

## Eines der weltgrößten Containerschiffe sitzt auf der Elbe fest

### News

Geschrieben von: willi

Geschrieben am: 05.02.2016 11:10:00

Eines der weltgrößten Containerschiffe sitzt auf der Elbe fest

(04.02.16) Am 3.2. gegen 22.20 Uhr lief nach einem Ruderschaden der unter Hongkong-Flagge registrierte Containerfrachter "CSCL Indian Ocean", 187541 BRZ (IMO-Nr.: 9695157), auf der Elbe bei Tonne 1156 bei Grünendeich zwischen Lühesand und Anleger Lühesand auf Grund. Das erst 2015 in Dienst gestellte Schiff war vor dem Anlauf bereits vom 27.1. bis 29.1. in Rotterdam und vom 29.1. bis 1.2. in Felixstowe, wo Teile der aus China stammenden Ladung gelöscht worden waren, nach Hamburg zum Eurokai unterwegs, um dort weitere Container löschen.

Das umsichtige Handeln der Lotsen verhinderte Schlimmeres: Nach dem Ausfall der Rudermaschine rieten sie dem Kapitän, das Schiff an den Nordrand der Fahrinne zu bringen, um eine Strandung am nahen Lühe-Fähranleger und auf dem steinigen Südufer der Elbe zu vermeiden. So konnte auch das Fahrwasser für den passierenden Schiffsverkehr freigehalten werden.

Sofort nach dem Unglück schickte die Revierzentrale Brunsbüttel die Schlepper "SD Rover", "SD Dolphin", "ZP Boxer", "Bugsier 2", "Bugsier 9" und "Bugsier 10", das Ölbekämpfungsschiff "Neuwerk" und das Polizeiboot "Bürgermeister Weichmann" zur Unglücksstelle bei Wedel. Beim ersten nächtlichen Bergungsversuch gelang es nicht, den Havaristen wieder flott bekommen.

Wegen des ablaufenden Wassers kehrten bis auf die „SD Dolphin“, SD Rover“ und „ZP Boxer“ alle Schlepper danach wieder zu ihren Stationen zurück. Mit der Mittagsflut am 4.2. um 11.30 Uhr wurde die Elbe für den Schiffsverkehr gesperrt. Die „Bugsier 10“, "Bugsier 2", "Bugsier 8", "Bugsier 9", "SD Dolphin", "SD Rover" und "ZP Boxer" kehrten zu einem erneuten Bergungsversuch zum Frachter zurück.

Die „ZP Boxer“ machte vorne fest, die „Bugsier8“, Bugsier 9“, Bugsier 10“ und „SD Dolphin hinten achtern, während die „Bugsier 2“ und die „SD Rover“ seitlich schoben. Die Revierzentrale Brunsbüttel hat die Gesamteinsatzleitung übernommen. Die Wasserschutzpolizei sicherte unterdessen an Bord Beweismittel und ermittelte die Ursache der Havarie. Sollte die Bergung erneut misslingen, könnte der Frachter womöglich noch bis Mitte kommender Woche festsitzen. Denn erst dann sollte die Elbe wieder genug Wasser führen. Das Mittagshochwasser am 4.2. war das letzte, das überhaupt noch höher als das astronomisch vorausberechnete war.

Die nächsten Tiden sollten gleich hoch oder niedriger auflaufen. So fehlte bereits jetzt ein knapper Meter Wasser. Gegen 13 Uhr verließen die ersten Schlepper die Unglücksstelle, was auf ein Scheitern auch des zweiten Bergungsversuchs hindeutete. Offen war noch, ob vor weiteren Anläufen ein Teil der Ladung geleichtert würde.

Die „CSCL Indian Ocean“ gehört zu den größten Containerschiffen der Welt. An Bord des Schiffes der „CSCL Globe“-Klasse können bis zu 19000 Standardcontainer transportiert werden. Die Tragfähigkeit beträgt rund 184000 Tonnen. Reederei ist die China Shipping Container Lines. Das Schiff ist 399,67 Meter lang und 58,60 Meter breit bei einem Tiefgang von maximal 16 Metern und einer Tragfähigkeit von 184320 Tonnen.

Die Baureihe wurde im Mai 2013 in Auftrag gegeben und seit 2014 von der südkoreanischen Werft Hyundai Heavy Industries in Ulsan erbaut für den Liniendienst zwischen Europa und Ostasien.

Quelle:Tim Schwabedissen

Gestrandeter Mega-Containerfrachter geleichtert – Schiff verlor vor Havarie bereits einen Anker (06.02.16) Am Nachmittag des 6.2. haben die Baggerarbeiten an der 30 Kilometer vor Hamburg auf der Elbe gestrandeten „CSCL „Indian Ocean“ begonnen. Um den geplanten Schleppversuch am Morgen des 9.2. zu begünstigen, begannen die Baggerschiffe „Njörd“ und „Barent Zanen“ den Boden nahe des Havaristen abzutragen. Dann öffnet sich ein Zeitfenster, in dem ein Schleppvorgang möglich wäre.

Dieses Zeitfenster wollten das Havariekommando und die Reederei nutzen, um den Havaristen für einen Schleppversuch vorzubereiten. Am Wochenende wurden ungünstige Bedingungen für eine Bergung erwartet: Der Deutsche Wetterdienst sagte Starkwind mit stürmischen Böen aus südlichen und westlichen Richtungen voraus. Dadurch würde der Frachter eher noch weiter in Richtung Land getrieben. Schiffe der Größe der "CSCL Indian Ocean" dürfen ab Windstärke 6 nicht mehr auf der Elbe unterwegs sein.

Seit dem Vormittag des 6.2. befand sich kein Schweröl mehr an Bord. Die rund 2000 Tonnen wurden durch das Bunkerschiff „Dresden 2“ geleichtert. Parallel wurde das Ballastwasser aus den Tanks entfernt. Die Vorbereitungen für das Abpumpen weiterer Betriebsstoffe liefen gleichzeitig. Ziel des Havariekommandos war es, das Schiff bis auf die nötigsten Betriebsstoffe zu leichtern.

Der Frachter hat aktuell ein Gesamtgewicht von rund 200.000 Tonnen. Misslingt die Bergung des Schiffes, muss er möglicherweise an Ort und Stelle entladen werden. Notwendig wäre dazu ein riesiger Schwimmkran von 60 oder 70 Meter Hubhöhe. Ein solcher Kran müsste erst aus Rotterdam herangeschafft werden. Ein Vorbild für eine solche Bergungsaktion gibt es bislang nicht.

Wie inzwischen bekannt wurde, gab es bereits wenige Stunden vor dem Auflaufen auf der Elbe bereits in der Deutschen Bucht einen Zwischenfall: Das Schiff verlor seinen Steuerbord-Anker vor Helgoland. Der Frachter war von Felixstowe kommend zunächst auf der Tiefwasserreede vor Helgoland zu einem Ankerplatz gelaufen, wo er auf ein Zeitfenster fürs Einlaufen in die Elbe warten sollte. Bei dem Ankermanöver verlor die „CSCL Indian Ocean“ auf der Tiefwasserreede jedoch einen ihrer beiden 10 Tonnen schweren Buganker und mehr als 100 Meter Ankerkette auf einer Position westlich von Helgoland. Am 3.3. trat der Frachter die Fahrt elbaufwärts um 16 Uhr deshalb mit nur einem Anker an.

Ob das Auflaufen durch Ankermanöver hätte verhindert werden können, stand noch nicht fest. Die beiden Lotsen und der Kapitän hatten aus Sicherheitsgründen auch auf das Werfen des Backbordankers verzichtet, da er bei der Grundberührung möglicherweise zwischen Schiffsboden und Elbgrund geraten wäre und den Doppelboden des Frachters hätte aufreißen können. Die Position des verlorenen Ankers wurde inzwischen in den Nachrichten für Seefahrer als Warnhinweis durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für andere Schiffe bekannt gemacht. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg hat ihre Arbeit zur Ursachenermittlung ebenfalls aufgenommen. Die Hamburger Bundesbehörde wird für die Ermittlung alle Aufzeichnungen der Radarbilder und Funkverkehre während des Verlaufs der Reise von der Tiefwasserreede bis zum Ort der Strandung auswerten. Für die Ermittlungen wurden mehrere Monate veranschlagt.

Derweil sahen sich tausende Schaulustige von Wisch, Lühe und Grünendeich aus den Havaristen an. Am Lühe-Anleger waren mehrere Imbissbuden offen.

Quelle:Tim Schwabedissen

Bild: Havariekommando

[Klick Hier](#)