

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks und Antje Möller (GRÜNE) vom 16.05.13

und Antwort des Senats

Betr.: Brand auf der „Atlantic Cartier“ (II)

Am 1. Mai 2013 brannte im Hamburger Hafen der Frachter „Atlantic Cartier“ der Reederei ACL.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

- 1. Was sind die aktuellen Ermittlungsergebnisse des Landeskriminalamts und der Schiffsunfallkommission der Wasserschutzpolizei?*
- 2. Was war die Ursache für den Brand?*
- 3. Gibt es Hinweise auf Brandstiftung?*

Die genaue Brandursache ist derzeit ungeklärt. Die polizeilichen Ermittlungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

- 4. Wann wurde das Feuer entdeckt?*

Das Feuer wurde am 1. Mai 2013 um 19.30 Uhr entdeckt.

- 5. Welche Maßnahmen wurden an Bord ergriffen, um das Feuer einzudämmen?*

In der Entwicklungsphase des Feuerwehreinsatzes war an Bord der „Verschlusszustand örtlich“ hergestellt, das heißt Luken und Klappen in dem primär vom Brand betroffenen Bereich waren geschlossen und abgedichtet sowie erste Kühlmaßnahmen durch die Besatzung eingeleitet worden.

Durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr Hamburg wurde unter Begleitung der Schiffsbesatzung erkundet, ob durch die bislang eingeleiteten Kühlmaßnahmen ein Innenangriff zur Brandbekämpfung und die vollständige Beherrschung des Brandes möglich ist. Aufgrund der starken Hitzeentwicklung musste der Innenangriff abgebrochen werden. Nach erfolgtem Rückzug der Einsatzkräfte wurde der bisher genutzte Zugang (Slide Door) vollständig geschlossen und damit der notwendige Verschlusszustand zum Einsatz der bordeigenen CO₂-Löschanlage hergestellt. Nach Feststellung der Personenfreiheit des Brandbereiches wurde die Brandbekämpfung durch Auslösung der bordeigenen CO₂-Löschanlage eingeleitet.

- 6. Warum konnte das Feuer nicht frühzeitig durch die an Bord vorhandenen Löscheinrichtungen gelöscht werden?*

Siehe Antworten zu 5. und zu 7.

- 7. Weshalb hat es vom Einsatzbeginn um 20.02 Uhr bis 20.46 Uhr gedauert, bis die Einsatzkräfte über das Gefahrgut an Bord informiert wurden?*

Um 20.02 Uhr erfolgte die erste Meldung an die Feuerwehr über ein Brandschadensereignis auf der „Atlantic Cartier“ am O`Swaldkai mit dem Hinweis, dass an Bord vermutlich Autos brennen. Daraufhin wurden die Disposition und Alarmierung der ersten Einsatzkräfte vorgenommen. Mit Eintreffen dieser Einsatzkräfte der Feuerwehr ab 20.15 Uhr an der Einsatzstelle wurde eine umfassende Erkundung der räumlich ausgedehnten Einsatzstelle eingeleitet. Das Vorhandensein von Gefahrgut wurde im Zuge der ersten Erkundung auf dem Schiff durch die Inaugenscheinnahme der geladenen Container von den Einsatzkräften der Feuerwehr erkannt.

Parallel zur eigenen Lageerkundung wurden durch den Einsatzleiter der Feuerwehr weitere Informationen zur Ladung von der Schiffsführung sowie von der Wasserschutzpolizei eingeholt.

8. *Durch wen erfolgte die Information, dass sich Gefahrgut an Bord befindet? Welche Behörden, Abteilungen und Personen wurden noch darüber informiert? War der Leiter des Hamburgischen Katastrophenschutzes eingebunden? Wann wurden sie jeweils informiert?*

Die Wasserschutzpolizei stellte die ihr vorliegenden Informationen der Einsatzleitung der Feuerwehr vor Ort zur Verfügung. Durch die Schiffsbesatzung erfolgte die Information, dass sich Gefahrgut an Bord befindet.

Weiterhin wurden die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und über die nautische Zentrale das Oberhafenamt (HPA) durch die Feuerwehr benachrichtigt. Die jeweilige Uhrzeit wurde bei der Feuerwehr nicht protokolliert.

Durch die Polizei wurden am 1. Mai 2013 folgende Behörden/Personen informiert:

- das Havariekommando um 20.38 Uhr,
- der Leiter der Wasserschutzpolizei und der Leiter des Wasserschutzpolizeikommissariats (WSPK) 20 um 20.39 Uhr,
- Aufruf der Ermittlungsgruppe Schiffsunfall um 20.50 Uhr,
- die Amtsleitung der Polizei um 21.14 Uhr (per Sammel-E-Mail),
- die Leitung der Behörde für Inneres und Sport (Senator, Staatsrat) um 21.14 Uhr (per Sammel-E-Mail),
- der Leiter der Abteilung öffentliche Sicherheit, Brand- und Bevölkerungsschutz (Abteilung 4) der Behörde für Inneres und Sport um 21.14 Uhr (per Sammel-E-Mail),
- der Leiter des Referates Katastrophen- und Bevölkerungsschutz der Behörde für Inneres und Sport um 21.14 Uhr (per Sammel-E-Mail),
- das Landeskriminalamt, Spezielle Brandermittlungen (LKA 45) um 21.47 Uhr,
- die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt um 23.25 Uhr.

Ferner wurden darüber die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und gegen 23.30 Uhr die Leitung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Senator) informiert.

Für eine aktive Einbindung des Leiters der Katastrophenabwehr bestand keine Notwendigkeit.

9. *Wurde die weitere Brandbekämpfung und Bergung der Gefahrgüter durch die Leitung des Hamburgischen Katastrophenschutzes begleitet? Durch welche Hilfsorganisationen wurde die Feuerwehr dabei unterstützt?*

Die Gesamtleitung der Einsatzmaßnahmen lag durchgehend bei der Feuerwehr Hamburg. Der Leiter der Abteilung 4 hat unabhängig davon auf der Basis der Lageinformationen von Polizei und Feuerwehr entschieden, die Einsatzlage im Lageraum des Zentralen Katastrophenschutzdienststabes (ZKD) vorsorglich und unterstützend zu begleiten, und hat hierzu weitere Mitarbeiter der Abteilung 4 alarmiert.

Mit fortschreitendem Einsatzverlauf und Wirksamkeit der eingeleiteten Brandbekämpfungsmaßnahmen war absehbar, dass keine Gefahrenausschüttung zu befürchten war. Daraufhin wurde die Einsatzbegleitung im Lageraum des ZKD am 02.05.2013 um 5 Uhr beendet.

Die Einsatzkräfte der Feuerwehr Hamburg wurden durch Kräfte der eigenen Spezialeinsatzgruppe Schiffssicherung (SEG-S) unterstützt. Zusätzlich wurden Kräfte der SEG-S der Feuerwehren Brunsbüttel (vier Einsatzkräfte) und Cuxhaven (drei Einsatzkräfte) angefordert. Das Technische Hilfswerk (THW) war mit einem Schwimmponton sowie dazu benötigten Hilfskräften in Bereitstellung.

Eine Unterstützung durch andere Hilfsorganisationen erfolgte nicht.

10. Der Transport und die Lagerung radioaktiven Materials unterliegen besonderen gesetzlichen Regelungen. Wurden diese durch die Reederei und die Schiffsführung eingehalten? Verfügt die Reederei über alle für die betreffenden Gefahrguttransporte notwendigen Zertifikate? Wer überprüft dieses jeweils?

11. Waren alle Gefahrgüter ordnungsgemäß angemeldet?

Nach bisherigen Erkenntnissen der Polizei wurden die gesetzlichen Regelungen weitgehend beachtet. Die erforderlichen Zertifikate waren vorhanden. Zuständig für die Überprüfung sind die Polizei und die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU).

Nach dem bisherigen Informationsstand waren die geladenen Gefahrgüter fristgerecht im Gefahrgutinformationssystem (GEGIS) für die Polizei angemeldet worden.

Bei einer gefahrgutrechtlichen Überprüfung der gesendeten Voranmeldung am 1. Mai 2013 um 08.40 Uhr wurde durch die Wasserschutzpolizei festgestellt, dass bei zwei Tank-Containern mit Klasse 8 (ätzende Stoffe), UN 2922, die Staupositionen im GEGIS fehlten.

Ferner wurde bei zwei in Göteborg geladenen Containern der Klasse 7, UN 3327, lediglich die maximale Aktivität vermerkt. Die nach Anlage 1 Nummer 1.1.1h Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg (GGBVOHH) vorgeschriebenen Angaben über die genaue Aktivität fehlten. Die für beide Sachverhalte erforderlichen Berichtungen im GEGIS wurden veranlasst.

Die Polizei hat für diese Ordnungswidrigkeiten eine Verwarnung ausgesprochen und ein Verwarnungsgeld erhoben.

12. Gab es auf der „Atlantic Cartier“ dem transportierten Gefahrgut angemessene Feuerlöscheinrichtungen (zum Beispiel CO₂-Löscher)?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wurden diese zur Brandbekämpfung eingesetzt?

Die international vorgeschriebenen Feuerlöscheinrichtungen waren an Bord. Sie wurden nach Feststellung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, Abteilung Schiffssicherheit, zur Brandbekämpfung eingesetzt.

Weiterhin wurden durch die Schiffsbesatzung auf dem Oberdeck sämtliche Deckshydranten zur Kühlung des Schiffskörpers eingesetzt.

13. Wie viele Einsatzkräfte waren bei dem Löscheinsatz an Bord der „Atlantic Cartier“?

Siehe Drs. 20/7891.

14. Wie viele Besatzungsmitglieder befanden sich zum Zeitpunkt des Einsatzbeginns an Bord der „Atlantic Cartier“? Wurden sie evakuiert?

Wenn ja, wann?

Es befanden sich zum Einsatzbeginn 26 Crewmitglieder sowie sechs Passagiere an Bord.

Das Schiff wurde nicht evakuiert, das Verlassen des Schiffes war jederzeit möglich.

15. *Waren nach 23.08 Uhr noch Gefahrgutcontainer an Bord der „Atlantic Cartier“?*

Wenn ja, wie viele und mit welcher Ladung?

Um 23.08 Uhr wurden die ersten Maßnahmen zur Bergung der Gefahrgutcontainer aus dem unmittelbar gefährdeten Bereich des Schiffes eingeleitet, am 2. Mai 2013 um 03.35 Uhr waren diese Maßnahmen abgeschlossen.

Nach Abschluss der Maßnahmen befanden sich noch die nachfolgenden Gefahrgüter an Bord:

UN-Nummer	Technische Bezeichnung	Gefahrgutklasse	Erläuterung
UN 1950	Aerosole	2.1	brennbare Gase
UN 3164	Gegenstände unter hydraulischem Druck	2.2	nicht brennbar, nicht entzündliche Gase
UN 3104	Organische Peroxide Typ C, fest	5.2	Organische Peroxide
UN 2977	Uranhexafluorid	7, Nebengefahr: 8	Radioaktive Stoffe, Nebengefahr: Ätzende Stoffe
UN 1823	Natriumhydroxid, fest	8	Ätzende Stoffe
UN 3082	Umweltgefährdender Stoff, n.a.g., flüssig	9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Siehe auch Drs. 20/7891.

16. *Ist es richtig, dass die Einsatzleitung 25 Tonnen CO₂ zum Löschen angefordert hat? Aus welchen Gründen erschien der Einsatzleitung der Einsatz von CO₂ notwendig? Konnte CO₂ eingesetzt werden?*

Wenn nein, warum nicht? Ist es richtig, dass in ganz Norddeutschland kein CO₂ zum Löschen verfügbar war?

Die „Atlantic Cartier“ verfügt über eine bordeigene CO₂-Löschanlage, die in taktischer Abstimmung zwischen Schiffsführung und Feuerwehr ausgelöst wurde. Die angeforderten 25 Tonnen CO₂ waren zum Auffüllen der bordeigenen Löschanlage vorgesehen, um gegebenenfalls eine nochmalige Flutung des Laderaums zu unterstützen. Dies war im weiteren Einsatzverlauf nicht erforderlich.

Grundsätzlich ist geübte Praxis im Feuerwehreinsatz, verbrauchte Ressourcen so schnell wie möglich zu ersetzen. Nach Rücksprache mit dem Kapitän bat dieser darum, noch in der Nacht auf Rechnung der Reederei das Auffüllen der Anlage zu betreiben, da zum weiteren Betrieb des Schiffes und zur Aufhebung des zu diesem Zeitpunkt verhängten Auslaufverbots eine betriebsbereite Löschanlage ohnehin erforderlich ist. Dies wurde auch deshalb noch in der Nacht veranlasst, da der Liegeplatz des Schiffes für den Abend des Folgetags bereits für ein anderes Schiff vorgesehen war.

Durch die Rettungsleitstelle der Feuerwehr Hamburg sind diverse Großhändler für technische Gase und Firmen der chemischen Industrie im norddeutschen Raum abgefragt worden. Eine entsprechende Menge CO₂ war zwar vorhanden, aber die Anlieferung beziehungsweise technische Bereitstellung der geforderten Menge nicht kurzfristig realisierbar.

17. *Welche Katastrophen- und Notfallpläne für Feuer bei Atom- und Gefahrguttransporten gibt es im Einzelnen für Hamburg? Wie sehen die vorgesehenen Löschmaßnahmen für einzelne Gefahrgüter, wie sie auf der „Atlantic Cartier“ geladen waren, im Einzelnen aus?*
18. *Welche Brandbekämpfungsmittel sind in den Katastrophen- und Notfallplänen für Atom- und Gefahrguttransporte vorgesehen? Ist darin etwa das Löschen mit CO₂ vorgesehen?*

Im Falle eines Unfalls mit Atom- und Gefahrguttransporten ergibt sich die Bewältigungsstrategie aus den grundsätzlichen Vorgaben der Hamburger Katastrophen-

schutzordnung und den darauf basierenden Richtlinien und Handlungsanweisungen des Katastrophenschutzes. Hierzu zählen insbesondere die Allgemeine Richtlinie für den Katastrophenschutz und die Besondere Richtlinie zur Abwehr von Gefahren durch gefährliche Schadstoffkonzentrationen in der Atmosphäre – Giftgasrichtlinie.

Konkrete Schutz- und Gefahrenabwehrmaßnahmen bei Unfällen unter anderem im Zusammenhang mit Atom- und Gefahrguttransporten werden durch Feuerwehr und Polizei im Rahmen ihrer Zuständigkeiten anlass- und lagebezogen durchgeführt. Hierzu zählen insbesondere:

- das Retten von Menschen,
- das Spüren und Messen des freigesetzten Stoffes, der Schadstoffkonzentration und -ausbreitung,
- das Veranlassen der Warnung/Information der Bevölkerung im Umfeld und am Schadensort,
- das Sperren und Räumen des Schadensortes und des Umfeldes,
- die Verkehrslenkung und -regelung,
- das Freimachen und Freihalten von Rettungswegen,
- die Brand- und technische Schadensbekämpfung,
- die Dekontamination und medizinische Versorgung betroffener Personen,
- der Schutz des Eigentums am Schadensort und im Absperrbereich

sowie gegebenenfalls weiter gehende Maßnahmen der Katastrophenschutzbehörden wie die umfassende Warnung und Information der Bevölkerung und Maßnahmen zur Unterbringung und Betreuung betroffener Personen.

Im Übrigen siehe hierzu Drs. 19/3011 und Drs. 19/3835.

Die Feuerwehr Hamburg wird bei Einsätzen mit chemischen, biologischen oder radiologischen Gefahren gemäß der Feuerwehrdienstvorschrift (FwDV) 500 tätig; diese FwDV ist im Internet einsehbar (http://www.bbk.bund.de/SharedDocs/Downloads/BBK/DE/FIS/DownloadsRechtundVorschriften/Volltext_Fw_Dv/FwDV%20500.pdf?__blob=publicationFile).

In Abhängigkeit des betroffenen Materials und dessen Eigenschaften kommen unterschiedliche Löschmittel zur Anwendung. Dies können Wasser, Wasser mit Zusätzen, Schaum, Pulver, Metallbrandpulver oder Inertgase wie Kohlendioxid oder Stickstoff sein.

19. Über welche Brandbekämpfungsmittel für Gefahrstoffe verfügen die Hamburger Feuerwehren und standen diese im aktuellen Fall zur Verfügung? Bitte detailliert darstellen.

Die Feuerwehr Hamburg verfügt über einen „Abrollbehälter Pulver“ und fünf „Abrollbehälter Schaummittel“, welche an vier unterschiedlichen Standorten der Berufsfeuerwehr Hamburg über das Stadtgebiet verteilt ständig einsatzbereit vorgehalten werden. Inertgase sind in Kleinmengen auf den Löschfahrzeugen sowie den Löschbooten der Feuerwehr Hamburg verfügbar.

20. Welche im Hafen tätigen Unternehmen verfügen über eigene Werksfeuerwehren und wie sind diese jeweils ausgerüstet? Bitte detailliert darstellen.

Derzeit verfügen im Hafen die nachfolgenden Unternehmen über anerkannte Werkfeuerwehren:

Unternehmen	Ausstattung
Shell Deutschland Oil GmbH	6 Löschfahrzeuge und 6 Abrollbehälter + Wechselladerfahrzeug (WLF) Löschmittel: 7.000 kg BC-Pulver 100 t Schaummittel 4 x 30 kg CO ₂

Unternehmen	Ausstattung
Holborn Europa Raffinerie GmbH	1 Großtanklöschfahrzeug (GTLF) 5.000 l Wasser/1.000 l Schaummittel 1 Löschfahrzeug mit 500 kg BC-Pulver/1.500 l Schaummittel WLF mit Abrollbehälter (AB) Löschmittel: 3.000 kg BC-Pulver 6.000 l Schaummittel 240 kg CO ₂
Aurubis AG	2 Löschfahrzeuge keine besondere Löschmittelvorhaltung.
PHOENIX Compounding Technology GmbH	1 Löschfahrzeug keine besondere Löschmittelvorhaltung

21. *Gibt es für Unternehmen, die Gefahrguttransporte durchführen oder Gefahrgut lagern, besondere Anforderungen an den Brandschutz beziehungsweise an die Ausrüstungen der Werksfeuerwehren? Wie sehen diese im Detail jeweils aus?*

Ja.

Gefahrgüter dürfen innerhalb des Hafens zum Zweck des zeitweiligen Aufenthaltes nur abgestellt werden, wenn die Betriebe gemäß § 5 Absatz 1 Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg die in dieser Vorschrift als Anlage aufgeführten Brandschutzmaßnahmen einhalten.

Daneben benötigen Betriebe zur Lagerung von Gefahrstoffen im Regelfall eine Genehmigung aufgrund von Vorschriften des Arbeitsschutz-, Immissionsschutz-, Bauordnungs- und des Wasserrechts. Diese beinhalten ausdrücklich auch brandschutzrechtliche Bestimmungen und sind individuell auf die zu lagernden Gefahrstoffe und den Betrieb ausgestaltet.

Sofern diese Genehmigung auch die Gefahrgüter umfasst, die zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthaltes in dem Betrieb abgestellt werden sollen, gehen die Bestimmungen der Genehmigung den gefahrgutrechtlichen Vorschriften vor.

Im Übrigen siehe Antwort zu 20.

22. *Welche Vereinbarungen zu Kooperation zwischen der Hamburger Feuerwehr und den Werksfeuerwehren im Hafengebiet gibt es und wie werden diese umgesetzt?*

Werkfeuerwehren sind nach § 21 Absatz 1 Feuerwehrgesetz auf Anforderung der zuständigen Behörde verpflichtet, bei öffentlichen Notständen außerhalb ihrer Betriebe Hilfe, insbesondere Löschhilfe, zu leisten, soweit der abwehrende Brandschutz ihrer Betriebe gesichert ist.

Über die Regelungen des Feuerwehrgesetzes hinausgehende Kooperationsvereinbarungen sind dem Senat nicht bekannt.

23. *Waren Unternehmen mit Werksfeuerwehren oder anderen Einsatzkräften auch bei dem Löscheinsatz am 1. und 2. Mai beteiligt?*

Wenn ja, welche, mit wie vielen Einsatzkräften und mit welchen Gerät?

Nein. Im Übrigen siehe Drs. 20/7891.

24. *In Drs. 20/7891 Anlage 2 gibt der Senat, den Stauplatz „2201R1“ für das Uranhexafluorid an. Hier handelt es sich offenbar um einen Fehler. Auf welchem Stauplatz war das Uranhexafluorid genau gelagert?*

Bei der Bezeichnung des Stauplatzes „2201R1“ handelt es sich um Bay 22, mittschiffs (01), R1 bezeichnet die Position im Unterraum, einem Ro-Ro-Deck.

25. *Wie viele Decks hat die „Atlantic Cartier“? Ist es richtig, dass der Brandherd sich unter anderem unter der Ethanol- und den radioaktiven Ladungen befand? Wie weit waren welche Gefahrgüter vom Feuer entfernt?*

Bitte detailliert und nachvollziehbar auf einem Gesamtplan des Schiffs darstellen.

Das Schiff hat insgesamt elf Decks.

Der vermutliche Brandherd befand sich unterhalb der Ethanolladung und den radioaktiven Ladungen in Bay 21, jedoch in Längs- und Querrichtung (circa 10 – 15 m) versetzt. Die Ladung der Klasse 7 mit Stauposition „2201R1“ befand sich unterhalb des vermutlichen Brandherdes, getrennt durch 2,5 Decks (circa 20 m) sowie längs- und querversetzt.

Die Entfernungsangaben sind auf der Basis des im Schiffsplan (siehe Anlage) dargestellten Maßstabes und bekannter Staupositionen geschätzt.

Die seitliche Dimension konnte in der Skizze nicht dargestellt werden. Die Angaben zu den Gefahrgütern (Ziffern) stellen die Gefahrgutklasse dar.

26. Wie weit war der brennende Frachter zum Zeitpunkt des Feuerwehreinsatzes vom Veranstaltungsort des zentralen Eröffnungsgottesdienstes des Kirchentages entfernt?

Die Entfernung zwischen der Einsatzstelle am O`Swaldkai und dem Strandkai als südlichster Veranstaltungsort in der HafenCity betrug mehr als 1.000 Meter Luftlinie.

Der zentrale Eröffnungsgottesdienst war bereits beendet.

27. Fanden zum Zeitpunkt des Einsatzbeginns noch Veranstaltungen des Kirchentags in der HafenCity statt?

Von 18 Uhr bis 22.30 Uhr fand in Altstadt und HafenCity das Auftakt-Straßenfest „Abend der Begegnung“ statt.

28. Wie viele Menschen befanden sich unter anderem aufgrund des Kirchentages in der HafenCity?

Der Veranstalter des 34. Deutschen Evangelischen Kirchentages geht davon aus, dass sich anlässlich des Kirchentages zeitgleich bis zu 50.000 Menschen in der HafenCity/Speicherstadt aufgehalten haben. Am Strandkai besuchten rund 12.000 Menschen den Abendsegen um 22 Uhr.

29. Gab es Überlegungen, die Veranstaltungen des Kirchentags in der HafenCity zu evakuieren?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, weshalb hat man davon abgesehen?

Nein – die Gefahrenbewertung gebot hierfür keinen Anlass.

Im Übrigen siehe Antwort zu 8.

30. Weshalb haben der Senat oder die zuständigen Behörden die Öffentlichkeit nicht von sich aus über Menge und Art der Gefahrgüter informiert, die die „Atlantic Cartier“ geladen hatte?

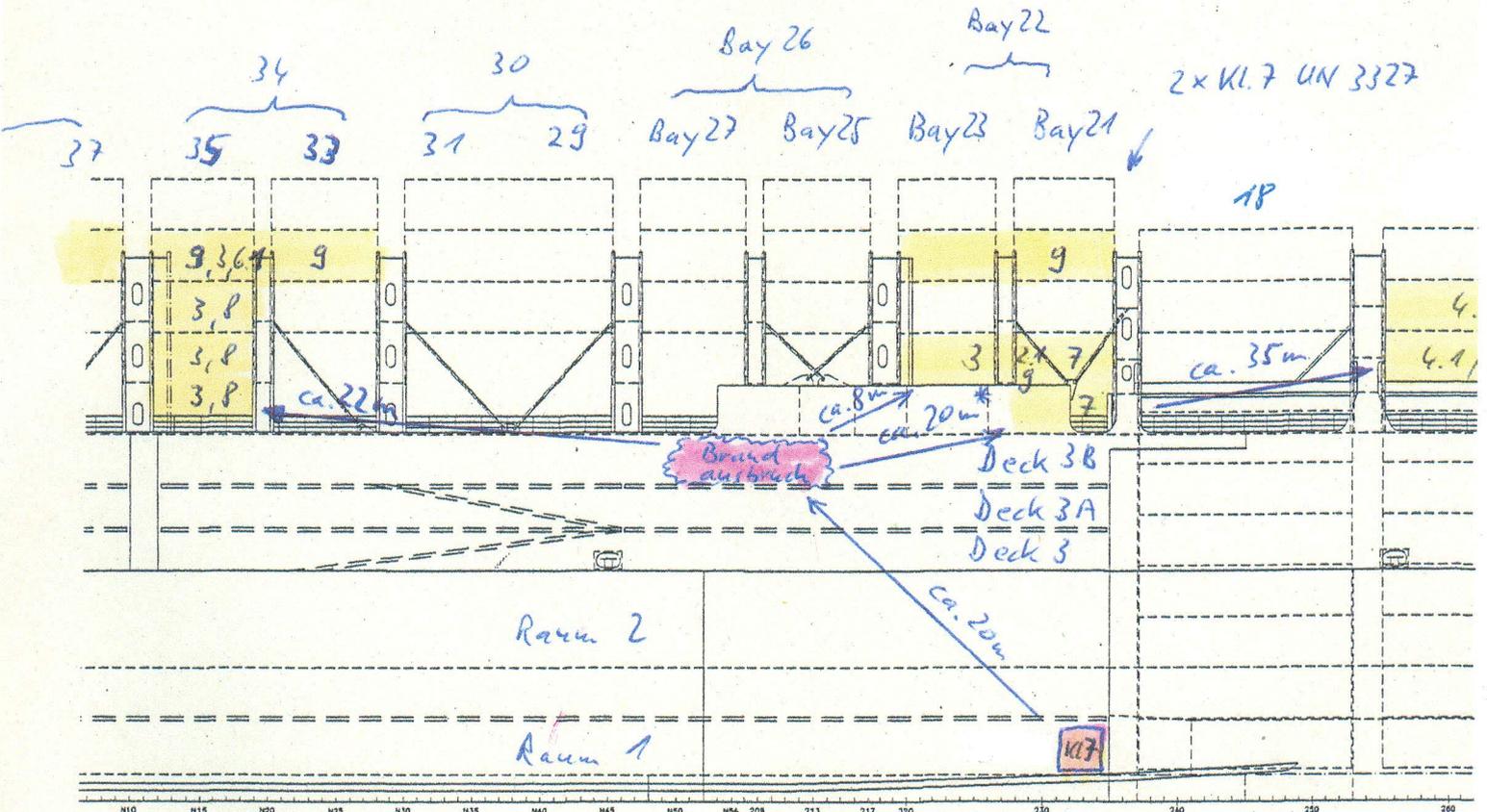
In der Pressemeldung der Feuerwehr Hamburg vom 2. Mai 2013 (vormittags) ist auf Gefahrstoffe in der Ladung des Schiffes hingewiesen worden.

9x Tankcont. Kl. 3 UN 1170
 ↓ 1x Tankcont. Kl. 6.1 (3) UN 2334
 ↓ 2x Tankcont. Kl. 8 UN 2735

Kl. 3 UN 1263 Farbe
 UN 1866 Lösungsmittel
 ↓ Kl. 9 UN 3166 Kfz in Cont.

VANCES PLAN

ATLANTIC C



* 20m, da
 Brandherd an
 Backbord
 und Cont.
 an Stb.

↑
 Kl. 7 (P) mittelschiffs
 UN 2977
 Leere ungereinigte Behälter
 mit Uranhexafluorid
 (Restmengen)