

# VEB DEUTFRACHT

INTERNATIONALE BEFRACHTUNG UND REEDEREI ROSTOCK



VEB Deutfracht, 25 Rostock-Überseehafen

DARAG Rostock	
2 AUG. 1971	
Besehen:	Erl.

Deutsche Auslands- und  
Rückversicherungs-AG

25 R o s t o c k 1

Hermannstr. 16

*3072004/71*

25 Rostock-Überseehafen  
den 25. 8. 1971

Ihre Zeichen      Ihre Nachricht vom      Unsere Nachricht vom      Unsere Zeichen

Betreff    Einschätzung über das Abschleppen des MT "Schwarzheide" durch  
den MT "Eisenhüttenstadt"

Durch die auf dem MT "Schwarzheide" eingetretene Havarie mit dem Fakt der absoluten Manövrierunfähigkeit war für den MT "Schwarzheide" die Eindeutigkeit des "Seenotfalles" gegeben. Eine Befreiung aus dieser für Schiff, Ladung und Besatzung gefährlichen Lage aus eigener Kraft war in keiner Hinsicht mehr möglich. MT "Schwarzheide" war somit gezwungen, fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen, sich also "bergen" zu lassen. Bergungsmanöver, bei denen sich Seeschiffe untereinander abschleppen, stellen immer eine besondere seemännische Leistung dar.

Meist werden auch für solche Schleppmanöver besonders dafür eingerichtete Bergungsschlepper in Anspruch genommen, die aber nicht in jedem Fall zur Verfügung stehen und außerdem einen hohen Bergelohn bedingen.

Im Seenotfall des MT "Schwarzheide" ergab sich noch die außergewöhnliche Besonderheit, daß es sich beim Havaristen um einen mit 77 000 to voll abgeladenen Großtanker handelte, der einmal auf Grund seiner Größe und zum anderen auf Grund seiner spezifischen Besonderheiten in den Fragen der Schiffssicherheit (explosive Ladung) nur unter besonderer Beachtung der Vorschriften für Tankschiffe geschleppt werden konnte. Da der Auftrag an den Kapitän des MT "Eisenhüttenstadt", den Havaristen zu schleppen, angenommen wurde, stand vor den verantwortlichen Kapitänen beider Schiffe die schwierige und selten vorkommende Aufgabe, einen voll abgeladenen Großtanker durch einen 38.000 tdw Tanker in Ballast und nicht entgast im Roten Meer über eine Distanz von nahezu 600 sm schleppen zu lassen. Es war damit für die Beteiligten eine Aufgabe zu bewältigen, für die ihnen weder aus der eigenen Praxis noch durch Veröffentlichungen in der Fachpresse Beispiele oder Erfahrungswerte bekannt waren.

Auch die in der seemännischen Fachliteratur erläuterten Schleppbeispiele konnten nicht einfach übernommen werden, da sie unter wesentlich anderen Bedingungen zur Ausführung gekommen waren.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß folgende Besonderheiten sich erschwerend auf das gesamte Schleppmanöver ausgewirkt haben:

#### 1. Qualifikation der Besatzung

Die Besatzungen beider Schiffe hatten in der Ausführung eines solchen Manövers keine besonderen Erfahrungen. Die meisten Genossen führten eine solche Aktion zum ersten Mal durch.

#### 2. Schleppmöglichkeiten - Schleppgeschirr

Das zum Abschleppen vorgesehene MT "Eisenhüttenstadt" war in seiner Ausrüstung nicht für Schleppaufgaben solcher Tragweite vorgesehen. Die gesamte an Bord des Schiffes befindliche Ausrüstung ist nur für Notfälle ausgelegt. Besondere technische Einrichtungen für solche Schleppmanöver sind an Bord von Handelsschiffen allgemein nicht vorhanden.

#### 3. Schiffssicherheit - Sicherheitsvorkehrungen Tankschiffahrt

Da keine Schlepper zur Verfügung standen, der Seenotfall aber akut war, ergab sich die außergewöhnliche Problematik des Schleppmanövers aus dem Umstand, daß Havarist und Schlepper Tankschiffe waren und somit auch alle Sicherheitsbestimmungen für Tankschiffe strikt eingehalten werden mußten. Auf beiden Schiffen mußten also während des gesamten Verlaufs der Schleppgeschirrvorbereitung, dem Manöver der Herstellung einer Schleppverbindung, dem Schleppvorgang und dem Einholen des Schleppgeschirrs die spezifischen Sicherheitsbestimmungen für Tankschiffe beachtet werden.

Obwohl mit aller nur erdenklichen Sorgfalt gearbeitet wurde und nur nicht funkenreißendes Werkzeug entsprechend den Vorschriften zum Einsatz gelangte, ließ sich die Gefährlichkeit der Arbeiten kaum einschränken. Es sei hier nur u. a. auf den Umstand verwiesen, daß z. B. die Schlepppleinen aus funkenreißendem Stahldraht bestehen. Ein gewisser Höhepunkt der Gefahrensituation ist auch beim Ausbringen der schweren Stahldrahtschlepppleinen zu sehen. Dabei ergab sich besonders die Gefahr einer Funkenbildung einerseits und zum anderen die Gefahr von Beschädigungen schwerwiegender Art an wichtigen Schiffseinrichtungen. So wurde z. B. der Propeller des MT "Eisenhüttenstadt" insofern stark gefährdet, indem die ausrauschende Schleppleine über einem Propellerflügel hängenblieb und diesen beschädigte. Hier hätte ohne weiteres der Umstand eintreten können, daß auch der Schlepper MT "Eisenhüttenstadt" manövrierunfähig geworden wäre.

Des weiteren kam als sehr erschwerend hinzu, daß die Ankerkette nicht als Schleppgeschirr zusätzlich verwendet werden konnte und kein alle Arbeiten unterstützendes Ladegeschirr vorhanden war. Der sonst bei solchen Arbeiten unbedingt notwendige Einsatz von Schweißbrennern mußte natürlich auf beiden Schiffen unterbleiben.

#### 4. Herstellen der Schleppverbindung

Der aktive Teil für die Herstellung der Schleppverbindung mußte der MT "Eisenhüttenstadt" sein. Der 38.000 tdw Tanker besitzt jedoch keineswegs Manövriereigenschaften, die für solche Manöver auf engstem Raum ausgelegt sind. Hier lag aller Erfolg beim seemännischen Können des Kapitäns. Das Schiff mußte ständig unter Beachtung von Wind, Strom und der daraus resultierende Drift so nahe als möglich am Havaristen manövriert werden, bis die Schleppverbindung

endgültig hergestellt war. Dabei durfte es jedoch niemals zu einer Berührung beider Schiffe kommen.

Beim Herstellen der Schleppverbindung mußte ein weiterer kritischer Moment in das vertretbare Risiko eingeschlossen werden. Es handelte sich hierbei um die unterschiedliche elektro-statische Aufladung beider Schiffe. Gerade auf diesem Gebiet sind noch keine ausreichenden wissenschaftlichen Erkenntnisse vorhanden, so daß sich auch hier die Gefahr einer Funkenbildung ergab, da verständlicherweise beide Schiffe vor dem Herstellen der Schleppverbindung nicht elektrisch leitend verbunden werden konnten.

## 5. Schlepppreise

Ungeachtet der außerordentlichen Schwierigkeiten und Erschwernisse bei der Vorbereitung und Herstellung der Schleppverbindung, ungeachtet dem schwierigsten Teil des Schleppmanövers, nämlich der Fahrtaufnahme des Schleppzuges, kamen weitere Besonderheiten während der Schlepppreise hinzu.

Eine äußerst kritische Gefahrenlage entstand für die Besatzung, Schiff und Ladung des MT "Schwarzheide" und später auch desgleichen für MT "Eisenhüttenstadt" durch die in der Seekarte dargelegte Driftroute. Die besonders in dieser Gegend des Roten Meeres ungewöhnlich starken und richtungslabilen Querströmungen brachten zunächst MT "Schwarzheide" und später auch MT "Eisenhüttenstadt" in die absolute große Gefahr des Strandens auf den Riffen der arabischen Küste einerseits und im entgegengesetzten Falle die Minengefahr im Minengebiet der afrikanischen Küste andererseits. Dieser zweite Fall hätte unweigerlich zum Totalverlust beider Schiffe und mit größter Wahrscheinlichkeit auch zu hohen Verlusten an Menschenleben führen können. Ersteres konnte nur durch die zügigen und hervorragenden Leistungen beider Bordkollektive bei der Herstellung der Schleppverbindung verhütet werden und verdient + deshalb der besonderen Anerkennung.

Beide Schiffe waren nicht mit allen Spezialkarten für das Rote Meer ausgerüstet, was einerseits nicht erforderlich ist und zum anderen auch ausrüstungsmäßig nicht vorgesehen ist. Folglich mußte auf Behelfskarten ein Ankerplatz angesteuert werden, der sonst von Schiffen dieser Größenordnung niemals aufgesucht wird. Selbst mit einer navigatorisch guten Ausrüstung wäre das Befahren der vorgesehenen Gebiete schwierig gewesen, da der MT "Schwarzheide" über einen Tiefgang von 13,5 m verfügte und das zu befahrende Gewässer teilweise Wassertiefen von nur 7 bis 8 m aufwies. Es mußten also ständig Wege gesucht werden, die eine sichere Passage und Fahrt ermöglichten. Daraus wiederum resultierten notwendige große Kursänderungen beider Schiffe, wobei jede Kursänderung eine enorme Belastung für das Schleppgeschirr darstellte.

## 6. Ansteuern des Ankerplatzes

Obwohl rechtzeitig vor Erreichen des Ankerplatzes ein Lotse an Bord kam, war dessen Beratung kaum von Wert, da er Schiffe dieser Größenordnung bisher nie gelotst hatte. Eine besonders schwierige Aufgabe

stellte das Aufstoppen des Schleppzuges dar. MT "Schwarzheide" konnte auf Grund seiner Havarie aus eigener Kraft dazu kaum etwas beitragen. Das sonst noch übliche und mögliche Fahren eines Drehkreises zum Aufstoppen eines Fahrzeuges mußte wegen Revierenge unterbleiben. Der Erfolg des Manövers hing somit von der Umsicht und Geschicklichkeit des Schleppers und dem Ankermanöver des MT "Schwarzheide" ab. Beides konnte erfolgreich bewältigt werden.

#### 7. Aufnahmen des Schleppgeschirrs

Genau wie das Ausbringen des tonnenschweren Schleppgeschirrs war das Einholen eine ebenso schwierige Aufgabe. Allein aus der aufgewendeten Arbeitszeit von 11 Stunden läßt sich das Ausmaß der erschwerenden Bedingungen erkennen.

Bei allen bisher erläuterten Punkten wurden klimatische Erschwernisse noch nicht aufgezeigt, doch stellten sie einen ganz wesentlichen Faktor dar.

Es ist hierbei zu beachten, daß das Klima des Roten Meeres mit zu den wärmsten Klimaten der Welt gehört.

Auch beim Aufnehmen des Schleppgeschirrs galt es, die im Punkt 3 genannten Sicherheitsbestimmungen genauestens zu beachten.

#### 8. Meteorologische Besonderheiten

Auf das Klima wurde bereits im Punkt 7 eingegangen. Die Ausführungen aller Arbeiten unter tropischen Bedingungen, insbesondere unter den klimatischen Bedingungen des Roten Meeres, stellte an alle Beteiligten größte physische Anstrengungen und Belastungen. Obwohl die Winde einem jahreszeitlichen Richtungswechsel unterliegen und allgemein von geringer Stärke sind, können dagegen die Strömungsverhältnisse von großer Stärke und nicht voraussehbarer Richtung sein. Allgemein ist zudem noch recht wenig über die meteorologischen Besonderheiten im Roten Meer bekannt.

#### 9. Zusammenfassung

Die gestellte und recht ungewöhnliche Schleppaufgabe wurde erfolgreich abgeschlossen. Ihre Durchführung ist insgesamt als eine großartige seemännische Kollektivleistung zu werten. Entscheidend für den Erfolg war der volle Einsatz und die sehr gute Zusammenarbeit beider Kapitäne und Schiffskollektive. Auf beiden Schiffen wurden von den beteiligten Genossen unter sehr erschwerenden klimatischen Bedingungen und unter ständiger Lebensgefahr mit unermüdlicher Einsatzbereitschaft schwierige und selten vorkommende seemännische Arbeiten von ganz erheblichem Umfang erbracht. Ausschlaggebend für den Erfolg war auch ganz entscheidend die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit der beiden verantwortlichen Kapitäne. Alle erforderlichen Maßnahmen und Entscheidungen wurden gemeinsam beraten und in voller Übereinstimmung durchgeführt.

*i. v. J. K. K. K.*  
Chefinspektor