

Mahnmal in der Nordsee: das Wrack der „Pallas“.

Foto: Per Isenhardt



Jürgen Jungclaus war 1998 Amtsvorsteher und koordinierte auf Amrum die anstehenden Arbeiten.

Fotos: Arndt Prenzel



Hans von Wecheln (links) im Gespräch mit dem damaligen NDR-Reporter Torsten Haase.

# „Das darf nie wieder passieren“

Beim Ausflug zum vor Amrum liegenden „Pallas“-Wrack erneuern Nautischer Verein sowie Insel- und Halligkonferenz Forderung nach „Deutscher Küstenwache“

Arndt Prenzel

Überschattet von der jüngsten Schiffs-Kollision in der Deutschen Bucht, tagten der Nautische Verein Nordfriesland und die Insel- und Halligkonferenz zum 25. Jahrestag des Schiffsunglücks des Holzfrachters „Pallas“. Amrums damaliger Amtsvorsteher Jürgen Jungclaus erinnerte noch einmal an das Desaster unklarer Zuständigkeiten, mangelnder Sicherheitsvorschriften, Fehlentscheidungen und unklarer Koordination. „Das darf nie wieder passieren“, sagte er später am Tage, als das „Pallas“-Wrack noch einmal besichtigt wurde.

Der maritime Landeskoordinator Andreas Burmester verwies wie Staatssekretärin Katja Günther darauf, dass man neue Strukturen geschaffen habe. Seit 2002 sei das Havariekommando als verbindendes „Oberkommando“ erfolgreich tätig, man habe länderübergreifend zusätzliche Schiffe und Hubschrauber angeschafft. Seinerzeit waren es die föderalen Strukturen, die ein schnelles Handeln verhinderten.

Geradezu unglaublich mutet es heute an, dass deutsche Behörden nicht sofort reagierten, nur weil Dänemark zum Zeitpunkt des Ausbruchs des „Pallas“-Brandes zuständig war. Föhrs Amtsvorsteherin Heidi Braun erinnerte als Vorsitzende der Insel- und Halligkonferenz daran, dass man seit Jahren auf eine Verbesserung der Organisationsstrukturen im Bereich der Deutschen Bucht hingewiesen hätte. Schon vor dem „Pallas“-Unglück forder-

ten die Verbände den Aufbau einer effektiven „Deutschen Küstenwache“, in der alle schiffahrtspolizeilichen Zuständigkeiten gebündelt und geführt werden.

Das scheiterte. An der Forderung hat sich jedoch nichts geändert. „Angesichts der Zunahme des Schiffsverkehrs und der größeren Containerschiffe sowie des Ausbaus der Offshore-Industrie muss hier noch nachgebessert werden“, forderten die Veranstalter. Die Mitglieder der beiden Vereine erwarten daher auch, dass die von der Ampelkoalition im Sommer beschlossene Überprüfung des Sicherheitssystems für Nord- und Ostsee endlich Klarheit schafft und eine politische Lösung erfolgt.

„Die vorhandenen Führungsstrukturen müssen gestrafft werden.“

Hans von Wecheln  
Nautischer Verein Nordfriesland

Beim Ausflug zur „Pallas“ mit dem Adler-Katamaran kamen die damals Beteiligten ins Gespräch. Erinnern können sich alle, jeder aber anders. „Mich bewegen bis heute das unermüdliche Engagement und die Hilfsbereitschaft der Amrumer ohne Wenn und Aber bei der umfangreichen, mühseligen Strandreinigung“, so Jürgen Jungclaus. „Wir wussten nicht, ob wir den Strand sauber bekommen.“

Er berichtete aber auch von Sensationsreportern, die für Aufnahmen Kinder „mit der Keule in der Hand“ zum Töten ölverschmierter Seevögel animieren wollten.

„Wir versuchten später tagelang vergeblich, die restliche Ladung zu retten“, erzählt ein hiesiger Seebär. „Alles war entsetzlich ölverschmiert.“ Hans von Wecheln erzählte, dass Sylt genauso hätte dran sein können. Wenig später riss das Schleppseil. „Was wäre dann wohl losgewesen!“

Eine eigene Sichtweise hat der Amrumer Seefahrtshistoriker und Autor maritimer Bücher Clas Broder Hansen: „Das war keine Katastrophe, wie es in allen Medien hysterisch vermittelte wurde. Ja, es gab dramatische Bilder von einem brennend im Orkan treibenden Schiff, großartig für die Fernsehzuschauer. Ein Seemann starb. Aber es war eine ganz normale Strandung. Hunderte von Schiffen sind auf diesen Stränden gestrandet, früher viel öfter als heute.“

Der Autor, der über die gestrandete „Pella“ ein Buch schrieb, meint: „Es gab jede Menge Schuldzuweisungen. Ja, die Koordinierung der Rettungsmaßnahmen lief ein wenig schwerfällig, weshalb es heute das zentrale Havariekommando gibt. Aber es ist zweifelhaft, ob mit besserer Koordinierung die Strandung hätte verhindert werden können.“ Er sagt zu den zahlreichen Vorwürfen: „Die Trosse brach, was oft vorkommt. Es gelang nicht, so schnell eine neue Schleppverbindung herzustellen, das Schiff strandete. Wem will man da einen Vorwurf machen?“

Clas Broder Hansen ordnet ein: „Es wurde dann gleich ‚Ölpest‘ geschrien – es gab aber keine Ölpest. Im Laufe der Zeit liefen vielleicht 250 Tonnen Bunkeröl aus. Ein Teil des Öls trieb auf Amrum an den Strand. Eine Ölpest sieht anders aus: Als

1978 die ‚Amoco Cadiz‘ an der Küste der Bretagne strandete, versuchten weit mehr als 200.000 Tonnen Öl die Strände über Hunderte Kilometer.“ Ihn ärgern unnötige Ausgaben: „Millionen gab man aus für die Beseitigung der Aufbauten und Kräne und die Versiegelung der Laderäume. Ein Schiff war in dem verbliebenen Blechhügel nicht mehr erkennbar. Gäste aber finden Wracks spannend. Die ‚Pallas‘ hätte eine Attraktion werden können, ein Ziel für lehrreiche Ausflugsfahrten und womöglich die Heimat für eine Kolonie von Kormoranen.“

Begründung der Vereine für eine Küstenwache: Als Zentrale gibt es seit 2005 in Cuxhaven ein Maritimes Sicherheitszentrum (MSZ), ein Kommunikations- und Kooperationsnetzwerk der operativen Kräfte des Bundes und der Küstenländer in dem Bundespolizei, Zoll, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Fischereischutz vertreten sind. Das Problem sei Folgendes: Die Vielzahl an Behörden, Organisationen und Schnittstellen mit teilweise überlappenden Zuständigkeiten macht auf See ein koordiniertes Handeln zur Bewältigung von herausragenden Einsatzlagen, die eine effektive gemeinschaftliche Zusammenarbeit dieser Institutionen erfordern, oft schwierig und kostspielig.

Vorschlag der Verbände: Die im MSZ vorhandenen Kräfte der Bundespolizei See, Havariekommando, Zoll und Fischereiaufsicht werden als „Deutsche Küstenwache“ zusammengefasst und dem Geschäftsbereich des Bundesinnenministeriums zugeordnet. uen Behörde einnehmen.