

# Containerriese läuft aus dem Ruder

**HAVARIE** Eines der größten Containerschiffe der Welt sitzt nach technischem Defekt in der Lenkung vor Hetlingen fest

**HAMBURG/HETLINGEN** Mehrere zehntausend PS waren nicht genug: Vergebens haben sieben Hafenschlepper gestern Mittag versucht, den bei Lühesand in der Elbe auf Grund gelaufenen Containerschiffen „CSCL Indian Ocean“ wieder flottzumachen. Hunderte Schaulustige verfolgten vom Fähranleger Lühe und vom nördlichen Ufer bei Hetlingen aus, wie sich gegen 12 Uhr beim Mittagshochwasser zwar die Trossen der 5000-PS-Kraftprotze spannten, der 400-Meter-Gigant aber keinen Zentimeter vom Fleck kam. „Der Pott sitzt zu fest“, kommentierte ein Feuerwehrmann den Fehlschlag ebenso trocken wie zutreffend. Nie zuvor ist ein Schiff dieser Größenordnung in der Elbe havariert.

Der Frachter war am späten Mittwochabend auf der Fahrt nach Hamburg in der Mitte des Stroms zwischen Stade und Wedel aus dem Ruder gelaufen. „Gegen 22.10 Uhr meldete die Schiffsführung der Verkehrszentrale Brunsbüttel einen Ausfall der Ruderanlage“, sagte Polizeisprecher Andreas Schöpflin. Was dann geschah, schildert der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe, Ben Lode-



Alle Versuche, das etwa 400 Meter lange Containerschiff „CSCL Indian Ocean“ zu befreien, sind bisher misslungenen. DPA

mann: „Die Elblotsen an Bord berieten den Kapitän, das Schiff bei Tonne 116 an den Nordrand der Fahrrinne zu verbringen, um den Lüheanleger und das steinige

Südufer der Elbe zu verschonen.“ Verletzt wurde bei dem Manöver niemand. Weil der Havarist am Rand der Fahrrinne liegt, konnten Schiffe südlich passieren, al-

lerdings in verringerten Tempo. Die Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs hielten sich in Grenzen, sagte Wirtschaftssenator Frank Horch.

Schon in der Nacht zu gestern hatten sechs Schlepper versucht, die „Indian Ocean“ freizuziehen. Als dies nicht gelang, warteten die Verantwortlichen das Mittagshochwasser ab und bestellten für den nächsten Anlauf einen siebten hinzu – wieder ohne Erfolg. Die Einsatzleitung liegt beim Hava-

riekommando des Bundes und der Küstenländer. Nach dem zweiten Fehlschlag beriet dieses mit anderen Fachleuten ein Bergungskonzept. Im Gespräch war ein neuerlicher Schleppversuch mit dem Mitternachtshochwasser in der vergangenen Nacht. Die Experten mochten aber auch nicht ausschließen, dass der gestrandete Koloss bis Montag in der Elbe festsitzen könnte. Erst dann, so ein Kalkül, würde der Fluss wieder genügend Wasser für einen erfolgversprechenden Bergungsversuch führen.

Während die Bergung noch lief, begann bereits die politische Diskussion. Das Aktionsbündnis Lebendige Tidelbe aus BUND, Nabu und WWF urteilte: „Die Havariegefahr wächst mit der Größe der Schiffe. Es ist fahrlässig, dass die politischen Entscheider dieses ökologische, nautische und finanzielle Risiko täglich in Kauf nehmen und herunterspielen.“ Wirtschaftssenator Horch: „Einen technischen Defekt kann es immer mal geben. Wir haben alles im Griff.“ Der Vorfall unterstreiche die Notwendigkeit der Elbvertiefung. Horch: „Der Druck war noch nie so groß.“ Markus Lorenz

## ► Havarien Tendenz: Steigend

Nach den Havarien der Containerfrachter „Choapa Trader“ und „NYK Olympus“ in der Unterelbe im vergangenen Jahr hatte es Anfragen von Hamburger Bürgerschaftsabgeordneten nach einer gestiegenen Gefahr von Havarien gegeben. Demnach sollen in den Jahren 2013 und 2014 jeweils zwölf Grundberührungen von Frachtern stattgefunden haben, in den Jahren zuvor erheblich weniger. Auf die Ursachen der Havarien, bei der es einmal auch eine dramatische Schieflage gab, wurde nicht näher eingegangen. pt