

„Ever Level“ kollidiert auf der Elbe

Die Elbe ist wohl die meist befahrenste Seeschiffahrtsstraße in Deutschland. Viele Containerschiffe beladen mit gefährlichen Gütern sind von und nach Hamburg unterwegs. Am 25. November 1983 kam es zu einer Kollision eines mit Feuerwerkskörpern beladenen Containerschiffes mit einem Frachtschiff. Die Folgen: Zwei Tote und hoher Sachschaden.

Kollision bei Nebel: Es war ein typischer Novembertag, neblig und feuchtkalt. Die Sicht betrug 500 m. Seewärts fuhr das brasilianische Frachtschiff *MS Itapagé*, 11.798 t, und elbaufwärts das taiwanesisches Containerschiff *MS Ever Level*, 23.274 t. Auf beiden Schiffen befand sich jeweils ein Elblotse, der von einem Lotsen im Radarturm Cuxhaven Standort- und Verkehrsinformationen erhielt. Beide Schiffe waren sehr schnell – zu schnell? – unterwegs und es gab eine Überholung.

Mit einem dumpfen Knall und lautem Knirschen von Metall auf Metall bohrte sich der Steven von *MS Itapagé* mittschiffs in die Steuerbordseite von *MS Ever Level* und schabte infolge der Geschwindigkeit beider Schiffe noch etwa 30 Meter an deren Bordwand entlang, ehe es am Brückenaufbau zum Stehen kam. Etwa 27 40'-Container gingen über Bord, neun davon blieben auf der *Itapagé*.

Durch das Aneinanderreiben der Seeschiffe wurde sehr viel Energie in Wärme umgesetzt, so gerieten die mit Feuerwerkskörpern beladenen Container sofort in Brand. Das Brückenhaus stand in Flammen, auch im Wasser trieben brennende Container. Die *Ever Level* bekam Schlagseite.

Tote und Verletzte: Zwei Besatzungsmitglieder waren bei der Kollision zerquetscht und verbrannt worden. Sie hatten sich zwischen den Containern mit dem Lösen der Laschings befasst, um bei der Ankunft in Hamburg sofort mit dem Entladen der Container beginnen zu können. Vom Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Cuxhaven wurden sofort umfangreiche Rettungsmaßnahmen eingeleitet. Der in Panik aus seiner Kabine auf das drei Stockwerke tiefer liegende Deck gesprungene 44-jährige britische Überseeelotse wurde ohne

ärztliche Erstversorgung von einem Hub-schrauber der BGS-Fliegerstaffel aus Bad Bramstedt nach Hamburg in das Altonaer Krankenhaus geflogen, wo er zwei Stunden nach der Kollision eintraf. Weitere 18 Verletzte wurden vor Ort oder im Krankenhaus von Cuxhaven behandelt.

Zwei Rettungskreuzer und zehn Schlepper waren mit den Rettungs- und Feuerlöscharbeiten befasst, zwei Feuerlöschboote aus Hamburg und ein Löschkreuzer aus Bremen sowie beiden Wracksuchschiffe *Wega* und *Atair* kamen hinzu, die die gesunkenen Container zu orten hatten.

Am 1. Dezember 1983 war der Brand soweit unter Kontrolle, dass das Containerschiff nach Brunsbüttel gebracht werden konnte, wo unter Einsatz der örtlichen Feuerwehren und der Werkfeuerwehr von Bayer die immer noch heißen Container geborgen und endgültig abgelöscht wurden. Besonders hartnäckig brannten die Container mit Baumwolle.



Die beschädigte *Itapagé* fuhr nach Hamburg zurück.

Am 3. Dezember lief das Schiff mit eigener Kraft unter Schlepperassistenz nach Hamburg an den Burchardkai, wo die Containerladung gelöscht wurde. Danach verholte man es zu Blohm & Voss, wo die Schäden untersucht und Angebote für die recht kostspielige Reparatur eingeholt wurden. Die *Itapagé* kehrte mit aufgerissenem Bug und ohne Verletzte nach Hamburg zurück. Das Suchen und Bergen der über Bord gegangenen Container dauerte mehrere Wochen.

Direkte Konsequenzen in Form von Gesetzesänderungen oder ähnlichem hat es wohl nicht gegeben. Den gefährlichen Inhalt von Containern gegen derartige Kollisionen zu schützen, wäre utopisch.

Als Unfallursache wurden Fehler des Lotsen der *Ever Level* festgestellt. Der Lotse der *Itapagé* war mitschuldig und auch die schlechte Sicht (Nebel) trug zu dem Unglück bei.

Angezeigt wurden die beiden Lotsen, aber in der Hauptsache der *Ever Level*-Lotse. Im Seeamtspruch wurde diese Verantwortlichkeit auch so gesehen.

Ob eine Verurteilung stattgefunden hat, geht aus der Akte nicht hervor.

Die Frage der Ausrüstung der Container mit Erkennungsmerkmalen, die geortet werden können (z.B. mit Transpondern) wird immer wieder bei der IMO diskutiert. Aber hier ist die Einführung bisher daran gescheitert, dass die Kosten sehr hoch sind und der Nutzen dazu gering. Außerdem ist es schwierig, sich auf ein bestimmtes System zu einigen. Der Einsatz der Werkfeuerwehr der Bayer AG war einer der Gründe, später TUIS einzuführen.



Container und Schiffsbrücke der *Ever Level* gerieten sofort in Brand. Gelöscht wurde unter anderem mit speziell ausgerüsteten Bugsierschleppern. Zu erkennen sind die Schleifspuren an der *Ever Level*.

Anmerkung der Redaktion: Unsere Reihe „GeBe-Unfallmerkblatt“ erinnert an Ereignisse, die die Gefahrgut-Gesetzgebung beeinflusst haben und zeigt, welche Konsequenzen sie hatten. Der Autor Klaus Ridder war seit 1973 im Gefahrgutreferat des Bundesverkehrsministeriums tätig und hat die Entwicklung in den letzten 30 Jahren aktiv begleitet und sein Wissen mit zahlreichen Veröffentlichungen weitergegeben.

