

... 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. H.W. Kurth, Sachverständiger im Fahrzeug-/Verkehrs- und Maschinenwesen, Bischoffen:

„Aufgrund der Morphologie der Verformungsspuren ... 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 ... Alle vorstehend genannten Spuren lassen sich physikalisch, geometrisch und werkstoffkundlich einwandfrei durch den Einfluss einer Schleppleine erklären! ...“

Am 08.07.2000 stellte der SV des BOSA bei einer Besichtigung des Kutters fest, dass die Spuren an Reling, Schornsteinmantel und Mast „... nach Meinung des Gutachters...“ nicht durch eine große Kräfteinwirkung entstanden sein können. Anhand von Fotos und Filmaufnahmen merkte er an, dass die „... Einkerbung (am

Bordkran – d. Autor) durch eine Kante eines festen stählernen Gegenstands hervorgerufen, z.B. Kanten des Ankers des BG 22 „Neustrelitz“ ... (worden) ist. ... „Aber: „Der Bordkran wurde durch den Gutachter nicht persönlich in Augenschein genommen ...“ , wie er selbst feststellen musste!

Letztlich schaltete der SV des BOSA die Firma Müsing Rohrbau und Prüftechnik, Rostock (Frau Dr. Franziska Ahrens) ein und stellt der Gutachterin die an Bord verbliebenen, von ihm selbst besichtigten Teile vor. Die Sachverständige kommt zu dem Ergebnis: „In jedem Fall ist auszusagen, dass die Kräfte, die diese Spuren verursacht haben, geringer waren als die Armkraft eines Mannes.“ Den Kran betraf das nicht! Der lagerte immer noch auf der Insel Bornholm. Eine Untersuchung konnte nicht stattfinden, da dafür keine finanziellen Mittel durch das BOSA bereitgestellt wurden. Der SV des BOSA und in der Folge dann auch durch das BOSA selbst zogen aber aus der völlig unvollständigen Analyse den Schluss: keine Fremdeinwirkung! Dieser Problematik sollte sich das BOSA angesichts der drei toten Seeleute noch stellen! Erst durch die Hinterbliebenen wurde veranlasst, dass der Kran im Sommer des Jahres 2000 nach Saßnitz gebracht wurde, um ihn dort der so außeror-

dentlich notwendigen (ersten!) materialkundlichen Spurenanalyse zu unterziehen. Warum das BOSA dieser Analyse und einer weiteren materialwissenschaftlichen Untersuchung unabhängiger und vereidigter Sachverständiger keinen Glauben schenkte, ja sie nicht einmal als Zeugen befragte, bleibt dem Autor bis heute verborgen. Das BOSA hätte allein durch ein gründliches Quellenstudium erfahren können, dass einer der Taucher bei seinem Tauchgang am 20.03.1999, vier Tage vor dem Ankermanöver bzw. zehn Tage vor der Bergung, feststellte: „...Der Kran war nach meiner Erinnerung nicht in Ruhstellung eingefahren, sondern hing, soweit ich mich erinnern kann, halb ausgefahren ungefähr quer zur Fahrtrichtung. Ich bin der Meinung, dass der Kran zur Backbordseite hinausging, in seinem Haken hatte sich ein Netz verfangen. ...“

Der SV kommt allerdings 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.“ Das BOSA erkannte die Widersprüche nicht.

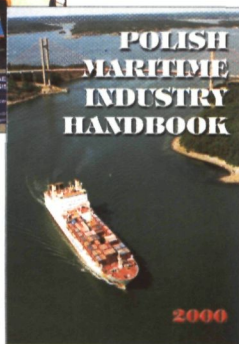
PROMARE LTD.

ADDRESS: AL. ZWYCIESTWA 252, PL-81-540 GDYNIA; P.O.Box 17, PL-81-510 GDYNIA 10
 TEL.: 0-04858 664 93 92, 664 97 99, 664 98 47; FAX: 0-04858 664 90 69
 E-MAIL: PROMARE@PROMARE.COM.PL; HTTP://WWW.PROMARE.COM.PL

PUBLISHER OF:



NAMIARY NA MORZE I HANDEL - a bi-weekly for transport, trade and maritime industry executives, the leading Polish maritime trade journal



POLISH MARITIME INDUSTRY HANDBOOK - Polish and English language address books

- Direct access to Polish maritime industry markets:**
- * *shippers, shipowners and shipping agents*
 - * *handling, logistic and forwarding companies*
 - * *shipyards and ship equipment manufactures*

PROMARE Ltd. is majority owned by SEEHAFEN VERLAG GmbH, Hamburg, the publisher of **Schiff & Hafen** and **THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung**.

YOU ARE IN GOOD HANDS