

---

## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

Am 3. Januar 1976 geriet das DDR-Frachtschiff MS Capella durch einen Orkan in Seenot und sank. Nach dem Unglück wurde die Stasi aktiv und untersuchte und dokumentierte die damaligen Vorgänge genau.

Am 3. Januar 1976 geriet das DDR-Frachtschiff MS Capella durch einen Orkan in Seenot. Das Küstenschiff der Deutfracht/Seereederei Rostock war mit Salz und Futtermitteln beladen. Der Versuch, die Reede von Borkum zum Schutz vor dem Sturm zu erreichen, misslang. Das Schiff sank zwischen Borkum und Schiermonnikoog und alle elf Besatzungsmitglieder ertranken. Zwei weitere DDR-Schiffe in Unglücksnähe, die Frachter MS Nienburg und MS Laidaue, hatten zusammen mit Seenotrettungsdiensten aus Deutschland und den Niederlanden versucht zu helfen.

Nach dem Unglück wurde die Stasi aktiv und untersuchte und dokumentierte die damaligen Vorgänge genau. Wenn DDR-Schiffe in westlichen Gewässern kreuzten, wurden sie im Vorfeld ohnehin routinemäßig von der Stasi überprüft, weil einer möglichen Flucht der Seeleute sowie westlicher Spionage vorgebeugt werden sollte.

In einem elfseitigen Bericht mit der Datumszeile "Antwerpen, 18.1.76" wurden alle Details rund um das Unglück und die Bergungsversuche ausführlich beschrieben. Der aus Rostock entsandte Verfasser berichtet über die Untersuchungen am Wrack, den Streit der niederländischen und deutschen Behörden um die Zuständigkeit und die Vermutung der westlichen Behörden, das DDR-Schiff hätte Schmuggelgut an Bord gehabt. In welchem Verhältnis der Verfasser zur Stasi stand, lässt sich an Hand der vorhandenen Dokumente nicht bestimmen.

---

**Signatur:** BArch, MfS, BV Rostock, AS, Nr. 232/81, Bl. 47-57

---

### Metadaten

Diensteinheit: Bezirksverwaltung      Datum: 18.1.1976  
Rostock, Abteilung Hafen

## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

*Z. Material MS Capella*  
49  
43

Antwerpen, am 18.1.76

BSTU  
0047

B e r i c h t   u e b e r   d e n   E i n s a t z   T a u c h e r u n t e r s u c h u n g  
M.S. "Capella"

Entsprechend der Anweisung des G.D., Gen. Maul, vom 6.1.76, begab ich mich von Rostock aus nach Holland, um mit dem zwischenzeitlich gecharterten Taucherboot "Vrouw Wilhelmina" der Fa. Holland Diving International B.V. die Taucheruntersuchung der M.S. "Capella" durchzuführen.

Am 6.1. abends gegen 18.00 Uhr nahm ich von Groningen (bei der Fa. Warebogg) Kontakt auf mit der Seenotrettungsstation Lauwersoog. Von Lauwersoog war auch der Seenotkreuzer "Gebrueder Luden" ausgelaufen. Von Lauwersoog wurde ich informiert, dass an der Untergangsstelle der "Capella" bereits eine provisorische Boje gesetzt worden sein soll.

Ursprünglich war vereinbart, dass das Taucherboot "Vrouw Wilhelmina" Lauwersoog etwa gegen 22.00 anläuft, um mich dort aufzunehmen. Diese Absicht wurde durch die Taucherfirma geändert, da der Kapitän die Einfahrt als zu gefährlich ansah und andererseits ein Zeitverlust von 4 Stunden entstanden wäre. Aufgrund dieser veränderten Entscheidung der Taucherfirma, begab ich mich am gleichen Abend nach Den Helder.

- "Vrouw Wilhelmina" hat Den Helder erst um 18.00 Uhr erreicht.

Um 22.00 Uhr erreichte ich Den Helder und ging unmittelbar an Bord. Da die Besatzung und auch die Taucher zu diesem Zeitpunkt noch nicht an Bord waren, konnte erst um 23.45 Uhr mit Lotsenassistenten ausgelaufen werden.

"Vrouw Wilhelmina" war wie folgt ausgerüstet:

Neuestes Decca-Navigationsgerät, Autopilot-Steuerung, einfaches Echolot mit gekoppelter Echographenanzeige (nichtliniertes Papier), ungenaues Kleinstdecca-Radar (Schirmdurchmesser 20 cm), 4 Taucher (Leichttaucheranzüge), 3 Besatzungsmitglieder, defekter Luftkompressor, tragbare Druckkammer.

Die Einzelheiten über die Einsatzzeiten des Taucherbootes "Vrouw Wilhelmina" sind der beigefügten Aufstellung zu entnehmen.

Durch die Besatzung der "V. Wilhelmina" war die Lotsenstation Den Helder sowie die holl. Grenzpolizei über den Arbeitsauf-

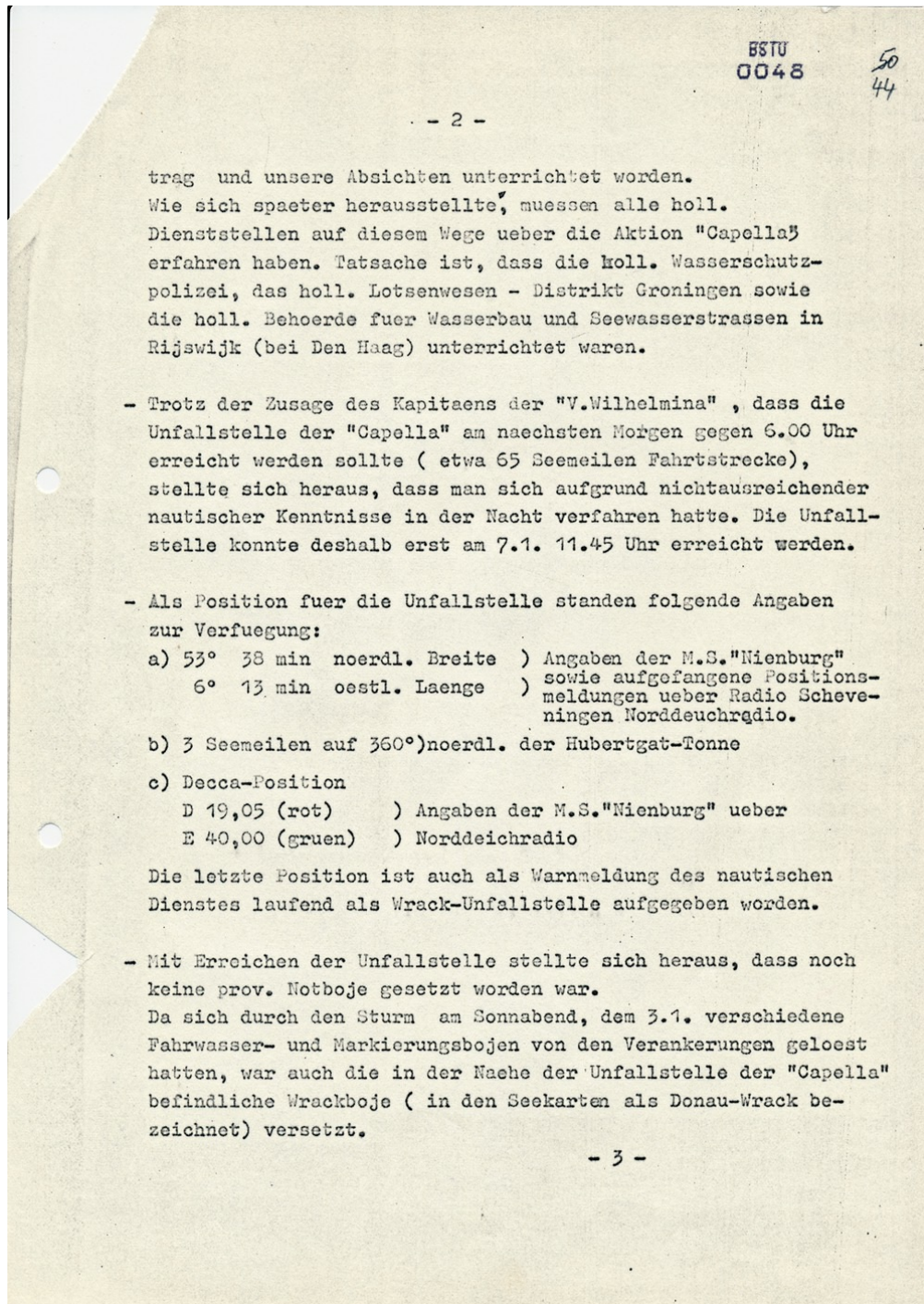
- 2 -

Signatur: BArch, MfS, BV Rostock, AS, Nr. 232/81, Bl. 47-57

Blatt 47



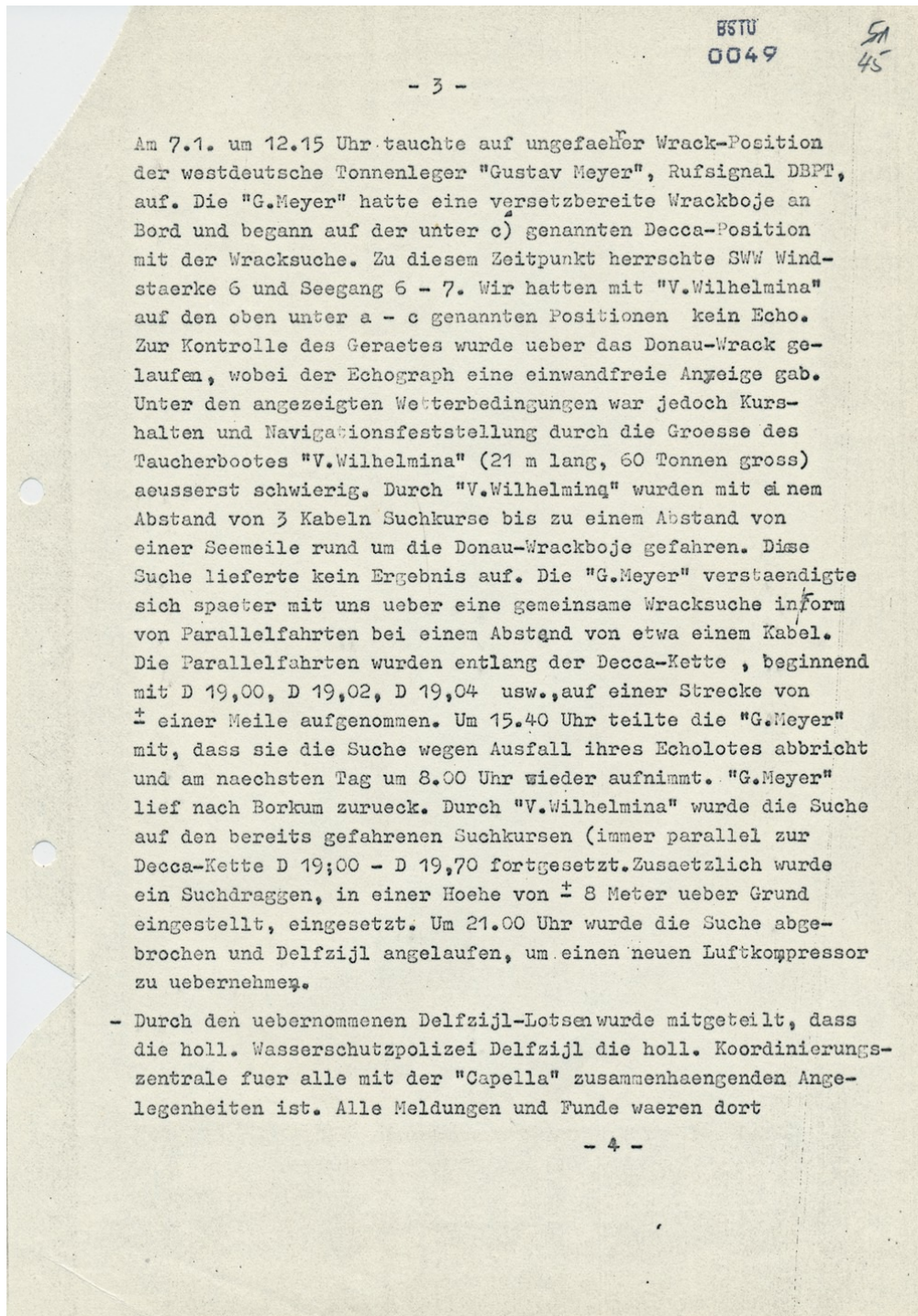
## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"



Signatur: BArch, MfS, BV Rostock, AS, Nr. 232/81, Bl. 47-57

Blatt 48

## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"





## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

- 4 -

BSTU  
0050

22  
46

zusammengetragen. Er empfahl die Aufnahme eines direkten Kontaktes. Herr [REDACTED] von der Botschaft Den Haag wurde informiert und bestaetigte ebenfalls die vom Lotsen gegebene Information.

Am 8.1. morgens 9.00 Uhr wurde ich bei der holl. Wasserschutzpolizei (RIJKSPOLITIE TO WATER), Herrn [REDACTED], Tel. [REDACTED], vorstellig. Saemtliche von der "Capella" gefundenen Gegenstaende wurden mir persoendlich vorgefuehrt (siehe dazu das FS vom 8.1.76 an die DSR). Zusaetzlich zu den in diesem FS aufgefundenen Gegenstaenden wurden am 5.1. (jedoch erst mit Meldung 9.1.76) am Strand von Uithuizermeeden die Schwimmwesten 15 und 19 gefunden.

Von Herrn [REDACTED] wurde die Leuchtfeuerstation Schiermonnikoog ueber aufgefangene Berichte im Seenotfall "Capella" befragt. (Die mitgeschnittenen Gespraechе von Scheveningen Radio lagen bereits vor.)

Die Leuchtfeuerstation Schiermonnikoog hatte um 17.30 Uhr ueber VHF ein Gespraech der "Capella" und "Nienburg" aufgefangen, worin die "Nienburg" um Abfeuerung von Leuchtraketen bat, um die Position der "Capella" feststellen zu koennen. Um 17.33 Uhr wurden von der Leuchtfeuerstation Schiermonnikoog die Leuchtraketen paar Meilen nordwestlich der Hubertgat-Tonne gesichtet.

Die Rijkspolitie Delfzijl war auch in anderer Hinsicht gefaellig und entgegenkommend; soweit es fuer sie instanzenmaessig moeglich war.

Ich versuchte in Erfahrung zu bringen, mit welcher Zustaendigkeit der westdeutsche Tonnenleger die Betonung im holl. Hoheitsanschlussgebiet vornimmt und ob der Tonnenleger heute am 8.1. seine Suche wieder aufgenommen hat.

Herr [REDACTED] setzte sich darauf mit der Directie Rijkswaterstaat Nordzee in Rijkswijk, Herrn [REDACTED], Tel. [REDACTED] in Verbindung. Dargus ergab sich, dass zwischen der BRD und Holland auf bilateraler Basis fuer verschiedene Seewasserstrassenarbeiten z.B. Betonung, Vermessung, Ausbau und Baggerung der Seewasserstrassen, Bergung

- 6 )

Signatur: BArch, MfS, BV Rostock, AS, Nr. 232/81, Bl. 47-57

Blatt 50

## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

BSTU  
0051 53  
42

- 5 -

usw. 5 verschiedene arbeitsmaessige Zustaendigkeitsgrenzen bestehen. Der Untergangsort der "Capella" liegt jedoch in einem strittigen Gebiet. Die westdeutsche Seite hatte sich nach der Information aus Rijkswijk von sich aus direkt um die Betonung des Wracks bemueht und eine provisorische Zustimmung der holl. Schifffahrtsdirektion erhalten. Fuer die BRD-Seite ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich - Emden, Kapitaen [REDACTED] bzw. [REDACTED], zustaendig.

Die Direktion Rijkswaterstaat empfahl der Rijkspolitie aufgrund deren hoheitsrechtlicher Funktion, sich direkt mit Herrn Kapitaen Graumann in Emden in Verbindung zu setzen. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass die technischen Moeglichkeiten des Tonnenlegers "G.Meyer" hinsichtlich der Aufspuehrung des Wracks begrenzt seien, zumal nur ueber ein Geraet in Form einer Fischlupe mit vergroessertem Echowinkel verfuegt wird. Unter Beruecksichtigung der Laengen- und Breitenabmessung der "Capella" waeren bei den Unzulaenglichkeiten der Positionsangaben die Chancen fuer ein kurzfristiges Auffinden des Wracks fuer die westdeutsche Seite aeusserst niedrig. (Das wurde spaeter auch von Kapitaen [REDACTED] an die Rijkspolitie Delfzijl bestaetigt.) Die Directie Rijkswaterstaat war jedoch bereit, ein Spezialschiff (Suchschiff) der Directie Rijkswaterstaat einzusetzen, wenn die BRD-Seite bis zum 9.1., 10.00 Uhr das Wrack nicht lokalisiert hat. Herr [REDACTED] betonte gegenueber der Rijkspolitie, dass die holl. Seite im Prinzip selbstaendig handeln kann, man jedoch den jetzigen Einsatz der "G.Meyer" nicht stoeren wolle. Kapitaen [REDACTED] bestaetigte gegenueber der Rijkspolitie, dass die "G.Meyer" am 8.1. um 04:00-Uhr 8.00 Uhr die Suche wieder aufgenommen hat und dass man bei Lokalisierung des Wracks sofort eine Meldung an die Rijkspolitie Delfzijl geben wuerde. Es liess sich nicht verhindern, dass die holl. Rijkspolitie der BRD-Seite meine Anwesenheit und die Absicht, die M.S. "Capella" nach Leichen und der Unfallursache zu untersuchen, bekanntgab.

- 6 -



## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

BSTU  
0052

57  
48

- 6 -

Aufgrund eines späteren Anrufes Kapitaen [REDACTED] bei Herrn [REDACTED] wurde ich gebeten, Kapitaen [REDACTED] technische Angaben zum Schiff zu machen. Die Fragestellung bezog sich später auch auf die Ladung, Abgangs- und Bestimmungshafen. Diese Angaben wurden uebermittelt. Ich wurde im Verlaufe der späteren Entwicklung den Eindruck nicht los, dass die BRD-Seite durch unsere Anwesenheit in Delfzijl und unsere schnelle Reaktion hinsichtlich einer Taucheruntersuchung insgeheim vermutete, dass es sich bei der Ladung um irgend eine Art Conterbande handelt, deren Bekanntgabe wir nicht wuenschen. Obwohl in dieser Richtung keinerlei direkte Andeutungen gemacht wurden, kann ich personlich nur eine Vermutung dieser Art aeussern, da nur darqus die Schwerfaelligkeit der BRD-Seite bzw. deren offensichtlicher Kampf um die Kompetenzzustaeendigkeit gegenueber der holl. Seite zu erklaren ist.

Am 8.1. 16.45 Uhr teilte Kapitaen [REDACTED] mit, dass die Suche der "G.Meyer" erfolglos abgebrochen werden musste wegen Schaden an der Kreiselanlage. Der Schaden sollte am naechsten Tag um 7.00 Uhr repariert sein, so dass das Schiff am 9.8. frueh wieder auslaufen koennte.

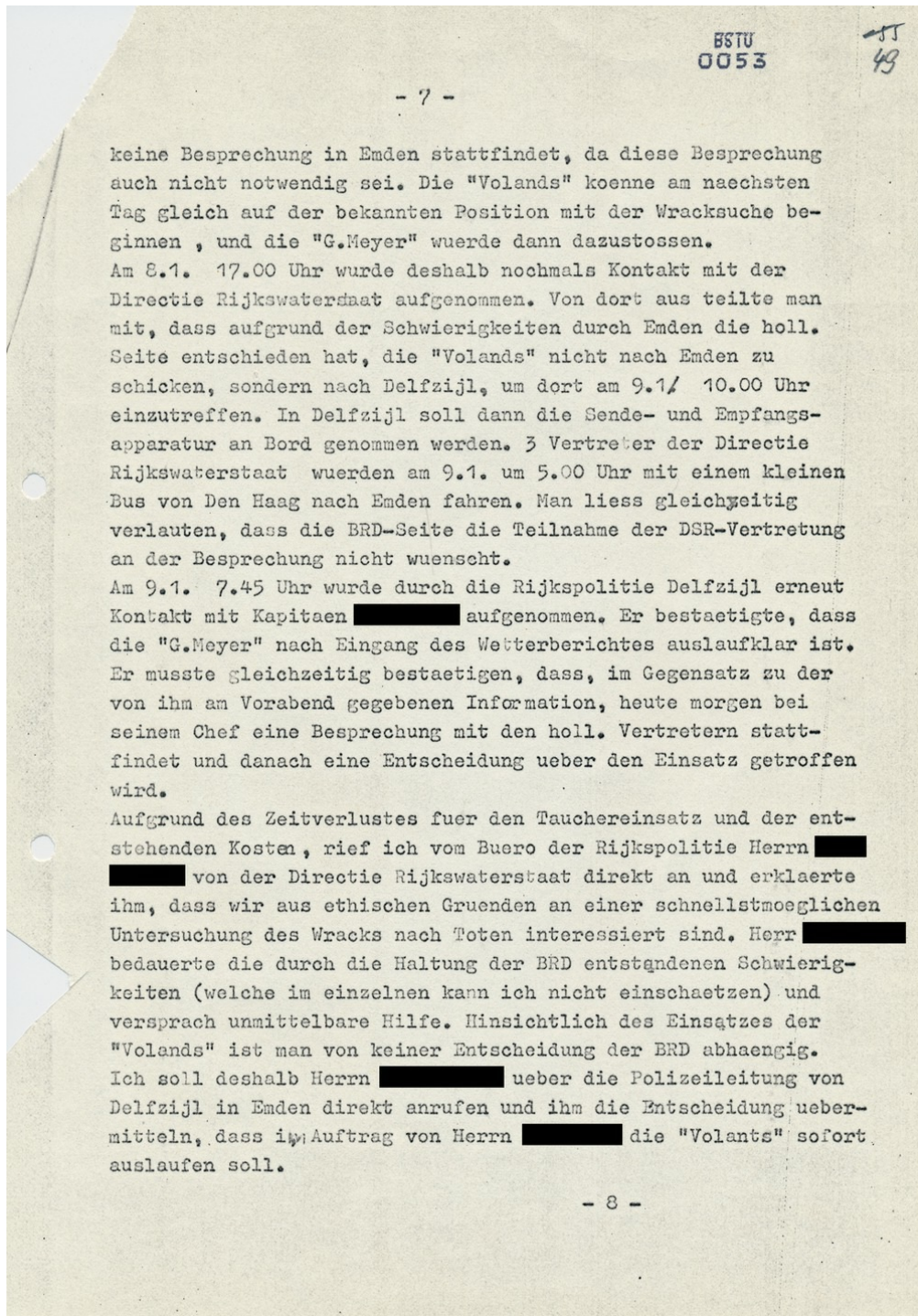
Aufgrund dieser Nachricht nahm die Rijkspolitie nochmals Verbindung mit der Directie Rijkswaterstaat auf. Von dort wurde zugesagt, dass das holl. Spezialsuchschiff "Volands" am gleichen Abend um 20.00 Uhr von Schevingen nach Emden auslaeuft, um dort mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion den Einsatz zu besprechen und im Verlauf des 9.1. die Wracksuche erneut aufzunehmen. Gleichzeitig ersuchte die Directie Rijkswaterstaat, dass die DSR-Vertreter an der Besprechung in Emden teilnehmen und ebenfalls den Sucheinsatz mit dem Taucherboot unterstuetzen, damit die Taucher bei Auffinden des Wracks eindeutig bestaetigen koennen, dass es sich um die "Capella" handelt. Die Zustimmung von Rostock und der Botschaft Den Haag, Herrn [REDACTED], zur Teilnahme an der Besprechung in Emden wurde eingeholt. Im Verlaufe des Nachmittags erklaerte Kapitaen [REDACTED] gegenueber Herrn [REDACTED], dass

- 7 -

Signatur: BArch, MfS, BV Rostock, AS, Nr. 232/81, Bl. 47-57

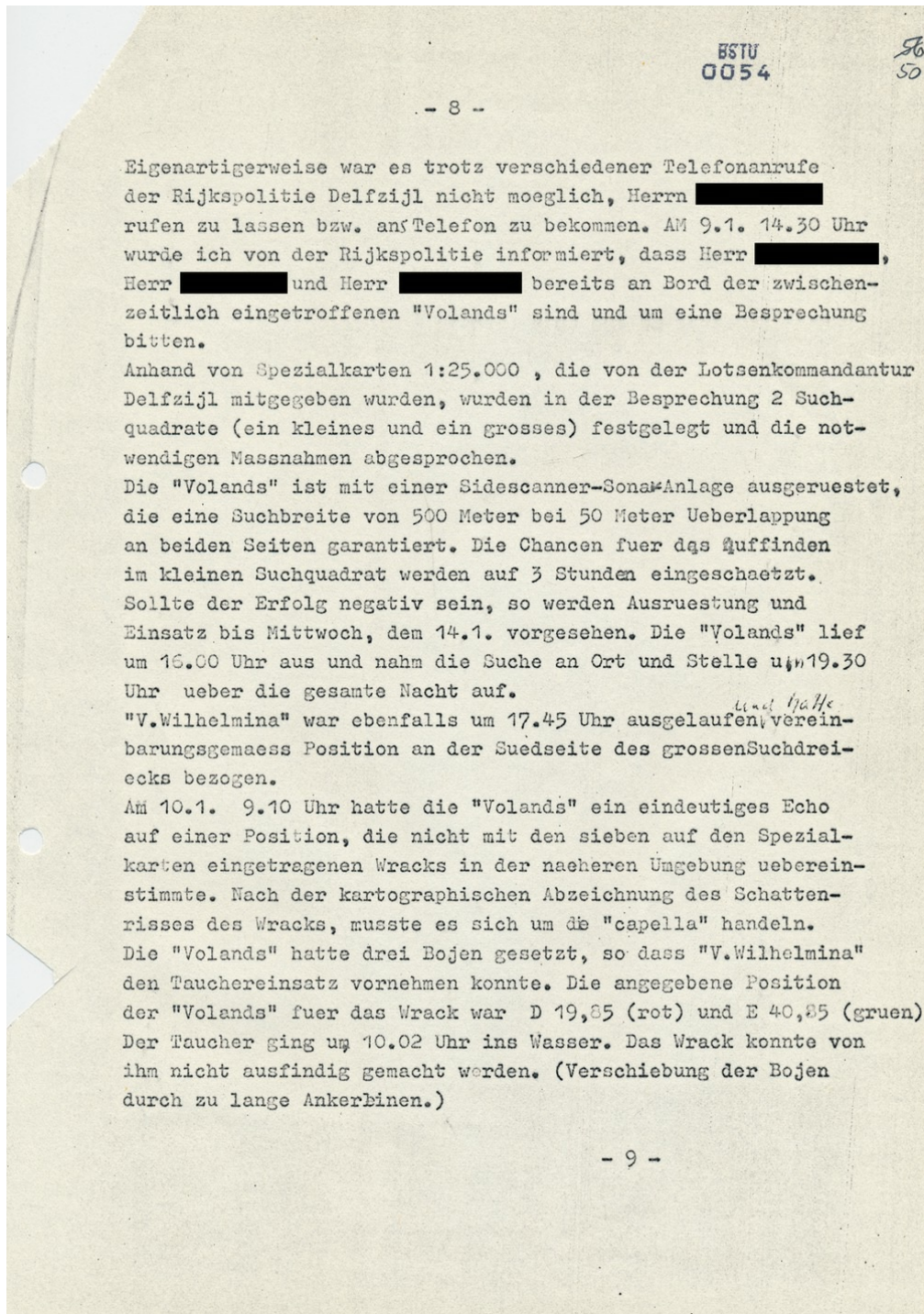
Blatt 52

## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"





## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"



Signatur: BArch, MfS, BV Rostock, AS, Nr. 232/81, Bl. 47-57

Blatt 54

## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

BSTU  
0055

57  
51

- 9 -

Mit weiterer Unterstützung der "Volands" hatten wir um 10.15 Uhr ein eindeutiges Echo auf unserem Echographen. Das Schiff wurde mit erheblichen Schwierigkeiten genau ueber dem Wrack geankert und mit einem zusätzlichen Draggan am Wrack befestigt. Die "Volands" hatte ebenfalls Anker in 50 Meter Entfernung geschmissen, so dass der Taucher mit zusätzlichen Sicherungsseilen an den Ankern der "Volands" und "V.Wilhelmina" um 11.26 Uhr ins Wasser ging. Nach der Anzeige des Echographen der "V.Wilhelmina" sind die eindeutigen Echos auf folgender Decca-Position:

D 19,74 , E 40,64  
D 19,68 , E 40,64 .

Nach ungefaehr 10 Minuten war der Taucher zurueck, da die Stromungsgeschwindigkeit ueber Grund aeusserst schnell war. Das Tiefenlogg hatte 4,5 Meilen gemessen. Nach Angaben des Tauchers war die Sicht 30 - 50 cm. Mit dem Tiefstrahler konnte er erkennen, dass er sich auf einer rotbraun-gestrichenen Stahlflaeche befand, ueber die zwei Seile liefen, an denen er sich zusätzlich sicherte. Er will mit den Haenden einen Riss von 20 cm Breite bis etwa 2,60 Meter lang abgefuehlt haben. Eine bessere Orientierung anhand von Reling, Kraenen, Luken usw. konnte der Taucher aufgrund der Sichtverhaeltnisse nicht geben. Nach dem Farbkatalog konnte der Taucher nur auf dem Deck der "Capella" gelegen haben. Dabei muss angenommen werden, dass die "Capella" aufrecht ueber Grund liegt. Da die "Volands" bereits vor dem Tauchereinsatz uns zweimal auf ausgestrahlte Sturmwarnung, NN-W, Windstaerke 9, nach Mittag schnell aufziehend, aufmerksam machte, musste eine weitere Taucheruntersuchung waehrend der naechsten Gezeiten-Kenterung aufgeschoben werden. Die "V.Wilhelmina" lief deshalb und aufgrund der eintreffenden Sturmwarnung von Norddeich-Radio sofort Delfzijl an und war dort am 10.1. 15.45 Uhr fest.

Die "Volands" lief ebenfalls unmittelbar nach Scheveningen zurueck und gab der "G.Meyer" aufgrund unserer ~~Kennzeichnung~~ Bitte die Anweisung, die an dem zurueckgelassenen Ankertaue der "V.Wilhelmina" befestigt Boje an Ort und Stelle fuer spaetere Tauchgaenge zu belassen.

Der Anker der  
V. Wilhelmina  
zuege einen  
Festpunkt an  
den Luken  
des Schiffes

- 10 -



## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

BSTU  
0056

- 10 -

Die zwischen der "Volands" und "G.Meyer" gefuehrten Gespraechе ueber die Position wurden auf Tonband mitgeschnitten. Die "Volands" gab der "G.Meyer" die Position  $\pm$  800 m auf 350° von der Donauwrack-Tonne gesehen und spaeter die Decca-Position 19,85 , 40,85 auf. Von der "G.Meyer" wurde die Wracktonne kurzfristig danach mit Funke und Westtopzeichen 100 Meter von der von der "Volands" aufgegebenen Position gesetzt.

Ein naechster Einsatz war aufgrund der Wetterbedingungen erst am 13.1. bei Windstaerke NW 5 und hoher Duenung moeglich. Herr [REDACTED] informierte mich, dass nach Information der Lotsenkommandantur (die dem Ministerium fuer Landesverteidigung untersteht) die BRD-Seite die Absicht geaeussert haben soll, das Wrack "Capella" wegzuschleppen, da zwei Wracks in einem so dichten Abstand fuer die Schifffahrt zu gefaehrlich seien. Ich konnte Herrn [REDACTED] bewegen, bei Kapitaen [REDACTED] in dieser Frage nochmals Nachfrage zu halten. Kapitaen [REDACTED] war von einer Bergungsabsicht nichts bekannt. Er bestaetigte jedoch, dass das DHI-Schiff "Atair" ausgelaufen ist und gegenwaertig bei Cuxhafen auf Wetterbesserung wartet, um die genaue Position der "capella" auszuloten und das Wrack hinsichtlich Schaeden zu untersuchen. Allerdings koenne die "Atair" nur bei einer Wellenhoehе von max. 1,5 Meter arbeiten.

"V.Wilhelmina" war bei dem zweiten Einsatz um 20.05 Uhr am 13.1. auf der Position der "Capella". Bei Ansteuerung der Wrackposition mussten wir erkennen, dass bereits zwei Schiffe (keine Fischer) auf dieser Position lagen und sich bei unserer Annaeherung langsam entfernten. Beide Schiffe konnten nicht eindeutig identifiziert werden, duerften jedoch in der Groessenordnung unserer 840er KUEMOS liegen. (Beide Schiffe verstaendigten sich ueber Lichtmorse-Signale.)

Wir mussten feststellen, dass die frueher am Ankertau der "V. Wilhelmina" befestigte Boje verschwunden war.

Ein Tauchereinsatz war aufgrund der Verschlechterung der Wetterbedingungen nicht moeglich und auch am naechsten Tag; dem 14.1. nicht.

- 11 -

## Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"

