

# 60 Jahre DSR



## Aufgaben des Chefinspektors

In der Dienstordnung für das seefahrende Personal der DSR steht unter Punkt 4.3 Stellung und Hauptaufgaben des Chefinspektors:

**„Der Chefinspektor ist der Leiter der Hauptabteilung Flottenkoordinierung und Sicherheit. Er ist dem Generaldirektor direkt unterstellt.“**

Weiter heißt es: **“...vom ihm werden Aufgaben zur Erhöhung der Sicherheit in der Seeschifffahrt auf der Basis der neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse, den Erfordernissen der seemännischen Praxis und der richtigen Anwendung der gültigen Rechtsnormen wahrgenommen. Zur Lösung der dem Chefinspektor gestellten Aufgaben stehen ihm die Abteilungen Schiffssicherheit, Havarieinspektion und die Abteilung Dispatcher zur Verfügung.“**

Am Beispiel einer schweren Havarie soll die praxisnahe Arbeit dargestellt werden.

Am Ostersonnabend, den 02. April 1988, kollidierten um 15-55 Uhr bei unsichtigem Wetter das indonesische Semicontainerschiff **MS „MATARAM“** und das DSR-Kühlschiff **MS „HEINRICH HEINE“** (H.H.).

Die H.H. hatte die Schleuse Brunsbüttel in Richtung Nordsee verlassen, während die „Mataram“ elbaufwärts nach Hamburg lief. Beide Schiffe standen unter Lotsenberatung.

Nach Eintreffen der Sofortmeldung des Kapitäns beim Dispatcher der DSR, wurde umgehend der Seeunfallstab des Generaldirektors zusammen gerufen.



Der Steven der „Mataram“ hatte sich in die Steuerbord-Aufbauten einschließlich des Maschinenraums und des Laderaumes II gebohrt. Beide Schiffe konnten erst nach eineinhalb Stunden durch massiven Schleppereinsatz getrennt werden. Das stundenglasförmige Leck (vom Vorsteven und Wulstbug der „Mataram“) reichte vom Brückendeck bis zum Doppelboden und hatte sofort zum Black Out und damit der Manövrierunfähigkeit der H.H. geführt. Durch auslaufenden Treibstoff kam es auch zu Umweltverschmutzungen.

Auf der H.H. gab es durch die Kollision drei leicht verletzte Besatzungsmitglieder. Zwei wurden mit dem Lotsenboot zur Versorgung nach Brunsbüttel gebracht. Der Funkoffizier blieb nach ambulanter Behandlung auf eigenen Wunsch an Bord und hielt die Nachrichtenverbindungen aufrecht.



In einem ersten Telefongespräch empfahl ich (Chefinspektor) dem Kapitän nach dessen Lage- und Schadensschilderung, das Schiff nach dem Freikommen vom Havaristen mit Schlepperhilfe auf der Westseite der Elbe gegenüber Brunsbüttel auf Grund zu setzen, um ein eventuelles Sinken der H.H. im Fahrwasser zu vermeiden, den Schiffsverkehr nicht über Gebühr zu behindern und Leben und Gesund-

heit der Besatzung nicht zu gefährden.

Der Generaldirektor entschied, dass ich sofort mit dem Leiter der Versicherungsabteilung und der Hauptabteilung Technik/Reparatur sofort nach Brunsbüttel zu fahren habe (Vorort-Havariestab), um der Schiffsleitung alle erdenkliche Unterstützung zu geben und alle erforderlichen Absprachen mit Behörden, Fremdfirmen und unseren Vertretungen in Hamburg zu koordinieren und notwendige Entscheidungen zu treffen.

Gegen 02-30 Uhr am 03.04. trafen wir in Brunsbüttel per PKW ein und fuhren sofort mit einem Lotsenboot zur H.H..

So wurde durch mich mit der Agentur in Brunsbüttel und der Vertretung der DSR in Hamburg die Hilfeleistung mit Schleppern einer Hamburger Bergungsfirma und das Auffangen von Öl/Treibstoff koordiniert und veranlasst.

Gefahr für die Besatzung bestand nicht mehr. Das Schiff war bereits bei steigender Flut zweieinhalb Stunden nach der Kollision durch zwei Schlepper am Westufer auf Grund gesetzt worden. Der Untergrund war Schlick, so dass keine weiteren Strukturschäden am Schiffsrumpf zu erwarten waren.

Das Wetter war an diesem Ostersonnabend und Ostersonntag kalt und neblig. Die Lufttemperatur betrug nur 10°C. Durch den kompletten Stromausfall war es im Schiff kalt und feucht.

Die Besatzung stand unter Schock und war bis auf wenige Ausnahmen kaum ansprechbar.

Kapitän, Erster Offizier (EO) und Leitender Technischer Offiziere (LTO) waren jedoch beherrscht und „Herr der Lage“.

Die Wasserschutzpolizei kam am 03.04. mehrmals an Bord und verlangte die Herausgabe aller Dokumente, was von mir abgelehnt wurde.

Daraufhin wurde ein diensttuender Richter aus Cuxhaven per Hubschrauber mit der Absicht eingeflogen, Kapitän, EO, II. Offizier und Rudergänger zu vernehmen.

Diese Vernehmung vorgenannter Personen **als Beteiligte** wurde von mir ebenfalls abgelehnt, da sie noch unter Schock standen. Der Richter hatte Einsicht in unsere Situation und versprach, sie als Zeugen zu vernehmen und sie auf ihr Aussage-Verweigerungsrecht hinzuweisen.

Hintergrund meiner Weigerung war, dass unsere Offiziere mit ihren Aussagen leicht vom Zeugenstatus zu Beteiligten hätten werden können, was später auch in der am 21./22. Juni 1988 durchgeführten Verhandlung des Seeamtes Hamburg auf den Kapitän und die Seelotsen beider Schiffe zutraf.

Weitere Rücksprachen mit dem Beamten der Wasserschutzpolizei führten dazu, dass der Staatsanwalt in Cuxhaven auf die Vernehmungen in dieser Situation verzichtete. Er bat um eine Anhörung des Rudergängers, die in meinem Beisein erfolgte.

Vielfach parallel wurden Absprachen mit unserem Kasko- und Haftpflichtversicherer, der Bergungsfirma zum Verbringen des Schiffes nach Hamburg, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, den Umweltbehörden der Länder S/H, Niedersachsen und Hamburg sowie der Wasserschutzpolizei zur Erteilung der erforderlichen Genehmigungen geführt und Vorbereitungen zum Auffangen austretenden Treibstoffs getroffen und der Ablauf der Bergung besprochen.

In der Dienstordnung Anlage 5 Beweissicherung Havarien/Schäden ist aufgeführt: **„Wenn in schwierigen Fällen die Einschaltung eines Rechtsanwaltes empfohlen wird, ist vor der Auftragserteilung der Chefinspektor zu konsultieren.“**

Durch mich wurde sofort, in Absprache mit dem Generaldirektor, dem Versicherer und unserem Reedereivertreter, ein Hamburger Rechtsanwalt mit der Wahrnehmung unserer Interessen beauftragt. Alle bereits vorhandenen Unterlagen und Dokumente wurden ihm in Kopie übergeben, da nach diesem Seeunfall unweigerlich auch eine behördliche Seeunfalluntersuchung durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zu erwarten war.

Der Kapitän, die wachhabenden Offiziere und Besatzungsmitglieder fertigten jeder einen schriftlichen Bericht – der Kapitän mit den Fakten zum Ereignisseintritt und den nachfolgend veranlassten Maßnahmen, die Anderen mit ihrer Sicht vom Ereignis. Solche Berichte waren unabhängig des Unfallortes grundsätzlicher Bestandteil der üblichen internen Seeunfalluntersuchung der DSR, für die ich ebenfalls verantwortlich war.

Nach den Osterfeiertagen überschlugen sich die Horror-Meldungen, besonders in der Morgenpost und Bild-Zeitung. Schlagzeilen, wie **„An der Elbe stirbt die Vogel-Welt“**, Morgenpost am 05.04., oder **„...Wenn wir Pech haben, sind bald 10 000 Vögel tot.“** usw. waren dem Image der DSR abträglich. Dabei kam völlig zu kurz, dass die „Mataram“ auf die H.H. zugeordnet hatte.

Es wurde von unterschiedlichen Treibstoff/Ölmengen geschrieben, - alle übertrieben - ca. 25 Tonnen waren aber doch ausgeflossen, die soweit möglich aufgefangen und entsorgt werden mussten.

Während das Schiff auf Grund an der Elbuferböschung lag und von den Schleppern in sicherer Position gehalten wurde, wurde restlicher Treibstoff an Barges übergeben, damit kein weiterer Ölaustritt eintreten konnte.

Unsere technische Abteilung verhandelte erfolgreich mit Blohm & Voss einen Dockplatz für eine Notreparatur. Die Vorbereitung zum Verschleppen nach Hamburg wurde mit der Bergungsfirma detailliert besprochen und durch die Besatzung vorbereitet. Gleichzeitig wurde die Verholgenehmigung bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion beantragt. Nach schriftlicher Erteilung stand einer Verholung nichts mehr im Wege.

Am 04. April gegen 01-35 Uhr waren auch alle technischen Voraussetzungen gegeben. Es war besprochen, dass ein Schwimmkran das Vorschiff der „H.H.“ mit Stahltrossen unterfängt und anhebt, um das Schiff schwimmfähig zu bekommen. Zwei Schlepper vorn und einer achtern unterstützten bei auflaufendem Wasser das Manöver. Mehrere Ölauffangschiffe befanden sich in unmittelbarer Nähe. Der Schwimmkran wurde durch zwei weitere Schlepper in Position gehalten. Die Wasserschutzpolizei sicherte diese Revierfahrt nach Hamburg.



Die „Heinrich Heine“ wurde über den Achtersteven elbaufwärts bis nach Hamburg geschleppt und bei der Werft B & V in das Trockendock 17 bugsiert. Nachdem gegen 20-00 Uhr alle Schlepper, der Schwimmkran und das letzte Ölauffangschiff entlassen waren und das Schiff im Dock sicher auf den Pallungen und trocken lag, atmeten alle auf und die Anspannung legte sich.

Jetzt kamen die Entbehrungen der letzten Tage offen durch: Schüttelfrost, Zittern und ähnliche Symptome waren dafür sichere Anzeichen. Zur gleichen Zeit lag die „**ARKONA**“ im Dock und unterstützte die Besatzung hervorragend. Alle konnten sich aufwärmen, duschen und bekamen nach Tagen erstmals etwas Warmes zu essen.

Durch uns (Chefinspektor/DSR-Versicherungsabt./Reparaturabt.) wurde mit den technischen Sachverständigen des Kaskoversicherers und der Werft der Schadensumfang aufgenommen und ermittelt, ob das Schiff reparaturwürdig oder dem Versicherer ein Totalverlust anzumelden war.



Es wurde für eine Reparatur und weiteren Einsatz in der Kühlschiffahrt entschieden. Die Ausschreibung erfolgte für deutsche Werften. Die Entscheidung fiel zu Gunsten der Mützelfeld-Werft in Cuxhaven.

In Hamburg erfolgte damit nur eine Notreparatur, damit das Schiff mit Schleppern nach Cuxhaven verholt werden konnte.



Die Zeitungsmeldungen über diesen auch optisch spektakulären Seeunfall beunruhigten natürlich das Verkehrsministerium in Berlin. Da ich bereits mit einem Rapport beim Stellvertretenden Verkehrsminister gerechnet habe, bereitete ich vorsorglich alle Unterlagen, einschließlich der Einzeichnung des Verschmutzungsgrades des Wattgebietes, der angrenzenden Wiesen des Elbufers und der Oste in einer Seekarte vor. Es kam, wie es kommen musste, ich wurde nach Berlin beordert. Die Berichterstattung im Verkehrsministerium fand am 08.04. statt. Danach wurde der Verkehrsminister informiert und ich fuhr wieder zum Schiff nach Hamburg.

Für die Seeunfalluntersuchung von DSR-Schiffen war das Seefahrtsamt der DDR zuständig. Da die Kollision auf dem Territorium der BRD stattgefunden hatte, wurden auch hier Untersuchungen geführt.

Die mündliche Verhandlung vor dem Seeamt Hamburg fand unter Teilnahme unseres Kapitäns am 21./22. Juni 1988 öffentlich statt.

Der **Spruch des Seeamtes Hamburg** vom 28. Juni 1988 enthielt u.a. folgende Feststellungen:

„Der Unfall ist auf mehrere Ursachen zurückzuführen, wobei einem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot auf beiden Schiffen eine überwiegende Bedeutung zukommt. Insoweit haben sich die beiden Seelotsen auf den beteiligten Schiffen ... und ... bei dem MS „Heinrich Heine“ auch der Kapitän ... fehlerhaft verhalten.“

Dieses Fehlverhalten trifft letztlich auch auf den zur Verhandlung nicht anwesenden Kapitän der „Mataram“ zu.

Im Spruch heißt es weiter:

„Der Seelotse ... auf dem MS Mataram hat sich weiterhin fehlerhaft verhalten, indem er

- a) es versäumte, bei schlechten Sichtverhältnissen, schwieriger und teilweise sogar unklarer Verkehrslage und auf einem möglichen Kollisionskurs, die Geschwindigkeit wirksam herabzusetzen,
- b) im Nahbereich eine Kursänderung einleitete ohne den Kollisionsgegner optisch in Sicht zu haben, ...“

Eine spätere **Seekammerverhandlung in Rostock kam zu einem ähnlichen Spruch.**

Der Leiter der Untersuchung von der Wasserschutzpolizei in Hamburg wurde von mir persönlich zur Seeamtsverhandlung nach Rostock eingeladen, die er aber nicht annahm.

Wie in der Seefahrt nicht unüblich, sieht und trifft man sich immer einmal wieder. So auch in diesem Fall. Als ich eine peruanische Reederei in Lima leitete und einen Schaden an einem unserer Schiffe hatte, der in Hamburg repariert werden musste, traf ich einen der Beamten der WSP wieder. Wir erinnerten uns gleich an viele Einzelheiten dieses Unfalls.

Vorstehender Bericht zu den verantwortungsvollen und interessanten Aufgaben des Chefinspektors der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock (DSR) gibt nur einen kleinen Teil meiner vielfältigen Arbeitsaufgaben in dieser Funktion wieder.

Werner Molle  
31. März 2012