

NOK News:SIDERLAY - Und noch was aus Landwehr News

Geschrieben von: Tim

Geschrieben am: 02.11.2013 18:13:09

Nachdem die Sicherungsmaßnahmen in der Nacht zum 31.10. erfolgreich verlaufen waren, konnte um 11:30 Uhr der Nord-Ostsee-Kanal erstmals seit der Kollision der „Siderfly“ und „Coral Ivory“ 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 lief beidseitig am Havaristen „Siderfly“ vorbei, dessen Stabilität auf Grund dann laufend kontrolliert wurde. Nachdem klar war, dass er sich nicht bewegte, wurde der Kanal um 17 Uhr auch für die Verkehrsgruppen 4-6 wieder freigegeben. Vor der Freigabe war auch noch der Kanalgrund vom Peilschiff „Orca“ untersucht worden. Damit sollte sichergestellt werden, dass bei dem Unfall 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“ war in der Unglücksnacht direkt hinter der „Siderfly“ gefahren und hatte seitdem in der Ausweichstelle Kudensee an den Dalben in Warteposition gelegen.

Priorität bei den andauernden Bergungsarbeiten hatte nun die Entladung des Schiffes. Dazu war das Kranschiff „Wal“ mit einem Greifer vor Ort. Die Ladung bestand aus Harnstoff-Kristallen in Pelletform, 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 die Vorbereitungen zum Leichtern 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 mindestens einen weiteren Tag in Anspruch nehmen würde. In der Nacht zum 1.11. war es den Bergern zunächst gelungen, zwei geöffnete Ventile im Maschinenraum des Schiffes zu schließen, so dass dort nun weniger Wasser eindrang und die Pumparbeiten sich weniger aufwendig gestalteten.

Nach dem Anbringen zusätzlicher Poller und mehrerer 46 Millimeter starker Stahltrossen wurde die „Siderfly“ jetzt von vier schweren Baumaschinen gehalten. Für die Bulldozer waren in die Böschung auf der Nordseite Schneisen geschlagen und Platten ausgelegt worden. Mit der Kraft der vier schweren Kettenfahrzeuge wurde die Arbeit der Schlepper übernommen, die den leckgeschlagenen Havaristen tagelang gegen ein Abrutschen an der Böschung gesichert hatten und die nun abgezogen werden konnten. Zur besseren Fixierung der „Siderfly“ wurde auch das Rammen von Stahlpfählen geprüft. Nach dem Abzug der Schlepper würden auch Taucher ans Werk gehen können, um die beiden Lecks in der Bordwand abzudichten. Das eine hatte 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 mussten erst geschlossen werden, bevor der Havarist aufschwimmen konnte. Die Arbeiten der Taucher sollten je nach Witterungsbedingungen und Komplikationen zwei bis drei Wochen dauern.

Die „Siderfly“ wurde unterdessen vom Versicherer zum Totalverlust erklärt. Der 1985 auf der

Elsflether 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 Hafenbecken 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.

Am Abend des 1.11. ist es den Bergungskräften im Nord-Ostsee-Kanal gelungen, einen Lukendeckel auf dem Vorschiff der „Siderfly“ zu öffnen. Die Ladung wurde nun wasserseitig von einem Bagger auf eine Schute geleichtert. In den frühen Morgenstunden des 2.11. war die Schute mit 450 Tonnen des Wasser-Düngergemischs gefüllt. Der Frachter lag derzeit mit 22 ° Schlagseite stabil an der Böschung. Im Laufe des Tages wollten die Einsatzkräfte die verbleibenden Lukendeckel öffnen, um weiter Ladung zu leichtern. Hierbei galt es äußerst vorsichtig vorzugehen, da die Unterkanten der Lukendeckel an Backbordseite nahe der Wasserlinie lagen und dadurch Wasser in die Laderäume eindringen könnte. Ziel der laufenden Maßnahmen war es, das Schiff zu leichtern, um den Auftrieb zu erhöhen und so die Lecks im Rumpf weiter untersuchen zu können.

Und noch was aus Landwehr:

Am 29.10. gegen 16 Uhr löste sich die Kanalfähre Landwehr aus unbekannter Ursache vom Anleger, als gerade ein Gelenkbus der Firma Autokraft an Bord rollte. Zwischen Fähre und Rampe entstand ein Spalt, in den die Hinterräder des Busses gerieten. Der schwere Motorblock saß fast drei Stunden auf der Rampe fest, während Techniker versuchten, ihn anzuheben, erst mit Hebekissen, dann, als dies nichts half, mit einem Autokran. Erst dann kam die Fähre wieder an den Anleger. Der Bus war leer gewesen. Ein zweiter Wagen auf der Fähre hatte ebenfalls stundenlang ausharren müssen. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau leitete eine Untersuchung ein. Die Polizei befragte die Beteiligten. 1999 war der Anhänger eines vollbeladenen Getreidelasters zwischen Rampe und Fähre eingeklemmt gewesen. Damals hatte der Sog eines passierenden Schiffes die Festmacherleine brechen lassen, und die Fähre wurde aus dem Becken gezogen.