 Tonnen Stückgut.

Kapitän Johann Dänekamp ist in Bremerhaven als Ablösung für seinen Kollegen Hillard Smid an Bord gekommen. Der 48-Jährige hat die „München“ schon elf Mal über den Atlantik und zurück gebracht. Zu seiner Crew gehören 24 Männer und zwei Frauen. Außerdem hat der Zweite Ingenieur Dieter Mewes seine Ehefrau Ursel mit auf die Reise genommen.

Vom Ausgang des Ärmelkanals nimmt Dänekamp Kurs auf Savannah im US-Bundesstaat Georgia. 253 Grad liegen an, die „München“ dampft mit reduzierter Geschwindigkeit gegen die wachsenden Wellenberge an. Gelegentlich taucht der Bug so tief in ein Wellental ein, dass die darauf folgende See glatt über das Vorschiff rollt und gegen die Aufbauten kracht.

Für die Männer auf der Brücke kommen diese Schläge ohne Vorwarnung aus dem Nichts. Windstärke elf bis zwölf bedeutet Blindflug. White-out. Draußen vor den Scheiben gibt es keinen Atlantik mehr, keinen Horizont, keinen Himmel. Nur noch das Weiß der Gischt. Und dann plötzlich der Wellenberg.

Auf einer Orkanfahrt im Januar 1974 ist der „München“ eine solche „grüne See“ bis aufs Peildeck gestiegen, und das liegt 18 Meter über der Wasserlinie. Dass die Brücke bei extremem Wellengang solche Schläge einstecken muss, liegt an der Konstruktion des Frachters: Um an Deck freie Fahrt für den Portalkran zu haben, rückten die Schiffbauer das Brückenhaus weit nach vorn.

Am 12. Dezember kurz nach Mitternacht meldet sich Funker Jörg Ernst über Kurzwelle bei seinem Kollegen von der „Caribe“, einem Passagierschiff, das in der Karibik kreuzt. Ernst berichtet, dass Seeschlag einige Bullaugen zertrümmert hat. Keine besonderen Vorkommnisse sonst.

**D**rei Stunden später. Petrakos Stilianos, Funkoffizier auf dem griechischen Frachter „Marion“, ist sekrank. Um sich abzulenken, überprüft er Einstellungen an seinem Funkgerät. Er hört, was sonst kein Mensch hört in dieser Nacht: erst das Autoalarmzeichen, das auf der internationalen Seenotfrequenz von



Die Mehrzahl der Leichter ist mit Blechrollen, Eisenträgern und Stahlplatten beladen. Nautiker stufen diese Fracht als Gefahrgut ein. Wenn solche Schwergewichte im Seegang verrutschen, geraten selbst die größten Laster der Meere in Schwierigkeiten

## Schwerpunkt • SOS

500 Kilohertz einen Notruf ankündigt, dann im Morsecode, ganz schwach, die Meldung: „SOS – SOS – SOS, DE DEAT DEAT DEAT, POS 46 15 N, 27 30 W, FORWARD ...“

Mehr bekommt Stilianos nicht mit. Fünf Minuten später hört er das Signal ein zweites Mal. Wieder unvollständig. Stilianos versucht, Kontakt zu dem Havaristen aufzunehmen, aber der antwortet nicht. Der Funker der „Marion“ leitet den

Nimrod-Suchflugzeuge los und fordern bei ihren Kollegen in New York eine Übersicht des Transatlantikverkehrs an. Wo steht welches Schiff? Wer kann der „München“ schnell helfen?

Bei der US Coast Guard laufen die Daten des Amver-Systems zusammen. Das Kürzel steht für „Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue“ – ein Rettungssystem, das die gegenseitige Hilfe im Seeverkehr koordiniert. Einmal am Tag meldet

Die Nimrods kehren von ihrem Flug über dem sturmgepeitschten Atlantik zurück. Keine Spur von der „München“.

In der Nacht fahren „Buntentor“, „Dart Europe“ und „Ektor“ auf parallelen Kursen den möglichen Driftweg des Havaristen ab. Nichts zu sehen, nichts zu hören. Das Wetter ist unverändert grausam: Windstärke 12, Wellenhöhe 14 Meter.

Bis zum Morgen kommen drei weitere Schiffe im Suchgebiet an, darunter die „Smit Rotterdam“. Um elf Uhr empfängt der Bergungsschlepper auf 2182 kHz das Signal einer Seenotfunkboje. Die „München“ hat eine solche „Epirb“ (Emergency Position Indicating Radio Beacon) an Bord – auf dem Peildeck, ganz oben. Sie beginnt erst dann zu funkeln, wenn sie im Wasser schwimmt. Auch „Buntentor“ und „Dart Europe“ hören die Epirb. Wenig später kann der britische Frachter „King George“ sie einpeilen. Die Rettungsteams wissen jetzt: Die Brücke der „München“ steht unter Wasser, möglicherweise ist der Frachter schon gesunken.

Außerdem haben alle an der falschen Stelle gesucht. Denn das Signal kommt aus südlicher Richtung. Die britische Küstenwache legt ein neues Suchgebiet fest, eine Nimrod fliegt die Peilung der „King George“ ab. Nichts.

Die „München“ hat zwei große Rettungsboote an Bord, sechs Rettungsinseln und 53 Schwimmwesten. Vielleicht hat es

**„SOS – SOS – SOS,  
DE DEAT DEAT DEAT,  
POS 46 15 N, 27 30 W, FORWARD ...“**

12. Dezember 1978, 3.10 Uhr: Notruf der „München“

Notruf als Relay-Meldung weiter. Mehr kann er nicht tun.

Um 3.40 Uhr Mittlerer Greenwich-Zeit (GMT) empfängt die Küstenfunkstation Bordeaux / Arcachon die Nachricht des Griechen. 20 Minuten später klingelt das Telefon bei der Reederei Hapag-Lloyd in Hamburg: DEAT ist das Rufzeichen der „München“.

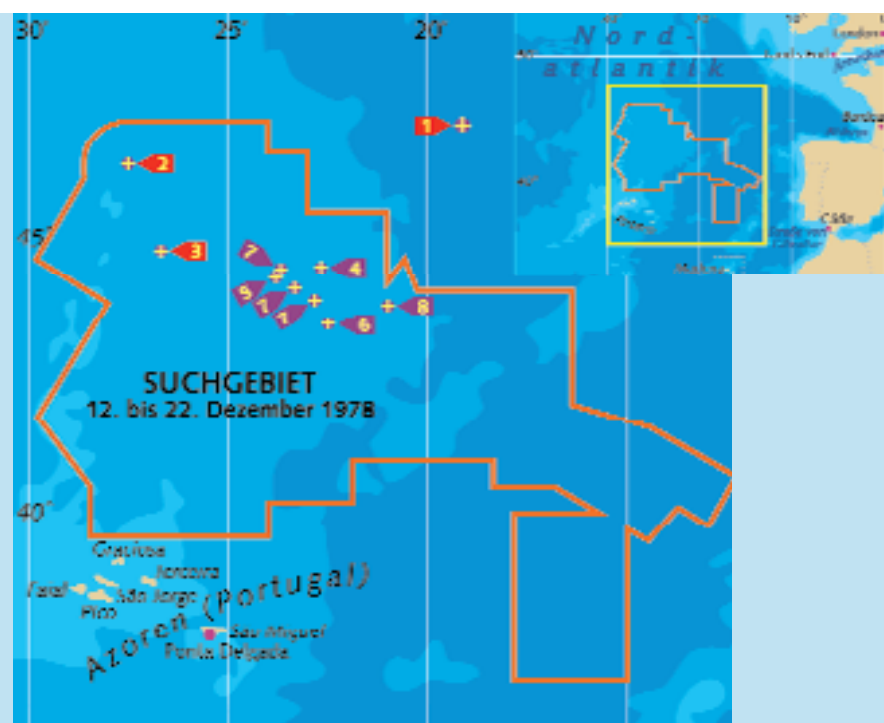
Zur gleichen Zeit beginnt die britische Küstenwachstation Land's End mit der Organisation der Rettungsaktion. Die Position der „München“ liegt 400 Seemeilen nördlich der Azoren. Die Briten schicken

jede Crew Position, Kurs und Geschwindigkeit nach New York. In einem Notfall wie diesem kann die Coast Guard sofort Schiffe in der Nähe alarmieren.

Der deutsche Frachter „Buntentor“ antwortet. Bis 22 Uhr GMT kann er die SOS-Position erreichen. Die belgische „Dart Europe“ will bis 23 Uhr da sein. Außerdem sind zwei Bergungsschlepper unterwegs: die holländische „Smit Rotterdam“ und die deutsche „Titan“. Beide rechnen mit mehr als 30 Stunden Fahrzeit. Die Italienerin „Camilla“ und der Grieche „Ektor“ nehmen Kurs auf das Suchgebiet, Hapag-Lloyd schickt die „Erlangen“.

1. Letzte Positionsmeldung der „München“
2. Geschätzte Koordinaten, die der Funker beim SOS angibt
3. Tatsächlicher Ort des Untergangs
4. Die Suchschiffe machen den ersten Fund: zwei Leichter
5. Dritter Leichter gesichtet
6. Fundort der Seenotfunkboje
7. Rettungsinseln geborgen
8. Rettungsboot gefunden

mare No. 29, Dezember 2001/Januar 2002



63

## Schwerpunkt • SOS

die Besatzung trotz des Orkans geschafft, von Bord zu kommen. Vielleicht gibt es Überlebende. Ein unwahrscheinliches und schwaches Vielleicht, doch es treibt die Suche weiter an.

Am zweiten Tag sind zehn Schiffe und zwei Flugzeuge im Einsatz. Sechs weitere Frachter laufen auf das Suchgebiet zu, das deutsche Marinefliegergeschwader „Graf Zeppelin“ schickt einen Fernaufklärer vom Typ Bréguet Atlantique. Erst am nächsten Tag werden die ersten Spuren gefunden: Das deutsche Suchflugzeug sichtet zwei

Am 17. Dezember, fünf Tage nach dem SOS von der „München“, entdeckt ein deutscher Flieger die Funkboje des Frachters. Die „Düsseldorf Express“ nimmt sie später an Bord. Andere Schiffe bergen einen Rettungsring, Schwimmwesten und noch eine unbenutzte Rettungsinsel. Aber keine Überlebenden.

Am 20. Dezember stellt die britische Küstenwache die Suche ein. In Deutschland lebt die Hoffnung noch zwei Tage länger. Hapag-Lloyd hat inzwischen acht eigene Schiffe im Suchgebiet, die Bundes-

ist erst sechs Jahre alt und erfüllt die höchsten Sicherheitsstandards. Auf seiner Brücke stehen erfahrene Offiziere. Was soll da schon passieren?

Und selbst wenn: Die Retter sind so gut organisiert und ausgestattet wie nie zuvor. Sofort sind Suchflugzeuge in der Luft, noch am selben Tag erreichen die ersten Helfer das Unglücksgebiet. Wer konnte damit rechnen, dass ein Riesenschiff wie die „München“ so schnell sinkt? Sie hat zehn wasserdichte Schotten, einen doppelten Rumpf und ist mit 83 Leichtern beladen, die ebenfalls reichlich Auftrieb haben.

Hapag-Lloyd macht sich umgehend daran, nach den Ursachen der Katastrophe zu forschen. Die Reederei ersucht alle Küstenfunkstationen in Westeuropa, den USA und Kanada um Einsicht in die Funktagebücher. Auch die Reedereien, deren Schiffe zur Zeit des Unglücks im Atlantik unterwegs waren, werden gebeten, ihre Aufzeichnungen zur Verfügung zu stellen. Doch die Hoffnung der Havariedetektive, dass einer der Funker den verstümmelten Notruf der „München“ vollständig aufgenommen hat, erfüllt sich nicht.

Besonderes Interesse haben die Ermittler an einer SOS-Meldung, die der russische Passagierdampfer „Maria Ermolova“ von einem unbekanntem Schiff empfangen hat: „DDD SOS... FM DEAT AT 03.15 GMT

**„DDD SOS ... FM DEAT AT 03.15 GMT POSN 46 15 N, 27 30 W. 50 DEGREES STARBOARD ARTICAS QRT SOS“**

*4.05 Uhr: Relay-Meldung der „Maria Ermolova“ an Horta Radio*

Leichter, die „Erlangen“ einen weiteren, und die „King George“ kann eine Rettungsinsel bergen. Leer.

Am vierten Tag fahren 15 Schiffe das Suchgebiet ab. Bei einigen wird der Treibstoff knapp. Der Schlepper „Titan“ fischt eine Rettungsinsel aus dem Atlantik, die mit Schweröl vollgelaufen ist. Ein US-Flugzeug mit speziellem Peilgerät fahndet nach der Epirb, außerdem sind vier britische und vier deutsche Maschinen im Einsatz. Sie finden nichts.

wehr setzt noch einmal neun Flugzeuge ein. Ohne Erfolg. Am 22. Dezember 1978 endet die größte Suchaktion in der Geschichte der Seefahrt. Die „München“ liegt auf dem Grund des Atlantiks, und sie hat ihre Crew mitgenommen auf die letzte Reise.

**D**er Schock nach dem Untergang der „München“ sitzt tief. Ein Unglück, das keiner für möglich gehalten hat. Hapag-Lloyds Leichterträger



**Zwei Monate nach dem Unglück findet der deutsche Frachter „Deltagas“ das Steuerbordrettungsboot der „München“ 350 Seemeilen südöstlich der Unglücksstelle. Die Gutachter meinen: Eine gewaltige Welle hat es aus seiner Halterung in 18 Meter Höhe gerissen**

mare No. 29, Dezember 2001/Januar 2002



POSN 46 15 N, 27 30 W. 50 DEGREES STARBOARD, ARTICAS QRT SOS...“

Warum hat sich der Sender nicht zu erkennen gegeben? „50 Grad Steuerbord“ könnte möglicherweise die Schlagseite bezeichnen. Aber was soll denn „articas“ bedeuten? Hapag-Lloyd schaltet in der Schifffahrtszeitung „Lloyd's List“ eine Anzeige: Wer hat diese Meldung aufgegeben? Wer hat sie sonst noch gehört? Wer hat sie genau verstanden? Die Reederei bekommt keine Antwort.

**P**arallel zur Rekonstruktion des Funkverkehrs nehmen die Ermittler Schiff, Ladung, Crew und Wetterlage unter die Lupe: Gibt es irgendwelche Schwachstellen, die ein derartiges Unglück auslösen können? Einen technischen Defekt, menschliches Versagen?

Ingenieure der Klassifizierungsgesellschaft Lloyd's Register setzen die Konstruktion der „München“ mit Hilfe von Computersimulationen allen denkbaren Belastungen aus. Roll- und Stampfwinkel werden geprüft, Biegekräfte und Krängungsmomente. Alles einwandfrei.

Wissenschaftler des Netherland Shipmodel Basin in Wageningen bauen ein Modell der „München“ im Maßstab 1:64 und lassen es in einem 110 Meter langen Wassertank gegen Seegang aus der Wellenmaschine anfahren. Mit der Festigkeit

des Rumpfs gibt es keine Probleme. Allerdings stellen die Experten fest, dass ihrem Modell bei Vorausfahrt in schwerer See die Wellen gegen das Brückenhaus schlagen. Nicht regelmäßig nach tiefen Wellentälern, sondern unvorhersehbar und so heftig, dass die Miniatur-„München“ komplett ihre Fahrt verliert.

Könnte bei diesen brutalen Bewegungen die Ladung verrutscht sein? Unter erfahrenen Nautikern gilt das als die wahrscheinlichste Ursache, wenn ein Schiff im Sturm verloren geht. Aber die Experten zeigen sich mit den Stau- und Laschetechniken zufrieden. Wenn Walzblechrollen und Stahlplatten den Vorschriften gemäß mit Stauholz verkeilt und mit Drahtseil gesichert sind, können sie auch in schwerem Seegang nicht übergehen. Auch der 500 Tonnen schwere Portalkran der „München“ war nach Ansicht des Germanischen Lloyds so verspannt, dass er keinen Schaden anrichten konnte.

Bleibt die Schiffsführung. Hätte der Kapitän dem Orkan ausweichen müssen? Die Sachverständigen sprechen ihn frei von jeder Schuld. Johann Dänekamp musste zwar mit schwerem Wetter rechnen, nicht aber mit Wellen, die im Einzelfall zwischen 22 und 32 Metern hoch wurden. „Derartige Wellen“, schreiben die Gutachter, „liegen jenseits seemännischer Erfahrung und übersteigen das Vorstellungsg-

vermögen selbst erfahrener Nautiker.“ Andere Kapitäne hatten sich bei den Wetterdiensten nach der Lage erkundigt und sind mit der Auskunft „route good“ in den Orkan gefahren. 49 Schiffe melden später Schwerwetter Schäden.

**Z**wei Mal muss die abschließende Untersuchung des Untergangs vor dem Seeamt verschoben werden, die Ermittler brauchen mehr Zeit. Als die Verhandlung am 2. Juni 1980 in Bremerhaven beginnt, tritt das Seeamt nicht im eigenen Haus zusammen, sondern in einem Vortragssaal des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Das öffentliche Interesse ist groß, viele Angehörige der auf See gebliebenen Besatzung sind angereist.

Sie werden auch hier keine Gewissheit bekommen. Mit „hinreichender“ Sicherheit kann das Seeamt nur feststellen, was nicht zum Untergang geführt hat: Die „München“ ist definitiv nicht gekentert. Das beweisen die Schleifspuren am Boden der beiden Leichter, die geborgen werden konnten: Die großen Kisten sind nach achtern oder in Richtung Bug aus den Halterungen gerissen worden, nicht seitwärts, wie es für eine Kenterung typisch wäre.

32 Stunden lang ist die „München“ noch geschwommen, anderthalb Tage haben Kapitän Dänekamp und seine Leute auf Rettung gehofft. Mit einem dynamo-

Die Verhandlung vor dem Seeamt findet ein großes Echo in den Medien. Zehn Tage lang hören Richter Fritz Milz, seine vier Beisitzer und Angehörige der auf See gebliebenen Besatzung die Berichte der Havarieermittler. Mangels konkreter Beweise bleibt die Ursache des Untergangs ungeklärt

mare No. 29, Dezember 2001/Januar 2002



## Schwerpunkt • SOS

betriebenen Notsender haben sie ihre letzten Lebenszeichen verschickt: Vorne ist etwas passiert, das Schiff hat Schlagseite, 50 Grad. SOS!

War es also Seeschlag, eine riesige Welle? Dafür spricht der Zustand des Steuerbordrettungsboots, das in 18 Meter Höhe aus den Davits gerissen wurde. Aber es könnte auch eine vergessene Seemine aus dem Zweiten Weltkrieg gewesen sein. Oder eine Kollision mit einem U-Boot.

Professor Udo Krappinger, Obergutachter von der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt, nimmt Zuflucht in der Wahrscheinlichkeitsrechnung: „Alle denkbaren Unfallursachen haben eine Wahrscheinlichkeit um Null; das heißt, sie treten praktisch nicht auf, sind aber nicht unmöglich.“

Nach zehn Verhandlungstagen verkündet Richter Fritz Milz den Spruch des Seeamts: „Die Beweisaufnahme ermöglicht lediglich die Feststellung, dass ein offensichtlich durch extrem schlechtes Wetter bedingtes außergewöhnliches Ereignis eingetreten sein muss, das den Untergang des Schiffes herbeiführte.“

**W**erner Hummel hat weniger Scheu vor dem Konjunktiv und eine klare Vorstellung davon, wie es gewesen sein *könnte*. Der Havarieexperte im Krisenstab von Hapag-Lloyd vertritt die Seeschlag-Hypothese: Eine riesige Welle trifft die „München“. Sie zerstört die Brücke und die Antennen auf dem Peildeck. Die Nautiker sind nicht

mehr in der Lage, eine genaue Position zu ermitteln. Deshalb verschätzt sich der Funker beim Notruf um 100 Meilen.

Die See hat nicht nur die Brücke getroffen. Direkt hinter dem Aufbau steht besonders schwere Last: Walzblech, Stahl. Die Abdeckungen der Leichter brechen, die Boxen laufen voll Wasser. Blitzschnell verdoppelt sich das Gewicht der Ladung. Die Lukendeckel über den Laderäumen knicken ein, möglicherweise reißt sogar das Deck. Wasser dringt in den Rumpf, wichtige Kabelstränge werden zertrennt. Das Schiff ist manövrierunfähig, und es bekommt starke Schlagseite. Die Macht der Wellen findet immer mehr Angriffspunkte.

SOS. Save our ship. Save our souls. Die „München“ ist nicht mehr zu retten, ihre Besatzung auch nicht. Bei 50 Grad Schlagseite und Sturm der Stärke elf bis zwölf hat sie keine Chance, heil von Bord in eine Rettungsinsel zu kommen.

Hummel glaubt, dass es Zeugen dieser Tragödie gibt. Die „Artemida“, ein „Forschungsschiff“ unter russischer Flagge, meldet in der Unglücksnacht ihre Position und meteorologische Daten an einen Wetterdienst. Um 3.00 Uhr ist sie nur 60 Meilen von der „München“ entfernt. Warum antwortet sie nicht auf den Seenotfunkverkehr? Warum hilft sie nicht bei der Suche? Die Funktagebücher, die das Fischereiministerium der UdSSR zur Verfügung stellt, sind von vorne bis hinten in einer Schrift angefertigt. Eine Fälschung. Ein ehemaliger russischer Kommandant, heute

Manager einer Versicherung, will die wahren Funktagebücher besorgen können. Aber sie haben ihren Preis.

Werner Hummel hat Interesse signalisiert. Außerdem will er zusammen mit seinen ehemaligen Kollegen vom Krisenstab in den USA Einblick in die Akten der Navy beantragen. 2003 läuft die Geheimhaltungsfrist für Unterlagen aus, von denen sich Hummel Aufschluss über das Schicksal der „München“ verspricht. Um die weltweiten Bewegungen der Ostblockflotten zu überwachen, hatten die Amerikaner ein Netz hoch empfindlicher Sonarbojen in allen Meeren installiert. Am Schraubengeräusch konnten die US-Militärs jedes Schiff erkennen. Jedes.

Unvorstellbar, meint Hummel, dass sie den Todeskampf der „München“ überhört haben. Zudem waren die Amerikaner schon damals in der Lage, auf dem Meeresgrund in 2000 Meter Tiefe einen großen Rumpf aus Stahl zu orten. Warum haben sie Hapag-Lloyd nicht geholfen, die „München“ aufzuspüren? „Weil sie den Russen nicht demonstrieren wollten, dass sie es konnten“, sagt Werner Hummel.

Einmal angenommen, die Techniker der Marine könnten jetzt dabei helfen, die letzte Reise der „München“ zu rekonstruieren: Was für einen Unterschied macht das heute noch? Welchen Gewinn bringt die Gewissheit? Einen Schlussstrich. ☹

*Olaf Kanter, Jahrgang 1962, ist mare-Redakteur für Wirtschaft und Wissenschaft.*

## NOTRUF AUF SEE – EIN GLOSSAR

**CQD:** CQ ist in der Telegrafie das Kürzel für einen Anruf an „Alle Stationen“. Der Funkpionier Guglielmo Marconi hat das Signal für den Seefunk später um das D – Abkürzung für Distress (Not) – erweitert. CQD, eingängig mit „Come quick, danger!“ übersetzt, wird 1904 das erste international anerkannte Seenotsignal.

**SOS:** Auf der Radiotelegrafischen Konferenz in Berlin 1906 einigen sich die beteiligten Nationen auf ein neues, deutlicheres Seenotsignal. Wichtig ist allein der einprägsame Rhythmus des Morsealphabets: drei kurz, drei lang, drei kurz. Die angelsächsischen Textfassungen – Save Our Souls, Save Our Ship, Send Out Succour (Hilfe) – folgen erst später.

**MAYDAY:** Wer über Sprechfunk auf UKW oder Kurzwelle um Hilfe ruft, benutzt das französische „M'aidez!“ (Helft mir!), das sich zu dem Englisch klingenden Mayday abgeschliffen hat. Wenn Leben oder Schiff nicht unmittelbar in Gefahr sind, muss die Meldung mit „PAN PAN PAN“ eingeleitet werden, das von dem französischen Wort „panne“ (Unfall) abstammt.

**GMDSS:** Seit Februar 1999 müssen Schiffe über 300 Tonnen mit dem elektronischen, satellitengestützten „Global Marine Distress and Safety System“ ausgerüstet sein. Im Notfall muss die Crew nur noch auf die SOS-Taste drücken. Kennzeichen und GPS-Position des Havaristen gehen über UKW, Grenzwellen und den Satelliten „Inmarsat“ automatisch zur Rettungsleitstelle.