

Nord-Ostsee-Kanal befahrbar

News

Geschrieben von: Tim

Geschrieben am: 31.10.2013 15:44:14

Nachdem die Sicherungsmaßnahmen in der Nacht zum 31.10. erfolgreich verlaufen waren, konnte um 11:30 Uhr der Nord-Ostsee-Kanal für Schiffe der Verkehrsgruppen 1-3 bis zu einer Länge von 140 Metern und einer Breite von 19 Metern beidseitig wieder freigegeben werden. Der Verkehr sollte beidseitig laufen.

Vor der Freigabe war der Kanalgrund vom Peilschiff „Orca“ untersucht worden. Damit sollte sichergestellt werden, dass keine Untiefen entstanden sind. Vor der Entscheidung zur Verkehrsfreigabe musste aber auch der für den Umweltschutz zuständige Landesbetrieb Küstenschutz noch die an der Fährstelle Kudensee quer über den Kanal gelegte Ölsperre öffnen und verlegen. Die Sperre sollte dann möglicherweise um den Havaristen und die Bergungsstelle herumgelegt werden. Zuerst sollte der Frachter „Mittelplate“ an dem Havaristen vorbeifahren. Die 85 Meter lange „Mittelplate“ fuhr in der Unglücksnacht direkt hinter der „Siderfly“ und lag seitdem in der Ausweichstelle Kudensee an den Dalben in Warteposition. Nach einer Anlaufphase mit kleineren Schiffen könnte später auch die Freigabe des Kanals für die Schiffe der größeren Verkehrsgruppen 4 bis 6 erfolgen. Das Fahrwasser war südlich des Havaristen breit genug, da die „Siderfly“ im Bereich der gut ausgebauten Kanalstrecke.

Priorität der Bergungsarbeiten hatte nun die Entladung des Schiffes. Dazu war das Kranschiff „Wal“ mit einem Greifer vor Ort. Die Ladung bestand aus Harnstoff-Kristallen (Pellets), die mit Barges an Land transportiert werden. Dort sollte sie, falls nötig, getrocknet und wiederaufbereitet werden. An dem Havaristen gingen die Berger der US Firma TT Salvage aus Houston/Texas zusammen mit den deutschen Partnern von Bugsier und Schramm am 31.10. an das Leichten der Ladung. Aus den beiden Laderäumen sollen die Reste der noch vorhandenen Düngemittelladung aus dem Harnstoff Ammoniumnitrat mit dem zur Unglücksstelle geholten Schwimmkran „Wal“ umgeladen werden. Zuvor mussten jedoch die Lukendeckel geöffnet werden, was einige Zeit in Anspruch nehmen konnte. Durch das Anbringen zusätzlicher Poller und mehrerer 46 Millimeter starker Stahltrossen sollte die „Siderfly“ jetzt von vier schweren Baumaschinen gehalten werden. Für die Bulldozer wurden in die Böschung auf der Nordseite Schneisen geschlagen und Platten ausgelegt. Mit der Kraft der vier schweren Kettenfahrzeuge würde die Arbeit der Schlepper übernommen werden, die den leckgeschlagenen Havaristen tagelang gegen ein Abrutschen an der Böschung gesichert hatten und nun abgezogen werden konnten. Zur besseren Fixierung der „Siderfly“ wurde auch das Rammen von Stahlpfählen geprüft. Nach Abzug der Schlepper würden auch Taucher ans Werk gehen können und die beiden Lecks in der Bordwand abdichten. Das eine hat eine Größe von drei mal fünf Metern, die Größe des zweiten wurde nach Auswertung der von einer Unterwasserdrohne gemachten Bilder mit fünf mal sieben Meter angegeben. Diese Lecks müssen erst geschlossen werden, bevor der Havarist aufschwimmen kann. Die Arbeiten der Taucher können je nach Witterungsbedingungen und Komplikationen zwei bis drei Wochen dauern.

Die „Siderfly“ wurde unterdessen vom Versicherer zum Totalverlust erklärt. Der 1985 auf der Elsfl ether Werft als „Borgfeld“ erbaut. Es am 27. August 1984 auf Kiel gelegt und im Juni 1985 fertiggestellt und an die Warfer Schifffahrts Gesellschaft in Lilienthal abgeliefert. Der Frachter lief 1999 als „Eemsea“ und wurde 1990 verlängert. Seit dem Jahr 2000 gehörte er der Reederei Estinova Ou aus Tallinn. Die Schäden an dem Schiff erwiesen sich als so groß, dass sie den

Zeitwert überschritten. Deshalb könnte der Frachter nach der Bergung möglicherweise direkt zu einer Abwrackwerft gebracht werden. Die "Siderfly" hat eine Länge von 99,8 Metern, eine Breite von 14,6 Metern und einen Tiefgang von 5,42 Metern bei einer Tragfähigkeit von 4380 Tonnen. Der niederländische Gastanker „Coral Ivory“ hatte beim Auslaufen aus den Hafenecken in Ostermoor nach bisherigen Erkenntnissen den Kanalverkehr und die Vorfahrt der „Siderfly“ missachtet. Wie weit der starke Wind das Manövrierverhalten der „Coral Ivory“ beeinflusste, muss die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in Hamburg geklärt werden, die die Untersuchung des Unfalls übernommen hat.