

# SCHARNEBECK EXPLOSION

A MOTION PICTURES FILM PROJECT

by Zwerglein Production  
based in Palm Bay Florida  
Tel# 321 549 1124  
email- Riloef@ gmail.com

We are pleased and excited to present to you an overview of our new production concept.

A team of six members working on the development of the screenplay

This fictional story was conceived by Richard Löffler from Lüneburg, Germany, after visiting the shiplock in Scharnebeck, near Hamburg. They are the largest ship elevator of their kind in the world.

The story came as an inspiration and it was just a matter of writing it down while it was still lived in his imagination.

He then submitted the idea to Nina Nikitin from Hamburg, a TV journalist, whose opinion was the project was too big for a German production and suggest we submit it to few American producers. To this regard we have attached the communication between her and Mr. Löffler.

Wolfgang Petersen ( Das BOOT Air force One .etc ) is

being an option.

The first translation from German to English has just been completed and our team is beginning work on the initial screenplay

We have already contacted Martin Warsh ( Electric Light Orchestra) and he has agreed to write the musik for ther soundtrack of the film.

Enclosed is a copy of the raw from the original German storyline.

We hope you will find the time to read it and that you will contact us with any feedback and let us know your thought and interest in joining us to bring this exciting porject to the big screen

Thank You for your time

Sincerley

The Shiplock of Scharnebeck Team / Zwerglein  
Productions

⑬ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑪ **DE 3740642 A1**

⑳ Aktenzeichen: P 37 40 642.6  
㉑ Anmeldetag: 1.12. 2004  
㉒ Offenlegungstag: 15. 2. 2005

⑮ Int. Cl. 4:  
**B 64 D 25/18**  
// B 64 C 25/56,  
B 66 F 3/35

DE 3740642 A1

⑦① Anmelder:  
Löffler, Richard, 1412 Napanee Street NW  
Palm Bay FL, 32907 USA

⑦② Erfinder:  
gleich Anmelder

⑤④ Die Million Dollar Passagier Lotterie

Der Erfinder dieser Idee bezieht sich  
auf ein Lotteriespiel.

Diese Lotterie ist eine Gewinnlotterie für  
einen Fluggast, der bei einem Ticket-  
kauf unmerklich an einer Lotterie  
teilnimmt.

Der Gewinner in dieser Lotterie wird  
durch Computernummerierung ermittelt

Die Höhe der Summe die in dieser Lotterie  
gewonnen werden kann wird vom Veranstalter  
festgelegt, wo sie nach einer öffentlichen  
Ziehung zur vollen Auszahlung kommt  
Schachpreise werden ebenfalls  
ausgelost

E 3740 2 A1

**THE**

**ONE**

**MILLION**

**DOLLAR**

**PASSENGER**

**LOTTERY**

# THE ONE MILLION DOLLAR PASSENGER LOTTERY

TO WHOM IT MAY CONCERN

Dear Sir and or Madam:

We would like to present to you the one million dollar passenger lottery which we think would be interesting for you. Your sales would increase by 50 per cent and there are no costs to you. All costs would be paid for by the client who would not know it. You could also take a tax cut for the costs incurred which would be an additional advantage to you. Everything is a matter of close examination. The game itself is quite simple.

## Explanation of the Game

Every customer who purchases an airline ticket would pay an additional 3 (three) dollars. The customer will not notice the three dollar increase because it is so small.

The airline would incur some cost in preparation of the game which will be quickly recuperated because of the large amount of tickets sold.

## Translation into Action

We assume, according to a market survey, that you are selling at least one million tickets in one year. The airline would incur expenditures for advertising, which would not be difficult. The introduction of the One Million Dollar Passenger Lottery would have to be made worldwide, in various languages, in newspapers, magazines, TV, radio and posters.

## Operation

When purchasing a ticket every customer will participate automatically in the One Million Dollar Passenger Lottery. Since every ticket already bears a number the winning number could be drawn by computer. The winner of the jackpot wins 1 Million Dollars. The winner would be announced on TV and in magazines and therewith it would create an incentive to future flyers to purchase tickets from your Airline. Every purchaser of a ticket participates, without knowing it, in future drawings.

We think that customer would love to participate in such a supergame  
Because he automatically participates and doesn't have to stand in line  
To buy a lottery ticket. The chain of this game is indefinite.

The airline could also offer interim winnings, i.e. car, a free airline ticket or  
A house.

WHEN THE TIME, IN THE YEARS STILL COMING, YOU COULD OFFER  
A TRIP TO THE MOON OR MARS, FOR THE FIRST HUMAN BEING AS  
THE FIRST AIRLINE EVER TO DO SO.

IF YOU COULD OFFER SOMETHING LIKE THAT, YOU WOULD BE  
AHEAD OF ANY OTHER ORGANIZATIONS WORLDWIDE TO DO SO.  
YOUR AIRLINE WOULD MAKE A NAME FOR THEMSELVES BY  
PARTICIPATING IN THAT PROMOTION.

America is the country of unlimited possibilities, open your eyes and  
Envision the future. This is the key to success !

The three extra dollars added to the ticket price would be divided as follows:

1 dollar to the winning ticket

1 dollar for administration and advertising

1 dollar for my company

Granted, a game like this cannot be implemented in one day but it is  
A matter of your advertising staff to put it in action.

It is basically very simple

(This promotion was originated in German and then translated into English)

We would appreciate your thoughts and are available for a personal discussion.

Sincerely

Richard Loeffler President

THE ONE MILLION DOLLAR PASSENGER LOTTERY LTD

THE ONE MILLION DOLLAR PASSENGER LOTTERYs protected  
worldwide, by copyright patterns and design # AZ: DE 3740642 A1 and  
B64 D 25/ 1

The use of this or similar games is prohibited and will be punishable by law  
Court of Jurisdiction: Melbourne, FL .USA

Richard Loeffler

1412 Napanee Street NW  
Palm Bay, FL, 32907

Phone 321-~~951-1186~~

Email : RILOEF@~~ach.com~~

5494124  
gmail.com

Komplett

Original

1 of 4

# Die Scharnebeckexplosion

die größte von Menschen verursachte Katastrophe

in Niedersachsen.

Geschrieben von Richard Löffler, wohnhaft: 1412 Napanee Street Palm Bay 32907 Florida USA am 24.5.2007 in Deutschland; derzeit wohnhaft in Deutschland für 6 Monate in 21339 Lüneburg, Bardowicker-Wasserweg 57 Telefon: (04131) 232016, Email Anette@loeffler-it.com.

Diese Story (Geschichte) ist geschützt über meine eigene Firma in Florida Zwergleinrecord und darf nicht benutzt werden ohne Zustimmung des Schreibers.

Menschen, Idee, Zeit und Geschichte sind frei erfunden.

Am 16. März 2007 machte der Flusstanker Ariane los von Hamburg mit einer Fracht von 1,9 Millionen Liter Nitroglyzerin über die Elbe Stromrichtung Mittellandkanal Hannover.

In der Abzweigung Elbeseitenkanal bei Artlenburg bestimmte die Vorschrift, dass diese Fahrstrecke so zu nehmen war, dass Schiffe mit Gefahrgut auf einem Umwegkanal umgeleitet wurden, um anderen entgegenkommenden Fahrzeugen auszuweichen und störungsfrei zu fahren.

Hamburg, morgens gegen 6.30 Uhr.

Kapitän Heinz Bertram, Eigner der Ariane, sowie sein Matrose Stanislaw Boroscheck, aus Polen kommend, trafen sich gemeinsam nach einem Landurlaub in Hamburg gegen 6.30 am Kay 27 in Hamburg, um den Flusstanker einsatzbereit zu machen. Stanislaw Boroscheck arbeitete schon

Schiffsverkehr

4 Jahre mit dem Kapitän Bertram zusammen, beiden waren ein gut eingespieltes Team, jeder konnte sich auf den anderen verlassen, der Eine am Steuer, um das Schiff dahin zu bringen, wo es hin sollte, der Andere um das Schiff immer in Schuss zu halten, das es schwimmt.

Jeder wusste, dass der Kampf um jede Tour ein wirkliches Kämpfen bedeutete, weil der Markt um jeden Anteil hart erarbeitet werden musste.

Matrose Stanislaw überprüfte die versiegelten Verschlusskappen der Tanks und die Feuerlöschrichtungen sowie die Menge Diesel in den Dieseltanks. Alles wurde so überprüft, wie es im Grunde bei jedem Antritt solch einer Reise vorgeschrieben war. Die Verpflegung aber oblag Kpt. Bertram, obwohl er es auch Stanislaw überlassen hätte können, nur wusste Kpt. Bertram, dass man in Polen andere Kost hatte wie in Deutschland und ab und zu mal eine richtige Dose Labskaus musste einfach mal auf den Tisch. Naja, was so ein richtiger Hamburger ist, der möchte auch nicht so gerne seine Tradition ändern.

Um 7 Uhr meldete Matrose Stanislaw Kpt. Bertram, das alles in Ordnung sei, also flussklar.

Kpt. Bertram hatte noch ein paar Telefonate zu erledigen wegen der hohen Sicherheitsbestimmungen, die auch immer erledigt werden mussten, bevor der Befehl „Leinen los“ gegeben werden konnte zum Ablegen.

In Kpt. Bertrams Order stand ausdrücklich geschrieben, dass er sich bei jeder Anrainerstadt über Funk mit der Feuerwehr und Polizei in Verbindung setzen musste, um eventuellen Störungen Elbe aufwärts aus dem Wege zu gehen.

Die Ladung war mit der Gefahrenstufe 1 bezeichnet worden, also höchste Gefahr, wenn da was schief gehen sollte

Aber daran sollte man auch nicht denken, außerdem hatten die Beiden schon öfter solch eine Tour hinter sich gebracht, die auch immer gut und ohne Störung verlaufen war.

Was sollte auch nun hier passieren, sagte sich Kpt. Bertram, als er Stanislaw auf die Brücke rief, um einen Kaffee zu bestellen. Matrose Stanislaw war auf dem Schiff an erster Stelle Matrose für die Maschine, dann für die Leinen (Vertauung, Befestigung). Weiterhin diente er als



Koch, Kaffeeträger und Saubermacher. Naja, am Ruder hat man ja auch nicht Zeit, um noch zu kochen oder den Kahn sauber zu halten. Sicherlich wird von einem Kapitän erwartet, sein Schiff sowie die Ladung sicher ans Ziel zu bringen, zumal es noch solch eine hochbrisante Ladung ist.

Früher, sagte Kpt. Bertram zu Stanislaf, als sie gemeinsam ihren Kaffee tranken auf der Brücke, bin ich zur See gefahren auf der Pamir, das war ein großes Segelschiff. Die Pamir sei mit einer Ladung Getreide von Argentinien unterwegs zurück nach Deutschland in einen Sturm geraten und untergegangen und er sei einer der Überlebenden der Tragödie.

Kpt. Bertram sagte, dass er nie mehr zur See fahren würde, er hatte schon einmal den Tod vor Augen und mit der See kann man nicht so einfach umgehen wie mit einem Ackergaul. Man ist da völlig machtlos und Gebete in letzter Minute helfen da auch nicht, da gilt es nur, der See den Kampf anzusagen und ums Überleben zu kämpfen.

Stanislaf stockte der Atem: Was haben sie mir da eben erzählt? Sie sind mit einem Segelschiff über den Atlantik gefahren und dann noch untergegangen? Was ist denn da passiert? Da weiß ich aber nichts von, wieso haben sie mir das nicht schon vorher erzählt? Kapt. Bertram sagte: Ich wollte das auch nicht weiter erzählen, da mich die Geschichte lange Zeit immer in den Schlaf verfolgte. Es kommt mir immer so wie ein böser Alptraum vor, der aber der Wahrheit entsprach.

Rechts und links der Elbe sah man langsam die Landschaft vorbeiziehen; überall kleine Häuser an den Flussufern, die Bäume zeigten schon überall grüne Blätter und Blüten, die Wiesen waren mit neuem Gras bewachsen. Sogar sah man schon ein paar Menschen an dem Flussufer sitzen, die sich der ersten Sonnenstrahlen erfreuten.

Der Tag war wunderschön und die Schiffsdiesel hatten schon fast einen beruhigenden Klang, der aber schon in der Gewohnheit nicht mehr zu hören war.

Die entgegenkommenden Schiffe kamen mit etwas schnellere Fahrt an der Linkseite an ihnen vorbei, man sprach ein paar Worte über Funk und wünschte sich gegenseitig Gute Fahrt. Sogar ein andere Tanker kam auf sie zu; der Kapitän - wohl auch ein Hamburger - fragte op Plattdütsch: Wat häst do den ob din Äbbelkan vor en tüch geloden, do kan doch nech jeder met öm ne ne pas do blos met op. Kpt. Bertram antwortet op

Plattdüsch: Ek haf do en Flüssigstoff ob me Tanker un i mot domet no Honnover . So den mohl gode Fahrt, sagte de anere.

Ja man konnte ja noch nicht einmal per Funk sagen, was man geladen hatte für ein Zeug, jeder hatte die Möglichkeit den Funk mitzuhören. In der heutigen Zeit ist der Terrorismus so vorgeschritten, das selbst hier auf der Elbe ein Schiff dieser Art in die Luft gesprengt werden könnte.

Stanislaw stand noch immer neben Kpt. Bertram in der Hoffnung, vielleicht noch einmal die Geschichte von Kpt. Bertram über die Pamir zu erfahren. Kpt. Bertram orderte Stanislaw runter zur Maschine, da er auf seiner Anzeigentafel eine Störung hatte, die der Matrose einmal untersuchen sollte. Stanislaw stellte sofort seinen Kaffee beiseite und rannte so schnell es ging runter in den Maschinenraum. Eine Kette, die die Dieselfuhr zur Dieselpumpe regelte, war ein wenig lose, man brauchte sie nur über ein Handrad etwas fester zu drehen und schon war die ganze Aufregung erledigt. Passieren hätte da nichts können, nur zeigte ein Sensor dieses vorher an, es ist ja auch besser für den Kapitän wenn er keine Störung auf der Anzeigentafel feststellen muss.

Stanislaw kam wieder rauf auf die Brücke und meldete die Behebung der Störung, aber Kapt. Bertram sagte im gleichen Moment, er hätte schon selbst alles festgestellt über die Anzeige, außerdem wusste er selbst, was es für ein Schaden war, aber wie es ja in der See oder Flussfahrt heißt, besser man überprüft alles 10 fach als gar nicht.

Ja, sagte Kapt. Bertram, wenn ich so heute an damals denke, sollte man die Kerle hinter Gitter bringen, die den Unfall verursacht haben mit der Pamir.

Also, wir hatten in Argentinien Getreide geladen, das war ca. 1958, ich war auf der Pamir als Matrose angeheuert. Die Pamir lag in Buenos Aires im Hafen zur Beladung; das ging da schon damals fast automatisch wie heute, die Ladeluken werden geöffnet und das Getreide wurde in die verschiedenen Kammern der Laderäume auf Schiff mit großen flexiblen Rohren vollgepumpt, nur wurde das Schiff in den Laderäumen nicht ganz vollgepumpt sonder nur zu einer gewissen Höhe. Damals herrschten auch nicht so große Vorschriften über die Beladung und über die Sicherheitsbestimmungen an Bord. Im Grunde musste alles schnell gehen, da jeder Tag ja nun auch Geld war, was da verloren ging.

Ein Teil der Mannschaft hatte Ausgang, da ja nur eine Besatzung an Bord sein musste wegen der Beladung. Ich war ja auch nur Matrose, der versuchte, seine Laufbahn zu machen. Mein Traum war es immer, eines Tages selbst mal ein Schiff zu führen, um auch einmal das Ruder in der Hand zu haben. Weißt du, Stanislaf, wenn man jung ist, hat jeder seinen Traum und man strebt immer nach der nächsten Stufe.

Als dann am nächsten Tag die Pamir beladen war, lautete unser Order um 5.50 Uhr sich wieder an Bord zurück zu melden, die Mannschaft wurde abgezählt für den Fall, dass keiner bei einem Mädel im Bett geblieben war; zum Glück war alles vollständig, das Schiff wurde seeklar durch den ersten Offizier gemeldet, die Leinen wurden gelöst und die erste Briesse Wind füllte die Segel und man merkte das sich das schwer beladene Schiff aus dem Hafen schob.

An den ersten Tagen ging alles seinem normalen Dienstplan nach, die See war ruhig, der normale Schiffsaltag nahm seinen Lauf.

Am 3. Tag bekamen wir eine Nachricht, dass sich ein Tief von Nord-Nordwest auf uns zu bewegte. Es ist aber auch normal, dass in der Endsommerzeit mit starken Winden oder schlechten Wetter mit Orkanen zu rechnen ist, aber das konnte der Pamir nichts anhaben, zumal die Mannschaft schon mit diesem Wetter fertig wurde wie auf anderen Fahrten zuvor.

Gegen Abend ging es dann los, die Brecher kamen von Backbord so heftig, dass die Deckplanken voll überflutet waren, das ging dann so die ganze Nacht über, im Schiff war nichts mehr auf seinem alten Platz geblieben; es polterte und rappelte im Schiff, an Schlaf war nun nicht mehr zu denken. Selbst die Freiwachen mussten mit aufs Deck, die Mannschaft war in den Wänden, um Segel einzuholen oder zu setzen je nach Kommando des Kapitäns, aber die See war so teuflisch wie ich es noch nie gesehen hatte.

Der Morgen graute schon so um 4.30, als ich so ca. 400 Meter voraus eine Riesenwelle auf uns zukommen sah auf der Backbordseite. Ich hörte den Kapitän noch brüllen, Ruder hart Backbord, um vielleicht noch in die Welle zu tauchen, aber die Rudergänger schafften es nicht in solch kurzer Zeit stark Backbord zu gehen. Dann kam die haushohe Welle bestimmt so 25 Meter hoch über Backbord rein. Jeder der an Deck stand hielt sich an Leinen fest, die alle vorher gespannt waren.

Von den ca. 70 Leuten auf Deck waren nur noch vielleicht 45 - 50 Leute an den Seilen, die See hatte sie mitgenommen ins ewige Grab, die Leute hatten auch keine Chance bei dieser Welle, die Wucht der Welle war so stark, so viel Kraft hat man auch gar nicht.

Als alles Wasser wieder von Bord war bemerkten wir, dass das Schiff 20 Grad Schlagseite hatte und das bedeutet Panik von der Mannschaft her. Was war passiert, fragten wir uns, nach kurzer Zeit wurde uns klar, dass sich die Ladung verschoben hatte.

Da man die Ladeluken nicht voll beladen hatte, lag das ganze Getreide nun auf Steuerbord, außerdem war jede Menge Wasser eingedrungen und jeder kann sich vorstellen, was mit Getreide passiert, das mit Wasser in Berührung kommt. Es war auch unmöglich, die 8000 Tonnen Getreide von links nach rechts zu schaufeln.

Bei solch einer Wetterlage hatte das Schiff keine Möglichkeit, sich wieder gerade aufzurichten. Alles was frei war, musste runter unter Deck um vielleicht einen Teil der Ladung wieder, nach rechts zu schaufeln, im Grunde war es unsinnig. Die Kerle, die die Aufsicht hatten, die Ladung so zu füllen, dass sie nicht verrutschen konnte, sollten ins Gefängnis, aber wer will schon heute zutage den Kopf hinhalten. Es war vorbei und die Leute, die damals abgesoffen sind, können nicht mehr sprechen.

Das Schiff war nun ein Spielball der Wellen, man versuchte zu retten, was zu retten war, aber da gab es keine Rettung mehr, früh genug, hatte der Funker SOS gegeben und es waren auch schon viele Schiffe unterwegs nach uns, aber in der aufgewühlten See konnte keiner so schnell an unserer Stelle sein.

Die meisten Segelmasten waren schon gebrochen, wir konnten also nur noch mit unseren Unterhosen segeln und die See wurde immer grausamer, als ob sich der Schlund der Hölle aufgetan hatte.

Ich hatte schon mit meinem Leben abgeschlossen wie die meisten meiner Kameraden. Wir sahen nun von Steuerbord eine weitere Riesenwelle auf uns zukommen und die die war noch höher als die erste Welle backbord. Das Schiff wurde praktisch in die Höhe gehoben und schlug aufs Wasser auf, man kann sich solche Bilder oder Ereignisse gar nicht vorstellen, welche Kräfte da losgelassen werden.

In der Mitte musste es 2 oder 3 Deckluken zerrissen haben, das Wasser strömte nun runter in die Zwischendecks und das Schiff füllte sich mit Wasser. Die Pamir konnte nicht mehr wiederkommen, sie fand ihr Grab hier im Atlantik. Kaum noch Seeleute waren an Bord, viele waren über Bord gegangen oder unten im Schiff festgehalten. Für die Leute unten im Schiff gab es auch kein Raufkommen mehr. Ich möchte mir auch nicht vorstellen, was meine armen Kameraden alles mitmachen mussten. Mensch, wir waren alle so in einem Alter von 20 - 30 Jahre, jeder hatte bestimmt seine Braut oder Eltern noch zu Hause und nun konnten die Daheimgebliebenen nur noch bangen.

Für mich und meinen Kameraden Jörg Hansen, der gleich neben mir war, gab es kaum eine Möglichkeit noch auf dem Schiff zu bleiben, wir konnten nichts mehr tun, etwa hier noch einen andern Kameraden zu retten, wir mussten runter so schnell es ging, da der Sog beim Sinken des Schiffes uns vielleicht noch selbst runterziehen konnte. Wir sahen da noch ein loses halbes Rettungsboot, das so im Wellengang hin und her schaukelte, dieses zerrten wir von Bord und ab ins Wasser. Als wir das halbe Boot im Wasser hatten und uns an den Planken festhielten, kam auf einmal eine andere riesige Welle, die uns bestimmt 60 Meter vom Schiff wegriss.

Um uns herum sahen wir nichts mehr, da wir in einem großen Wellental waren. Als wir durch eine andere Welle wieder hochgehoben wurden, sahen wir die Pamir vor uns ganz bis zum Deck voll Wasser und langsam mit einer letzten Welle bedeckt. Es sah aus, als würde das stolze Schiff mit einer Bettdecke zugedeckt zu ewigen Schlaf.

Wir waren ausgesetzt dem Wind und der See, uns schwanden die Kräfte. Wir hatten seit Tagen weder gegessen noch etwas getrunken. Das Schlimmste war der Durst, obwohl das ganze Meer voll Wasser ist, kannst Du davon nichts saufen. Mit der Zeit schwammen Haie um uns herum, die darauf warteten, dass die Kumpels nun endlich auch den Löffel abgeben sollten. Jörg Hansen hatte sich mit seinem Hosengürtel an eine Planke angebunden, da er versuchte, etwas zu schlafen. Ich schrie ihn an, er solle nicht schlafen, wir mussten wach bleiben, wenn die Kälte dich einholt, wirst du nie mehr wach und schläfst für immer.

Krampfhaft versuchte ich, mit meinen Händen einen Pilotfisch zu fangen, der an den Haien klebte, um wenigstens etwas zu Essen zu bekommen oder mit der Flüssigkeit den Durst ein wenig zu stillen. Zum Glück klappte

es einmal. Mein Taschenmesser hatte ich ja noch in der Tasche, nur war ich kaum in der Lage, es zu öffnen, da meine Finger zu kalt waren, um unseren wertvollen Fang zu öffnen bzw. zu portionieren.

Am 3. Tag sahen wir nun ein Suchschiff in der Ferne, was uns auch nach Stunden endlich rettete.

An Bord des Rettungsschiffes wurden wir erst einmal wieder ins Leben zurückgeholt und nach Deutschland geschippert. Als wir da ankamen, wartete wohl ganz Deutschland auf uns. Menschen über Menschen, alle Zeitungen waren voll von dieser Rettung und jetzt, lieber Stanislaw, sitze ich hier auf meiner Brücke auf meinem eigenen Schiff, was ich mir von der Rettung kaufen konnte. Mit tut es Leid um meine vielen Kameraden, die ins Gras beißen mussten, nur weil andere Dösköpfe nicht wussten, wie ein Schiff beladen und gesichert werden muss.

Kannst Du mich verstehen, warum ich nun nicht mehr auf See fahren will Stanislaw? Hier auf der Elbe oder den Rhein kann mir so was auch nicht mehr passieren; Wind und hohe Wellen, Haie, kein Wasser, kein Essen und Rettung. Stanislaw, kannst Du uns noch eine Tasse Kaffee holen, fragte Kapt. Bertram. Stanislaw ging runter in die Kombüse, um eine Tasse Kaffee zu holen, sogar war da noch ein Stück Möhrenkuchen dabei, den Stanislaw vorher gebacken hatte.

Die Reise war eine sehr lange Strecke von Hamburg aus über die Elbe, dann die Abzweigung in Elbeseitenkanal bis zum Mittellandkanal nach Hannover. Über die Straße kann dieses Gefahrgut nicht transportiert werden, da die Furcht vor einem Unfall eine Umweltkatastrophe hervorrufen würde. Klar hätte man das Zeug auf der Straße befördern können, aber die Gefahr war vom Gesetzgeber zu groß und die Gefahr für die Menschen und Umwelt ebenfalls. Selbst ein unvorhergesehenes Bremsmanöver auf der Straße hätte zur Folge gehabt, dass der ganze LKW in die Luft geflogen wäre. Das Zeug, das da transportiert wurde, ist Nitroglyzerin oder Flüssigsprengstoff.

Nach vielen Stunden gelangten wir über die Nordelbe in Richtung Geesthacht und bald sahen wir auch den größten Umweltfehler das Atomkraftwerk Krümmel. Krümmel mit der Energie und wir mit einer Schiffsladung Hochexplosiv konnten schon eine Atombombe darstellen.

Aber was soll's, Krümmel liegt auf Land gebaut, wir schwimmen da vorbei

wie zwei friedliche Ritter, die ihres Wegs ziehen. Kapt. Bertram schaute sehr penibel auf die Fahrstrecke und auf die Wellenbewegung, na, auf alles was im Fluss passiert. Nähe Hohnstorf gibt es nun eine Rechtsabzweigung in Richtung Elbeseitenkanal, diese ist sehr ruhig zu nehmen und weist keine Risiken auf, das Fahrwasser ist ruhig und der Gegenverkehr ist ebenso ruhig wie das Fahrwasser. Man hatte extra solch eine Rute vorgeschlagen, um jedem Risiko aus dem Weg zu gehen.

Auf solch einer Strecke sind die Vorschriften so ausgeschrieben, dass nach einer Fahrzeit von 6 Stunden eine Ruhepause nötig ist. In dieser Zeit kann der Matrose - in diesem Falle Stanislaw - unter Aufsicht des Kapitäns das Schiff steuern.

Von Isenbüttel im Raum Hannover aus, ist am selben Morgen der Kohlenfracht Möwe auf dem Elbeseitenkanal unterwegs mit einer Ladung Steinkohle in Richtung Hamburg.

Der Schiffskapitän des Kohlenfrachters ist Günter Wieser und sein Matrose ist der aus Halle stammende Frank Mur. Frank Mur ist verheiratet und hat 3 Kinder, in der früheren DDR war er Traktorfahrer in der VEB Halle.

Frank Mur war 2 Jahre arbeitslos in Halle. Im Osten Deutschland war er Hartz 4 Empfänger und die Wirtschaftslage in diesem Raum änderte sich für ihn in keiner Weise. Kaum konnte er die Miete für die 3-Zimmer-Wohnung zahlen, also es langte hier und da nicht sein Familie durchzubringen.

Immer mehr kam der Alkohol ins Spiel, da die Aussicht, einen anderen Job zu bekommen, in weiter Ferne lag

Ja in der DDR, so sagte er, hatte jeder eine Arbeit und jeder konnte seine Miete bezahlen und die Lebehaltungskosten waren allemal niedriger als heute. Immer wieder, sagte er, hätte es ihm besser gegangen im Osten als heute im Westen. Man hätte besser die Mauer gelassen, nur hätte man die Grenzen öffnen sollen, um ab und zu mal drüben ein paar Jeans und sonstiges kaufen zu können.

Wie er sagte, habe er sich schon überall beworben, aber immer nur wurden

Absagen erteilt, manchmal ging es um eine Verkehrsanbindung, ein Auto habe er nicht und mit dem Fahrrad ist es schon schwierig seine Arbeitsstelle in 15 km Entfernung aufzusuchen, das wären 15 hin und 15 zurück zusammen 30 Km und keiner bezahlt dafür einen Euro. Der Stundenlohn als Gabelstaplerfahrer in Eisleben bringt nur 7,50 Euro ein, also kann man sich da auch keine großen Sprünge leisten. Seine Frau, so sagte er, wolle sich von ihm scheiden lassen, er wäre ein Versager und deshalb habe er manchmal zu oft zur Flasche gegriffen und im Suff vergisst man alles.

Bei einem Saufgelage mit seinen Kumpels erzählt er, hätte Fritz Westpfahl - ein Kumpel aus dem anderen Ort - ihm gesagt, er solle sich doch als Matrose auf dem Rhein oder der Elbe bewerben. Fritz hätte da eine Telefonnummer, die er doch mal anrufen sollte.

Sechs Tage später rief Frank Mur an bei der betreffenden Tele Nummer. Es war eine holländische Firma aus Amsterdam, die verschiedene Frachter in Charter hatte, eine Frauenstimme meldete sich und fragte nach seinem Anliegen, sie sprach sehr gut deutsch und schnell wurden alle Hemmungen überwunden, sein Anliegen vorzutragen. Frau van Söpen sagte, dass sie in Halle einen Agenten habe, wo er sich mal melden sollte.

Frank Mur kam nach Hause wie immer mit einem Kasten Bier auf dem Fahrrad, schnell wurden die Kumpels angerufen und es wurde wieder eingeladen zu einem kühlen Umtrunk. Fritz Westpfahl brachte eine Flasche Braune mit, ebenso brachte er Mario Räuber mit, das war auch ein arbeitsloser Hartz 4 Empfänger. Alle waren gespannt, was Frank nun erzählte, was die Frau am andern Ende der Leitung sagte.

Wie sich nun herausstellte, war die Arbeitszeit 6 Tage die Woche auf der Elbe mit dem Kohlenfrachter Möwe, die Fahrten sind immer ja nach Fracht unterschiedlich einmal Sand einmal Kies, einmal Kohle oder Zement. Auf jeden Fall muss das Schiff immer auf beiden Fahrten gefüllt sein, da die Kosten einer Leerfahrt zu hoch sind.

Die Heuer also der Lohn sind 13,50 Euro die Stunde, Essen und Unterkunft frei an Bord, Trennungsgeld pro Tag 25 Euro, da er ja verheiratet ist. Die soziale Absicherung ist ebenfalls besser als in Deutschland. Eine Fahrt per Zug wird vom Reeder bezahlt und jede Woche sei er wieder bei seinen Kumpels in Halle.



Fritz und Mario gratulierten ihm zu solch einer guten Arbeitsstelle, schnell wurde noch eine Kiste Bier gekauft dazu eine neue Flasche Braune, das Leben kann ja so schön sein wenn man es nur richtig anpackt.

Eine Woche später meldete sich Frank in Halle bei dem Agenten Luis van Grachten, pünktlich um 11.30 Uhr hatte er den Termin, alles wurde noch einmal besprochen, aber im Grunde war es ja dasselbe, was da Frau van Söpen schon gesagt hatte.

Van Grachten legte alle Papiere vor, so Frank Mur auch seine Zeugnisse, Führungszeugnis und die üblichen Amtsunterlagen wegen der Bezüge vom Deutschen Staat. Frank musste alle Unterlagen unterschreiben, damit auch für den holländischen Arbeitgeber alles seine Richtigkeit hatte. Frank Mur fragte Herrn Grachten, ob er denn keine Ausbildung als Matrose machen müsse, dieser nickte mit dem Kopf von links nach rechts, ne da brok we nit in Holland wenn de Kapitain secht, do must man ene Kabel an de Poller knope dann et dat good. Also alles würde man schon auf dem Schiff lernen.

Frank Mur sollte sich in 2 Wochen im Hamburger Hafen auf der Möwe bei einem Kapitän Günter Wieser melden. Den Liegeplatz würde er von der Hafenverwaltung mitgeteilt bekommen.

Herr Wieser sei ebenfalls Deutscher und es würde sich gut treffen, wenn zwei Landsleute „tosame“ arbeiten würden. Weiter sagte Herr Grachten, dass er sich morgens um 11 Uhr dort melden müsse, dann würde der Frachter auch beladen sein und alles andere würde er mit Kapitän Wieser weiter besprechen können.

Herr Grachten gab Frank Mur einen 100 Euro Vorschuss, um die Kosten des Zuges zu zahlen.

Die Scharnebeckexplosion Teil 2, geschrieben am 25.5.07

Kpt. Günter Wieser, ein im Grunde sehr besonnener Mann, arbeitete schon seit Jahren für die holländische Firma als Kapitän auf dem Rhein und der Elbe, immer konnte man sich auf seine sehr überlegte Meinung und Zuverlässigkeit verlassen. Klar, in solch einem Alter von 63 Jahren, kannte man alle Tricks und Gefahren in solch einem Job. Wenn es auf der Elbe rauf und runter ging mit der Fahrt, so kannte er ebenfalls die meisten anderen Kapitäne der anderen Schiffe und immer wieder tauschte man einige Worte aus über Funk. Es ist ja auch so, wenn man auf dem Wasser arbeitet, ist es dasselbe wie in einer großen Fabrik, der eine hat den Arbeitsplatz hier am Boden und der Andere halt eben auf dem Wasser.

Verheiratet sei er schon nicht mehr, seine Frau ist ausgewandert nach Australien mit einem andern Mann, da er auch nicht die meiste Zeit hatte, sich um sie zu kümmern. Früher, so sagte er, sei seine Frau Gilda mit ihm gefahren und als dann ein Kind unterwegs war, ging es ja nicht mehr, wie sollte sie denn an Bord mit einem Kinderwagen schieben oder zum Arzt gehen, nee hier an Bord ist das nicht das Richtige, so meinte er.

Er war Gilda auch nicht sauer, dass sie abgehauen ist mit Tommy, den sie kennengelernt hatte, in Australien hat sie es wenigstens gut bei den Hüpfieren. Ab und zu schreibt sie mal einen Brief mit ein paar Fotos drin, wie es den Kindern ginge, aber sonst habe er nur den Fluss im Sinn.

In Lauenburg an der Elbe hat Günter Wieser ein kleines Haus gekauft mit Garten und wenn er mal frei hat im Monat, das heißt 3 Wochen auf Schiff sein, dann eine Woche frei, da die Firma auch Springerkapitäne hat, die eine Woche hier fahren, um dann die nächste Woche einen anderen Kapitän abzulösen.

Diese Regelung sei eigentlich optimal und 4 Wochen sind auch auf dem Schiff zu viel, man will sich ja auch mal die Beine vertreten, sonst schaukeln die Beine noch im Schlaf.

Sein Kapitänspatent habe er schon vor 35 Jahren gemacht, sogar könnte er damit auf See fahren, nur in der heutigen Zeit sei der Druck auch zu hoch. Die Bestimmungen und das ganze nautische Zeug will er auch in diesem Alter gar nicht mehr. Klar kann man dort mehr Geld verdienen, aber was soll ich denn noch in meinem Alter mit so viel Geld, keinem kann

ich es ja vererben, sagte er.

Wenn er so in seinem Garten die Blumen, die er gepflanzt hat, und seine Kohlrabi wachsen sieht, dabei noch ne Flasche Wein auf dem Tisch stehen hat und diese dann gemütlich bei einem schönen Sonnenuntergang trinken kann, sind die Träume von der Ferne dahin.

In Walsrode am 16. März hatte die Firma Engelburster eingeladen im Restaurant Zur grünen Linde in Uelzen, die Firma Engelburster verkauft Wollschlafdecken, Lamaschlafdecken und so einiges mehr.

An einem Montagmorgen um 10.30 sind im Restaurant Zur grünen Linde alle Tische eingedeckt für die Gäste, die sich alle laut der eingegangenen Reservierung angemeldet hatten.

Frau Erna Plunder, die in der Woche einen Brief bekommen hatte, war sehr verwundert, als sie den Brief öffnete. Dick und in fetten Buchstaben war da zu lesen: Sie, liebe Frau Plunder, haben gewonnen eine Reise kostenfrei mit Frühstück und Mittagessen sowie einer Besichtigung des Schiffshebewerk in Scharnebeck bei Lüneburg.

Aber als Hauptpreis eine Lamarheumadecke zum Vorzugspreis wo Sie bestimmt 80 % sparen könnten.

Frau Plunder rief ihre besten Freundin an, Hilda Bachter. Du, Hilda, ich habe da eine Reise gewonnen mit der Firma Engelburster, der ganze Tag ist da frei mit einer Fahrt im Bus nach Niedersachsen zur Veranstaltung und sogar noch eine Besichtigung vom Schiffshebewerk in Scharnebeck bei Lüneburg.

Hilda sagte, Mensch Erna, das ist doch eine Butterfahrt, die wollen dir doch nur was verkaufen und die 80 % der Decke ist so gemacht, um den doofen Leuten noch die letzte Mark aus der Tasche zu holen.

Hilda, mir geht das doch nicht um den Kauf der Sachen, mir geht das doch darum, einfach mal hier aus meinen vier Wänden zu kommen und seit mein Mann nicht mehr da ist, bin ich nicht mehr rausgekommen. Komm, Hilda, lass uns doch einfach fahren. Mensch, wir trinken dort Kaffee und essen Kuchen, außerdem habe ich noch nie das Schiffshebewerk gesehen,

das soll doch einmalig sein.

Du bist doch kein Mann, sagte Hilda, der sich vielleicht für so etwas interessiert. Aber Hilda, ich möchte das doch auch mal sehen.

OK, dann fahre ich auch mit, ich hasse zwar solche Butterfahrten aber bestimmt können wir uns einen schönen Tag machen.

Was ziehst Du dir dann an, fragte Hilda. Wenn es nicht zu kalt ist, ziehe ich mir das graue Jackenkleid an, dazu noch die passenden Schuhe, sagte Erna. Ja, dann ziehe ich mich auch demnach an.

Ungefähr 75 Leute waren zu dem großen Reisebus an der Ecke Lingenstraße/ Bückenstraße in Walsrode zusammengekommen. Ein Herr im dunkelblauen Anzug mit einer Liste stand vor dem Bus, es war der Herr Schweiger, er begrüßte alle Anwesenden, rief jeden mit Namen auf und gab jedem eine Platznummer im Bus.

Im Bus begrüßte Herr Schweiger nochmals alle Gäste im Namen der Firma Engelburster zu der wunderschönen Fahrt nach Uelzen.

Angekommen in Uelzen vor dem Restaurant Zur grünen Linde stiegen alle aus und sammelten sich vor dem Restaurant. Herr Schweiger bat nun alle Gäste, ins Restaurant zu kommen. Es duftete alles nach frisch gekochten Kaffee, die Tische waren alle sehr schön eingedeckt und man begann dann auch Platz zu nehmen. Die Kellner stürmten mit dem Kuchen in den Raum, um jedem ein Stück Butterkuchen auf den Teller zu legen.

Herr Schweiger sagte, meine Damen und Herren im Namen der Firma Engelburster heiße ich sie herzlichst willkommen zu Kaffe und Kuchen, bitte lassen sie sich es schmecken.

Nachdem jeder seinen Kuchen und Kaffee verzehrt hatte, kamen die Kellner, räumten bis auf die Kaffeetassen wieder alles ab, ein anderer Kellner zog zwei große weiße Tücher von einem andern Tisch, der voll beladen war mit Artikeln der Fa Engelburster. Herr Schweiger begann auch dann sogleich mit den Erklärungen, was die Firma Engelburster so im Angebot hätte. Es dauerte nun über 2 Stunden der Überzeugungskraft von Herrn Schweiger, jedem so einen Artikel aufs Auge zu drücken, selbst Erna Plunders Freundin, Hilda Bachter, kaufte für 460 Euro eine Lamarheumadecke mit Fußheizung.

Hilda sagte zu Erna, also warum habe ich mir denn nicht schon vorher so was gekauft, ich mit meinem Rheuma, damit werde ich bestimmt die Schmerzen los.

Klar hat hier Herr Schweiger der Firma Engelburster gut gearbeitet, eine Lamahaardecke für 460 Euro zu verkaufen, ist auch eine Kunst.

Guck doch mal die Leute an, sagte Hilda Bachter, alle kaufen wie verrückt und Erna ich bin froh, dass ich mitgefahren bin, nochmals danke ich dir Erna. Keine Ursache, und Du sagtest mir, das sei hier nur eine Butterfahrt...

Das Gymnasium in Schneverdingen war gerade in einer arbeitsvorbereitenden Stunde, in welchen Arbeitsbereich ein Schüler treten wolle.

Lehrer Leopold Hippentraud wollte sich einmal anhören, was seine Schüler eigentlich werden wollten. Er ging der Reihe nach und begann mit der erste Reihe. Er stellte erst einmal die Frage, wollt ihr denn überhaupt arbeiten? Langsam kamen da ein paar Hände hoch, aber die Hälfte der Hände blieben unten.

Oh, dachte Herr Hippentraud, viel ist das ja nicht, was ich hier sehe. Die Klasse bestand aus 45 Schülern und die Beteiligung war halb und halb. Gut, dachte Hippentraud, fange ich erst einmal mit den Leuten an, die den Finger unten gehalten hatten.

Der erste Schüler Jens Stöcker: Jens, was wollen Sie denn werden? Nun im Grunde, Herr Hippentraud, hat es keinen Sinn darauf zu antworten, es gibt doch keine Arbeit für uns, mein Vater und ich haben schon versucht, über viele Anfragen einen Job zu bekommen, aber immer ohne Erfolg. Als nächster Paul Klimmer: Was ist mit ihrer Meinung? Nun Herr Hippentraud, wenn ich so meinen Vater sehe, ist es doch sehr viel einfacher auf Hartz 4 zu machen ohne Arbeit, so kann ich wenigstens mit meinen Freunden draußen rumhängen.

Hippentraud nahm sich nun eine Schülerin vor, die den Finger nach oben zeigte. Nun Petra, was wollen sie denn werden? Ja, ich möchte Tierärztin

werden oder was ich gerade in dieser Richtung finde.

Hippentraud fragte nun Serge Tunwald, was wollen sie denn werden Serge. Ja, Herr Hippentraud, am besten werde ich Politiker, da brauche ich nicht viel zu tun, so eine Partei wird meist für 4 Jahre gewählt, man kann den Leuten alles versprechen, aber man braucht nichts halten, als Politiker kann ich so oder so machen was ich will. Dann habe ich noch einen riesigen Vorteil, ich kann mir die Taschen voll machen mit Geld, sie sehen ja selbst Herr Hippentraud, als Arbeiter verdient man nichts, man hängt da immer am Hungerlappen, aber als Politiker kann ich doch mein Einkommen selbst bestimmen und die Bezüge stimmen immer und steigen, oder wenn ich nicht mehr als Politiker arbeite nimmt mich bestimmt so eine große Firma in den Vorstand rein und dann verdiene ich doppelt und dreifach.

Als Serge Tunwald seine Rede beendete, war ein großes Klopfen und Geklatsche zu hören. Hippentraud sagte zu Tunwald, ist das wirklich ihre Überzeugung über unserer Politiker, die ganze Klasse antwortet mit einem lauten JA.

Nach einer Weile sagte Herr Hippentraud, wie sie wissen, hatte ich sie ja im Rahmen unseres Gymnasiums eingeladen, eine Reise zu machen zum Schiffshebewerk in Scharnebeck bei Lüneburg, klar entspricht dieses nicht einem Weg in ein Arbeitsleben, aber es soll dazu dienen über neue Innovationen ihnen einen Anstoß zu geben, etwas zu bewirken.

Meine Damen und Herren, wir hatten ein Reisedatum vorgeschlagen am 16. März diesen Jahres. Ich bitte sie, dieses Reisedatum in ihre Planung aufzunehmen, unsere Schule wird die Kosten der Fahrt übernehmen, nur für ihre Verpflegung sollte sie in der Lage sein, sich selbst zu versorgen

Frank Mur erreichte nun pünktlich den Isenbüttel-Hafen, Frank kannte den Hafen, da er schon früher einmal auf dem Fischmarkt war, er dachte auch noch an die Zeit zurück als er mit seiner Frau nach der Wende hier war, wo sie in einem netten Hotel Unterkunft hatten.

Zielstrebig suchte er die Hafeninformation auf, um zu erfahren, wo er sich melden sollte, es dauerte ungefähr so 12 Minuten bis man ihm sagen konnte, wo sich die Möwe befindet, hier im Hafen sei das aber nicht richtig,

er müsse dort und dort hin. Wenigstens gab man ihm eine schriftliche Wegbeschreibung, die solle er einem Taxifahrer geben, um ihn an den richtigen Kai bringen zu lassen. Schon überlegte er, ob er den ganzen Mist wieder hinschmeißen sollte, da es doch alles wirklich zu umständlich war für ihn, erstens aus Halle raus und dann noch in einer fremden Stadt wie Hamburg. Zum Glück fand er draußen ein Taxi, was er anhielt, dem Fahrer gab er den Zettel. Der Taxifahrer fuhr dann los und nach ca. 10 Min war er am Kai, wo auch die Möwe lag.

Die Möwe war schon beladen, da die Crew die vorher darauf Dienst und Order hatte, hatte den Kahn bereites beladen, das sind so interne Vereinbarungen zwischen den Crews, immer die wechselnde Crew hat der neu antretende Crew das Schiff so zu übergeben. Die Ladeluken waren alle offen und man sah die Kohlenberge herausragen. 4 große Haufen voll Kohle hätte Frank besser in Halle brauchen können, um seine Wohnung im Winter zu beheizen.

Nachdem er nun die Gangway runtergestiegen war, fragte er nach altem Seemannsbrauch den Kapitän Herr Wieser an Bord kommen zu dürfen, der ihn auch an Bord willkommen hieß. Günter Wieser war auch ein alter Ostfrieser und seine Umgangssprache war ebenfalls Ostfriesisch, na den kom mohl ren men Jong, we alt bes den do so em ganzen. Frank antwortet, er sei 37 Jahre.

Hast Du schon einmal auf einem Schiff gearbeitet, fragte Wieser. Die Antwort war nein, natürlich war Wieser sehr erstaunt, solches zu hören, er hätte doch einen gelernten Matrosen angefordert und nicht einen Anfänger oder ungelernten Matrosen. Er wolle doch nicht gegen ihn sein, sagte Wieser zu Frank, doch er ärgerte sich, das ihm der Reeder einfach einen unerfahrenen Mitarbeiter schickte.

Kapitän Wieser zeigte Frank Mur seine Kajüte, seinen Schlafrum und seinen Schrank, wo er seine Sachen unterbringen konnte. Frank hatte sich vorher an einem Kiosk 2 Underberg gekauft und getrunken, um allem Stress zu entgehen.

Eine kleine Fahne zog er aber hinter sich her, Kapitän Wieser fragte, ob er was getrunken hatte. Kapitän Wieser sagte, das Alkohol auf jedem Schiff strengstens untersagt ist, nach Dienstschluss sei es jedem selbst überlassen, wie er mit seinem Leben umginge.

Frank Mur entschuldigte sich, 2 Underberg getrunken zu haben, weil er sich nicht wohl fühlte, außerdem könne er sehr schlecht mit Stress umgehen. Kapitän Wieser verstand es vielleicht, aber zufrieden war er damit nicht, später trug er dieses auch in sein Logbuch ein.

Kapitän Wieser zeigte nun Frank Mur die Maschine, wo er drauf achten musste, welches Telefon er abheben sollte, wenn er verlangt würde und wie man Knoten anbinden musste an einem Poller, wenn das Schiff fest machte. Alle Befehle von der Brücke können aber auch über Handzeichen übermittelt werden, die müsste aber dann mit Gegenhandzeichen zurück gegeben werden. Frank Mur bekam eine volle Liste, wo alle Sicherheitsvorkehrungen nachzulesen waren, die er alle in der Zeit auswendig lernen sollte. Für einen Neuling ist es schwer, sich als Matrose zurecht zu finden.

Als Kapitän Wieser wieder auf der Brücke war, rief er sofort seinen Reeder in Amsterdam an, um sich zu beklagen, was man ihm da geschickt hätte, zu hören bekam er nur, er sollte das Beste daraus machen und einen anderen Matrose könne man ihm wegen Zeitmangel nicht so schnell vorbei schicken. Wie er doch diese miese Ausrede hasste, denen war es auch egal, wie das Schiff von hier nach da kommt, die Hauptsache ist doch das Geld und der Mensch käme an zweiter Stelle.

Von Richtung Isenbüttel Raum Hannover aus kommend tuckerte die Möwe so vor sich hin. Die Geschwindigkeit auf dem Elbeseitenkanal ist ziemlich langsam, da es ja kein direkt fließendes Gewässer ist sondern nur ein Kanal und die Erbauer des Kanal haben auch nicht an eine Rennstrecke gedacht. Die Geschwindigkeit lag so bei ungefähr 10-12 Knoten, hier gab es keine Gegenströmungen, außerdem ist der Kanal nicht so breit, um High Speed zu fahren, dieser Kanal sollte die Elbe entlasten und andere Strecken anbinden, wo der LKW nicht fahren kann mit Gefahrgut, dort sollte alles aufs Wasser gebracht werden.

Für viele Schiffsreeder war es gut hier, noch ein paar Euro zu verdienen, da der Markt von den vielen Anrainerländern wie Frankreich, Holland, Belgien, Polen, Deutschland und Ungarn überbenutzt wurde. Die Ära der Flussschifffahrt ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr das, wie es vor 50 Jahren einmal war. Die Reeder mussten abspecken, so blieb nur noch das Motto: Viel Fracht auf einmal, für wenig Geld.



Kapitän Wieser machte während der Fahrt seine Schulaufgaben, er hatte noch neue Frachtpapiere auszufüllen, dann musste hier auch Buch geführt werden, wie der Diesel- Verbrauch des Schiffes ist, der Reeder konnte sich so ausrechnen, was so ein alter Kahn wie die Möwe auf solch einer Fahrtstrecke verbrauchte.

Übrigens war der alte Kahn schon abgeschrieben, er entsprach zwar noch der deutschen Verordnung im Punkte Schiffssicherheit, den alten Kahn richtig und neu zu überholen wäre zu teuer gewesen und somit begnügte man sich eben mit diesem Zustand.

Kapitän Wieser beklagte und reklamierte immer den Zustand des Oldtimers, aber was sollte er sich aufregen, in zwei Jahren würde er in Rente gehen und dann könne es ihm auch egal sein, was mit dem Kahn passierte.

Wieser hatte aber auch noch ein altes Übereinkommen mit dem Reeder, den Kahn so lange zu fahren, bis es nicht mehr ginge, dies würde sich sehr günstig auswirken auf seine Rente.

Die Scharnebeckexplosion Teil 3, geschrieben am 26.5.07

Stanislaw Boroscheck hatte sich für eine Weile auf eine Planke gelegt, da die Sonne schon recht warm schien und es sah so aus wie im Urlaub, das Wasser die Landschaft und die Sonne, jetzt fehlte nur noch eine nette Frau im Arm und man käme sich vor wie auf einem Kreuzfahrtschiff, so dachte er. Es war Mittagspause und der Kapitän Bertram hatte es ihm erlaubt, es war so oder so nichts los

Die Ariane machte ruhige Fahrt auf dem Elbe-Seitenkanal, sie konnte so oder so nur 16 -18 km/h schnell laufen, das war auch die vorgeschriebene Geschwindigkeit bei solch einem Gefahrgut. Stanislaw fragte auch Kapitän Bertram nicht, was sie geladen hatten, warum auch, es war so oder so nicht wichtig für ihn, sie hätten schon alles möglich Zeug in dem Bauch des Schiffes gehabt, ob Marmelade oder Benzin, er könne nichts dran ändern, für ihn war es wichtig, dass er bald mal wieder Urlaub hätte, schön mal wieder mit einer Freundin irgendwo hinfahren, um die Beine baumeln zu lassen.

Der Job auf dem Schiff ist schon so eintönig wie ein Job als Straßenkehrer, denn als Straßenkehrer würde man vielleicht manchmal etwas finden, was Leute verloren hatten, aber hier auf dem Elbe-Seitenkanal hätte er besser eine Angel mitgenommen, um vielleicht noch das Mittagessen zu bereichern. Die Forellen und Schleien im Fluss waren schon wieder essbar, wenn er daran dachte, dass die DDR noch die Elbe als Toilette benutzte kann man heute nur noch mit dem Kopf schütteln, wer hatte auch das Recht dazu, solches zu machen. Die dicken Bonzen wie das Schwein Honecker und Genossen hatten auf Umweltverschmutzung keinen Cent gegeben, im Gegenteil, die haben gesagt, der Westen versaue alles im Kapitalismus und das Volk musste das auch noch glauben. Ja besser sei es, dass die ganzen Verbrecher alle weg vom Fenster sind.

Kapitän Bertram gab ein kleines Signal von der Brücke her, sodass Stanislaw aus seinen Träumen geholt wurde, ein Signal bedeutet, auf die Brücke zu kommen.

Stanislaw fragte den Kapitän, was da anliegen würde, Bertram antwortete, was es heute nun zu essen geben würde. Was wollen sie denn heute essen, fragte Stanislaw. Haben wir denn nicht noch etwas Huhn mit Reis da, das war doch eingefroren, taue es doch mal in der Mikrowelle auf, sagte Herr Bertram und Stanislaw ging in die Kombüse

und machte sich daran, ein Essen zu zaubern.

Es gab Indian-Huhn auf Reis und zwei Himbeerpudding. Mensch, das ist ja heute wie eine Henkersmahlzeit, sagte Kpt. Bertram. Ja, Stanislaw, Du bist eben ein Zauberer in der Küche.

Die Ariane hatte Geesthacht nun schon länger passiert in Richtung Artlenburg, auf dem Elbe-Seitenkanal war es ruhig. Der Kanal ist ja kein Fließwasser, man kann da auch mit einem Paddelboot fahren, man hörte nur das Vibrieren des Motors unten im Schiff und das war bei der Fahrt auch kaum zu hören, da die 900 PS Schub kaum gebraucht wurden. Die Maschine war erst vor 3 Jahren überholt. Im Grunde waren die Diesel für das 85 m lange Schiff viel zu stark, aber besser, man hat da mehr Schub als zu wenig.

Solch ein Kahn musste auch viel Kraft haben, was sollte man machen, wenn mal schnell in der Strömung ausweichen musste, bevor man einen Zusammenstoß hat.

Die Zeit verging in diesem monotonen Klang der Maschinen, man sah nur noch begrenzte Uferböschungen, deshalb heißt auch das ganze ein Elbe-Langweil-Kanal, es war halt langweilig und wenn man Langeweile hat, findet man auch immer was zu tun. Wie üblich, musste man wie bei christlichen Seefahrten auch das Schiff reinigen und so holte Stanislaw den Schlauch hervor, drehte den Hahn auf und Wasser marsch. Man wollte ja auch immer ein gutes Gesicht zeigen, wo man anlandete oder sollten die anderen Kumpels sagen, was habt ihr da für eine Dreckschleuder?

Die Möwe passierte zum gleichen Zeitpunkt in Richtung Hamburg Bodenteich. Kapitän Wieser schaute auch nur unbeweglich auf das Wasser im Kanal sowie auf die Anzeigetafel vor sich, manchmal hatte er mit dem Reeder ein Gespräch zu führen, aber das war auch immer dasselbe wie auf allen Fahrten.

Kapt. Wieser war verwundert, da er schon längere Zeit Frank Mur nicht gesehen hatte. Ok, dachte Wieser, am besten ich drücke mal das Horn, ob sich da wohl Frank melden würde.

Beim 2. Mal kam Frank auf die Brücke und fragte nach, ob was sei. Frank antwortete dem Kapitän auf Anfrage, er sei in der Küche, um etwas zu essen und er hätte auch vorgehabt einen Kaffee auf die Brücke zu bringen. Wieser fragte, und wo ist denn der Kaffee. E einen Moment,

Herr Kaptain, ich bringe ihn.

Als Frank Mur den Kaffee überreichte, bemerkte Kpt. Wieser, dass Frank immer noch eine Fahne hatte.

Wiesner fragte Frank, hör mal mein Junge, hast Du Alkohol getrunken, der Underberg müsse doch schon langsam aus dem Körper sein und dann hättest du auch keine Fahne mehr. Frank wurde ein wenig nervös, nee sagte er, das dauere bei ihm immer so lange, wenn er nichts essen würde, er würde andauernd Wasser trinken und das gibt hier die Fahne.

Frank hatte, bevor er an Bord kam, eine Flasche Braune mit gebracht, die Marion Räuber und Westpfahl ihn geschenkt hatten. Die Saufkumpels meinten, wenn Du es mal nicht aushalten kannst, trink mal einen Schluck. Frank hatte schon viele Male einen kleinen Schluck genommen, da er doch einige Probleme hatte.

Die Grüne Linde hatte nun die Gäste verabschiedet, jeder hatte sich eine Maulwurfdecke gekauft oder was man da sonst so bekam und Herr Schweiger war sicherlich zufrieden mit seinem Geschäft für die Firma Engelburster, klar ging es ihm erst einmal um die Provision, die war doch schon echt gut. Für einen Tag 900 Euro Provision, Schweiger dachte, wenn ich da die Woche so 5 Fahrten schaffe, das wären 4.500 Euro die Woche, vielleicht 20.000 Euro im Monat dann sind das im Jahr 250.000 Euro und in 10 Jahren habe ich meine eigene Yacht in Mallorca und habe ausgesorgt.

Meine Damen und Herren darf ich sie bitten, wieder in den Bus zu steigen.

Wie versprochen, möchte ich ihnen ja das Schiffshebewerk in Scharnebeck zeigen, ich hoffe sie haben alle ihre Kamera dabei, das wird für sie ein tolles Erlebnis. Erna Plunder und Hilda Bachter waren ein wenig müde von all dem nervlichen Gequatsche von Herrn Schweiger und sie waren froh, nun endlich wieder im Bus zu sitzen. Es dauerte ungefähr eine halbe bis 3/4 Std, bis sie nun Scharnebeck erreichten. Der Busfahrer folgte der Beschilderung zum Parkplatz am Hebewerk.

Alle stiegen aus und Herr Schweiger bat alle Mitreisenden doch erst einmal den Ausstellungsraum vom Hebewerk zu besuchen. Die ganze Herde lief rüber vom Parkplatz zum Ausstellungsraum vom Scharnebecker Hebewerk. Ein Führer vom Schiffshebewerk, der schon vorher informiert wurde auf diese Reisegruppe hin, und begrüßte alle

Anwesenden von der Butterfahrt. Er fing an mit den Worten, meine Damen und Herren, ich hoffe, sie hatten eine gute Fahrt nach Scharnebeck zum Hebewerk und ich habe die Ehre ihnen, meine Damen und Herren, alles zu erklären, wie alles so vor sich geht in einem Schiffshebewerk und wie sich da alles bewegt.

Wie sollte man das denn alles behalten, fragte Erna Plunder Hilda Bachter, alles in Gewichtseinheiten und Tonnen, Pfunde, Züge, Ketten, Tiefen Gefälle, Meter, Tröge, Antriebe, Hubhöhe, Gleichstrommotoren und dann noch Trogefahrt usw., hätte man doch besser mal gefragt, wo es mal eine Tasse Kaffee gibt und ein Stück Butterkuchen.

Ein zweiter Bus kam nun auch angefahren, es war die Abschlussklasse von Lehrer Hippentraud aus Schneverdingen mit den ganzen jungen Leuten, die auch noch mal auf Schulkosten das Schiffshebewerk in Scharnebeck sehen sollten.

Alle Schüler stiegen aus, laut Anweisung des Lehrers folgte man ihm zum Ausstellungshaus des Hebewerks.

Serge Tunwald fragte Herrn Hippentraud erst einmal neben dem Parkplatz, in das Restaurant gehen zu dürfen, um dort mal zu pinkeln und etwas zu trinken. Die Fahrt von Schneverdingen war schon ein wenig lang und man musste halt mal aufs Klo. Die Mädels in der Klasse gingen schon alle mit gekrümmten Beinen vor Hochwasser. Lehrer Hippentraud willigte ein und man begab sich ins Restaurant. Ein paar Jungs feuerten sich erst mal eine Lunte ins Gesicht und die Friedenspfeife qualmte blau. Jeder bestellte was zu trinken und eine Bockwurst vielleicht auch noch ein Kotelett. Am Abend sollte es noch nach Lüneburg gehen in die Altstadt um dort ein wenig zu feiern.

Nach einer halben Stunde war nun der Spuk im Restaurant vorbei, jeder hatte bezahlt, alle waren ausgepinkelt und zufrieden.

Alles sammeln, hieß es von Hippentraud, auf, auf Leute erst einmal wollen wir mal die Theorie durchnehmen im Ausstellungsraum des Schiffshebewerks. Die ganze Meute hörte sich die Vorträge des Führers an, die durchaus gespickt waren mit interessanten Worten über dieses Hebewerk.

Es war schon sehr beeindruckend wie solch ein Komplex funktioniert,

da haben sich die Ingenieure angestrengt, so etwas auf die Beine zu stellen, sagte Jens Stöcker. Na meine Damen und Herren, fragte Hippentraud, gefällt ihnen das, was sie hier sehen. Jeder bis auf einige Mädels stimmten der Frage zu. Naja, es war ja auch nicht gerade was für Mädels, hätte man doch besser eine Babyklinik in Lüneburg besucht oder Germanys Next Topmodel gesehen, damit wäre Herr Hippentraud auch für diese Damen besser gefahren.

So meine Damen und Herren, ich glaube wir können nun rausgehen.

Die Möwe hatte während der ganzen Zeit Egesdorf hinter sich gelassen und näherte sich Adendorf, bald würde es nicht mehr weit sein bis zum Hebewerk Scharnebeck, dachte sich Kapitän Wieser.

Mensch, wo bleibt denn der Frank? Der Junge lässt sich nicht einmal sehen. Frank musste sich langsam mal sehen lassen, da es ja nicht mehr lange dauern sollte, bis sie das Schiffshebewerk sehen konnten und da hat man doch alles bereit zu halten, damit alles an der Schiffsschleuse klappt.

Kpt. Wieser betätigte das Horn 1 Mal, 2 Mal, wieder Warten, dann ein 3. Mal, aber kein Frank meldete sich.

Kapitän Wieser rief den Reeder an um mitzuteilen, dass sich der Neue einfach nicht meldet, dort bekam er auch keine besser Antwort, als nach dem Neuen zu suchen.

Wieser wurde ungehalten, so ein Scheiß, fluchte er dieser Dreckhund lässt mich hier alleine auf der Brücke und ich weiß nicht, wie ich das hinkriegen soll mit dem Anlegen und dem Festmachen an den Pollern. Mensch, das Schiff wird mir abdriften ohne Leinen.

Kapitän Bertram passierte auch nun den Neetze-Kanal bei Neu Rullstorf.

Über Lautsprecher gab er Stanislaf die Order sich schon einmal nach vorne zu begeben, um die Leinen klar zum Anlegen im Troge in

Schiffshebewerk zu machen.

Von der Steuerzentrale des Hebewerks wurde genau die Geschwindigkeit angegeben, wie das Tankschiff einlaufen sollte sowie die Seitenrichtung Troge 1 oder 2. Das Frontschottor wurde geöffnet, so dass die Ariane leicht einlaufen konnte, im Grunde war es auch für die Beiden Kapitän Bertram und Stanislaw Boroscheck kein Problem, schon hatte man auch alle Löschanlagen bereit gestellt, falls doch bei der hochgefährlichen Fracht was brennen sollte.

Die Gäste aus dem Bus der Butterfahrt standen mit der Schulklasse von Herrn Hippentraud alle auf der Linksseite Richtung Scharnebeck am Geländer um das Manöver zu verfolgen. Außerdem waren noch ein paar Spaziergänger angekommen, um zu sehen, was los war. Man sieht ja nicht alle Tage solch ein Manöver, wenn man so weit weg wohnt.

Kapitän Wieser hörte sich ein paar Nachrichten an, die immer durchgegeben wurden auf der Möve, der Eigner rief an und fragte nochmals nach, ob sich der Neue noch mal gezeigt habe. Nee, sagte Wieser, er könne ja wohl kaum runter gehen, um Frank Mur zu suchen, er wüsste auch nicht, was er nun machen solle. Der blöde Bordlautsprecher funktionierte auch nicht richtig, womit es auch unmöglich war, Frank Murr zu suchen oder aufzufordern an Deck zu kommen.

Die Lage war ganz schön verzweifelt für Kpt. Wieser auf einem Geisterschiff zu fahren, man kann nicht alles alleine machen auf so einem Pott. Mensch, so dachte Wieser, hätte er Frank Mur besser schon am Anfang von Bord gefeuert, als er die kleine Fahne bemerkte vom angeblichen Underberg, aber wiederum bekam er so schnell auch keinen Ersatz für ihn.

Kpt. Wieser fluchte vor sich in auf Gott und die Welt, aber am meisten auf den Reeder, warum diese verantwortungslosen Menschen da in Holland solch einen Schrott als Matrose senden ohne Erfahrung ohne Ausbildung, das ist doch hier kein Kindergarten, fluchte er weiter, schnell nahm er noch eine neue Herztablette. Ihm ging es immer noch nicht sehr gut wegen des ganzen Ärgers auf dem Schiff.

Er erinnerte sich, als er noch mit dem letzten Matrosen gefahren war,

dem Wilfried Schweizer aus Köln, mit dem war er fast 4 Jahre auf der Möve gefahren, da konnte er sich auch mal selbst für eine Stunde aufs Ohr legen, da Wilfried Schweizer den Job als Matrose aus dem FF kannte. Schweizers Zeit als Matrose war vorbei, da er selbst die Schulbank drücken wollte, um Kapitän zu werden.

Klar, jeder Matrose spielt mit dem Gedanken, selbst Chef zu sein auf einem eigenen Kahn, die Laufbahn, die Wilfried anstrebte, war aber selbst ein Kapitänspatent zu machen für die Überseeschifffahrt.

Kpt. Wieser und Matrose Schweizer hatten sich öfter darüber unterhalten, wie es wäre, selbst einen Kahn auf der See zu steuern. Der Unterschied bestand ja nicht nur vom Ruder aus, sondern auf einem Supertanker gibt es ja ganz andere Voraussetzungen, vor allem ginge hier alles nur noch per Computer und Joystick. Außerdem sind ja andere Anreize gegeben, der Verdienst ist viel höher auf so einem Äppelkahn als wie auf der Möve.

Wilfried Schweizer hatte seine Familie in Köln, seine Frau und zwei Kinder, die Kinder waren noch sehr klein. Seine Frau Anette war aber die richtige Frau eines Matrosen, sie wusste, dass sie auf vieles verzichten musste, wenn der Mann auf Reise war.

Wieser dachte noch einmal daran, als Schweizer seine ganze Familie mit aufs Schiff einlud in den Sommerferien. Platz war ja genug auf dem Schiff, immerhin hatten die Wohnräume 80 qm, dort gab es 3 Schlafzimmer, eine Wohnküche und ein Bad oder besser gesagt ein Duschbad. Die 2 Wochen mit Wilfrieds Familie waren schon sehr schön auf dem Schiff, nur hatten sie da eine andere Tour zu fahren auf dem Rhein von Rotterdam nach Basel; dort wurde Eisenerz verschifft.

Für die Kinder war das wohl ein Traum gewesen, solch eine Reise einmal mitmachen zu können. Wilfrieds Frau Anette war eine sehr gute Köchin, es ist ja auch besser, wenn eine Frau an Bord ist, die den Kochtopf steuert, und die Männer steuern das Schiff.

Jetzt ist alles anders, dachte Wieser. Der Tausch mit Frank Mur ist wie ein Sprung ins kalte Wasser, oh, wie er das verfluchte, sich mit solch einem Menschen abgeben zu müssen.

Kpt. Wieser stand immer noch mit Wilfried Schweizer in Verbindung, wo er versuchte, ihn sogleich mal anzurufen in Köln, mal sehen, ob man ihn erreichen konnte.



Es klingelte am anderen Ende der Leitung, 4 Mal bis Richard sich meldete. Ach, Sie sind das, Herr Wieser, sagte Wilfried Schweizer. Wie geht es Ihnen? Ja, soweit ganz gut, sagte Wieser, nur habe ich jetzt einen Ersatz bekommen, der alles zu wünschen übrig ließ. Der ist besoffen, sagte Wieser, und ich kann ihn nicht finden. Holen Sie doch die Polizei und lassen Sie den Mann verhaften! Nee, sagte Wieser, das kann ich nicht machen, dann gibt es Mecker mit dem Reeder und wie Du weißt, Wilfried, werde ich bald pensioniert, so etwas kann ich mir nicht leisten.

Was macht denn Deine Schulung zum Kapitän, fragte Wieser. Oh, da muss man ganz schön schwer büffeln, aber ohne Fleiß keinen Preis, sagte Wilfried. Meinst Du, Du kriegst das hin, fragte Wieser. Joh, sagte Wilfried, wie heißt es doch bei Euch in Hamburg: Nicht lang schnacken, Kopp in Nacken, also da muss ich jetzt durch.

Beide verabschiedeten sich am Telefon, man wünschte sich gute Fahrt und gutes Gelingen.

Nun kam doch noch endlich Frank Mur aus der Kajüte hervor gekrochen. Offensichtlich war er sturz besoffen, er konnte kaum richtig reden und fragte Wieser, was denn nun los wäre.

Kpt. Wieser, ein sonst sehr friedlicher Mensch, sah Frank Mur an, fing an zu brüllen: Mensch, wo bist Du??! Ich brauche Dich hier, wir müssen mit der Fahrt runtergehen, da wir in ca. 12 Minuten in Scharnebeck anlaufen. Frank Mur hatte immer noch die Braune-Flasche in der Hand, nahm einen Schluck und fragte den Kapitän, ob er auch einen nehme wolle. Kpt. Wieser rastete aus. Er konnte nicht glauben, war er da gerade hörte. Der Mistkerl fragt mich, ob ich auch einen Hieb aus der Flasche nehmen will. Seine Aufregung steigerte sich immer mehr.

Er wusste nicht, was mit ihm geschehen war, das Blut lief in den Kopf, dann wieder aus dem Kopf; kalter Schweiß überkam ihn, sein Herz machte im Innern falsche Bewegungen, seine Hände verkrampften sich, seine Augen waren starr und er fiel mit seinem Oberkörper auf den Fahrschalter und war tot. Es war ein Herzinfarkt.

Zum Unglück fiel Kpt. Wieser auf den Gashebel des Fahrschalters, der dann nach vorne schnellte. Obwohl hier eine automatische Signal ertönte, nur dann wenn die Fahrstufe überzogen wurde in den roten Bereich, aber keiner konnte dies mehr hören und das Schicksal nahm seinen tragischen Lauf.

Die Möve nahm auf einmal schnelle Fahrt auf, die Diesel rollten und rumpelten unheimlich laut. Frank Mur fiel auf den Boden über ein Steil. Er war auch nicht mehr in der Lage aufzustehen. Der Schnaps hielt ihn am Boden fest. Er verspürte im Unterbewusstsein, dass hier was nicht stimmte, aber er konnte nicht mehr aufstehen, die Falsche Braune hatte den Sieg über Frank angetreten, der Suff war hier der Stärkere.

## Die Scharnebeckexplosion Teil 4

Freitag, 16.30 Uhr, kurz bevor es Feierabend zum Wochenende im Hebewerk Scharnebeck wurde, wurden von Herrn Löffler noch einmal die Dienstpläne durchgelesen, was so an Wartungen und Reparaturarbeiten in der nächsten Woche eingetragen wurde durch die Mitarbeiter im Werk.

Sicherlich waren es nie Mängel, die wirklich gravierend waren, nur so ein paar Kleinigkeiten, aber das stand ja auch in den Vorschriften der Hebeanlage und diese mussten unbedingt eingehalten werden. Die Bremsanlagen der Zugmotoren für den Hebetrog hatten immerhin schon 6000 Stunden Bremszeit hinter sich. Man vergleiche so eine Bremsanlage nicht mit einer Autobremse, diese sind schon zu vergleichen, doch viel größer. Letztlich hängt ja davon etwas anderes ab wie einem Auto, zwar Leben, nur dieses Leben hat einen beträchtlichen anderen Wert. Wenn man bedenkt, dass solch eine Bremsanlage ein Schiff im Trog voll beladen ca. 12 Meter hoch heben und halten muss, so ungefähr 4 bis 5000 Tonnen, alles in allem mit dem Gewicht des Troges, so kann man sich auch als Laie vorstellen, was da für Kräfte wirken.

Beim Bau der Hebeanlage wurden solche Einbauten schon vorher in der Prüfstrecke gefahren und berechnet, bevor so was gebaut wird, gilt es noch immer, erst einmal die Gesetze dafür einzuhalten. Der TÜV, der solche Anlagen abnimmt, gibt sein Ok erst dann zur Inbetriebnahme, wenn absolut alles in Ordnung ist.

In der allgemeinen Betriebsanweisung stand auch geschrieben, dass 14tägig die Hafenanlagen sowie die Uferanlagen in Richtung Peine und Arensburg auf Schäden untersucht werden mussten, sei es durch Beschädigungen durch Fremdeinwirkung wie Baumfall oder Deichbruch. Es gab schon mal einen riesigen Unfall beim Bau des Elbe-Seitenkanals, da eine Baufirma durch Schlamperei einen Brückenbruch verursachte, wodurch eine riesige Überflutung hervorgerufen wurde. Im Volksmund heißt der Elbe-Seitenkanal auch Elbe-Flutkanal.

In der Presse aber wurde der Elbe-Seitenkanal bei der Eröffnung als Jahrtausendwerk hochgepriesen. Es ist ja auch unmöglich, klar zu beweisen, wo die Baufirma dran gespart hatte, an der Arbeit oder am Material. Die Schuld wird wie immer auf den arbeitenden Mann abgewälzt, die hätten geschludert und alle Materialien sind genau nach Vorschrift

verbaut worden.

Der Name „Ingenieurbüro“ klingt hier immer als Hochburg des Geistes, dort sitzen die fähigen Männer, die genau mit der Schieblehre umgehen können, wo sie alles in Pfunde, Gewichte und Druck berechnen, aber in der Ausführung der Bauarbeiten sieht da alles ein wenig anders aus. Wer weiß genau, wohin sich der Baum im Winde biegt.

Das Wochenende auf dem Hebewerk war immer gleich. Die Schicht im Kontrollhaus hatte gewechselt, die unteren Werkstätten waren zu, was sollte auch am Wochenende passieren. Alles war so abgesichert durch die Steuerung, die jeweils eine Störung anzeigte, wenn überhaupt einmal eine Störung auftreten sollte.

In all den Jahren hatte Herr Löffler, wenn er montags wieder zu seinem Dienst kam, die Berichte vom Wochenende durchgelesen, aber diese Anlage wurde immer wieder verbessert durch Modernisierung, durch neue Programme in der Computer-Software. Man brauchte bald schon keine Leute mehr im Hebewerk, da es fast möglich wäre, das Hebewerk allein fahren zu lassen. Wenn man jetzt Kameras vor dem ankommenden Schleusenschott oben und unten montiert hätte, die sich automatisch öffnen und schließen ließen, brauchte man hier auch keinen Menschen mehr.

Der Computer hat den Mensch schon überall ersetzt, nur ist der Computer ohne ein Input doof, aber bald wird auch dieses Problem gelöst werden, dann kann der Computer selbst denken, frühestens dann sollte der Mensch aufpassen, welche Gefahren davon ausgehen, einen Computer entwickelt zu haben, der selbst denkt.

Herr Löffler hatte schon dieses Problem besprochen mit einigen Mitarbeitern, wie mit einem weiteren Angestellten Muratt. Muratt sagte zu Löffler: Heutzutage sei ja der normale Mensch nicht mehr in der Lage,  $1 + 1$  zusammenzuzählen ohne den Computer. Im letzten Jahr sei er in Amerika gewesen auf Urlaub, wo er in dem Supermarkt einkaufen musste, er wollte dort nur ein paar Zigaretten sowie ein paar Getränke kaufen. Durch Zufall fiel in diesem Augenblick der Strom für die Kassen aus. Der Betrag, den er zu zahlen hatte, war \$ 8,25. Die Kassiererin nahm den 10 Dollarschein, aber schon bevor die Kasse ausfiel. Der Kassenscomputer in der Rückgabeanzeige zeigte den Betrag von \$ 8,25 sowie Steuer 56 Cent an und Rückgabe \$ 1,19. Da nun der Strom ausgefallen war, konnte die

KassiererIn nicht \$ 1,19 zurückgeben, sie konnte dies nicht im Kopf ausrechnen.

Langsam wurden mir die Füße warm, sagte Muratt, als ich sie fragte, wie das mit dem Wechselgeld ist, sagte die KassiererIn, sie müsse nun den Chef holen, um ihn zu fragen, was sie machen solle. Nach ca. 3 Min. war der gute Chef dann da und sagte: Dann geben Sie dem Mann doch die \$ 1,19 wieder; damit war das Warten für die Leute in der Schlange und mich vorbei. Die dumme KassiererIn war nicht in der Lage, von 10 Dollar 8,81 abzuziehen, um \$ 1,19 herauszugeben.

Muratt sagte weiter: Sieh Dir doch mal in der Schule an, was die Kinder dort lernen. Weiter sitzen die Kinder von morgens bis abends vor dem Computer oder dem Gameboy; ein Buch wird heutzutage nicht mehr gelesen. Das Fernsehen bringt meist nur Werbung, Seifenopern und Spiele wie „Wer wird Millionär“ oder wie bringt man Oma dazu, einen Scheck zu unterschreiben, um ein neues Auto zu kaufen.

So richtige Filme, die es früher einmal gab, sind heutzutage nicht mehr zu finden, es laufen doch nur Wiederholungen wie Stargate oder Enterprise oder wie der ganze Mist heißt. Diese Filme richten doch nur einen Schaden an, so was gibt es doch gar nicht. Was hier beim Film Stargate gezeigt wird, kann es doch nie geben. Die ganzen blöden Amifilme sollten hier in Deutschland kaum gezeigt werden.

In Amerika, so sagte Muratt, habe er noch nie einen deutschen Film gesehen, die Amis werden sich hüten, einen deutschen Film zu zeigen, für die Amis sind wir Deutsche nur Sauerkrautfresser. Aber der Deutsche hatte ja immer schon einen Hang, alles nachzuäffen. Sieht man doch nur die Sprache an, die hier z.B. in der Werbung benutzt wird. Es heißt hier nicht mehr „gut“ sondern „cool“; der Name „Pampelmuse“ ist dem Deutschen unbekannt geworden, stattdessen gibt es nur noch „Grapefruit“ zu trinken. „Guten Tag“ gibt es selten bei jungen Leuten, da heißt es nur „Hi“. Der Franzose ist nicht so blöd, der hält seine Sprache sauber.

Wenn ich nur an die Musik denke, sagt Muratt, Mensch, wir haben doch hier in Deutschland super Texte, die Musiker schreiben. Warum hört man auf jedem Sender diesen Amimist? Ebenfalls hörst Du in Amerika nie ein deutsches Lied, dabei sind wir doch das Land gewesen von großen Musikern wie Wagner, Beethoven oder Mozart oder wir waren die Denker. Der Denker verkümmert nun immer mehr.

Statt den Kindern Informationen zukommen zu lassen, wie man einen Garten bepflanzt oder eine Wassermühle baut, legt man Wert darauf, sie weiter zu verblöden. Man gaukelt hier eine Traumwelt vor, die nicht existiert, und die Werbung redet nur von Handys und sonstigem Schwachsinn.

Als am Montagmorgen Herr Löffler im Hebewerk auftauchte, legte Muratt den Wochenbericht vor, die Seiten waren fast leer, was sollte sich dort auch abgespielt haben. Dort stand nur zu lesen, dass sich auf der Fahrbahn oben auf dem Hebewerk mehr Wassertropfen bildeten als sonst, dieses hatte weiter nichts zu sagen, da im Sommer neue Dichtungen eingezogen werden mussten, um das Schott wieder dicht werden zu lassen, so alle 5 Jahre kann das schon mal vorkommen durch das Schließen und Öffnen täglich 8 – 10 Mal pro Seite. Das kommt immer auf den Verkehr der Schiffe an, die rauf und runter wollen. Wenn man bedenkt, was das ja auch für ein Druck herrscht, der auf die Schotts einwirkt, so ist das auch nicht schwer zu begreifen.

Löffler ging dann kurz rüber zum Hebewerksmuseum, um dort nachzufragen, wie es am Wochenende war. Jetzt in der Sommersaison herrschte dort eine sogenannte „Hochsaison“; die Leute kommen von Nah und Fern, um dieses Jahrtausendbauwerk einmal zu bestaunen. Am besten ist es, wenn man im Museum hier einmal ein richtiges Beispiel erklärt bekommt, wie alles funktioniert und im Museum werden alle Fragen beantwortet.

Im Hebewerk wurden die Techniker zusammengerufen, um zu besprechen, was nun mit den Ablaufbremsen geschehen sollte, ob man sie nun ausbauen musste, das wiederum dazu führt, dass eine Seite der Hebeanlage stillgelegt werden musste. Bei laufendem Betrieb ist es unmöglich, so was zu machen. Außerdem ist es zu gefährlich, was sollte da passieren, wenn sich ein Schiff im Troge befand auf halber Höhe und einer der Bremsen würde sich lösen.

Zu diesem Zweck hatte man aber Notfangbremsen eingebaut, die ein Abstürzen blocken würden, noch nie sei ein solcher Fall eingetreten, sagte Löffler, aber man sollte es auch nicht darauf ankommen lassen. Man beschloss, sich im nächsten Monat daran zu machen, diese zu reparieren, da ein Vorgutachten vom TÜV ausreichte und die Sache soweit besiegelte.

Löffler war sehr beruhigt über das Ergebnis der Zusammenkunft der Techniker, die Bremsen in absehbarer Zeit zu machen, sonst standen auch keine weiteren Arbeiten bis auf die Beckenreinigung der Troge an.

Wie angeordnet, stand nun die Besichtigung der Hafenanlage sowie der oberen Kanalanlage bevor, diese wurden durch eine Begehung vorgenommen, meist wurden auch Videodokumentationen verlangt, die im Archiv zur Sicherheit und eigener Auswertung durch den Betreiber vorgenommen wurden.

Löffler und Muratt nahmen die Arbeit am frühen Morgen auf, indem sie erst die linke Hafenanlegeseite, die als Warteschleife dient, zu untersuchen. Immer wieder fand man dort Hinterlassenschaften von nicht legalen Saufgelagen an dem Hafenbecken vor, die wahrscheinlich durch Jugendliche verursacht wurden. Man machte Notizen darüber, um einen Reinigungsstrupp anzufordern, der diese beseitigen sollte.

Ein Containerschiff lag an der rechten Seite an; ein Schaden hatte das Schiff zum Anlegen und Reparieren gezwungen. Kurz wurde nachgefragt, was es für ein Problem geben würde oder ob vielleicht Hilfe benötigt wurde. Nein, war die Antwort, man würde selbst zurecht kommen.

Ein Blick rüber zur linken Seite wurde noch schnell ins Protokoll aufgenommen und ein Ok wurde vom Zeugen Muratt ebenfalls neben Löffler unterschrieben. Es unterlag der Verpflichtung, immer eine Besichtigung mit zwei Leuten dokumentiert ausführen zu lassen.

Als die linke Seite als Ok befunden wurde, kehrte man sich der linken Seite des Elbe-Seitenkanals zu. Erst musste man ein paar Meter mit dem Auto fahren, um zu einer Werkseinfahrt am oberen Elbe-Seitenkanal zu kommen. Der Wagen wurde abgestellt, es war wie ein großer Parkplatz, der dort angelegt wurde, um Baufahrzeuge oder sonstiges einfahren zu lassen.

Zur Ansicht der Linkseite des Kanals wurde aber ein Fahrer mitgenommen, Herr Stieber; er sollte bei der 5 km Marke die Löffler und Muratt wieder aufnehmen. Löffler und Muratt holten die Videokamera aus der Tasche, Löffler hielt die Schreibmappe in den Händen und Muratt sollte bei auffälligen Angelegenheiten alles filmen, was da so vorkomme, sagte Löffler. Man begann, erst rechts runter bis zum Schott vor vorzulaufen, dort wurde das Schott überprüft, ob irgendwelche Veränderungen zu sehen

waren, aber alles sah aus wie immer, alles im guten Zustand. Die Videokamera war immer bereit alles aufzunehmen.

Man schwenkte die Videokamera links rüber zum anderen Seitenkanalufer, dort war auch nichts zu sehen, alles sah in Ordnung aus. Auf der rechten Seiten wurden keine Veränderungen oder Verschmutzungen festgestellt, so beschloss man, sich einmal der linken Seite kanalaufwärts anzunehmen. Im Auto holte Herr Löffler noch sein Handy, was er dort vergessen hatte, er wollte seine Frau eigentlich anrufen, dass es heute Abend später werden würde, weil der monatliche Bericht fertig geschrieben werden musste.

Sie gingen so ungefähr 10 Minuten des Weges am linken Seitenkanalufer, dort war allerdings auch nicht zu sehen. Die Vorschrift besagte, wenigstens 5 km der Seitenstrecke abzulaufen, dies gehöre alles zum Hebewerk.

Löffler und Muratt bemerkten in der Ferne einen Kohlefrachter kommend in Richtung Hamburg oberer Elbe-Seitenkanal. Gleich wiederum bemerkten die beiden, dass auf diesem Schiff etwas nicht stimmte, da dieses Schiff eine sehr große Bugwelle vor sich herschob. Löffler und Muratt waren nun ca. 19 Minuten vom Hebewerk entfernt.

Auf gleicher Höhe mit dem Kohlefrachter sahen sie, dass der Kapitän über dem Fahrschalter lag, ein Matrose lag am Boden über den Seilen, dies war eine Situation, die äußerst gefährlich aussah. Sofort rief Löffler die Polizei an mit der hauseigenen Notrufnummer; er trug schnellstens den Vorfall der Polizei vor, indem er den Hubschrauber beschrieb, der dort kreiste. Die Polizei verständigte sofort den Hubschrauberpiloten, um entsprechende Warnungen auszugeben. Löffler erklärte auch im gleichen Zug der Polizei, dass ein Tanker in der Troge sei mit 1.9 Mio. Liter Nitroglyzerin auf derselben Seite worauf der Kohlenfrachter zuraste .

Löffler rief sofort das Hebewerk an, Werksmeister Horst Geller kam ans Telefon. Horst, sagte Löffler, gib sofort Alarm, ihr müsst alle weg, sofort, frage nicht, hörst du, alle weg, der Kohlenfrachter rast auf das Schott zu mit Höchstfahrt, es wird brechen, ihr müsst alle weg.

Dem Polizeihubschrauber war ebenfalls die Lage bewusst, ein zweiter Hubschrauber war sofort zur Stelle, beim ersten Aufruf aufgestiegen, dieser verständigte über den Bordlautsprecher die Bevölkerung.



Löffler und Muratt sprangen in den wartenden Werksbus von Stieber ein, Löffler brüllte Stieber an: Los, los wir müssen weg, gleich wird es hier eine Katastrophe geben, wir müssen runter nach Scharnebeck, dort müssen wir versuchen, noch zu retten, was zu retten ist .

Die beiden Hubschrauber flogen beide über Scharnebeck, aus dem Bordlautsprecher war nun zu hören: Schnell, begeben sie sich in Sicherheit in die Keller, hinter einem Hügel, nicht auf der Straße bleiben, sie haben nur noch 3 Minuten Zeit, laufen sie um ihr Leben. Die Menschen auf der Straße des Schiffshebewerks rannten alle in Panik umher.

In derselben Zeit stieg die Ariane im Trog schon langsam an, um auf die gleiche Höhe zu gelangen zur Weiterfahrt auf dem Elbeseitenkanal in Richtung Peine.

Löffler, Muratt und Fahrer Stieber unterwegs in Scharnebeck sahen hinter einem Aldiladen noch eine Schulklasse von 5. -Klässlern, die Kinder schrien vor Angst, da sie nicht wussten, was auf sie zu kam. Löffler sprang aus dem Werksbus mit Muratt . Unter dem Einsatz ihres eigenen Lebens schmissen beide Helden alle Kinder in den Bus, der normalerweise ohne Bänke für 10 Personen Platz bot .Aber hier gingen auf einmal 30 Kinder rein mit Lehrer, Muratt und Löffler versuchten die Kinder ruhig zu stimmen. Fahrer Stieber raste wie von einer Rakete getrieben aus der Ortschaft raus.

Die Feuerwelle versenkte dem fliehenden Elch die Farbe, drinnen im Bus wurden es bestimmt 60 Grad. Die Hauptsache war doch hier, die vielen Kinder gerettet zu haben, ohne diesen Geistesblitz von Löffler wären alle Kinder verbrannt.

Ungefähr 200 Menschen standen am Geländer, um den Vorgang des Hebens zu beobachten, die ganze Busbesatzung der Butterfahrt sowie die Schulklasse von Herr Hippentraud. Erst schoss eine Bugwelle der Möwe über das Oberstufendichtschott, man hatte vom Werk aus schon ein Tropfdach über der Straße gebaut, da immer Wassertropfen von der Oberstufe runtertropften, aber dann krachte es am Ausgangsschott 1 der Oberstufe dermaßen laut , die Menschen unten am Geländer schrien vor Angst und Panik, jeder hielt die Hände und Arme über den Kopf viele,

versuchen zu fliehen nach rechts oder links der Straße.

Die Möwe hatte ungefähr eine Geschwindigkeit von 40 h/km entwickelt, die Welle hatte das Schottor regelrecht aus der Verankerung gedrückt wie ein Pappdeckel eines Schuhkartons und stürzte auf die Ariane. Man kann die 35-40 km plus des Gewichtes der Möwe auch auf ca. 6000 Tonne schätzen.

Dieser Ausgangsschott war schon für solche Unfälle berechnet worden, aber einen 6000 Tonnenschub mit dem war nie zu rechnen und nichts auf der Welt kann solch einen Momentdruck aushalten. Es ist dasselbe, wenn ein 6000 Tonnen Vorschlaghammer gegen ein Haus knallt, da ist nichts mehr.

Ein Polizeihubschrauber der zur A 2 unterwegs war, konnte all dies mitverfolgen und mit der Verkehrskamera festhalten. Die Piloten unterbrachen den Weiterflug und alarmierten sofort die Feuerwehren und die Polizei über alle verfügbaren Frequenzen. Die Möwe stürzte sich auf die Ariane wie ein wilder Stier und traf sie Mittschiffs, sofort erfolgte eine Kettenreaktion.

Es ist dasselbe, wenn eine Bombe mit 1,9 Millionen Liter Sprengstoff explodiert, solch eine Bombe von diesem Ausmaß hätte den U-Boot-Bunker in La Rochel mit Leichtigkeit wegrasieren können im 2. Weltkrieg. Die Bombe war das mächtige Tankschiff und der Sprengstoff von 1,9 Millionen Ltr Nitroglyzerin, was darin eingeschlossen war, wie in einer Granate.

Es entstand solch eine Explosion, ein Feuerball wie eine Sonne so hell von einem solchen Ausmaß einer A-Bombe im 2. Weltkrieg zu vergleichen. Für alle Menschen, die an dem Geländer standen, um ein simples Manöver zu beobachten wie Erna Plunder, Hilda Bachter oder Herrn Schweiger war keine Hilfe zur erwarten, sie konnten auch nicht mehr fühlen, was mit ihnen geschehen war.

Beide Schiffe existierten einfach nicht mehr.

Im Umkreis von 1 km war alles wegrasiert in einer Millisekunde, die starken Pylonen des Hebewerks waren einfach nicht mehr da, es war nur noch ein riesiges Loch im Boden vorhanden. Die Wälder im Umkreis brannten bis nach Adendorf runter.

In den anliegenden Ortschaften und Städten flogen die Scheiben und Türen raus, Dächer wurden abgedeckt. Alles brannte, wo das Auge hinsah. Die Druckwelle war so groß wie bei einem Einschlag eines Meteoriten

Im ersten Moment forderte die Explosions durch den Feuerball wenigstens 10.000 Menschenleben, die Menschen starben keinen normalen Tod, sie verkohlten am lebendige Leibe.

Und dann kam die Flut: Ca. 20 Millionen Kubikmeter Wasser des Elbe-Seitenkanals setzten sich in Bewegung. Die Explosion hatte die ganzen Fangschotts des Hochkanals weggerissen. Das Notfangtor konnte nicht reagieren im Kanal, da die Elektronik ebenfalls zerstört wurde.

Dieses Notfangtor wurde dazu gebaut, falls im Falle einer Störung die Hebeschotts brechen sollten, sich selbst aufzurichten, um einen Wassersturz talwärts zu verhindern. Die Flut des Wassers hatte nun freien Lauf und fing an, schneller zu werden. Das Wasser schoss mit solch einer Wucht aus dem Kanal talwärts und riss alles mit, was im Wege war.

Viele Häuser in Richtung Artlenburg wurden weggerissen, alles wurde dem Erdboden gleich gemacht, Vieh und Menschen starben einen schnellen Tod durch Ertrinken. Viele Jahre zuvor hatte die Nordsee ihre Ernte gehalten bei der großen Flutkatastrophe, aber das war die Natur, die ihren Preis forderte, aber hier war es der Mensch.

Als nach 3 Stunden Löffler, Muratt und Stieber zurückkamen, um zu sehen, ob noch was zu retten war, bot sich ihnen ein Anblick des Grauens. Die Häuser in Scharnebeck waren alle wie weg rasiert, die Leute die den Aufruf der Polizei Folge leisteten und die Keller aufsuchten lebten, was sich aber auf den Straßen noch aufhielt während des Knalls, wurde geröstet wie ein Toastbrot.

Hätten doch die Verantwortlichen, die diesen Kanal gebaut haben, bedacht, ein Fanggitter im Boden vor dem Talsturz zu bauen, diese Lösung hätte man simpel und einfach bauen können, indem man eine Wasserschaukel eingebaut hätte, die bei Wassermangel einen Impuls abgibt, um dieses Gitter verbunden mit einem Dichtheitstor vom Kanalboden hochzufahren. und alles wäre dicht gewesen.

## Die Scharnebeckexplosion Teil 5

### Abflug Air India Flug Nr. 236

Um 14.35 Uhr meldete sich der Jumbo der Air India vom Flug Nr. 236 von Kalkutta nach Paris mit Zwischenstopp in Hamburg beim Tower in Hamburg an, dass die Maschine einen Motorschaden im 2. Triebwerk links habe. Flugkapitän Mahatma Jariwalla musste unbedingt eine Landung vorbereiten, um der Gefahr eines Brandes auszuweichen.

Die Entfernung war noch gut 380 km bis Hamburg-Fuhlsbüttel. Im Tower Hamburg wurde nachgefragt, wie viele Passagiere an Bord seien. Kapitän Jariwalla erwiderte die Frage: 285 Passagiere an Bord und 12 in der Crew.

Rückfrage vom Tower: Können Sie es schaffen bis Hamburg oder wollen Sie einen Ausflughafen wie Hannover anfliegen? Hannover ist normalerweise ein nicht all zu oft angeflogener Flughafen, der alles bieten kann, was man für eine Notlandung in solchen Fällen braucht.

Kpt. Jariwalla sagte: Wir können es versuchen, die Triebwerke sind zurzeit normal. Die Crew war auf solche Fälle immer gut geschult, wenn es zu einem Notfall kommen würde, aber man wollte keine Panik aufkommen lassen bei den Passagieren.

Im Tower errechnete man eine der schnellsten Routen, um die Maschine sicher nach Hamburg zu bringen. Das ganze Notfallpersonal wie Feuerwehr und Krankenwagen waren für solche Fälle immer bereit, schnellstens alles unter Kontrolle zu haben. In Hamburg wurden alle anderen Flugzeuge umgeleitet, um dem Flug der Air India erste Priorität zu geben.

Stewardess Kikula Nymgen wurde ins Cockpit gerufen, um ihr die Anweisung zu geben, dass es wahrscheinlich einen Notfall geben würde, sie sollte noch einen Drink den Leuten geben im Namen der Air India, da es ja auch ein anstrengender Flug von 14 Stunden war, alle Passagiere waren schon sehr erschöpft von dem langen Flug. Man konnte dies auch bei den Menschen merken, der Videofilm wurde fast nicht mehr angesehen, einfach es war ein zu langer Flug und jeder im Flieger hatte nur noch einen Gedanken: Endlich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Schnell wurden die Drinks serviert und alsdann wurden baldigst die Ansnalllichter eingeschaltet. Vom Tower gab es die Anweisung der Gradzahl in welche Richtung geflogen werden sollte, unbedingt sollte man es vermeiden, über das Kernkraftwerk Krümmel zu fliegen, das galt schon immer als Flugverbotszone.

Kpt. Jariwalla war sehr mit dem Copiloten beschäftigt, auf die Anzeigen der Triebwerke zu achten. Verschiedene Passagiere hörten schon ein Geräusch von Außen, das fremd war. Es war ein Gekratze mit einem Heulton, als würde etwas gegeneinander reiben und mahlen. Dieses Geräusch wiederum wurde durch den Sinkflug des Unterdrucks im Innenraum der Kabine unterdrückt, da die Ohren ein Druckgefühl verspürten.

Die Crew beruhigte die Passagiere, dies sei nur beim Landeanflug zu hören, da man im Cockpit die Triebwerke drosseln wollte, um den Schub zu reduzieren. Dies war auch die einzige Antwort, die man den Passagieren geben konnte.

Kpt. Jariwalla setzte in seinem Computer einen neuen Kurs fest, leider setzte er eine falsche Koordinatenroute ein, die den Flug zwar 10 km um Krümmel vorbeiführte. Schnell wurde im Tower Hamburg dies bemerkt und man hielt Nachfrage, den Kurs zu ändern. Kpt. Jariwalla bestätigte den Irrtum und sogleich wurde der Computer umprogrammiert.

Mittlerweile war der Flieger von Air India in einer Höhe von 22 th Foot angelangt, ein Flieger braucht einen Gleitanflug von einer Höhe bei 33 th Foot bei 270 km ca. 25 Minuten, um einen Sinkflug dem Passagier so angenehm wie möglich zu machen, ohne das Gehörschäden auftreten. Das Geräusch des linken Triebwerks nahm zu, aber der Sinkflug ließ den Druck im Ohr verblassen. In der Kabine wurden noch ein paar Anweisungen durchgegeben, die Sitze wieder aufrecht zu stellen, die Sitzgurte festzuziehen, die Tische einzuklappen, in ca. 15 Minuten würde man in Hamburg landen. Weiterhin sollte noch einmal überprüft werden, dass man alle Papiere zur Einreise nach Deutschland bereit halten sollte wie Pässe etc.

Der Aufenthalt in Hamburg würde ca. 2 Stunden und 25 Minuten dauern bis zum Weiterflug nach Paris, man sollte – wenn möglich – den Flughafen nicht verlassen, nur Reisende, die einen weiteren Flug gebucht hatten.

Das Wetter in Hamburg war bewölkt, ca. 22 Grad Außentemperatur wurde angesagt. Beim Anflug auf Hamburg gab es ungewöhnlich starke Turbulenzen, da die Regenwolken sehr hoch waren, aber das ist auch normal, vom Cockpit gab es noch eine Durchsage, dass es keinen Grund zur Besorgnis gäbe, dies sei im Gebiet von Hamburg normal.

Das Kabinenpersonal räumte noch einige Container in die Verstaunungsboxen und der Rest der Crew war mit den Zollsachen beschäftigt, diese einzutragen vom zollfreien Verkauf an Bord. Alles nahm wie normal seinen Lauf zu einer Landung in Hamburg.

Schon durchbrach die Maschine die oberen Wolkendecken und man konnte die Wälder und Felder gut erkennen. Jeder der Passagiere sah ermüdet aus dem Fenster. Die Ruhe vor der Landung war wie bei allen Flügen immer gleich.

Air India hatte den Raum Scharnebeck erreicht, als sich eine riesige Explosion ereignete. Eine gewaltige Druckwelle erreichte eine Höhe von über 3000 Meter über das Flugzeug.

Der Jumbo wurde wie ein Spielball durchgerüttelt, der dadurch entstandene Vakuumsog und Auftrieb zerzte den Flieger wie eine Feder rauf unter runter. Im Flieger fielen die Sauerstoffmasken von der Decke runter, die Menschen wurden aus den Sitzen gerissen, das Flugzeug bekam eine 45 Grad Linksneigung, der Strudelsturm der Hitze verursachte einen unkontrollierbaren Weiterflug. Eine Tragfläche wurde aus dem Haltebolzen gerissen, die Menschen schrien alle im Flugzeug, gleich einem Endzeitszenario.

Der Jumbo der Air India raste auf Blankensee zu, dem Erdboden immer näher. Im Cockpit hörte man alle Warnsignale aufheulen. Kpt. Jariwalla versuchte alles Mögliche zu machen, aber die Wirkung war gleich Null. Kpt. Jariwalla schrie ins Mikro zum Tower: Wir können das Flugzeug nicht mehr halten! Wir stürzen ab!

Er versuchte, mehr Schub in die rechten Triebwerke zu geben, aber es war eine Art der Verzweiflung, hier was zu retten. Der Tod wollte seine Ernte einholen.

Die ersten Häuser kamen immer näher, dann kam nur noch das, was man als einen Holocaust im Flieger bezeichnen konnte. Frauen und Kinder schrien, andere Menschen beteten in letzter Verzweiflung. Welches Schicksal die Menschen dort mitmachen mussten, kann man nicht beschreiben.

Der Jumbo mit 350 Tonnen Gewicht fiel in ein Industriegebiet ein. Dort wurden die ersten Firmengebäude zerstückelt zerrissen, alles, was im Weg war, wurde einfach abrasiert wie Strohhalme, so als wenn ein Bauer mit der Sense Gras mäht.

Die Menschen, die noch in den Gebäuden arbeiteten, wurden durch das austretende Kerosin verbrannt, die Gebäude schmolzen dahin. Überall lagen verbrannte Menschenleiber umher. Überall brennende Flugzeug- und Häuserteile waren auf einer Schneise von 2 km zu sehen, vom Flug der Air India.

Die Stewardess Kikula Nymgen hatte vor der Landung trotz Verbot die Toilette aufgesucht, da sie ein paar Tabletten einnehmen musste, sie wollte das nicht vor ihren Kollegen machen. Der Zufall, die Toilette aufzusuchen, rettete Kikula als einige. Sie überlebte diesen schrecklichen Absturz wie durch ein Wunder. Sie war

die einzige, die den Flug 236 überlegte. Bei den meisten Flugzeugabstürzen wird der hintere Teil des Flugzeuges abgerissen, aber hier hatte wohl der Erbauer eine eiserne Wand eingebaut mit einer Engelshand drüber.

Die Hubschrauberbesatzung der Polizei hatten noch an der Unglücksstelle über die Notfrequenz das Atomkraftwerk Krümmel verständigt, den Reaktor abzuschalten.

Dr. Rainer Stümper als zuständiger Leiter des Atomwerks leitete sofort eine Abschaltung ein, dies unterliegt einer sehr komplizierten Prozedur, aber es gelang den Helden im Kraftwerk einen Notabschaltung vorzunehmen. Es wäre nicht auszudenken, hätte man den Atomreaktor nicht abschalten können, wäre diese Katastrophe schlimmer als Tschernobyl gewesen, da dieses Kraftwerk mehr Strom erzeugte als in Russland, aber hier in Deutschland lag man wenigstens auf dem neuen Stand der Technik, was die Sicherheitsbestimmungen betrifft; in Tschernobyl brauchte man noch Zangen und Hämmer sowie Kurbeln, um einen Reaktor abzuschalten.

Im Hafenbecken zur Vorhebe im Hebetrog in Richtung Peine Elbe-Seitenkanal lagen aber noch in der Warteschleife 2 weitere Tanker. Die Sicherheitsbestimmungen sind so vorgeschrieben, dass in einem Sicherheitsabstand von einer Stunde je ein Schiff in die Troge gebracht werden kann zur Hebung auf das obere Level.

Einer dieser Tanker war mit Flüssiggas beladen, ebenfalls 1,9 Mill. Flüssiggas, das sind im deutschen Gesetz erlaubte Tonagebelastungen.

Die Abstände von diesen Tankern müssen wenigstens 500 Meter betragen bis zum Troge des Hebewerks. Die Druckwelle aber erreichte ebenfalls den ersten Tanker mit Flüssiggas. Es begann nun eine Kettenreaktion, hier entzündete sich durch die angekommene Hitze und Druckeinwirkung der Nitroglyzerinexplosion eine weiter durchaus gleiche wie bei der Nitroglyzerinexplosion, die alles bis Lauenburg wegfegte. Der Feuerball dieser beiden Explosionen war nicht mehr zu beschreiben. Es war kein Sauerstoff in der Luft mehr.

Allen Häusern in Lauenburg und der weiteren Umgebung wurde der Erdboden in Verbindung des Nitroglyzerins sowie Flüssiggas total wegrasiert. Alle Menschen, die dort lebten, wurden in Millisekunden verbrannt. Im Kraftwerk Krümmel an der Elbe wurden alle Gebäude zerstört, obwohl sie alle aus Stahlbeton gebaut wurden, nichts sah aus wie vorher, alle Häuser, die als Dienstgebäude um das Kraftwerk aufgebaut waren, waren nicht mehr da. Man kann es besser beschreiben, alles wurde atomisiert.

Die Wälder brannten, alles war nur ein Feuermeer, die dritte Reaktion sollte noch den Rest erledigen.

Das dritte Tankschiff voll beladen mit 1,6 Mill. Liter Diesel wurden in den Ausbauten so zerstört, so dass die Pumpleitungen, wie auf dem Flüssigkeitstanker, innerhalb eines Herzschlages verbrannten. Das austretende brennende Dieselöl ließ den ganzen Elbe-Seitenkanal brennen. Das zufließende Wasser vom Oberkanal unterfloss das Dieselöl im Unterkanal. Der Elbe-Seitenkanal ist kein Fließgewässer, so lief alles Wasser bergab in Richtung Elbe, 1,6 Mill. Liter Diesel ließen so den ganzen Fluss brennen.

Im ganzen Raum um Scharnebeck bis Lauenburg sollte kaum noch ein Leben existieren. In einem Radius von 56 km wurde alles ausradiert. Kein Tier überlebte, nur was sich im Boden verkrochen hatte, sowie die Menschen in Kellern und Bunkern, die diese noch erreichen konnten, hatten vielleicht eine Überlebungsöglichkeit, aber wie sollte das bei solcher Hitze möglich gewesen sein.

Lauenburg an der Elbe ist ein Touristenausflugsort, überall dort sind Restaurants und Biergärten offen; vielleicht beim letzten Glas Wein und Bier hatte man auch nicht mehr die Möglichkeit, ein Lebewohl zu sagen von den Menschen, die draußen saßen, um den Anblick zu genießen.

Ein US-Aufklärungssatellit der US-Armee hatte die ganze Situation per Foto aufgefangen und sofort ins Pentagon Washington USA weitergeleitet sowie den einzelnen Headquarter in Deutschland US Nato. Sofort wurde das Department of Defend verständigt, ob vielleicht ein Anschlag vom Irak oder Iran auf Germany verursacht wurde. Man konnte es Saddam Hussein zutrauen, solches zu machen, den Leuten war es ja egal, wie viele Menschen drauf gehen. Es ist ja auch einfach, einen Knopf zu drücken und dann fliegen die Ale los.

Sogleich wurde von der US-Armee eine EMI eingeleitet mit Descom 3, alle US-Atom-Bomber im Atlantik befindlich, wurden Descom 3 Warnstufe auf Angriff umgeleitet.

Zwei deutsche Phantomjäger stiegen auf, um das Ausmaß solch einer Katastrophe festzustellen. Die ganze NATO war auf den Einsatz von Nuklearwaffen durch den Oberkommandierenden der USA alarmiert worden. Die ganze Welt sollte wahrscheinlich von einem dritten Weltkrieg stehen, wie es zuvor einmal in der Kubakrise im kalten Krieg war. Keine Nation in Mitteleuropa konnte begreifen, was da geschehen war. Es sah so aus wie ein Raketenangriff auf eine fremde Nation, unbemerkt hätte man den Radarschirm auch unterfliegen können.



Über den roten Draht in Moskau wurden schnellsten Gegenfragen gestellt, aber selbst dort war man ratlos, da man auch hier keine Aufzeichnungen hatte, es war ja auch nichts festzustellen, alles war explodiert und nichts war mehr da.

Die beiden Besatzungen der deutschen Phantomjäger konnten auch wirklich nichts mehr feststellen, eine Untersuchung war auch nicht in der Sekunde möglich. Auf allen Radarschirmen weder über die Aufklärungssatelliten war es nicht festzustellen.

Aus allen Teilen Niedersachsens waren Feuerwehrautos im Einsatz, Flugzeuge, Hubschrauber zur Wasserbekämpfung wurden geschickt. Es dauerte Tage, um alle Brände zu löschen.

Nachdem sich die ganze Hitzewelle aufgelöst hatte im Raume Scharnebeck und Umkreis, konnte man das ganze Ausmaß feststellen.

Stieber, der Fahrer des Werksbusses vom Hebewerk, sowie Löffler rasten vor der Explosion mit den Kindern zu einem alten aus dem dritten Reich befindlichen Bunker gleich am Ausgang von Scharnebeck.

Dieser Bunker hatte auf der Nordseite einen in den Berg eingebauten tiefen Eingang, die Bunkertore waren nicht verschlossen, da man den Bunker nutzen wollte als Einlagerungsmöglichkeiten von Baustellenfahrzeugen, dieser Bunker vom dritten Reich hatte hier einmal einen friedlichen Nutzen, indem er das Leben von der Schulklasse, Herrn Hippentraud, Löffler, Muratt und Stieber schützte.

Löfflers und Muratts Frauen, die im Atomkraftwerk Krümmel arbeiteten, kamen auch nur durch einen Zufall mit dem Leben davon, sie durchsuchten im unteren Aktenraum des Gebäudes Krümmel zu diesem Zeitpunkt die Steuerberechnung vom letzten Jahr.

Die Helden waren Stieber, Löffler und Muratt, durch ihren schnellen Einsatz und unter Einsatz ihres eigenen Lebens wurden wenigstens 30 Kinder gerettet, nur was wurde aus den Hinterbliebenen der Kinder. Ebenfalls als Helden wurden unter der Leitung des Atomkraftwerks Krümmel an der Elbe Dr. Rainer Stümper, Frank Müller, Dieter Braubach, Heinz Becker, Ernst Wallsucht, Werner Brösel, aufgenommen. Leiser sind diese Helden in der Hitzewelle verbrannt, da sie bis zum Schluss an ihren Kontrollpulten saßen, um ein zweites Tschernobyl zu vermeiden.

In Deutschland wurden alle Fahnen auf Halbmast gehängt zum Zeichen der Anteilnahme. Das ganze deutsche Volk trauerte um all die Toten in der größten Katastrophe in Niedersachsen.

Es sollte Monate dauern, um eine genaue Statistik zu erstellen, wie viele Menschen umgekommen sind. Man schätzt die Anzahl auf wenigstens 900.000 Menschen, der Schaden sollte auf 10 Mill. Euro geschätzt werden.

Der Senat in Hamburg verlieh den 10 Helden den höchsten Orden, den das Land zu vergeben hatte, in Anwesenheit von Bundeskanzler und Bundespräsident.

In allen Zeitungen und Fernsehanstalten wurde die echte Wahrheit von diesen drei Männern aufgeklärt, von Löffler, Stieber und Muratt.

Nie wieder sollte solch ein Unfall geschehen und nie wieder sollte eine unerfahrene Schiffsbesatzung ein Schiff führen.

### Die Helden

Diese Helden waren durch ihren selbstlosen Einsatz ohne Furcht, und im Einsatz ihres eigenen Lebens nur darauf aus, wie der Fahrer Stieber des Werksbusses, Löffler als Betriebsleiter und Muratt, wenigstens 30 Kinder zu retten die bei Aldy zu Milcheinkauf vor der Türe standen in Scharnebeck, nur was wurde aus den Kindern in der Ortschaft Scharnebeck der Hinterbliebenen oder den Menschen in Scharnebeck, alle wurden verbrannt und in Nichts aufgelöst. Die Ortschaft Scharnebeck wurde auf der Landkarte als weißer Fleck in die Geschichte neu eingeschrieben, nur der Name Scharnebeck bleibt den Menschen in Erinnerung

Ebenfalls sind es auch solche Helden unter der Leitung von  
Dr. Helmut!

Wolfgang                    Dieter |                    Helmut                    Kornelia  
Martin |                    Peter                    Werner                    Achim :                    zu  
verdanken, die unter ihren Einsatz ihres eigenen Lebens versucht haben, das ganze Atomkraftwerk an der Elbe abzuschalten was ihnen auch gelang.. Eine solche Prozedur unterliegt vielen Vorgängen und ist nicht einmal in einer Minute abzuschalten, ein Fehler würde genügen um eine A. Bombe zu zünden dieses hätte dann zur Folge gehabt ein Land aus zu löschen

Sie sind an Ihren Kontrollpulten verbrannt, verschmolzen zu Staub zerfallen, Durch Ihren Einsatz haben sie es verhindert, ein 2 Tschernobyl . Dieses 2 Tschernobyl wäre bestimmt größer gewesen, als dieses in Russland.

Das Glück:

Die Frauen von Betriebsleiter Löffler sowie von Muratt und Stieber arbeiteten im Atomkraftwerk in der Buchhaltung. An diesem Tag des Unglücks aber hatten sie eine Untersuchung einer Staatlichen Steuerinspection in den unteren Kellergebäuden im Aktenraum des Kraftwerkes . Diese Gebäudeteile sind auch so geschützt, das bei einen Krieg wie in einem Bunker nichts passieren kann.. Alle Frauen und Inspectoren überlebten dieses Inferno.

Keiner der Frauen wusste, das ihre Männer überlebten aber das Schicksal öffnete die Tore um sich in die Arme zu schließen , es war für alle Beteiligten die überlebten, eine zweite Geburt.

Als dieses Inferno vorbei war und das Leben wieder seinen Lauf nahm, wurden in ganz Deutschland alle Fahnen auf Halbmast geflaggt zum Zeichen der Anteilnahme. Die ganze Welt nahm ebenfalls Anteil an dieser Tragödie

Das ganze deutsche Volk trauerte um all die Toten in der größten Katastrophe in Niedersachsen.

Es sollte Monate dauern, um eine genaue Statistik zu erstellen, wie viele Menschen umgekommen sind. Man schätzt die Anzahl auf wenigstens 900.000 Menschen, der Schaden sollte sich auf 2 Milliarden Euro belaufen.

Der Senat von Hamburg verlieh den 9 verstorbenen Helden die höchste Auszeichnung des Landes. Diese Helden werden immer im Gedächtnis der Menschen bleiben.

In Anwesenheit des Bundespräsidenten Bundeskanzler sowie der ganzen Bundesregierung wurden den Überlebenden Helden, Löffler Muratt und Stieber ebenfalls die höchste Auszeichnung verliehen.

Über alle Zeitungen und Fernsehanstalten wurde die echte Wahrheit dieser Katastrophe von diesen drei Männern Löffler, Muratt und Stieber aufgeklärt.

Nie wieder sollte solch ein Unfall passieren, der durch Unwissendheit und Schlamperei, erneut vorkommen könnte

# Original

1

Vorbereitung zum Drehbuch Scharnebeck Explosion sowie Vorbereitung der Einzelnen die zur Zeit auftreten Fehler werden berichtigt Somit habe Sie einen Überblick was geschrieben wird zu Sreenplay und Dialog und Drehbuch

Start mit Air India von Tower aus zur Startvorbereitung da muß rein die Raucherecke mit 5 Sitzreihen sowie ( die Millionen Dollar Passenger Lotterie or Trip

da hinter her kommt die Aldiklasse mit Gesang

Kalkutta Airport

5 PM Letzter Aufruf für Passagier Mr. John Pullman flight # to Paris over Germany Hamburg

Mr. Pullmann kam außen Athem angerast mit der Entschuldigung , er sei eingeschlafen auf seinem Sitz in der Wartehalle da er die letzte Nacht nicht geschlafen hatte

Beim Einscheckschalter vor der Gangway, die Dame sagt, bitte beeilen sie sich sehr schnell wir schließen gleich die Türen am Flugzeug , am Flugzeug angekommen ,die Stewardess Mrs Nyügen sagte, Ihr Platz ist Reihe 8 Fensterplatz.

Alle Leute im Fluzeug wunderten sich, das der letzte Passagier nun angekommen ist , Mr Pullmann verstaute seine Sachen im oberen Gepäckstauer. ( Overheadcompartment )

Im Cocpit ging Kapitän Jarivalla die Sheckliste mit Copilot Nubang noch durch.

Kapitän Jarivalla sprach mit dem Tower , dann können wir heute mal die Startbahn nummer 2 nehmen He, das ist ja wunderbar wir sind ja heute die Ersten wohl einer der Ersten die die neue Bahn benutzen dürfen nach der kostspieligen Reperatur..

Der Tower gab die Anweisung ,na dann setzt mal eure Kaffemaschiene in Bewegung.

In der Flugcabine wurde von den Stewardessen noch alles einmal überprüft ob jeder ordnungsgemäß angeschnallt war, ob die Tische und Sitze gerade waren

Im Cocpit lief die üblich Prozedur der Starvorbereitung seinen Lauf der Jumbo wurde mit dem Zugwagen zurück geschoben.

Die Triebwerke wurden warm gelaufen.

Stewardess Mrs Nyügen als Purser ? , gab in der Flugcabine die Sicherheitsvormalitäten bekannt die bei solch einem Flug sehr umfangreich waren .

Alle Passagiere wunderten sich über eine Neuheit ihm Flugzeug da in den letzten 5 Reihen eine Abtrennwand eingebaut war und zwar mit zwei Türen pro Gang Türen rechts und links

Sie sagte meine Damen und Herren, wir sind die erste Airlin die eine Raucherabteilung wieder eingeführt hat, da der Wunsch Weltweit angefordert wurde

Diese Raucherabteilung hat besonders große Abzugsvorrichtung um andere Passagiere nicht zu belästigen wo die andern Passagiere nicht Zigarettenrauch nicht belästigt werden

Kapitän Jarivalla rollte nun zur Startbahn zwei

ImCocpit wurden alle Daten in den Computer eingegeben

Der Tower gab Kapitän Jarivalla die Flughöhe von 11000 Meter an auf dem Weg über Bombay ist mit Turbolenzen zu rechnen ist Kapitän Jarivalla bekam vom Tower die Startfreigabe wir wünschen Euch einen guten Flug und bringt von Hamburg ne Kiste German Bier mit Ok alles klar, wir werden es versuchen

Kapitän Jarivalla sagte zu seinen Copiloten Nugang na dann gib mal Schub auf die Triebwerke. Die Triebwerke heulten los und die großen Kaffeeemaschiene nahm Geschwindigkeit auf bis die Abhebegeschwindigkeit 275 Km erreichte um abzuheben. Der Große Jet hob ab von der Rollbahn.in der Richtung Paris Europa

In Deutschland in Lüneburg in der Grundschule auf dem Heidekamp 3 sagte Frau Leherin Ilse Stuckner zu den Kindern der 4 Klasse, heute Morgen wollen wir mal ein neues Kinderlied einproben und zwar dachte ich ein Vogel wollte Hochzeit machen

Text:

Ein Vogel wollte Hochzeit machen

In einem grünen Walde Fideralada fideralada fideralada

Die Drossel war der Bütigam die Amsel war die Braut

Fideralada fideralada fideralada

Der Seidenschwanz , der Seidenschwanz der bringt der Braut

den Hochzeitskranz Fideralala fideralala fideralada

der Auerhahn ,der Auerhahn der ist der würdige Kaplan .

Fideralala fideralala fideralala

Die Meise ,die Meise ,die singt das Kyrieleise

Fideralala fideralala fiderrala

Die Gänse und die Anten,die sind die Musikanten Fideralala fideralala fideralala

Der Pfau mit seinem buten Schwanz ,

führt die Braut zum Hochzeitstanz

Fideralala Fideralala fideralala

Im Jumbo der Air India auf dem Flug nach Paris wird das erste Abendessen gereicht .Es wurde zur Auswahl empfohlen Huhn of Reis oder Tunfisch of Spinat and Fruit.

Als dann als dann das Abendessen eingenommen wurden die Fenster runter gezogen von den Stewardessen die Lichter wurden zu einem Film halb gelöscht der Film war auf diesen Flug der Flug des Phönix mit Hardy Krüger. Mrs Nyügen bemerkte das einer der Passagiere den Aufforderungsknopf gedrückt hatte wegen eine Frage.

Eine andere Stewardess Gertrud Singer deutsch sprechend kam zu Sitz 56 im Gang

zu dem Passagier mit der Frage ,bitte was möchte Sie gerne wissen

Ja ich habe da eine Frage,ich lese hier gerade in einen Faltblatt, das sie eine Lotterie hier haben bei der Air India.

Ja das stimmt ,Sie hatten das doch bei Ihren Ticketkauf, solch Faltblatt mit bekommen. Ja aber ich verstehe das nicht.

Bitte warten Sie, wir werden das aber noch gezieht durch geben wenn der Film zu ende ist.

In der Schuhklasse sagte Leherin Ilse Stuckner Kinder das habt ihr aber toll gemacht soweit, aber das müssen wir noch mal machen da der Rektor am Freitag kommt und da wollen wir doch keine Fehler machen, wir haben dann ein Keybourt dabei und dann wollen wir den Herrn Direktor richtig

überraschen. Reiner Thiel einer der Jungen in der Klasse fragte Frau Ilse Stucker sie hatten uns versprochen, das wir etwas Sexaufklärung lernen wollten, warum Reiner fragst Du das ,gefällt dir das denn nicht fragte Frau Stuckner, doch Frau Leherin, aber wissen sie, ich habe da eine Freundin ich möchte wissen wie ich mich da verhalten muss. aber bist Du doch dafür ein wenig zu jung dafür

Vielleicht schon, aber man kann nie früh genug anfangen zu lernen Mein Vater sagte mir Junge lerne früh in deinem Leben um alles zu begreifen um nicht falsche Dinge zu tun die du später bereuhst

Ja Reiner, wir werden nächste Woche damit beginnen, nur das Lied ist ja für den Direktor.

Air India

Als der Film zu ende war wurde das Licht wieder im Flugzeug angemacht im Flugzeug und man hatte begonnen eine paar Drinks zu reichen.

Mrs Nyügen hatte begonnen mit einer Durchsage.

Meine sehr vereehrten Damen und Herren

Wie sie schon bemerkt haben, sehen Sie in Ihren Bordunterlagen in einem Faltblatt, das wir als erste Airlines eine sehr gute Neuigkeit in unsere Airlines haben . Es wird in den Airlines immer von besonderen Miles gesprochen die Sie bekommen wenn sie ein Ticket kaufen nur diese verfallen wenn sie lange Zeit nicht geflogen sind mit der selben Airlines nur aber in unserer Airlines haben wir dagegen was ganz besonderes was für Sie in Deutschland eingekauft haben, was Sie aber kaum ein paar Cents kostet , schon ja, das sind nur drei Dollar mehr bei einem Ticketkauf aber was sind drei Dollar mehr, Sie dagegen ,nehmen an eine Lotterie teil die Ihnen eine Teilnahme ermöglicht immer dann wenn Ihre Nummer bei unserem Computer gezogen wird . Falls Sie die richtige Nummer die der Computer ermittelt ,haben sie einen Freiflug , ein Auto, eine Weltreise ein Haus ,als Hauptpreis eine Millionen Dollar gewonnen oder eine Reise zu Mond oder Mars wenn, die Zeit gekommen ist ,zu ermöglichen und die Zeit wird kommen

Das ist unsere (One Million Passenger Lotterie. Wenn Sie ein Ticket kaufen sind Sie durch Ihre Ticketnummer in unserem Computer gespeichert

Durch diese Nummer werden Sie durch den Computer ermittelt ob sie mitfliegen oder nicht , wenn Ihre Nummer gezogen ist, werden sie ermittelt zu ihrem Gewinn , das ist die erste Gewinn chance die Sie in Ihrem Leben



haben ohne den üblich Lotteriebetrug. Wenn Sie mit Air India fliegen ist es egal von welchem Airpot sie fliegen, sie sind immer dabei in dieser Lotterie, da ihre Ticknummer überall auf der Welt gespeichert ist. Das ist nur bei Air India möglich.

An einem Morgen in Hamburg

In einen speziellen Breich Hamburger der abgeschirmt wird wegen Gefahren Gut durch Ladungen der Klasse 10 ist , sind Beladungen dieser Klasse durch Fernpersonen nicht einsehbar. Dieses besagt ,das solch ein Gefahrgutbereich abgeschirmt ist.

Die Ariane als Nitrotanker hatte von der der BASF in Ludwigshafen 1,7 mio Litr Nitroglitzerin geladen um diese Fracht nach Hannover zu bringen mit zwischenstop in Hamburg

Die Reisezeit bis dorthin betrug ca 22 Stunden den Fluß Rhein runter bis Holland dann eine rechtsfahrt unter Nordsee der Küste bis Hamburg.

Die ganze Fahrt über waren 3 Feuerlöschbote mit Namen FT 1 FT 12 und FT 8 mit zu Begleitung angefordert worden die auch vom Gesetzgeber vorgeschrieben sind. Alle vorbei ziehen Schiffe auf dem Rhein und Elbe wurden vorher darüber informiert durch Funk auf dem Fluß wege zu stoppen zu ankern bis die Ariane vorbei gezogen ist, da es auf solch einen sehr befahrenen Wasserweg sehr schnell zu einer Collision kommen kann den ganzen Rhein von Ludwigshafen ist nach Holland waren an diesen Tag jeden Kilometer Feuerwehr und Polizei im Einsatz um eine vielleicht aufkommenden Unfall vorzubeugen

Die Ariane wurde an einem Seitenwasserweg geankert um einem Gefahrenunfall aus dem Wege zu gehen

Die Bestimmungen sind da ganz krass vorgeschrieben

Um 6,30 Uhr lag die Ariane zu einer weiterfahrt im Hafenbecken in Hamburg

Die Überprüfung durch das Amt der Gefahrensicherung des Amtes Schiffarts Amt( Gefahrgut, Class 7-10 war mit all den anderen Behörden wie Feuerwehr Polizei vorher zu klären wann die Ariane diesen oder jenen

Punkt ansteuerte da diese Punkte besonders von den Organisationen wie Feuerwehr und Polizei gesichert werden mußten, da die Fahrt an dem Atomkraftwerk Krümmet an der Elbe vorbei ging. Hierzu sind von den dazu bestimmenden Börden alle Auflagen vorgeschrieben. Der TÜF in Ludwigshafen war vor der Beladung auf der Ariane um zu gewährleisten, das alle Einrichtungen den höchstn Sicherheitsbestimmungen gegeben waren die nach der Verfügung über solch eine Gefahrgut transportgut auf dem Flußwege auch ausreichten um nicht die (Anreiner- Bevölkerung ) irgeneiner Gefahr auszusetzen.

Als die Ariane in Hamburg nun festmachte und vor Anker lag wurde von der Feuerwehr und dem TÜF Hamburg wieder eine genauer Prüfung verlangt , alles unterlag der selben Prozedur wie in Ludwigshafen . Documente wurden wieder erstellt abgesiegelt naja der übliche Papierkrieg ist in Deutschland sehr genau geregelt da auch in diesen Lande kaum solche Unfälle passieren, wie sie aber Weltweit in anderen Länder passieren.

#### Air India

Im Jumbo der Air India war die Reiseweg so vorgeschrieben das die Flugrichtung über Bombay dann über den Indischen Ozean in Richtung Oman in Saudi Arabien dann weiter den Persichen Golf über Kuwait vorbei geradeaus Weiterflug über den Iran in Richtung Türkei Ankara Istanbul in Richtung Wien weiterflug Hamburg .

Der Zollfreie Einkauf in der Flugkabine hatte nun angefangen es gab wie auf jedem Langstreckenflug , Zigaretten ,Allkohol und Parfüme zu kaufen sowie sonstigen schöne Sachen. Man merkte unter den Passgieren das Jumbo langsam eine paar holperige Bewegungen machte auch in diesem Moment gingen die Lichter an sich festzuschnallen.

Der Copilot Nugang mache seine Durchsage meine Damen und Herren bitte schnallen sie sich an da wir eine nun in eine Schlechtwetterfront fliegen in der Frühlingszeit wie Mai ist das aber so üblich Sie brauchen aber keine Angst zu haben es ist das selbe wenn Sie auf einer holperigen Straßen fahren werden aber unser Flugzeug ist ganz neu und es kann auch da auch nichts passieren Stewardess Nyügen wiederholte diese Ansagen noch einmal in französisch und Stewardess Gertrude Singer wiederholte diese Ansage in deutsch da auch viele Deutsche Urlauber aus Kalkutta zurück kehren wollten nach Hamburg. Man sah es den Passagieren schon merklich an das, deren Hände doch wohl sich mit Angsschweiß füllten

Es wurden extra ein paar Drinks verabreicht, viele wollten eben besser mit ein paar Whiskey diese Turbulenz überstehen. In der Rauersection waren alle Plätze belegt jeder der Leute hatte ein paar Bier auf dem Tisch stehen es ging da wie in eine Kneipe vor sich. Die Passagiere bekamen von all dem nichts mit, bis auf einmal das Flugzeug in ein ca 500 Meter Loch viel.

Das war ein Gefühl wie auf einer Achterbahn wenn man eine Talfahrt vor sich hat, nur ist hier bei solchen Luftloch, ein anderes Gefühl zu verspüren.

Die Fensterrollos die noch geschlossen waren, schossen nach oben die Menschen wurden etwas aus ihren Sitzen gehoben alles dauerte so ca 2.5 Minuten als sich der Jumbo wieder gefangen hatte, gingen alle Rollos wieder nach unten zurück, Frauen und Kinder kreischten vor Angst selbst einige Männer waren vor Angst erblaßt. Alle Stewardessen liefen sofort durch den Gang in selben Augenblick sprach Kapitän Jarivalla eine paar beruhigende Worte meine Damen und Herren liebe Kinder, ich hoffe das sie angeschnellt waren, selbst ein Flugzeug das mit der doppelte Zahl von Passagieren belegt wäre, hätte dieses Luftloch nichts anhaben können.

So könne wieder beruhigt den Weiterflug genießen.

Kapitän Jarivalla rief sofort die Indian Air Hauptgesellschaft an mit dem Bericht was da eben passiert sei. Dort war man sehr beunruhigt ob man den Weiterflug nicht fortsetzen sollte, da das Flugzeug voll ausgebucht war besser in einem nächsten Flughafen anzufliegen um zu untersuchen ob irgendwelche Schäden vorhanden sind, sei es an den Tragflächen oder Leitwerk.

Im Flugzeug wurden schnellsten Überprüfungen vorgenommen ob in den Abscheckcomputer welche Hinweise zu finden waren.

#### The School

Der Rektor der Grunschule Lüneburg Herr Dr. Schnellgars klopfte an die Türe der 4 Klasse Lehrerin Isie Stukner sagte dem Schüler der gleich an der Türe saß, Peter willst Du aufmachen wer da geklopft hatte, Peter legte seinen Füller weg und rannte zur Türe, er öffnete dort stand der Rektor mit dem Musiker der mit dem Keybourd kommen sollte, der Rektor fragte den Jungen darf ich reinkommen mein Name ist Schnellgars ich bin euer Rektor dieser Grundschule.. Bitte kommen sie doch herrein sagte Frau Stukner. So liebe Kinder das ist euer Rektor und er möchte mal hören was ihr so gelernt habt. Die Kinder waren doch etwas erschreckt als sie den Rektor sahen da man ja wußte, das dieser Rektor sehr streng war bei ihm gab es auf der Schule keine Übergriffe durch Schlägereien also Raufereien



Selbst war es verboten in der Schule in den alteren Klassen zu rauchen oder Handy mitzuführen. Der Rektor ging dem alten Prinzip vor, lernen mit Erziehung. So liebe Kinder wie ihr seht habe ich da einen Musiker mit gebracht der so ein Keyboard mit gebracht hat um Euch zu begleiten. Musiker Klaus Rieman schloss den kleinen Verstärker an steckte das Keyboard ein. Frau Stukner sang die erste Strophe ein so Kinder nun wollen wir mal alle gemeinsam singen

Alle Kinder sangen nun mit „ Ein Vogel wollte Hochzeit machen  
Fiderallala fiderallala fiderallala

Hamburg Habor

Kapitän Heinz Bertram sowie sein Matrose Stanislaw Boroscheck hatten nun zwei Tage Landurlaub genossen da die Fahrt von Ludwigshafen nach Hamburg sehr anstrengend war. Sie trafen sich Morgens um 3,20 Uhr in dem Hafencafe zum Hamburger Morgenstern was 24 Stunden auf hat. So dann wollen wir eben mal frühstücken. Es gab Eier mit Schinken und heißen Kaffe dazu mit Brötchen das konnte man gut gebrauchen da ja bald die nächste Fahrt vor der Türe stand. Herr Kapitän das war ja nun eine sehr anstrengende Fahrt die wir hinteruns haben, sagte Stanislaw ne min Jung dat geid do op dem nächtsen Fahrt no vell schlemmer do mos we an dat Atomwerk Krümmer vorbei förn met unsem Äppelkohn. Besser do don wer

olle Fenster to maken domet ok ken beschen Wind renkömt suns fängt da Nitro Führ wenn dat so rappeld von dat Wellen (das war Plattdüs)

So Stanislaw ,sagte Kapt: Bertram, mog we mohl ob unserem Äppelkon gehn so ig mot do mohl betoln den Kellner un den geid dat los. Das war auch Plattdeutsch. Kapitän Bertram sagte weiter wir hätten besser Quellwasser für Afrika geladen als solch ein gefährliches Zeug aber hier stand wie immer jede Menge Geld auf dem Spiel mit diesem Geld konnte mann sich auch bald zur Ruhe setzten dachte Kapt: Bertram.

Beide Männer gingen nun los bis zur ersten Wachstelle der Hafenzollerei Man mußte seine Schiffspapiere sowie Ausweise vorlegen man wurde abgetastet wie auf einen Flughafen. Im Computer wurden alle Daten überprüft Polizei Oberwachmeister Steinbauer sagte, mensch Männer, da habt ihr ja ne ganz schöne Fuhre zu mach ,ihr seit da wirklich nicht zu bedauern aber das ist der einzige Weg um solch ein Kram von eine Ort zum anderen zu bringen also mit dem Schiff im Flugzeug ginge das auch nur bei einer Turbulenz fliegt der ganze Flieger in die Luft und auf der

9

Straße ist die Unfallgefahr zu groß vielleicht sollte man das Nitroglitzerin einfach einfrieren und in Brocken liefern in einem Kühlwagen wie man früher Eis geliefert hat, nur ist dieses ein Sprengeis, mensch ist da ein Teufelszeug. Aber Männer, Herr Kapt: Sie haben ja die Deutsche Polizei und die Feuerwehr die sie begleiten werden, da kann im Grunde nicht passieren oder wie denken sie Herr Kapt: darüber.

Ja, Herr Steinbauer, ihr Wort in Gottes Namen, ja Herr Bertram, aber was hat Gott damit zu tun, das ist alles eine Sache, die sie als Kapitän mitzubringen haben, hier ist Ihre Kunst gefragt solch ein Gefahrgut sicher ans Ziel zu bringen. Das Problem ist doch nicht die Fahrt darunter nach Hannover, nicht das Nitroglizerin nicht die Vorsicht, sondern hier haben wir es mit einem Terrorismuß zu tun, es war doch schon Wochen im Fernsehen und der Presse angekündigt worden, das solch eine Fracht von einem Ort zu einem andern geschifft werden wird. Die Zeit ist auch schlecht dafür ausgesucht worden, man hätte es erstmals als Geheim hinstellen müssen

Die Polizei die Feuerwehr die Behörden haben doch diesen Schlidbürgerstreich erst richtig angezettelt, da ja alle Nachrichtensender benachrichtigt wurden. Was war dann in New-York gewesen als das World Trade Centre in die Luft gegangen ist.

Bestimmt kommt da Presse aus der ganzen Welt dazu um diese Spektakel this is Casey to come in -----

zu sehen um es zu verfolgen. Also ich habe da kein gutes Gefühl Herr Steinbauer, sie sitzen doch in ihre Polizeidienststelle im trockenen nur wir müssen doch das Zeug fahren, also ich gebe Ihnen gerne die Verantwortung ab, sie können das Zeug ja fahren und ich untersuche die Leute an der Wache hier am Hafen.. Wer weiß denn ob da nicht ein Kampftaucher aus dem Irak hier war eine kleine Bombe gelegt zu haben unten am Schiffsrumpf, wir sind doch nicht gerade die besten Freunde vom Irak, haben Sie das auch überprüft, nein das haben sie nicht oder die Behörden, also ich verlange bevor ich los fahre mit meinem Dampfer, eine dringende Untersuchung am Schiffsrumpf vorzunehmen.

Die Bundeswehr hat doch in Hamburg Marinetaucher Kampftaucher also rufen sie die Bundeswehr an und verlangen sie meiner Anforderung Nachdruck zu verhelfen. Gut ich werde mal die Bundeswehr in Eckernförde anzurufen, da ist doch die Marine die haben Kampftaucher sagte Oberwachmeister Steinbauer, er suchte die Telefonnummer in seine Unterlagen auf dem Schreibtisch was nur ein paar Minuten brauchte wählte die Nummer, es meldete sich eine Kaserne in Eckernförde, Wache 2. Obergefreiter Selters, bitte was möchte sie, hier ist Hafenpolizei Hamburg

Oberwachmeister Steinbauer ,wir haben hier ein Großen Problem und da müsste ich bitte ihren Comandeur sprechen ,bitte wie ist der Name des Herrn bitte,es ist Oberstleutnant Dülmer, bitte stellen sie mich durch ,es ist sehr dringend. Es klingelte,dann hörte man die ander Stimme am Telefon ja hier Oberstleutnant Dülmer,bitte was möchte sie, hier die Hamburger Hafenzentrale Oberwachmester Steinbauer,was kann ich für sie tun Herr Steinbauer, Herr Oberstleutnant Dülmer, wie sie wissen, haben wir einen Gefahrentransport von der BASF über den Rhein , Stop Hamburg weiter nach Hannover über die Elbe nach Peine,ja und was kann ich dahin gehend tun,nun der fahrende Kapitän Herr Bertram befürchtet einen Anschlag auf sein Schiff und er wird das Schiff nicht weiterfahren bevor nicht eine weitere Untersuchung des Schiffsrumpfs vorgenommen worden ist. Wir selbst die Polizei und Feuerwehr sowie der TÜV Ludwigshafen und Hamburg haben alle Vorkehrung der Scheitsmaßnahmen vorgenommen sowie alle Überprüfungen zur Sicherheit des Schiffes. Von ihnen brauchten wir einen Kampftaucher der sich das Schiff von unten aus ansehen muß. Aber Herr Oberwachmeister Steinbauer hat dann die Feuerwehr nicht selbst Kampftaucher,ja das haben wir ,aber der Mann ist im Krankenhaus und der zweite Taucher ist in Urlaub,das ist leider für uns ein Problem aber da gibt es die Bundeswehr die in solchen Fällen aushelfen kann. Geht das vielleicht ohne großen Papierkrieg das sie solches veranlassen können uns kurzerhand einen rüber zu schicken von ihren Tauchern. Ja im Prinzip ist das möglich.. Gut ich werde einen meiner Leute zu ihnen rüberschicken ,geben sie der Wache mit der sie gesprochen hatten ihr Anschrift durch, wo sich der Mann zu melden hat. Ich bedanke mich bei ihnen Herr Oberstleutnant, für diese schnelle Hilfe,keine Ursache.

#### Kohlenschiff:

Das ist eine Kohlenschiff mit 600 Tonnen beladung

Die Leinen wurde los gemacht in Hafen Peine die Möwe unter dem Comando von Kapitäne Günter Wiesner und dem Matrosen Frank Mur nahmen die Fahrt auf , ziel nach Hamburg die normale Schiffsfahrt nahm tat ihre Lauf. Mit der Fracht Kohle.

Kapitän Wiesner sagte dem Reder in Holland wir laufen ca 12 knoten das ist für den alten Kahn genug um nicht die Maschiene kaputt zu machen

#### Schule

Als die Kinder das einprobierte Lied hatten für den dem Rektor Schnellgras und vorgesungen hatten, klatschte der Rektor den Kindern Beifall und

sagte zu den Kinder, ihr habt das sehr gut gemacht und da denke ich das ihr eine Belohnung verdient habt. Ich dachte daran euch einmal das große Schiffshebewerk in Scharnebeck mit euch zu besuchen ,wart ihr einmal schon da Kinder, aus allen Kehlen kam ein nein ,was ist das denn Herr Rektor, nun Kinder das ist ein Schiffshebewerk da werden die Schiffe auf der Elbe von der niedrigen Stufe zu einer höheren Stufe gebracht also die Schiffe werde mit einer große Hebvorrichtung angehoben um auf einem höher gelegten Wasserweg weiter zu fahren. Das müßt ihr Euch so vorstellen. Ihr kennt doch alle einen Bach da liegen Steine und ein Bach fließt immer nach abwärts

unten und wenn der Bach über Steinstufen fließt ,muß man ein Schiff

darüber hinweg helfen, sodas es weiter fahren kann also könnt ihr das verstehen ohja schrien die Kinder das ist bestimmt toll.

Sagt Eureren Eltern bescheidt das wir dort hin fahren.

Inge Müller fragte den Rektor müssen wir da Geld mitbringen der Rektor sagte nein das bezahlt die Schule im Rahmen des Unterrichts.

Zieht Euch vielleicht eine warme Jacke an wenn kühl sein sollte.

#### Air-India

Ein zweiter Film wurde auf dem Flug der Air India gezeigt Titel ( So wie das Leben spielt ) mit Jeck Langohr und Robbin Miller die meisten Passagier versuchten zu schlafen einige Passagiere machten Kreuzworträtsel andere wechselten über in die Rauchercabine und dort über die schlimme Turbulenz zu sprechen die glücklicherweise vorüber war. Über den Bordlautsprecher hörte man den Copiloten Nugan eine Ansage das man gerade das Lichtermeer von Bombay sehen kann auf der linken und rechten Seite die Leute die der Fensterseite saßen, schoben die Rollos hoch um die Schönheit es Lichtes zu sehen, es war eine bezaubernde Vorstellung wie 1000 send und eine Nacht nur fehlte noch der fliegende Teppich .

#### The New York Time

Der Supervisor der New- York Times hatte einer der Journalistinen Mrs. Casey Gray gebeten im Büro zu erscheinen da eine

Krümmer

### Besprechung

nötig war wegen des Gefahrentransport in Germany Nitroglitzerin on March 16 ten 2007 from Hamburg to Hannover . Ihre Actionstation ist the Nuc Power Plan Station Krümmer on Elbe Ihre Aufgabe sei es die Abfahrt zu filmen mit dem Camerman Peter York von Hamburg Hafen bis Hannover Die New York Times möchte sofort über Satalit alle Details haben wie es um den Transport steht.

Der Supervisor sagte sie möchten sich mit einem Supermegatele one Mile from the Power Plan in Stellung bringen. The New York Times hat informationen das auf diesen Gefahrentransport ein Anschlag verübt wird Wahrscheinlich von den Irakern oder den Iranern .

Der FBI hatte über gewisse Informaten diese Nachricht bekommen aber man weiß nicht genau wer dahinter steht.

Die Americaner hatte zwar den Deutschen Staat gewarnt ,aber der Deutsch Staat sagte, das er solch eine Begegnung wie damals mit der deutschen Lufthansa in Mogadishu wo die deutsche Army die Sache geregelt hatte Es kann keine Gefahr mehr bedeuten , man würde dieses Problem lösen können. Man würde diesem Problem begegnen können.

Mrs Casey fragte den Superweiser was ist dann wenn wirklich so was passieren kann vor dem Power Plan, ja Mrs Casey das ist eine Frage die ich ihnen nicht beantworten kann, sie können vielleicht mit Peter York umkommen

oder sie werden ein gefeierter Journalist sein der eine Katastrophe erlebt hat Ihr Film würde ihnen 1 Million Dollar einbringen. Das ist kein Befehl sondern es ist ein Frage des Arbeitsgebers.

Wir werden ihnen ein Ticket besorgen mit Peter York wir haben für sie in Hamburg Hotel Hilton ausgesucht in Lüneburg, Best- Inn einen Leihwagen steht am Flughafen Hamburg bereit

Ich wünsche Ihnen viel Glück und Erfolg zu Ihrer Mission falls sie noch fragen haben sollen bitte. Sie bekommen \$ 10.000 Vorschuß, das würde doch genügen

Nein danke , das ist genug würden sie bitte den Vertrag unterschreiben das sie uns sofort alle Berichte rüber mailen über Statelit telefon.



Neu geschrieben 7.29.2012  
Atomkraftwerk Krümmet nahe Scharnebeck

Löffler hatte das A Werk bevor die Umstände eine Explosionen eintrafen, gewarnt.  
die Warnung ging über den Tower des Hebewerks, gleich rüber zu A.Werk

Für die Oberaufsicht war Dr. Reiner Stümper zuständig, leider mußte Dr. Stümper dringend eine Besorgung machen, wo er das A .Werk für 2 Stunden verlassen mußte. Als seinen Stellvertreter für die Zeit ernannte er Dr. D. Holoschowsky , es wurden kurz ein paar Daten durchgesehen, aber alles war in Ordnung es bestanzt zu diesem Zeit kein Grund andere Regelung zu treffen, alle Maßnahmen zur Abschaltung des Atomkraftwerkes waren ja fast abgeschlossen Die Brennstäbe waren gesichert die Temperatur war runter gefahren . Atomkraftwerk Krümmet galt in ganz Deutschland als einer der sichersten Kraftwerke überhaupt ,da es in Fragen der Sicherheit weltweit führend war. Auf den Anzeigewänden für die einzelnen Systeme war keine Abweichung zu sehen.

Die Zeit verging 2 Stunden und Dr. Reiner Stümper meldete sich wieder zurück. Nah, Herr Kollege, ( Holoschowsky) wie sieht aus war die Frage, nichts beson- Holloschosky konnte das Wort besonderes aussprechen als eine unglaublichen Druckwelle von ca 50 tausend Tonnen TNT diese Wort unterbrach, Türen und Fenster wurden einfach aufgeblasen . Diese Druckwelle war schon voll aufgebaut. Durch die Öffnung einzelner Tore und Fenster entstand

ein dermaßen Druck im Gebäude die dazu führte, das tragenden Wände wie papier weggeweht wurden. Die noch verbliebenden Menschen die noch im Werk tätig waren um das A. abzuschalten , ereilte das gleich Schicksal wie am Hebewerk sie wurden an die Wände gebasen durch die Druck -Hitzewelle .. Obwohl ein Atomkraftwerk wohlweilich anders aufgebaut wird als ein Wohnhaus, es wird absoluter dicker Stahlbeton verbaut, hatte diese Aufbauart keinen Einfluß zum Schutz des Gebäudes weder zum Schutz der dort arbeitenden Belegschaft. Es gibt kaum etwas was solch eine Druckwelle verbunden mit großer Hitze , aufhalten kann.

Als Vergleich, die ersten A. Bombe in Japan 1945, kein Stein stand auf dem anderen.

Man kann sich nicht vorstellen was sich dort abspielte, aber es wird genauso gewesen sein , wie es sich am Hebewek abgespielt haben muß

die Körper der Menschen wurden durch den Druck an die Wand geschmissen, wo sie im gleichen Moment vom Knochenbau abgeschmolzen wurden und dann sich in Nichts auflösten. Alles was sich auf ebener Erde befand ,wurde atomisiert wie in der ganzen Gegend um dem Atomkraftwerk Krümmet..

Nachdem die Druck und Hitzewelle vorbei war ,ca . 120 meter v om Atomkraftwerk entfernt konnte man unter den Resten eines Haus feststellen ,das die dort lebende Familie gerade wohl draußen hinter dem Haus befand. Durch die ausdehnenden Druckrichtung zwar wurde das Haus weggeblasen aber unter einen Mauerstück wurden zwei Leichen entdeckt ,die mit dem Mauerwek teilweise zugedeckt waren ,wo bei einer Person die Beine bis zur Hüfte aus dem Mauerstück rausragten die andere Leiche ragte mit dem Kopf bis zur mittleren Brust aus dem Mauerstück hervor, exackt dieser Teil wurde wie abgeschnitten , verbrannt und verweht, der restliche Körperteil wurde unter dem Mauerstein zu schwarzer Staub verwandelt.