

Untergang und Bergung des Fischkutters "Hoheweg"

von Andreas Kahnwald,
Karsten Wild und Werner Kinkartz

Havarie und Suche nach den vermissten Personen und dem Wrack

In der Nacht vom 08.11. zum 09.11.2006 sank der Fischkutter "Hoheweg" im Gebiet der Nordergründe; 16 Meilen südöstlich von Helgoland. Die "Hoheweg" war auf dem Weg vom Heimathafen Brake an der Unterweser in die Ostsee, um dort zu fischen.

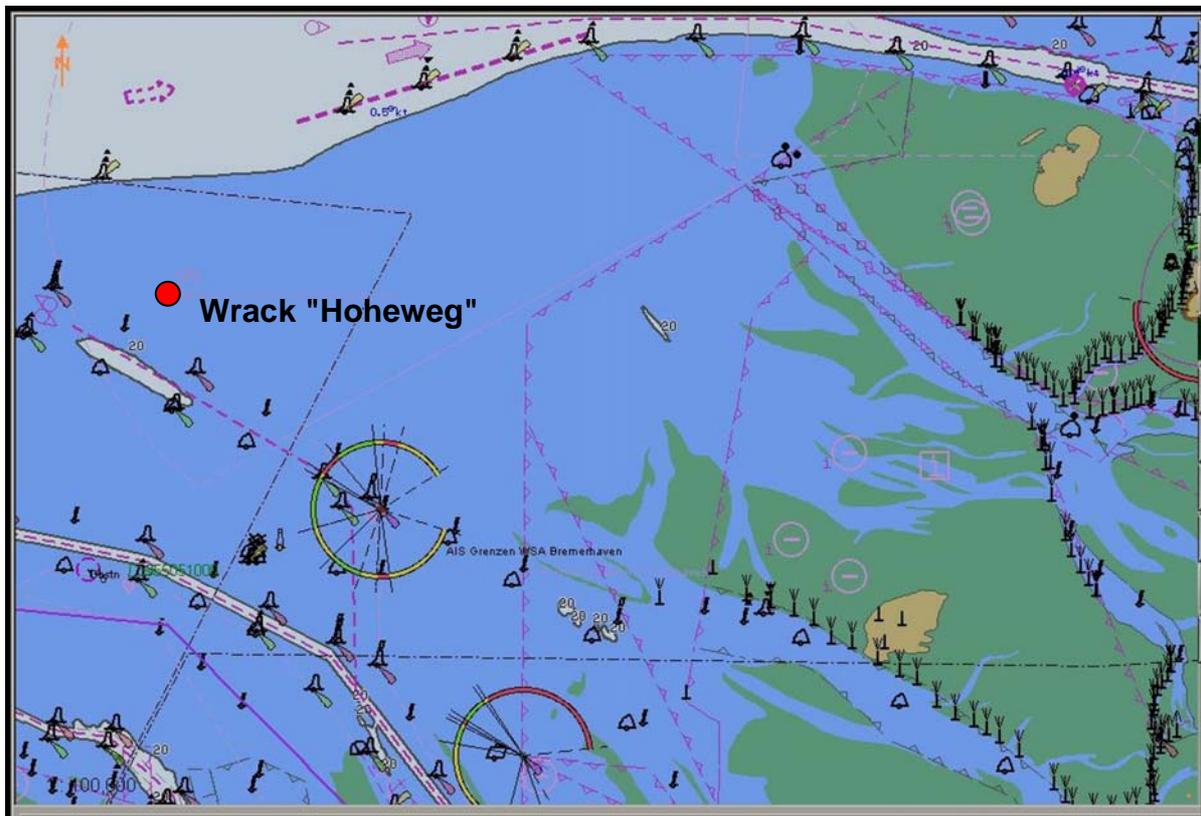


Abb.: Position des Wracks

Zum Zeitpunkt des Untergangs herrschten stürmische Westwinde bis 8 Beaufort (Bft) und dementsprechend starker Seegang. An Bord der "Hoheweg" befanden sich der Kapitän und drei Besatzungsmitglieder.



Die von der Seenotleitung in Bremen eingeleitete Suche nach dem Fischkutter und den vermissten Personen blieb erfolglos. Auch in den darauf folgenden Tagen war die Suche nach dem Schiff und den Personen erfolglos, obgleich sowohl mit etlichen Rettungskreuzern und Wasserschutzpolizei(WSP)-Booten als auch mit Flugzeugen und Hubschraubern der Marine die Suche fortgeführt wurde. Die Wetterverhältnisse im Gebiet verschlechterten sich weiter.

Erst am 15.11.2006 mittags konnte das Vermessungsschiff "Atair" des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ein unbekanntes Wrack orten, bei dem es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um den Fischkutter "Hoheweg" handelte. Zur Bezeichnung des Wracks wurde eine Kardinaltonne nördlich der Wrackposition ausgelegt.

Taucher des Wracksuchschiffes "Wega" untersuchten am 17.11.2006 das Wrack und bestätigten, dass es sich bei dem Wrack um die "Hoheweg" handelte.

Die genaue Position des Wracks wurde mit 053°55,46` Nord, 008°02,48` Ost ermittelt.

Am 08.12.2006 wurden die Leichen zweier Besatzungsmitglieder an der schleswig-holsteinischen Küste angespült.

Die Leiche des Schiffsjungen wurde erst am 10.06.2007 von einem Segler in der Nordsee zwischen Helgoland und der Elbmündung entdeckt und von der WSP geborgen.

Der Kapitän wird bis heute vermisst.

Aufforderung zur Bergung und Eigentumsverzicht

Das Wrack befand sich somit zwar außerhalb des bezeichneten Fahrwassers, es lag jedoch in einem Bereich, der von der Berufs- und Freizeitschifffahrt als natürlicher Verkehrsweg stark genutzt wird. Im Wrack befanden sich noch ca. 20 t Treibstoff sowie weitere umweltgefährdende Stoffe, die nach einem unkontrollierten Austritt zu erheblichen Umweltschäden, auch im Nationalpark Wattenmeer, führen würden.

Nach erheblichem Schriftverkehr erklärten Mitte März 2007 die sowohl für den Eigner als auch für die Versicherung tätigen Rechtsanwälte für ihre Mandanten, das Wrack nicht bergen zu wollen.



Ausschreibung und Auftragsvergabe

Am 25.02.2007 erfolgte ein Tauchgang des BSH, um zu klären, ob das Wrack nach den Winterstürmen noch lagestabil war und ob es Veränderungen am Rumpf gab.

Nachdem feststand, dass weder Eigner noch Versicherung das Wrack bergen würden, erfolgte durch das WSA Bremerhaven die Ausschreibung für die Bergung des Fischkutters. Aufgrund der geschätzten Auftragssumme von mehr als 137.000 € war eine europaweite Ausschreibung erforderlich.

Nach Abschluss des Vergabeverfahrens wurde der Auftrag am 15.06.2007 an die Firma Otto Wulf GmbH & Co. KG aus Cuxhaven vergeben.

Der Faktor Wetter vom 08.11.2006 bis 23.07.2007

Seit dem Untergang des Fischkutters herrschten in dem Seegebiet über den Nordergründen überwiegend westliche Winde mit Windstärken zwischen 5 und 9 Bft. Die Windstärke 5 wurde in den ersten sechs Wochen nur an drei Tagen unterschritten. Durch die Windverhältnisse wurden in diesem Seegebiet hohe und steile Wellen aufgebaut.

Diese Seegangsverhältnisse erschwerten den eingesetzten Kräften die Untersuchung des Wracks und standen auch einer Bergung entgegen. Geplante Tauchgänge konnten häufig nicht durchgeführt werden. Die durch den Seegang aufgewühlten Sedimente reduzierten die Sichtweite unter Wasser auf bis zu 20 cm. Die Tauchgänge waren aufgrund der starken Gezeitenströmung nur zu den Hoch- bzw. Niedrigwasserzeiten möglich. Das Zeitfenster betrug ca. 45 Minuten. Die widrigen Seegangs- und Sichtverhältnisse, sowie das um die Aufbauten auftreibende Fischernetz, machten den Tauchern die Untersuchung des Schiffsinners nicht möglich.

Neben den Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffen (VWFS) "Atair" und "Wega" des BSH waren an diesen Einsätzen auch der Tonnenleger (TL) "Bruno Illing" und MS "Franzius Plate" des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Bremerhaven beteiligt.

Nach den stürmischen Wintermonaten von Januar bis März wurde das Wrack – wie oben beschrieben – am 11.04.2007 letztmalig vor Vergabe der Bergungsarbeiten von Tauchern des BSH untersucht. Die Wrackposition und die Lage des Wracks hatten sich nicht verändert.

Das Bergungsunternehmen hatte die Hebung des Wracks für die zweite Junihälfte geplant. Ein die ganze Woche während stürmischer Westwind machte die Planung zunichte. Der geordnete Schwimmkran "Samson" konnte bei den herrschenden Wellenhöhen nicht eingesetzt werden. Erst am 23. Juli 2007 erlaubte das Wetter den Einsatz des Bergungsgerätes.

Die Bergung

Am 18. Juni 2007 war der Schlepper "Taucher O. Wulf 10" mit Tauchern an Bord an der Wrackposition, um leichte 18 mm Stahlrossen unter das Heck und das Vorschiff zu führen. An diesen leichten Trossen sollten dann später die schweren 80 mm Hebetrossen des Schwimmkranes unter das Wrack hindurch gezogen werden. Die Berger hatten an diesem Tag Glück. Am Achtersteven und ebenfalls am Vorsteven hatte sich jeweils ein Kolk gebildet. Die Stahlseile konnten ohne Probleme an den vorgesehenen Positionen am Wrack unter dem Rumpf durchgeführt werden.

Die eigentliche Hebung des Wracks mit dem Schwimmkran "Samson" sollte dann am 25. Juni 2007 erfolgen. Doch dieser Termin konnte wetterbedingt nicht gehalten werden.

Folgende Informationen zum SK "Samson": Länge: 67,00 m; Breite: 27,00 m; Hebekraft: 900 t / Hebekraft mit 2 Haken: 2 x 400 t; Antrieb: zwei Schottel je 316 kW hinten, ein Schottel von 439 kW vorn; Positionierung durch zwei Stelzen.



Abb.: Schwimmkran "Samson"

Am 23. Juli 2007 um 06.00 Uhr befand sich der Schwimmkran "Samson" zusammen mit dem Schlepper "Katrine" einige hundert Meter von der Wrackposition entfernt auf Warteposition. Das Gewässerschutzschiff (GS) "Neuwerk" lag nördlich der Nordergründe ebenfalls auf Warteposition. Das WSP-Boot "Bremen 3" ankerte in der Nähe des Schwimmkranes und setzte als Sicherungsfahrzeug sein Schlauchboot "Bremen 30" ein. Durch das WSA Bremerhaven war in einem Umkreis von 1.000 Metern um die Wrackposition ein Sperrgebiet für nicht an der Bergung beteiligte Fahrzeuge eingerichtet worden. Der Schlepper "Taucher O. Wulf 8" befand sich mit einem dreiköpfigen Taucherteam direkt an der Wrackposition.

Das Wetter um 06.00 Uhr: Wind West 3 – 4, Wellenhöhe 1,0 m, sehr gute Sicht.

Hochwasser beim Leuchtturm "Alte Weser" war um 06.32 Uhr.

Der erste Tauchgang wurde unternommen. Der Taucher hatte zunächst Schwierigkeiten, das Wrack zu finden, konnte es aber kurz vor Ende der möglichen Tauchzeit orten. Ein Schlauchboot wurde als schwimmende Markierung am Wrack befestigt. Das Taucherteam stieg nach dem Tauchgang mit der gesamten Taucherausrüstung auf den Schwimmkran "Samson" über. Der nächste Tauchgang sollte gegen 12.00 Uhr erfolgen. Niedrigwasser beim Leuchtturm "Alte Weser" sollte um 12.46 Uhr sein.

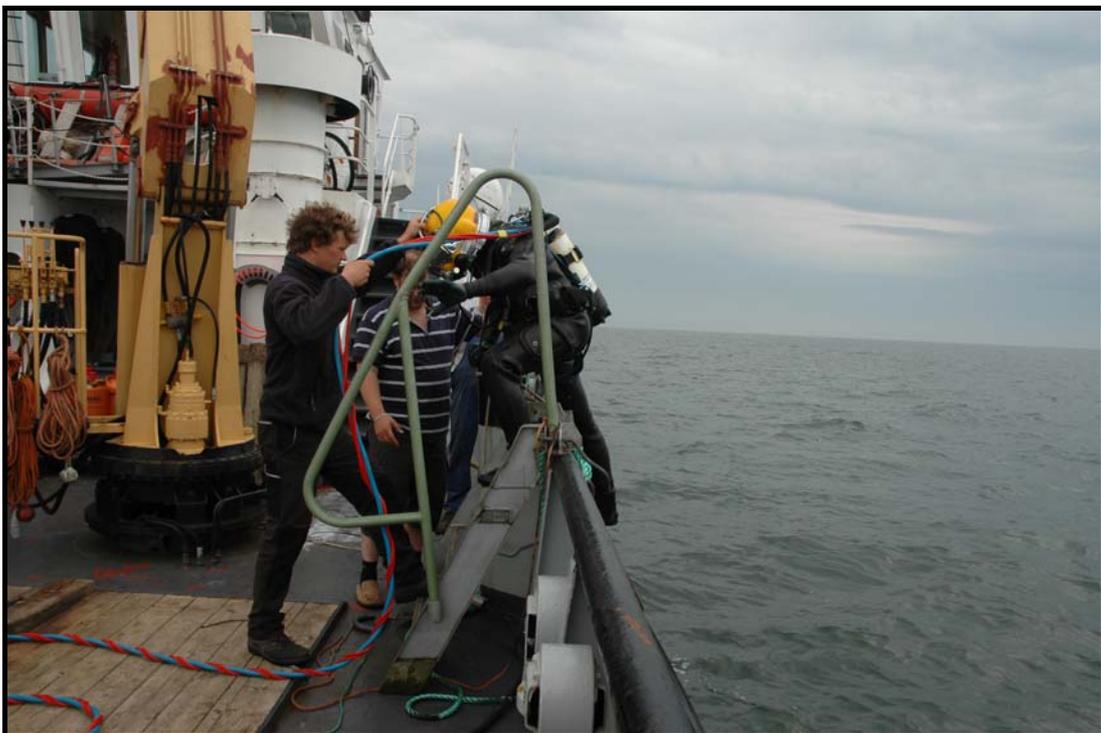


Abb.: Zweiter Tauchgang

Gegen 10.00 Uhr ging "Samson" direkt am Wrack auf Position. Gegen 12.00 Uhr machte sich der Taucher fertig. Das Taucherteam bestand aus einem Tauchmeister, dem Taucher und einem Taucherassistenten. Der zweite Tauchgang begann bei umlaufenden Winden der Stärken 1 – 2 Bft.

Die unter dem Achtersteven des Wracks liegende Trosse wurde angeschlagen. Beim Hieven verklemmte sich das Auge am Achtersteven. Der Taucher musste mit der Brechstange nachhelfen. Dann wurde die Trosse des Schwimmkranes unter dem Heck des Wracks durchgehievt. Am Vorsteven war der Kolk, der im Juni noch vorhanden war, vollständig versandet. Die bereits verlegten Stahlseile waren ebenfalls versandet. Es gab Schwierigkeiten mit dem Anschlagen. Die Strömung wurde zu stark und der Tauchgang musste abgebrochen werden. Zwischenzeitlich wurde mit Windeneinsatz auf "Samson" und "Katrine" versucht, eine Trosse in Position zum Anschlagen an das Hebegeschirr zu bringen.

Der Taucher musste noch zweimal kurzzeitig tauchen und über die Lage der Trossen unter dem Vorschiff berichten.

Gegen 18.30 Uhr war alles vorbereitet. Die beiden Lasthaken konnten gehievt werden. Gegen 18.45 Uhr kamen die Aufbauten aus dem Wasser.

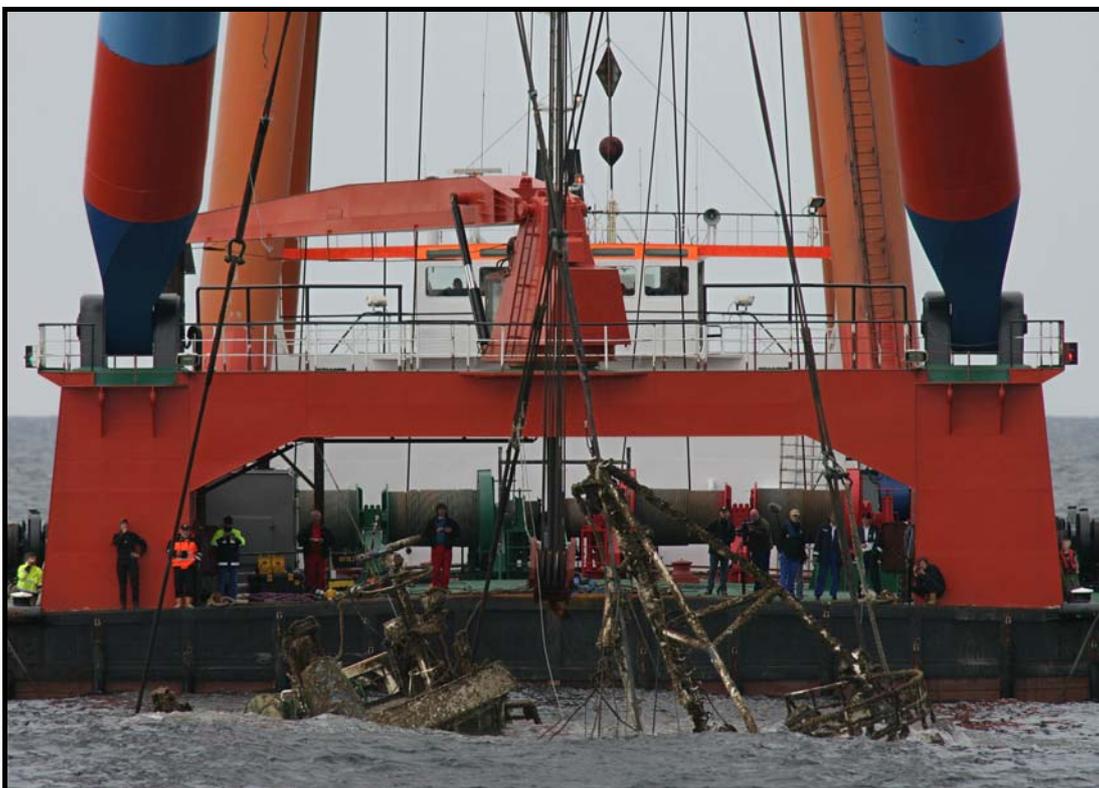


Abb.: Aufbauten kommen aus dem Wasser

Um 19.00 Uhr war der Kutter an der Wasseroberfläche. Die Hakenlast betrug über 420 Tonnen. Der Schiffsrumpf war unversehrt. "Katrine" pumpte noch ca. 100 cbm Wassersandgemisch aus dem Wrack.



Abb.: Wrack ist gehoben

Aus dem Wrack war geringfügig Gasöl ausgetreten. Der Ölaustritt wurde als nicht bekämpfungswürdig eingestuft, so dass ein Einsatz des GS "Neuwerk" nicht erforderlich wurde.

Von "Samson" wurde jeweils eine Leinenverbindung von Steuerbord und von Backbord zum Wrack ausgebracht. Die Leinenverbindung konnte per Winde kontrolliert werden, um den Schiffskörper des Wracks in die gewünschte Stellung zu bringen. "Samson" wurde mit einem Lotsen besetzt und fuhr mit hängender Last in Begleitung der Schlepper "Katrine", "Taucher O. Wulf 8" und dem Polizeiboot "Bremen 3" nach Bremerhaven. Am 24. Juli 2007 gegen 05.20 Uhr schleuste "Samson" durch die große Kammer der Fischereihafenschleuse und steuerte die Bredo-Werft an. Hier wurde das Wrack von Ermittlern der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und der Wasserschutzpolizei (WSP) untersucht.

Die Bergung des Kutters war vollkommen planmäßig verlaufen. Ein sehr langer Arbeitstag, der morgens um 03.00 Uhr begann, endete für den die Bergung begleitenden Nautiker des WSA Bremerhaven auf dem Bergungsgerät am Abend gegen 23.00 Uhr mit dem Anlegen des Vermessungsschiffes (VMS) "Zenit" in Bremerhaven.



Die Pressearbeit

Aufgrund der Umstände der Havarie und der vier vermissten Seeleute war das Medieninteresse von Beginn an sehr groß. Durch die wetterbedingte Unmöglichkeit an das Wrack heran zu kommen, wurden Spekulationen, bis hin zu einem Torpedotreffer, gedruckt.

12 TV-, 5 Rundfunk- und 17 Print-Redakteure haben sich beim WSA akkreditieren lassen und laufend zum Stand der Untersuchungen, Ausschreibung und Bergungsvorbereitung berichtet. Mehrere Presseinformationen des WSA gaben Auskunft über den Stand der Untersuchung und Bergungsvorbereitung, ergänzt durch unzählige telefonische Einzelanfragen der Redakteure.

Aufgrund des großen medialen Interesses konnten nicht alle Redakteure zur Bergungsaktion eingeladen werden. Außerdem wurde der noch vermisste Kapitän an Bord vermutet.

Seitens des WSA wurde deshalb eine Poollösung gewählt, indem je ein Redakteur mit Team von Radio Bremen TV, Radio Bremen Hörfunk und für die Printmedien von der DPA mit einem der Sicherungsfahrzeuge zur Bergungsstelle gefahren wurden. Von hier aus erfolgte die Berichterstattung mit unmittelbarer Rohdatenübermittlung an die vorher akkreditierten Agenturen und Anstalten, die daraus ihre eigenen Berichte schneiden konnten.

Die Bergung wurde vor Ort von einem verantwortlichen Nautiker des WSA begleitet, der ständig in Kontakt mit dem Pressesprecher im WSA stand.

Vom Pressesprecher wurden morgens ab 07.00 Uhr die ersten Telefoninterviews für die Nachrichten im Rundfunk gegeben und den ganzen Tag über Presseanfragen beantwortet. Aufkommende Gerüchte, Unstimmigkeiten oder Falschmeldungen (z. B. Bergung wurde abgebrochen) wurden sofort richtiggestellt. Der Arbeitstag endete für den Pressesprecher nach der erfolgreichen Bergung am Abend gegen 21.00 Uhr.

Am Folgetag setzte sich die Pressearbeit fort, in Form von Interviews in der Nähe des Wracks, im Fischereihafen über die Einzelheiten der Bergung, und endete am Abend mit einem Liveauftritt im Regionalfernsehen.



Zusammenfassung

Die Havarie der "Hoheweg" ist eines der schwersten Schiffsunglücke der vergangenen Jahre in der Nordsee, bei der 4 Seeleute ums Leben kamen.

Immer neu durchziehende Tiefdruckgebiete mit entsprechend hoher Wellenbildung auf den flachen Ausläufern der "Nordergründe" behinderten über viele Monate Suche, Untersuchung und Bergung des Wracks.

Am Tag der Bergung passte schließlich alles gut zusammen und die Bergung verlief erfolgreich. Bereits am nächsten Tag frischte der Wind mit Böen bis 8 Bft wieder auf und das Wetter blieb weitere 10 Tage schlecht.

Der Einsatz von fachkundigen Mitarbeitern an der Bergungsstelle, in der Verkehrszentrale und im Pressestab des WSA, hat wesentlich zum Gelingen und zur positiven Darstellung in der Öffentlichkeit beigetragen. Die Mehrheit der Redakteure bedankte sich in den Folgetagen für die sehr gute Unterstützung ihrer Berichterstattung durch das WSA Bremerhaven.

Leider konnte der vermisste Kapitän bei der Untersuchung des Wracks durch die WSP nicht an Bord gefunden werden. Die BSU hat inzwischen ihre Ermittlungen abgeschlossen, der Untersuchungsbericht mit der möglichen Aufklärung der Unfallursache steht noch aus.