

ZSIGMOND GÁBOR:
Biztonságban a tengereken –
a német tengeri mentés 50 éve (1957-2007)

Régi szabály a hajózásban, hogy veszélyben minden jármű a havaria felé igyekszik. A havaria (francia l'avarie; olasz avaria; német Havarie) a hajóbalesetre általánosan használt kifejezés. A nyílt tengeri hajószerencsétlenségekről – legutóbb a Budapestre is elérkezett Titanic kiállítás kapcsán – viszonylagosan több tudományos írással vagy sajtómegjelenéssel találkozunk, mint a part menti vizeken bekövetkezett balesetekről, még kevésbé azok megelőzéséért tett intézkedésekről. Pedig évről-évre emelkedik a hajótulajdonok, vitorlázók és egyéb vízi sportot űzők száma. Nem csak világviszonylatban, hanem a magyarok körében is egyre népszerűbb és elérhetőbb a tengeri és tengerparti turizmus, a kedvtelési célú hajózás, a vízi versenysportok talán teljes skálája.

Az alábbiakban egy tavalyi jubileum kapcsán az egyik legrégebbi és napjainkban az egyik legmodernebb tengeri kutatási és mentési szolgálatot (SAR=Search and Research) mutatjuk be: a német „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“-t (DGzRS, „Hajótöröttek Mentésének Német Társasága”). Természetesen összehasonlításként röviden kitérünk néhány más nemzet hasonló szervezetére, és hangsúlyosan kezeljük a DGzRS flottájának fő egységeit, a legutóbbi modernizáció tükrében. Úgy ítéljük meg, hogy a mentési szolgálat pénzügyi függetlenségének kivívását ünneplő tavalyi jubileum kapcsán egy szerény összefoglalással nemcsak méltó megemlékezni egy ekkora szervezetről, de a tengerek biztonsága – a terrorizmus és az évről-évre szélesebb táborot alkotó (részben magyar) vízi sportolók és hajótulajdonosok – miatt a téma felvetése esetleg további dimenziót teremt a biztonsági kérdések általános tanulmányozásakor is.

A DGzRS feladata

A vízi sportbalesetek száma a gazdaságilag jól prosperáló országokban a legnagyobb, ahol a kishajótulajdonosok száma is magasabb. A vitorlás és motoros hajók összeütközése, felborulása, zátonyra futása, a biztonsági felszerelések hiánya, vagy helytelen használata csak néhány a leggyakoribb esetek közül. Az IMO¹ által előírt kutatási és mentési feladatok

¹ International Maritime Organization (IMO), Nemzetközi Tengerhajózási Szervezet: A világ iparágai közül talán a hajózás a leginkább nemzetközi, a világkereskedelem több mint 90 %-át látja el hatalmas árutömegeket mozgatva költséghatékonyan, környezetbarát módon és biztonságosan. A Titanic 1912-es katasztrófáját követően megszületett az első nemzetközi „Az élet biztonsága a tengereken egyezmény” (SOLAS). Az IMO-t

elvégzése mellett a civil kapcsolatok erősítése, a megelőzés, felvilágosítás, ismeretterjesztés is olyan feladatok, melyek a DGzRS vállalásai közé tartoznak. Maga a kutatás és mentés légi és vízi, valamint a szárazföldi állomások közötti pontos kommunikációt (műholdas rendszerek) és szoros együttműködést igényel. Nem csak a szervezeten belül és az egyes egységek között, hiszen a haditengerészet, a parti őrség és a kereskedelmi tengerjárók a mentésben természetesen ugyancsak részt vehetnek.

A tengeri kutatás és mentés alapvető szabályaira vonatkozó útmutatásokat a MERSAR (Merchant Ship Search and Rescue Manuel, Kereskedelmi Tengeri Hajók Kutatási és Mentési Kézikönyve), valamint a SOLAS (Safety of Life at Sea, Az élet biztonsága a tengereken egyezmény)² egyaránt megfogalmaz. A tengeri járművekre szigorú szabályokat ír elő nemcsak a nagy tengeri kereskedelmi hajók, hanem a kis sport- és kedvtelési célú hajók számára is.

A DGzRS az északi és a balti tengeren végez kutatási és mentési műveleteket. A szolgálat jelképe a fekete keretben fehér alapon fekvő piros ún. hanzakereszt, a logóban a „die Seenotretter” felirat. A mentési szolgálat és a védelmi minisztérium szervei között kölcsönös segítségnyújtás van érvényben. Az ún. cirkálók évente több mint 70 000 tengeri mérföldet tesznek meg – amiben a csónakok útjai még nem is szerepelnek. Az önkéntesség vélhetően a jövőben is részben garantálja a DGzRS függetlenségét a költségvetéstől, a szövetségi tartományok, közösségek kényszerű spórolásától. A DGzRS vezetői tiszteletbeli vezetők, ami a szervezet mozgásterét is növelheti.

A német tengeri mentés történetében tulajdonképpen csak a két elvesztett világháború után volt szükség átmenetileg szövetségi támogatásra. A helyzet stabilizálása után mindkét esetben az önkéntes alapokon nyugvó függetlenséget visszaállították a tengeri mentésben. Legutóbb – a második világháború után 12 évvel – 1957-ben nyerte el újra a pénzügyi függetlenséget.³ Akkor a bonni sajtót bejárta a hír, bár a feladatra természetesen sosem lehet

1948-ban alapították Genfben, de csak 1959-ben ülésezett először. Az IMO főbb feladatai közé tartozik, hogy kifejlesszen és fenntartsa egy áttekinthető hajózási szabályrendszert. Hatáskörébe tartozik a biztonsági, környezetvédelmi, jogi ügyek, technikai együttműködések, tengerészeti biztonság, valamint a hajózási hatékonyságának biztosítása. Az IMO az ENSZ speciális szervezete, székhelye az Egyesült Királyságban található. <http://www.imo.org/>

² SOLAS: a civil hajók biztonságát védi. Első verziója a Titanic 1912. évi katasztrófájára válaszul előírja a mentőcsónakok és egyéb felszerelések számát, a kommunikációs (rádiós) megfigyelést, egyéb biztonsági előírásokat. Újabb verzióit 1929-ben, 1948-ban, 1960-ban és 1974-ben fogadták el. A 2001. évi XI. törvény a Londonban, 1974. november hó 1. napján kelt „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi Jegyzőkönyv („SOLAS 1974/1978.”) kihirdetéséről rendelkezik.

³ Megjegyezzük, hogy a brit és holland szervezetek is hasonló pénzügyi feltételek mellett működnek (adomány, tagdíj stb.).

azt mondani, hogy elég pénz áll rendelkezésre, de hangsúlyt fektetve a személyes felelősségérzetre elérték, hogy támogatóik tábora komoly pénzügyi felelősséget is vállal.

A DGzRS működését jogi és pénzügyi értelemben 1965-ben erősítették meg. A szolgálat ügyeit 1982 márciusában – az 1979. évi hamburgi IMO konvenció szellemében – a német közlekedési minisztérium és a DGzRS közötti egyezményben tovább rendezték és bővítették, melyek között a legfontosabb az adminisztráció önállósítása volt. Másfél évtizeddel ezelőtt, 1993 decemberében rögzítették a szatellit alapú navigációs rendszernek a GPS-nek a kezdeti működési készenlétét (Initial Operational Capability). Ebben az időben 24 szatellit állt rendelkezésre. A teljes működési készenlétet (Full Operational Capability) már több mint tíz éve elérték. A kommunikáció és a pontos helymeghatározás mellett a meglévő eszközök és egységek is folyamatosan fejlesztést igényelnek az életmentés érdekében.

Az említett önkéntesség miatt különösen hangsúlyos a tengeri mentés társadalmi felelősségének a bemutatása, a társadalmi kapcsolatok és jelenlét erősítése. Minden évben július minden utolsó vasárnapján, legutóbb 2007. július 29-én rendezik meg a tengeri mentők napját, amikor számos állomás mutatja be munkáját. Évente az International Maritime Rescue Federation (Nemzetközi Tengerészeti Mentőszövetség, korábban International Lifeboat Federation) konferenciáján értékelik a nemzetközi eredményeket. A 2007-ben Göteborgban megrendezett eseményen a svéd társszolgálat, a Svenska Sjöreddningsallskapet (SSRS) fennállásának 100. évfordulóját is megünnepezték. A szakmai tevékenység megismertetése a társadalom szélesebb köreivel a DGzRS pénzügyi stabilitásának is egyfajta támasza, hiszen a pénzügyi függetlenséget jótékonysággal, önkéntességgel érik el. A tengeri mentés hagyományainak ápolására emblemikus példa az Eberhardt család. Ifj. Johann Eberhardt családjában már a negyedik generációs tengeri mentő. Mind a négy tengeri mentő az Eberhardt családban a Johann nevet viselte, illetve viseli. A dédnagypapa már a DGzRS megalapítása előtt révkalauzként (Stolpmünde/Pommern) a helyi mentősök csapatának volt a tagja. Fia 1913-ban ennek az állomásnak a vezetője lett. 1945-ben a családnak el kellett hagyni Pomerániát és a brit megszállási övezetbe kerültek. A „nagyapa” és sokan mások a menekülőket szállító KONSUL KÖPKE-n szolgáltak Dánia és Bréma között. A harmadik Johann Eberhardt számos tengeri mentőhajót vezetett, majd 1963 júniusától az 1970. évi nyugdíjazásáig a THEODOR HEUSS-on szolgált. 1957 januárjában a DGzRS ezüst medálját kapta, amiért a kemény időjárás közepette megmentett 7 hajótöröttet egy süllyedő teherszállítóról. Ifj. Johann Eberhardt a családi hagyományt követve 1950-ben kezdett hajókon dolgozni. Kapitányi fokozatát 1960-ban kapta meg, majd édesapja mellé a

THEODOR HEUSS-ra kerül. Az 1972-es olimpia idején a THEODOR HEUSS vezetése alatt egy egész flotta figyelt az evezősverseny biztonságáért.⁴

A szervezet évtizedek óta komoly társadalmi felelősséget vállal, miközben törekszik az állami támogatásokat nélkülöző, nonprofit forma teljes kialakítására. A DGzRS-nek kb. 300 000 támogatója van, miközben 190 teljes munkaidős, és több mint 800 önkéntes áll készenlétben az életmentésre.⁵ Jelenleg 20 mentőcirkáló és 41 mentőcsónak van a DGzRS színeiben.⁶

Jelenleg összesen 54 állomást tartanak fenn a szárazföldön és a szigeteken az Északi- és a Balti-tenger partjai mentén. Ezzel a háttérrel nem kevesebb, mint évi 2500 eseménynél vannak jelen. 2005-ig 72 000, csak 2004-ben 368 életet mentettek meg.⁷ A legnyugatibb DGzRS állomás Borkumban van, alig pár kilométerre a holland parttól. Az Északi-tengeren Helgoland fekvésénél fogva is a német partok „előretolt bástyája” Borkum és a Dániához közel eső List/Sylt között körülbelül félúton. Nem csak jól lefedi a parti zónát, de a Nagy-Britannia felé előrenyúló bevetési területre, a nyílt tengerre is gyorsan kiérnek innen a hajók. A keleti német partokon, vagyis a Balti-tengeren nem kevesebb, mint 32 állomás van. A legkeletibb DGzRS állomás a kicsiny Greifswalder Oie szigete (Rügen keleti részén), aminek a neve az 1937-45 között itt végzett rakétakísérletek miatt vált ismertté.

Itt említjük meg, hogy a lényegesen nagyobb vizeket ellenőrző Royal National Lifeboat Institution (RNLI), a brit királyi tengeri mentés szervezete több mint 300 mentőhajó egységgel rendelkezik. Ezek 5-17 m közötti egységek, melyek két kategóriára szokás bontani: a minden időjárás viszonyok között bevethető hajókra, és a part menti, kisebb hajókra. A 300 mentőhajó mellett egy kb. 100 csónakot számláló kisegítőflotta képez tartalékot.⁸ A finn Suomen Meripelastusseura (SMPS) 2000 önkéntest, flottája több mint 140 hajót számlál. Ez a szervezet is évente több mint 1000 kutató és mentő akciót hajt végre.⁹ A Magyarországhoz legközelebb eső horvát partokon a tengeri mentéseket koordináló központ Fiumében (Rijeka) működik. A központ alá nyolc alközpontot rendeltek.

⁴ Jahrbuch 2007. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen. 12-13. o.

⁵ Jahrbuch 2007. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen. 7. o.

⁶ A Dgzs hivatalos honlapja: <http://www.dgzrs.de/index.php?id=265>

⁷ A Dgzs hivatalos honlapja: <http://www.dgzrs.de/index.php?id=265>

⁸ Royal National Lifeboat Institution (RNLI) honlapja: http://www.rnli.org.uk/what_we_do/lifeboats/current_lifeboats/fleet

⁹ Suomen Meripelastusseura (SMPS) honlapja: <http://www.meripelastus.fi/en/main.html>

A flotta

Még a pénzügyi függetlenség elérésének évében, 1957. február 12-én a DGzRS vízre bocsátotta pártfogójáról, Theodor Heuss szövetségi elnökről elnevezett sokoldalú, modern hajóegységét. A hajót tervezése és a szükséges kísérletek csaknem tíz évig tartottak.¹⁰ A hajónak a legkeményebb tengeri időjárási viszonyok között is bevethetőnek, ugyanakkor kis vízállásnál is megbízhatónak kellett lenni. Egy átépített motoros mentőhajó, a BREMEN és az új építésű HERMANN APELT hajókkal eredményes tesztek végeztek, és az eredmények megjelentek a THEODO HEUSS cirkálóban (Seenotkreuzer). Az alsó-szászországi Bardenfleth an der Unterweser, a mai Lürssen Bardenfleth Schweers gyárában építették. 1957. február 12-én az akkori szövetségi elnök és szervezet egyik pártfogója, Theodor Heuss jelenlétében a hajót vízre bocsátották. Kezdetben Borkum szigetén állomásoztatták, majd 1963-tól kivonásáig Laboában. A hajót 28 évi szolgálat után egy magánember vásárolta meg és alakította át yachttá FRIDO SPATZ néven.¹¹

Miközben a jelenlegi flotta legnagyobb hajóját, a Helgolandon állomásozó HERMANN MARWEDE cirkálót 2003-ban speciálisan a nyílt tengerre és zord időjárási viszonyokra tervezték, addig ugyanekkora figyelmet kellett fordítani a part menti, különösen alacsony vízállásnál bevethető hajók beszerzésére. A rendkívül sokrétű feladatok miatt sok tényezőnek kell megfelelni: a kis merülés mellett a gyors elsősegélyt, a stabil hajótestet, a megfelelő hajtást, a kommunikációs rendszert is szem előtt kell tartani. A HERMANN MARWEDE legnagyobb hossza 46, szélessége 10,66 méter, merülése 404 tonna vízkiszorításnál 2,80 m. Sebessége 25 csomó (46,3 km/h). A hajó a Fassmer-Werft-nél Berne-Motzenben épült. 2003 óta Helgolandon állomásozik. Hívójele: DBAR.

A vízi sportok gyors terjedése és a hajóipar fejlődése miatt szükség van minél gyorsabb hajókra. 2006-ban a szolgálat életében számos reformot vezettek be: az eszköz- és hajóállomány javítása mellett az állomások rendszerét is racionalizálták. A hajók átlagévét - különösen a 9,5/10,1 m osztályban¹² - csökkentették. Újabb mentő hajókat állítottak szolgálatba a Hörnum/Sylt, Vitte/Hiddensee és a Kühlungsborn állomásokon. 2008 második

¹⁰ Jahrbuch 2007. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen. 20. o.

¹¹ Jahrbuch 2007. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen. 21. o.

¹² Ez a hajóosztály ma 18 egységet jelent. A legöregebb az 1992-ben épült WILMA SIKORSKI. A többi hajó 1999-2006 között épült.

felében kell elkészülnie a Fassmer Hajógyárban két új hajónak, miközben tovább folytatják a járművek modernizációját.

A DGzRS első teljesen alumínium hajója a PAUL DENKER (16,80 m) 1967-ben épült. 2000-ig használták. Ezzel indult az alumínium flotta, vagyis a hajó kiváló prototípus volt. A Névadója a DGzRS egyik mártír kapitánya volt. A mai flotta egyelten nem alumínium hajója a RIB (rigid inflatable boat), vagyis a felfújható csónak. Az egyetlen ilyen Ueckermünde kikötőjében van 2003 óta.¹³ A flotta 7-46 méteres hajókkal rendelkezik.

A Lürssen-Werft-nél (Bréma) az 1980-as évek közepén építették a flotta modern 27 méteres hajóit.¹⁴ Így 1985-ben elkészült a BERLIN és a HERMANN HELMS, 1988-ban az ALFRIED KRUPP, egy évvel később a VORMANN STEFFENS. Előbbit 1995-ben egy tengeri szerencsétlenség miatt felújították. Már a két német állam egyesítését követően épült meg az ARKONA (1992) és a BREMEN (1993). Ezeknél nagyobb csak a két 44 méteres cirkáló: a JOHN T. ESSBERGER és a WILHELM KAISEN, melyek a Schweers-Werft-nél Bardenfleth-ben épültek még az 1970-es években. Ezeken legalább 13 tengeri mentő szolgál.¹⁵

Röviden képet alkotva a DGzRS feladatairól és méretéről egy rendkívül magas színvonalú és jelenleg is fejlődő szervezetet láthatunk, ami a korszerű kihívásokra is gyorsan reagál. Előkelő helyet foglal el a többi európai társszervezet között, kutatási és mentési tevékenysége pedig – az önkéntességen kívül – az ismeretterjesztés, a tájékoztatás, megelőzés, a hagyományok tisztelete (DGzRS nap) révén erősen kötődik a „civil” szférához. A korszerű technika alkalmazása szervezeti szinten és az egységek szintjén (pl. kommunikációs rendszerek), valamint az állomások sűrű rendszere egy modern szervezet képét mutatja, amire a jelenlegi - megváltozott - körülmények is készítetik a DGzRS-t.

¹³ http://www.dgzrs.de/fileadmin/user_upload/PDF/Technik_Organisation.pdf

¹⁴ Az ezeknél kisebb hajókat, illetve hajóosztályokat itt nem részletezzük. Csak a három legnagyobb osztály egységeit soroljuk fel.

¹⁵ <http://www.dgzrs.de/index.php?id=202>

Felhasznált irodalmak:

Jahrbuch 2007. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen

Jahrbuch 2008. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen

Corpus Iuris Hungarici

International Maritime Organization honlapja: <http://www.imo.org/>

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger honlapja: <http://www.dgzrs.de>

Royal National Lifeboat Institution (RNLI) honlapja: <http://www.rnli.org.uk>

Suomen Meripelastusseura (SMPS) honlapja: <http://www.meripelastus.fi>