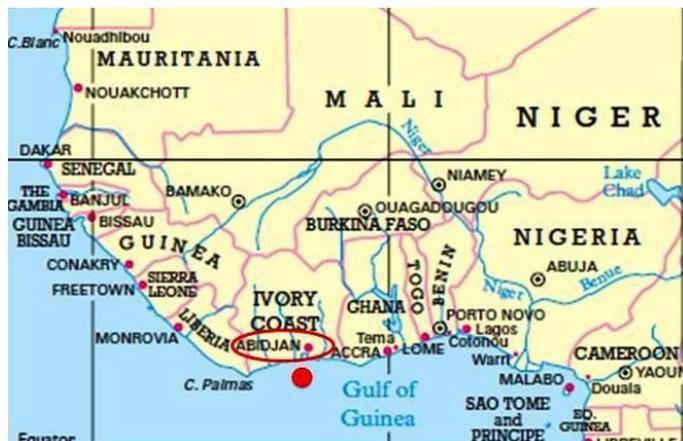


**MS „MEYENBURG“**  
**VEB DEUTFRACHT/SEEREEDEREI ROSTOCK**  
**DDR 25 ROSTOCK ÜBERSEEHAFEN**

**Bericht über die Schleppreise von Abidjan/Elfenbein Küste bis Skagen**

**MS „MEYENBURG“** war im Südamerika-Dienst eingesetzt und befand sich auf der Reise 3/80. **Abgang MONDEVIDEO** war am 15. Mai 1980 nach Rotterdam.



Zwei Tage nach der Abreise von Montevideo kam von der Betriebsleitung der DSR der Auftrag, das havarierte **MS „ARENDEE“** von Abidjan nach Skagen zu schleppen.

Auf der Arendsee hatte es einen Großschaden am Hauptmotor gegeben, und dieser Schaden sollte in Rostock repariert werden.

Das war ein ungewöhnlicher, aber auch reizvoller Auftrag, der unseren

normalen Arbeitsrhythmus einer Südamerikareise, um es vorsichtig auszudrücken, ein wenig durcheinander brachte. Nach dieser Reise war die Wertzeit geplant, und das war immer mit umfangreichen Schreibarbeiten verbunden.

**MS „MEYENBURG“** 10.080 tdw war voll abgeladen. Der **Tiefgang betrug 8,00 m**.  
**MS „ARENDEE“** 7.500 tdw war in Ballast und stark hecklastig.

Da die Überfahrt nach Abidjan 8 Tage dauerte, war genügend Zeit, die Schleppreise gründlich vorzubereiten. **Ankunft Reede Abidjan war der 23. Mai 1980.**

Die Fachliteratur bietet einige Beispiele für Schleppreisen, aber die dabei gemachten Erfahrungen konnten nicht einfach übernommen werden. Sie wurden jedoch in unsere Überlegungen mit einbezogen.

### **1. Vorbereitungen auf MS "Meyenburg"**

Es wurde ein Ø 33 mm Draht auf 4 Poller und ein Ø 33 mm Draht um das achtere Deckshaus als Hahnepot gelegt. Es standen 2 Poller a 20 t und 2 Poller a 12 t zur Verfügung. Die 12 t Poller wurden durch Drähte abgestützt. Der Draht wurde lose auf die einzelnen Poller endlos gelegt, um ein gleichmäßiges Tragen zu erreichen. Dieses wurde erreicht, indem die einzelnen Partien mit den Spills durchgehievt wurden.

Um das Deckshaus wurde der Draht 3 x geführt und die Enden blieben auf den Spills. Die Drähte - von den Pollern 5 x und vom Deckshaus 2 x - liefen durch den Reserveanker-schäkel, der 1,5 m vor der Mittelklüse befestigt war.

Mit dem Schäkel wurde ein ca. 5 m Kettenvorläufer angeschäkelt. Ein Kettenvorläufer sollte (lt. Literatur) auf jeden Fall eingesetzt werden. Wenn nicht vorhanden, sollte man aus einer Ankerkette ein entsprechendes Ende abbrennen.

An diesen Kettenvorläufer wurde die Ø 47 mm und 240 m Schlepptrosse des MS "Meyenburg" angeschäkelt.

Die Schlepptrosse selbst war außenbords beigelascht. Es waren dazu Ø 20 mm Dederonenden (Kunstfaserleine/Polypropylen) am Schanzkleid befestigt.

Das andere Auge lag bereit, um an die von MS „ARENDEE“ zu gebende Hievleine geschäkelt zu werden.

Als Ersatz für den Hahnepot war geplant:

etwa 2 Längen Kette um das achtere Deckshaus zu legen, diese auf die richtige Länge zu schneiden und etwa 1 m vor der Mittelklüse zusammen zu schäkeln und ein Ende durch die Mittelklüse zu geben.

## 2. Vorbereitung auf MS "Arendsee"



MS ARENDSEE wird antriebslos auf die Außenreedee von Abidjan geschleppt

Der Bb-Anker wurde an Deck gelegt und abgeschäkelt. Ein Schäkkel lag bereit, um die Schlepptrosse an die Bb-Ankerkette zu schäkeln. Klar lagen auch 3 Dederonfestmacher, die später als Hievleine eingesetzt wurden.

## 3. Herstellen der Schleppverbindung auf Außenreedee Abidjan

MS "Arendsee" lag auf 24 Faden vor Anker, MS "Meyenburg" ging etwa 100 m vor der Arendsee zu Anker.



Nachdem auf der Meyenburg die Schleppverbindung, wie in 1. beschrieben, hergestellt war, wurden die 3 zusammen gesteckten Dederonfestmacher der Arendsee an das freie Auge der Schlepptrosse geschäkelt.

Auf der Meyenburg wurden jetzt die Dederonenden, in denen die Schlepptrosse lag, gekappt.

Die Arendsee hievte nun das Ende unserer Schlepptrosse auf ihre Back und schäkelte diese mit der Ankerkette zusammen.

Bis die Schleppverbindung hergestellt war vergingen 5 Stunden und 30 Minuten. In der Zwischenzeit war es dunkel geworden. Eine weitere Stunde wurde benötigt, um eine einigermaßen brauchbare Scheinwerferbeleuchtung zu schaffen.

## 4. Das Anschleppen

Wenn in der Fachliteratur von dem Anschleppen als dem schwierigsten Teil geschrieben wird, so möchte ich das unterstreichen. Erschwert wurde das noch durch die Dunkelheit. Auch setzte ein Strom von 4-5 kn.

Aufkommende stärkere Dünung, die auf einen Hurrikan auf dem Atlantik hindeutete, ließen es ratsam erscheinen, nicht erst das Tageslicht abzuwarten.

Die Arendsee begann mit dem Hieven ihres Ankers. Die Meyenburg hievte langsam den eigenen Anker mit.

Als beide Anker auf waren, lagen beide Schiffe fasst auf gleichem Kurs hintereinander.

## Beginn der Schleppreise am 24.Mai 1980 22.15 Uhr (bei Dunkelheit).

Mit vorsichtigen Maschinenmanövern wurde der Schleppzug in Fahrt und auf Kurs gebracht. Beim Anschleppen steckte die Arendsee bei eingeschiftetem Ankerspill bis auf 5 Längen Kette mit.

### 5. Die Schleppreise

Die ersten Kursänderungen wurden sehr vorsichtig vorgenommen.

In der ersten Nacht wurde mit 68 U/min geschleppt. Am nächsten Vormittag wurden die Umdrehungen auf 87 U/min erhöht. Dabei wurden 8,5 kn erreicht. Bei der Erhöhung der Umdrehungen steckte die Arendsee 2 Längen Kette mehr.

Wenn der Wind von voraus über Bft. 4 zunahm, wurden die Umdrehungen um ca. 5 reduziert, um den Zug auf die Schleppverbindung zu verringern.



Bei Bft. 7 von vorn, aber ohne ausgeprägte See/Dünung, konnte ohne Bedenken mit 80 U/min geschleppt werden.

Nur eine kritische Situation für die Schleppverbindung entstand, als durch plötzlich auftretende höhere Dünung die Arendsee durch das Stampfen aufstoppte. Dabei kam die Schlepptrosse 2 x aus dem Wasser und total steif.

2 Tage musste abgewettert werden. Bei Bft. 6-7 wurden 60 U/min gedreht. Dabei machte der Schleppzug noch 2 kn Fahrt.

Die Kurse wurden bis Finisterre etwas weiter von Land abgesetzt, als sonst üblich. Ab Finisterre wurde im Verkehrstrennungsgebiet gefahren. Im Englischen Kanal wurden die entsprechenden Meldungen abgesetzt.

Von Bassurelle F.-Sch. bis Terschelling hievte die Arendsee die Kette bis auf 5 Schängel ein.



Havarist im Schlepp

**Ohne besondere Vorkommnisse wurde Skagen erreicht.**



STEPHAN JANTZEN und ROSENORT übernehmen

## 6. Lösen der Schleppverbindung

Südöstlich von Skagen warteten die Schlepper „**STEPHAN JANTZEN**“ und „**ROSENORT**“ und es konnte mit der Übergabe der Arendsee begonnen werden. Die Maschine wurde langsam runtergefahren. Schlepper **Rosenort** machte achtern an der Arendsee fest, um das Aufstoppen zu beschleunigen. Als der Schleppzug aufgestoppt war, ging die Meyenburg zu Anker.

Auf der Meyenburg wurde die Schlepptrosse mit Kettenvorläufer losgeworfen und von der Arendsee eingehievt.

**Das Ende der Schleppreise für die Meyenburg war östlich von Skagen  
am 17. 06.1980 um 16.24 Uhr.**

## 7. Einige statistische Daten

<b>Dauer der Schleppreise</b>	<b>23 Tage 17 Stunden</b>
<b>Distanz</b>	<b>4.230 sm</b>
<b>Durchschnittsgeschwindigkeit</b>	<b>7,43 kn</b>
Brennstoffverbrauch beim Abwettern	9 t DK/Tag
bei normalem Wetter	DK normal & 12 t Schweröl/Tag

Fasst während der gesamten Reise konnte mit der Selbststeueranlage gesteuert werden. Die Maschine wurde wachfrei gefahren. Eine Leinenwache war ständig achtern.

Gegen Schamfilungen wurde Fett genommen.

Zwischen Deckshaus und Drähte wurden Bretter gestellt, die die gesamte Reise überstanden.

## Schlussbemerkungen

Der Schleppauftrag wurde mit Erfolg durchgeführt, weil eine gute allseitige Vorbereitung, unter Einbeziehung der Besatzungen auf beiden Schiffen gegeben, und eine sehr gute Zusammenarbeit der Schiffe zu verzeichnen war.

gez.:           Eggert  
                  Kapitän

*Dieser Bericht basiert auf den beiden Original-Berichten von Kapitän Eggert und wurde für die Veröffentlichung im WEB der neuen Rechtschreibung weitestgehend angepasst, mit Hervorhebungen versehen und gegliedert.*

Die **Fotos** wurden den „**BORDGESCHICHTEN VI**“ S. 76 ff entnommen.

Bootsmann Hubertus Laumer berichtet darin aus eigenem Erleben mit Bezug auf die Originalberichte des Kapitäns: „... und im Schlepp die **ARENDESEE**“ (P. Jungnickel)



MS MEYENBURG im Hafen Wismar vor der Beladung



Havarist im Schlepp

**Sehr gut zu erkennen: HAHNEPOT und KETTENVORLÄUFER.**

\*\*\*\*\*