

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

N i e d e r s c h r i f t

„Pallas“-Untersuchungsausschuß

14. (7. öffentliche) Sitzung

am Montag, dem 8. März 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Dr. Jürgen Hinz (SPD)	Vorsitzender
Ingrid Franzen (SPD)	
Dr. Ulf von Hielmerone (SPD)	
Heinz Maurus (CDU)	stellv. Vorsitzender
Klaus Schlie (CDU)	
Frauke Tengler (CDU)	
Herlich Marie Todsens-Reese (CDU)	
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Wolfgang Kubicki (F.D.P.)	
Abg. Anke Spoorendonk (SSW)	

Weitere Abgeordnete

Monika Schwalm (CDU)
Berndt Steincke (CDU)
Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Fehlende Abgeordnete

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Tagesordnung: **Seite**

Vernehmung von Auskunftspersonen

Andreas Körner 5
Korvettenkapitän, Technische Marineschule Neustadt

Hartwig Diekhoff 13
Kapitän der „Mellum“

Berthold Petersen 40
Kapitän der „Eiswette“

Kurt Fischer 43
Kapitän der „Minden“

Beginn: 10:05 Uhr

Vorsitzender: Meine Damen und Herren, wir wollen jetzt in die 14. Sitzung des Untersuchungsausschusses, die 7. öffentliche Sitzung, eintreten. Ich sage allen Anwesenden einen sehr schönen guten Morgen.

Wir sind, meteorologisch gesehen, zwischen einem polnischen und einem emsländischen Tief. Ich hoffe, wir bleiben hinsichtlich der Wetterlage noch bis zum Ende der heutigen öffentlichen Sitzung in bester Laune.

Vernehmung der Auskunftsperson Andreas Körner

An Herrn Kapitän Körner geht für den Ausschuß meine Entschuldigung, daß Sie der Ladung vor einigen Tagen wegen unseres Zeitverzugs nicht folgen konnten. Ich begrüße Sie deshalb heute morgen, nachdem Sie den Weg noch einmal gemacht haben, um so herzlicher; aber bei diesem Wetter von Ostholstein bis Kiel, das ist ja auch – abgesehen von den Staus – eine angenehme Fahrt.

Herr Kapitän Körner, Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen:

Soweit Sie als Sachverständiger aussagen, haben Sie Ihre sachverständige Stellungnahme unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben. Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie – das geschieht rein vorsorglich – besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineids hin; der Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden.

Diese Belehrung, Herr Kapitän Körner, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber,

sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Bitte schön!

Körner: Mein Name ist Andreas Körner. Ich bin am 23.7.1957 geboren, und ich bin zur Zeit Fachleiter Brandabwehr bei der Lehrgruppe Schiffssicherung.

Vorsitzender: Kapitän Körner, Sie sollen dem Ausschuß jetzt zunächst schildern, in welcher Funktion und mit welcher Aufgabe Sie in der Angelegenheit Havarie „Pallas“ tätig geworden sind. Bitte schön!

Körner: Ich hatte von meinem Kommandeur den Auftrag, zu prüfen, inwieweit die Lehrgruppe Schiffssicherung bei der Schiffsbrandbekämpfung auf der „Pallas“ Hilfestellung geben kann.

Vorsitzender: Danke schön. – Welches sind Ihre Aufgaben in der Technischen Marineschule Neustadt?

Körner: Ich bin Fachleiter Brandabwehr – das habe ich schon gesagt – und bin im Rahmen dessen für die Lehre in der Brandabwehr auf Kriegsschiffen zuständig.

Vorsitzender: Sind Sie in die Entscheidungsprozesse im Zusammenhang mit der Öl- und Brandbekämpfung beim „Pallas“-Unglück eingeschaltet gewesen?

Körner: Ja, insofern, daß ich eben am 9.11. in der Einsatzleitgruppe in Cuxhaven war.

Vorsitzender: Ist Ihnen die Firma Wijsmuller bekannt gewesen?

Körner: Persönlich ist die Firma mir nicht bekannt; nur eben aus den Medien, daß sie davor schon mit der „Pallas“ zu tun hatte und eben daß die Firma Wijsmuller am 9.11. auch in Cuxhaven anwesend war.

Vorsitzender: Was wissen Sie über die Firma Möller, die ja nach dem ELG-Beschluß am 7.11. die Brandbekämpfung erörtern sollte?

Körner: Dazu kann ich jetzt vom Namen her nichts sagen. Ich weiß nur, am bewußten Tag, am 9.11., waren zwei Firmen anwesend, einmal die holländische Firma, die nachher auch den Zuschlag bekommen hat, und zwischenzeitlich, später eintreffend, eine deutsche Firma. Den Namen kann ich jetzt nicht mehr sagen.

Vorsitzender: Welche Ratschläge haben Sie in der ELG abgegeben?

Körner: Zunächst einmal wurde ich natürlich befragt, wie ich mir eine Brandbekämpfung auf so einem Schiff vorstelle. Ganz klare Sache, für mich zumindest, daß ich mit erheblichen Mengen Wasser dort arbeiten muß, um eben einen so großen Feststoffbrand in den Griff zu bekommen, oder eben alternativ Schaummittel einsetzen kann.

Vorsitzender: Das Löschkonzept, welches verfolgt wurde, sah ja vor, die „Pallas“ nach Cuxhaven zu schleppen, um dort dann von Land aus zu löschen. Haben Sie dieses Konzept unterstützt, Ratschläge hierfür gegeben, oder sind Sie überhaupt nicht eingebunden gewesen?

Körner: Vom Einschleppen her war das an diesem Tag an sich nicht Thema. Die „Pallas“ lag ja zu diesem Zeitpunkt schon auf, so daß ich an sich davon ausging, daß die Brandbekämpfung vor Ort geschehen muß.

Vorsitzender: Danke. – Bitte, Herr Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Körner, können Sie uns noch etwas zu Ihrer Ausbildung und zu der Erfahrung sagen, die Sie mit Schiffsbränden haben?

Körner: Gut, von der Ausbildung her: Ich bin jetzt etwa anderthalb Jahre auf diesem Dienstposten. Ich habe für diesen Dienstposten die ganz normale reguläre Ausbildung

bei der Marine durchlaufen, sprich: die Lehrgänge, die ich jetzt auch im Prinzip als Lehrender durchführen muß. Erfahrung habe ich vom Grundsatz her nur durch unsere Üb-Anlagen mit Schiffsbränden.

Stellv. Vorsitzender: Können Sie die Lehrgänge, die Sie angesprochen haben, noch ein bißchen detaillierter darstellen?

Körner: Ja. Jeder Offizier der Marine durchläuft einen vierwöchigen Lehrgang bei der Lehrgruppe Schiffssicherung, bei dem er eben die Grundlagen der Leck- und Brandabwehr beigebracht bekommt.

Stellv. Vorsitzender: Diese Lehrgänge beziehen sich sicherlich in erster Linie auf Kriegsschiffe. Deshalb meine Frage: Haben Sie auch Erfahrung mit Bränden auf Handelsschiffen?

Körner: Nein.

Stellv. Vorsitzender: Sie sagten vorher, Sie hätten von Ihrem Kommandeur den Auftrag erhalten, zu prüfen, inwieweit Sie unterstützend tätig sein können. Meine Frage: Ist es richtig, daß Sie anschließend als Sachverständiger in diese Einsatzleitgruppe in Cuxhaven berufen wurden?

Körner: Das ist richtig.

Stellv. Vorsitzender: Von wem wurden Sie berufen?

Körner: Der Alarmierungsweg ist von mir nicht so ganz nachvollziehbar. Grund: Ich wurde darüber informiert am Sonntag, dem 8.11. Ein Teil der Gespräche, die am 8.11. stattgefunden haben, sind von meinem Kommandeur geführt worden beziehungsweise von meiner Frau geführt worden, weil ich am 8.11. erst um zirka 18:30 Uhr aus England zurückkam und dann im Prinzip den Telefonaten, die bis dahin stattgefunden haben, hinterhergelaufen bin.

Stellv. Vorsitzender: Und am 9.11. haben Sie dann an der Arbeitsbesprechung der ELG teilgenommen?

Körner: Jawohl.

Stellv. Vorsitzender: Am 9.11. hat die ELG zum Beispiel einen Beschluß gefaßt, daß es zur Voraussetzung der Brandbekämpfung erforderlich sei, sowohl die Baupläne des Schiffes wie auch die Ladungspläne des Schiffes einzuholen.

Körner: Das war wohl etwas schwierig.

Stellv. Vorsitzender: Erst einmal die Frage: Vorher waren also Baupläne und Ladungspläne noch nicht vorhanden?

Körner: Es war so eine Übersicht der „Pallas“ vorhanden. Im Prinzip war das nur ein grober Übersichtsplan, und man hatte sich dann am gleichen Tage noch bemüht, an Pläne heranzukommen, Ladungspläne und auch detailliertere Pläne der „Pallas“. Das war wohl nicht so ganz einfach. Man versuchte es dann über, meine ich, HDW, weil dort die „Pallas“ zwischenzeitlich verlängert wurde. Geschätzter Zeitbedarf, soweit ich mich noch entsinne, sagte man, zwei Tage, um die Pläne vorlegen zu können.

Stellv. Vorsitzender: Mir scheint das ziemlich spät zu sein. Da habe ich ein brennendes Schiff, das die erste Notrufmeldung am 25.10. abgegeben hat, und dann bemüht man sich am 9.11. um die Ladepläne. Wie beurteilen Sie das denn?

Körner: Reichlich spät.

Stellv. Vorsitzender: Sie haben vorher angesprochen, daß Sie die Empfehlung gegeben hatten, dort mit Wasser oder Schaum zu löschen. Liegen Ihnen Erkenntnisse vor, weshalb der Einsatz von Schaumlöschmitteln hier nicht praktiziert wurde?

Körner: Nein, liegen mir nicht vor.

Stellv. Vorsitzender: Danke, ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Dann Herr von Hielmcrone, bitte.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Herr Körner, ich frage jetzt einmal ganz anders, weil das hier zur Belustigung beigetragen hat: Die Telefonate mit Ihrer Frau gingen wahrscheinlich um rein technische Fragen. Ist das richtig?

Körner: Das ist richtig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Fragen, wie Sie da hinkommen können und wann Sie zurückkommen.

Körner: Richtig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Meine Frau führt solche Gespräche auch, und ich finde das auch in Ordnung. Sie macht auch Termine für mich ab, und das ist manchmal gefährlich.

(Abg. Franzen: So sind die Frauen!)

Am 9.11. waren Sie zur Beratung bei der ELG in Cuxhaven.

Körner: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wie haben Sie dort beraten? Was haben Sie den Leuten dort geraten?

Körner: Es ging ja zuerst einmal um die Fragestellung: Wie gehe ich das ganze an? – Das habe ich schon dargestellt: Viel Wasser beziehungsweise Schaummittel.

Die nächste Frage, die von Interesse war, war dann natürlich, ob wir als Lehrgruppe hier tätig werden könnten. Da war meine Überzeugung, daß wir als Lehrgruppe eben nicht die Geeigneten sind, um hier einen Ladungsbrand zu bekämpfen, weil das an sich nicht unserer Konzeption der Brandabwehr entspricht. Wir haben das Konzept, daß ein Brand möglichst frühzeitig und durchgängig bekämpft wird, um eben diese Sache, die auf der „Pallas“ geschehen ist, von vornherein auszuschließen. Das heißt, unsere Ausrüstung ist auch auf dieses Szenario optimiert, sprich, nicht von außen Material heranzubringen, um einen Brand zu be-

kämpfen, sondern mit den Möglichkeiten, die das Schiff bietet. Hier ist eben die große Lücke bei uns. Wir haben eben nicht das entsprechende Gerät, um jetzt praktisch in so einem Sprungeinsatz auf das Schiff rauf so eine Sache bekämpfen zu können, und auch, so sage ich einmal, nicht die Erfahrung dazu.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das führt mich zur nächsten Frage: Sind die Erfahrungen, die Sie in Ihrem speziellen Aufgabengebiet haben, teilweise, ganz oder überhaupt nicht zu übertragen auf einen Brand auf einem Frachtschiff, wie die „Pallas“ es darstellt?

Körner: Das ist richtig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Nicht zu übertragen, oder wie weit ist es zu übertragen?

Körner: Es ist für Ladungsbrandbekämpfung nicht übertragbar. Die Feuerwehr würde unser Vorgehen eventuell eher mit „Kellerbrandbekämpfung“ charakterisieren, wenn man da einen Vergleich ziehen sollte. Ein Ladungsbrand ist da doch wieder ein ganz anderes Ding.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eigentlich hätten Sie dann ja richtigerweise Ihrer Dienststelle oder wem auch immer sagen müssen: Eigentlich sind wir hier nicht die richtigen Leute.

Körner: Die Bedenken habe ich auch morgens meinem Kommandeur schon vorgetragen, aber er sagte: Trotzdem hinfahren, die Lage noch einmal entsprechend sondieren und dann die Entscheidung treffen. – Die habe ich dann getroffen und auch meinem Kommandeur am selben Tage telefonisch noch mitgeteilt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben eben gesagt, daß die Ladepläne nicht vorhanden gewesen wären. Die waren nicht in Cuxhaven vorhanden?

Körner: Die waren nicht in Cuxhaven vorhanden.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sind Sie der Auffassung, daß sich die Einsatzleitstelle in Cuxhaven rechtzeitig oder früher um die Ladepläne hätte bemühen müssen?

Körner: Ich sage einmal, wenn ich so ein Problem vor der Küste habe, dann kümmere ich mich natürlich um diese Geschichten, Pläne oder auch Ortskundige.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, wo kriegt man eigentlich solche Pläne her?

Körner: Das ist jetzt eine Frage, die Sie mir nicht stellen dürfen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das ist klar. Sie sagen ja, Sie sind für den militärischen Bereich zuständig, nicht für den zivilen Bereich. Insofern ist es vielleicht nicht vergleichbar. Aber Sie sind ja doch, was Seefahrt anbelangt, informiert; da kennt man sich ja. Können Sie dazu trotzdem etwas sagen?

Körner: Zu der Thematik, wo ich Pläne herbekomme, kann ich wirklich nichts sagen, höchstens allgemein. Gut, was mir einfallen würde: Reederei oder ähnliches, aber das sind, glaube ich, Sachen, die auf der Hand liegen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Offenbar ja nicht. – Ist es richtig, daß Schaum, den man eventuell hätte einsetzen können oder möglicherweise auch sollen, zu Umweltbelastungen geführt hätte?

Körner: Das ist korrekt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Herr Kubicki wirft gerade ein, daß Wasser auch zu Umweltbelastungen führen könnte. Sind die Umweltschäden, die durch Schaum entstehen können, denn größer?

Körner: Größer als Wasser pur, ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Und wie wirkt sich das aus?

Körner: Ich weiß im Prinzip nur, daß wir Schaummittel nicht mehr zu Übungszwecken einsetzen dürfen, weil die Wassergefährdungsklasse entsprechend hoch ist. Welche Auswirkungen der Schaum jetzt auf das Ökosystem hat, kann ich Ihnen nicht detailliert sagen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Danke.

Vorsitzender: Bitte, Herr Schlie.

Abg. Schlie: Sie haben uns dargestellt, daß Sie als Sachverständiger zur ELG gebeten worden sind. Welche Ratschläge konnten Sie denn überhaupt geben?

Körner: Das ist an sich eine Wiederholung der Fragen, die schon einmal gelaufen sind.

Abg. Schlie: Also nichts darüber hinaus, gut. – Dann noch eine andere Frage: Liegen Ihnen Erkenntnisse vor – weil Sie vorhin sagten, die Feuerwehr hätte da aus Ihrer Sicht ja wahrscheinlich stärkere Erkenntnisse darüber, wie solche Brände zu löschen sind –, liegen Ihnen also aus Ihrer Anwesenheit bei der ELG Erkenntnisse vor, warum die Feuerwehr nicht herangezogen worden ist?

Körner: Das war mir unverständlich. Warum nun konkret diese Entscheidung gefallen ist, kann ich Ihnen nicht sagen.

Abg. Schlie: Aber Sie hatten darauf dann ja auch keinen Einfluß?

Körner: Natürlich nicht.

Abg. Schlie: Und Sie haben auch keinen Hinweis geben können?

Körner: Doch, die Frage tauchte sicherlich schon auf, ob noch andere Fachleute – ich meine, auch die Feuerwehren – mit anwesend sind. Aber warum jetzt die Entscheidung gefallen ist, da keine Wehren einzuladen, kann ich Ihnen nicht sagen.

Abg. Schlie: Aber die Frage, ob Feuerwehren hinzugezogen werden sollten, ist in der ELG erörtert worden?

Körner: Innerhalb der Einsatzleitgruppe? Nein, an dem Tag eigentlich nicht.

Abg. Schlie: Weil Sie vorher sagten: Darüber ist schon gesprochen worden.

Körner: Ich hatte das angesprochen, als das telefonisch am Sonntag hochkam, daß ich am Montag eben in der Einsatzleitgruppe sein sollte. Da stellte ich dann auch die Frage, ob noch andere Fachkräfte anwesend seien, und das wurde verneint. So, wie es sich dann am Montag auch abzeichnete, war auch den gesamten Montag im Prinzip, wo ich anwesend war, keine entsprechende Wehr in Cuxhaven.

Abg. Schlie: Okay, ich habe auch keine Fragen mehr.

Vorsitzender: Dann Herr Hentschel, bitte.

Abg. Hentschel: Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Herr Körner, hat mit Ihnen jemals bis zum 9.11. oder danach ein Vertreter des Umweltministeriums des Landes Schleswig-Holstein ein Gespräch über die Möglichkeiten geführt, den Schiffsbrand der „Pallas“ zu bekämpfen?

Körner: Nein.

Abg. Kubicki: Zu keinem Zeitpunkt?

Körner: Also, mit mir nicht.

Abg. Kubicki: Mit jemand anderem Ihrer Dienststelle?

Körner: Das entzieht sich meiner Kenntnis.

Abg. Kubicki: Ja, ich frage immer nur nach Ihrer Kenntnis.

Körner: Es entzieht sich meiner Kenntnis.

Abg. Kubicki: Mit jemand anderen von der Bundeswehr? – Das entzieht sich auch Ihrer Kenntnis?

Körner: Mit mir nicht, höchstens mit dem Kommandeur, aber da weiß ich nicht, was im einzelnen gelaufen ist.

Abg. Kubicki: Sind Sie einmal mit einer Löschkonzeption befaßt worden, das heißt mit einer Konzeption der Firma Wijsmuller oder anderer, wie man den Brand löschen soll? Haben Sie selbst einmal eine Plausibilitätsprüfung gemacht?

Körner: Nein. Ich war anwesend, als die Firma Wijsmuller dann den entsprechenden Auftrag bekam, am Montag. Die meiste Zeit hatte man sich an sich mit den vertraglichen Abwicklungen beschäftigt. Das müsse so sein, hat man mir gesagt, weil die Versicherungen entsprechend unter Umständen nicht zahlen, wenn die Forderungen entsprechend zu hoch sind.

Abg. Kubicki: Gut, aber Sie sind als Sachverständiger für Schiffsbrandbekämpfung, wenn auch militärischer Art, nicht gefragt worden, ob ein Konzept zur Schiffsbrandbekämpfung sinnvoll oder nicht sinnvoll ist? Ihre Meinung ist da also nicht eingeholt worden?

Körner: Nur insofern: Die Firma wollte im Prinzip genau dasselbe erreichen, was ich vorgeschlagen hatte. Insofern gab es da keine Diskrepanzen. Es gab teilweise Verständigungsprobleme, eben sprachliche Verständigungsprobleme, um den Herren klarzumachen, was wichtig ist und was nicht wichtig ist, so hatte ich das Gefühl.

Abg. Kubicki: Gut, keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk!

Abg. Spoorendonk: Ich habe eine Nachfrage. Sie sind schon darauf eingegangen, aber ich möchte noch einmal zur Klarstellung fragen. Es geht um die Feuerwehr Cuxhaven und um die Feuerwehr Hamburg. Aus den Unterlagen geht hervor, daß die ELG, also

daß man irgendwie Rücksprache mit der Feuerwehr Cuxhaven genommen hat oder daß angesprochen wird, daß die Feuerwehr Cuxhaven hinzugezogen werden soll, und daß die Ansprache der Feuerwehr Hamburg nicht weitergeführt werden soll – so ungefähr steht es hier im Protokoll -, weil man dann mit der Firma Wijsmuller weitere Vertragsverhandlungen durchführen will. Haben Sie an diesen Gesprächen teilgenommen?

Körner: Nein, am Montag war es schon so, daß die Firma Wijsmuller, als ich kam, im Prinzip zum selben Zeitpunkt schon zugegen war. Später kam die zweite, die deutsche Firma noch dazu. Im Prinzip ging es nur noch darum, an wen der Auftrag vergeben wird, so hatte ich das Gefühl, nicht mehr so sehr darum, ob das jetzt überhaupt eine von den beiden Firmen machen sollte.

Gegen Abend war es dann auch so, daß der Vertrag mit der Firma Wijsmuller dann auch langsam gefaßt wurde.

Abg. Spoorendonk: Dann habe ich noch eine Frage. Sie sagten anfangs, daß Sie von Ihrem Kommandeur den Befehl erhalten hatten, sich jetzt als Sachverständiger zu melden.

Körner: Ja.

Abg. Spoorendonk: Ging denn auch diese Aufforderung über Ihren Kommandeur, oder hat man sich von der ELG direkt an Sie gewandt?

Körner: Ich hatte auch direkten Kontakt am Sonntag mit der ELG, und zwar hatte mein Kommandeur mich schon zu erreichen versucht, und der Herr Schell hatte zweimal versucht, mich zu erreichen, und hatte dann auch um Rückruf gebeten. Als ich dann zu Hause war, habe ich als erstes probiert, meinen Kommandeur telefonisch zu erreichen, über den OvA vielleicht neue Infos zu bekommen. Da war aber auch nichts Neues aufgelaufen.

Ja, der Herr Schell hatte um Rückruf gebeten, und den habe ich dann als erstes erreicht. Danach erst hatte ich noch einmal die Möglichkeit, mit meinem Kommandeur zu sprechen.

Abg. Spoorendonk: Okay. – Eine Frage noch: Waren Sie der einzige Sachverständige?

Körner: Ja.

Abg. Spoorendonk: Danke.

Vorsitzender: Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Ich habe nur noch eine Frage. Herr Körner, wissen Sie, wie die ELG darauf gekommen ist, die TMS als sachverständige Dienststelle hier mit zu Rate zu ziehen?

Körner: Das kann ich Ihnen nicht hundertprozentig sagen, aber ich habe so das Gefühl, daß es mehr oder minder Mund-zu-Mund-Propaganda war.

Stellv. Vorsitzender: Danke.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben vorhin gesagt, Sie hätten zu keinem Zeitpunkt Kontakt zum Umweltministerium gehabt. Herr Schell arbeitet aber beim Umweltministerium. Ist das richtig?

Körner: Gut, wer jetzt von den Herren im einzelnen bei wem beschäftigt ist und arbeitet - - Ich habe die Herren einen Tag kennengelernt, und das habe ich mir nun nicht gemerkt. – Ich ging allerdings davon aus, daß die Frage eher für die Zeit vor meiner Anwesenheit in der Einsatzleitgruppe gedacht war.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Eine weitere Frage: Sind Sie einmal über das Schiff geflogen? Haben Sie sich das einmal von oben angesehen?

Körner: Nein, ich habe an dem Tag nur ein Video gesehen.

Vorsitzender: Herr Körner, noch einmal zu der letzten Frage: Sie sind nicht mit dem Hubschrauber über das Schiff geflogen?

Körner: Nein, aber an dem Tag haben Flüge stattgefunden; denn der Hubschrauber, der dort zur Verfügung steht, kam dann auch – ich glaube, es war im Laufe des Nachmittags – von einem Überflug noch einmal zurück.

Vorsitzender: Danke schön.

Weitere Fragen liegen nicht vor. Dann danke ich Ihnen, Kapitän Körner, für die kurzen, aber präzisen Hinweise, die Sie uns gegeben haben, und wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Körner: Vielen Dank!

Vorsitzender: Ich bitte jetzt die Obleute, zu mir zu kommen, und unterbreche die Sitzung bis 11 Uhr.

(Unterbrechung: 10:28 bis 11:02 Uhr)

Vorsitzender: Meine Damen und Herren, wir möchten in der 14. Sitzung mit der öffentlichen Zeugeneinvernahme fortfahren. – Bevor ich in diese Zeugeneinvernahme eintrete, wollte ich den anwesenden Pressevertretern lediglich mitteilen, daß sich die Obleute geeinigt haben, voraussichtlich am 3. Mai dieses Jahres eine Visualisierung des Hergangs der Fahrt der „Pallas“ zu unternehmen.

(Zuruf: Ich denke, am 26. April!)

- Wir müssen nachher beschließen, daß der 26. April als Termin nicht möglich ist. – Wir wollen am 3. Mai gegen die Route der „Pallas“ mit einem Schiff von Hörnum nach List auf Sylt eine Fahrt veranstalten.

(Zuruf: Aber ohne Strandung!)

Bitte, Herr Kollege Hentschel.

Abg. Hentschel: Ich weise darauf hin, daß das eine Landtagswoche ist und daß das für die kleinen Fraktionen wegen der Vorberei-

tung des Landtages ein ausgesprochen unpassender Termin ist. Die großen Fraktionen haben da nicht so viele Schwierigkeiten, sich auf den Landtag vorzubereiten, aber wir sind in einer Landtagswoche sehr eingespannt. Das wird nicht möglich sein.

Vorsitzender: Ich nehme Ihren Hinweis selbstverständlich auf. Wir können nachher in interner Sitzung den endgültigen Termin noch festlegen. Geeinigt haben wir uns, daß wir fahren wollen und ausreichend Gelegenheit haben werden, die einzelnen Stationen der „Pallas“ bis auf Höhe westlich List festzustellen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, nunmehr fahren wir in der Zeugeneinvernahme fort.

Vernehmung der Auskunftsperson Hartwig Diekhoff

Herr Kapitän Diekhoff, Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden.

Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor.

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen:

Sie haben vor diesem Untersuchungsausschuß – genauso wie vor einem Gericht – wahrheitsgemäß auszusagen. Das bedeutet, daß Sie dem Ausschuß alles, was Sie zu diesem Thema wissen, mitzuteilen haben. Sie dürfen nichts hinzufügen, Sie dürfen aber auch nichts weglassen. Das gilt sowohl für Ihre Angaben zur Person als auch für Ihre Aussagen zur Sache.

Sie können die Aussage verweigern, wenn Sie sich selbst oder einen Ihrer Angehörigen durch die Beantwortung der Gefahr aussetzen würden, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden, oder wenn die Beantwortung einem Ihrer Angehörigen schwerwiegende Nachteile bringen würde.

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beideln müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie rein vorsorglich besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer fälschen Aussage oder eines Meineids hin. Der Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden.

Diese Belehrung, Herr Kapitän Diekhoff, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen.

Diekhoff: Mein Name: Diekhoff, Hartwig. Ich bin 62 Jahre alt und wohne in Wilhelmshaven, Feldmark 101.

Zum Beruf: Seit 1968 fahre ich als Kapitän, bin zunächst in der Großen Fahrt angefangen, bis zum Ersten Offizier; 1965 bin ich beim Wasser- und Schifffahrtsamt angefangen als nautischer Angestellter. 1968 wurde ich Beamter und wurde Kapitän, zunächst auf dem Feuerschiff „Bremen“, dann wurde ich versetzt nach Wilhelmshaven, ab 1971 habe ich einen Großbagger gefahren, „Eberhard Steckhahn“, dann „Ludwig Franzius“ und „Rudolf Schmidt“, war dann nautischer Sachbearbeiter, Leiter Revierzentrale, und bin seit 1990 auf der „Mellum“.

Vorsitzender: Danke schön. – Herr Kapitän Diekhoff, ich bitte Sie, uns jetzt den Einsatz der „Mellum“ im Seenotfall „Pallas“ zu schildern.

Diekhoff: Die „Mellum“ lag um Terschelling vor Anker. Wir hatten gerade eine Besprechung, wir wollten eine Chemieschutzübung durchziehen, als um 7:27 Uhr von der Küwaz gemeldet wurde, daß ein brennender Holzfrachter 18 sm nordwestlich von Sylt treibt und langsam auf Land zutreibt. Die Anforderung kam von Herrn Hermann (WSA Cuxhaven). Wir machten dann vier Maschinen klar und Anker auf. Um 7:50 Uhr hatten wir den Anker vor und laufen dann mit Höchstgeschwindigkeit zur Unfallstelle. Die genaue Position wurde uns dann angegeben mit 55°12' N, 07°57' E.

Um 9:49 Uhr – „Mellum“ befand sich zirka 5 sm südwestlich Helgoland – wurde der Einsatz widerrufen, und zwar sollte GS „Neuwerk“ den Fall abwickeln. „Mellum“ sollte in den Elbe-Ansteuerungsbereich laufen und standby machen für den einlaufenden Schleppzug „Ruby XL“, anschließend

Begleitung. Diese Anweisung kam von der Küwaz.

9:50 Uhr: „Mellum“ ändert Kurs, 2-Maschinen-Betrieb, Richtung Elbe-Ansteuerung.

Um 10:20 Uhr wurde dann dieser Einsatzbefehl widerrufen, und zwar sollten wir dann ebenfalls zur „Pallas“ laufen. Wir haben den Kurs geändert. GS „Neuwerk“ befand sich zirka 8,5 sm vor der „Mellum“.

Um 11:50 Uhr wurde noch eine Positionsmeldung durchgegeben von der „Pallas“: 55°12,1' N, 007°57,0' E.

Vorsitzender: Ich glaube, das haben wir vorliegen, Herr Kapitän Diekhoff. Diese Positionsmeldungen benötigen wir nicht.

Diekhoff: Okay. – 12:00 Uhr: Wetter: WNW 8 – 9.

12:45 Uhr bis 13:00 Uhr meldet PC 344 eine Bestandsaufnahme, wie es vor Ort aussieht. Das Schiff soll über den gesamten Decksaufbau brennen; Öle oder sonstige Flüssigkeiten treten nicht aus.

14:45 Uhr: Die „Mellum“ ist etwas schneller als die „Neuwerk“. Wir treffen 3,5 sm nach „Neuwerk“ beim Havaristen ein. Laderäume 2 bis 5 zeigten offenes Feuer, Luke 1 und die Aufbauten (Achterschiff) waren noch nicht betroffen; sehr starke Rauchentwicklung. Holzdeckslast (Paketholz) ist verbrannt und über Bord gegangen, ein Bordkran hängt über Steuerbord-Bordwand, Decksstützen ragen an der Backbordseite über die Bordwand. Die waren durch Hitzeeinwirkung abgeknickt.

Nach Angaben Küwaz Nordsee befinden sich an Bord noch 580 m³ Schweröl und 90 m³ Gasöl. Dann kommt eigentlich das Entscheidende: Das Ruder liegt oder lag 20 Grad Steuerbord. Bis 14:45 Uhr muß sich die Schraube noch gedreht haben, denn wir haben gesehen, daß das Schiff noch Steuerbord-Drehkreise vollzog. Das war so der letzte Drehkreis; das konnte man sehen.

OSC lag in den Händen von GS „Neuwerk“. Das war Herr Körner. Meine Anfrage bezüglich Klarlegen des schweren Schleppgeschirrs wurde unter Hinweis auf eigene Bereitschaft verneint; es sollten zunächst die offenen Feuer bekämpft und anschließend der Schiffskörper gekühlt werden.

Weitere Fahrzeuge vor Ort waren die „Meerkatze“, die BG 21 - „Bredstedt“ - und der Rettungskreuzer „Minden“.

Um 14:55 Uhr hatten wir unsere Monitore klar: Wasser marsch, bekämpfen offene Feuer mit 5 Strahlrohren, offene Feuer waren schnell gelöscht, anschließend Kühlung des Schiffskörpers.

Dazu muß ich sagen, daß wir auch Schaum eingesetzt haben, und zwar war die Wirkung recht gut; nur schlingerte die „Pallas“ derart, sie hatte ein unwahrscheinlich schlechtes Seeverhalten, eine Rollperiode zirka 10 Sekunden, und holte 40 oder 50 Grad über, und durch dieses starke Überholen schaufelte er an Backbord- und Steuerbordseite Wasser, und somit war der Einsatz von Schaum nicht wirkungsvoll; er wusch wieder von Deck.

Um 16:35 Uhr: 6 Feuerwehrmänner aus Cuxhaven mit SAR-Hubschrauber auf GS „Neuwerk“ abgewünscht.

17:04 Uhr: Hubschrauber beginnt mit dem Aufwischen von 4 Besatzungsmitgliedern der „Meerkatze“.

17:20 Uhr „Mellum“ zieht sich langsam zurück, Monitore werden abgestellt.

17:25 Uhr: SAR-Hubschrauber setzt 4 Besatzungsmitglieder der „Meerkatze“ auf dem Havaristen „Pallas“ ab.

17:35 Uhr: Abwischen beendet.

17:38 Uhr: GS „Neuwerk“ versucht, Leinenverbindung zum Havaristen herzustellen.

17:43 Uhr: Speedboot der „Meerkatze“ standby zwischen der „Neuwerk“ und dem Havaristen.

Um 18:45 Uhr: Machen eigenes Schleppgeschirr klar.

18:50 Uhr: Herr Hermann von der Küwaz läßt an GS „Neuwerk“ übermitteln, daß das Fahrzeug „Alex Gordon“ gegen 00:00 Uhr vor Ort sein wird. Dieser hat Vertrag mit Eigner und soll die Bergung durchführen.

19:13 Uhr: GS „Neuwerk“ bekommt Leine in die Backbord-Schraube und gibt auf, eine Leinenverbindung zum Havaristen herzustellen.

Dazu muß ich sagen: Wir hatten einen verlässlichen Ort, den haben wir um 19:00 Uhr genommen, und der lag 4 Meilen westlich der 10-m-Linie. Die „Pallas“ trieb mit ungefähr, zum Teil auch mit guten 2,5 Knoten auf Sylt zu. Dann machten sich ab 19:00 Uhr auch enorme Grundseen bemerkbar, also das Schaukeln nahm enorm zu, und dann 19:15 bis 19:45 Uhr GS „Mellum“ stellt Schleppverbindung zum Havaristen her. Da habe ich in meinem Bericht geschrieben:

Da sich die „Pallas“ schon sehr nahe der 10 m-Linie vor Sylt genähert hatte, konnte aus Zeitgründen das schwere Schleppgeschirr nicht mehr ausgebracht werden. Stattdessen wurde ein leichteres und besser zu bearbeitendes Geschirr gewählt, nämlich doppelte 80er Polypropylen-Leinen.

Diese Maßnahmen waren eben erforderlich, weil ich keine Zeit mehr hatte, das schwere Schleppgeschirr rüberzubekommen. Rein rechnerisch ist es so, daß von dem 19-Uhr-Ort die „Pallas“ ungefähr gegen 20:00 Uhr, 20:20 Uhr vor Sylt hätte stranden müssen, und das Ausbringen des schweren Schleppgeschirrs dauert, wenn es gut läuft, anderthalb Stunden bis zwei Stunden, und hier lagen erhebliche Schwierigkeiten vor.

Ich bin dann so herangegangen – ich habe ja von der „Neuwerk“ gesehen, welche Schwierigkeiten sich da auftraten – und habe

zunächst erst einmal versucht, beide Schiffe in eine Linie zu legen, in eine Achse, damit nicht ein Schiff schlingert und das andere stampft. Das war nicht möglich, weil die „Pallas“ derart hart auf Land zutrieb, und ich konnte auch nicht dagegenan traversieren – das war nicht möglich –, sondern ich mußte dann 45 Grad vorne den Backbordsteven der „Pallas“ anfahren.

Mir war es auch zu gefährlich, daß während der Dunkelheit nun mit der Leinenschußpistole gearbeitet wird, sondern da habe ich es bewußt in Kauf genommen, da, um eben kein Menschenleben zu gefährden, möglichst dicht heranzufahren und dann mit der Schweißleine zu arbeiten. Nach dem dritten Wurf hatten wir dann Verbindung zur „Pallas“, und dann konnten die Leinen rübergezogen werden.

Soll ich dazu noch etwas Generelles sagen?

Vorsitzender: Wir werden Sie nachher in der Befragung noch auf Einzelheiten ansprechen. Sie können jetzt fortfahren.

Diekhoff: Um 20:00 Uhr haben wir dann langsam angetaut. Wetter: West 7. Um 20:00 Uhr hatten wir ihn; da kam die Leine tight. Die „Mellum“ nimmt mit Anhang zunächst mit Kurs West, um den Havaristen von der Küste freizubekommen, Fahrt auf. Um die Schleppleine zu entlasten, wurde anschließend ein Kurs um die 210 Grad rw. gesteuert.

Dazu muß ich sagen, vor Antäuen habe ich die Besatzung oder die Bergungsscrew der „Meerkatze“ gefragt, ob es nicht besser sei, daß sie von Bord gehen, weil es bei Bränden immer problematisch ist, weil die Gase nach vorne ziehen können, obwohl der Wind von vorne kommt. Das wurde verneint, und zwar sagte man mir, man sei nicht aus Zucker, sondern man wolle an Bord bleiben. Dann habe ich gesagt: okay.

Dann kam um 20:05 Uhr von der Küwaz die Anweisung von WSD, während der Dunkelheit den Havaristen aus Sicherheitsgründen

nicht an die „Alex Gordon“ abzugeben, weiter Richtung Helgoland zu laufen und erst bei Tageslicht das Umspannmanöver zu veranlassen.

21:15 Uhr: „Neuwerk“ versucht zu kühlen.

Um 21:30 Uhr war es dann soweit; da kriegten die auf der „Pallas“ wohl ein bißchen Probleme mit der Luft, mit den Brandgasen, und baten dann, abgeholt zu werden. Nun konnte ich dazu überhaupt nichts mehr beitragen. Ich habe noch den Kapitän der „Meerkatze“ gefragt, ob ich die „Pallas“ wieder treiben lassen sollte, ob ich die Fahrt herausnehme. Er sagte: Fahrt man so weiter! – Das war schon ein abenteuerliches Manöver, was sich da anbot.

Um 23:20 Uhr meldete sich die „Alex Gordon“ auf UKW, 16/9, und wollte um 00:00 Uhr vor Ort sein. Wetter: WNW 7.

„Alex Gordon“ erbittet um 00:00 Uhr unsere Position.

00:25 Uhr: Rettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“ vor Ort, übernimmt Position der GS „Neuwerk“, Kühlung des Havaristen, Deck und Aufbauten.

Dazu muß ich sagen, die Kühlung gestaltete sich äußerst schwierig, denn durch die Steuerbord-Ruderlage 20 hatte ich zunächst erst einmal ausprobiert, mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren. Das haute nicht hin. Das Ruder wurde zu hart angeströmt, und der Dampfer kam immer sehr weit voraus. Zudem lag er dann aus unserer Achse 30 oder 40 Grad, also die Erhöhung der Schlepplast ging nicht voll zugunsten der Geschwindigkeit, sondern wurde umgesetzt in Scherkräfte. Deshalb bin ich nachher auf eine Geschwindigkeit von 3 bis 3,5 Knoten gegangen. Die „Pallas“ lief so 30 oder 40 Grad hinter uns her, aus unserer Kursrichtung ungefähr 20 oder 30 Grad versetzt. Das war eigentlich das Optimale, was wir da machen konnten. Mit dieser Geschwindigkeit hatten die Kreuzer dann eben Probleme, überhaupt zu kühlen.

Das steht dann hier auch. 01:00 Uhr: Rettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“ ist aufgrund der Wetterlage und der geringen Fahrt des Schleppzuges nicht in der Lage, den Havaristen zu kühlen, beschränkt sich aufs Beobachten.

01:20 Uhr: GS „Neuwerk“ verholt wegen seines Propellerschadens nach Helgoland.

01:30 Uhr: „Alex Gordon“ vor Ort, will sich das Geschehen erst einmal bei Tageslicht ansehen.

02:30 Uhr: Aus der achteren Luke schlagen wieder Flammen, Kühlung durch Rettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“ nicht möglich.

03:00 Uhr: Halten weiterhin Kurs und Geschwindigkeit, Wetter: Wind – jetzt brist es langsam auf – SW 7 bis 8.

04:00 Uhr: Kurs weiterhin SW, Richtung Helgoland.

Um halb acht habe ich „Alex Gordon“ angerufen. Er meldete sich nicht. Dann habe ich ihn kurz vor acht zu fassen bekommen, habe ihn gefragt, was denn so seine Absichten sind bezüglich der Bergung und ob er denn nicht übernehmen will. Da sagte er mir, er will sich das angucken, und fragte dann in einem weiteren Gespräch noch, was denn so an Ladung an Bord sei. Ich habe ihm alles mitgeteilt, was ich wußte.

Dann bekam ich auch Order von der Küwaz, ich sollte ihn fragen, ob er damit einverstanden ist, daß ich mit dem Schleppzug in Richtung Helgoland fahren würde. Da hat er sich natürlich sehr gefreut und sagte: „Sure! - klar!“ – Es war auch wirklich ein unmögliches Wetter, und ich weiß nicht, ob es richtig gewesen wäre, eine relativ sichere Leinenverbindung aufzugeben, um dann wieder eine treibende „Pallas“ zu haben.

Wie gesagt, die „Pallas“ hatte ein sehr schlechtes Seeverhalten, Rollperiode so um 10 Sekunden. Sie arbeitete nicht auf und nieder, sondern sämtliche Energien wurden

in Schlingerbewegungen umgesetzt, und das 40 oder 50 Grad, das war schon toll.

Um 08:05 Uhr schlugen dann auf dem Havaristen auch im vorderen Bereich höhere Feuer auf, so 3 bis 5 m, und „Wilhelm Kaisen“ konnte nicht kühlen. Da habe ich bei der Küwaz angerufen und habe gesagt: Bitte schön, wir müssen jetzt ein Fahrzeug haben, das kühlen kann. Daraufhin wurde die „Oceanic“ in Marsch gesetzt.

Dann waren zwischen 08:30 und 10:00 Uhr die einzelnen Funkgespräche. Gegen 08:00 Uhr meldet sich „Oceanic“ bei der „Mellum“ und teilt ETA in ca. 1 Std. mit. Wegen des nahenden Troges mit schwerem Wetter schlug er Austausch der Poly-Leinen vor. Vorschlag wurde von mir selbstverständlich zugestimmt.

Nach Besichtigung der Schwierigkeiten vor Ort gegen 09:40 Uhr schlug „Oceanic“ dann vor, doch lieber wie bisher weiter Richtung Helgoland zu laufen; er mache sein Schleppgeschirr klar, und wenn Poly-Leinen brechen sollten, stehe er unmittelbar zum Aufbau einer neuen Schleppverbindung bereit.

Um 09:25 Uhr war die „Oceanic“ vor Ort.

10:10 Uhr: Zunahme des Windes auf SSW 8 – 9, schwere Schauerböen, schnell aufbauende See. Es wurden weitere 50 m Schleppdraht gesteckt, Länge nun 350 m Schleppdraht plus 100 m Polypropylen.

Man sah dann, daß das Ruder durch den starken Seegang nicht mehr richtig angeströmt wurde. Er wurde unruhig, und deshalb mußten wir den Zug erhöhen, damit das Ruder wieder vernünftig angeströmt wurde, und haben gleichzeitig etwas Leine gegeben.

Um 11:45 Uhr: Kurs weiterhin Richtung Helgoland.

Um 12:20 Uhr: Wind SSW 9 – 10, schwere Schauerböen, Schleppverbindung zum Havaristen gebrochen, holen Schleppdraht ein.

Bruchstelle lag in Verbindung Schleppdraht/Poly-Leinen.

Dazu muß ich sagen, wir hatten zunächst Probleme mit dem Einholen unseres Schleppdrahtes, und zwar hatten wir Schlappseil. Wir haben zunächst versucht, gegen die See die Leine einzufahren. Das gestaltete sich aber ein bißchen schwierig. Dann haben wir das Schiff vor der See gedreht, die Leine wirkte hinten als Anker, und wir konnten die Poly-Leinen dann einholen.

Dann habe ich die „Oceanic“ gebeten, er möchte doch weitermachen und das Nötige veranlassen. Um 12:45 Uhr hat „Alex Gordon“ dann noch einmal versucht, an unserer alten Poly-Leine etwas festzukriegen. Das scheiterte dann auch schnell. Ich habe gesehen, daß die „Pallas“ wieder in den Wind kam, und das war es denn auch.

Um 13:30 Uhr war der Schleppdraht der „Mellum“ wieder eingeholt.

Um 13:30 Uhr hat „Alex Gordon“ an unserer alten Schleppleine die Schleppverbindung zum Havaristen wieder hergestellt. 13:40 Uhr: „Alex Gordon“, Schleppverbindung wieder gerissen.

13:50 Uhr Rettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“ verholt nach Cuxhaven.

14:00 Uhr: Rettungskreuzer „Hermann Helms“ vor Ort.

14:30 Uhr: Rettungskreuzer „Hermann Helms“ beginnt zu kühlen. Das war jetzt etwas einfacher, weil die „Pallas“ ja trieb.

Zwischendurch habe ich auch diverse Gespräche mit der Küwaz geführt und wußte dann auch genau Bescheid, was da geplant wird.

14:45 Uhr: Heli-Start von Helgoland (Bundesgrenzschutz?).

15:30 Uhr: Versuch, von Heli einen Mann auf den Havaristen abzusetzen, scheitert. Das war der BGS-Hubschrauber.

Um 15:40 Uhr wurde die „Bredstedt“ entlassen.

15:45 Uhr bis 15:50 Uhr: Heli wünscht 4 Leute von der „Neuwerk“ auf die „Oceanic“ ab. – In meinem Bericht hatte ich geschrieben: 5 Leute. Es waren aber 4 Leute.

16:00 Uhr: Wetter: SW 9 – 10.

17:00 Uhr – 17:13 Uhr: SAR-Hubschrauber an Position, holt einen Mann von der „Oceanic“ und setzt diesen auf der „Pallas“ ab. – Das ist die Geschichte mit Herrn Beck, der sich da bereit erklärt hat und auf die „Pallas“ gegangen ist.

Um 17:23 Uhr fällt der Backbord-Anker, 7 Längen zu Wasser, Anker hält.

Um 17:40 Uhr wurde der Mann wieder abgeholt.

19:30 Uhr: „Alex Gordon“ versucht, mit Kettenhaken Ankerkette der „Pallas“ aufzunehmen, ohne Erfolg.

20:00 Uhr: Wetter: SW 6 – 7.

24:00 Uhr: „Alex Gordon“ hat bis auf weiteres alle Versuche eingestellt. – Wetterlage: West 9 – 10, in Böen 12.

Dann zum 28.10.: 8:15 Uhr, „Mellum“ beim Havaristen. Zur gleichen Zeit ist auch die „Oceanic“ vor Ort. Wir haben Besprechungen und Überlegungen zur Bergung des Havaristen mit „Oceanic“ und der Küwaz. Wir hatten so 8 – 9, und da hatte „Oceanic“ etwas Probleme mit seinem Bugstrahlruder. Er sagte, wir haben ein bißchen Probleme damit, mit dem Bugstrahl; wenn mir der Steven durch den Wind geht, dann reicht das nicht aus, um den Steven wieder aufzukanten. – Daraufhin haben wir dann beschlossen, daß „Mellum“ rangeht, und dann mußten wir das Schleppgeschirr klarlegen.

Das war also das Nebenschleppgeschirr, das heißt erst einmal der kleine Jager, das sind 200 m Polypropylen-Leine, 20er Leine; daran anschließend kommen 200 m 40er Poly-

propylen-Leine, das Ding nennt man den Jager, und anschließend, darauf geknüpft, kommt die 60er Polypropylen-Leine. Weil beide Schiffe nicht so unmittelbar an der „Pallas“ manövrieren konnten, insbesondere nicht die „Oceanic“, bat er dann darum, nicht 200 m, sondern 300 m zu nehmen. Daran aufgesteckt kommt dann der Schleppvorlauf, 64er Schleppvorlauf, 40 m lang, und dann kommt erst der eigentliche Schleppdraht.

Diese ganzen Geschirre haben wir dann klargelegt, also 10:00 Uhr: nach Erörterung der Lage mit „Oceanic“ und der Küwaz machen entsprechendes Schleppgeschirr klar. – Da haben wir dann das Schleppgeschirr klar gelegt, also die Leinen an Deck und so weiter klar zum Übergeben.

Dann 10:25 – 10:35 Uhr: SAR-Hubschrauber vor Ort, erkundet Situation, nimmt anschließend 4 Mann „Neuwerk“ und den 1. Offizier der „Oceanic“ an Bord.

Dann, so gegen 10:00 Uhr, hat Herr Pohl mich auch gefragt, ob wir ein tragbares Schweißgerät da hätten, und das konnte ich bejahen. Das wurde dann um 10:48 Uhr von der „Mellum“ abgeholt.

Dann haben wir nur den Zeitraum von 11 – 16 Uhr: Wetter: WSW 10 – 11, schwere Orkanböen. Das ging bis 40 m pro Sekunde.

11:03 – 11:20 Uhr: 5 Mann und ein Schweißgerät durch Hubschrauber auf dem Havaristen abgesetzt. Hubschrauber fliegt zurück nach Helgoland.

11:40 Uhr: Auf dem Havaristen wird die Notschleppleine, zirka 200 m lang und 38 mm Durchmesser, gefunden. Nach Rücksprache mit „Oceanic“ sollte diese vollkommen ausreichend für die bevorstehende Bergung sein. Es wird erkennbar, daß der Backbord-Anker bei den Orkanböen nicht hält und der Havarist langsam auf Land zutreibt. – Das konnte man eigentlich sehr schön sehen: Er holte richtig zur Seite rüber und setzte sich dann quer ab.

Dann 11:50 Uhr: Nun mußten wir umdenken, und zwar hatten wir ja jetzt die Hilfschleppleine – das waren ungefähr 700 m Leine – klar an Deck liegen, und jetzt wurde das alles nicht mehr gebraucht, weil wir dann den 38er Draht genommen haben.

Also 11:50 Uhr: starten neuen Anlauf, klarlegen entsprechender Leinen. Das heißt, jetzt mußten wir den Schleppvorlauf abschäkeln, die Leinen möglichst bergen, was uns nicht so ganz gelang, denn die schlugen unter die Swipping-Arme(?).

Dann spricht mein Bericht eigentlich für sich: Leute wegen Orkanböen von Deck, 12:27 Uhr, Leute an Deck sichern und bereiten Schleppgeschirr vor, 12:45 Uhr, Leute wegen Orkanböen von Deck, 13:07 Uhr, Anlauf, Maschinen auf „n-constant“, Meldung von „Pallas“: benötigen noch ca. 1 Stunde für das Klarlegen des Notschleppgeschirrs, und da habe ich dann einmal kurz Zeit gehabt, auf den IPS(?) zu gucken, und da sah ich, daß die „Pallas“ langsam auf Land zutrieb.

13:25 Uhr: nach Abwettern mehrerer Orkanböen klar zum Aufbau einer Schleppverbindung, laufen in Schießposition.

13:27 Uhr, Leute an Deck, 13:30 Uhr, Leute wegen Orkanböen von Deck, 13:35 Uhr, Leute wieder an Deck, 13:36 Uhr, Schiff in Schußposition, Feuer, Leine auf dem Havarierten.

13:49 Uhr: Schleppleine geht durch die Klüse des Havaristen in Richtung „Mellum“.

13:54 Uhr: Schleppdraht der „Pallas“ ist an Bord der „Mellum“ fest, Leute wieder unter Deck.

14:00 Uhr: Empfehlung der „Oceanic“ 700 m Schleppdraht zu stecken.

14:19 Uhr: 700 m Schleppdraht gesteckt, Beginn der Schleppreise, zur Entlastung des Schleppgeschirrs wurde ein SW-licher Kurs gewählt. Nach Ansicht der „Oceanic“ sollten ca. 5 Kn Fahrt über Grund gefahren werden.

Auf Grund der Wetterlage, des Notschleppgeschirrs der „Pallas“ und des heftigen Arbeitens beider Schiffe schien mir dieses zu hoch; ich bin 3 – 4 Kn gefahren, was sich auch am Abend vorher bestätigt hatte.

14:25 Uhr: Ankerkette wird durchgebrannt. Vor Durchbrennen der Ankerkette wurde darauf geachtet, daß der Steuerbord-Anker zum sofortigen Gebrauch klar gemacht wurde. Die Klarmeldung kam vor Durchbrennen der Ankerkette.

Die Crew von der „Meerkatze“ hatte mir am Abend oder zwei Tage zuvor gemeldet, daß der Steuerbord-Anker sehr vergammelt sei und wohl nicht klar sei; deshalb habe ich darauf noch einmal hingewiesen.

14:30 Uhr: Ankerkette rauscht aus, „Pallas“ ist in Schlepp.

14:58 Uhr: Schleppleine gebrochen.

15:05 Uhr: fallen Steuerbord-Anker der „Pallas“, das Ankermanöver übernahm die „Oceanic“.

Für dieses ganze Manöver, also ab morgens, 8:15 Uhr, als wir uns entschieden haben, daß „Mellum“ an den Havaristen heranfährt, habe ich Herrn Pohl gebeten, die Kommunikation zu machen, weil ich den Rücken frei haben mußte für die Sicherheit meiner Leute, denn wir kriegten 3, 4 m hohe Brecher über Deck, und ich wollte die auf keinen Fall aus den Augen verlieren.

Abg. Hentschel: Wer ist Pohl?

(Zuruf: Der Kapitän der „Oceanic“!)

Diekhoff: Ja.

15:58 Uhr: Leute wieder von Deck. Die See hatte sich mittlerweile derart stark aufgebaut, daß ein Aufräumen des Achterdecks nicht mehr zu verantworten war. Da schlugen die Brecher, also richtig grüne Brecher, bis unter Kranportal. – Weiter: ganz davon abgesehen, einen neuen Anlauf zur Herstellung einer Schleppverbindung zu fahren. Diese

Meinung vertrat auch der Kapitän der „Oceanic“.

Nach Absprache mit allen an der Bergung beteiligten Fahrzeugen verließ „Mellum“ die Unfallstelle, um im Schutze Helgolands das Deck aufzuklären und das Schleppgeschirr für neuen Anlauf vorzubereiten.

Um 19:00 Uhr, da hatten wir fürchterliches Wetter auf der Rückfahrt, da sind uns mit dicken Schrauben in der Wand verankerte Schränke losgerissen, die lagen dann da quer im Gang. - 19:00 Uhr: fallen Anker östlich Helgoland Düne, Info an GBT. Besatzung klart bis 23:00 Uhr das Deck auf und bereitet Schiff für weiteren Einsatz vor.

Nach Rücksprache mit Herrn Hermann, WSA Cuxhaven, nach Darstellung der Situation vor Ort und der Einsatzbereitschaft GS „Neuwerk“ wurde „Mellum“ zwecks Ablösung entlassen. - Deck wieder aufgeklart, GS „Mellum“ ist wieder einsatzbereit.

Noch einmal zurück zu 15:05 Uhr: fallen Steuerbord-Anker auf der „Pallas“, das Ankermanöver übernahm die „Oceanic“. Um 15:30 Uhr Anker 8 Längen zu Wasser, Anker hält. Das war also die einhellige Meinung aller drei Fahrzeuge. Wir haben noch einen ... (akustisch unklar) draufgesetzt, zeigte keine Bewegung, waren zwei Kreise; zuerst trieb er noch langsam etwas mit den 8 Längen davor, und nachher haben wir keine Bewegung mehr festgestellt. Danach sind wir auch erst abgefahren.

Vorsitzender: Schönen Dank, Kapitän Diekhoff! Nach Ihrer Schilderung freue ich mich, daß es hier etwas weniger unruhig, weniger stürmisch zugeht. Wenn schon 6-cm-Bolzen bei Ihrem Rücklaufen nach Helgoland brechen, dann war da wohl einiges los.

Wir kommen jetzt zur Befragung. Kapitän Diekhoff, mich interessiert zunächst: Hatte durchgehend die „Neuwerk“, bevor sie zurücklief, weil sie ja die Leine in der Schraube hatte, das On-scene-Command übernom-

men? Oder wer war das im Laufe der beiden Tage oder dieser drei Tage, die Sie uns schildern? Sie sagten, am 26.10. lag das On-scene-Command in Händen der „Neuwerk“. Ist es dabei geblieben?

Diekhoff: Nein, selbstverständlich ging das auf die „Mellum“ über, und die „Neuwerk“ lief ja auch in der Nacht dann Richtung Helgoland.

Vorsitzender: Ja. – Sie haben gesagt und in Ihrem Logbuch auch geschrieben, daß Sie am 26., dem Montag, den Kurs wieder ändern sollten. Ist Ihnen mitgeteilt worden, warum diese Änderung erfolgen sollte? Sie hatten ja zunächst die Order: zum Havarierten. Dann wurde gesagt, fahren Sie zum Schleppverband „Ruby XL/Oceanic“, und dann kam wiederum eine Änderung.

Diekhoff: Ja, dazu kann ich nun wenig sagen, weil mir die Hintergründe fehlen. „Mellum“ war ja in dem Moment zur Verfügung des WSA Cuxhaven, in Vertretung WSA Tönning, und die Küwaz machte den Einsatz. Ich hatte zuwenig Hintergrundinformationen, als daß ich dazu etwas sagen kann. Ich nehme aber an, daß es mit der „Ruby XL“ zusammenhing, daß wir da standby machen sollten, schiffahrtspolizeilich und falls etwas bricht - -

Ich muß dazu sagen, daß „Neuwerk“ – das hat man mir auch gesagt – das schwere Schleppgeschirr von dem Einsatz am Tag zuvor klar liegen hatte.

Vorsitzender: Wissen Sie, welche Aufgabe die „Bredstedt“ hatte, das Bundesgrenzschutzboot 21? Sie erwähnten es zweimal.

Diekhoff: Ja, Herr Körner hat, glaube ich, mit der „Bredstedt“ gesprochen, und zwar ging es darum, daß er Order hatte, die „Neuwerk“ etwas zu unterstützen. So habe ich das gemacht. Im Grunde genommen konnten die kleinen Fahrzeuge ja sowieso nichts oder wenig machen, und insofern beschränkte sich das wohl hauptsächlich auf schiffahrtspolizeiliche Aufgaben.

Vorsitzender: Zu Ihren Kommunikationsmitteln: Sie haben ja nun mit der „Alex Gordon“, mit der „Oceanic“, mit dem Küstenwachzentrum Nord hin- und hertelefoniert, mit der „Neuwerk“. Ist das alles über Telefon gelaufen? Hatten Sie da verschiedene Anlagen, also Behördenfunk, oder welche Kanäle haben Sie genutzt, UKW?

Diekhoff: Mit der Kūwaz haben wir auf D 1 kommuniziert und über SITOR; das ist ein Fernschreibverfahren. Und die Fahrzeuge untereinander: Es lag mir eigentlich auch sehr am Herzen, daß alle Fahrzeuge, auch die Decksmannschaften, auf Kanal 17 kommunizierten, damit auch jeder genau Bescheid wußte, was der andere machte.

Das ist jetzt hauptsächlich am 28. morgens. Da habe ich Herrn Pohl gebeten, er möchte die Kommunikation weitermachen, und dann habe ich gesagt, laßt uns alle auf Kanal 17 gehen, auch die Leute an Deck, und Herr Pohl hatte dann die ganze Kommunikation, hatte auch die Organisation, eben weil ich den Rücken frei haben wollte für meine Leute. Es war so: Wenn ich was hatte, habe ich mich direkt an Herrn Pohl gewendet, sein Erster Offizier war ja auf der „Pallas“, und so war das schon recht sinnvoll. Ich habe meine Leute an Deck aber auch freigestellt, falls etwas Wichtiges ist, dann auch direkt mit den Leuten auf der „Pallas“ zu kommunizieren.

Vorsitzender: Danke schön. – Mit dem Kapitän der „Alex Gordon“ haben Sie dann auf englisch über Sprechfunk auf Kanal 17 - -

Diekhoff: Nein, das war morgens, das war ein anderer Kanal.

Vorsitzender: 8:00 Uhr!

Diekhoff: Ja, das war 10 oder so etwas, nein, 16/9.

Vorsitzender: Danke schön. – Bitte, Herr Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Herr Kapitän Diekhoff, Sie sagten eben schon, die „Neuwerk“ war OSC am 26., und am 27. haben Sie dann übernommen.

Diekhoff: Ich bin eigentlich fließend eingesprungen, als „Neuwerk“ sagte, sie kann nicht mehr.

Stellv. Vorsitzender: Wie wird das dort geregelt? Bestimmt das Kūwaz, wer nun OSC ist?

Diekhoff: Nein.

Stellv. Vorsitzender: Oder wie wird das vor Ort geregelt?

Diekhoff: Nein, das eigentlich nicht, sondern das merkt man ja auch, daß derjenige, der vor Ort ist, dann unmittelbar mit der Kūwaz kommuniziert. Die Übergabe war also fließend.

Stellv. Vorsitzender: Das müssen Sie jetzt noch ein Stück präzisieren. Wenn Sie sagen, das merkt man – es waren ja andere Schiffe außer Ihrem Schiff dort im Einsatz -, haben Sie denen mitgeteilt, daß Sie jetzt dort vor Ort die Regie übernehmen?

Diekhoff: Ja, das habe ich, daß wir die Schleppverbindung hergestellt haben und daß wir die „Pallas“ jetzt erst einmal von der Küste freiziehen und dann auf Kurs Südwest gehen, das war klar geregelt.

Stellv. Vorsitzender: Ich präzisiere meine Frage: Haben Sie den beteiligten Schiffen mitgeteilt, daß Sie OSC sind, On-scene-Commander sind?

Diekhoff: Das kann ich Ihnen gar nicht sagen, wie das da gelaufen ist. – Ja, selbstverständlich, die Fahrzeuge wußten ja, daß „Neuwerk“ nicht mehr OSC sein kann. Der fuhr ja auch in der Nacht weg, und selbstverständlich habe ich dann gesagt: Ich mache hier weiter.

Stellv. Vorsitzender: Gut. – Sie sind eben schon einmal zur Kommunikation befragt

worden und haben gesagt: Wir haben auf Kanal 17 kommuniziert.

Diekhoff: Ja.

Stellv. Vorsitzender: War dies allen beteiligten Schiffen klar?

Diekhoff: Das war allen bekannt, ja.

Stellv. Vorsitzender: Und die konnten sich dann auch alle auf Kanal 17 in die Kommunikation einbringen?

Diekhoff: Ja, das war ja auch ganz bewußt gewollt, daß jeder genau Bescheid wußte, was der andere tat.

Stellv. Vorsitzender: Ich darf Ihnen aus einer anderen Vernehmung jetzt einmal etwas vorlesen und würde Sie dann bitten, uns dies zu bewerten. Es geht um den Einsatz der „Neuwerk“. Da heißt es:

„Neuwerk“ schießt eine Leine auf „Pallas“, mit dem Sea-Rider wird die Leine auf „Neuwerk“ zurückgeführt, wo dann mittels Jolltau die Schleppleine zur „Pallas“ gehievt werden soll. Das Hieven des Jolltaus, dann der stärkeren Leine und das Aufstecken der Schleppleine geschieht auf „Neuwerk“ zuerst nur vom unteren Deck, später von zwei übereinander liegenden Decks aus. Die Koordination „hieven – lose geben“ klappt nicht. Beide Leinen sind zeitweise tight, oder Schleppleine ist tight und Jolltau lose. Das Jolltau wird dadurch vom Wind über die Schleppleine geschlagen. Dadurch bricht das Jolltau zwischenzeitlich und muß von dem Sea-Rider wieder zur „Neuwerk“ gebracht werden. „Neuwerk“ bittet die Crew der „Meerkatze“ auf „Pallas“, die übereinandergeschlagene Schleppleine zu klarieren, was sich als äußerst schwierig und zeitweise auch gefährlich für die Leute erweist, weil „Neuwerk“ die Position nicht halten kann und die Leine immer wieder tight kommt. Das Schiff fährt nach Aussagen der Crew der „Meerkatze“ auf „Pallas“ und der Sea-Rider-Besatzung ständig hin und her. Als schon eine stärkere Leine an Bord der

„Pallas“ ist, dampft „Neuwerk“ plötzlich so hart an, daß das Podest des Königsrollers, um den die Leine zurückgeführt wird, aus dem Deck der „Pallas“ reißt. Die Leine bleibt auf einem Poller hängen. Die Crew der „Meerkatze“ hängt die Leine über die Nase des Pollers, damit diese nicht ausrauscht und weiter geholt werden kann. Während dieser Zeit bekommt „Neuwerk“ sie in die Backbordschraube und kann nicht mehr klariert werden. Beim Andampfen bricht die Leine dann. Während der Aktion hat die „Meerkatze“ ständig Sprechverbindung auf UKW mit den Leuten auf der „Pallas“. Es ist abgesprochen, daß „Neuwerk“ auf dem gleichen UKW-Kanal arbeiten soll. „Neuwerk“ reagiert aber nur zögernd und mangelhaft auf unsere UKW-Anrufe und Infos von der „Pallas“. Es entsteht auch der Eindruck, daß keine Sprechverbindung Brücke/Achterdeck auf der „Neuwerk“ besteht. Anweisungen unserer Crew auf „Pallas“ werden erst mit erheblicher Verspätung und mehrmaligem Wiederholen ausgeführt.

Haben Sie diese Kommunikationsprobleme, die da offensichtlich doch bestanden, so mitverfolgen können, und können Sie das so bestätigen?

Diekhoff: Kann ich nicht so bestätigen! Wir waren vor allen Dingen auch etwas weiter weg, es war dunkel, und ich kann mir auch denken, weil die „Neuwerk“ sehr dicht an der „Pallas“ dran war, daß da auch sehr viel rübergerufen worden ist. Insofern kann ich dazu nichts sagen.

Stellv. Vorsitzender: Wie war denn aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit vor Ort?

Diekhoff: Mit wem?

Stellv. Vorsitzender: Mit den beteiligten Schiffen, mit der „Meerkatze“, mit der „Neuwerk“ und mit den Rettungskreuzern.

Diekhoff: Ja, ich muß sagen, es war eigentlich eine einmalige Sache, die da lief. Also, jeder wußte, was er zu tun hat, und die Leistungen der Leute der „Meerkatze“ sind ja

auch hoch anzurechnen. Anschließend möchte ich Herrn Pohl von der „Oceanic“ hervorheben, und vor allem auch wen ich sehr schätzen gelernt habe, insbesondere bei dieser Aktion, das war der Vormann der „Hermann Helms“. Was der gemacht hat, das ist wirklich ein toller Seemann! Es gab irgendwie überhaupt gar keine Probleme. Das faßte alles ineinander, und Probleme gab es nicht.

Stellv. Vorsitzender: Dann möchte ich Ihnen noch einen Vorhalt machen. Am 28.10., abschließend in dem Bericht, den die „Meerkatze“ hier abgegeben hat, heißt es:

Während der gesamten Aktion hatten wir auf „Meerkatze“ den Eindruck, daß wir mit Ausnahme der Situationen, bei denen wir dringend gebraucht wurden, kaum oder gar nicht in die Lagebesprechungen vor Ort einbezogen wurden.

Diekhoff: Das stimmt insofern nicht, sondern Herr Pohl, die Küwaz und ich, wir haben uns Gedanken gemacht, am 28. morgens, wie wir die „Pallas“ da nun von der Kante wegstreichen, und soviel ich weiß, hat die „Meerkatze“ auch einmal einen Vorschlag gemacht, der aber nicht so durchgeführt werden konnte. – Also, das kann ich so nicht bestätigen.

Stellv. Vorsitzender: Wenn ich eben sagte, der 28.10., dann nur deshalb, weil das als abschließender Satz hier unter dem Kapitänsbericht steht. Die Aussage bezieht sich eigentlich auf die ganze Tätigkeit oder auf den ganzen Zeitraum vom 26. bis zum 28.

Diekhoff: Kann ich nicht sagen! Wenn die „Meerkatze“ etwas von uns wollte, oder wir wollten etwas, ich habe die „Meerkatze“ gebeten, uns da schiffahrtspolizeilich zu begleiten, und die Sache war korrekt, und es gab da aus meiner Sicht keine Probleme. Ich weiß gar nicht, was da geschrieben wurde.

Stellv. Vorsitzender: Haben Sie denn miteinander auf Behördenfunk gesprochen?

Diekhoff: Nein.

Stellv. Vorsitzender: Ist die ganze Unterhaltung auf UKW gelaufen?

Diekhoff: Auf Kanal 17, ja.

Stellv. Vorsitzender: Alles auf UKW?

Diekhoff: Alles auf UKW, ja.

Stellv. Vorsitzender: Kanal 17?

Diekhoff: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Verfügen die Bundesschiffe, die vor Ort sind, oder überhaupt die Schiffe vor Ort insgesamt über ausreichend Personal, oder – ich präzisiere das – verfügen „Neuwerk“ und „Mellum“ für solche Manöver über ausreichend Personal?

Diekhoff: Ich glaube, da muß man ein bißchen differenzieren. Bei der „Pallas“ handelte es sich um eine außergewöhnliche schwierige Bergung. Das Schiff brannte, war entmannt, hatte ein sehr schlechtes Seeverhalten. Es ist nicht vergleichbar mit einem Fahrzeug, wo jetzt das Ankerspill in Betrieb ist, und man kann die Anker rüberhieven. Für den Fall sind, so muß ich sagen, „Neuwerk“, „Mellum“ und „Oceanic“ ausreichend bemannt. In diesem Fall der „Pallas“ mußte ja die Crew zum Teil von einem Fahrzeug genommen werden, um da überhaupt eine Bergungscrew auf der „Pallas“ zusammenzustellen. Es ist natürlich schlecht, selbstverständlich, so zwei oder drei Leute hätte ich wohl aus der Besatzung abgeben können, aber dann wäre es auch eng geworden. Also, ich muß sagen, die „Pallas“-Geschichte, das war echt eine sehr, sehr schwierige Situation.

Stellv. Vorsitzender: Sie waren im weiteren Verlauf dann, nachdem die „Neuwerk“ weg war, mit der „Mellum“ und mit der „Oceanic“ vor Ort. Die „Alex Gordon“ war ebenfalls mit dazugestoßen. Wer von diesen drei Schiffen hat aus Ihrer Sicht die meiste Schlepperfahrgang?

Diekhoff: Selbstverständlich die „Oceanic“.

Stellv. Vorsitzender: Dann schließt sich hier die Frage an - -

Diekhoff: Da möchte ich aber kein Werturteil abgeben. Ich kenne den Schiffsführer der „Alex Gordon“ nicht. Von Herrn Pohl ist mir geläufig, daß er öfter in der Deutschen Bucht havarierte Schiffe abgeschleppt hat. Er hat ja auch die „Ruby XL“ reingebracht. Also, darüber möchte ich mir kein Urteil erlauben.

Stellv. Vorsitzender: Mir schließt sich hier eigentlich die Frage an: Am 27.10., da haben Sie in Ihrem Bericht stehen, von 19:30 Uhr bis 23:00 Uhr versucht die „Alex Gordon“, die Ankerkette aufzunehmen. Das Wasser- und Schiffsamt spricht sogar von bis 24:00 Uhr. Die „Oceanic“ war zu diesem Zeitpunkt vor Ort. Mir stellt sich die Frage, weshalb die „Oceanic“ da nicht rangegangen ist.

Diekhoff: „Alex Gordon“ ist ein Schlepper, und zwar hat er eine Vorrichtung an Bord zum Ziehen von Ankermaterial an Bohrseln. Dieses Gerät sollte eingesetzt werden; das war damit bezweckt. Das hat die „Alex Gordon“ nicht geschafft.

Stellv. Vorsitzender: Mir ist immer noch nicht klar - -

Diekhoff: Es sollte mit diesem Haken die Ankerkette unterlaufen werden, um dann den Anker an Deck zu kriegen und eine vernünftige Schleppverbindung herzustellen.

Stellv. Vorsitzender: Sie waren ja dort der On-scene-Commander, und ich frage: Hätten Sie denn nicht auch die Order „‘Oceanic‘, geh du jetzt ran!“ geben können?

Diekhoff: Nein, das wäre für die „Oceanic“ viel zu gefährlich geworden, weil die „Oceanic“ ja entsprechend groß und schwerer zu manövrieren ist. Das wäre also nichts geworden. Im übrigen, es war dunkel, und diese Anweisung kam auch von der Küwaz, daß die „Alex Gordon“ da den Anker unterfahren sollte.

Stellv. Vorsitzender: Die Küwaz hat hier also in das Geschehen eingegriffen und Sie angewiesen, daß „Alex Gordon“ hier den Versuch, die Ankerkette zu fischen, unternehmen soll?

Diekhoff: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank.

Vorsitzender: Bitte, Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe einige Fragen und möchte noch einmal auf diese Befehlsstruktur vor Ort zurückkommen, auf das On-scene-Command. Gibt es Regelungen, wer das übernimmt, oder wird das ausgeguckt? Wie funktioniert das?

Diekhoff: Es hat sich bei uns so eingebürgert, daß das Schiff, welches als erstes vor Ort ist, und vor allen Dingen auch, es ist ja bei „Neuwerk“ jetzt der Cuxhavener Bereich, dann macht der Schiffsführer das, der jetzt als erster vor Ort mit seinem Schiff ist und vor allem auch die nötigen Gerätschaften und Kommunikationsmittel hat.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sind „Neuwerk“ und „Mellum“ denn gleich ausgerüstet?

Diekhoff: Kommunikationsmäßig hat „Neuwerk“ etwas modernere Geräte, aber, wie gesagt, „Neuwerk“ war als erstes Fahrzeug vor Ort.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Erstreckt sich dieses On-scene-Command auch auf eine Art Befehlsgewalt über die Drittschiffe wie „Alex Gordon“ und „Englishman“? Wie läuft das da? Wer gibt denen Anweisungen?

Diekhoff: Das ist eine koordinierende Funktion. Der OSC koordiniert die Einsatzkräfte vor Ort in Absprache mit der Küwaz.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also auch hinsichtlich des Einsatzes fremder Schiffe wie „Alex Gordon“ oder „Englishman“?

Diekhoff: Ja, als Mittelsmann.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie konnten also auch „Alex Gordon“ und „Englishman“ Befehle erteilen? Kann man das so sagen?

Diekhoff: Es ist ein bißchen weit hergeholt. Damit muß man natürlich ein bißchen vorsichtig sein, denn das geschah alles in enger Absprache mit der Küwaz, und man war dann praktisch die Mittelfunktion oder war Vermittler.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich habe noch weitere Fragen.

Die Schleppverbindung, die Sie mit Polypropylen-Leinen hergestellt haben und die immerhin noch eine relativ lange Zeit hielt, ist die nicht etwas problematisch gewesen, weil man doch nach dem, was wir gehört haben, damit rechnen mußte, daß sie nach einer gewissen Zeit bricht? Ist das so, oder ist das eine prinzipiell stabile Verbindung?

Diekhoff: Polypropylen-Leinen sind als solche sehr haltbar. Wir haben doppelt gescho-rene Leinen, einzeln mit 57 oder 58 t Bruchlast. Die haben natürlich eine gewisse Elastizität, und man läuft natürlich leicht Gefahr, daß diese Leinen durchscheuern, in den Klüsen und so weiter. Aber, wie gesagt, ich hatte gar keine andere Chance; das Ding wäre mir sonst auf Sylt gelaufen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Wenn ich das als Anmerkung sagen darf: Sie haben das heute morgen sehr plastisch geschildert. Denn diese Frage haben auch wir uns immer wieder gestellt: Warum eine Polypropylenleine und keine andere? Das ist angekommen. Die Frage ist eben nur: Nach all dem, was wir gehört haben, ist eine solche Verbindung nicht besonders dauerhaft. Daß nichts anderes möglich war, mag ja sein. Aber Sie sagen, das sei durchaus dauerhaft, und man könne sich darauf verlassen, daß das hält?

Diekhoff: Auf jeden Fall: Wenn ich Zeit gehabt hätte, hätte ich das schwere Schleppgeschirr übergebracht. Als wir antauten, war das Schiff meines Erachtens nur

zwei Meilen von der Zehn-Meter-Linie weg, wenn nicht noch dichter dran. Ich sah auf Sylt nur eine Lampe, die immer größer wurde, sie sah zum Anfassen nah aus. Das war schon sehr prekär.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die Insel Sylt darf Ihnen sicherlich dankbar sein; das ist klar.

Diekhoff: Ich wäre auch froh gewesen, wenn die Insel Amrum uns dankbar gewesen wäre.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das ist natürlich völlig richtig. Mir geht es jetzt darum: Welche Vorkehrungen haben Sie getroffen, daß für den Fall eines Bruches dieser Polypropylenleine möglichst schnell eine neue Verbindung hergestellt werden kann?

Diekhoff: Morgens am 27. – da war das – kam die „Oceanic“. Da haben wir das im Grunde genommen alles abgesprochen. Er sagte, er macht alles so weit fertig, vor allem sein Schleppgeschirr usw. Falls noch etwas ist, greife er sofort ein. Leider hatte das Küwaz etwas Probleme mit den Hubschraubern, die ja sehr spät kamen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das ist dieses bekannte Hubschrauberproblem.

Diekhoff: Sie sind nach dem Bruch der Leinen sofort angefordert worden. Dann kam der BGS-Hubschrauber. Gegen 17 Uhr war der erste Mann auf der „Pallas“ abgeseilt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Zu diesem Zeitpunkt war niemand auf der „Pallas“, also mußte jemand abgeseilt werden. Deswegen benötigten Sie Heli-Unterstützung?

Diekhoff: Ja. Das Problem war: Nachdem wir gelöscht hatten, hatten wir weißen Qualm; es verdunstete nur noch Wasserdampf. Als wir hinkamen, hatten wir dunklen Qualm, also typische Brandgase. Diese Verdunkelung trat im Laufe der Nacht ein, mit gewaltigen Ausbrüchen von Feuer, vor allem auch im Vorderbereich des Schiffes.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Die Anforderung von Helikopter-Unterstützung geschah dann aber immer über das Küwaz, also ZMK Cuxhaven?

Diekhoff: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Teilen Sie meine Auffassung, daß das ZMK Cuxhaven bereits zu einem früheren Zeitpunkt Heli-Unterstützung hätte anfordern müssen bzw. darauf aufmerksam machen müssen, daß Heli-Unterstützung gebraucht werden würde für den Fall des Bruches der Polypropylenleine, so daß es einen Hubschrauber-Standby hätte geben müssen?

Diekhoff: Sicherlich. Ich habe darauf hingewiesen, daß die Polypropylenleinen nicht ewig halten würden, vor allem nicht bei dem schweren Wetter. Wir hatten Windstärke 11 und darüber. Die See war schon gewaltig, die wir hatten. Ich nehme an, daß das Küwaz in bezug auf Hubschrauber schon vorgesorgt hatte.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie haben gesagt – das leuchtet auch ein -, daß Sie für einen objektiv so schwierigen Fall wie den der „Pallas“ mehr Personal hätten haben müssen.

Diekhoff: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Haben Sie auch mehr Personal angefordert; das ist meine erste Frage. Meine zweite Frage: Wäre irgendwo freies Personal vorhanden gewesen Ihrer Kenntnis nach?

Diekhoff: Das ist von der „Neuwerk“ angefordert worden. Vier Mann sind von der „Neuwerk“ angefordert worden, und die sind auf der „Oceanic“ abgeseilt. Es war so: Die „Neuwerk“ lag auf Helgoland, der BGS-Hubschrauber ist meines Wissens über Helgoland geflogen, hat dort die vier Mann von der „Neuwerk“ übernommen, wollte dann einen Mann auf der „Pallas“ absetzen, was nicht gelang, und dann ist er zur „Oceanic“ weitergeflogen und hat dort die vier Mann der „Neuwerk“-Besatzung abgesetzt. Am

nächsten Morgen sind dann die vier Mann von der „Neuwerk“ mit dem ersten Offizier von der „Oceanic“ auf „Pallas“ abgesetzt worden. Das war eben das Gute: Ich hatte meine volle Besatzung, und auf der „Oceanic“ fehlte der erste Offizier.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Noch eine Frage: Am 28.10. sah sich die „Oceanic“ wegen eines schwachen Bugstrahlruders nicht in der Lage, nahe genug an den Havaristen heranzufahren. Da „Mellum“ noch etwas Reserve hatte, wurde entschieden, daß „Mellum“ an den Havaristen heranfährt. Aber die „Mellum“ hat doch weniger Zugkraft als die „Oceanic“?

Diekhoff: Das hat nichts mit der Zugkraft zu tun, sondern das hat zu tun mit dem Bugstrahlruder, das sich im vorderen Teil des Schiffes befindet und für das Steuern des Bugs verantwortlich ist. Die „Oceanic“ hat 600 PS Bugstrahl, während „Mellum“ gute 1 200 hat. Deshalb waren wir in der Lage, enger an der „Pallas“ zu manövrieren. Wir kriegten den Kopf immer noch durch den Wind, wenn auch mit Tricks; aber es funktionierte. Dagegen hatte die „Oceanic“ damit Schwierigkeiten.

Ich möchte dies auf keinen Fall so verstanden wissen, daß wir jetzt sagen: Wir haben es gemacht. - Vor der Entscheidung, daß Herr Pohl sagte, ich habe Probleme damit, kann ich nur den Hut ziehen. Er hat dies bestimmt in Verantwortung vor seinen Leuten und seinem Schiff gemacht.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ist dann meine Schlußfolgerung im Prinzip richtig, daß man sagen muß: Sowohl „Oceanic“ wie auch „Mellum“ und „Neuwerk“ sind auf Grund ihrer unterschiedlichen technischen Ausstattung für solche Fälle wie den der „Pallas“ in der Deutschen Bucht unverzichtbar? Diese Frage wird immer wieder gestellt.

Diekhoff: Das schon, aber darauf will ich nicht antworten. In diesen „Streit“, der auf politischer Ebene läuft, möchte ich mich nicht reinhängen. Mir ist es egal, wenn der

Bund sagt: Okay, wir mieten zwei „Oceanic“. Mir ist das nur recht für die Sicherheit der Deutschen Bucht.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Es sollte natürlich uns allen nicht egal sein, weil es ja auch um Steuergelder geht. Ich verstehe Sie doch aber richtig, daß Sie sagen: Im Grunde genommen sind „Mellum“ und „Neuwerk“ ausreichend?

Diekhoff: Zu dem ganzen Thema möchte ich mich überhaupt nicht äußern. Mir kommt es darauf an, daß wir als Praktiker vor Ort vernünftig zusammenarbeiten und daß wir aus unseren Schiffen das Maximale herausholen. Darum geht es mir. Ich glaube, das ist auch sehr gut gelungen, insbesondere bei der Zusammenarbeit mit dem Praktiker Herrn Pohl, mit den Rettungskräften von der Deutschen Gesellschaft und mit der „Meerkatze“. Das war, so muß ich schon sagen, einmalig.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Danke schön.

Vorsitzender: Herr Schlie.

Abg. Schlie: Kapitän Diekhoff, vielleicht können Sie uns einmal schildern, wie denn die Verbindung zwischen dem Küstenwachzentrum und den Schiffen, die vor Ort waren und in direktem Kontakt mit dem Küstenwachzentrum standen, so ausgesehen hat: Wer hat da die Entscheidungen getroffen, wer hat Vorschläge unterbreitet, wer hat letztendlich über diese Vorschläge entschieden? Wie ist das abgelaufen?

Diekhoff: Ich möchte zunächst einmal fragen: Welchen Part meinen Sie jetzt: unter Sylt oder unter Amrum oder welchen?

Abg. Schlie: Ich würde das erst einmal allgemein wissen wollen: Sind die Entscheidungen ausschließlich vor Ort getroffen worden, oder sind die Entscheidungen vom Küstenwachzentrum vorgegeben worden?

Diekhoff: Die Entscheidungen wurden in Abstimmung der einzelnen Schiffsführer mit dem Küwaz getroffen.

Abg. Schlie: Wollen wir konkret werden: Hat das Küwaz Vorschläge unterbreitet, und Sie haben diese dann beurteilt?

Diekhoff: Nein, wir waren die Praktiker vor Ort. Wir haben die Lage dargestellt und dann gesagt: So und so sehen wir das. Dann hat das Küwaz dem zugestimmt oder vielleicht etwas anderes gesagt.

Abg. Schlie: Von dem Küwaz selber sind keine eigenen Vorschläge gekommen, die Sie als Schiffe vor Ort anschließend beurteilt und umgesetzt haben?

Diekhoff: Nein, wir haben Lagemeldungen oder Situationsberichte gegeben und haben vorgeschlagen, wie diese am besten zu lösen seien. Da waren sich dann die Schiffsführer untereinander einig, und das wurde dann an das Küwaz weitergegeben.

Abg. Schlie: Sie haben vorhin gesagt, daß das Küwaz eine Anweisung gegeben habe, daß die „Alex Gordon“ jetzt – es war am 28. – eingreifen sollte. Wie sieht das damit aus?

Diekhoff: Am 28., die „Alex Gordon“?

Abg. Schlie: Entschuldigung, es war am 27. Sie haben vorhin gesagt, das Küstenwachzentrum habe da die Anweisung gegeben, die „Alex Gordon“ solle jetzt die Ankerkette aufnehmen.

Diekhoff: Ja, mit dem Ankerziehgeschirr. Das Küwaz hat angefragt: Wir sollen nachfragen, ob die „Alex Gordon“ Ankerziehgeschirr an Bord hat. Ich kenne mich mit dem Ankerziehgeschirr auch nicht so aus. Daraufhin habe ich Herrn Pohl gefragt: Kennen Sie sich mit Vorschleppgeschirr, mit Ankerziehgeschirr, aus? Er sagte: Ja, damit kenne ich mich aus. – Dann sagte ich zu ihm, er solle Bescheid sagen, daß das Küwaz das und das will. Denn das ging ja auch in Englisch, und da habe ich ihn dann gebeten. Ich sah da keinen Sinn drin, anzufangen herumzustümpfern. Ich kannte das Geschirr nicht.

Abg. Schlie: Diese Anweisung kam aus dem Küstenwachzentrum? Denn Sie haben vorhin

gesagt, aus dem Küstenwachzentrum seien keine Anweisungen gekommen, Sie hätten sie vor Ort getroffen und sich dann rückversichert.

Diekhoff: Nein, wir haben die Situationsberichte vor Ort gegeben, und selbstverständlich hat dann das Küwaz mitgedacht und gesagt: Dann versucht doch, das Ankerziehgeschirr einzusetzen.

Abg. Schlie: Hat auch die „Meerkatze“ einen solchen Vorschlag unterbreitet, den Anker in der Weise aufzunehmen und eine Verbindung herzustellen?

Diekhoff: Das war eine ganz andere Situation: Die „Meerkatze“ und die „Hermann Helms“ haben in das Gespräch geworfen, ob es nicht möglich wäre, mit dem Sea-rider die Ankerkette zu unterfahren. Das hielt ich für abenteuerlich, denn wir hatten Windstärke 9. Die Kette kam fast 70, 80 Meter waagrecht aus dem Wasser und fiel dann schlagartig zusammen. Das war also unberechenbar. Diese Verantwortung hätte ich – das muß ich ganz ehrlich sagen – auch nicht mitgetragen, weil es einfach eine elegantere Lösung gegeben hätte, nämlich die: Man verbindet den Schleppvorlauf der „Mellum“ mit dem Schleppdraht der „Oceanic“, dann geben beide Schlepper 200 Meter Leine drauf und unterfahren die „Pallas“ von hinten. Damit hat man genau das gleiche Ziel erreicht, ohne Menschenleben zu gefährden.

Abg. Schlie: Diese Entscheidung haben Sie dann ganz alleine getroffen.

Diekhoff: Welche meinen Sie jetzt?

Abg. Schlie: Daß dieses Angebot der „Meerkatze“ nicht angenommen wurde?

Diekhoff: Nein, das hat vor uns schon die „Oceanic“ verworfen.

Abg. Schlie: Welche Rolle spielte denn eigentlich die „Oceanic“ bei diesem ganzen Manöver? Welche Funktion und welche Aufgabe hatte sie?

Diekhoff: Am Morgen des 28. haben ja beide Schiffe längsseit der „Pallas“ gelegen, wir hatten acht bis neun Windstärken. Die „Oceanic“ lag an der Backbordseite, und das Schiff schlug immer sehr schlagartig nach Steuerbord. Der gefährliche Sektor war eigentlich Steuerbord vorne. Aber von diesem Punkt aus, von der Backbordseite aus, konnten wir als Einzelfahrzeug die Leine nicht rübergeben. Weil der Backbordanker weg war, hätte sich die Leine unweigerlich mit der Ankerkette vertört. Das wäre also nicht klargegangen. Daraufhin haben wir beschlossen, daß „Mellum“ das Schleppgeschirr klarmacht – mit dem ganzen Vorlauf; das sind etwa 700 Meter -, und dann „Mellum“ das Hilfsschleppgeschirr durch die Klüse an der Backbordseite der „Pallas“ wieder herausgibt. Dort wollte die „Oceanic“ dann die Leine in Empfang nehmen und hieven, so daß wir nachher den Schleppvorlauf an Deck der „Pallas“ haben.

Abg. Schlie: Das war diese eine Aktion, die Sie schon geschildert hatten. Welche Funktion hatte die „Oceanic“ während des gesamten Einsatzes? Welche Aufgabe hatte sie, außer in dem ganz konkreten Fall, den Sie jetzt geschildert haben?

Diekhoff: Genauso wie unsere: daß wir die „Pallas“ von der Kante weg kriegten.

Abg. Schlie: Ich will einmal etwas anders fragen: Ich habe insgesamt acht Hinweise gefunden, wo die „Oceanic“ beratend tätig war, wo auch Sie sie um Rat gefragt haben. Hatte die „Oceanic“ die Aufgabe, beratend tätig zu sein?

Diekhoff: Nein, die „Oceanic“ war voll im Bergungsgeschäft mit drin.

Abg. Schlie: Aber sie hat doch ganz bestimmte Hinweise gegeben: „Machen Sie das, machen Sie dieses nicht!“ Sie haben ja auch dargestellt, daß Sie die Rücksprache brauchten.

Diekhoff: Man muß das so sehen: Ich habe vorhin gesagt, daß ich den Rücken meiner

Leute freihalten wollte. In dem Moment habe ich gesagt: Herr Pohl, machen Sie die Kommunikation weiter! Der Hauptteil der praktischen Arbeit lag so auf der „Mellum“, und „Oceanic“ hat Kommunikation gemacht. Das war eine reine Arbeitsteilung.

Abg. Schlie: Es gab nicht irgendeine Absprache mit dem Küstenwachzentrum, daß die Schiffe unterschiedliche Aufgaben hatten: daß Sie, nachdem die „Neuwerk“ weg war, in erster Linie die Schleppverbindung herstellen sollten und die „Oceanic“ beratend tätig war?

Diekhoff: Nein, das war eine rein sachliche Entscheidung beider Kapitäne.

Abg. Schlie: Ursprünglich ist die „Oceanic“ ja zum havarierten Schiff beordert worden, um mit löschen zu helfen.

Diekhoff: Löschen?

Abg. Schlie: Ja, so haben Sie das dargestellt. Sie haben gesagt: Die „Oceanic“ ist am 27. 8. vom Küwaz in Gang gesetzt worden, um die Brandbekämpfung zu unterstützen.

Diekhoff: Ja, das stimmt. Ich habe ein Fahrzeug angefordert, das in der Lage ist, unter den gegebenen Umständen die „Pallas“ zu löschen. Und dann hat man gesagt: Okay, dann schicken wir die „Oceanic“.

Abg. Schlie: Ist die „Oceanic“ aus Ihrer Sicht dafür besonders geeignet?

Diekhoff: Zum Löschen? – Ja, selbstverständlich, die „Oceanic“ kann löschen, aber als wir das Fahrzeug schlepten, da hatte die „Oceanic“ genau die gleichen Schwierigkeiten wie alle anderen auch, weil die Schleppgeschwindigkeit einfach zu gering war.

Abg. Schlie: Ich habe ja gefragt, ob sie aus Ihrer fachmännischen Sicht besonders geeignet ist zum Löschen.

Diekhoff: Na ja, die „Mellum“ hat fünf Monitore – oder sogar sechs -, und die

„Oceanic“ hat, so glaube ich, ein oder zwei Monitore. Ich weiß auch nicht die Leistung dieser Monitore.

Abg. Schlie: Wenn ich also die Schlußfolgerung ziehen sollte: Sie ist nicht besonders geeignet.

Diekhoff: Das will ich nicht sagen, um Gottes willen. Dazu möchte ich nichts sagen.

Abg. Schlie: Gibt es denn aus Ihrer Sicht andere Schiffe, die besser geeignet wären, die die Löscharbeiten hätten unterstützen können?

Diekhoff: Nein, die Fahrzeuge von „Mellum“ und „Neuwerk“ bieten sich dazu ideal an. Wir haben ja auch bewiesen, daß wir in kürzester Zeit offene Feuer gelöscht haben. Und auch der dunkle Qualm war weitgehend weg; wir hatten nur noch Weißqualm. Da gibt es ja allerhand Fotos, die aus der Luft gemacht wurden.

Abg. Schlie: Dann wäre es doch eigentlich sinnvoll gewesen, wenn die „Mellum“ – nachdem die „Neuwerk“ nicht mehr da war – weiterhin Löschaufgaben übernommen hätte und ein anderes Schiff beordert worden wäre, um die Bergung zu übernehmen.

Diekhoff: Die „Oceanic“ hatte ja erst den Schleppzug „Ruby XL“ zu begleiten.

Abg. Schlie: Ich meine, nachdem die „Oceanic“ beordert wurde.

Diekhoff: Da war nachher kein Rankommen mehr.

Abg. Schlie: Das hätte also früher geschehen müssen?

Diekhoff: Ja, zum Beispiel unter Sylt.

Abg. Schlie: Da wäre es dann sinnvoll gewesen – wenn Sie hätten löschen können -, die „Oceanic“ in die Bergung einzubeziehen?

Diekhoff: Das kann ich nicht sagen.

Abg. Schlie: Ich möchte noch einmal auf diese Kommunikationsebene kommen. Sie haben gesagt, am 28. haben Sie als OSC angeordnet, daß sich alle beteiligten Schiffe auf Kanal 17 unterhalten. Wie war das denn vorher?

Vorsitzender: Am 27.

Abg. Schlie: Ich habe notiert: 28.

Diekhoff: Da waren alle beteiligt, auch die Deckbesatzung. Wir haben ja noch den Arbeitsfunk. Wir wir mit Chemieanzügen arbeiten, dann arbeiten wir mit BOS im Vier-Meter-Bereich. Das ist ein Kanal für die Feuerwehr, mit dem wir intern arbeiten. Das wollte ich eben nicht. Gerade die Deckbesatzung wollte ich auf Kanal 17 haben. Das war wohl der Hauptgrund. Am Tag vorher haben wir in der Schiff-Schiff-Verbindung auch auf 17 gearbeitet.

Abg. Schlie: Es war also von Anfang an allen beteiligten Schiffen bekannt, daß Kanal 17 der Kommunikationskanal ist, auf dem die Schiffe miteinander reden? – Dann würde ich gerne noch wissen: Mit dem Küstenwachzentrum haben Sie dann auf diesem speziellen Kanal kommuniziert?

Diekhoff: Ja, auf D 1.

Abg. Schlie: Sind die Order, die dann vom Küstenwachzentrum kamen, allen bekannt gemacht worden?

Diekhoff: Ja, selbstverständlich.

Abg. Schlie: Das heißt: Jeweils wenn aus dem Küstenwachzentrum eine Order kam, haben Sie das über Kanal 17 allen anderen Schiffen mitgeteilt?

Diekhoff: Ja.

Abg. Schlie: Dann hätte also auch die „Meerkatze“ all das, was an Order so aus dem Küstenwachzentrum gekommen ist, mitbekommen müssen?

Diekhoff: Eigentlich ja.

Abg. Schlie: Ich habe im Moment erst einmal keine Fragen mehr.

Vorsitzender: Herr Hentschel.

Abg. Hentschel: Herr Diekhoff, gab es irgendwelche Absprachen, daß die „Oceanic“ bei solchen Einsätzen erst drankommt, wenn die anderen Schiffe nicht mehr in der Lage sind, die Situation zu bewältigen?

Diekhoff: Um Gottes willen! Es ist so viel Häßliches geredet worden, auch in der Presse.

Abg. Hentschel: Deswegen frage ich.

Diekhoff: Wir haben wirklich Kopf und Kragen riskiert, um die „Pallas“ da wegzukriegen. Vielleicht bin ich sogar bis an die äußerste Grenze des Vertretbaren gegangen. Wir wären alle froh gewesen – einschließlich der „Oceanic“ -, wenn wir die „Pallas“ sicher nach Cuxhaven hätten bringen können. Das kann ich also absolut nicht bestätigen.

Abg. Hentschel: Sie haben in Ihrem Protokoll von Zeit zu Zeit Windgeschwindigkeiten angegeben. Wie haben Sie diese Windgeschwindigkeiten festgestellt?

Diekhoff: Wir haben oben eine Windmeßanlage, und die zeigt Metersekunden an.

Abg. Hentschel: Das sind alles gemessene Geschwindigkeiten?

Diekhoff: Das sind gemessene Geschwindigkeiten. Das Schlimmste, was ich gesehen habe, waren schlappe 40 Metersekunden; das sind – ich habe die Tabelle da – 12, 13 Windstärken.

Abg. Hentschel: Wieviel Mann hat die Stammbesatzung?

Diekhoff: Ich habe 16 Mann Stammbesatzung, und drei Azubis waren an Bord.

Abg. Hentschel: Wie viele waren am 26. an Bord, als Sie einsatzbereit waren?

Diekhoff: 16 Mann.

Abg. Hentschel: Also war die gesamte Besatzung an Bord? – Wie lange brauchen Sie, um das schwere Schleppgeschirr klarzumachen?

Diekhoff: 20 Minuten, eine halbe Stunde. Hier lagen erschwerte Bedingungen vor, weil wir auf der Anfahrt gewaltig rollten. Sonst brauchen wir längstens 20 Minuten, eine halbe Stunde.

Abg. Hentschel: Kann das Schleppgeschirr auch während der Fahrt klargemacht werden?

Diekhoff: Ja.

Abg. Hentschel: Warum war das Schleppgeschirr am 26. abends, als es darum ging, die „Pallas“ abzuschleppen, noch nicht klar?

Diekhoff: Das war aus dem einfachen Grunde nicht klar: Ich habe mit der „Neuwerk“ gesprochen. Ein Grund dafür, daß die „Neuwerk“ zum Einsatz kam, war, daß man gesagt hat: Die „Neuwerk“ hat ihr Schleppgeschirr klar.

(Die Auskunftsperson blättert in ihren Unterlagen)

„OSC lag in den Händen von GS „Neuwerk“; 14.45 Uhr: Meine Anfrage bezüglich Darlegen des schweren Schleppgeschirrs wurde unter Hinweis auf eigene Bereitschaft verneint. Es sollten zunächst die offenen Feuer bekämpft werden und anschließend den Schiffskörper gekühlt.“

Abg. Hentschel: Wie erklären Sie es sich dann, daß die Versuche von „Neuwerk“, eine Schleppverbindung herzustellen, gescheitert sind? Nach dem, was bisher berichtet worden ist, scheint auf der „Neuwerk“ ziemlich viel durcheinandergegangen zu sein.

Diekhoff: Das ist mir nicht so bekannt. Die Witterungsbedingungen waren - - Wir hatten

bestimmt vier, fünf Meter hohe Seen, zeitweilig vielleicht sogar noch mehr. Ich kann nichts dazu sagen, ob und was auf der „Neuwerk“ durcheinandergegangen ist.

Abg. Hentschel: Womit haben Sie die Polypropylenleine mit Ihrem Schleppdraht verbunden? Wie ist die Verbindung hergestellt worden?

Diekhoff: Wir hatten beide Augen auf der „Pallas“. Die Bucht hatten wir über einen 8 cm starken Schäkel auf den Schleppdraht geschäkelt.

Abg. Hentschel: War in der Polypropylenleine eine Kausch drin?

Diekhoff: Nein.

Abg. Hentschel: An welcher Stelle ist der Schleppdraht gerissen?

Diekhoff: Der Schleppdraht ist nicht gerissen. Die Polypropylenleine ist gerissen.

Abg. Hentschel: An welcher Stelle?

Diekhoff: Das kann ich nicht sagen. Es kann sein, daß es auf der „Pallas“ in der Klüse gebrochen ist und sich die Lose durchgeholt hat. Aber ich kann es nicht genau sagen.

Abg. Hentschel: Aber anschließend ist ja noch ein Versuch gemacht worden.

Diekhoff: Das ging sogar sehr lang. Die Vermutung liegt nahe, daß sie in der Klüse gebrochen sein könnte.

Abg. Hentschel: Weil keine Kausch drin war?

Diekhoff: Ja, weil sie nicht extra befestigt worden ist.

Abg. Hentschel: Noch einmal zur Bergung der Ankerkette. Ist Ihnen bekannt, daß die „Oceanic“ Ankerfischgeschirr in allen möglichen Größen hat?

Diekhoff: Nein, das ist mir nicht bekannt. Ankerziehgeschirr?

Abg. Hentschel: Ankerfischgeschirr – Kettenhaken?

Diekhoff: Nein.

Abg. Hentschel: Sind Sie überhaupt über die Ausrüstung der „Oceanic“ und der anderen Schiffe, die in diesem Gebiet eingesetzt werden, informiert?

Diekhoff: Im großen und ganzen ja, weil wir die Übungen mit den Großtankern ja auch mit der „Oceanic“ fahren. Aber mir ist nicht bekannt, daß die „Oceanic“ ein Ankerziehgeschirr haben soll. Wir haben zwar auch Draggen, Suchanker usw. Aber die konnten wir auf Grund des schlechten Wetters nicht einsetzen. Auch das hatte ich in Erwägung gezogen.

Abg. Hentschel: Haben Sie auch ein Boot auf der „Mellum“?

Diekhoff: Ja, ein Arbeitsboot.

Abg. Hentschel: Warum konnte das Arbeitsboot nicht eingesetzt werden?

Diekhoff: Dazu bestand zunächst überhaupt keine Notwendigkeit.

Abg. Hentschel: Aber Sie haben doch das Arbeitsboot der „Meerkatze“ angefordert?

Diekhoff: Nein, das war nicht ich, das war die „Neuwerk“.

Abg. Hentschel: Hat die „Neuwerk“ ein Arbeitsboot?

Diekhoff: Die haben meines Wissens nur geschlossene Boote.

Abg. Hentschel: So daß ein geeignetes Boot nicht vorhanden war und das von der „Meerkatze“ angefordert werden mußte?

Diekhoff: „Mellum“ hat ein Arbeitsboot, und zwar sind das die gleichen Boote, die auch die Lotsenversetzer haben, also ein festes Boot aus Polyester. Dagegen ist der Sea-rider ein Gummiboot.

Abg. Hentschel: Hat das Vorteile?

Diekhoff: Das kann ich nicht sagen. Aber es ist selbstverständlich leichter zu händeln; man bekommt sie leichter ins Wasser. Aber vom Seeverhalten würde ich ein Polyesterboot doch vorziehen.

Abg. Hentschel: Aber uns ist aufgefallen, daß während der gesamten Zeit nur das Boot der „Meerkatze“ eingesetzt worden ist.

Diekhoff: „Während der gesamten Zeit“ kann ich nicht sagen. Es war nur unter Sylt im Einsatz.

Abg. Hentschel: Die „Meerkatze“ hatte vorgeschlagen, den Anker hochzunehmen, eine Verbindung mit der Ankerkette herzustellen, um das Abschleppen am Anker selber vorzunehmen. Halten Sie das für sinnvoll?

Diekhoff: Ich habe es schon vorhin gesagt: Wahrscheinlich war das, was der Herr vorhin vorgelesen hat, so gemeint, daß die „Meerkatze“ mit ihrem Sea-rider zwischen „Pallas“ und Ankerkette durchfahren wollte, um so ein Jolltau zur „Oceanic“ zu bringen. Mit diesem Jolltau sollte der Schleppvorlauf von „Mellum“ oder „Oceanic“ durchgehievt werden auf das entsprechend andere Fahrzeug und mit den einzelnen Schleppdrähten verbunden werden. Das wäre ein äußerst gefährliches Spiel gewesen. Denn wir hätten im vorderen Bereich der „Pallas“ operieren müssen. Es gab eine elegantere, eine viel elegantere Lösung. Die „Oceanic“ hat es deswegen genau wie ich verworfen. Denn wenn man mit dem Schleppvorlauf die Ankerkette unterfährt, kommt man zwangsläufig irgendwann an den Anker. Beide Schiffe hatten Probleme mit der Kursstabilität. Das hätte heißen: Der Schleppvorlauf hätte auf den scharfen Kanten zwischen Ankerschaft und Ankerschulterstück immer hin- und hergerieben. Es wäre absehbar gewesen, daß der ganze Kram zusammengebrochen wäre.

Abg. Hentschel: Sie meinen, der Anker wäre abgerissen?

Diekhoff: Der Anker bzw. der Ankerschaft des Schulterstücks – das ist immer so ein Schwachpunkt beim Anker -, oder der Schleppvorlauf wäre durchgescheuert. Denn es wirken ja enorme Kräfte. In der Badewanne kann ich das machen, da sieht sich alles herrlich an, aber wenn wir ausscheren und die „Oceanic“ ausschert, dann treten unwahrscheinlich große Kräfte auf. Das wäre nichts gewesen.

Abg. Hentschel: Aber der Anker sitzt doch relativ fest auf dem Schiff?

Diekhoff: An der Ankerkette?

Abg. Hentschel: Ja.

Diekhoff: Das schon, aber der Schwachpunkt ist, wenn ich mit dem Schleppvorlauf zwischen Ankerschaft und Ankerflunken gehe. Der Schaft bildet ja einen Keil. In diese scharfe Ecke kommt der Schleppvorlauf rein. Was noch schlimmer ist: Die Schiffe hätten nicht so genau fahren können, daß wir die Schiffe innerhalb von 20 Metern hätten halten können. Dann hätten wir die Schleppbirne mitsamt dem Schäkel durchgezogen, und dann hätte es bestimmt geknallt. Das wärs gewesen.

Abg. Hentschel: Ich habe das jetzt nicht verstanden. – Mir wurde nur von mehreren Seiten gesagt, daß der Vorteil, wenn man am Anker schleppt, darin besteht, daß dann, wenn die Verbindung reißt, der Anker wieder fällt und das Schiff fest ist.

Diekhoff: Aber mit einem auf dem Grund liegenden Anker kann ich nicht schleppen. Das wäre eine Möglichkeit gewesen, wenn die „Pallas“ nicht betretbar gewesen wäre. Aber auch dann hätte ich es noch mit einem anderen Stropp versucht. Aber auch das war am Morgen des 28. nicht möglich, weil die Kette einfach zu stark schlug. Das wäre eine Möglichkeit gewesen, wenn es ruhig gewesen wäre und wir einen Stropp unter dem Anker durchgekriegt hätten. Dann hätten wir den Anker an Deck gekriegt, den Anker abgeschweißt und den Schleppdraht direkt in

die Ankerkette schäkeln können. Das wäre auch gut gewesen. Aber so blieb uns gar keine andere Möglichkeit, als das schwere Schleppgeschirr am Morgen des 28. rüberzukriegen, um die „Pallas“ von der Wattkante wegzubringen.

Abg. Hentschel: Wurde vor dem Durchbrennen der Ankerkette eine Belastungsprobe des Schleppdrahtes durchgeführt?

Diekhoff: Nein, das sind vom GL abgenommene Drähte mit einer Bruchkraft von 247 Tonnen. Oder meinen Sie generell, ob das ein abgenommener Draht war?

Abg. Hentschel: Nein, ich meine: Dieser Draht hat ja vielleicht 20 Jahre auf dem Schiff gelegen.

Diekhoff: Wir haben uns im letzten Jahr Gedanken gemacht - - Oder wo meinen Sie jetzt?

Abg. Hentschel: Der Draht, der von der „Pallas“ nachher - -

Diekhoff: Auch so, Sie sprechen jetzt von der „Pallas“. Nein, da mußte ich mich auf die Angaben des Ersten Offiziers von Herrn Pohl – das lief ja über Herrn Pohl – verlassen. Der sagte: Mensch, wir haben ja den Notschleppdraht da, der sieht 100prozentig aus, den können wir nehmen. – Da haben wir den dann genommen. Über das Alter kann ich nichts sagen.

Abg. Hentschel: Auch ein eingefetteter Draht kann innen schon verrottet sein. – Als der Draht der „Pallas“ angezogen worden ist – wo der Draht nachher gerissen ist -, in welchem Winkel haben Sie die „Pallas“ angezogen?

Diekhoff: Ehrlich gesagt: Der Wind war so hart, daß man es machen mußte, wie es tatsächlich kam. Da konnte man nicht groß herummanövrieren. Das hat uns schon das Wetter aufgezwungen. Auf jeden Fall habe ich gesehen, daß wir nicht in Achse „Mellum“-“Pallas“ angezogen haben, sondern etwas versetzt. Denn so bekommt man

erst einmal die Nase durch den Wind. Das ist eleganter, weil man den Zug nicht schlagartig auf den Draht bekommt.

Abg. Hentschel: Sie sagten, es war schlecht, daß der Helikopter so spät gekommen ist. Haben Sie mit dem ZMK, also mit dem Küwaz in der Zeit vorher über die Anforderung von Helikoptern geredet?

Diekhoff: Nein.

Abg. Hentschel: Das ist also überhaupt nicht besprochen worden?

Diekhoff: Nein, aber ich habe wohl darauf hingewiesen, daß ein Fahrzeug zum Kühlen kommen mußte, und ich habe auch gesagt, daß bei dem schlechten Wetter – ich kriegte die Sturmwarnung, 9 bis 10, dazu Schauerböen - die Polypropylenleinen gefährdet sind.

Abg. Hentschel: Sie sind also davon ausgegangen, daß sich das Küwaz bewußt war, daß die Leine irgendwann reißt und daß Hubschrauber bereitgestellt werden müssen?

Diekhoff: Ja.

Abg. Hentschel: Hat es Sie gewundert, daß dann kein Hubschrauber zur Verfügung stand?

Diekhoff: Nein, die sind ja aktiv gewesen. Sofort nachdem die Leine gerissen war, haben sie versucht, den Hubschrauber zu bekommen. Ich kann nichts weiter dazu sagen, weshalb das so war. Ich habe unmittelbar danach noch Gespräche geführt. Soweit ich mich erinnern kann, war wohl ein Hubschrauber von der SAR kaputt. Man mußte auf den BGS ausweichen. Der BGS-Hubschrauber bekam die Leute nicht herüber, und gegen 17 Uhr kam der SAR-Hubschrauber.

Abg. Hentschel: Noch einmal zum Funken. Der Kapitän der „Meerkatze“ hat hier gesagt, daß er mit der „Neuwerk“ darüber geredet hat und vorgeschlagen hat, Behördenfunk zu benutzen. Ist Ihnen das bekannt?

Diekhoff: Nein.

Abg. Hentschel: Ist es möglich, daß während solcher Einsätze der Behördenfunk genutzt wird?

Diekhoff: Nein, davon halte ich auch gar nichts. Ich bin der Meinung: Wenn solche Aktionen anstehen, dann sollte das möglichst breit gestreut sein, und jeder sollte über die Maßnahmen, die der andere trifft, informiert sein.

Abg. Hentschel: War es denn so, daß dann, wenn ein neues Schiff auf der Szene erschienen ist, eine Einweisung erfolgt ist und mit dem Kapitän jeweils abgesprochen wurde, wie die Lage ist und was zu tun ist?

Diekhoff: Eine ganz grobe Situationsbeschreibung erfolgte auf jeden Fall.

Abg. Hentschel: Das heißt: Immer wenn ein neues Schiff kam, haben Sie mit ihm die Situation besprochen?

Diekhoff: Es kam ja nur einmal die „Hermann Helms“, und dann kam die „Oceanic“ dazu.

Abg. Hentschel: Danke, ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk.

Abg. Spoorendonk: Ich habe anderthalb Fragen. Meine halbe Frage bezieht sich noch einmal auf diese alternative Schleppweise. Sie haben das zwar ganz gründlich erklärt, aber dennoch: Der Kapitän der „Meerkatze“ hat hier im Ausschuß dargelegt, daß es diese alternative Schleppweise gibt. Und auch er ist ja vor Ort gewesen. Ich kann einfach nicht verstehen, wieso er unter den gegebenen Umständen der Meinung sein konnte, daß es möglich war. Es ist vielleicht ein bißchen ungerecht, diese Frage zu stellen. Aber ich meine, wenn man vor Ort ist und sieht, wie die Gegebenheiten sind, dann müßte man vielleicht zu der gleichen Einschätzung kommen wie Sie.

Diekhoff: Ich habe die Probleme, die damit verbunden waren, schon darzustellen versucht.

Abg. Spoorendonk: Ja, das brauchen Sie auch nicht zu wiederholen.

Diekhoff: Ich kann nur sagen, daß die „Meerkatze“ gar nicht in den Schlauch zwischen Amrum und Festland reingefahren ist. Da waren nur die „Oceanic“, die „Mellum“ und die „Hermann Helms“, die da operierten.

Abg. Spoorendonk: Soll ich das dann so verstehen, daß die „Meerkatze“ zu weit weg war von dem Geschehen und es von daher nicht richtig einschätzen konnte?

Diekhoff: Das vermute ich beinahe. Es gab aus unserer Sicht keine andere Alternative, als das schwere Schleppgeschirr herüberzubekommen, um dann die „Pallas“ nach Cuxhaven zu bringen. Wir haben lange diskutiert. Ich habe am 27. bis weit in die Nacht oben im Büro gesessen und mir Gedanken darüber gemacht. Das deckte sich ganz genau mit den Ansichten von Herrn Pohl, der sagte: Wir müssen sehen, daß wir die „Pallas“ jetzt wegstücken. – Das sah ich genauso.

Abg. Spoorendonk: Haben Sie, als Sie das dann so beschlossen hatten, so dem ZMK mitgeteilt?

Diekhoff: Ja, das war die Besprechung morgens gegen 8:15 Uhr.

Abg. Spoorendonk: Ich habe eine weitere Frage. Die Feuerwehrfachleute haben das hier mehrfach so dargelegt – wir haben hier sowohl Vertreter der Feuerwehr Hamburg als auch aus Cuxhaven angehört -: Es hätte die Möglichkeit bestanden, die Brandbekämpfung in den Mittelpunkt zu rücken, nämlich am 26., wo das Wetter etwas besser gewesen sei. Es sei wichtig gewesen, statt abzuschleppen Brandbekämpfung zu machen, um die Manövrierfähigkeit der „Pallas“

zu gewährleisten. Haben Sie dazu eine Einschätzung?

Diekhoff: Ich weiß, von den Feuerwehrlern ist viel erzählt worden. Aber ich weiß nicht, wo man da Brandbekämpfung hätte machen wollen. Ja, vielleicht auf Sylt am Strand. Wir hätten alles einstellen müssen.

Man muß sich das so vorstellen: Das Schiff war tot, es brannte. Es gab praktisch nur einen Landeplatz, und der war vorne auf der Back. Nur dort konnten die Leute verkehren. Sämtliche Feuerlöschpumpen – alles – hätten auf die „Pallas“ herübergebracht werden müssen. Wir hatten ja einen sehr guten Erfolg. Ich weiß nicht, ob die Videos von der „Mellum“ hier bekannt sind. Aus meiner Sicht ist das mit dem Strahlrohr und dem Einsatz von Pulver optimal gelaufen.

Man sagt das so leicht, aber die Probleme waren - - Sämtliches Gerät hätte extern hergeflogen werden müssen. Auch wir haben zwar große Löschgeräte, aber auf Grund des Seegangs konnten wir diese gar nicht auf die „Pallas“ übersetzen. Ich bin der Meinung, man sollte sich immer die Sachen vor Ort angucken und nicht ein leichtfertiges Urteil fällen. Das ist meine Meinung. Das soll keine Schelte sein, aber was wir da vor Ort an Wetter hatten, war wirklich schlimm. Wir haben wirklich alles versucht. Ich habe es ja schon gesagt: Ich bin wirklich bis an die äußerste Grenze des Verantwortbaren gegangen. Aber das Wetter war einfach zu schlecht. Wir sind nicht dagegen angekommen.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Auch ich habe noch eine Frage, die ich schon eigentlich vorhin stellen wollte, aber – so geht das manchmal – ich habe meine eigene Schrift nicht lesen können.

Sie sind am Montag, den 26. Oktober, ja erst so gegen halb acht losgeschickt worden. Wenn Sie bereits in der Nacht losgeschickt worden wären, dann – das ist wohl richtig –

wären Sie bereits in den frühen Morgenstunden beim Havaristen eingetroffen. Hätte man dann nicht, unter Ausnutzung des Tageslichtes, wesentliche Bergungsmaßnahmen ergreifen können? Wäre das nicht von Vorteil gewesen?

Diekhoff: Dazu muß ich sagen: Ich habe keinen Einblick gehabt, was in Cuxhaven aufgelaufen war. Dazu kann ich nichts sagen. Das sind für mich auch rein hypothetische Fragen: „Was wäre, wenn ...?“ Das ist für mich nicht Fakt. Ich kann nur mit Fakten arbeiten.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Sie können mir doch sicherlich die Frage beantworten: Wenn Sie bereits in den frühen Morgenstunden dagewesen wären, wäre Ihre Arbeit dann, unter Ausnutzung des Tageslichtes, leichter gewesen als bei Nacht, denn schließlich ist es ja auch früh dunkel geworden?

Diekhoff: Ich kann nur sagen: Wir haben die Schleppverbindung abends, bei Dunkelheit, hergestellt. Das ist ein sehr schwieriges Unterfangen, vor allem wenn Sie diffuses Licht haben. Das ist eine wirklich schwierige Sache. Wir mußten sehr dicht an die „Pallas“ heran. Ich habe mir gesagt: Wenn wir den Swipping-Arm verlieren, dann ist das nicht so schlimm; Hauptsache, wir bekommen erst einmal die „Pallas“. Das hatte absolute Priorität. Wenn Tageslicht da ist, ist das natürlich immer von Vorteil.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ich komme, wie Frau Spoorendonk, noch einmal auf die Feuerwehr, die ja gesagt hat: Es wäre alles kein Problem gewesen; wenn wir früher dagewesen wäre, dann hätte man löschen können. - Das sagt die Cuxhavener Feuerwehr. Teilen Sie diese Auffassung?

Diekhoff: Ich teile diese Auffassung eigentlich nicht. Herr Gillert von der Cuxhavener Feuerwehr war ja in dem Hubschrauber. Er hat gesagt: Spritz da mal ein bißchen mehr, es läuft ja alles prima. - Ich weiß nicht, wie die das hätten anstellen sollen. Denn die hatten ja überhaupt kein Gerät. Der Landeplatz

war nur vorne auf der Back, man konnte noch nicht einmal auf der Gangbord nach hinten laufen; das war alles versperrt. Das Deck glühte. Die ganzen Gerätschaften hätten eingeflogen werden müssen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: War dieser Herr von der Cuxhavener Feuerwehr auch an der Löschung beteiligt?

Diekhoff: Nein, der hat sich auf die „Neuwerk“ abseilen lassen und ist dann anschließend wieder mit nach Cuxhaven gefahren. Aber, wie gesagt: Seine Einschätzung müssen Sie von ihm selber erfahren.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das haben wir bereits, und bewerten müssen auch wir. - Danke.

Vorsitzender: Herr Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Kapitän Diekhoff, der Ausschuß hat mehrfach festgestellt - ich betone das noch einmal -, daß die persönlichen Leistungen der Besatzung an Bord volle Anerkennung finden. Das steht außer Frage.

Auch ich habe noch ein paar Fragen. Sie haben erwähnt, am 26.10. habe sich die Schraube bis ca. 14:33 Uhr gedreht, und das zeige, daß bis zu diesem Zeitpunkt das Schiff aus eigener Kraft manövrierfähig war. Danach ist, wenn ich das richtig sehe, noch weiter Kühlwasser ausgetreten.

Diekhoff: Das kann ich nicht sagen. Ich kann als Fakt nur sagen: 20 Minuten bevor wir da waren, vollzog er seinen letzten Drehkreis. Ich hatte da schon die Information, daß die Schraube dreht und das Ruder 20 Grad Steuerbord lag. Das kann ich nicht bestätigen. Als wir hinkamen, lag die „Pallas“ schon quer im Wind, und wir konnten direkt anfangen zu löschen.

Stellv. Vorsitzender: Die nächste Frage erspare ich mir, weil sie hypothetischer Natur gewesen wäre. - Ich habe allerdings noch zwei andere Fragen.

Am 26.10. um 14:45 Uhr haben Sie bei der „Neuwerk“ angefragt, ob Sie schweres Schleppgeschirr vorbereiten sollten. Das ist verneint worden. Um 19:15 Uhr ist der Fall eingetreten, daß Sie es doch gebraucht hätten.

Diekhoff: Ja, das stimmt. Ich kann Ihnen auch nicht sagen, warum das so war. Irgendwie habe ich die Entscheidung – wenn man mal so platt sprechen darf – aus dem Bauch heraus getroffen. Es gab nichts Bestimmtes, aber irgendwie sagte ich mir: Falls was schiefeht, muß du eingreifen. In dieser Situation habe ich gesagt: Bootsmann, komm her, Schleppdraht klarmachen! Wir sind schon so dicht an der Küste, dann nimm die Polypropylenleine! - Ich kann Ihnen nicht sagen, daß etwas besonders Aufregendes vorgefallen war, daß ich etwas Negatives gehört hätte, daß es nicht klappt oder so. Ich kann nur sagen: Das ist eine rein instinktiv getroffene Entscheidung gewesen.

Stellv. Vorsitzender: Ich habe eine weitere Frage: Sie haben vorhin darauf hingewiesen, daß Sie sich eng mit dem Küwaz abgestimmt und beraten haben. Wer hatte jetzt eigentlich die Letztentscheidung – das Küwaz in Cuxhaven oder Sie als OSC?

Diekhoff: Meinen Sie jetzt, unter Sylt?

Stellv. Vorsitzender: Überhaupt. - Wer hat, wenn Ihre Auffassungen auseinandergehen, die Letztentscheidung?

Diekhoff: Grundsätzlich werden solche Entscheidungen einvernehmlich getroffen, im Gegensatz zum Golfeinsatz, den ich damals mitgemacht habe: Der Botschafter in Manama wurde ausdrücklich angewiesen, daß über sämtliche Einsätze ausschließlich der Kapitän zu entscheiden hat. Das fand ich auch ganz gut.

Stellv. Vorsitzender: Zu einem letzten Bereich. Ich bitte eigentlich nur um eine Bestätigung der Aussage bzw. um eine Korrektur, falls sie nicht richtig sein sollte. Ich lasse das von vorhin noch einmal Revue passieren: Sie

schreiben unter dem 27.10 in Ihrem Bericht u. a.:

„8:30 bis 10:00 Uhr: „Oceanic“ steht unmittelbar zum Aufbau einer neuen Verbindung bereit, falls diese bricht.
17:40 Uhr: Anker ist gefallen.“

Dann wird, in Absprache mit dem Küwaz, die Weisung erteilt: „Alex Gordon“ unternimmt weitere Schleppbemühungen. Das heißt also: Von 17:40 bis 24 Uhr – Sie schreiben: bis 23 Uhr; das Wasser- und Schiffsamt spricht von 24 Uhr – werden Schleppversuche unternommen, erfolglos.

Diekhoff: Auch ich habe hier 24 Uhr stehen.

Stellv. Vorsitzender: Die „Alex Gordon“ versucht das, und die „Oceanic“, die eigentlich dazu auch in der Lage gewesen wäre, kommt nicht zum Zuge.

Diekhoff: Auch wir hatten uns sehr viel davon versprochen, daß die „Alex Gordon“ mit ihrem Spezialgeschirr das unterfahren kann und an den Anker kommt. Das Problem ist eigentlich immer die Umsetzung. Wie der Kapitän sagte – wir lagen ja unmittelbar daneben -, ist ihnen die Ankerkette mehrmals aus dem G-Haken gesprungen, eben auf Grund des starken Arbeitens der Ankerkette. Aber das war nun – das muß man schon sagen – eine Anweisung vom Küwaz.

Stellv. Vorsitzender: Das heißt, man hat – wenn ich das richtig sehe – acht Stunden zugesehen, wie der erfolglos fischt und hat den Versuch nicht abgebrochen, hat das andere Schiff nicht herangelassen.

Diekhoff: Wann hat er angefangen?

Stellv. Vorsitzender: Um 17:40 Uhr war der Anker gefallen.

Vorsitzender: 19:30 Uhr, schreiben Sie.

Diekhoff: Dazu muß man sagen: Die „Pallas“ war zu dem Zeitpunkt unbemannt. Das war eigentlich die einzige Maßnahme, die wir durchführen konnten. Denn nachts

flogen die Hubschrauber nicht – die lehnten es ab, bei Dunkelheit Leute an Bord zu bringen -, und so konnten wir nur versuchen, an den Anker heranzukommen. Insofern war das unmittelbar dran, daß die „Alex Gordon“ Order kriegte, mit dem Ankerziehgeschirr an den Anker zu kommen.

Stellv. Vorsitzender: Das ist mir schon klar. Mir ist nur nicht klar, daß man – obwohl man sieht, daß erfolgreiche Versuche laufen, und man ein zweites Schiff hat, das auf Grund der Ausrüstung und auf Grund der Erfahrung der Besatzung geeignet ist – nicht sagt: Wir versuchen das jetzt einmal mit der „Oceanic“. Die müßten das Schiff doch auf den Haken bekommen.

Diekhoff: Ich glaube nicht, daß die „Oceanic“ ein Ankerschleppgeschirr an Bord hat.

Stellv. Vorsitzender: Gut, das werden wir nachvollziehen können.

Diekhoff: Auch wir haben kleine Draggen an Bord. Aber die sind für diese Art der Arbeit nicht geeignet.

Vorsitzender: Ich sehe keinen weiteren Fragen mehr aus den Reihen der Ausschußmitglieder, so daß ich mich bei Ihnen, Herr Kapitän Diekhoff, herzlich bedanken kann, daß Sie uns heute so ausführlich zur Verfügung standen. Gute Heimreise!

Diekhoff: Danke schön. Ich möchte nur noch einmal sagen, daß es uns wirklich eine Genugtuung gewesen wäre, wenn wir die „Pallas“ hätten nach Hause bringen können. Wir haben alles versucht, leider war die Natur stärker. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

(Beifall)

Vorsitzender: Wir treten in die Mittagspause ein und sehen uns um 14 Uhr zur weiteren Zeugeneinvernahme.

(Unterbrechung: 12:56 bis 14:10 Uhr)

Vorsitzender: Wir setzen die Sitzung fort. Ich frage vorsorglich, ob Herr Kapitän Fischer schon da ist. – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Vernehmung der Auskunftsperson Berthold Petersen

Herr Kapitän Petersen, Sie sind heute vor dem Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor. Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie auf folgendes hinweisen: Soweit Sie als Auskunftsperson aussagen, haben Sie Ihre sachverständige Stellungnahme unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben.

Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beeden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie rein vorsorglich besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineides hin. Der Meineid wird mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet. Diese Belehrung, Kapitän Petersen, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen.

Sie haben das Wort.

Petersen: Mein Name ist Berthold Norman Hans Petersen, geboren 1943, wohnhaft bin ich in Amrum.

Vorsitzender: Herr Kapitän Petersen, Sie sollten dem Ausschuß jetzt schildern, was Sie und Ihr Seenotrettungskreuzer in Sachen „Pallas“ veranlaßt haben bzw. welchen Auftrag Sie hatten.

Petersen: Den Auftrag hatten wir von unserer Firma, als die „Pallas“ gestrandet war, da einmal herauszufahren und zu gucken, wie die da liegt, wie das da aussieht. Das war nach der Strandung im Rütergatt.

Sie sind am 21.11. ausgelaufen?

Petersen: Das kann ich Ihnen nicht genau sagen. – Nein, das war vorher.

Damit wir uns richtig verstehen: Sie sind der Vormann des Seenotrettungskreuzers „Eiswette“?

Petersen: Ja.

Wir haben hier einen Auszug aus dem Einsatzbericht des Seenotrettungskreuzers „Eiswette“ vom 21. November 1998 vorliegen.

Petersen: Wer war denn da Vormann an Bord? Steht das da drin?

Vorsitzender: Nein, das steht da nicht drin.

Petersen: Da war ich nicht an Bord. Da habe ich Freitörn gehabt.

Stellv. Vorsitzender: Herr Petersen, haben Sie in dem Zeitraum von der Strandung bis zu den nächsten Tagen hinweg - -

Petersen: Die ersten vier, fünf Tage war ich da. Dann hatte ich frei.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Können wir uns dann auf diesen Zeitraum verständigen?

Petersen: Ja.

Stellv. Vorsitzender: Würden Sie uns dann Ihren Einsatz und das, was Sie beobachtet haben, darstellen!

Petersen: Was habe ich beobachtet? – Wir sind im Morgengrauen, als es hell wurde, rausgefahren, und da saß die „Pallas“ im Rütergatt. Da lag sie noch so - - Der Anker war weg, die Kette konnte man noch sehen. Die Richtung war so Nordwest mit dem Heck und, schätze ich, Südost mit dem Steven.

Stellv. Vorsitzender: Es gab ja eine Vereinbarung zwischen denjenigen, die an der Bergung beteiligt waren, dahin gehend, daß man das Schiff, die „Pallas“, noch einmal freischleppen sollte. Es waren Springtiden angekündigt. Man sagte, während dieser Spring-

tiden wäre es möglich, das Schiff noch einmal freizubekommen. Waren Sie, als diese Schleppversuche unternommen worden sind, vor Ort?

Petersen: Da waren wir da. Ja.

Stellv. Vorsitzender: Was haben Sie denn da beobachtet?

Petersen: Daß die „Alex Gordon“ hinten fest hatte, mit einer Stahltrasse, und versucht hat, die „Pallas“ runterzuschleppen. Und dann kam – ich weiß nicht, ob das am gleichen Tag war – die „Mellum“ noch davor, und da riß die Leine. Das war eine Nylonleine. Dann wurde das den Tag abgebrochen.

Stellv. Vorsitzender: Ist die „Pallas“ denn noch einmal aufgeschwommen?

Petersen: Nein, da habe ich nichts von gesehen. Wir waren ja immer mindestens eine Viertelmeile weg. Ich bin nur rausgefahren, um zu gucken, daß ich eingreifen kann, wenn mal etwas mit den Leuten passiert. Sonst habe ich da nichts gemacht, ich war immer weit weg davon. Man konnte höchstens etwas mit dem Fernglas sehen.

Stellv. Vorsitzender: Haben Sie sonst noch irgend etwas beobachtet? Hat sich das Schiff noch einmal gedreht?

Petersen: Da waren beide Schlepper davor, auch die „Englishman“. Dann hat sich das Schiff vorne zur Steuerbordseite gedreht.

Stellv. Vorsitzender: Haben Sie über Funk noch irgend etwas mitgehört, was für den Ausschuß von Relevanz sein könnte?

Petersen: Da wurde überwiegend Holländisch gesprochen. Da kriegt man ja lange nicht alles mit.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Habe ich das richtig verstanden: Sie sind rausgefahren, um

zu sehen, was da los ist, um eventuell zu helfen?

Petersen: Nein, wir wußten ja, daß das Schiff gestrandet ist. Das war ja bekannt.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Welchen Auftrag hatten Sie denn, um rauszufahren?

Petersen: Sicherheit zu geben, falls irgend etwas mit den anderen Booten passiert.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Das war aber mit der Einsatzleitstelle in Bremen so abgesprochen?

Petersen: Ja.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Haben Sie da irgend etwas gemacht?

Petersen: Die „Westerharde“ – das ist ein Schiff vom Wasser- und Schifffahrtsamt – hat eine Leine in die Schraube gekriegt. Den haben wir nach Amrum reingeschleppt. Die Trosse, die die „Mellum“ abgerissen hat, hat sie in die Schraube bekommen, und wir haben die dann reingetragen.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Danke.

Vorsitzender: Herr Matthiessen?

Abg. Matthiessen: Keine Fragen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender: Herr Kubicki?

Abg. Kubicki: Keine Fragen.

Vorsitzender: Frau Spoorendonk?

Abg. Spoorendonk: Keine Fragen.

Vorsitzender: Herr Maurus.

Stellv. Vorsitzender: Herr Petersen, die „Alex Gordon“ hat doch dann einmal abgebrochen und ist nach Wyk in den Hafen zurückgelaufen. Was war denn dem vorausgegangen, daß da die Schleppbemühungen nicht weiter fortgesetzt worden sind?

Petersen: Da bin ich überfragt.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. Keine weiteren Fragen mehr.

Vorsitzender: Es gibt keine weiteren Fragen. Sie sehen, Kapitän Petersen, daß es bei uns sehr schnell gehen kann. Ich bedanke mich, daß Sie heute gekommen sind.

Der Ausschuß setzt die Beratung in interner Sitzung fort.

(Unterbrechung: 14:17 bis 14:29 Uhr)

Vorsitzender: Wir setzen die öffentliche Einvernahme fort. Herr Fischer ist dankenswerterweise schon früher gekommen.

Herr Kapitän Fischer, Sie sind heute vor dem „Pallas“-Untersuchungsausschuß als Auskunftsperson erschienen. Das Beweisthema, zu dem Sie sich äußern sollen, ist Ihnen in der Ladung mitgeteilt worden. Ihre Aussagegenehmigung liegt uns vor.

Vernehmung der Auskunftsperson Kurt Fischer

Bevor Sie sich zu dem Beweisthema äußern, muß ich Sie noch auf folgendes hinweisen: Soweit Sie als Sachverständiger aussagen, haben Sie Ihre sachverständige Stellungnahme unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben. Sie müssen damit rechnen, daß Sie Ihre Aussage vor dem Ausschuß beenden müssen. In diesem Zusammenhang weise ich Sie – rein vorsorglich – besonders auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Aussage oder eines Meineids hin. Der Meineid kann mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr geahndet werden. Diese Belehrung, Herr Kapitän Fischer, erfolgt nicht aus Mißtrauen Ihnen gegenüber, sondern weil ich dazu gesetzlich verpflichtet bin.

Bevor ich Sie zur Sache vernehme, muß ich Sie vorher zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, uns Ihren vollständigen Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen. Bedienen Sie sich des Knöpfchens. Ja, Dankeschön, Sie haben das Wort.

Fischer: Mein Name ist Kurt Fischer, ich bin geboren am 23.5.1949 und bin wohnhaft in Bredstedt, in der Friesenstraße 32.

Vorsitzender: Dankeschön. Und zu Ihrem Beruf?

Fischer: Ich bin seit 18 Jahren Kapitän auf dem Rettungskreuzer „Minden“ in List auf Sylt.

Vorsitzender: Ja, Danke schön. Den Einsatz der „Minden“ im Zusammenhang mit dem Seenotfall und der Havarie des Frachters „Pallas“ würden wir jetzt gern von Ihnen hören. Wir haben eine Abschrift aus Ihrem Einsatzbericht hier vorliegen. Trotzdem wäre es erforderlich für die anschließende Befragung, daß Sie uns noch einmal schildern, was Sie und Ihr Seenotrettungskreuzer zu tun hatten.

Fischer: Ja, wir sind am Montag gegen 0:50 Uhr ausgelaufen zur „Pallas“. Zum Zeitpunkt unseres Auslaufens war die Besatzung noch an Bord, und zwei Hubschrauber waren auf dem Weg zum Schiff. Während unseres Anmarsches waren die Hubschrauber schon vor Ort sowie das dänische Mehrzweckboot, die „Nordsee“.

Aufgrund des schlechten Wetters verzögerte sich natürlich zeitlich gesehen unsere Ankunft, da wir nur in der Lage waren, ganz langsam zu fahren - aufgrund der See, wir hatten acht bis zehn Meter See, und da konnten wir nur ganz langsam fahren. Wie wir ankamen, war die „Nordsøen“ schon vor Ort, und es wurde die letzte Person dann abgeborgen. Wir selber wurden schon bei Annäherung von der dänischen „Nordsøen“ gewarnt, nicht zu nahe an das Schiff heranzufahren, weil rund um das Schiff Teile der Ladung trieben. Und bei der Seehöhe – und wenn ein so ein Balken in den Propeller zurückkommt oder in das Schiff, ist Feierabend, dann wäre schon mal Schluß gewesen. Das heißt, wir haben uns immer so zwischen 800 und 1000 m von dem Schiff entfernt aufgehalten.

Nachdem die letzte Person abgeborgen wurde, haben wir Rücksprache gehalten mit der „Nordsøen“; zurückgegeben an unsere Zentrale. Da es nicht möglich war, irgend etwas zu unternehmen, denn das Schiff stand voll in Flammen. Ich schätze, die Flammen waren 15 bis 20 m Höhe über die gesamten Luken. Das war eine Riesenhitzentwicklung, Qualm und eben das treibende Holz. Daraufhin haben wir uns dann entschlossen, zurück nach List zu fahren. Und die „Nordsøen“ ging dann auch - die hatte ja noch einen Notfall mehr und ging dann Richtung Esbjerg. Das war die Nacht.

Und dann sind wir am Tage, gegen 12:20 Uhr, ein zweites Mal zur „Pallas“ gefahren. Da hatte sich die Wetterlage allerdings auch wieder gebessert. Es war nicht mehr extrem. Ich schätze mal, wir hatten da noch Windstärke 8 bis 9, während wir in der Nacht 11

bis 12 hatten. Wir kamen ziemlich zeitgleich an mit der „Mellum“ und mit der „Neuwerk“. Die „Meerkatze“ war schon vor Ort und das BGS-Boot „Bredstedt“. Die „Mellum“ – also wir selber waren quasi nur dort für den Notfall, wenn irgend etwas sein sollte, daß wir helfen können. Die „Mellum“ ging gleich an die „Pallas“ ran, legte sich seitlich hin an die „Pallas“, und die hat sich ja stundenlang nicht mehr gerührt, hat nur noch gelöscht, aus vier Rohren. Also, es lief wunderbar.

Die „Neuwerk“ wiederum auch hat auch begonnen zu löschen, und dann kam später - die Uhrzeit kann ich natürlich nicht sagen, das weiß ich nicht mehr - die „Meerkatze“ und die „Neuwerk“ haben über UKW miteinander gesprochen, woraufhin der Kapitän der „Meerkatze“ sagte, vier Mann seiner Besatzung stellen sich freiwillig zur Verfügung – bei Ankunft des Hubschraubers – und wollten sich dann auf die Back abwischen lassen, der „Pallas“, was ja auch geschah dann. Dann hat man zu späterer Stunde versucht - das Schiff – die „Neuwerk“ hat versucht, eine Leinenverbindung herzustellen, was ja nicht gelang, wobei die „Neuwerk“ sich auch etwas in den Propeller holte.

Daraufhin, da unsere Anwesenheit nicht erforderlich war, weil wir nichts machen konnten, bin ich dann nach Rücksprache mit unserer Zentrale in Bremen zurück nach List gelaufen. Und das war quasi eigentlich schon alles.

Vorsitzender: Ja, Danke schön, Herr Kapitän Fischer. Ich komme noch einmal auf den 26. 10. Da haben Sie 0:27 Uhr die Auslauforder vom MRCC Bremen erhalten. Was ist Ihnen dort gesagt worden?

Fischer: Eben praktisch nur, daß eben die „Pallas“ dort treibt und brennt und die 12 Mann Besatzung sich an Bord befinden und wir uns doch bitte auf den Weg machen möchten, zu dem Schiff für eine eventuelle Hilfestellung – wenn möglich.

Vorsitzender: Weiteres, beispielsweise, daß ein Abbergen vorgesehen war, Derartiges ist Ihnen aber nicht mitgeteilt worden?

Fischer: Nein, nur eben, daß zwei Hubschrauber schon auf dem Weg sind, und eben das dänische Schiff, die „Nordsøen“ auch.

Vorsitzender: Konnten Sie daraus schließen, daß die Hubschrauber angefordert waren, daß eine Abbergung vorgesehen war?

Fischer: Richtig!

Vorsitzender: Danke

Fischer: Weil, die Hubschrauber haben ja auch mit Blavand-Radio kommuniziert.

Vorsitzender: Und das haben Sie mitgehört?

Fischer: Teilweise ja.

Vorsitzender: Warum hat man Ihnen eine erneute Auslauforder mittags erteilt?

Fischer: Das ging darum, daß wir eventuell mit löschen könnten oder sollten und vor Ort sein sollten, falls irgend etwas passieren sollte, um dann zu unterstützen, Hilfe zu leisten.

Vorsitzender: Ja, Danke schön! Herr Maurus?

Stellv. Vorsitzender: Keine Fragen.

Vorsitzender: Herr von Hielmcrone?

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja! Sie waren ja vor Ort in den frühen Morgenstunden des Montags. Wann ist die „Nordsøen“ – habe ich das einigermaßen richtig ausgesprochen? -

Fischer: Ja!

Abg. Dr. von Hielmcrone: - denn abgezogen worden?

Fischer: Das kann ich nicht sagen, weil wir das nicht mehr beobachtet haben. Also, wie

wir beidrehten und zurück nach Sylt liefen, war die „Nordsøen“ noch vor Ort.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ach so!

Fischer: Wir haben nur mit ihm gesprochen. Er sagte uns, er wartet jeden Moment auf Order, daß er auch beidreht. Aber dann – die sprechen auf anderen UKW-Kanälen, und die schalten wir dann nicht mit.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Also, Sie haben dann gewußt, daß die „Nordsøen“ möglicherweise auch beidreht wird. Haben Sie das auch MRCC Bremen gemeldet?

Fischer: Ja!

Abg. Dr. von Hielmcrone: Gut!

Fischer: Denn es war ja allgemein auch gar nicht bekannt, daß noch ein anderes havariertes Schiff da war.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja!

Fischer: Wo die „Nordsøen“ hin sollte.

Abg. Dr. von Hielmcrone: Ja, es hat hier eine Rolle gespielt, deswegen frage ich Sie das auch. Als Sie gegen 12:00 Uhr während des Tages am Montag bei dem Havaristen waren. Hätte man da theoretisch auch Feuerwehreute auf das Heck des Havaristen abfieren können? – So heißt das wohl?

Fischer: Das kann ich von außen schlecht beurteilen, weil ich nicht weiß, wie das da mit der Hitzeentwicklung gewesen ist. Das ist schwierig.

Vorsitzender: Herr Schlie?

Abg. Schlie: Sie sagten, daß Sie mit der „Nordsøen“ auch Funkkontakt hatten. Ist Ihnen dann von denen auch mitgeteilt worden, daß Sie sich dann – nachdem die Bergung abgeschlossen war, jetzt zu einem anderen havarierten Schiff begeben mußten, oder woraus haben Sie das geschlußfolgert?

Fischer: Weil wir die Gespräche vorher mit verfolgt haben und daher das wußten von dem anderen Schiff.

Abg. Schlie: Das heißt also, daß das aufgrund Ihrer – des Mithörens eine eigene Erkenntnis gewesen ist, richtig? Wissen Sie – oder können Sie sich noch erinnern, um welches Schiff es sich dabei gehandelt hat und in welchen Gewässern das war?

Fischer: Ich meine, das war ein isländischer Chemikalientanker. Und der hat eine See Vorkante Brücke abbekommen, eine derartig steile, hohe See, daß sämtliche Scheiben eingeschlagen worden sind – auch von der Brücke oben – das heißt, die hatten im Moment erst einmal Black-out. Die konnten gar nichts mehr. Nun wußte er natürlich – hatte er keinen Ort mehr, kein Radar, kein nichts ging mehr, und er wußte nicht mehr, wo er war, was er machen sollte. Dann hat man irgendein Schiff in der Nähe – das kann ich Ihnen aber nicht sagen, welches das war – das hat sich denn zur Verfügung gestellt und gesagt: Okay, ich bringe dich in die Nähe von Esbjerg, Ansteuerung. Und das ist dann anscheinend ja auch so passiert. Und dort hat es dann – ist es dann wohl vor Anker gegangen. Und dann sollte die „Nordsee“ – soweit ich es weiß – dieses Schiff nachher in den Hafen von Esbjerg begleiten, am anderen Tag.

Abg. Schlie: Können Sie da ungefähr die Uhrzeiten noch aus Ihrer Erinnerung heraus sagen, wann Ihnen das durch den Funkverkehr deutlich geworden ist, daß die Situation so war, wie Sie sie eben geschildert haben?

Fischer: Sie meinen jetzt in Verbindung mit der „Nordsøen“?

Abg. Schlie: Ja!

Fischer: Das ist schwierig, das kann ich nicht. Das ist schwierig –

Abg. Schlie: Ungefähr!

Fischer: Nein, kann ich nicht, kann ich nicht, weil es war ja schon weit vor dem, bevor der

Einsatz der „Pallas“ kam, daß dieses Schiff gerufen hatte. Das mag vielleicht 22 - ich kann es nicht sagen -, vielleicht 22:00 Uhr gewesen sein. Da rief dieses Schiff ja schon. Tut mir leid!

Abg. Schlie: Ist Ihnen durch das Mithören des Funkkontakts in irgendeiner Weise auch deutlich geworden, daß die „Nordsøen“ dort auch geschleppt hat? Dieses andere Schiff?

Fischer: Nein!

Abg. Schlie: Das ist Ihnen nicht deutlich geworden?

Fischer: Das ist mir nicht bekannt.

Abg. Schlie: Wie war die Situation dann, als die „Nordsøen“ weg war von der „Pallas“. Welche Maßnahmen gab es denn da, die da überhaupt noch durchgeführt wurden?

Fischer: Das kann ich Ihnen ja nicht sagen, weil – wie wir zurückliefen nach Sylt, da war die „Nordsøen“ ja noch da.

Abg. Schlie: Alles klar! Gut, Danke!

Vorsitzender: Herr Matthiessen?

Abg. Matthiessen: Keine Fragen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender: Herr Kubicki?

Abg. Kubicki: Herr Fischer, ich habe eine Frage, die sich mehr an Sie als sachverständiger Zeuge richtet. Die „Minden“ und die „Wilhelm Kaisen“ – sind das gleich große Schiffe?

Fischer: Nein! Die „Wilhelm Kaisen“ ist das größte Schiff, das ist auf Helgoland stationiert, ist 45 m, und die „Minden“ ist 23 m.

Abg. Kubicki: Deren Löscheinrichtung, die Monitore. Haben die die gleiche Kapazität, das heißt, sind die genauso stark, oder sind die unterschiedlich stark?

Fischer: Die sind unterschiedlich stark von Schiff zu Schiff dispariert das.

Abg. Kubicki: Sind Ihre stärker, oder –

Fischer: Schwächer.

Abg. Kubicki: Ich will Ihnen sagen, warum ich das frage. Es ist mir aufgefallen, daß die „Wilhelm Kaisen“, die ja von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger am 27.10. zur „Pallas“ abgeordnet wurde und dort Kühlungsaufgaben übernehmen sollte, die die „Neuwerk“ vorher erfolgreich durchgeführt hatte, die aber von der „Wilhelm Kaisen“ deshalb nicht durchgeführt werden konnten, weil deren Monitore zu stark waren. Wäre es dann nicht sinnvoller gewesen, --

Vorsitzender: Zu schwach!

Abg. Kubicki: Ja, zu stark! – Wäre es da nicht sinnvoller gewesen, die „Minden“ zu beordern, mit schwächeren Monitoren, um die Leistung der „Neuwerk“ zu übernehmen?

Fischer: Das Problem ist ja – es ist so. Wenn ich jetzt lösche, dann muß ich eine Maschine wegnehmen, das heißt, ich habe nur eine Maschine zur Verfügung. Und dann habe ich keine Chance, das Schiff zu halten, weil die Propeller sind ja seitlich versetzt. Wenn ich nur eine Maschine habe, dann hat das Schiff das Bestreben, immer zur entgegengesetzten Seite wegzulaufen. Und bei dem Wetter und bei der See halte ich das Schiff nicht.

Vorsitzender: Haben Sie noch eine Frage, Kollege Kubicki? - Frau Spoorendonk?

Abg. Spoorendonk: Sie sagten vorhin, daß die „Nordsøen“ dann zu einem anderen Schiff gerufen wurde. Wissen Sie, ob denn da noch Gefahr für Menschenleben bestand, als die „Nordsøen“ sich entfernte, wie das da aussah?

Fischer: Dazu kann ich ja nichts sagen, weil ich es weder gesehen habe, das Schiff, noch etwas derartiges gehört habe. Auf alle Fälle, die Besatzung war ja an Bord des Schiffes.

Abg. Spoorendonk: Und als sie dann vor Ort hinkamen, also Sie sagten, Sie waren in der Nähe, um eventuell helfen zu können oder mit löschen zu können. Können Sie irgend etwas über diese interne Kommunikation sagen, also fand da irgendwie eine Übergabe statt, also an Sie oder an die „Mellum“, oder wie ist das so gelaufen?

Fischer: Sie meinen jetzt den Tag danach?

Abg. Spoorendonk: Ja, am 26.

Fischer: Am 26. – Ja.

Abg. Spoorendonk: Also, haben Sie sich da irgendwie melden müssen, oder – ich frage, weil wir uns schon mehrfach hier damit befaßt hatten, wer denn jetzt so – wie heißt das jetzt? – Ja, On-Scene-Commander, OSC war, ja genau. Können Sie dazu etwas sagen?

Fischer: Ich denke mir, ich kann es nicht. Ein direkter On-Scene-Commander war nicht vor Ort, und der war am Tag – also an diesem Tag – auch nicht vonnöten, da jeder genau wußte, was er zu tun hatte. Die „Mellum“ und „Neuwerk“ lagen am Schiff und haben gelöscht. „Meerkatze“ wachte stand-by, das BGS-Boot wachte stand-by, und wir auch noch. Denn als drittes Schiff da ran zu gehen zuletzt – das war – erst einmal wäre das schwierig für uns geworden aufgrund der Wetterlage eben nicht, und wir hätten auch nicht mehr dazwischen gepaßt, praktisch. Dann hätte man von der anderen Seite da ran müssen, und das geht nicht, weil da gehen Sie rein in die Rauchwolke, und das können Sie nicht.

Vorsitzender: Herr Maurus!

Stellv. Vorsitzender: Herr Fischer, von wem haben Sie eigentlich von dem Seenotfall „Pallas“ als erstes gehört? Haben Sie mitgehört, oder kam das direkt über Ihre Einsatzleitstelle?

Fischer: Nein, wir hatten schon vorher – haben wir das gehört. Ich kann jetzt auch nicht mehr die Uhrzeit sagen, es mag 0:00

Uhr gewesen sein, so etwas vielleicht, 0:00 Uhr, 0:20 Uhr, ich weiß nicht, das kann ich Ihnen so genau nicht mehr sagen.

Stellv. Vorsitzender: Das heißt also, es kam dann relativ schnell auch die Einsatzorder?

Fischer: Richtig!

Stellv. Vorsitzender: Am ersten Tag, als sie draußen waren, - haben Sie eben dargestellt – hat das Schiff lichterloh gebrannt mit 15 bis 20 m hohen Flammen.

Fischer: 15 bis 20 – schätze ich.

Stellv. Vorsitzender: Ja! Wie war das denn dann am 26.10., als Sie gegen 12:20 Uhr rausgelaufen waren?

Fischer: Da waren kaum Flammen zu sehen. Es qualmte, und von Flammen war eigentlich so gut wie nichts zu sehen. Da war nur viel Qualm.

Stellv. Vorsitzender: War die Ladung da von Bord?

Fischer: Es waren Reste, die noch auf der Luke lagen, also einzelne Bretter –

Stellv. Vorsitzender: Es gab dann ja auch mal eine Meldung, daß das Feuer gelöscht sei. Ich habe hier eine UTC-Zeit da, da heißt es 6:37 Uhr. Das müßte dann ja eigentlich – ja, war vor der Zeit, zu der Sie draußen waren. Konnten Sie da noch – was haben Sie denn festgestellt, als Sie draußen -?

Fischer: Also, von dieser Meldung haben wir nichts vernommen. Wir haben es im nachhinein gehört, aber die haben wir nicht über Funk hören können. Da muß die „Pallas“ dann noch zu weit von uns entfernt gewesen sein.

Stellv. Vorsitzender: Als Sie dann draußen waren, war die Ladung so weit wie möglich runter und -

Fischer: In der Nacht, wo wir draußen waren, noch nicht. Teile der Ladung waren runter.

Stellv. Vorsitzender: Ja, meine ich. Am 26., um 12:20 Uhr –

Fischer: Ja, da war fast die ganze Ladung weg am nächsten Tag, nachmittags. Da lagen einzelne Bretter vielleicht noch auf der Luke, so, was wir sehen konnten. Denn wir sind auch nicht zu dicht rangegangen, um eben „Mellum“ und „Neuwerk“ nicht zu behindern.

Vorsitzender: Liegen noch weitere Fragen vor? – Herr Kubicki!

Abg. Kubicki: Eine Frage noch: Herr Fischer, als Sie am 25.10. bei dem Schiff waren – nachmittags oder abends. Ist Ihnen da aufgefallen, daß oder ob überhaupt die Maschine noch lief, oder war das -?

Fischer: Am 25.10. war es nachts.

Vorsitzender: 26.!

Abg. Kubicki: 26.! Entschuldigung, am 26.

Fischer: Ob die Maschine gelaufen hat, kann ich nicht sagen, aber die Hilfsdiesel müssen gelaufen haben, da ja das gesamte Achterschiff erleuchtet war. Da gehe ich davon aus, daß die Hilfsdiesel gelaufen haben. Das war hell erleuchtet.

Abg. Kubicki: Das gesamte Achterschiff war hell erleuchtet?

Fischer: Ja, das Schiff war hell erleuchtet, ja!

Abg. Kubicki: Gut, das war meine Frage.

Vorsitzender: Weitere Fragen liegen – doch, Herr von Hielmcrone!

Abg. Dr. von Hielmcrone: War es auch um 12:00 Uhr noch erleuchtet?

Fischer: Nein, nein!

Vorsitzender: Weitere Fragen liegen offenbar nicht vor. Herr Kapitän Fischer, dann danke ich Ihnen, daß Sie uns Auskunft gegeben haben und wünsche Ihnen eine gute

Heimreise! Der Ausschuß beendet seine öffentliche Einvernahme. Ich schließe die Sitzung.

Schluß: 14:50 Uhr