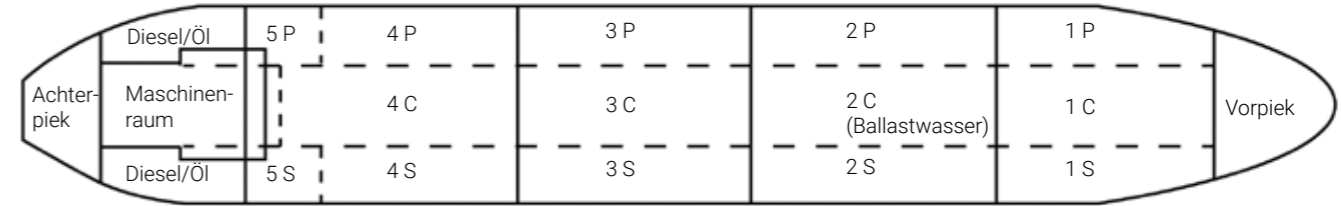


# Zahlen und Fakten

Die Amoco Milford Haven war ein Öltanker der Klasse VLCC („Very Large Crude Carrier“, sehr großer Rohstofftransporter) und lief 1973 vom Stapel. Die ersten Tanker dieser Größenklasse, die bis zu 320.000 Tonnen Rohöl laden konnten und meistens rund 330 Meter lang waren, entstanden Ende der 1960er-Jahre und erlebten ihren Boom Anfang der 70er-Jahre. Übertroffen wurden sie einige Jahre später von den ULCC-Tankern („Ultra Large Crude Carrier“, übergroßer Rohstofftransporter), die bis zu 550.000 Tonnen laden konnten und über 400 Meter lang waren. Die Amoco Milford Haven wurde im Auftrag der Amoco Oil Company im spanischen Cádiz in der Werft von Astilleros Españoles gebaut, zusammen mit drei baugleichen Schwesterschiffen: der Amoco Cadiz, Amoco Europa und Amoco Singapore. Im Jahr 1985 wechselte die Amoco Milford Haven den Besitzer und hieß von da an nur noch Haven. Während des Golfkrieges wurde sie von einer Rakete getroffen und musste in der Keppel-Werft in Singapur wieder instand gesetzt werden. Von dort aus trat sie 1991 ihre letzte Reise an, um iranisches Rohöl vom Persischen Golf nach Italien zu befördern. Im Ölhafen von Genua explodierte das Schiff und ging schließlich am 14. April 1991 unter.

## Steckbrief

Name:	Amoco Milford Haven, seit 1985: Haven
Schiffstyp:	Tanker für Rohöltransport
Klasse:	VLCC
In Betrieb gestellt:	1973
Werft:	Astilleros Españoles S.A. de Cádiz (AESA)
Letzter Eigner:	Troodos Shipping
IMO-Nummer:	7304302
Registriert bei:	ABS (American Bureau of Shipping)
Länge:	334 Meter (Länge Wrack: 250 Meter)
Breite:	51 Meter
Tiefgang:	20 Meter
Höhe der Aufbauten:	26 Meter
Ladefähigkeit:	232.000 Tonnen
Tanks:	3 Zentraltanks (1 C, 3 C, 4 C) und 10 Seitentanks (1 P, 2 P, 3 P, 4 P, 5 P, 1 S, 2 S, 3 S, 4 S, 5 S), ein Ballasttank (2 C)
Motor:	Zweitakt-Dieselmotor Burmeister & Wain, Typ 8K98FF, 8 Zylinder, 30400 PS, 103 U/min, 98 cm Bohrung, 2 Meter Hub
Geschwindigkeit:	15 Knoten
Besatzung:	36
Untergang:	14. April 1991



*Oben* Die Haven hatte drei zentrale Öltanks (1 C, 3 C, 4 C), der Tank 2 C wurde ausschließlich für Ballastwasser genutzt. Auf jeder Seite befanden sich fünf Seitentanks. Im Tank 5 P klaffte heute das große Explosionsloch auf der Backbordseite. Die erste Explosion ereignete sich im Bereich des Tanks 1 C.

*Unten* Rekonstruierter Schiffsplan des Öltankers Haven. Wenn er voll beladen war, befanden sich 80 Prozent des Tankers unter der Wasseroberfläche.

## Größenklassen von Öltankern nach der AFRA-Skala (Average Freight Rate Assessments)

General Purpose Tanker	10.000 bis 25.000 Tonnen (dwt)
Medium Range	25.000 bis 45.000 Tonnen (dwt)
Large Range 1	45.000 bis 80.000 Tonnen (dwt)
Large Range 2	80.000 bis 160.000 Tonnen (dwt)
VLCC	160.000 bis 320.000 Tonnen (dwt)
ULCC	320.000 bis 550.000 Tonnen (dwt)

Öltanker werden nach ihrer Ladefähigkeit in Tonnen (dwt, deadweight tonnage) eingeteilt. Auf dem freien Markt findet sich bei den mittleren bis großen Tankern auch die Einteilung in die Größenklassen Panamax, Aframax und Suezmax. Öltanker, die nicht mehr durch den Panamakanal oder den Suezkanal passen, wie die meisten VLCC und alle ULCC, werden auch Capesize genannt, da sie entweder Kap Hoorn oder das Kap der Guten Hoffnung umfahren müssen.

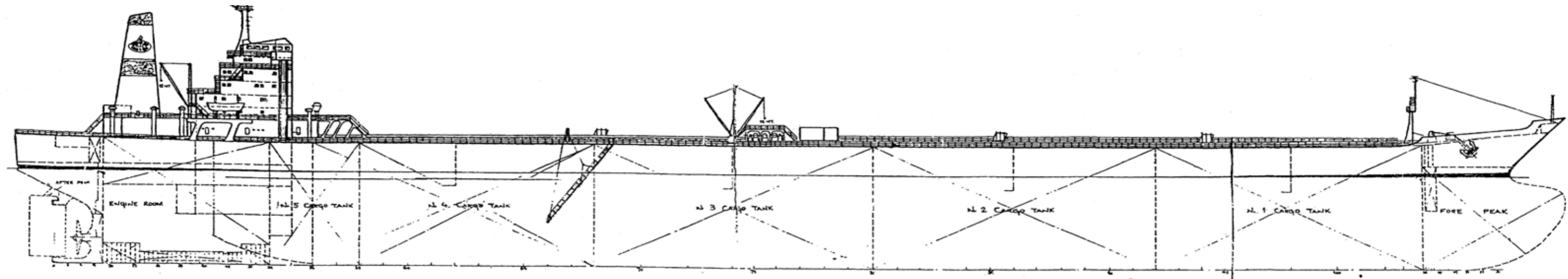


Illustration: Inger Holndonner (rekonstruierter Originalplan)