

ABSCHRIFT des ORIGINAL-Kapitänsberichts

(überarbeitet durch Kpt. P. Jungnickel nach Zuarbeit durch Kpt. R. Wetzig)

MS/T „EISENHÜTTENSTADT“

Kapitän

An Bord, den 10.04.1971

Kapitänsbericht

über die Reise II/71 Rostock - Ras Shukheir – Rostock

Am 18.02.1971 um 09.00 Uhr war Reisebeginn (Rostock) für diese Reise.

Laut Tagebucheintragung auf Seite 001a ist das Schiff in einem see- und reisetüchtigen Zustand ausreichend bemannt und ordnungsgemäß verproviantiert.

Die Schiffspapiere sind in einem gültigen Zustand.

Das Schiff ging am gleichen Tage um 18.50 Uhr auf Reede vor Anker, um am folgenden Tage die noch erforderliche Kompensierung und Funkbeschildigung durchzuführen. Dieses war am 19.02.71 um 11.00 Uhr abgeschlossen.

Danach versiegelte das Schiff entsprechend der erhaltenen Reiseorder in das Rote Meer. Die Reise verlief bis in das Rote Meer normal. Proviant wurde am 12.03.71 in Kapstadt ergänzt und am 25.03.71 wurde die für den Rest der Rundreise erforderliche Bunkermenge zugebunkert.

Am Sonntag, den 28.03.71 passierten wir gegen 15.00 Uhr (Bordzeit) M/T „SCHWARZHEIDE“ bei Daedalus Riff (Abu el Kizan). Gegen 20.35 Uhr am gleichen Tage wurde ich von Kapitän Gustävel darüber informiert, dass M/T „SCHWARZHEIDE“ eine ernsthafte Maschinenhavarie erlitten hat.

Er bat um dringende Unterstützung, da er in ca. 18 Seemeilen Entfernung bei Daedalus Riff triebe. Die Ströme im Roten Meer können zeitweise eine beachtliche, unterschiedliche Stärke und Richtung erreichen. (siehe Handbuch Nr. 2034 DHI Seite 118 Zeile 40 usw., Seite 217 Zeile 35 und 36). Das bestätigte sich auch bei unserer Fahrt nordwärts im Roten Meer. Versetzungen von 16 bis 20 Seemeilen pro Etmaal, in unterschiedlichen Richtungen, wurden beobachtet.

Somit bestand für die havarierte „SCHWARZHEIDE“ die Gefahr, entweder an der Ostküste bei Ras Abu Mackl in die dort vorgelagerten Riffe zu treiben oder an der ägyptischen Küste bei Ras Honkorab nördlich oder südlich in die Riffe zu treiben. Trotzdem wir bereits ETA für Ras Shukheir für den 29.03.71 gegeben hatten, entschloss ich mich sofort und unmittelbar auf Gegenkurs zu gehen (20.47 Uhr BZ = Bordzeit).

Die Reederei wurde mit Telegramm Nr. 2 vom 28.03.71 1750 GMT über diese Absicht verständigt.

Am 29.03.71 um 04.15 Uhr (BZ) erreichten wir die Position von M/T „SCHWARZHEIDE“. Erste Absprachen wurden von mir mit Kapitän Gustävel über UKW, Kanal 12, geführt.

Morgens um 09.20 Uhr (BZ) wurde mit Boot 3 eine Fahrt zur „SCHWARZHEIDE“ durchgeführt. Außer der Bootsbesatzung fuhren mit:

Kapitän Wachtel, Leitender Ingenieur Sakris, 1. Technischer Offizier Schulz.

Die Ingenieure unseres Schiffes wollten noch einmal gemeinsam mit den Ingenieuren des M/T „SCHWARZHEIDE“ das defekte Drucklager besichtigen und die Möglichkeit, einer Notreparatur an Ort und Stelle überprüfen.

Ich selbst führte gemeinsam mit Kapitän Gustävel ein Telefongespräch mit dem VEB Deutfracht. Es wurde das Ergebnis der Untersuchung beider Ingenieurkollektive mitgeteilt: **„Keine Notreparatur möglich!“**

Daraufhin wurde von Rostock angefragt, ob das Abschleppen des M/T „SCHWARZHEIDE“ durch MS/T „EISENHÜTTENSTADT“ möglich ist. Diese Möglichkeit hatten beide Kapitäne bereits diskutiert und hielten die praktische Durchführung für möglich. Daraufhin entschied Rostock M/T „SCHWARZHEIDE“ wird, da die Zustimmung beider Kapitäne vorlag, zum nächst gelegenen Hafen Port Sudan geschleppt. Diese Order wurde später telegrafisch zum weiter entfernten Hafen Massawa verändert, da dort bessere Reparaturmöglichkeiten durch günstigere Flugverbindungen zu erwarten waren. Nach dem Telefongespräch wurden alle erforderlichen Maßnahmen von beiden Kapitänen festgelegt und das Kommando kehrte an Bord MS/T „EISENHÜTTENSTADT“ zurück. In einer Schiffsratssitzung wurden anschließend alle erforderlichen Maßnahmen beraten und angewiesen und die entsprechenden Offiziere und Besatzungsmitglieder mit den erforderlichen Aufgaben vertraut. Nach Beendigung der Schiffsratssitzung wurde durch den Kapitän angewiesen, sofort mit den notwendigen Vorbereitungsarbeiten zu beginnen. Am Abend des 29.03.71 um 18.47 Uhr (BZ) fuhren der 1. Nautische Offizier Warning und ich zur „SCHWARZHEIDE“, um dort an Bord mit Kapitän Gustävel und seinem 1. Nautischen Offizier die erforderlichen Manöver für die Übergabe der Schlepptrasse, den Schleppvorgang und die Schlepproute festzulegen.

Die an Bord befindlichen Seekarten beider Schiffe von der Havarieposition bis Massawa wurden dazu herangezogen. Es waren dies die DHI-Karten Nr. 321 und Nr. 339. Also je Schiff eine Karte.

„EISENHÜTTENSTADT“ Nr. 321 und „SCHWARZHEIDE“ Nr. 339. Das Befahren der Nordansteuerung Massawas mit nur je einer Karte wurde auf Grund der Vergleichbarkeit der navigatorischen Ergebnisse als vertretbares Risiko angesehen.

Danach kehrten wir an Bord zurück, um das Vorbereiten der Schleppverbindung weiter anzuleiten und zu kontrollieren.

Da M/T „SCHWARZHEIDE“ keine Ladebäume auf der Back besitzt und Tank 1 bereits im Bereich der Back liegt, wurde für das Schleppen im Roten Meer auf das Abschäkeln des Ankers verzichtet und entschieden, dass nur beide Schlepptrassen mit einem Ankerschäkel (Reserve des MS/T „EISENHÜTTENSTADT“) zusammengeschäkelt werden sollten. Die vorbereitenden Arbeiten waren unter hervorragendem persönlichem Einsatz aller Beteiligten am 30.03.71 um 11.30 Uhr (BZ) abgeschlossen.

Die Abstimmung zwischen beiden Schiffen (Kapitäne) war über UKW erfolgt. Nun wurden auf MS/T „EISENHÜTTENSTADT“ die erforderlichen Manöver zur Annäherung an M/T „SCHWARZHEIDE“ und zur **Übergabe der Schlepptrasse** durchgeführt. Wir näherten uns dem M/T „SCHWARZHEIDE“ bis auf ca. 50 m und unser Boot 3 brachte die von M/T „SCHWARZHEIDE“ ausgesteckte Schwimmleine an Bord 13.03 Uhr (BZ).

Der Abstand wurde etwas vergrößert und um 13.11 Uhr (BZ) begann auf M/T „SCHWARZHEIDE“ das Hieven der Schwimmleine, an die unsere Schlepptrasse angesteckt war. Unsere **Schlepptrasse** (Ø 55 mm) hing vom Bug, mit Stoppfern befestigt, in Buchten außenbords und war am Heck durch die Panama-Klüse geführt und um die beiden Seitenpoller und den toten Mann herum gelegt und mittels Schäkel wieder auf die Schlepptrasse geschäkelt.

Nachdem das Auge unserer Schlepptrasse fast an Deck von M/T „SCHWARZHEIDE“ war, wurde bei uns Stopper für Stopper geslippt und die „EISENHÜTTENSTADT“ langsam über Steuerbord-Bug mit dem Heck zur „SCHWARZHEIDE“ gelegt. Die durchhängende Schlepptrasse begünstigte dieses Manöver außerordentlich. Allerdings kam dabei die Schlepptrasse bei gestoppter

Maschine auf einem Flukon unserer Schraube zu liegen. Mittels Törnmaschine kam die Schraube wieder klar (14.35 bis 15.02 Uhr (BZ)).

Inzwischen war an Bord der „SCHWARZHEIDE“ die Verbindung beider Trossen mit unserem Ankerschäkel (durch Boot 3 übergeben) erfolgt. Mit vorsichtigen Manövern durch MS/T „EISENHÜTTENSTADT“ wurde das Ausstecken beider Trossen unterstützt. Dieses war um 15.50 Uhr (BZ) abgeschlossen. Eine nochmalige Überprüfung der Schleppverbindung ergab an Bord beider Schiffe keinerlei Beanstandungen.

Um 16.09 Uhr (BZ) erfolgte das vorsichtige Anschleppen im rechten Winkel zur „SCHWARZHEIDE“ bis die Schleppverbindung zum Tragen kam. Das Anschleppen erfolgte mit geringst möglicher Drehzahl. Bis zum Tragen der Schleppverbindung musste die Maschine des Öfteren wieder gestoppt werden.

Um 17.20 Uhr (BZ) war die Nenndrehzahl für „Voraus Ganz Langsam“ erreicht und die Verbindung stand gut.

Nunmehr wurden die Umdrehungen systematisch bis auf „**Voraus Halbe**“ erhöht. Die erforderlichen Maschinenmanöver bei Schleppbeginn waren vorher in allen Einzelheiten mit dem Leitenden Ingenieur Sakris abgesprochen.

Um den Höhenunterschied zwischen der Schleppverbindung auf der „EISENHÜTTENSTADT“ und der Wasseroberfläche so gering wie möglich zu halten wurde das Schiff in eine große Gatt-Lage getrimmt. Tiefgang vorn 15 Fuß 6 Zoll, achtern 29 Fuß 4 Zoll. Dieses wirkte sich gleichzeitig sehr vorteilhaft auf die Steuerfähigkeit unseres Schiffes aus und die gefährvolle Durchfahrt der Nordansteuerung von Massawa konnte auf ein vertretbares Risiko herabgemindert werden. Auf beiden Schiffen wurde während der Schleppreise mit doppelter Sorgfalt navigiert, um das Abtreiben durch den Oberflächenstrom schnellstens zu erkennen und ihm entgegenwirken zu können. Navigationswarnungen für die Schifffahrt wurden von uns ausgestrahlt und alle erdenklichen Maßnahmen getroffen, um die Durchführung dieses Auftrages zu einem vollen Erfolg zu gestalten. Die laufenden Kontrollen der Schleppverbindung ergaben keine Beanstandungen.

Die Länge des gesamten Schleppzuges betrug mehr als 800 m.

Die Durchfahrt der Nordansteuerung von Massawa erfolgte in dunkler Nacht bei klarer Luft. Dadurch war eine gute Feuersicht gegeben, und beide Kapitäne entschieden gemeinsam des Nachts durchzufahren, weil es ein vertretbares Risiko war und nicht wie ursprünglich vorgesehen, die Durchfahrt am Tage durchzuführen. Die Untiefen waren in unseren Seekarten zusätzlich „rot“ umrahmt und die erforderlichen Passierabstände festgelegt. Die erforderliche Sicherheitswassertiefe war mit 16 m, bedingt durch 45 Fuß Tiefgang des M/T „SCHWARZHEIDE“, festgelegt. Untiefen von 7 bis 8 m Wasser beziehungsweise mehr oder weniger erschwerten im erheblichen Masse die Durchfahrt der Nordansteuerung von Massawa. Der im Handbuch zur Ansteuerung empfohlene Ort Taclai konnte nicht benutzt werden, da eine 8,5 und eine 11,9 m Stelle dieses untersagte. Cavet-Leuchtf Feuer war auf 16 sm auszumachen (Feuer in der Kimm) während die Küste im Radar erst sauber bei ca. 5 - 5,5 sm Abstand reflektierte.

Die schwierigste Fahrt begann nach Passage von Difnein bis Oreste-Bank. Ras Arb zeigte sich einigermaßen im Radar. Dieser Teil war von vielen 3 bis 8 m-Stellen umsäumt. Der Strom setzte zuerst Nord, ab Difnein dann nach Süden. Die Positionen wurden laufend mit der „SCHWARZHEIDE“ verglichen. Der Lotse kam auf Anforderung sehr weit draußen an Bord und brachte die angeforderte Spezialkarte von Massawa-Ansteuerung mit. Der Vertreter der Agentur kam ebenfalls mit an Bord. Nach Einsichtnahme in die Spezialkarte wurde der Ankerplatz festgelegt und mit Kapitän Gustävel abgestimmt. Dann wurde die Reede angesteuert. Der Lotse konnte

nicht in das Geschehen eingreifen, da er solche großen Schiffe noch nicht gelotst hatte und einen Schleppzug dieser Größe schon gar nicht. Die Maschine von M/T „SCHWARZHEIDE“ wurde per UKW - wie abgesprochen - auf **„Achtung Zurück“** beordert und dann nach der Klarmeldung um 11.58 Uhr (BZ) am 03.04.1971 nahm Kapitän Gustävel die Fahrt aus der „SCHWARZHEIDE“, da der Ankerplatz erreicht war. Wir manövrierten so lange mit, bis bei M/T „SCHWARZHEIDE“ der Anker hielt.
Am

03.04.71 um 13.40 Uhr (BZ) wurde auf Massawa Reede die Schleppverbindung gelöst. Um 13.57 Uhr (BZ) gingen wir zu Anker.

Nach dieser Schleppreise hielten wir eine gründliche Maschinenkontrolle für dringend erforderlich und hiermit wurde sofort nach dem Ankern begonnen. Mit dem Maklerboot wurde 4 Sack Wäsche an Land gegeben, welche dringend gewaschen werden mussten, da wir auf Grund der Reiseverlängerung mit dem Bestand nicht auskamen.

Am 04.04.1971 um 11.50 Uhr (BZ) wurde die Maschine klar gemeldet. Um 12.10 Uhr (BZ) war die Ausklarierung beendet und wir konnten die Reise fortsetzen.

Auf Grund gegenseitiger Vereinbarungen behielt M/T „SCHWARZHEIDE“ unsere Schleppleine ebenfalls an Bord, damit unser Zeitverlust nicht noch größer wurde.

Am 06.04.1971 um 16.00 Uhr (BZ) hatten wir den Deviationspunkt unserer Reise wieder erreicht. Am 07.04.71 um 06.00 Uhr (BZ) erreichten wir Ras Shukheir Reede. Um 07.05 Uhr (BZ) kam der Lotse, Herr Hanafi, an Bord. Um 07.59 Uhr (BZ) waren beide Anker im Grund. 08.30 Uhr (BZ) wurde mit dem Entballasten begonnen und um 10.00 Uhr (BZ) war das Schiff an den Tonnen fest. Beide Schlauchleitungen waren um 13.40 Uhr (BZ) angeschlagen.

Das Entballasten war um 13.55 Uhr (BZ) beendet. Die Beladung begann um 15.35 Uhr (BZ) und war um 23.40 Uhr (BZ) abgeschlossen. Am 08.04.71 um 01.15 Uhr (BZ) waren beide Schlauchleitungen abgeschlagen, die Leinen von den Bojen wurden gelöst und die Anker gehievt.

Um 03.00 Uhr (BZ) ging der Lotse von Bord. Um 03.05 Uhr (BZ) ließen wir auf Reede Ras Shukheir nochmals den Anker fallen, um bei Zylinderstation II (Hautmaschine) den Kolben zu ziehen und die Ventile zu wechseln.

Die Maschine wurde um 14.54 Uhr (BZ) wieder klar gemeldet, die Anker wurden gehievt und die Heimreise angetreten.

Für die Beendigung der Heimreise ist es erforderlich, eine weitere Zubunkerung vorzunehmen, da auf Grund der Schleppreise der Bunker nicht ausreichte. Diese Bunkerung ist für den 08.05.71 in Las Palmas vorgesehen.

Hans-Albert Wachtel
Kapitän