

## TOP MELDUNGEN

**ADL** Herbststurm „Gabriel“ weckt Erinnerungen an „Kevin“ – wie sicher sind Deutschlands Küsten wirklich?

**BERLIN** Mehr Prototypen als sonstwo – Entwicklermesse INNOVATIO lockt Aussteller an

**HAMBURG** Der Stillstand vor dem Sturm – wie geht es mit der Ecuadoria-III weiter?

**REIN-RUHR** Der Pott brennt! – KFS-Kontrollen und Zwangsmaßnahmen führen zu drastischer Zunahme von gewalttätigen Protesten

## STAND

IM FOKUS

## STURM

**beginnt früh in diesem Jahr und setzt den Bergungsarbeiten ein vorzeitiges Ende. Ohnehin kann das im Mai des Jahres havarierte Schiff „Ecuadoria-III“ auf keinen Fall mehr fristgerecht geborgen werden.**

an der Welt gehört die Ecuadoria-III des portugiesischen

Schiff mehr: Auf der ewigen Jagd nach noch mehr Ladekapazität

hümt gewordenen Ida-Maersk-Klasse ein über 20.000

mit acht Schiffsgeschützen gegen Piraten ausgestattet

die Ecuadoria-III sich beinahe klein ausnimmt. Davon, freilich,

merkt man nichts, wenn man in der kalten Oktobergischt am Bug eines Hovercraft steht und zu dem gewaltigsten Wrack Europas übersetzt: Mit 400 Metern Länge, 60 Metern Breite und mit über 35 Metern hoch aufragenden Seitenwänden ist die am 20. Mai des Jahres auf Grund gelaufene Ecuadoria-III nicht nur ein beliebtes Fotomotiv für Touristen, sondern vor allem ein massives Problem für alle Großschiffe, die im Hamburger Hafen ihre Ladung löschen wollen. Und daran wird sich auch bis zum Frühjahr nichts mehr ändern: Der für die kommende Woche angekündigte Orkan „Gabriel“ hat alle Hoffnungen des Bergungsunternehmens SMIT begraben, selbst den zuletzt genannten Termin für den Abschluss der Arbeiten noch einzuhalten. Nicht nur der im Pitch gegen SMIT unterlegene Proteus-Konzern erhebt nun Klage gegen die Bergungsprofis, auch die Medien überziehen SMIT mit Spott. Die Männer an Bord meines Hovers sind entsprechend frustriert und nehmen kein Blatt vor den Mund: „Unser einziger Planungsfehler bestand darin, dass wir dachten, die Hafen- und die Stadtverwaltung würden die Bergungsarbeiten unterstützen, statt sie zu torpedieren“, sagt etwa James McIntyre, ein Hüne von Kerl in wasserfestem Overall, der eine Gruppe Knight-Errant-Gardisten zur zusätzlichen Sicherung der Bergungsstelle begleitet und vor Ort einweisen soll: „vor allem wegen Schiffen von Maersk und Wuxing mussten dauernd die Arbeiten angehalten werden; unser schweres Hebegerät konnten wir nicht mal vor Ort bringen.“ In der Tat steht die weithin sichtbare Bergungsplattform vom Typ Atlas seit Wochen in der Elbmündung – eine weitere Stelle, die von SMIT nun mit Hilfe von KE gegen Plünderer und Piraten geschützt werden muss. „Ist doch klar, dass da Proteus hintersteckt“, schnaubt ein ebenfalls an Bord befindlicher Techniker, der seinen Namen nicht erwähnt sehen will: „Die waren stinksauer wegen des Pitches und haben uns sogar Runner auf den Hals gehetzt, damit die Bergung scheitert. Dauernd erleben wir Defekte, nichts klappt, und Proteus freut sich über das gestiegene Frachtaufkommen in den Arkoblocks, wo Container auf kleinere Schiffe für Hamburg umgeladen werden.“ Dieser Sichtweise allerdings will sich selbst SMIT nicht anschließen: „Die Bergung scheitert nicht an den Plünderern oder anderen Störenfriedern, die allerdings ein wachsendes Problem darstellen. Der Grund für die Verzögerung ist, dass unser Bergungsplan ein Heben und Herausbewegen der Ecuadoria-III aus der Elbe vorsah, wofür die Elbfahrinne mehrfach über Tage und einmal auch mehr als eine Woche lang hätte gesperrt werden müssen. Das war der Hamburger Verwaltung bekannt, die Konsequenzen waren aber offenbar nicht ausreichend bewusst“, so SMIT-Direktorin Antonia van Veen. Zugleich zeigte sie sich erleichtert darüber, dass noch vor dem ersten Herbststurm alle Treibstoffreste an Bord abgepumpt und die zunehmend in Schräglage geratene Ladung mit GPS-Sendern ausgestattet und „weitgehend gesichert“ werden konnte. Erst in der vergangenen Woche war ein kleineres Frachtschiff mit einem abgetriebenen Container des Unglücksschiffs kollidiert und musste in den Hafen zurückkehren. „Das Problem sind die verdammten Ratten“, sagt McIntyre und meint damit keine Tiere: „Das Schiff sackt nach backbord langsam ab, drückt sich immer tiefer in den Elbschlamm. Zwischen den Containern herumzulaufen ist trotz aller Versuche einer Sicherung tödlich gefährlich – trotzdem werden Taue gekappt und Türen aufgebombt, um an die Ladung zu kommen. Gerade mal 3.500 von über 14.000 Containern haben wir per Schwimmkran bergen können, und viele Plünderer handeln offenbar im Auftrag der jeweiligen Eigner und deren Konkurrenten.“ Die Aufgabe der KE Gardisten, in Nacht und bei Sturm das Wrack zu verteidigen, werde „knallhart“.

## INFO+

## ECUADORIA-III

Das unter Lusiada-Flagge fahrende, 16.000 Standard-Ladebehälter fassende Containerschiff Ecuadoria-III lief am 20. Mai 2076 im Hamburger Hafen in einer Schlammanspülung der erst vor wenigen Jahren ausgebagerten Elbe auf Grund. Die erneute Elbvertiefung hatte den Zweck, den Hamburger Hafen für noch größere Schiffe befahrbar zu machen. Das Projekt hatte Proteststürme von Umweltschützern und Anrainern ausgelöst, unter anderem war eine erneute Verschiebung der Brackwassergrenze befürchtet worden. Zudem wurde die Sorge laut, die weitere Vertiefung und Verbreiterung der Elbe erhöhe die Gefahr von Sturmflutschäden. Die eigentliche Ursache der Havarie ist noch nicht abschließend geklärt: Die Schlammanspülung könne lt. einem Bericht vom Juni nicht in so kurzer Zeit und auf natürlichem Wege zustande gekommen sein, zudem die Elbfahrinne regelmäßig geprüft würde. Eine frühere Theorie, wonach ein Fehlzugriff des Zolls auf den Schiffsautopiloten zur Havarie geführt hätte, konnte nicht bestätigt werden. Die Tätigkeit von Geistern sowie ein im Schlamm verborgenes Hindernis wie etwa ein stromaufwärts verloren gegangenes Ponton liegt im Bereich des Möglichen. Im Pitch um die Bergung setzte sich das niederländische Unternehmen SMIT gegen den Wettbewerber PMTS (Proteus Marine Towing and Salvaging) durch. In der ersten Phase der Bergung stand dabei das Abpumpen der im Wrack befindlichen 13.500 Tonnen Schweröl im Vordergrund, außerdem konnten rund 3.500 Frachtcontainer durch einen Schwimmkran und Einsatz eines ESUS-Luftschiffs mit Bergungsplattform abtransportiert werden. Die Kosten für die Bergung wurden von SMIT mit 96 Mio. Euro veranschlagt – Experten gehen infolge der Verzögerungen und des Absackens des Wracks inzwischen von einer wesentlich höheren Summe aus.

MEHR ►

# SHADOWRUN



## DER NEUE SPIELLEITERSCHIRM

Ein vierseitiger DIN-A4-Hardcover-Schirm mit den wichtigsten Informationen für den Spielleiter auf der einen Seite und einem grandiosen Shadowrun-Bild auf der anderen - für die perfekte Mischung zwischen Atmosphäre und Nutzwert. Und er kommt nicht alleine, sondern bringt noch etwas mit. Insgesamt sind ihm vier doppelseitige Farbtafeln beigelegt, die jeweils Regelübersichten und Tabellen zu einem Aspekt im Spiel bieten: für Rigging, Decking, Kampf und Magie. Dazu kommen noch vier gleiche doppelseitige Farbtafeln für die Spieler - damit auch sie schnell wichtige Werte und Listen für den Spielfluss zur Hand haben.



MEHR SHADOWRUN UNTER:

[WWW.SHADOWRUNS.DE](http://WWW.SHADOWRUNS.DE)

PDF-VERKAUF UNTER:

[WWW.PEGASUSDIGITAL.DE](http://WWW.PEGASUSDIGITAL.DE)

**TOPPS**



Pegasus Press

**CATALYST**  
game labs

SHADOWRUN

Runner Gear



ACCESSOIRES

T-SHIRT MÄNNER

MEHR UNTER [TINYURL.COM/RUNNERGEAR](http://TINYURL.COM/RUNNERGEAR)