

Nord-Ostsee-Kanal bleibt nach Kollision weiter gesperrt

News

Geschrieben von: Tim

Geschrieben am: 29.10.2013 19:30:50

Nord-Ostsee-Kanal bleibt nach Kollision weiter gesperrt

(29.10.13) Die Bergung des im Nord-Ostsee-Kanals bei Kudensee auf der Böschung liegenden Frachters „Siderfly“ soll so schnell wie möglich beginnen. Am Morgen des 29.10. trafen sich in Brunsbüttel Vertreter des Havariekommandos, des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel, der Versicherer und der Bergungsfirmen, um das weitere Vorgehen zu beraten. Der Kanal blieb jedoch weiter für den Schiffsverkehr voll gesperrt.

Im Laufe des Tages wurde eine Entscheidung erwartet, wie es weitergehen sollte. Im Laufe des Vormittags sollte es mehr Klarheit darüber geben, ob an der Unfallstelle Schiffe mit langsamer Geschwindigkeit einspurig den Havaristen passieren dürfen. Das 100 Meter lange Schiff hatte eine Schlagseite von 24 Grad und lag auf der Nordseite der Kanalböschung bei Kilometer 6,5. Im Laufe des 28.10. hatte sich das sehr instabile Schiff immer wieder bewegt, weshalb sich die Hoffnungen auf eine rasche Aufhebung der Sperrung zerschlugen.

Die Schlepper „Wolf“ und „Luchs“ hatten kurz nach der Kollision das Schiff auf die Böschung gedrückt und so ein Sinken im Fahrwasser des Kanals verhindert. Die „Siderfly“ hat zwei Lecks von jeweils zwischen drei und fünf Metern Länge an der Backbordseite. Das Wasser stand auf dem mit Harnstoff beladenen Frachter zum Teil bis auf die Ladeluken an der Backbordseite, sodass auch weiterhin Wasser in diese eindrang.

Eine Arbeit von Tauchern an der tiefliegenden Seite war somit auch zu riskant. In der Nacht zum 29.10. wurde der Schlepper „Luchs“ gegen die stärkere „Bugsier 20“ ausgetauscht. Zusätzlich wurde auch der Schlepper „Bugsier 15“ zur Unglücksstelle beordert. Die Reederei Bugsier hat außerdem den Schwimmkran „Enak“ in Bremerhaven klar machen lassen. Der Kran kann jedoch erst nach Brunsbüttel kommen, wenn die Wetterverhältnisse die Verlegung von der Weser- zur Elbmündung erlauben. Zusammen mit der Firma Bugsier war auch das Brunsbütteler Unternehmen Hans Schramm mit Bergungsgerät vor Ort. Schramm hatte den Schlepper „Helmut“ sowie Anker und Personal zur Unterstützung der Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel im Einsatz.

Das WSA verlegte das Kranschiff „SG 1353“ sowie das Arbeitsschiff „Mittelgrund“ zum Havaristen. Mit der „SG 1353“ konnte am Nachmittag ein Anker der „Siderfly“ aus dem Kanal gehoben und zur Sicherung ans Ufer gelegt werden. Die Bergungsteams von Schramm und des WSA spannten bis zum Einbruch der Dunkelheit eine Ankerkette und einen Stahldraht vom Havaristen zum Ufer. Außerdem wurden achtern drei Leinen und am Bug zwei Leinen zur Sicherung der „Siderfly“ zum Ufer gegeben. Sie wurden an dort vorhandenen Pollern sowie speziell gegrabenen Haltepunkten befestigt. Dabei galt es auch, eine Blockade durch eine ausgefallene Spillbremse zu beseitigen.

Unklar war, wie viel Kraftstoff aus den Tanks der „Siderfly“ in den Kanal gelaufen war. Die Feuerwehr Brunsbüttel hatte ein Ausbreiten des Ölfilms durch Ölsperren zu verhindern versucht. Doch das Vorhaben scheiterte am starken Wind am 28.10. und dem dadurch erzeugten Wellengang auf dem Kanal. Die bei der Fährstelle Kudensee ausgebrachte Ölsperre wurde einfach überspült.

Die Zahl der Schiffe, die in Kiel und Brunsbüttel auf die Freigabe des Schiffsverkehrs warten, stieg unterdessen weiter.

An beiden Seiten des Kanals lagen auf verschiedenen Ankerplätzen rund 40 Schiffe. Im Kanal warteten vier Schiffe auf Weiterfahrt, darunter drei größere Containerschiffe mit Ziel Hamburg und Bremerhaven. Der für die Reederei MSC fahrende Containerfrachter „Sandy Rickmers“ hatte sofort nach der Kollision im Kanal gewendet.

Er schleuste in Kiel wieder aus und trat die Reise nach Antwerpen über Skagen an. In Dückerwisch gingen die Containerschiffe „Pictor J“ und „Reinbek“ an den Dalben in Warteposition. In Kudensee lag der Küstenfrachter „Mitteplate“ fest und in Rade bei Rendsburg der Containerfrachter „Callisto“. Diese Schiffe sollten bei einer Freigabe der Unfallstelle als erste den Havaristen passieren. Der 118 Meter lange Gastanker „Coral Ivory“ hatte vor der Kollision aus dem Landeshafen Ostermoor in Brunsbüttel abgelegt, um mit einer Ladung Ammoniak nach Uusikaupunki in Finnland laufen. Er musste nach der Kollision wenden und wurde an die Bahnhofs Dalben in Brunsbüttel gelegt. Dort untersuchte die Wasserschutzpolizei das Schiff und befragte die Besatzung. Die 2000 in Korea gebaute „Coral Ivory“ trug bei der Kollision nur zwei Schrammen am Vorschiff sowie Kratzer am Wulstbug davon.