

=== ENTWURF (4) ===

MS "Charlesville" (CMB) - Congoboot 1951  
MS "Georg Büchner" (DSR) - Fracht- und Lehrschiff 1967, Berufsschule 1977  
Schiff "Georg Büchner" (HRO) - Akademieschiff 1991, DJH-/Hotelschiff 2002, Denkmal 2005

Unspektakulär gesunken 2013 vor Gdansk

Entgegen aller "Expertenmeinungen" und "wilden Spekulationen" zur Ursache des Sinkens der "Georg Büchner" ex "Charlesville" kann man anhand ernsthaft ausgewählter Meldungen eher zu dem Schluss kommen, dass dieser Untergang irgendwie vorhersehbar und wie abgelaufen anders nicht abwendbar war. Denn die Eigenarten von Schiffen mit ihren in den Jahren ermüdenden Materialien gemeinsam mit der Kraft der offenen See und die vermehrte Existenz der heutigen Offshore-Technologie (Öl, Gas, Strom) sind eben nicht negierbar.

Verantwortlich für diesen irgendwie infantilen Verlust eines historischen Schiffes sollten alle Personen zeichnen, die dessen Seeverbringung ursprünglich veranlassten, verantwortlich vorbereiteten und letztendlich genehmigten. Aus ähnlichen Verfehlungen der Menschheit Gelerntes und selbst gesunder Menschenverstand waren wohl einfach wegen des wirklich nur lächerlichen Verkaufspreises abgeschaltet gewesen.

Bereits von anderen Fällen lange festliegender Schiffe wurde berichtet, die bei einem späteren Verschleppen über See verloren gingen. So ist es auch in diesem Fall nicht verwunderlich, bedenkt man den Fakt, dass die "Büchner" seit 1977 nicht mehr lief, nur noch in ruhigem Gewässer festlag, seitdem keine den IMO-Vorschriften entsprechende Unterhaltung mehr erfuhr und letztmalig im Oktober 2001 in eben diesem ruhigen Gewässer bewegt wurde. Der somit doch wohl ziemlich marode Schiffsrumpf war für eine Seeverbringung einfach nicht mehr geeignet. Ein weiterer Fall dieser Art. - Die "Peking" darf auf keinen Fall über den Großen Teich geschleppt werden! Sie sollte in einem Dockschiff trockenliegend verschifft werden, wenn es denn je zu einer Übernahme durch Hamburg(er) kommen sollte.

Der 1967 bei der Übernahme der "Charlesville" in Antwerpen Erste Nautische Offizier Ingo Rose beschrieb eine besondere Eigenschaft des Schiffes: "Immer wieder kam es zu einer geringen Stb.-Schlagseite im Hafen, auch wenn kein Ladungsbetrieb und/oder Tankoperationen durchgeführt wurde. ... Die Ursache dafür war, dass sich in der Maschinenraumbilge das Wasser [Schwitz- und Leckwasser der Maschinerie] an der Stb.-Seite sammelte und dann ohne entsprechende Maßnahmen das WC der Kapitäne überlief." (Kapitäne wohnen stets an Steuerbord.) Desweiteren schrieb Ingo Rose, "... mir sind die kurz über der Stb.-Wasserlinie nachträglich eingebauten Bullaugen und deren provisorischer Verschluss mit den Blechen nicht geheuer vorgekommen. Kapitän Klemke hatte auch berichtet, dass er dort im Inneren keine Panzerblenden gesehen hat." Beide Fakten - die konstruktionsbedingte Neigung der ALBERTVILLE-Schiffe nach Steuerbord sowie die an den zusätzlich eingebrachten Bulleyes fehlenden Panzerblenden im Inneren des Schiffs - wurden durch weitere Berichte und Aussagen bestätigt.

Auf Fotos aus dem Stadthafen ist bereits die besagte leichte Schlagseite des Schiffs nach Steuerbord zu sehen. Hinzu kamen die auf diesen vernachlässigten Schiffsrumpf unterschiedlich wirkenden Zugkräfte von zwei Schleppern beim Ablegen seitlich nach Steuerbord! Mussten die Schlepper die "Büchner" vielleicht sogar vom Schlick zerren? Das war purer Stress für die Außenhaut der alten Lady! Der in diesem Moment womöglich einen oder sogar mehrere kleine oder gar schon größere Risse verursachte, die sich ohne Gegenmaßnahmen (Entdecken, Stoppen der Reißenden mittels Setzen von Bohrungen, Abdichten) später auf See, selbst bei den in den zwei Tagen der Seeverbringung relativ ruhigen Bedingungen auf der "kabbeligen" Ostsee, ungehindert ausbreiten konnten. (Siehe vgw. Carglass-Werbung...) Dazu zeigen Fotos vom Schleppverband schon im Seekanal Warnemünde die Umspülung dieser untersten steuerbordseitigen und nur angepunkteten Bullaugen-Abdeckbleche.

Zur Sicherheit des Geschleppten und des Schleppers nahm der Schleppverband vorzugsweise einen Kurs dichter unter Land, um im Falle eines Falles schneller einen Hafen erreichen zu können. Da ein Schleppverband dieser Art eine stark eingeschränkte Manövrierfähigkeit besitzt und die reguläre Schifffahrt auf den vorgeschriebenen Seewegen zu sehr behindert hätte, war dieser besondere Kurs von den zuständigen Seeämtern sicherlich genehmigt gewesen.

Womöglich über die zuvor genannten Pfade der unbemerkten Rissbildung und der nur angepunkteten Schutzbleche der nachträglich viel zu tief eingebrachten Bullaugen ohne die üblichen innenliegenden und seefest verschleißbaren Panzerblenden (Das früher sehr seetüchtige Schiff hatte eigentlich nur noch den Status eines "Hausboots".) fand das Ostseewasser in den zwei Tagen der Verschleppung den Weg in das Innere der "Georg Büchner". Es sammelte sich also vermehrt steuerbordseitig in der Bilge des Maschinenraums und stieg dann vehement bis zum Kapitänsdeck auf. Niemand war an Bord, dagegen etwas zu unternehmen. Und dazu noch ist zu bezweifeln, dass die Trimm- und Lenztechnik überhaupt noch funktionstüchtig war. Die Schlagseite nach Steuerbord nahm wegen dieser Eigenart des Schiffes unvermindert zu, bis sie eben zum unhaltbaren Kentern des Schiffes und dessen letztendlichen Sinkens führte. Leider hatte der Schlepper keinen Hilferuf abgesetzt, schon während die "Büchner" immer mehr in Schräglage geriet.

Nun geschah das Sinken wohl in der Nähe der Unterwasser-Gasleitung zwischen dem 80 km vor der polnischen Küste liegenden Offshore-Erdgasfeld B3 der polnischen Firma PETROBALTIC und dem Festland. Also versuchte man, das kenternde Schiff von der Gasleitung wegzuziehen und bestenfalls auch noch in den nächsten Hafen, Gdansk, zu schleppen. Vergebens! Um nicht den eigenen Auftrieb durch eine eventuell aufsteigende Gasblase zu verlieren, "floh" der Schlepper nach dem Kappen der Schleppverbindungen zunächst vom Unglücksort. Aber nachfolgend hatte er noch nach aufsteigenden Gasblasen zu suchen, um eine eventuelle Beeinträchtigung der Offshore-Gasförderung zu vermeiden. Dafür lief der Schlepper der an dem Abend wohl vorherrschenden Strömung folgend einen Zickzackkurs über dem vorigen Schleppkurs zurück, um nach Anzeichen einer eventuellen Leckage der Gasleitung Ausschau zu halten. Nachdem kein aufsteigendes Gas festgestellt wurde, beorderte man den Schlepper zum nächstliegenden Hafen - in diesem Fall sogar seinem Heimathafen Gdansk.

Eine Bestätigung all der obigen Annahmen steht noch aus. Dazu würde auch eine Unterwasserinspektion notwendig sein, was jedoch schwierig sein dürfte, liegt die "Georg Büchner" doch ausgerechnet auf der Steuerbordseite. Also können nur wagemutige Taucher im Schiffsinnen bis zu den unteren Schiffsräumen auf der Steuerbordseite mit den nachträglich eingesetzten Bulleyes vordringen, wo sie dann eventuell feststellen werden, dass sogar bereits Material vom Meeresboden bis nach innen vorgedrungen ist. Alternativ ließe sich ein entsprechend kleines und wendiges ROV (Remotely Operated Vehicle, Tauchroboter) mit Kamera(s) einsetzen. Eventuelle Risse in der Beplankung der Backbordseite sollten bei einer Inspektion durch Taucher normal zu ermitteln sein.

Auf hinreichend bekannte Fotos und Grafiken wird hier verzichtet, um den Textfluss nicht zu unterbrechen.

FB:RdGB / ABa, webmaster@seeleute-rostock.de / HH, Juli 2013