

Nur ein kleiner Fischkutter ?

Zu einigen Schwachstellen und Widersprüchen bei der Ermittlung der Ursachen für den Untergang des Saßnitzer Fischkutters „Beluga“ am 18. März 1999 südlich Adlergrund

Dr.Ing.habil. Dipl.Ing.oec. Diethard Kersandt, Kapitän AG, Rostock

Der Autor hat sich der Familie des tödlich verunglückten Kapitäns zur Verfügung gestellt, um sie in ihrer Suche nach den Ursachen des Seeunfalls zu unterstützen. Obwohl dadurch die Unparteilichkeit seiner Ermittlungen durchaus in Frage gestellt werden könnte, hat er sich in dem folgenden Beitrag bemüht, ausschließlich auf objektiv nachweisbare Widersprüche und Schwachstellen bei der Ursachenermittlung und der Beweiserhebung des Seeamtes bzw. des Bundesoberseeamtes aufmerksam zu machen. Er beschränkt sich dabei vor allem auf die Konsequenzen aus zwei Gutachten, die im Auftrage des Bundesoberseeamtes bzw. der Staatsanwaltschaft angefertigt und zu Grundlagen juristischer Entscheidungen wurden. Dabei kommt es ihm darauf an, die Verantwortung der Seeämter für die Übernahme der Ergebnisse „eigener“ Sachverständiger im Vergleich zu „fremden“, aber verfügbaren Gutachten und Analysen, herauszustellen. Während er Autor anhand seiner Recherchen und drei vorliegender materialtechnischer Gutachten davon ausgeht, dass der Kutter durch eine plötzliche Fremdeinwirkung untergegangen sein muss, sehen die Seeämter die Ursache in inneren Betriebsabläufen, die schließlich im Zusammenhang mit einem angenommenen Tiefgang und äußeren Wellenwirkungen das Unglück herbeigeführt hätten. Der Fall wurde im Jahre 2000 vor dem Seeamt Rostock und im Dezember 2001 in einem Widerspruchsverfahren vor dem Bundesoberseeamt in Hamburg verhandelt. Ein Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft in Stralsund gegen Unbekannt wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung und unterlassener Hilfeleistung ist noch immer anhängig.

Viele Fragen blieben offen

Am 17.März 1999 gegen 22.30 Uhr lief der deutsche Fischkutter „Beluga“ aus dem Hafen von Saßnitz nach Nexö auf der Inseln Bornholm aus. An Bord waren: Kapitän Frank Schneider, Maschinist Hartmut Gleixner und Lehrling Martin Senfft. Kapitän Schneider hatte den im Jahre 1986/87 in Polen bzw. Finnland gebauten/umgebauten Kutter (ex „Mariola“) im April 1996 gekauft. Der Heckfänger hatte folgende Abmessungen : Länge über alles 17.58 m, Länge zwischen den Loten 15.85 m, Breite über alles 5.81 m, Seitenhöhe 3.30 m, Tiefgang ca. 3.00 m, Mindestfreibord 0.30 m, BRZ/NRZ 85/26, Gesamtleistung der Hauptmaschine 219 kW, Dienstgeschwindigkeit ca. 8 Knoten. Die nautische und technische Ausrüstung entsprach den Erfordernissen des Einsatzgebietes. Der Kapitän galt als erfahrener Seemann und guter Fischer. Es herrschte gute Sicht und südwestlicher Wind zwischen 3-4 Bft. Die Wellenhöhe lag bei etwa 0,5 m.

Am 18.März 1999 gegen drei Uhr morgens versank nach einigen Stunden auf einem Kurs von 63° und etwa 8 Knoten Fahrt der Kutter zwischen den Inseln Rügen und Bornholm südlich des Adlergrundes in der Ostsee. Die drei Seeleute kamen um ihr Leben.

Warum sendete der Kapitän keinen Notruf ? Warum trugen die Seeleute keine Überlebensanzüge ? Wer war in dieser Nacht in der Nähe des Unglücksortes ? Warum vergingen so viele Stunden zwischen der Entdeckung des Unglücks und einer koordinierten Suche und Rettung ? Warum waren die Taucherberichte ungenau und widersprüchlich ? Warum wurde die Untersuchung des Seeunfalls so einseitig geführt ? Warum erfolgte keine Spurenanalyse ? Hat sich der Kapitän fehlerhaft verhalten ? Warum irrten sich Gutachter ? Warum wurden Sachverständige mit ihren materialtechnischen Analysen nicht angehört ? Trugen die Wetterbedingungen zum Unfall bei ? Lag der Kutter wirklich so tief im Wasser ? Welche Rolle spielte die Bundesmarine ? Wo sind die Radaraufzeichnungen geblieben ? Hat ein Schleppzug den Weg des Kutters gekreuzt ? Wer hatte das Schiffstagebuch und warum wurde es erst nach einem Jahr vorgelegt ? Was, wer, warum ... ? - Fragen über Fragen, die weder in der Verhandlung des Falles vor dem Seeamt Rostock, noch vor dem Bundesoberseeamt in Hamburg jemals beantwortet wurden. Fragen, die die Öffentlichkeit, insbesondere aber die Angehörigen der drei verunglückten Seeleute, bis heute bewegen.

Gerade in der gegenwärtigen Phase der Neufassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes, der Reformen in der Seeunfallursachenerforschung und der Leitung maritimer Katastrophen ist es dringend erforderlich, auf Schwachstellen in der Arbeit von Seeämtern hinzuweisen, damit neben der juristischen Seite der Gesetzgebung gleichzeitig ein Qualitätszuwachs in der wissenschaftlich und durch die seemännische Praxis abgesicherten fachlichen Arbeit erreicht werden kann. Das und vor allem das liegt im Interesse der Seeleute, die auf See ihren Dienst versehen bzw. derer, die von einem Seeunfall betroffen sind. Sie haben einen Anspruch auf eine hohe Qualität in der Ursachenermittlung. Und die Angehörigen verunglückter Seeleute haben ein Recht darauf zu erfahren, warum das Unglück eingetreten ist.

Bei der Aufklärung eines Seeunfalls stellt das Seeunfalluntersuchungsgesetz höchste Anforderungen an Wahrhaftigkeit, Sorgfalt, Gründlichkeit und fachliche Kompetenz der beauftragten Stellen. Im Falle des Fischkutters „Beluga“ scheinen diese Anforderungen nicht erfüllt worden zu sein. Nach Auffassung des Autors hat sich bei der Untersuchung des Seeunfalls des Saßnitzer Fischkutters „Beluga“ herausgestellt, dass **schwerwiegende Mängel**

in der Beweissicherung und Untersuchung aufgetreten sind, die den Zweck des Verfahrens in Frage stellen und zu **unverantwortbaren rechtlichen und moralischen Konsequenzen** für den beteiligten Kapitän Frank Schneider bzw. seine Hinterbliebenen führen.

Im Spruch des Seeamtes Rostock vom 28.10.1999 hieß es :

„Der Unfall ist mit hoher Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, dass

- *infolge eines sehr geringen Freibords Wasser über die beiden geöffneten achteren Bodenspeigatten eindrang,*
- *dieses über die offene Fischeingabeluke in den Fischladeraum und von dort verzögert in den Maschinenraum einlief und*
- *zum Verlust der Reststabilität führte.“*

Das Seeamt resümierte : *„Im Ergebnis blieb daher festzustellen, dass das auslösende Moment für diesen Seeunfall letztlich der ungewöhnlich große Tiefgang dieses Fahrzeuges war...“* und stellt heraus, *„... dass diese Kette von Geschehnissen unterbrochen worden wäre, wenn der Teller der Fischeingabeluke fest aufgesetzt und damit der wesentliche Verschlusszustand des Fahrzeuges auf See hergestellt worden wäre.“*

In einer Mitteilung des Bundesoberseeamtes vom 05. Dezember 2001 wird dessen Entscheidung zum Fall „Beluga“ mitgeteilt (eine vollständige Fassung des Spruches, eine Begründung und andere den Spruch stützende Beweise lagen dem Autor bis Ende Januar 2002 nicht vor) :

„Der Spruch des Seeamtes Rostock erhält folgende Fassung :

...

- 2. Der Unfall wurde ohne Fremdeinwirkung durch in den Schiffskörper eindringendes Wasser verursacht. Das führte zum Verlust der Schwimmfähigkeit. ...“*

Damit bestätigte das Bundesoberseeamt in der Kernaussage „keine Fremdeinwirkung“ den Spruch des Seeamtes Rostock. Erste und zweite Instanz stellten die Ursache des Unfalles in „inneren Betriebsabläufen“ fest. Und genau dieses Ergebnis der Beweiserhebung, der Untersuchung und der Verhandlungsführung ist Gegenstand des Einsatzes der Hinterbliebenen.

Tiefgang, Wasserpass und offene Pforten

Die Annahme, der Kutter hätte bereits beim Auslaufen am 17.03.1999 ohne Zuladung von Fisch und Eis zu tief gelegen, begründete sich aus einer Ablesung des (vermeintlichen) Wasserpasses. Diese Annahme stellte die Grundlage aller weiteren Vermutungen und nachträglichen Berechnungen der Seeämter bzw. ihrer Gutachter dar.

Leicht kann der Betrachter auf Fotos und Videoaufnahmen des Kutters erkennen, dass der Verlauf des Wasserpasses falsch abgelesen wurde.

Der Wasserpass wird durch die grünliche Färbung der Bordwand (Bewuchs) gekennzeichnet. In der Regel verkörpert er den Tiefgang des Schiffes ohne Ladung / Eis bei längerem Liegen im Hafen. Bei der „Beluga“ lag er zweifelsfrei bei 3.05 bis 3.07 m an der achteren Ahming, wenn man die an der Stb.-Seite der Bordwand verlaufende grüne Bewuchslinie bis in den Heckbereich verlängert. Ein eindeutiges Zeichen ist die grünliche Einfärbung der „30-iger“ Ahming, während der Bereich um und unter der „32-iger“ Ahming weiß eingefärbt ist. Das bedeutet, dass dieser Bereich nicht „Wasserpass bildend“ gewesen sein kann und ein achterer Tiefgang von 3.20 m bei leerem Schiff ausgeschlossen ist. Zusammen mit dem an der vorderen Ahming ablesbaren „Wasserpass“-Tiefgang von 2.87 m ergibt sich ein mittlerer Tiefgang des Kutters im Hafen (ohne Fisch / Eis) von 2.96 m – 2.97 m und nicht von 3.05 m ! Der auf die Lote berichtigte mittlere Tiefgang ist noch geringer. Damit hätte sich der Fischkutter „Beluga“ in der Regel, gemessen am Verlauf des Wasserpasses, tiefgangsmäßig beim Auslaufen in einem seetüchtigen Zustand befunden. Ein weiterer eindeutiger Beleg für den Wasserpassverlauf hätte dem Oberseeamt zur Verfügung gestanden, wenn es die Fotografien des Kutters aus dem Jahre 1996 bei einem Zeugen abgefragt hätte. Dem Autor sind diese Bilder erst nach der Auswertung der Aufnahmen des Kutters kurz nach der Bergung zur Kenntnis gelangt. Seine obige Interpretation des Wasserpassverlaufes wird eindeutig dadurch bestätigt, dass auch auf den Bildern von 1996 der Tiefgang wie folgt abgelesen werden kann : $Tga = 3.08 \text{ m}$; $Tgv = 2.86 \text{ m}$; $Tgm = 2.97 \text{ m}$!

Am 08.07.2001 besichtigte ein SV des Bundesoberseeamtes die „Beluga“ : *„Der Tiefgang, abgelesen an den Ahmings, betrug achtern ca. 2,70 m und vorne ca. 3,10 m. ... Am Bewuchs (Wasserpass) war noch deutlich zu erkennen, dass der Kutter für einen längeren Zeitraum überwiegend auf einem Tiefgang vorne 2,90 m, achtern 3,20 m gelegen haben muss. ...“*

Schon diese Aussage ist anzuzweifeln. Wie kann er deutlich den Wasserpass vorne bei 2,90 m erkennen (unter Wasser; nach 1 ½ Jahren ?), wenn das Schiff zum Zeitpunkt seiner Beobachtung mit 3,10 m, also 20 cm tiefer, im Wasser gelegen hat ?

Mit der Behauptung des SV, der Kutter hätte einen „... (längerzeitiger (n)) Tiefgang... vor dem Sinken an den Ahmingen von ca. 2,90 m vorne und ca. 3,20 m achtern...“ gehabt, unterstellt er dem Kapitän, dass dieser in der Regel mit einem seeuntüchtigen Schiff zu den Fangplätzen ausgelaufen, Fisch gefangen, verstaut und total überladen in den Hafen zurückgekehrt sei. Da dem Kapitän als gutem und zuverlässigem Seemann aufgefallen sein muss, dass sein Schiff stets zu tief lag, da er entsprechend des Fahrerlaubnisscheines und der Stabilitätsrechnung wusste, wie groß der zulässige Freibord sein durfte, hätte er damit nach Meinung des SV den Verlust der Seetüchtigkeit schon vor dem Auslaufen billigend in Kauf genommen und das Leben seiner Besatzung auf das Spiel gesetzt.

Das ist eine sehr schwerwiegende Behauptung, die, würde sie zutreffen, das Ansehen des Kapitäns schädigen und die Rechtsfolgen seines Handelns außerordentlich stark beeinflussen würden. Träfen sie aber nicht zu, hätte das Seeamt / Bundesoberseeamt die daraus folgenden Konsequenzen zu verantworten.

Für den scheinbar großen Tiefgang findet der SV in den Ermittlungen des Seeamtes Rostock eine Erklärung : *„Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme war jedoch davon auszugehen, dass der ohnehin große Tiefgang des Fahrzeuges während der Liegezeit Saßnitz, die um zwei Tage länger ausgefallen war als geplant, noch vergrößert worden ist, da dort der Fischverarbeitungsraum und der Laderaum gewaschen worden sind und infolge der längeren Liegezeit weiterer Slop angefallen ist, der nach dem Auslaufen nach außenbords gelentzt werden sollte.“*

Und es wird dort weiter ohne jeglichen Beweis geschlussfolgert : *„So hat mit einem hohen Maß an Wahrscheinlichkeit bereits mehr als 30 cm hoch Wasser im Fischladeraum gestanden, als der Kutter den Hafen verließ und der Kapitän mit dem Lenzen unmittelbar nach dem Auslaufen begonnen.“* Wenn es aber diesen inneren Betriebsablauf anerkennt, warum ziehen das Seeamt und der SV nicht in Betracht, dass die Lenzpumpe mit einer

Förderleistung von 30 m³ / h den Kutter vom Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Untergang mehrmals hätte leer pumpen können ?

Das Seeamt / Bundesoberseeamt hätte bezüglich des Zustandes des Fischladeraumes einen Zeugen befragen können und müssen, der folgende Auskunft gegeben hätte : *„Am 17.03.1999 zwischen 10.00 und 12.00 Uhr ... habe ich beobachtet, dass der Raum sauber und mit Fischkisten gerüstet war und sich kein Wasser im Raum befand.“*

Das Seeamt / Bundesoberseeamt hätte auch erfahren müssen, dass der Kutter am 08.03.99 den letzten Fang löschte und bis zum 17.03. wegen verschiedener Reparaturen im Saßnitzer Hafen lag. Es kann ausgeschlossen werden, dass der Kapitän 9 Tage lang mit Schmutzwasser und Fischresten im Fischladeraum liegen blieb und sich erst am 17.03. zum Reinigen des Raumes entschloss. Es kann ebenso ausgeschlossen werden, dass erst saubere Fischkisten für die neue Fangreise an Bord (in den Fischladeraum) genommen wurden und dann mit der Reinigung begonnen wurde.

Seeamt / Bundesoberseeamt unterzogen nicht etwa den Verlauf des vermeintlichen Wasserpasses einer Überprüfung, versuchten nicht herauszufinden, warum die Befragten keine Erklärung für den angeblich zu großen Tiefgang hatten, wie der Kutter wohl mit voller Fangladung gefahren sei, sondern akzeptierten die vom SV angenommene Massenverteilung im Schiff, um schließlich zu einem mittleren Tiefgang von ca. 3,0 m (im Hafen) zu gelangen, wie er dem Zustand *„Verlassen der Fanggründe mit Fang 12,9 t und 50 % Vorräte (Ladefall 3)“* entsprach.

Der SV ermittelte eine Zuladung von ca. 21 t und somit ein Deplacement von 135,0 t. Mit dieser Zuladung hätte der Kutter *„bereits 2,5 t über der maximalen Zuladung bestehend aus Vorräten und Fangladung“* gelegen. Damit erhielt er einen rechnerischen Tiefgang von $T_{gv} = 2,86$ m; $T_{ga} = 3,17$ m und $T_{gm} = 3,015$ m, also etwa einen Bereich, wie er der (falschen) Ablesung des Wasserpasses entsprach.

Er fand, was er suchte, zweifelt dann aber selbst und wies darauf hin, dass die einzelnen Massen auf dem Kutter nur durch Annahmen bestimmt werden könnten, *„... da weder aus Zeiträumen vor dem Unfall Nachweise vorliegen noch unmittelbar nach der Bergung eine Erfassung von Massen vorgenommen worden ist, z.B. Gewicht der Fischschlachtmaschine, Material in der Netzlast, Zusatznetz auf dem Fangdeck, Frischwasser, Ballastwasser, Brennstoff, Öl, Ausrüstung usw.“*

Wenn er aus diesem Zweifel heraus nun aber schlussfolgert, der Kutter sei bereits im Hafen überladen gewesen, so ist das angesichts der Bedeutung dieser Problematik außerordentlich fragwürdig.

Durch eine einfache Überschlagsrechnung hätte das Bundesoberseeamt die Frage nach dem angeblich zu großen Tiefgang beantworten können : Der (unstrittige) Krängungsversuch ergab eine Verdrängung bei einem auf Lot berichtigen Tgm = 2,835 m von 121,99 Mp (Leergewicht 116,19 Mp + Zusatzgewicht 5,8 MP). Bei richtiger Wasserpassinterpretation beträgt der auf Lot berichtigte Tgm = 2,94 m mit einer Verdrängung von ca. 127 MP (Leergewicht 116,19 MP + 10,81 Mp Zusatzgewicht).

Gegenüber dem Krängungsversuch entspricht das einem um 5,01 Mp erhöhten Zusatzgewicht. Das ist eine durchaus realistische Annahme.

Wenn der Kutter entsprechend den Berechnungen des SV mit einem Tgm = 3,035 m voll beladen vom Fangplatz zurückkehren würde, entspräche das einer Summe von Zuladungen von 22,39 Mp.

Für Fisch und Eis hätten dann, da der Kutter mit 10,81 Mp Zusatzgewichten entsprechend seines dem Wasserpassverlauf entsprechenden Tiefgang ausgelaufen ist, 11,58 Mp Zusatzgewichtsmöglichkeit zur Verfügung gestanden.

Bei der Übernahme-Kapazität von 12,9 t bei voller Fangladung des Kutters ist diese Rechnung auch logisch erklärt.

Die weiteren Rechnungen des SV zogen das Überfluten von Teilen des Hauptdeckes durch eintretendes Wasser (durch die im Schanzkleid befindlichen Wasserpforten, da das Schiff viel zu tief lag) in Betracht und begründen die Untergangshypothese „innere Betriebsabläufe, keine Fremdeinwirkung“. Er verwies auf Zeugen der Staatsanwaltschaft, überprüfte aber nicht die Vollständigkeit der in den Ergebnissen des SV der Staatsanwaltschaft nur unvollständig wiedergegebenen Aussagen.

Hier wurde nur fragmentarisch eine Zeugenaussage angeführt : *„Bereits aufgrund von Zeugenaussagen war zu vermuten gewesen, dass der ... Freibord von 0,30 m ... selbst nach Entlöschung des Fanges bzw. bereits beim Auslaufen des Kutters zur nächsten Fangreise unterschritten war.“*

Er zog diese Schlussfolgerung aus der Aussage des Zeugen : *„...dass der Teil des Hecks, wo die Netztrommel stand, bei Marschfahrt immer ca. 10 bis 15 cm unter Wasser stand. Dann konnte dies nur mit Gummistiefeln betreten werden“* und führte auf dieser Grundlage aus,

dass die Vermutung, „*dass der vorgeschriebene Freibord von 0.3 m auch unter Berücksichtigung des Squateffektes usw. unterschritten war*“, zulässig sei.

Was aber führte der Zeuge in der Vernehmung durch die Staatsanwaltschaft Stralsund wirklich aus ? „*Während meiner Zeit an Bord verlief der Bordbetrieb reibungslos. Es gab keinerlei ungewöhnliche Vorfälle. Ich habe mich auch jederzeit sicher gefühlt ...*“

In der zweiten Vernehmung machte der Zeuge u.a. die oben zitierte Aussage. Er fügte aber hinzu : „*... In das Innere des Schiffes konnte von dort aus aber kein Wasser gelangen, da die Sülle zu hoch waren. Der Fischverarbeitungsraum hingegen war immer trocken. ...*“

Das Bundesoberseeamt erkennt diese „Unvollständigkeit“ nicht, und der SV schlussfolgert, „angeregt“ durch die Zeugenaussagen : „*Begünstigt wurde der Untergang durch die nicht vollständig schließenden Klappen an den Wasserpforten, den überhöhten Tiefgang des Schiffes und die geöffneten Speigatten im hinteren Bereich des Fischverarbeitungsraumes.*“

...

„*Hauptursache für den Untergang des Fischkutters ‚Beluga‘ waren unseres Erachtens die geöffnete Seitenpforte auf der Steuerbordseite des Fischverladeraumes und die ebenfalls nicht verschlossene Ladeluke zum Fischladeraum. ...*

... dass der überhöhte Tiefgang, das Überspülen des Achterdecks und die offenen Speigatte zu einem erheblichen Stabilitätsverlust, verbunden mit einer starken Schlagseite geführt haben, jedoch nicht das Sinken des Fahrzeuges herbeigeführt hätten. ... Wäre die Stb.-Seitenpforte geschlossen gewesen, wäre ein sturzflutartiges Eindringen von Wasser auf das Verarbeitungsdeck nicht möglich gewesen.“

In Ermangelung der mathematischen Beweisfähigkeit der durch den SV aufgezählten einzelnen Phasen des Sinkvorganges („... *erwies sich auf rechnerischem Weg als unmöglich...*“, zeigt er an einigen Beispielen, „*welche Wassermengen unter bestimmten Annahmen pro Zeiteinheit auf das Hauptdeck durch Schlitze in den Wasserpforten und durch die offenen Speigatte im Fischverarbeitungsraum strömen können.*“

Wenn der SV in der mündlichen Verhandlung erklärt, wie lange das Vollaufen des Kutters gedauert habe und welche Vertrimmungen im Heckbereich bis zu einem Winkel von etwa 18° nach etwa 1.5 Stunden erreicht worden sein sollen, um den Kutter über das Heck sinken zu lassen, dann muss er aber auch erklären, warum die in ihren Kojen schlafenden Männer nicht durch die Schiefelage des Kutters in diesen 1.5 Stunden aufgewacht sind, warum der Wellengenerator weiterlief, obwohl sich seine stromerzeugenden Teile in Flurplattenhöhe und

darunter schon im Wasser befanden und warum die Spannungsanzeige bei 230 V plötzlich stehen blieb. Es erscheint undenkbar und gegen alle seemännische Praxis zu sein, dass es Kapitän und Besatzung (neben vielen anderen Anzeichen, auf die hier gar nicht weiter eingegangen werden soll) nicht bemerkt haben sollen, wie ihr Schiff langsam vollief und letztlich, stark übertrieben, auf dem Heck stehend unterging. Der Bekleidungsstatus der später gefundenen Toten und der Nichtgebrauch von Rettungsanzügen oder Schwimmwesten sowie das Fehlen jedes Funkkontaktes weisen doch zweifelsfrei darauf hin, dass das Unglück plötzlich und unerwartet eintrat, die Besatzung panikartig den Kutter verließ und keinerlei Chance hatte, ihr Leben zu retten.

In einem Bericht des G/L vom 08.07.1999 wird aufgeführt : *„Die durchgeführten Recherchen ... haben eindeutig ergeben, dass die Schnittstelle zwischen dem Fischverarbeitungsraum und dem darunter liegenden Fischraum nicht in einem ordnungsgemäßen Verschlusszustand gewesen ist. Diese Feststellung ist eindeutig dokumentiert durch die in dem Videofilm dargestellte offene Fischbeschickungsluke.“*

Der SV und das Bundesoberseeamt schließen daraus, dass diese Luke schon beim Auslaufen offen gewesen sein muss. Sie ziehen offenkundig nicht in Erwägung, dass sich der Lukedeckel während des Sinkvorganges von allein gelöst haben kann. Der Kutter stand nach Aussagen der Taucher zum Zeitpunkt der ersten Beobachtung mit 60 – 70 ° nahezu senkrecht auf dem Heck. Nach Zeugenaussagen wurde der Deckel allein aus Gründen des Arbeitsschutzes (man hätte beim Übersteigen des Schottensülls direkt in das offene Loch getreten, da der Laufweg direkt über der Fischbeschickungsluke verlief) nach der Eingabe des Fisches stets verschlossen aber in der Regel nicht arretiert.

Der Autor sah bisher keinen Anlass, die Beobachtung einer fehlenden Verriegelung der mittleren Klappe der steuerbordseitigen Öffnung der Seitenpforte (dokumentiert nach dem Untergang auf den Taucher-Videos) anzuzweifeln. Die Art und Weise ihrer Öffnung ist allerdings genau so strittig wie die Behauptung, der runde Deckel der Fischeingabeluke sei bereits beim Auslaufen aus dem Hafen offen gewesen. Beide Zustände können durchaus im Ergebnis der Schräglage des Kutters im Wasser und als Folge des Druckausgleiches / des Wassereintrittes während des Sinkvorganges ausgelöst worden sein. Nach den Beobachtungen von Zeugen, die der SV hätte befragen müssen, hat kein vernünftiger Grund bestanden, die mittlere Stb.- Seitenpforte in Saßnitz zu öffnen. Die Höhe der Kaikante ließ ein Beladen durch

diese Pforte gar nicht zu. Die Pforte wurde lediglich in Nexö bei der Übernahme von Eis geöffnet. Das Öffnen konnte nur mittels Kran bzw. durch 3 Männer vorgenommen werden. Dazu mussten alle drei Luken angehoben werden, wobei die hintere und die vordere Pforte in ihren Führungen blieben und die mittlere Pforte sich erst dann nach innen öffnete, wenn sie über ein Führungssüll von 10-12 cm (in dem sie ohne innere Verriegelung durch Bolzen bei der Wetterlage sicher verankert war) gehoben wurde.

Der SV hat den Beweis für die „offene Seitenpforte“ beim Auslaufen nicht angetreten. Unstrittig ist nur, dass die Pforte zum Zeitpunkt der Unterwasseraufnahmen offen war. Die fehlende Verriegelung der Pforte könnte als Nachlässigkeit bezeichnet werden. Doch aus den vorgenannten Gründen kann mit gleicher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Pforte „verschlossen“ war, wie es die Vorschrift besagt (auf See stets verschlossen zu halten), doch nicht „verriegelt.“

Dem SV hätte bei sorgfältiger Betrachtung der Videoaufnahmen auffallen müssen, dass die offen stehende mittlere Seitenpforte bereits beim Liegen des Kutters an der Pier durch ganz geringe Schiffsbewegungen in Schwingungen geriet. Warum stellte er dann nicht die Überlegung an, dass die angeblich offene Seitenklappe bei der Überfahrt des Kutters nach Nexö und ungleich stärkeren Schiffsschwingungen ständig gegen die Bordwand geschlagen und für die beiden schlafenden Seeleute unerträgliche Geräusche gemacht haben muss ? Die Antwort ist so einfach wie logisch : diese Störungen konnten nicht eintreten, weil die Pforte in ihrer 10 - 12 cm tiefen Führung arretiert war ! Die Sicherungsbolzen spielten dabei keine Rolle.

Auch die durch den SV aufgestellte Hypothese, die Räume seien auf See durch einen Luftsack belüftet worden (er meinte, in den Unterwasseraufnahmen den abgerissenen Teil eines Luftsackes erkennen zu können) und dazu wäre auch die Seitenpforte geöffnet worden, ist allein deshalb falsch, weil sich ein derartiger Luftsack gar nicht an Bord befand. Bei dem beobachteten „Luftsack“ handelt es sich um einen Fischeingabeschlauch aus gleichem Material, mit dem der Fisch von der Schlachtmaschine durch den runden Fischeingabestutzen in den Fischladeraum geleitet dort in die einzelnen Fischkisten verteilt wurde. Der SV hätte bei sorgfältiger Ermittlung die Information erhalten, dass sich der Luftsack der „Beluga“ zum Unfallzeitpunkt auf SAS 312 befand, wo er noch im Januar 2002 zu besichtigen war.

Schließlich ist auch die Einbeziehung der richtigen Beobachtung des SV, dass der steuerbordseitige Flügel der wasserdichten Tür im hinteren Querschott des

Fischverarbeitungsraumes offen stand, in die Schlussfolgerung eines nicht seetüchtigen Zustandes unzulässig. Dem SV ist bekannt, dass eine Vorschrift zum Verschließen dieses Schotts auf See nicht bestand und bei dem achterlichen Wind von 3-4 Windstärken aus seemännischer Sicht dafür überhaupt keine Notwendigkeit bestand. Dieses Schott musste allein aus fang- und arbeitstechnologischen Gründen auf See offen sein. Nicht umsonst wurde die Süllhöhe zum Schutz vor von achtern überkommender See mit ca. 60 cm dimensioniert.

Falsche berechnete Wellenparameter

Die Übernahme der vom SV der Staatsanwaltschaft falsch berechneten Wellenparameter bzw. der daraus abgeleiteten Eigenschaften des Kutters erhöht die Zweifel an den Hypothesen des SV und den Schlussfolgerungen des Bundesoberseeamtes : *„Eine weitere negative Beeinträchtigung der Stabilität ist festzustellen, wenn ein Schiff in achterlicher See auf einem Wellenberg mitreitet. Hierdurch wird der aufrichtende Hebelarm verringert, wodurch eine plötzliche Krängung hervorgerufen werden kann.“*

Der SV der Staatsanwaltschaft hatte geschlussfolgert : *„Erst als der bereits tief im Wasser liegende Fischkutter beim ‚Reiten‘ auf einer mitlaufenden Welle ... stark (nach Steuerbord) überholte, strömte plötzlich schwallartig Seewasser ...“*

Dieser Schlussfolgerung gingen die Berechnung der Zusammenhänge von Wellenlänge, Wellengeschwindigkeit, Kurs und Fahrt des Schiffes und die Begründung voraus, warum genau diese Zusammenhänge in Verbindung mit Freibord und Tiefgang sowie mit dem Verschlusszustand des Kutters zum Seeunfall führen mussten.

Er ging davon aus, dass *„die Geschwindigkeit der mitlaufenden Wellen also annähernd so groß wie die Länge und Geschwindigkeit des vor Wind und Wellen laufenden Fischkutters ‚Beluga‘ (waren), so dass das Fahrzeug jeweils eine längere Zeit auf einem Wellenberg ‚ritt‘, wobei Vor- und Achtersteven über dem vorangehenden bzw. nachfolgenden Wellental ‚hingen‘. Dieser Zustand führte zu einem (weiteren) Abbau der (Form-) Stabilität, so dass ‚Beluga‘ sehr weiche, rollende Bewegungen machte, wobei die freie Oberfläche des auf dem achteren Teil des Hauptdeckes stehenden Wassers zunehmend in Schwingungen geriet, die zur Vergrößerung des Rollwinkels führten.“*

Der SV berechnete die Wellenparameter für das Seegebiet zwischen Rügen und Bornholm bei der herrschenden Wetterlage (Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, Geschäftsfeld Seeschifffahrt: *„... wehte hier während des gesamten Zeitraumes ein Wind der Stärken 3 und 4 Bft aus südlichen Richtungen. ... Gegen 03 Uhr am 18.03.99 wehte im Bereich des*

Adlergrundes ein südwestlicher Wind mit Geschwindigkeiten von 10 – 11 Kn. Der Seegang hatte eine kennzeichnende Wellenhöhe von etwa 0.5 m. Bei diesen Seegangsverhältnissen traten im Bereich des südlichen Adlergrundes noch keine merklichen Wellenverformungen auf. ... Besondere Wettererscheinungen traten nicht auf.“) nach

$L = 1.56 * T^2$ für die Wellenlänge und nach

$C = 1.56 * \sqrt{L} / 1.56$ für die Wellengeschwindigkeit.

Mit diesen mathematischen Beziehungen erhielt er für $L = 14.04$ m und für $C = 9.09$ Kn. Die Länge des Kutters in der Wasserlinie betrug 15.85 m, seine Geschwindigkeit lag bei 8 Knoten. Diese Werte würden, angenommen die Wellenparameter seien richtig berechnet worden, die Hypothese des SV belegen.

Wären die Wellenparameter allerdings falsch berechnet worden, müssten sie zur Aufgabe der SV-Hypothese und der vom Seeamt gezogenen Schlussfolgerungen führen!

Der Autor machte den SV und das Bundesoberseeamt lange vor der Verhandlung auf folgenden Sachverhalt aufmerksam :

Für die Verhältnisse des Vorliegens von „Windsee“ ist $K = 1.04$ anzunehmen; $K = 1.56$ wird eingesetzt, wenn es sich um starken Seegang bzw. um Dünung handelt („Seemannschaft 3 - Schiff und Manöver“ , S. 82). Einschlägige Tabellen stufen den Seegang bei Windstärken von 3 bis 4 Bft zwischen 2 und 3 ein : „*schwach bis leicht bewegte See*“.

Die Berechnungsgrundlage des Verfassers wird auch durch die Seegangsbeobachtungen und -berechnungen unterstützt, wie sie im „Atlas zur Ermittlung der Wellenhöhen in der südlichen Ostsee“ - Seehydrographischer Dienst der DDR , Nr. 8740, 1979, angegeben sind (verfügbar und dem Bundesoberseeamt / den Sachverständigen zugänglich in der Bibliothek des Institutes für Ostseeforschung in Rostock-Warnemünde, Seestraße).

Vergleichsweise ergeben sich :

Wert nach SV :	Wellenlänge L	=	14.04 m
Richtiger Wert :	Wellenlänge L	=	9.36 m
Wert nach SV :	Wellengeschwindigkeit C	=	9.1 Kn
Richtiger Wert :	Wellengeschwindigkeit C	=	6.1 Kn

Der SV, obwohl auf den Fehler aufmerksam gemacht, korrigiert nicht etwa den falschen Formelansatz in seinem Ergänzungsgutachten, sondern versucht ihn, durch die Offenlegung

seiner Quelle : Krauß / Meldau : Wetter- und Meereskunde für Seefahrer.- Fortgeführt von W.Stein und R.Höhn.- Siebente, verbesserte Auflage.- Springer-Verlag Berlin, Heidelberg, New York.- 1983 als richtig bestätigen zu lassen. In dieser Quelle aber heißt es auf Seite 203 :

„In der Praxis rechnet man in obigen Formeln anstatt mit 1.56 nur mit dem Faktor 1.04, weil in der Windsee viele Wellen winklig zueinander laufen und gleichzeitig ‚Seegangs-Anteile‘ verschiedener Länge und Höhe vorhanden sind, die mit unterschiedlicher Geschwindigkeit wandern. ... “

Damit ist nachgewiesen, dass die mathematischen Grundlagen des SV zum Nachweis eines Stabilitätsverlustes durch das „Reiten auf einer Welle“ falsch sind.

Auch der Versuch des SV, gelegentlich auftretende „Outsize Waves“ zu bemühen, rechtfertigt nicht den Gebrauch einer falschen mathematischen Beziehung. Denn wenn diese wirklich aufgetreten sein sollten, so wären nach den Werten des SV $\frac{2}{3}$ von $0.5 \text{ m} = 0.33 \text{ m}$. Das ergäbe eine maximale Höhe der „Outsize Waves“ von 83 cm. Aber selbst wenn eine solche „überdimensionale“ Welle aufgetreten sein sollte, fällt es dem Autor schwer anzunehmen, dass sie zu den vom SV beschriebenen Folgen geführt haben könnte.

Aber das Bundeoberseeamt folgte der Hypothese seines SV und damit auch der des SV der Staatsanwaltschaft : *„Als die ‚Beluga‘ in achterlicher See plötzlich stark überholte (überkrängte), kam es zum schwallartigen Wassereinbruch durch die offenstehende mittlere Sektion der Steuerbord-Seitenpforte im Fischverarbeitungsdeck, was letztendlich zu einer weiteren hecklastigen Vertrimmung und zusätzlichem Wassereinbruch durch die offene Tür im achteren Schott des Fischverarbeitungsraumes und anschließenden schnellen Sinkens des Fahrzeuges über das Heck führte.“*

Diese Hypothese und alle darauf beruhenden weiteren Schlüsse des Bundesoberseeamtes beruhten auf naturwissenschaftlich falscher Basis.

Fremdeinwirkungen

Bezüglich der Untersuchung von Fremdeinwirkungen weist der Autor zunächst auf drei von den Hinterbliebenen veranlassten Gutachten hin, die geeignet sind, die möglichen Fremdeinwirkungen auf den Fischkutter „Beluga“ zu erklären :

Gutachten über den Seeunfall des Fischkutters „Beluga“ am 18. März 1999, angefertigt durch Herrn Prof. Dr.-Ing.habil. J.Hahne; **Ingenieurbüro Hahne** für maritime Sicherheitstechnik, Rostock, 05.04.2000;

Gutachten zum spurenkundlichen Befund an Hydraulikkran und Seilwinde des Fischkutters SAS – 104 „Beluga“ im Zusammenhang mit dem Seeunfall am 18. März 1999; **Sachverständigenbüro Dr.-Ing. K. Ibendorf**, Materialprüfung, schädigungsphysikalische und brandtechnische Ursachendiagnostik; Schönow, 11. Mai 2001

Analyse und Gutachten zum Seeunfall des FK „Beluga“; **Institut für Methodische Analysen**; Prof. Dr. H.W. Kurth, Sachverständiger im Fahrzeug-/Verkehrs- und Maschinenwesen; Bischoffen, 26. September 2001

Auch dem Bundesoberseeamt waren diese Gutachten bekannt. Sie lieferten ausreichende Hinweise, belegt durch wissenschaftlich fundierte Materialuntersuchungen, für den Nachweis einer Fremdeinwirkung. Die zusammenfassenden Erkenntnisse aus diesen drei Gutachten sind ähnlich und sprechen eindeutig gegen eine Unfallursache „... innerer Betriebsablauf ...“

Das Seeamt Rostock hatte eine spurenkundliche Beweissicherung und Materialanalyse nicht veranlasst. Es folgte allein seiner Hypothese „keine Fremdeinwirkung“.

Ingenieurbüro Hahne für maritime Sicherheitstechnik

„Der Gutachter gelangt ... zu der Auffassung, dass eine äußere Kraft von erheblicher Größenordnung spontan und für den Schiffsführer nicht vorhersehbar auf das Bewegungsverhalten des Kutters Einfluss genommen haben muss. Infolge dieser äußeren Einwirkung ist der Kutter in eine solche Lage gelangt, dass erhebliche Wassermassen in sehr kurzer Zeit von achtern in das Schiffsinne über natürliche Öffnungen eindringen konnten. Dieser Vorgang war ursächlich für das schnelle Tiefertauchen des Hecks und damit das Sinken des Kutters über das Heck verantwortlich. ...

... Der Gutachter kommt im Ergebnis der Untersuchungen der Beschädigungen an dem Kran zu dem Schluss, dass diese Beschädigungen mit einem Stahlseil mit einem Durchmesser von ca. 15 bis 20 mm verursacht wurden. ...“

Sachverständigenbüro Dr.-Ing. Klaus Ibendorf - Materialprüfung, schädigungs-physikalische und brandtechnische Ursachendiagnostik -:

„Durchschnittliches technisches Verständnis und die Zuhilfenahme einer einfachen Handlupe hätten den Gedanken an die Verursachung dieser Scharten durch eine Ankerkette gar nicht erst aufkommen lassen. Die ständige Wiederholung (im Gutachten des SV für die Staatsanwaltschaft – der Autor) , dass es sich nicht um einen Draht gehandelt hätte, entbindet den Gutachter in einem Ermittlungsverfahren nicht von der Pflicht, hierfür den objektiven Beweis oder Gegenbeweis zu liefern. Das ist nicht erfolgt. Dieser Mangel führte dazu, dass die Spuren bis auf vernachlässigbare Abweichungen richtig beschrieben, aber falsch interpretiert wurden. ...

... 3. Aufgrund der Morphologie der Materialverformungen und Anordnung zueinander ist die Verursachung des vorgefundenen Spurenbildes durch einen Anker oder eine Ankerkette auszuschließen.

4. Als spurenverursachender Fremdkörper kommt nur ein gespanntes Drahtseil mit einem Durchmesser von ca. 16 mm als Einzelstrang oder als Kardeel eines dickeren Seils in Frage...“

Institut für Methodische Analysen Prof. Dr. Herrmann W. Kurth – Beratung – Gutachten - Seminare :

„Aufgrund der Morphologie der Verformungsspuren – drei parallele konvexe Ausnehmungen, die in Querrichtung konkav ausgebildet sind – scheidet ein starrer Gegenstand, wie Anker oder Ankerkette aus ! Es muss ein Körper mit variabler bzw. flexibler Morphologie der Oberfläche sein, wie sie z.B. bei einem dicken Seil vorliegt ...

... Diese Spuren wurden – bedauerlicherweise – weder von dem vom Seeamt bzw. von der Staatsanwaltschaft beauftragten Gutachter hinreichend gesichert, noch ausgewertet bzw. bei der Gesamtschau in ihrer Wirkungsweise berücksichtigt. ...

... Durch diese gravierenden Versäumnisse der Vorgutachter ist hier ein irreversibles Ermittlungsdefizit entstanden ! ...

... Alle vorstehend genannten Spuren lassen sich physikalisch, geometrisch und werkstoffkundlich einwandfrei durch den Einfluss einer Schleppleine erklären ! ...

Aus der Gesamtschau der nachprüfbaren Fakten wurde der Seeunfall des Fischkutters „Beluga“ - mit hoher Wahrscheinlichkeit – durch das Unterfahren der Schleppleine eines kreuzenden Schleppzuges verursacht !“

Der SV des Bundesoberseeamtes aber schloss sich kritiklos den Feststellungen des G/L an (im Rahmen der Untersuchungen durch das Seeamt Rostock) : *„Krananlage Bb.-Seite, ein Zusammenhang mit dem Schiffsuntergang besteht nicht.“*

Auf welcher Grundlage er das ausschloss, bleibt zunächst verborgen : *„Der Bordkran wurde durch den Gutachter nicht persönlich in Augenschein genommen, ...“*

Am 08.07.2000 stellte er bei einer Besichtigung der noch vorhandenen Schadsuren am Kutter fest, dass die Spuren an Reling, Schornsteinmantel und Mast *„...nach Auffassung des Gutachters...“*; *„... nach Meinung des Gutachters...“* nicht durch eine große Krafteinwirkung entstanden sein können. Anhand von Fotos und Filmaufnahmen gab er eine Beschreibung der Schäden am Kran (Winde) wieder und merkte an, dass die *„... Einkerbung durch eine Kante eines festen stählernen Gegenstand hervorgerufen, z.B. Kanten des Ankers des BG 22 „Neustrelitz“ ... (ist). ...*

... muss der Anker ... von Stb.-Seite ... über die Reling gegen den Kran ... geschlagen haben...“

Die Quellen seiner Schlussfolgerung als Sachverständiger für das Bundesoberseeamt stellten die visuellen Beobachtungen des SV der Staatsanwaltschaft dar :

„... wird für die Beurteilung der festgestellten Schäden am Kran auf die Akte des Seeamtes Rostock, ... , Videofilmmaterial aus dem N3 Programm und Bedienungsanleitung für einen bauähnlichen Kran ... sowie auf Bildmaterial des ... Sachverständigen Herrn K. zurückgegriffen.“

Der SV des Bundesoberseeamtes übernahm die ausschließlich durch eine Meinung begründete Hypothese, der Schaden sei im Verlaufe eines Ankermanövers entstanden : *„Die vorgefundenen Schäden am Bordkran waren aufgrund von Aussagen des BGS aller Wahrscheinlichkeit nach im Ergebnis eines Ankermanövers entstanden ...“*

Er ersetzte seine fehlende materialtechnische Analyse durch Konjunktive : *„könnte sich der Anker, ..., gelegen haben könnte, ... könnte der Kran, ... könnten erklärt werden.“* , nachdem er zuvor behauptet hatte : *„... hervorgerufen ist“*.

Das Bundesoberseeamt folgte diesen Konjunktiven, die durch die fehlende materialkundliche Spurenuntersuchung und die kritiklosen Übernahme der Pseudo-Ergebnisse des SV der Staatsanwaltschaft begründet wurden.

Letztlich schaltet der SV des Bundesoberseeamtes aber doch die Firma Müsing Rohrbau und Prüftechnik (Frau Dr. Franziska Ahrens) ein und stellt der Gutachterin folgende Teile vor : Schornsteinmantel Stb.; Reling achtern, Stb.-Seite; Reling Bb. (Nähe Ruderhaus); Maststeifen auf dem Ruderhausdeck. Den Bordkran der „Beluga“, an dem die deutlichsten Spuren vorhanden waren, aber konnte er ihr nicht zeigen. Der lagerte immer noch auf der Insel Bornholm. Eine Untersuchung durch Frau Dr. Ahrens fand nicht statt, da nach Auskunft der Materialgutachterin und des SV dafür keine finanziellen Mittel durch den Auftraggeber, das Bundesoberseeamt, bereitgestellt wurden. Dieser Problematik muss sich das Bundesoberseeamt angesichts der drei toten Seeleute noch stellen !

Erst durch die Hinterbliebenen wurde veranlasst, dass der Kran im Sommer des Jahre 2000 von Saßnitzer Fischern von Nexö / Bornholm nach Saßnitz gebracht wurde, um ihn dort der so außerordentlich notwendigen materialkundlichen Spurenanalyse unterziehen zu lassen. Warum das Bundesoberseeamt dieser Analyse und einer weiteren materialwissenschaftlichen Untersuchung unabhängiger und vereidigter Sachverständiger (die allerdings nicht in seinem Auftrag handelten) keinen Glauben schenkte, ja sie nicht einmal als Zeugen befragte, bleibt dem Autor bis heute verborgen.

Hinsichtlich der begutachteten Teile kommt die Sachverständige des Bundesoberseeamtes zu dem Ergebnis : *„In jedem Fall ist auszusagen, dass die Kräfte, die diese Spuren verursacht haben, geringer waren als die Armkraft eines Mannes.“*

Das kann nun gewertet werden, wie es will, den Kran betraf es nicht ! Und da die gutachterliche Analyse nicht das wichtigste Spurenbild am Kran betraf, war jede Verallgemeinerung dieser Aussage unzulässig ! Das aber geschah durch den SV des Bundesoberseeamtes und in der Folge dann auch durch das Bundesoberseeamt selbst : keine Fremdeinwirkung !

Das Bundesoberseeamt hätte allein durch ein gründliches Quellenstudium erkennen können, dass sich der zeitliche Ablauf der Feststellungen über eine veränderte Stellung des Bordkranes mit der Annahme objektiv widerspricht, die Änderungen / Spuren seien durch einen Anker / eine Ankerkette / ein Bergungsgeschirr hervorgerufen worden. Ein Blick in die Akten der Staatsanwaltschaft hätte genügt :

P. : „... Ich war nur beim ersten Tauchgang am 20.03.1999 mit beim Wrack der ‘Beluga’ (zusammen mit M. - d. Autor) ...

...Der Kran war nach meiner Erinnerung nicht in Ruhestellung eingefahren, sondern hing, soweit ich mich erinnern kann, halb ausgefahren ungefähr quer zur Fahrtrichtung. Ich bin der Meinung, dass der Kran zur Backbordseite hinaushing, in seinem Haken hatte sich ein Netz verfangen. Das Netz hing mit einer Masche am Haken und trieb in der Strömung zur Seite. Weiter war das Netz nicht am Schiff befestigt. Mir war dies wegen des dort treibenden Netzes aufgefallen. Es sah so aus, als ob es sich um ein kleines Reststück eines Netzes handelte, welches dann aufgetrieben war. ...“

Bereits am 20.03.99, vier (4) Tage vor den Ankerproblemen des BGS-Bootes „Neustrelitz“ und 10 Tage vor der Bergung, war der Kran außerhalb seiner Ruhestellung ! Anker, Ankerkette oder das Bergungsgeschirr konnten ihn also nicht aus der Ruhestellung gebracht und die später festgestellten Spuren erzeugt haben. Es ist unstrittig, dass der Kranhaken einschließlich des Armes vor diesem Tauchgang am 20.03.1999 aus der Verankerung gerissen worden sein mussten, denn sonst hätte sich darin wohl schwerlich ein frei treibendes Netzstück verfangen können, wie es der Taucher beobachtete und zu Protokoll gab. Der Autor verfügt über Bildmaterial, aus dem eindeutig hervorgeht, wie die seefeste Stellung des Kranes aussieht und dass sich in dieser Stellung kein Netz im Haken verfangen kann.

Trotz dieses Widerspruches kommt der SV u.a. zu folgender Schlussfolgerung : *„Im Ergebnis der gesamten Begutachtung konnten keine Anzeichen auf oder Hinweise für eine Fremdeinwirkung als Ursache für das Sinken des Kutters gefunden werden. ... Die Einwirkung einer Schleppleine als Ursache für den Untergang des Kutters über das Heck ist im Ergebnis der gutachterlichen Ermittlungen auszuschließen.“*

Sie begründeten den Spruch des Bundesoberseeamtes und alle weiteren Rechtsfolgen.

Katastrophenmanagement

Das Seeamt Rostock würdigt mit keinem Wort das Katastrophenmanagement. Das Bundesoberseeamt schließt sich dieser Verfahrensweise an. Die Hinterbliebenen, die auf See befindlichen Fischer und alle Betrachter könnten demnach davon ausgehen, dass es auf diesem Gebiet keine Schwachstellen gegeben hat. Der Autor ist anderer Ansicht.

Der SV der Staatsanwaltschaft bewertet in seinem Gutachten : *„Der Anlauf und die Durchführung der Rettungsaktion nach Auffinden des Wracks mehr als 12 Stunden nach dem Unfalleintritt war - unter Berücksichtigung der Sinkposition und aller anderen Umstände - sachgemäß. Da mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden musste, dass im Wasser treibende Personen wegen der niedrigen Temperaturen nicht überlebt hatten - zumal festgestellt wurde, dass sich die Rettungsinsel nicht vom gesunkenen Fahrzeug gelöst und aufgeblasen hatte - konzentrierten sich die Rettungsbemühungen zunächst auf die Untersuchung des Wracks, um möglicherweise dort in der Luftblase eingeschlossene Überlebende aufzufinden.“*

Diese Feststellungen des SV entsprechen nicht den Tatsachen. Der Autor hätte erwartet, dass das Bundesoberseeamt angesichts der drei toten Seeleute Stellung bezieht, obwohl der Sachverhalt außerhalb des Inhaltes des Widerspruches war.

Erst gegen 21.40 Uhr bestätigen Taucher des Minenjagdbootes „Dillingen“ der Bundesmarine, dass in einer Luftblase im Kutter Personen eingeschlossen sein könnten und dass es sich um den Kutter SAS 104 handle. Erst nach diesem Zeitpunkt war man in der Lage, den Auslaufzeitpunkt aus Saßnitz festzustellen und zu vermuten, dass der Kutter nach dem bekannten Anmeldetermin für das Erreichen von Nexö verunglückt sein musste. Über den tatsächlichen Zeitpunkt des Unfalleintrittes war man auch um 21.40 Uhr noch nicht informiert (viel später wurde beobachtet, dass zwei Borduhren um 03. 00 Uhr stehen geblieben waren und die Unglücksposition der Fahrt und dem Kurs des Kutters entsprach). Schon gar nicht hatte man zum Zeitpunkt der Entdeckung eines kieloben unter der Wasseroberfläche treibenden und sichtbaren Schiffes um 15.15 Uhr darüber Kenntnis (Meldung durch ein Aufklärungsflugzeug der Bundesluftwaffe vom Typ „Breguet Atlantic“). SV und Bundesoberseeamt äußern sich nicht zu der anfänglich vorgenommenen Einstufung des Seeunfalles als GVU - „Gewässerverunreinigung“, obwohl bereits bei der Erstmeldung feststand, dass ein Fahrzeug verunglückt war und Menschen in Gefahr sein mussten.

Jegliche Verzögerung **koordinierter** Such- und Rettungsaktionen nach der Entdeckung eines Seeunfalles bedeutet die Überlebenschance der Verunglückten zu vermindern. Das Verhalten der Leitung der Rettungskräfte kann und muss daran gemessen werden, was unmittelbar nach der Kenntnisnahme des Unglücks für die koordinierte und straff organisierte Suche und Rettung verunglückter Personen geschah. Es ist im dargestellten Sinne unverantwortlich, wenn der SV die Stunden nicht koordinierter bzw. fehlender Aktionen nach der Kenntnis des Unfallereignisses ab 15.15 Uhr damit entschuldigt und nachträglich zu rechtfertigen versucht,

dass er aus der viel später vorliegenden Information des Unfalleintrittes gegen 03.00 Uhr ableitet, die Seeleute hätten ohnehin keine Überlebenschance gehabt. Mit anderen Worten : man hätte gar nicht koordiniert suchen müssen, man hat eben sachgemäß gehandelt ! (Dem Autoren ist bekannt, dass das Seegebiet überflogen wurde, doch den Anforderungen an eine koordinierte Suche der Luft- und Seekräfte, einschließlich einer internationalen Abstimmung, entspricht das nicht.) Bis zur Identifikation des Kutters waren über 6 Stunden vergangen, in denen niemand wusste, wie lange die Seeleute schon tot waren. Im übrigen erwähnt der SV nicht, dass die 3 Personen über Rettungsanzüge verfügt haben konnten (denn sie gehörten zur Ausrüstung des Kutters), die durchaus eine längere Überlebenschance bei den vorgefundenen Wassertemperaturen erwarten ließen.

Ausdrücklich ausgenommen von der kritischen Betrachtung ist die Arbeit der Männer vor Ort : der DGzRS; des Zolls, der Fischereiaufsicht, des Bundesgrenzschutzes, der Bundesmarine und aller anderen Hilfskräfte, die mit ihren Mitteln alles taten, um den Unfall aufzuklären.

Der Fall „Beluga“ zeigte hinsichtlich der Leitung und Organisation des Verfahrens sehr viel Gemeinsamkeiten mit dem Fall des Holzfrachters “PALLAS“ in der Nordsee (mangelhafte Koordination, fehlende Kompetenz, falsche Schwerpunktsetzung, erschreckend schwache Entschlusskraft, bürokratisches Gerangel, nicht situationsgemäße Verantwortungszuschreibung, mangelnde Internationalität). Insofern mussten Fragen nach dem Ablauf des Geschehens im Hinblick auf zukünftige Seeunfälle und die Rettung menschlichen Lebens auf See mit besonderer Schärfe durch den Vorsitzenden des Seeamtes / Bundesoberseeamtes gestellt werden und durften nicht ohne Konsequenzen für die verantwortlichen Stellen an der deutschen Ostseeküste bleiben.

Mängel und Schwachstellen aus dem Pallas-Bericht :

„... haben sich eine Reihe von Problemen ... beim Unfallmanagement gezeigt. Die Probleme im Fall ‘Pallas’ weisen zumindest teilweise auf grundsätzliche Schwachstellen im bestehenden Notfallkonzept hin, ...“ / S.5 /

„Verbindliche vertragliche Regelungen über die Zusammenarbeit verschiedener Behörden und Dienste im Falle einer Havarie bestehen nur für den Bereich der unfallbedingten Meeresverschmutzung. ...“ / S.26 /

„... Ein Nebeneinander der verschiedenen Dienste gewährleistet ... nicht das erforderliche Höchstmaß an Effektivität bei der Aufgabenerledigung. ...“ /S. 31 /

*„... Eine Koordination über Kompetenzgrenzen hinaus existiert, soweit erkennbar, nicht. ...“
/ S.36 /*

„... Dabei ist selbstverständlich, dass die Rettung von Menschen Vorrang hat vor der Bergung von Sachwerten.“ / S.37 /

Schlussanmerkung

Die Entscheidungen des Seeamtes Rostock / des Bundesoberseeamtes basierten auf :

1. dem Bericht des Tauchereinsatzgruppenleiters des BGS, der keine Spuren einer Fremdeinwirkung erwähnte
2. der Besichtigung des Kutters nach Augenschein mit dem Ergebnis, dass der Bordkran des Kutters im Ergebnis eines Ankermanövers / der Bergung aus seiner Ruhestellung gerissen worden sei
3. der nach einem Jahr erfolgten Inaugenscheinnahme (keine materialkundliche Spurenanalyse) des Kranes und der Schads Spuren auf der Insel Bornholm durch einen SV der Staatsanwaltschaft mit der Behauptung, dass die Schads Spuren nicht durch ein Seil hervorgerufen worden seien
4. der nach einem Jahr erfolgten Besichtigung der Schads Spuren am Kutter (nicht am Kran) durch eine SV des Bundesoberseeamtes mit der Schlussfolgerung, dass die Spuren durch eine Kraftwirkung noch unterhalb der Armkraft eines Mannes hervorgerufen worden seien
5. der Verallgemeinerung der Beobachtung der Materialgutachterin durch den SV des Bundesoberseeamtes, dass der Kutter nicht durch eine Fremdeinwirkung verunglückte, obwohl die Schads Spuren am Kran gar nicht untersucht wurden
6. der Annahme eines Tiefganges des Kutters bei Auslaufen, der das zulässige Freibord schon ohne Zuladung von Fisch und Eis überschritt und dem zur Folge nicht seetüchtig gewesen sei und daraus resultierenden Beladungsfallberechnungen, die ebenfalls nur aus Annahmen vorgenommen wurden

7. der mindestens zweifelhaften Interpretation des Wasserpassverlaufes mit der Folge unlogischer und unrealistischer Tiefgangsannahmen
8. der Annahme, dass die Fischeingabeluke und die mittlere Seitenpforte im Fischverarbeitungsraum schon bei Auslaufen offen gestanden hätten
9. der Berechnung, dass der Kutter langsam vollgelaufen und über das Heck gesunken sei (Vorgang über etwa 1 – 2 Stunden mit einer am Ende eingenommenen Schräglade von etwa 18 ° über das Heck)
10. der Annahme, dass die Luken wegen der Belüftung der Räume durch einen Windsack geöffnet worden wären
11. der Berechnung von Wellenparametern, die im Zusammenhang mit den Eigenschaften des Kutters sowie Kurs und Geschwindigkeit zu einem unstabilen Zustand (Reiten auf der Welle usw.) geführt hätten, in deren Verlauf der Kutter, begünstigt durch den zu hohen Tiefgang und die offenen Luken, gesunken sei.

Die kritische Analyse des Autors beruht auf :

1. den Aussagen eines Tauchers, der eine Veränderung der Kranstellung bereits 4 Tage vor dem Ankermanöver beobachtet hatte
2. der materialwissenschaftlichen Analyse der Schadspuren am Kutter und am Bordkran durch drei unabhängige Sachverständige mit dem Ergebnis, dass die Schadspuren durch ein Seil, nicht aber durch Anker / Ankerkette verursacht wurden und eindeutig auf eine Fremdeinwirkung zurückzuführen sind
3. der Interpretation des Wasserpasses anhand von Vergleichuntersuchungen und der Fotos / Videoaufnahmen vom Kutter mit dem Ergebnis, dass der Kutter das zulässige Freibord nicht überschritten hatte und diesbezüglich seetüchtig war
4. der aus dem tatsächlichen Tiefgang ableitbare logische Begründung einer Zuladung von Fisch und Eis im Rahmen zulässiger Massen
5. der aus praktischer Sicht logischen Begründung für eine geschlossene Fischeingabeluke und eine geschlossen Seitenpforte (wenn auch nicht verriegelt) bei Auslaufen des Kutters
6. den sicheren Hinweisen auf ein plötzlich und sehr schnell eintretendes Ereignis, da die verfügbaren Rettungsmittel nicht angelegt wurden und ein Notruf nicht abgesendet werden konnte (die Leichen wurden spätere fast unbekleidet gefunden)

7. dem Beweis für die Unhaltbarkeit der „Belüftungshypothese“, da sich gar kein Windsack an Bord befand
8. der nachweislich falschen Berechnung der Wellenparameter und den daraus abgeleiteten unhaltbaren Schlussfolgerungen für einen Stabilitätsverlust des Kutters
9. den vielen noch ungeklärten Fragen, wie z.B. : Warum ließ der BGS ohne Erlaubnis tauchen ? Warum hielt der Tauchereinsatzgruppenleiter des BGS Schiffsdokumente zurück und übergab erst nach einem Jahr bei einer staatsanwaltlichen Vernehmung das Schiffstagebuch (mit der Begründung, es hätte erst trocknen müssen) ? Was veranlasste ihn, die Beobachtungen seiner Taucher in seinen schriftlichen Berichten nicht vollständig niederzulegen ? Warum wurden durch die anfangs untersuchenden Stellen keine Ölproben genommen und die Schadspuren am Kutter untersucht ? Warum erfolgte eine sehr offenkundige Orientierung auf „innere Betriebsabläufe“? Wo sind die Radaraufzeichnungen der Bundesmarine und wurden sie tatsächlich gelöscht ? Warum gibt es unwahre Informationen über den Aufenthalt von Marinefahrzeugen zum Unfallzeitraum und warum sind Positionsangaben über einen Schleppzug widersprüchlich ? Warum wurde kein Amtshilfeersuchen gestellt ? Kann ein „vororientierter“ Sachverständiger gleichzeitig Beisitzer in einer Seeamtsverhandlung sein ? Warum wurden die von den Sachverständigen herangezogenen Zeugenaussagen nicht auf Vollständigkeit geprüft ?
Wer veranlasste die ungewöhnlich schnelle Bergung des Kutters und warum ?
Warum fielen nicht die vielen Widersprüche zwischen den Aussagen der Taucher vor dem Bundesoberseeamt und vor der Staatsanwaltschaft auf ? Warum spielten die (einzig auf wissenschaftlicher Grundlage) im Auftrage der Hinterbliebenen angefertigten Materialanalysen und andere Recherchen bei der Verhandlung vor dem Bundesoberseeamt keine Rolle bzw. warum wurden diese Sachverständigen nicht als Zeugen geladen ?

Der Autor schließt sich ausdrücklich nicht den häufig auch öffentlich geäußerten Vermutungen an, die Bundesmarine sei in diesen Fall verwickelt. Für diese Annahme gibt es gegenwärtig keine ausreichenden Hinweise.

Der Autor verschließt seine Augen auch nicht vor einer möglichen Mitverantwortung des Kapitäns, unabhängig davon, ob die Ursache des Unglücks nun in einer „Fremdeinwirkung“ liegen oder bei „inneren Betriebsabläufen“ gesucht werden müssen.

In diesem Beitrag konnten nur sehr wenige Probleme aufgeführt und schon gar nicht umfassend erläutert werden. Der Autor hofft, dass dem verantwortungsbewussten Leser aber klar geworden ist : **die Sprüche des Seeamtes Rostock und des Bundesoberseeamtes weisen in ihrer fachlichen Substanz, in ihrer Logik und in ihren Schlussfolgerungen derartig offenkundige und gravierende Mängel auf, die nicht allein dadurch zu entschuldigen sind, dass Sachverständige diese Fehlerkonstruktionen aufgebaut und ihren Auftraggebern als fachliche Grundlage juristischer Entscheidungen übergeben haben.**

Angesichts der großen Verantwortung bei der Neufassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes erschien die kritische Betrachtung der Seeunfallursachenermittlung im Falle des kleinen Saßnitzer Fischkutters „Beluga“ als zeitgemäß, angemessen und im Sinne der objektiven Wahrheitsfindung eine Verpflichtung gegenüber den Hinterbliebenen und den Fischern auf See.

Wenn im Rahmen der Gesetzgebung ein „Bundesamt für Seeunfalluntersuchung“ gegründet werden sollte, so verbindet der Autor damit die Hoffnung, dass darin eine Erhöhung der Qualität und Objektivität der Beweiserhebung / Seeunfalluntersuchung eingeschlossen ist und solche Fälle, wie der des Fischkutters „Beluga“ vermieden werden können.