

Havarie des Erzfrachters JANINE auf der Hunte am 13. September 2011 – Erlebnisbericht des Pressesprechers im Havariefall

Bauberrat Rüdiger Oltmanns, Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen

Bericht der Verkehrszentrale Bremen über besondere Vorkommnisse am 13. September 2011 um 19:12 Uhr – BMS JANINE, auf der Hunte von Oldenburg Richtung Elsfleth hunteabwärts fahrend meldet: Schiff ist aus dem Ruder gelaufen und liegt bei km 16,5 quer im Fahrwasser mit Grundberührung an beiden Böschungsseiten. Schiff liegt fest und kann nicht manövrieren. Pegel Huntebrücke: +2,75 m ablaufend 22:20 Uhr: Amtsnautiker meldet, dass Havarist durchgebrochen ist. Für den „Pressesprecher im Havariefall“ war dies der Startschuss für einen 8 Tage dauernden Ausflug in die Welt der Journalisten, Radio- und Fernsehprecher sowie Kameralente und Tontechniker.

Bereits um 0:05 Uhr in der Nacht zum Mittwoch verließ die erste Pressemitteilung durch die Amtsleitung das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Bremen. Am Mittwochmorgen wurde die Vermittlung angewiesen, alle Presseanrufe an den „Pressesprecher im Havariefall“ weiterzuleiten. Wie auch in anderen Wasser- und Schifffahrtsämtern ist im WSA Bremen der Pressesprecher im Havariefall eine Person, die nicht mit der Abwicklung oder gar mit der Einsatzleitung der Havarie betraut ist, sondern die Aufgabe hat, der Einsatzleitung bei der Havarieabwicklung den Rücken freizuhalten und die wesentlichen Informationen zur

Havarie an die Presse weiter zu geben.

Nach Einrichtung des Pressestabes am frühen Mittwochmorgen wurde in enger Abstimmung mit der Amts- und Einsatzleitung das weitere Vorgehen zur Pressearbeit festgelegt. Schnell war klar, dass eine Pressekonferenz im eigentlichen Sinne nicht erforderlich sein würde. Vielmehr wurde die Bedeutung erkannt, eine Vorort-Präsenz sicherzustellen. Die bereits in der Nacht informierte Presse wurde im Laufe des Vormittags immer aktiver. Die an die Presse weitergegebene Mobiltelefonnummer klingelte praktisch pausenlos, und das sollte sich die nächsten 8 Tage auch nicht ändern. Für 14:00 Uhr wurde ein Vorort-Pressesprecher vereinbart. Nach einem ersten Radiointerview im WSA ging es zur havarierten JANINE.

Am Havarieort bot sich ein reges Treiben von Einsatzkräften. Die WSA-Schiffe „Drielake“ auf der einen Seite und „Harriersand“ auf der anderen Seite des Havaristen waren damit beschäftigt, die Einsatzkräfte des THW und der Feuerwehr beim vorsorglichen Auslegen und Anpassen der Ölsperren zu unterstützen. Die Kollegen der Wasserschutzpolizei vernahmen unterdessen den Schiffsführer der havarierten JANINE. Der



Abb. 1: Havariertes Binnenschiff JANINE auf der Hunte (Foto: Zentrale Polizeidirektion Hannover)



Abb. 2: Pressesprecher im Einsatz



Abb. 3:
Das Arbeitsschiff DRIELAKE legt
am Havaristen die Ölsperren aus

Deichband zäunte den Havariebereich auf dem Deich weiträumig ab, um die immer zahlreicher erscheinenden interessierten Bürger vom direkten Einsatzbereich fern zu halten. Dazwischen zahlreiche Fernseh- und Radio-Teams und Journalisten, die brennend darauf warteten, dem Pressesprecher ihre Fragen zu stellen. Gekleidet mit einer leuchtend orangefarbenen Dienstjacke mit der Aufschrift „PRESSESPRECHER“ gab es nun kein Zurück mehr. Abends war dem Pressesprecher dann auch klar, was der Begriff „O-Ton“ bedeutet: Hatte er doch den ganzen Tag damit zugebracht, seine Stimme, d. h. seinen Originalton („O-Ton“) den Journalisten zur Verfügung zu stellen.

Nach kurzer Lagebesprechung mit der Einsatzleitung kam der Sprung ins kalte Wasser. Krawatte richten, ruhig stehen, langsam reden und wenn es nicht klappt, einfach noch mal. Soweit so gut. Als sich allerdings abends das erste Live-Interview für das Fernsehen ankündigte, war es vorbei mit „einfach noch mal“. Ewig dauernde 20 Minuten auf der gleichen Stelle stehend und wartend, bis die Moderatorin ein Zeichen von der Regie bekam. Jetzt nur nicht versprechen – dann doch volle Konzentration und ... Aktion!

Zwischen den Radio- und Fernsehinterviews waren während des ganzen Tages immer wieder zum Teil schwierige Telefoninterviews zu führen. So wurden dem Redakteur einer großen Wochenzeitschrift aus München nicht nur die Hintergründe der Havarie, sondern nebenbei auch noch Grundsätzliches zum Tidegeschehen erläutert. Dabei war Vorsicht geboten. Einfache Erklärungen und nicht zu fachspezifische Erläuterungen waren gefragt. Wochen später war dann allerdings in 550 000er-Auflage zu lesen, dass der Redakteur nicht alles richtig verstanden hatte.

Viel Zeit zum Reflektieren blieb ohnehin nicht. Am Abend war noch eine Pressemitteilung auf den Weg zu bringen und für 7:00 Uhr am nächsten Morgen die nächsten Interviewtermine zu vereinbaren.

Die „Routine“ kam dann bereits am 2. Tag. Die Presseresonanz war ähnlich groß, war doch ein erstes schwimmendes Gerät eingetroffen, um die Ladung (1 100 Tonnen Zinkerz) zu bergen. Als bekannt wurde, dass die Entladung des Erzes 3–4 Tage dauern würde, begnügten sich die Medien die folgenden Tage mit den täglich herausgegebenen Pressemitteilungen



Abb. 4: Medienvertreter



Abb. 5: Übertragungswagen



Abb. 6: Ladungsbergung



Abb. 7: Umladen durch die HARRIERSAND

nebst aktuellen Fotos sowie vereinzelt Radio- und Zeitungsinterviews. Es entwickelte sich aber auch eine gewisse Erwartungshaltung bei den Pressevertretern: „Wieso sind Sie um 5:00 Uhr morgens nicht ans Telefon gegangen, die Radionachrichten fangen doch um 5:00 Uhr an?“ oder Anruf um 19:00 Uhr: „Wo bleibt die Pressemitteilung? Die letzten Tage kam sie immer gegen 18:30 Uhr“.

Aber auch die Frage von Schifffahrtstreibenden und Reedern, wann denn die Hunte wieder frei befahrbar sein werde, erreichten immer häufiger den Pressesprecher.

Wurde anfänglich bei den Pressemitteilungen vor allem Wert darauf gelegt, die wesentlichen Informationen zur Havarie weiterzugeben, war bei der Pressearbeit während der Tage der Ladungsbergung mehr Raum dafür, die Leistung der Einsatzleitung und der Einsatzkräfte des WSA Bremen zu würdigen. Rund um die Uhr im Einsatz, hatte der Schwimmgreifer HARRIERSAND die Entladung der JANINE übernommen, da das eigentlich mit der Bergung der Ladung beauftragte Unternehmen vor Ort nicht über leistungsfähiges Gerät verfügte.

Nachdem die Ladung geborgen war, Taucher den Rumpf des Havaristen abgetaucht hatten und das schwere Bergungsgerät aus den Niederlanden eingetroffen war, konnte die eigentliche Bergung des Schiffes beginnen. Über die Pressemitteilungen informiert, stieg damit auch wieder das Interesse der Medien. Nach den besonderen Herausforderungen befragt, die im weiteren Ablauf der Bergung erwartet werden, gab der Pressesprecher wiederholt zu Protokoll: „Spannend wird sein, ob es uns gelingen wird, das Schiff schwimmfähig und in einem Stück zu bergen“. Andernfalls hätte die JANINE, wie im Jahre 2001 die HYDRA, die an fast gleicher Stelle in ähnlicher Weise havarierte, aufwendig in mehrere Teile zersägt werden müssen.

Der Havarist, der mittlerweile an 2 armdicken Trossen an dem 300-t-Schwimmkran TRITON hing, wurde langsam hochgehoben, und gleichzeitig ist das Wasser aus dem Schiffsinnen gepumpt worden. Dabei streckte sich das Fahrzeug wieder in seine ursprüngliche Form. Die beim Einknicken des Schiffes entstandenen Risse wurden provisorisch abgedichtet, und ein erster Bergungsversuch wurde unternommen.



Abb. 8: Erster Bergungsversuch der JANINE



Abb. 9: entladener und leergepumpter Schiffskörper



Abb. 10: JANINE wird in Richtung Oldenburg geschleppt

Die JANINE hing mit dem Bug allerdings so weit auf der Böschung, dass es nicht gelang, sie von dieser runterzuziehen. Die Gefahr war jetzt groß, dass der Schiffskörper diesen Bewegungen nicht standhält. Daher hatte man sich entschieden, den Bergungsversuch abzubrechen und das Nachhochwasser abzuwarten. In der Nacht zum 21. September gegen 3:40 Uhr war es dann mithilfe eines Schleppers gelungen, das Schiff wieder in einem Stück und schwimmend freizubekommen.

Nachdem die Kollegen der DRIELAKE und der HARRIERSAND die Ufer provisorisch instand gesetzt, das verloren gegangene Ruderblatt geborgen und die Sohle der Hunte nach weiteren Hindernissen abgesehen hatten sowie die JANINE in Richtung Oldenburg geschleppt wurde, konnte die Seeschiffahrtsstraße Hunte um 9:15 Uhr am Donnerstag, den 22. September wieder für den Verkehr freigegeben werden.

Damit war auch die Arbeit des Pressesprechers im Havariefall vorerst beendet – fast jedenfalls, denn es stand noch ein sonntagmorgendlicher Auftritt beim Hafenkonzert eines regionalen Radiosenders an – galt es doch, auch diese Möglichkeit noch zu nutzen, für die Aufgaben der WSV zu werben.

Die Außenwirkung des Pressesprechers war zweifellos groß, das besondere Lob und der Dank gelten allerdings der Einsatzleitung und den Einsatzkräften des WSA Bremen, die abseits der Medien Garanten für die optimal verlaufende Havarieabwicklung waren.

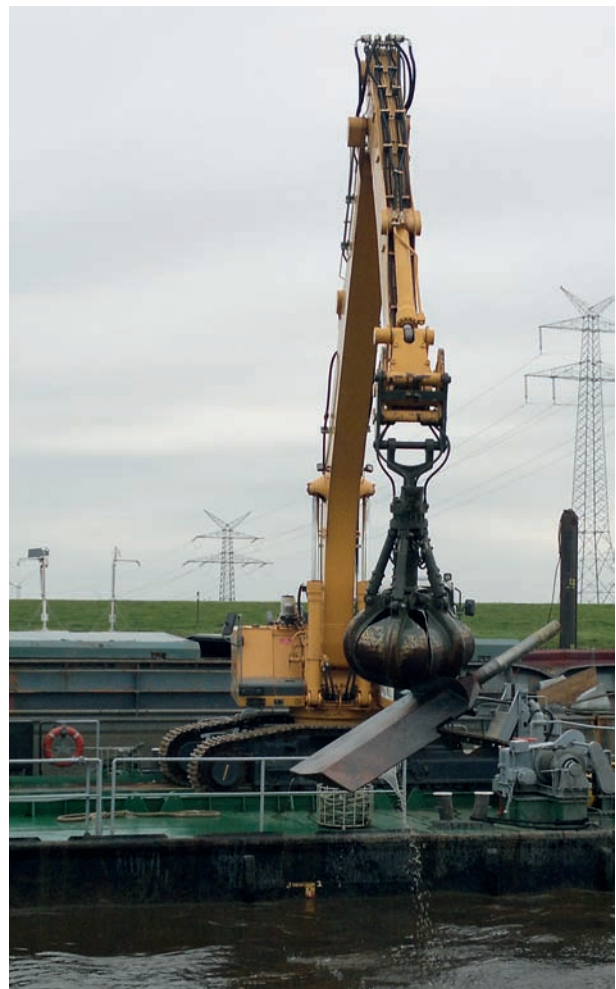


Abb. 12: Bergung Ruderblatt



Abb. 11: Einsatzleitung in Aktion



Abb. 13: Instandsetzung Ufer durch HARRIERSAND