

Diverses... 23. Juni Woche

News

Geschrieben von: Tim

Geschrieben am: 12.06.2019 13:49:43

Der unter Antigua-Barbuda-Flagge laufende Containerfrachter 'Christopher', 15023 BRZ (IMO-Nr.: 9359260), der Reederei Rudolf Schepers GmbH & CO. KG in Hamburg kam auf der Fahrt von Gdingen nach Hamburg während des Transits des Nord-Ostsee-Kanals bei der Hochbrücke Brunsbüttel vom Kurs ab und lief gegen 15 Uhr in die Kanalböschung. Ein entgegenkommender Frachter konnte gerade noch rechtzeitig aufstoppen, als ihm der Havarist vor den Bug lief und mit der Backbordseite aufs Ufer lief.

Glück im Unglück war, dass er am Heck den Steuerschlepper 'Luchs' fest hatte. Dieser konnte den Frachter rasch wieder befreien. Um 15.10 Uhr machte er an den Marinedalben Nord in Brunsbüttel-Ostermoor fest für die notwendigen Inspektionen und eine Klasseuntersuchung. Am 8.6. um 4.40 Uhr setzte er die Reise fort und machte acht Uhr am Container-Terminal in Hamburg fest.

Am 9.6. gegen zwei Uhr geriet die 28 Meter lange, deutsche Kanalfähre 'Stettin' (MMSI-Nr.: 211445180) an ihrem Liegeplatz an der Fährstelle Kudensee im Nord-Ostsee-Kanal durch die Schwell des passierenden norwegischen Tankers 'Latana', 9960 BRZ (IMO-Nr.: 9186352), der die Wasserstraße auf der Fahrt von Ventspils nach Rotterdam auf Westkurs durchlief, in eine starke Bewegung. Dadurch kam es zu einem Schaden an dem Anleger. Ein Brückentrageseil riss durch den Wellenschlag ab.

Die Fähre selbst blieb unversehrt, zu Umwelt- und Personenschäden kam es nicht. Die Ermittlungen zur Unfallursache leiteten Beamte des Wasserschutzpolizeireviers Brunsbüttel in der Schleuse ein, nachdem der Tanker dort um 2.45 Uhr eingetroffen war. Um 3.50 Uhr durfte er die Reise fortsetzen und machte am 11.6. um 8.50 Uhr am Cobelfret Terminal im Caland-Port fest.

Erst vor wenigen Tagen war der Lotsenschoner 'No. 5 Elbe' (MMSI: 211407690) frisch restauriert in seinen Heimathafen Hamburg zurückgekehrt. Am 8.5. sank das segelnde Denkmal nach der Kollision mit dem zyprischen Containerschiff 'Astrosprinter', 7720 BRZ (IMO-Nr.: 9349215), der Asteromare Bereederungs GmbH in Drochtersen auf der Elbe. Er war am Nachmittag zu einer Gästefahrt mit 43 Passagieren auf der Elbe auf der Höhe Stadersand unterwegs, als es um 14.30 Uhr zu dem Unfall kam.

Glück im Unglück: Wegen einer anderen, kleineren Havarie befanden sich ohnehin schon vier Rettungsschiffe nur 500 Meter vom Kollisionsstandort entfernt im Einsatz auf der Elbe. Diese waren nur drei Minuten nach dem Vorfall vor Ort, um erste Personen des Schoners abzubergen.

Die Leitstelle löste MANV-Alarm aus, und rund 150 Einsatzkräfte rückten aus. Feuerwehren aus Stade und aus der Samtgemeinde Lühe sowie die DLRG waren im Einsatz, unterstützt von DRK-Notfallsanitätern und Notärzten. Auch ein Rettungshubschrauber wurde angefordert, um einen Schwerverletzten in eine Klinik nach Altona zu fliegen. Die Stader Feuerwehr war mit ihrem Löschboot 'Henry Köpcke' vor Ort.

Zwei Rettungsdienstmitarbeiter, die als Feuerwehrleute an Bord waren, übernahmen die Sichtung der Verletzten auf dem schwer angeschlagenen Segelschiff. Weil der Schoner rasch volllief, mussten Passagieren und Besatzung so schnell wie möglich von Bord geholt werden. Das Schiff wurde zum Ufer von Stadersand geschleppt, wo die restlichen Personen abgesetzt wurden.

Kurz darauf sank die 'No. 5 Elbe'. Nur noch die Masten ragten aus dem Wasser. Insgesamt acht Gäste wurden bei der Kollision verletzt, einige mussten in ein Krankenhaus gebracht werden. Der Frachter warf auf der Elbe Anker auf Position 53° 53.11' N 009° 12.26' O. Der Lotsenschoner lag weitestgehend unter Wasser im Strom. Die Feuerwehr hat das Wrack gesichert und eine Ölsperre ausgelegt. Dabei handelt es sich um eine Vorsichtsmaßnahme, denn bislang waren die Tanks nicht beschädigt. Der Eigner, die Stiftung Hamburg Maritim, besprach am Abend mit der Wasserschutzpolizei, wie der Segler geborgen werden soll.

Das Traditionsschiff war erst am 28.5. nach einer achtmonatigen Restaurierungsphase auf der Hvide Sande Schiffswerft in den Sandtorhafen an der Hamburger Elbphilharmonie zurückgekehrt. Mitglieder des Vereins "Freunde des Lotsenschoners No. 5 Elbe hatten den Segler dort in Empfang genommen.

Rund 1,5 Millionen Euro hatte die Restaurierung des 37 Meter langen Schiffs gekostet. 300.000 Euro hatte die Hamburger Bürgerschaft übernommen, weitere 30.000 Euro das Denkmalschutzamt. Den Rest brachten drei Sponsoren und die Stiftung Hamburg Maritim auf. Ihr gehört der 1883 auf der Stücken-Werft auf Steinwerder vom Stapel gelaufene Lotsenschoner, der zu einer Flotte von elf Schiffen gehörte, die dort Ende des 19. Jahrhunderts erbaut wurden und wegen ihrer Konstruktion aus Eichenholz als extrem seetüchtig galten.

Auftraggeber war die Hamburgische Deputation für Handel und Schifffahrt, die eine äußerst solide Bauausführung verlangte. Über 30 Jahre lang versetzte der Gaffelschoner Lotsen in der Elbmündung und der Deutschen Bucht. Anschließend fand der ausgemusterte Schoner als Privatyacht Verwendung und absolvierte 13 Atlantiküberquerungen.

1937 umrundete er sogar Kap Hoorn und erreichte wohlbehalten San Francisco. Weitere Pazifikreisen schlossen sich an. Die Stiftung Hamburg Maritim erwarb die 'No. 5 Elbe' im Jahr 2002 von einem Antiquitätenhändler in Seattle für 800.000 Euro und holte in den Heimathafen Hamburg zurückgeholt.

Bei Tagesfahrten fanden bis zu 35 Gäste auf dem "Segelausflugsschiff" Platz, das vom Verein "Freunde des Lotsenschoners No. 5 ELBE e. V." betrieben wurde. Es hat eine Länge von 37 Metern, eine Breite von sechs Metern, einen Tiefgang von drei Metern und eine Segelfläche von 360 m².

Die Eigentümer der 'No. 5 Elbe' wurden nach dem Untergang des Lotsenschoners vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg aufgefordert, ein Konzept für die Bergung vorzulegen. Es gilt zu entscheiden, ob das Wrack landseitig oder mit einem Schwimmkran geborgen werden muss. Wegen des Pfingstwochenendes wird das Schiff aber wohl nicht vor dem 12.6. gehoben werden können. Wenn es das Wetter zulässt, sollten am 9.6. Taucher erstmals den Schaden begutachten. Die Stiftung Hamburg Maritim wollte die Bergung so zu gestalten, dass möglichst viel vom Schiff erhalten bleibt.

Viel Glück war im Spiel nach der Kollision mit der 'Astrosprinter', dass Einsatzkräfte der Feuerwehr Stade und der DLRG Wedel so rasch helfen konnten. Ursprünglich zu einem auf Stack gelaufenen Segler alarmiert, befand sich das Löschboot 'Henry Köpcke' mit Einsatzkräften der DLRG Ortsgruppe Stade e.V. und der DLRG Wedel e.V. an Bord bereits auf der Elbe. Die Bootsbesatzung ebenso wie die Crew des an Land stehenden Einsatzleitwagens wurden Zeugen der Kollision, nachdem ein Wendemanöver des Zweimasters offenbar misslungen war und dieser von dem aus Hamburg herannahenden Frachter förmlich untergepflügt zu werden schien und der vordere Mast aufs Deck herunterkrachte. Sofort wurde von den Einsatzkräften Kurs auf die Unglücksstelle genommen.

Durch zwei Rettungsdienstmitarbeiter, die als Feuerwehrleute auf der 'Henry Köpcke' im Einsatz waren, wurde eine erste Sichtung der 43 Personen an Bord des Segelschiffes durchgeführt. Nach einer ersten Lagemeldung wurde sofort Großalarm für Rettungsdienst und die Feuerwehr ausgelöst. Sieben verletzte Patienten und alle Kinder wurden sofort auf die 'Henry Köpcke' übergesetzt und

danach an den Anleger Stadersand gebracht, wo sie vom Rettungsdienst in Empfang genommen wurden. Durch die Feuerwehr wurde der Einsatzabschnitt Menschenrettung übernommen, die Kameraden der DLRG mit der 'Kiek ut' übernahmen die Notschleppung des stark angeschlagenen Segelschiffs in Richtung Stadersand,

Beim Eintreffen des Motorrettungsbootes 'Pinnau' der DLRG Wedel waren bereits zwei weitere Einsatzboote vor Ort.

Der Lotsenschoner trieb sinkend auf der Elbe. Die Einsatzkräfte der DLRG Wedel gingen an Bord des Havaristen und unterstützten die Feuerwehr bei der Versorgung der Verletzten. Eine Rettungsassistentin der DLRG Wedel begleitete den Transport der Verletzten an Land.

Nach der Ankunft in der Schwingemündung beteiligte sich das Motorrettungsboot 'Pinnau' der DLRG Wedel an der Evakuierung der Passagiere. Alle 43 Personen wurden an Land gebracht.

Anschließend wurde technisches Material und Pumpen an Bord der 'No. 5 Elbe' gebracht, wo ein Lenzversuch unternommen wurde. Dieser musste aber wegen des massiven Wassereintrichs abgebrochen werden und alle Einsatzkräfte den Havaristen sicher verlassen. Nach dem Sichern des Schoners mit Stahlseilen und weiteren Materialtransporten wurde das Motorrettungsboot der DLRG Wedel um 15:43 Uhr

durch die DLRG Einsatzleitung aus dem Einsatz entlassen.

Neben zahlreichen Kräften der beiden Züge der Stader Feuerwehr war der Ölwehrezug des Landkreises, die DLRG aus dem Landkreis Stade und Kräften aus Schleswig-Holstein, die Werkfeuerwehr DOW, ein Großaufgebot des Rettungsdienstes, sowie die ehrenamtlichen Katastrophenschutzeinheiten des DRK im Einsatz. Die Feuerwehr bedankte sich für die extrem gute Zusammenarbeit mit der DLRG in der Erstphase, die den Einsatzerfolg in dieser prekären Lage ausmachte. Professionell und Hand in Hand konnten alle 43 Menschen gerettet werden.

Das Containerschiff trug durch die Kollision so gut wie keine Schäden davon. Es stoppte später auf und warf Anker. Beamte der Wasserschutzpolizei kamen ihm mit dem Einsatzboot 'Bürgermeister Brauer' entgegen. In Brunsbüttel ging die Polizei dann an Bord, um den Unfallhergang zu ermitteln. Am 9.6. war das Schiff wieder unterwegs nach Immingham, wo es am 10.6. eintreffen sollte.

Weil Betriebsstoffe ausliefen, ging der Einsatz am gesunkenen Lotsenschoner 'Elbe No. 5' am 10.5. weiter. Neben Feuerwehr und Deutscher Lebensrettungsgesellschaft war jetzt auch das Technische Hilfswerk vor Ort. Bereits am Vorabend wurde erkennbar, dass die ausgelegten Ölsperren und das Geotextil-Fleece die Kraftstoffe wegen des starken Wellenschlags in der Schwingemündung nicht vollständig aufnehmen konnten. In der Nacht zogen Feuerwehr und Deutsche Lebensrettungsgesellschaft die Ölsperren deshalb nach.

Das Umweltamt des Landkreises forderte in den frühen Morgenstunden die Ölwehreinheit der Ortsgruppe Cuxhaven vom Technischen Hilfswerk an. Auch das Wasser- und Schifffahrtsamt sowie die Wasserschutzpolizei machten sich in der Nacht ein Bild von der Lage vor Ort. Die Cuxhavener Einsatzkräfte des THW trafen am Morgen mit Lkw, Boot und Ölbekämpfungsausrüstung an dem Wrack ein.

Sie ließen ihr Arbeitsboot zu Wasser und brachten neues Fleece aus. Mit Spezialgerät saugten sie den Schmierfilm innerhalb der Ölsperren aus dem Wasser ab. Die Leckage konnten sie im Bereich einer Lüftung lokalisieren.

Unterdessen kontrollieren Feuerwehr und DLRG die Schwinde und den Stadthafen auf mögliche

Gewässerverunreinigungen, fanden aber nichts, was ein weiteres Eingreifen nötig gemacht hätte. Am Nachmittag sollte ein Schwimmkram eintreffen.

Bergungsexperten wollen das Rigg abbauen und das Wrack sichern. Bei der Kollision mit dem Containerfrachter 'Astrosprinter' waren die Masten des Lotsenschoners gebrochen. Wann das Wrack geborgen wird, ist nach wie vor unklar.

Der Eigner muss dem Wasser- und Schifffahrtsamt zunächst ein Bergungskonzept vorlegen. Mit dem Beginn der voraussichtlich mehrere Tage dauernden Bergungsarbeiten wurde frühestens im Laufe der kommenden Woche gerechnet.

Das Wrack wurde inzwischen zu einem Anziehungspunkt für hunderte Schaulustige. Sie kamen zum Anleger in Stadersand und versammelten sich hinter dem Flatterbrand an der Einsatzstelle. Sogar mehrere Reisebusse machten an der Unglücksstelle Station. Dutzende Sportboote und Yachten passierten die inzwischen mit Bauzäunen gesicherte Untergangsstelle, an der der Mast des mit Stahldrähten auf seiner Position gesicherten Schiffs aus dem Wasser ragte.

Die Ermittlungen zur Unfallursache dauerten derweil an. Da im Fahrwasser grundsätzlich ein Rechtsfahrgebot gilt, wurde von der Hamburger Polizei insbesondere auch geprüft, warum der Traditionsegler dem Containerschiff im nördlichen Fahrwasser zunächst offenbar entgegen kam und welches Manöver ursächlich für die Kollision war. Auch galt es zu klären, ob bzw. inwieweit der 82-jährige Schiffsführer des Traditionseglers auf Funkansprachen reagierte. Der Schoner unterliegt den besonderen Vorschriften der Passagierschifffahrt.

Die Kapitäne und Steuerleute des Schiffs müssen regelmäßig zur Berufsgenossenschaft See. Steuermänner und Steuerfrauen haben den Sportseeschifferschein und den Traditionsschifferschein nachzuweisen. Die übrigen Crewmitglieder durchlaufen, wenn sie regelmäßig fahren, ein umfangreiches Ausbildungsprogramm. Sie müssen ab der Stufe „Matrose“ unter anderem die Teilnahme an einem Sicherheitstraining nachweisen.

Bereits vor der Kollision soll es Funksprüche von anderen Schiffen gegeben haben, die die Schifffahrt aber vor der Fahrweise des Lotsenschoners warnten. Auch soll die Besatzung eines dieser Schiffe die Verkehrszentrale deshalb über Funk kontaktiert haben. Offenbar war der Segler für längere Zeit auf der nördlichen Fahrwasserseite unterwegs und damit eine Gefahr für entgegenkommende Fahrzeuge.

Auch der Frachter soll noch kurz vor dem Zusammenstoß ohne Erfolg versucht haben, die Crew des Lotsenschoners über Funk zu erreichen. Das Containerschiff hatte sich korrekt verhalten. Ob die Schiffsführung des Segelschiffes dessen Funksprüche gehört und warum sie gegebenenfalls nicht reagiert hatte, muss noch geklärt werden. Das Funkgerät an Bord der 'No.5 Elbe' war jedenfalls intakt: Nach der Kollision setzte der Kapitän einen Mayday-Ruf ab.

Zurzeit des Unfalls waren nach Angaben der Polizei bei einer Gästefahrt 29 Fahrgäste an Bord, darunter 14 Besatzungsmitglieder. Die Crew hatte den drohenden Zusammenstoß noch kommen sehen und alle Gäste an Bord am Heck des Schiffes versammelt. Dass die Havarie für die insgesamt 43 Personen, darunter die 14-köpfige Crew, glimpflich endete, war noch einer weiteren glücklichen Fügung zu verdanken: DLRG-Rettungsboote sowie ein Hilfeleistungslöschboot der Feuerwehr Stade befanden sich wegen eines Segelboot, das auf ein Stack aufgelaufen war, bereits im Einsatz. Es war aber bereits klar, dass der Skipper keine Hilfe benötigte und auf einen höheren Wasserstand warten

wollte. Bevor sie abrückten, wurden die ausgerückten Bootsbesatzungen Zeugen der Kollision und griffen sofort ein. Unverzüglich nahm das DLRG-Boot 'Kiek Ut' die manövrierunfähige, aber noch schwimmfähige 'No. 5 Elbe' längsseits, um sie in den Fluss Schwinge zu ziehen. Parallel wurden durch die Besatzung des Feuerwehrboots 'Henry Köpcke' die Verletzten gesichtet und teilweise auf das Feuerwehrboot übergesetzt.

Als die Schwinge-Mündung in Stadersand erreicht war, lag das Segelschiff bereits mit erheblicher Backbordschlagseite tief im Wasser. Einige der Fahrgäste, die nicht verletzt worden waren, standen sichtlich unter Schock und benötigten Zuwendung. Acht kamen mit Verletzungen ins Krankenhaus, einer per Rettungshubschrauber. Obwohl die Einsatzkräfte mit mehreren Pumpen von Feuerwehr und DLRG versuchten, das Wasser zu lenzen und das Schiff mit Seilwinden an der Wasseroberfläche zu halten, lief es immer weiter voll, bis bei Flut nur noch der stehengebliebene Mast aus dem Wasser des Flusses ragte.

Rund 150 Einsatzkräfte waren an der Rettungsaktion beteiligt. Wenn DLRG und Feuerwehr nicht auf der Elbe gewesen wären, hätten die Schiffbrüchigen wohl etwa 15 Minuten auf Hilfe warten müssen. Der Schoner wäre mitten im Elbfahrwasser gesunken, und die 43 Menschen hätten in der Strömung um ihr Leben kämpfen müssen. Die 'Astrosprinter' traf unterdessen am 10.6. um 5.40 Uhr in Immingham ein.

Vorstandsmitglied der Stiftung Hamburg Maritim, der Eignerin des Lotsenschoners, betonte, dass das Schiff seit vielen Jahren mit genau der gleichen Besatzung in Fahrt sei. Das gelte auch für den Schiffsführer. Es handele sich um erfahrene Leute, die mit dem Revier vertraut sind. Derzeit war unklar, wie es mit der 'No.5 Elbe' weitergehen wird.

Möglicherweise sind lediglich einzelne Planken und Spanten eingedrückt, so die Hoffnung der Stiftung Hamburg Maritim. Der Lotsenschoner war gerade erst für rund 1,5 Millionen Euro denkmalgerecht in Hvide Sande überholt worden und Ende Mai nach Hamburg zurückgekehrt.