

Seetüchtigkeit der „Rakel“ umstritten

Schiffseigner will Abschlussbericht zur Havarie des Traditionsseglers vor Helgoland nicht akzeptieren

Der 117 Jahre alte Zweimaster „Rakel“ aus Bremerhaven war schon vor seiner Havarie im Juni 2013 vor Helgoland nicht mehr seetüchtig. Zu diesem Ergebnis kommt die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen. Nicht nur der Eigner, Falk Pfau aus Bremerhaven, hegt allerdings Zweifel an den Schlussfolgerungen der Hamburger Experten.

VON VOLKER KÖLLING

Bremerhaven. Ein Wochenendtörn zum roten Felsen wird bei stürmischem Wind und anderthalb Meter hohen Wellen zum Wettstreit mit den Elementen: Der 64-jährige Besitzer der „Rakel“, Falk Pfau, stellt um 16.30 Uhr nach einer Kollision mit Treibgut fest, dass Wasser durch die Holzplanken ins Schiff strömt. Die beiden Jachtpumpen am tiefsten Punkt des Schiffes fallen aus, als das eindringende Wasser ihren Schalter überspült. Eine weitere elektrische Membranpumpe verweigert den Dienst.

Die elf Mann Besatzung bilden eine Eimerkette und halten den 19 Meter langen Holzkutter über Wasser, während das Schiff weiter auf Helgoland zusteuert. Über Funk ruft Pfau um Hilfe und meldet den Wassereintrich. Um 18.30 Uhr ist der große Rettungskreuzer „Hermann Marwede“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) bei der „Rakel“. Die Eimerkette funktioniert bis zum Eintreffen der „Rakel“ im Südhafen von Helgoland. Das Schiff rumst beim Anlegen hart auf den Steg. Acht Mann der Besatzung kommen zur Überwachung erst einmal ins Inselkrankenhaus.

Schiff auf Grund gesetzt

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen hat jetzt ihren Bericht zur Havarie des Zweimasters „Rakel“ im vergangenen Juni vor Helgoland vorgelegt. Danach war das Schiff schon vor dem Unglück nicht mehr seetüchtig. Eigner Falk Pfau bezweifelt das.

Pfau fährt mit Helgoländer Feuerwehrlieuten sein Schiff in den Vorhafen und setzt es bewusst auf Grund. In den kommenden Tagen repariert er die gesprungenen Planke. So darf er mit einem Begleitschiff bis nach Cuxhaven fahren. Nach weiteren Reparaturen fährt Pfau sein Schiff zurück in den Bremerhavener Fischereihafen.

Vorher am 3. Juli kontrolliert die Berufsgenossenschaft Verkehr, ehemals SBG, die „Rakel“, auch die Versicherung schickt Gutachter in die Werft. Die gucken nun ganz genau hin: Sie monieren, dass die Elektrik des Schiffes nicht dem Jachtstandard entspricht. Auch der Rumpf kommt unter die Lupe: Im Bericht ist die Rede von 20 Millimeter großen offenen Spalten an den Stellen, wo Planke auf Planke stößt. Nur eine zweite Holzschicht im Schiffsinnen, die sogenannte Wege-



Das Traditionssegelschiff „Rakel“. Es soll schon vor der Havarie nicht mehr seetüchtig gewesen sein.

FOTO: FR

rung, hält demnach an vielen Stellen das Wasser außenbords. Das Schiff habe bei sieben Windstärken in seinem Zustand keine ausreichende „Längsfestigkeit“ mehr gehabt, heißt es schließlich, und: „Es ist nicht nachvollziehbar, warum der schlechte Zustand des Schiffes bei den Besichtigungen nicht bemängelt worden ist.“ Rund ein Jahr zuvor hatte die „Rakel“ nämlich noch die Traditionsschiffabnahme durch einen Bremerhavener Gutachter bestanden.

Hier wird der Unfallbericht der Bundesstelle allgemein. Er kritisiert, dass dieses Besichtigungswesen keine einheitliche Vorgehensweise habe: „Freie Sachverständige tolerieren demnach möglicherweise eher bestimmte sicherheitsrelevante Zustände“. Der Bericht empfiehlt dem Bundesverkehrsministerium die Einführung eines Schiff-TÜVs durch anerkannte Sachverständige. Bei den Prüfterminen soll demnach eine Rumpfüberprüfung vorgeschrieben werden, auch wenn dafür Einbauten entfernt werden müssten.

Falk Pfau tut es für die Kollegen auf anderen Traditionsschiffen leid. Die vorgeschlagenen Verschärfungen machen den Erhalt von Traditionsschiffen teuer bis unmöglich. Die Schlussfolgerungen der Bundesstelle zu seinem Fall regen ihn auf: „Ich war richtig wütend, als ich den Bericht das erste Mal gelesen habe. Da waren in der ersten Fassung insgesamt 54 Fehler drin – Fakten wurden falsch dargestellt.“

Bei Windstärke elf unterwegs

Den Befund „Seeuntüchtigkeit“ kann er gar nicht nachvollziehen. Er sei eine Woche vor der Kollision vor Helgoland unter einer Kaltfront in elf Windstärken unterwegs gewesen: „Da flog uns das Wasser horizontal entgegen. Das Schiff hat da wieder einmal seine Seetüchtigkeit bewiesen. Und zeigen sie mir ein Holzschiff, das wirklich trocken fährt – das gibt es schlicht nicht.“ Als nicht beteiligte Partei hat der öffentlich bestellte und vereidigte Bootssachverständige Ralf Weise sich den Bericht der Bundesstelle für

Seeunfalluntersuchungen vorgenommen. Er kommt in Sachen Seetüchtigkeit aber zu einem vollkommen anderen Schluss als die Hamburger: „Man muss doch sehr genau unterscheiden zwischen groben strukturellen Mängeln und schlichten Fehlern bei der Installation, mit denen man es hier meiner Meinung nach zu tun hat.“

Das Schiff sei in Sachen Leckabwehr mit drei verschiedenen Pumpensystemen im Prinzip gut gerüstet gewesen. „Wenn die Kollision nicht passiert wäre, hätte man nicht soviel Wasser gemacht und die beiden Jachtpumpen hätten wahrscheinlich ausreichend funktioniert“, hat der Vegesacker Sachverständige berechnet. Zudem habe das Schiff bis zur Kollision schon lange schweres Wetter gut gemeistert. Ralf Weise: „Und dann konnte die „Rakel“ wenige Tage später auf eigenem Kiel nach Cuxhaven fahren und wiederum nach wenigen Reparaturen weiter nach Bremerhaven.“ Das deute ebenfalls nicht auf ein Schiff hin, dass „komplett verrottet“ sei,