



Wartet in Rostock auf Ladung: der Kabelleger „Aura“. Die Kabel werden aufgerollt (rotes Gerüst in der Mitte) transportiert und am Heck ins Wasser gelassen. Foto: Kerstin Schröder

„Aura“ legt tonnenschwere Stromkabel in der Ostsee ab

Rostock – Ständiger Gast: Der Kabelleger „Aura“ wird an den Rostocker Kaianlagen immer wieder mit tonnenschweren Seekabeln bestückt. Das 102 Meter lange Schiff bringt die 15 Kilometer langen Kabelstücke

vor die Küste Mecklenburg-Vorpommerns. Dort werden sie in eine ausgehobene Stromtrasse gelegt. Die verbindet die Offshore-Windparks Baltic 1 und 2. Von Baltic 1, der sich 32 Kilometer vor der Insel Rügen befindet,

wird das Kabel weiter zum Festland gelegt. 120 Kilometer müssen bis zum Spannungswerk Bentwisch bei Rostock überwunden werden. Ein Kilometer des dreidimensionalen Kabels kostet rund eine Million Euro

und wiegt pro Meter 120 Kilogramm. Maximal kann die „Aura“ 2600 Tonnen aufnehmen. Mehr die Hälfte der benötigten Kabel für die Stromtrasse vor Mecklenburg-Vorpommern liegt bereits im Meeresboden. ks

Brand der „Fichte“ nie restlos aufgeklärt

Am 19. Dezember 1967 brach im Maschinenraum des DSR-Ausbildungsschiffes ein verheerendes Feuer aus.

Von Reinhard Kramer und Thomas Luczak



Warnemünde – Rauch über dem Breitling – und Großalarm in der Rostocker Feuerwache im Stadtzentrum. Die Rettungskräfte rücken aus: In der Warnowwerft brennt das Fracht- und Lehrschiff „J. G. Fichte“. Es sieht nicht gut aus für das Schiff der Deutschen Seereederei (DSR) an diesem 19. Dezember 1967. Der Maschinenraum steht in Flammen.

Zwei Tage später sollte die „Fichte“ zur Probefahrt auslaufen. Eigentlich „Weihnachten, spätestens Neujahr“ sollte die Wertzeit planmäßig beendet sein, erinnert sich Stefan Ellmann, langjähriges Besatzungsmitglied der „Fichte“ und damals als Lehrbootsmann mit Lehrlingen in Glowe auf Rügen.

Das Schiff ist reisefertig – hat bereits Schweröl und Diesel gebunkert. Etwa 30 Werftarbeiter der Tagschicht sind gegen Mittag noch im Maschinenraum beschäftigt, unter anderem mit Schweißarbeiten an der Verlaschung von Rohrleitungen. „Auch ein provisorisch angeschweißter Flaschenzug musste noch abgebrannt werden“, erinnert sich Ellmann. Fakt ist: Schweißfunken entzündeten tiefer liegende, brennbare Stoffe. Möglicherweise ölgetränkte Putzwolle von der Maschinenreparatur. Vielleicht war es auch eine Diesellampe, vermutet Stefan Ellmann, der heute in Premnitz (Brandenburg) wohnt.

Das Feuer wird bemerkt, doch erste Lösversuche schlagen fehl. Wahrscheinlich werden – in Panik – die Sicherungsstifte der Handfeuer-

erlöscher nicht gezogen. Und die stationäre Bordfeuerlöschanlage? Ist wegen der Reparaturen noch nicht einsatzbereit. Der Brand breitet sich schlagartig aus. Weite Teile des Maschinenraums stehen in Flammen. Temperaturen von bis zu 1100 Grad Celsius, dazu starke Rauchentwicklung. Die Schiffsleitung ordnet die Evakuierung des Lehrschiffes an.

Die Betriebsfeuerwehr der Werft ist nach nur drei Minuten am Liegeplatz 5 in Warnemünde, wo die „Fichte“ mit ihrer Backbordseite zwei Feuerlöschboote ein, die ihren Standort querab der Werft am gegenüberliegenden Ufer des Seekanals haben. Doch auf Hilfe aus Rostock kann nicht verzichtet werden. Die Wehren rasen über die Stadtautobahn nach Warnemünde. Dort ist die Bahnschranke am sogenannten Tunnelhaus – wie meist – geschlossen. Man kommt nicht über die Gleise. Neue Verzögerung. Die „Fichte“ – in Sichtweite gegenüber am Kai – qualmt immer stärker.

In Asbestanzügen dringen die Berufsfeuerwehrlente schließlich in das E- und in das F-Deck der „Fichte“ ein. Durch Sprühnebel müssen die unter Atemschutz kämpfenden Trupps abgelöst werden. Sie arbeiten an ihrer Leistungsgrenze. Im Feuer platzen die Schaugläser des bereits bebunkerten Schmieröltanks auf der Backbord-Seite. Neue Nahrung für die Flammen. Kurzzeitig wird erwo-



Ähnlich wie hier am Warnemünder Passagierkai lag die „Fichte“ mit ihrer Backbordseite am 19.12.1967 in der Warnowwerft. Fotos: Reinhard Kramer

schleppen und aufzugeben, erinnert sich Ellmann.

Durch den Wellentunnel, über Notausgänge und den Hauptniederengang wird der Brand bekämpft. Stundenlang. Die Feuerwehr wird

dabei von Besatzungsmitgliedern unterstützt, die Wege durch den Bauch des Schiffes weisen. Einem Offizier im Asbest-Anzug gelingt es, die Diesel-Zufuhr zu stoppen, sagt Ellmann. In den Abendstun-

den wird das Feuer schließlich gelöscht. Das wertvolle Lehrschiff ist gerettet, es gibt keine Verletzten oder gar Tote. Brandposten ziehen auf, die Ursachenermittlung beginnt. Neben der Kriminalpolizei ist auch die Staatssicherheit beteiligt. Ein Wirtschaftsverbrechen ist ja nicht auszuschließen.

Auch wenn der Brand bis heute nicht restlos aufgeklärt ist: Wesentliche Ursachen für den (noch immer unbezifferten) Millionenschaden stehen fest. Insbesondere das Beunkeregelime bei Reparaturschiffen muss verbessert werden. Daneben sei die nicht funktionsbereite Bordfeuerlöschanlage für die Ausbreitung des Feuers mitverantwortlich. In der Folge gibt es konkretere Festlegungen durch die Werft und in der Arbeitsordnung der Reederei. Doch mit Panik beim Umgang mit mobilen Feuerlöschgeräten rechnet man trotz laufender Schulungen immer wieder.

Die „Fichte“ wird schließlich mit großem Aufwand durch die Warnowwerft wiederhergestellt. „Von Januar bis Mai haben wir das Schiff instandgesetzt, aufgeräumt“, erinnert sich Ellmann. „Ende Mai startete dann die erste Reise nach dem Brand.“ Noch ein Jahrzehnt lang ist das Schiff für seine Reederei unterwegs.



So berichtete die OZ am 20. Dezember 1967.



Deck F im ausgebrannten Maschinenraum der „Fichte“.

● **Info:** Sie sind auch auf einem der DSR-Lehrschiffe „Heine“, „Körner“, „Büchner“ oder „Fichte“ gefahren und möchten uns Ihre Geschichte erzählen? ☎ 0381 / 36 53 81; ✉ OZ, Thomas Luczak, Ressort MV, R.-Wagner-Str. 1a, 18055 Rostock; E-Mail: schulschiffe@ostsee-zeitung.de

IN KÜRZE

„Costa Concordia“-Havarie kostet 1,5 Milliarden

Berlin – Für die Bergung des havarierten Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ und Entschädigungszahlungen muss die italienische Reederei Costa Crociere nach ihren Angaben mindestens 1,5 Milliarden Euro aufbringen. Das Unglück vor gut zwei Jahren mit 32 Toten habe fast zum Ende der Kreuzfahrtreederei geführt, sagte der Vorstandschef des Unternehmens, Michael Thamm, der „Bild am Sonntag“. „Wirtschaftlich stehen wir heute wieder da, wo wir vor dem Unfall waren. Aber zwischendurch stand die Existenz dieser Reederei auf dem Spiel.“

Ex-„Völkerfreundschaft“ fährt für britische Reederei

Purfleet – Die britische Reederei Cruise & Maritime Voyages übernimmt 2015 das Kreuzfahrtschiff „Azores“. Derzeit fährt das Schiff für Ambiente Kreuzfahrten. Doch weil die Buchungen hinter den Erwartungen liegen, will das Unternehmen aus dem Kreuzfahrtgeschäft aussteigen. Gebaut 1946 als „Stockholm“, fuhr die heutige „Azores“ zunächst zwischen Schweden und den USA. Bekannt wurde sie 1956, als sie die „Andrea Doria“ rammte. 1960 wurde die „Stockholm“ an die DDR verkauft und in „Völkerfreundschaft“ umgetauft.

Entschädigung nach Todesfall auf „Gorch Fock“?

Aachen – Sechs Jahre nach dem Tod der „Gorch Fock“-Kadettin Jenny Böken verhandelt das Verwaltungsgericht Aachen über die Entschädigungsklage der Eltern. Die 18-jährige Sanitätsoffiziersanwärterin aus Geilenkirchen war 2008 während ihrer Nachtwache aus bisher ungeklärten Umständen über Bord gegangen und wurde zwei Wochen später tot aus der Nordsee geborgen. Eine mündliche Verhandlung sei für den 23. Oktober angesetzt, teilte eine Gerichtssprecherin in Aachen mit. Die Bundesrepublik hatte eine Entschädigung abgelehnt.

BÜCHERBRETT

Auf Shackletons Spuren: 23 Tage in eisiger Hölle

Arved Fuchs ist Deutschlands bekanntester Abenteurer. Mit seinen Expeditionen vor allem in die Polarregionen macht der heute 61-Jährige immer wieder auf den Klimawandel und dessen Folgen aufmerksam. Am 30. Januar 2000 begaben sich Fuchs und sein Team nach jahrelangen Vorbereitungen auf die Spuren von Sir Ernest Shackleton. Der Brite war 1914 zur Imperial Trans-Antarctic Expedition aufgebrochen, doch sein Schiff „Endurance“ wurde im Weddellmeer ein Opfer des Packeises. Mit dem Rettungsboot „James Caird“ gelingt es Shackleton schließlich, Hilfe zu holen und die Männer seiner Expedition zu retten. Fuchs machte sich in der „James Caird II“, einem Nachbau des historischen Beibootes, auf die 800 Seemeilen lange Reise von Elephant Islands nach Südgeorgien. Neben ungewöhnlich schönen „Tagen, die die Seele streicheln“, erlebten die Abenteurer eisige Stürme und kamen in der 23 Tage dauernden Tortur an ihre Grenzen. mz



Die „James Caird II“ versinkt in einem Wellental. Foto: Torsten Heller

● **Info:** „Im Schatten des Pols. Auf Shackletons Spuren im härtesten Meer der Welt“, Arved Fuchs, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, 19,90 Euro, ISBN 978-3-7688-3834-4

Konferenz der Seemannsmission

Breklum – Die alle sechs Jahre stattfindende Weltkonferenz der Deutschen Seemannsmission (DSM) tagt ab heute bis Freitag in Breklum, Nordfriesland. 23 Mitarbeitende aus dem Ausland und 30 Aktive aus dem Inland werden erwartet, kündigte DSM-Generalsekretärin Pastorin Heike Proske an. Thema der Konferenz: „Netzwerk“. Bei der DSM sind 800 Haupt- und Ehrenamtliche in 15 Inlands- und 16 Auslandsstationen aktiv – auch mit sozialer Hilfe und Seelsorge.

Kreuzfahrtschiffe in Warnemünde

Ankunft	Schiffsname	Abfahrt
08.07. / 07.00 Uhr von Kopenhagen	„Rotterdam“ Liegeplatz P7	08.07. / 22.00 Uhr nach Tallinn
09.07. / 07.00 Uhr von Aarhus	„Royal Princess“ Liegeplatz P8	09.07. / 21.00 Uhr nach Tallinn
09.07. / 08.00 Uhr von Helsinki	„Azura“ Liegeplatz P7	09.07. / 17.00 Uhr nach Kopenhagen
10.07. / 08.00 Uhr von Kopenhagen	„Aidabella“ Liegeplatz P7	10.07. / 18.00 Uhr nach Oslo
10.07. / 09.30 Uhr von Amsterdam	„Celebrity Constellation“ Liegeplatz P8	10.07. / 23.59 Uhr nach Oslo
12.07. / 08.00 Uhr von Stockholm	„Aidamar“ Liegeplatz P7	12.07. / 18.00 Uhr nach Tallinn

Die Ankunftszeiten sind Liegeplatzzeiten. Angaben ohne Gewähr.

Ankunft	Schiffsname	Abfahrt
12.07. / 08.00 Uhr von St. Petersburg	„Crystal Symphony“ Liegeplatz LP41	12.07. / 22.00 Uhr nach Kopenhagen
12.07. / 14.00 Uhr von Oslo	„Costa Fortuna“ Liegeplatz P8	12.07. / 19.00 Uhr nach Kopenhagen
13.07. / 07.30 Uhr von Kopenhagen	„Norwegian Star“ Liegeplatz P8	13.07. / 22.00 Uhr nach Tallinn
13.07. / 08.00 Uhr von Kopenhagen	„MSC Poesia“ Liegeplatz P7	13.07. / 19.00 Uhr nach Stockholm
14.07. / 06.00 Uhr von Kopenhagen	„Seabourn Legend“ Liegeplatz P8	14.07. / 22.00 Uhr nach Lübeck
14.07. / 08.00 Uhr von Kopenhagen	„Aidabella“ Liegeplatz P7	14.07. / 18.00 Uhr nach Göteborg

www.rostock-port.de