

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 berichtetet 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

ESTU
0047

B e r i c h t ueber den Einsatz Taucheruntersuchung
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. Wareborg) Kontakt auf mit der Seenotrettungsstation Lauwersoog. Von Lauwersoog war auch der Seenotkreuzer "Gebrüder 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 anlaeuft, 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 Lotsenassistent 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 beigelegten Aufstellung zu entnehmen.

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

- 2 -

Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"BSTU
004850
44

- 2 -

trag und unsere Absichten unterrichtet worden.
Wie sich spaeter herausstellte, muessen alle holl.
Dienststellen auf diesem Wege ueber die Aktion "Capella" erfahren haben. Tatsache ist, dass die Holl. Wasserschutzpolizei, das holl. Lotsenwesen - Distrikt Groningen sowie die holl. Behoerde fuer Wasserbau und Seewasserstrassen in Rijswijk (bei Den Haag) unterrichtet waren.

- Trotz der Zusage des Kapitaens der "V.Wilhelmina", dass die Unfallstelle der "Capella" am naechsten Morgen gegen 6.00 Uhr erreicht werden sollte (etwa 65 Seemeilen Fahrtstrecke), stellte sich heraus, dass man sich aufgrund nichtausreichender nautischer Kenntnisse in der Nacht verfahren hatte. Die Unfallstelle konnte deshalb erst am 7.1. 11.45 Uhr erreicht werden.
- Als Position fuer die Unfallstelle standen folgende Angaben zur Verfuegung:
 - a) 53° 38 min noerdl. Breite) Angaben der M.S."Nienburg"
 6° 13 min oestl. Laenge) sowie aufgefangene Positions-
 meldungen ueber Radio Scheveningen Norddeichradio.
 - b) 3 Seemeilen auf 360°)noerdl. der Hubertgat-Tonne
 - c) Decca-Position
 - D 19,05 (rot)) Angaben der M.S."Nienburg" ueber
 - E 40,00 (gruen)) Norddeichradio
- Die letzte Position ist auch als Warnmeldung des nautischen Dienstes laufend als Wrack-Unfallstelle aufgegeben worden.
- Mit Erreichen der Unfallstelle stellte sich heraus, dass noch keine prov. Notboje gesetzt worden war.
Da sich durch den Sturm am Sonnabend, dem 3.1. verschiedene Fahrwasser- und Markierungsbojen von den Verankerungen geloest hatten, war auch die in der Naehe der Unfallstelle der "Capella" befindliche Wrackboje (in den Seekarten als Donau-Wrack bezeichnet) versetzt.

- 3 -

Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"ESTU
004951
45

- 3 -

Am 7.1. um 12.15 Uhr tauchte auf ungefaehr Wrack-Position der westdeutsche Tonnenleger "Gustav Meyer", Rufsignal DBPT, auf. Die "G.Meyer" hatte eine versetzbereite Wrackboje an Bord und begann auf der unter c) genannten Decca-Position mit der Wracksuche. Zu diesem Zeitpunkt herrschte SWW Windstaerke 6 und Seegang 6 - 7. Wir hatten mit "V.Wilhelmina" auf den oben unter a - c genannten Positionen kein Echo. Zur Kontrolle des Geraetes wurde ueber das Donau-Wrack gelaufen, wobei der Echograph eine einwandfreie Anzeige gab. Unter den angezeigten Wetterbedingungen war jedoch Kurs halten und Navigationsfeststellung durch die Groesse des Taucherbootes "V.Wilhelmina" (21 m lang, 60 Tonnen gross) auusserst schwierig. Durch "V.Wilhelmina" wurden mit einem Abstand von 3 Kabeln Suchkurse bis zu einem Abstand von einer Seemeile rund um die Donau-Wrackboje gefahren. Diese Suche lieferte kein Ergebnis auf. Die "G.Meyer" verstaendigte sich spaeter mit uns ueber eine gemeinsame Wracksuche inform von Parallelfahrten bei einem Abstand von etwa einem Kabel. Die Parallelfahrten wurden entlang der Decca-Kette, beginnend mit D 19,00, D 19,02, D 19,04 usw., auf einer Strecke von \pm einer Meile aufgenommen. Um 15.40 Uhr teilte die "G.Meyer" mit, dass sie die Suche wegen Ausfall ihres Echolotes abbricht und am naechsten Tag um 8.00 Uhr wieder aufnimmt. "G.Meyer" lief nach Borkum zurueck. Durch "V.Wilhelmina" wurde die Suche auf den bereits gefahrenen Suchkursen (immer parallel zur Decca-Kette D 19;00 - D 19,70 fortgesetzt. Zusätzlich wurde ein Suchdraggen, in einer Hoehe von \pm 8 Meter ueber Grund eingestellt, eingesetzt. Um 21.00 Uhr wurde die Suche abgebrochen und Delfzijl angelaufen, um einen neuen Luftkompressor zu uebernehmen.

- Durch den uebernommenen Delfzijl-Lotsen wurde mitgeteilt, dass die holl. Wasserschutzpolizei Delfzijl die holl. Koordinierungszentrale fuer alle mit der "Capella" zusammenhaengenden Angelegenheiten ist. Alle Meldungen und Funde waeren dort

- 4 -

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

ESTU
0050
22
46

- 4 -

zusammengetragen. Er empfahl die Aufnahme eines direkten Kontaktes. Herr [REDACTED] von der Botschaft Den Haag wurde informiert und bestätigte 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 persoenlich vorgefuehrt (siehe dazu das FS vom 8.1.76 an die DSR). Zusaetzzlich 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 Gespraeche 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.

Hubertgat
Ich versuchte in Erfahrung zu bringen, mit welcher Zustaendigkeit der westdeutsche Tonnenleger die Betonnung 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. Darquas ergab sich, dass zwischen der BRD und Holland auf bilateraler Basis fuer verschiedene Seewasserstrassenarbeiten z.B. Betonnung, Vermessung, Ausbau und Baggerung der Seewasserstrassen, Bergung

- 6 -

Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"ESTU
005153
47

- 5 -

usw. 5 verschiedene arbeitsmaessige Zuständigkeitsgrenzen 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. Schiffahrtsdirektion erhalten. Fuer die BRD-Seite ist die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Aurich - Emden, Kapitaen [REDACTED] bzw. [REDACTED], zustaendig.

Die Direktion Rijkswaterstaat empfahl der Rijkspolitie aufgrund deren hoheitsrechtlichen 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 inform 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 selbststaendig 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 40+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

Sp
48

- 6 -

Aufgrund eines spaeteren Anrufes Kapitaen [REDACTED] bei Herrn [REDACTED] wurde ich gebeten, Kapitaen [REDACTED] technische Angaben zum Schiff zu machen. Die Fragestellung bezog sich spaeter auch auf die Ladung, Abgangs- und Bestimmungshafen. Diese Angaben wurden uebermittelt. Ich wurde im Verlaufe der spaeteren 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 aussieren, da nur daraus die Schwerfaelligkeit der BRD-Seite bzw. deren offensichtlicher Kampf um die Kompetenzstaendigkeit gegeneuber der holl. Seite zu erklaeren 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 Scheveningen nach Emden auslaeuft, um dort mit der Wasser- und Schiffahrtssdirektion den Einsatz zu besprechen und im Verlauf des 9.1. die Wracksuche erneut aufzunehmen.

Gleichzeitig ersuchte die Directie Rijkspolitie, 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 erklarte Kapitaen [REDACTED] gegeneuber Herrn [REDACTED], dass

- 8 -

Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"ESTU
0053TT
49

- 7 -

keine Besprechung in Emden stattfindet, da diese Besprechung auch nicht notwendig sei. Die "Volands" koenne am naechsten Tag gleich auf der bekannten Position mit der Wracksuche beginnen, und die "G.Meyer" wuerde dann dazustossen.

Am 8.1. 17.00 Uhr wurde deshalb nochmals Kontakt mit der Directie Rijkswaterstaat aufgenommen. Von dort aus teilte man mit, dass aufgrund der Schwierigkeiten durch Emden die holl. Seite entschieden hat, die "Volands" nicht nach Emden zu schicken, sondern nach Delfzijl, um dort am 9.1. 10.00 Uhr einzutreffen. In Delfzijl soll dann die Sende- und Empfangsapparatur an Bord genommen werden. 3 Vertreter der Directie Rijkswaterstaat wurden am 9.1. um 5.00 Uhr mit einem kleinen Bus von Den Haag nach Emden fahren. Man liess gleichzeitig verlauten, dass die BRD-Seite die Teilnahme der DSR-Vertretung an der Besprechung nicht wuenscht.

Am 9.1. 7.45 Uhr wurde durch die Rijkspolitie Delfzijl erneut Kontakt mit Kapitaen [REDACTED] aufgenommen. Er bestaetigte, dass die "G.Meyer" nach Eingang des Wetterberichtes auslaufklar ist. Er musste gleichzeitig bestaetigen, dass, im Gegensatz zu der von ihm am Vorabend gegebenen Information, heute morgen bei seinem Chef eine Besprechung mit den holl. Vertretern stattfindet und danach eine Entscheidung ueber den Einsatz getroffen wird.

Aufgrund des Zeitverlustes fuer den Tauchereinsatz und der entstehenden Kosten, rief ich vom Buero der Rijkspolitie Herrn [REDACTED] von der Directie Rijkswaterstaat direkt an und erklaerte ihm, dass wir aus ethischen Gruenden an einer schnellstmoeglichen Untersuchung des Wracks nach Toten interessiert sind. Herr [REDACTED] bedauerte die durch die Haltung der BRD entstandenen Schwierigkeiten (welche im einzelnen kann ich nicht einschaetzen) und versprach unmittelbare Hilfe. Hinsichtlich des Einsatzes der "Volands" ist man von keiner Entscheidung der BRD abhaengig. Ich soll deshalb Herrn [REDACTED] ueber die Polizeileitung von Delfzijl in Emden direkt anrufen und ihm die Entscheidung uebermitteln, dass [REDACTED] Auftrag von Herrn [REDACTED] die "Volants" sofort auslaufen soll.

- 8 -

Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"ESTU
0054S6
50

- 8 -

Eigenartigerweise war es trotz verschiedener Telefonanrufe der Rijkspolitie Delfzijl nicht möglich, Herrn [REDACTED] rufen zu lassen bzw. an Telefon zu bekommen. Am 9.1. 14.30 Uhr wurde ich von der Rijkspolitie informiert, dass Herr [REDACTED], Herr [REDACTED] und Herr [REDACTED] bereits an Bord der zwischenzeitlich eingetroffenen "Volands" sind und um eine Besprechung bitten.

Anhand von Spezialkarten 1:25.000, die von der Lotsenkommandantur Delfzijl mitgegeben wurden, wurden in der Besprechung 2 Suchquadrate (ein kleines und ein grosses) festgelegt und die notwendigen Massnahmen abgesprochen.

Die "Volands" ist mit einer Sidescanner-Sonar-Anlage ausgerüstet, die eine Suchbreite von 500 Meter bei 50 Meter Überlappung an beiden Seiten garantiert. Die Chancen für das Aufinden im kleinen Suchquadrat werden auf 3 Stunden eingeschätzt. Sollte der Erfolg negativ sein, so werden Ausrüstung und Einsatz bis Mittwoch, dem 14.1. vorgesehen. Die "Volands" lief um 16.00 Uhr aus und nahm die Suche an Ort und Stelle um 19.30 Uhr über die gesamte Nacht auf.

"V.Wilhelmina" war ebenfalls um 17.45 Uhr ausgelaufen, vereinbarungsgemäß Position an der Südseite des grossen Suchdreiecks bezogen.

Am 10.1. 9.10 Uhr hatte die "Volands" ein eindeutiges Echo auf einer Position, die nicht mit den sieben auf den Spezialkarten eingetragenen Wracks in der näheren Umgebung übereinstimmte. Nach der kartographischen Abzeichnung des Schattenrisses des Wracks, musste es sich um die "capella" handeln. Die "Volands" hatte drei Bojen gesetzt, so dass "V.Wilhelmina" den Tauchereinsatz vornehmen konnte. Die angegebene Position der "Volands" für das Wrack war D 19,85 (rot) und E 40,85 (grün). Der Taucher ging um 10.02 Uhr ins Wasser. Das Wrack konnte von ihm nicht ausfindig gemacht werden. (Verschiebung der Bojen durch zu lange Ankerketten.)

- 9 -

Bericht über Taucheruntersuchungen am Wrack des gesunkenen DSR-Frachtschiffs MS "Capella"BSTU
005557
51

- 9 -

Mit weiterer Unterstuetzung 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 zusaetzlichen Dräggen am Wrack befestigt. Die "Volands" hatte ebenfalls Anker in 50 Meter Entfernung geschmissen, so dass der Taucher mit zusätzlichen Sicherungsleinen 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 ungefähr 10 Minuten war der Taucher zurueck, da die Stromungsgeschwindigkeit ueber Grund außerst 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 zusätzliche sicherte. Er will mit den Haenden einen Riss von 20 cm Breite bis etwa 2,50 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 während 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 Anweisung Bitte die Anweisung, die an dem zurueckgelassenen Ankertau der "V.Wilhelmina" befestigt Boje an Ort und Stelle fuer spaetere Tauchgaenge zu belassen.

- 10 -

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

- 10 -

ESTU
0056

8
52

Die zwischen der "Volands" und "G.Meyer" gefuehrten Gespraeche ueber die Position wurden auf Tonband mitgeschnitten. Die Die "Volands" gab der "G.Meyer" die Position ± 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 geaussert haben soll, das Wrack "Capella" wegzuschleppen, da zwei Wracks in einem so dichten Abstand fuer die Schiffahrt 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 DHL-Schiff "Atair" ausgelaufen ist und gegenwaertig bei Cuxhaven auf Wetterbesserung wartet, um die genaue Position der "capella" auszuloten und das Wrack hinsichtlich Schaeden zu untersuchen. Allerdings koennte die "Atair" nur bei einer Wellenhoehe von max. 1,5 Meter arbeiten.

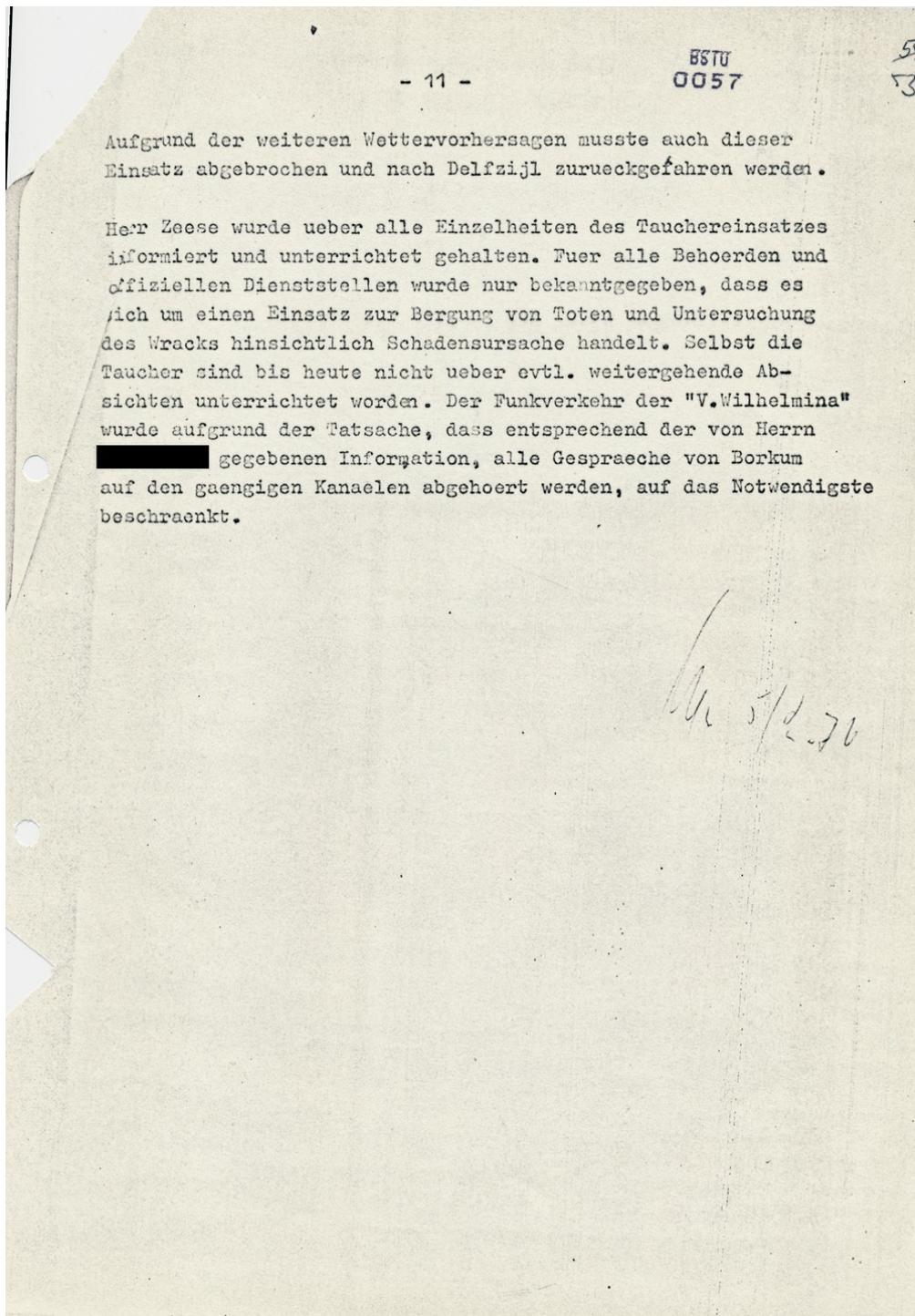
"V.Wilhelmina" war bei dem zweiten Einsatz um 20.05 Uhr am 13.1. auf der Position der "Capella". Bei Ansteuerung der Wrackposition mussten wir erkennen, dass bereits zwei Schiffe (keine Fischer) auf dieser Position lagen und sich bei unserer Annaeherung langsam entfernten. Beide Schiffe konnten nicht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

Wir mussten feststellen, dass die fruher 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"



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

Blatt 57