

Zur Geschichte der Atlantic Osprey

Das Schiff wurde im Jahr 1986 von der Werft J.J.Sietas im Hamburg als Ro/Ro (Roll-on/Roll-off) Autofähre gebaut und unter dem Namen **Alster Rapid** von der Reederei Henry Stahl abgenommen. 1995 erfolgte der Verkauf an die ARGO-Reederei Richard Adler & Söhne in Bremen. Das Schiff wurde in **Arneb** umbenannt.

Es wurde im Verkehr zwischen Bremen/Bremerhaven und u.a. London, Hull, Ipswich, Harwich und Felixstowe eingesetzt. Spätestens hier begann wohl die Karriere als Atomfrachter.

1999 verkehrte die Fähre als letztes Schiff von Adler zwischen Bremen/Bremerhaven und Harwich/Felixstowe.

Kurze Zeit später meldete Adler Konkurs an, das Schiff ging 2001 an BNFL (British Nuclear Fuels Ltd.) , wurde in **Atlantic Osprey** umbenannt. 2005 übernahm der jetzige Besitzer NDA (Nuclear Decommissioning Authority) . Heimathafen ist heute Barrow-in-Furness in der irischen See. Da Sellafield keinen eigenen Hafen besitzt, operiert das Schiff entweder von Barrow oder von Workington.



Atlantic Osprey am 16.7.2009 in Cuxhaven ©sichel

Sicherheitsmängel

Vorgeworfen wird dem Schiff sein für einen Atomfrachter völlig veraltetes Bauprinzip mit nur 1 Maschine, 1 Ruder und ohne doppelte Rumpfhülle. Von der Bauart her ist es vergleichbar mit der 1987 im Ärmelkanal gesunkenen „Herald of Free Enterprise“ oder der 1994 auf den Grund der Ostsee gesunkenen „Estonia“. Ab 2001 wurde zwar notdürftig nachgerüstet, unter anderem ein wasserdichtes Schott hinter der Heckklappe und ein weiteres Schott im Schiff, eine fest installierte Wasserlöschanlage (wobei sich atomare Brände nicht mit Wasser löschen lassen) und eine CO2-Löschanlage (die aber nur unter völligem Sauerstoffabschluss wirken kann, was auf dem Autodeck eines Schiffes bezweifelt werden muss).

Der eigentliche Skandal ist aber, dass dieses Schiff nach den Untergängen von Estonia und Herald im absolut unsicheren Zustand unbehelligt jahrelang weiter atomare Fracht befördern durfte.

Weiter tauchen schon seit Jahren immer wieder Berichte auf, nach denen das Schiff in Fahrt häufig sein AIS-System abschaltet. AIS heißt Automatisches Identifikationssystem und dient u.a. dazu, dass speziell Schiffe mit gefährlicher Fracht von anderen Schiffen frühzeitig erkannt werden und diese dann entsprechend Abstand halten können. Das Abschalten von AIS ist ein klarer Verstoss gegen internationale Schifffahrtsregeln.

Angesichts der häufig transportierten Plutoniumfracht ist eine Fahrt als Geisterschiff höchst fahrlässig und gefährlich.

Geradezu als Anachronismus mutet auch ein Bericht des Verantwortlichen bei INS (International Nuclear Services), dem Reeder des Schiffes, über die Sicherheit an Bord an : „... das Schiff muß begleitet werden von einem bewaffneten Sicherheitsbeamten des CNC (Civil Nuclear Constabulary)...“ . Die oft beförderte Plutoniummenge reicht dabei leicht für eine Atombombe aus. Begleitschutz durch

ein Kriegsschiff, wie im Verkehr mit Japan üblich, ist in der Regel nicht vorhanden.

Auch mit dem Leben der Besatzung scheint die Reederei recht großzügig umzugehen. Auf älteren Bildern des Schiffes ist in Höhe des ersten Mannschaftsdecks noch je ein Rettungsboot an Back- und an Steuerbord zu erkennen. Auf neuen Bildern fehlen diese Boote. Es sind überhaupt keine neuzeitlichen Rettungsmittel mehr zu sehen.

Sicherheitsrelevante Vorfälle

Die unhaltbaren Sicherheitszustände des Schiffes vor 2001 wurden bereits erwähnt.

Auf der Fahrt nach Cuxhaven im Juli 2009 musste ein Besatzungsmitglied wegen Unfall oder Erkrankung von einem Rettungsboot aus Campbeltown in Höhe der Insel Mull of Kintyre von Bord geholt werden. Ob das Crewmitglied gleichwertig ersetzt wurde, wird nicht berichtet. Die Bergung musste über eine Strickleiter erfolgen. Andere Möglichkeiten besitzt das Schiff offenbar nicht. (Quelle: campbeltowncourier.co.uk)

Im März 2002 war das Schiff unmittelbar nach einem Werftaufenthalt von einem Feuer im Maschinenraum betroffen. Das Feuer im Kanal von Manchester konnte mit bordeigenen Mitteln nicht gelöscht werden. Wie lange die Feuerwehr von Salford zum Löschen benötigte, wird von BNFL nicht bekanntgegeben. (Quelle: archive.greenpeace.org)

Im Mai 2009 konnte im Hafen von Dünkirchen (Frankreich) offensichtlich die Heckklappe nur mit Hilfe eines externen Krans geöffnet werden. (Quelle: contratom.de).

Dies sind nur die bekannten (und nach umfangreicher Recherche gefundenen) Vorfälle. Wahrscheinlich gibt es noch mehr. Hier sind wir für Mithilfe und Informationen sehr dankbar !!

Kritische Nukleartransporte in der Vergangenheit

Hier sei nur erwähnt, dass Mitte der 90er Jahre der Atlantic Osprey – Vorgänger **Arneb genutzt wurde, um die unbenutzten MOX-Brennstäbe des nie in Betrieb gegangenen Schnellen Brütters in Kalkar höchstwahrscheinlich über Bremerhaven zur Baustelle des Schnellen Brütters in Dounreay (Schottland) zu transportieren. Der schottische Schnelle Brüter wurde ebenfalls nie fertiggestellt. Die MOX-Brennstäbe (mit mehreren hundert Kilogramm Plutonium) wurden daher Ende 2001 ebenfalls mit der **Arneb** im mehreren Fahrten von Schottland wahrscheinlich wieder über Bremerhaven zur damals noch existierenden Wiederaufbereitungsanlage nach Hanau gebracht.**

Spekulationen

Sellafield (wozu auch Dounreay mit Plutoniumlagerstätten gehört) weigert sich bis heute, sein Plutoniuminventar durch Euratom und die IAEA (Internationale Atomenergie Behörde) überwachen zu lassen.

Das häufige Abschalten des AIS – Schiffserkennungssystems , gerade an der nördlichen Spitze Schottlands lässt daher Spekulationen ins Kraut schießen.

Die Atlantic Osprey hat die zugegeben recht seltene Möglichkeit, das gesamte obere Deck zu zwei riesigen Luken zu öffnen. Hier wäre es ein Leichtes, auf hoher See mit einem zweiten Schiff längsseits zu gehen und mittels eines Bordkrans Fracht (vielleicht Plutonium ??) zu übernehmen.

Einen anderen Sinn, als die gleiche Position mit einem anderen Schiff zu verbergen, macht das Ausschalten des AIS nicht.

Es gibt auch immer noch Verdächtigungen, dass die Atlantic Osprey bei der Versenkung von Atommüll im Atlantic und der Nordsee beteiligt sein könnte.



©greenpeace-se/Christian Aslund



©greenpeace-se/Christian Aslund

Fazit

Die Atlantic Osprey sollte vor einer umfassenden Sicherheitsüberprüfung deutsche Hoheitsgewässer nicht mehr befahren dürfen.



Die Atlantic Osprey verlässt am 16.7.2009 Cuxhaven

**Frage:
Was bedeutet der rote Ball am Flaggenmast ??**

Copyright freundlicherweise von „sichel“ vesseltracker.com