

Handelsschiffe schleppen Havaristen

Handelsschiffe sind für den Transport von Ladung der verschiedensten Art bestimmt. Ihr Schiffskörper und der Antrieb sind für diesen Zweck ausgelegt. Das Schleppen von anderen Schiffen stellt eine besondere, außergewöhnliche Aufgabe dar.

Für die Besatzung ist die Aufgabe meist neu, da so etwas selten in der Praxis vorkommt.

Bevor man also mit irgendwelchen Arbeiten beginnt, sollte man die Fachliteratur studieren, um Hinweise für die Vorbereitung, die Herstellung der Schleppverbindung und das Manövrieren mit Anhang zu bekommen.

Einige Erfahrungen von Kapitänen der Deutschen Seereederei Rostock beim Schleppen von Havaristen sollen die in der Fachliteratur enthaltenen Hinweise ergänzen.

1. MS „Magdeburg“ schleppt MS „Werbellinsee“ 04.09.1979
2. MS „Halberstadt“ schleppt MS „Köthen“ 17.09.1979
3. MS „Klosterfelde“ und MS „Weimar“ schleppen MS „Aschberg“ 17.10.1979
4. MS „Geringswalde“ schleppt MS „Kölpinsee“ 31.10.1980
5. MS „Meyenburg“ schleppt MS „Arendsee“ 24.05.1980
6. MS „Eisenberg“ schleppt MS „Oelsa“ 20.06.1980
7. MS „Leipzig“ schleppt MS „Alexander von Humboldt“ 13.12.1982

Die verwendeten Beispiele liegen zwar schon einige Jahre zurück, sind aber in der Ausführung an Bord und für die Seemannschaft weiter aktuell.

1. **MS „MAGDEBURG“**, ein Schiff vom Typ XD, Baujahr 1970, Länge 150,30 m Breite 20,24 m Maschinenleistung 8240 KW schleppt unter Leitung von Kapitän Jungnickel das **MS „WERBELLINSEE“**, Baujahr 1979, Länge 120,60 m, Breite 17,64 m, von der Position 37° 29'N 06° 31'E im Mittelmeer nach La Valetta auf Malta.

Bei guten Wetterbedingungen (NE 2–3) wurde die klassische Schleppverbindung mit Leinenwurfgerät, Jolltau, Festmacherleine und 36 mm-Schleppdraht des MS „Werbellinsee“ hergestellt. Der Schleppdraht wurde auf 4 Pollern des MS „Magdeburg“ achtern belegt, um die Last zu verteilen. Auf dem MS „Werbellinsee“ wurde die Bb. Ankerkette auf den Schleppdraht geschäkelt und 5 Längen gesteckt.



Die Schleppreise begann am 04.09.1979 um 08.59 Uhr und endete am 06.09.1979 um 15.00 Uhr auf der Reede von La Valetta. Die Schleppgeschwindigkeit betrug 8 kn, die Entfernung 426 sm. Die Schlepptrosse war durch die Panamaklüse des MS „Magdeburg“ geführt, gut umwickelt und geschmiert, damit es keine Schamfielungen ergab. Einmal kam die Schlepptrosse aus dem Wasser, hielt aber der Belastung stand.

2. **MS „HALBERSTADT“**, ein Schiff vom legendären Typ IV, Baujahr 1961, Länge 157,44 m Breite 20,04 m Maschinenleistung 5300 KW schleppt unter Leitung von Kapitän Krüger das **MS „KÖTHEN“** vom Typ 471, Baujahr 1978 Länge 114,1 m Breite 17,6 m im westlichen Mittelmeer nach Gibraltar. Der Schleppdraht des MS „Köthen wird auf die Ankerkette geschäkelt und 2 Längen gesteckt. Am 17.09.1979 um 11.45 beginnt die Schleppreise unter guten Wetterbedingungen und endet am 18.09.1979 um 17.30 auf der Reede von Gibraltar. Kapitän Müller von MS „Köthen“ berichtete keine Besonderheiten.



3. **MS „KLOSTERFELDE“** ein Holz- und Containerfrachter Baujahr 1972 Länge 104,92 m Breite 14,64 m Maschinenleistung 2352 KW geführt von



Kapitän Orlowski und später **MS „WEIMAR“**, Typ OBC, Baujahr 1978, Länge 176,65 m, Breite 22,91 m, Maschinenleistung 8240 KW, geführt von Kapitän Brandt schleppen das havarierte **MS „ASCHBERG“** Typ RoRo, Baujahr 1972, Länge 113,52 m, Breite 19,23 m, geführt von Kapitän Placht aus der Nordsee nach Rostock. Der Brand im Maschinenraum und später im Fahrzeugdeck hat das MS

„Aschberg“ am 17.10.1979 um 05.43 manövrierunfähig gemacht. Das Schiff treibt nahe der Bohrplattform „Ekofisk Emden“. Am 17.10.1979 um 19.42 erreicht MS „Klosterfelde“ den Unfallort und hat um 20.55 eine Schleppverbindung mit dem Havaristen hergestellt. Obwohl MS „Klosterfelde“ nur mit 122 Leercontainern beladen ist, gelingt es Kapitän Orlowski, das MS „Aschberg“ aus dem Gefahrenbereich der Bohr-



plattform zu ziehen. Bei Wetterbedingungen WNW 8 bricht die Schleppverbindung um 23.50. Am 18.10.1979 wird bei Tageslicht eine haltbare Schleppverbindung bestehend aus einem 42 mm Schleppdraht und der Stb. Ankerkette des MS „Aschberg“ vorbereitet. Um 13.26 beginnt das Schleppen. Da die Maschinenleistung des MS „Klosterfelde“ bei den herrschenden Wetterbedingungen nicht ausreichend ist, wird durch die DSR das MS „Weimar“ zum Schleppen des Havaristen beordert. Unter schwierigen seemännischen Manövern gelingt die Übergabe des Schleppgeschirrs von MS „Klosterfelde“ zu MS „Weimar“ am 19.10.1979 mittags, so daß der Schleppzug sich um 14.50 in Bewegung setzen kann. Von 15.50 bis 17.00 mußten noch Sicherungsdrähte auf MS „Aschberg“ gesetzt werden. Mit Unterstützung eines Steuer-schleppers wird der Große Belt passiert und am 22.10.1979 morgens die Reede von Warnemünde erreicht.

Da MS „Aschberg“ teilweise ohne Strom war, schwote das Schiff stark beim Schleppen. Die herrschenden Wetterbedingungen WNW 8 – 10 machten es den Schiffsbesatzungen nicht einfach, Ihren Auftrag zu erfüllen.

4. **MS „GERINGSWALDE“** Typ Poseidon, Baujahr 1977, Länge 120,49 m, Breite 17,64 m, Maschinenleistung 3970 KW, geführt von Kapitän Krause schleppt das Schwesterschiff MS „**KÖLPINSEE**“, Baujahr 1978, geführt von Kapitän Johlke im östlichen Mittelmeer.

Am 01.02.1980 um 23.25 ist die Schleppverbindung zwischen beiden Schiffen hergestellt, bestehend aus beiden Schlepptrassen der Schiffe, die auf die Stb. Ankerkette des MS „Kölpinsee“ geschäkelt sind. Der Schleppverband geht am 04.02.1980 um 10.12 auf Reede von Limassol vor Anker. 11.50 ist die Schleppverbindung gelöst.

Bei guten Wetterbedingungen gab es keine Besonderheiten.



5. **MS „MEYENBURG“**, Typ XD, Baujahr 1968, Länge 150,55 m, Breite 20,24 m, Maschinenleistung 8240 KW, geführt von Kapitän Eggert schleppt **MS „ARENDESEE“**, Typ Poseidon, Baujahr 1978, Länge 120,47 m, Breite 17,64 m, geführt von Kapitän Schrock von Westafrika nach Skagen.

MS „Arendsee“ hatte am 23.04.1980 in Westafrikanischen Gewässern 0°42'N 11°02' W eine Havarie der Hauptmaschine, die vor Ort nicht repariert werden konnte. Das Schiff war mit 2200 t Ladung nach Ostafrika bestimmt, davon 644 t Sonderladung für Mocambique.



Auf Weisung der DSR wurde das gerade leer gewordene MS „Stollberg“ von Douala zum Unfallort beordert, um die Sonderladung auf See zu übernehmen und nach Mocambique zu transportieren. Das Wetter war gut, aber die Dünung war erheblich.

Auf Weisung der DSR verließ der Hochseeschlepper „Sturmvogel“, der in Abidjan für eine norwegische Firma tätig war, den Hafen, um das Übergeben der Ladung zu sichern und später MS „Arendsee“ nach Abidjan zu schleppen, wo die Restladung auf MS „Sonneberg“ übergeben wurde.

Nachdem alles abgearbeitet war, wurde MS „Arendsee“ auf der Reede von Abidjan zu Anker gelegt, wo das von Süden kommende MS „Meyenburg“ es übernehmen sollte.

Auf MS „Meyenburg“ waren Vorbereitungen für das Verschleppen getroffen worden. Die achteren Poller (2 x 20 t und 2 x 12 t) sowie das achtere Deckshaus wurden mit einem Draht von 33 mm Durchmesser verbunden und alles in einem Kenterschäkel zusammengeführt, von wo aus ein 5 m langer Kettenvorläufer aus der achteren Mittelklüse führte. An den Kettenvorläufer wurde das eine Auge der Schlepptrosse des MS „Meyenburg“ (240 m lang 47 mm Durchmesser) angeschäkelt und die Schlepptrosse in Buchten außenbords am Schanzkleid gelascht.

Auf MS „Arendsee“ war der Bb. Anker abgeschäkelt und an Deck gelegt.

MS „Meyenburg“ legte sich ca. 100 m vor das MS „Arendsee“ vor Anker. MS „Arendsee“ hievte mit 3 zusammen gesteckten Dederon Festmacherleinen das Auge der Schlepptrosse auf die Back und schäkelte es auf die Bb. Ankerkette. Beide Schiffe hievten den Anker und lagen bei „Anker auf“ auf gleichem Kurs hintereinander. Mit kleinen Maschinenmanövern nahm MS „Meyenburg“ langsam Fahrt auf, wobei MS „Arendsee“ mit eingeschiftetem Anker-spill 5 Kettenlängen steckte. Später wurden noch 2 weitere Längen gesteckt.

Diese Schleppverbindung hielt die gesamte Überfahrt und kam nur bei schlechtem Wetter zweimal steif.

Das Anschleppen erfolgte am 24.05.1980 um 21.37 Uhr. Es wurde eine Geschwindigkeit von 8,5 kn erreicht. Am 05. und 06.06.1980 musste wegen Wind 6–7 und starker Dünung abgewettert werden. Dabei machte der Konvoi noch 2 kn Fahrt.

Insgesamt wurde 23 Tage und 17 Std. geschleppt über eine Distanz von 4230 sm. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 7,43 kn.

Am 17.06.1980 wurde MS „Arendsee“ bei Skagen an den Schlepper „Stephan Jantzen“ übergeben. Am 19.06.1980 um 04.00 Uhr wurde Rostock erreicht.



6. **MS „EISENBERG“** ein Holzfrachter Baujahr 1967 Länge 92,87 m Breite 14,23 m Maschinenleistung 1692 KW geführt von Kapitän Voß schleppt das Schwester-schiff **MS „OELSA“** Baujahr 1967 geführt von Kapitän Will in der Ostsee.

Am 20.06.1980 um 14.17 erlitt das MS „Oelsa“ 19 sm südlich Utklippan eine Maschinenhavarie, die, wie später festgestellt wurde, mit Bordmitteln nicht zu beheben war. Der Wind wehte mit SW 6–7 böig. MS „Eisenberg“ war um 21.30 am Unfallort. Eine Schleppverbindung wurde mit einer **220 m langen 82 mm Polypropylenleine** hergestellt und um 23.07 angetaut.

Durch das schlechte Wetter und Schamfielungen brach die Leine am 21.06.1980 um 10.11. Nun wurde mit dem Schleppdraht von 220 m Länge und 36 mm Durchmesser eine Verbindung hergestellt und auf die Stb. Ankerkette geschäkelt. Der Anker blieb als Gewicht und Puffer an der Kette, die eine Länge ausgesteckt war.

Mit dieser Schleppverbindung erreichte der Schleppzug am 22.06.1980 um 07.17 die Reede von Warnemünde, wo die Schlepper „Wisent“ und „Büffel“ das MS „Oelsa“ übernahmen.

7. **MS „LEIPZIG“** vom Typ Meridian, Baujahr 1980, Länge 156,8 m, Breite 21,8 m, Maschinenleistung 8240 KW, geführt von Kapitän Levermann schleppt **MS „ALEXANDER VON HUMBOLDT“**, Baujahr 1967, Länge 64,26 m, Breite 10,62 m, geführt von Kapitän Herzig von der Biskaya nach Rotterdam Reede.



Am 12.12.1982 um 21.30 fiel auf MS „A. v. Humboldt“ auf der Position 44°12'N 08°43'W bei Wind West 8 und Dünung die Hauptmaschine aus und war vor Ort nicht mehr zu reparieren.

MS „Leipzig“ befand sich in der Nähe und bekam von der DSR die Order, den Havaristen bis Rotterdam zu schleppen, um ihn dort an einen Schlepper zu übergeben.

Am 13.12.1982 um 07.35 wurde die Unfallposition erreicht und die von „AvH“ ausgebrachte Netzkugel mit schwimmbarer Leine mit einem Dragen aufgefischt. Bei NW 9 bricht die Leine. Danach wird mit dem Leinenwurfgerät und einem Jolltau eine 72 mm Festmacherleine und ein 28 mm Draht als Schlepptrosse verwendet. Das Ende der Schlepptrosse wird auf die Stb. Ankerkette des MS „AvH“ geschäkelt. Um 13.12 setzt sich der Schleppzug in Bewegung.

200 m Kunstfaserleine 72mm, 200 m Drahttrosse 28 mm und 150 m Ankerkette bilden die Schleppverbindung. Später wird der Vorläufer von MS „Leipzig“ von den Polern durch die Mittelklüse bis zum Auge der Schleppeleine noch durch einen doppelt gesetzten 23 mm Draht verstärkt.

Durch Schlechtwetter und eine Kursänderung bricht am 15.12.1982 um 03.13 die Ankerkette des MS „AvH“ 15 m vor der Klüse.

Das Einholen des gesamten Schleppgeschirrs durch MS „Leipzig“ gestaltete sich bei West 7 sehr schwierig. Am 15.12.1982 um 12.38 war die Schleppverbindung wieder hergestellt. Sie bestand jetzt aus 200 m Draht 28 mm, 2 Kettenlängen und 200 m Kunstfaserleine 72 mm.

Am 18.12.1982 wurde um 06.48 die Reede von Rotterdam erreicht und der Havarist an den Schlepper „Palmer Ort“ übergeben.



RÜCKSCHLÜSSE,

aus diesen 7 Schleppereignissen von und durch Handelsschiffen,
die in ähnlichen Situationen Beachtung finden sollten:

- 1 Die Übergabe der Schleppleine empfiehlt sich mit dem Leinenwurfgerät, einem Jolltau und 2 bis 3 zusammengesteckten Festmacherleinen.
- 2 Das Klarieren der Schlepptrasse mit Bändseln außenbords am Schanzkleid ist für den Unfallschutz günstig.
- 3 Eine Verteilung der Schlepplast auf dem schleppenden Schiff auf verschiedene Poller und eventuell das achtere Deckshaus ist angebracht.
- 4 Ein Schamfielen in der Klüse des schleppenden Schiffes ist mit entsprechenden Mitteln zu verhindern (Kettenvorlauf oder Dreifachstander oder Umwickeln plus Fett).
- 5 **Die an Bord vorhandene Schleppleine in Verbindung mit der Ankerkette des Havaristen ist eine sichere Schleppverbindung, die entsprechend der Wetterlage verlängert oder verkürzt werden kann.** Die Ankerklüse des Havaristen ist so ausgelegt, daß sie die Kräfte aufnehmen kann.
- 6 Die Geschwindigkeit des Schleppzuges ist entsprechend den Wetterbedingungen einzurichten. Dabei ist es wichtig, daß das schleppende und geschleppte Schiff jeweils gleichzeitig auf einem Wellenberg oder Wellental sind.
- 7 Wenn keine Ankerkette auf dem Havaristen zur Verfügung steht, sollte die Last der Schlepptrasse gut abgefangen werden und auf verschiedene Poller verteilt werden.
- 8 Das Anschleppen sollte mit geringer Fahrt im Winkel von 45° bis 90° zur Kursrichtung des Havaristen erfolgen, damit die Kraft, die auf die Schleppverbindung kommt, in Grenzen gehalten werden kann und die Leine nicht aus dem Wasser kommt.
- 9 Regelmäßige Kontrollen der Schleppverbindung und guter Funkkontakt zum Havaristen Gewährleisten ein rechtzeitiges Erkennen von Störungen.
- 10 Vor der Passage von Meerengen und Verkehrstrennungsgebieten sind rechtzeitig die Aufsichtsbehörden zu informieren.
- 11 Bei kurzen Schleppreisen und entsprechenden Wassertiefen kann ein Anker mit seinem Gewicht ein Steifkommen der Schleppleine verhindern.
- 12 Die Manöver zur Herstellung der Schleppverbindung müssen entsprechend der jeweiligen Situation (Wind, Seegang, Strom, Vertreiben beider Schiffe) abgestimmt werden.