

# Abschleppdienst

Havaristen auf Nord- und Ostsee sollen in zwei Stunden erreicht sein.

Mit der „Nordic“ und der „Baltic“ erreicht das Verkehrsministerium dieses Ziel auf kraftvolle Weise. Betrieben werden die beiden Superschlepper von VDR-Mitgliedern in der ARGE Küstenschutz. Von Peter Andryszak

Bei einer Havarie kommt es auf hohe Einsatzbereitschaft, Qualifikation und den besonderen Mut der vor Ort beteiligten Männer an – sei es in den Hubschrauber- oder den Notschlepperbesatzungen. Sie sind es, die auch bei Feuersbrunst, schwersten Wettern und unklarer Gefahrenlage spontan entscheiden müssen, was zu tun ist und was besser zu

bleiben hat. Später, vom Schreibtisch aus betrachtet, mag da manches nicht wirklich optimal und richtig gelaufen sein. Aber vor Ort gilt es, bei starken Winden und hohen Wellen mit von Menschen nur schwer beherrschbaren Massen und deren Kräften möglichst verlustfrei umzugehen.

Rasche Schlepperhilfe kann für die Bewältigung vieler Havariekonstellationen →

**KRISEMANAGER:** Die „Nordic“ und ihr Ostsee-Pendant „Baltic“ rücken an, wenn es auf hoher See hart auf hart kommt.



### „Nordic“ – technische Daten

**Länge:** 78 m  
**Breite:** 16,40 m  
**Tiefgang:** 6 m  
(max. 6,60 m)

**BRT:** 3.300 t  
**Pfahlzug:**  
201 t (6 m Tg.)

**Geschwindigkeit:** 19,8  
kn (6 m Tg.)

**Hauptmotoren:** 2 x mtu  
20 V 8000 M71L G5B  
mit je 8.600 kW (11.704  
PS), Reichweite: 28 Tage

**Schleppwinde:** 2 x elekt-  
rohydraulische Schlepp-  
winden HÄTLAPA Typ  
2955294 SWL 250 t,  
Bremshaltekraft  
500 t

**Schleppgeschirr:** 2 x  
galvanisierter Stahldraht  
1.200 m Länge/80 mm

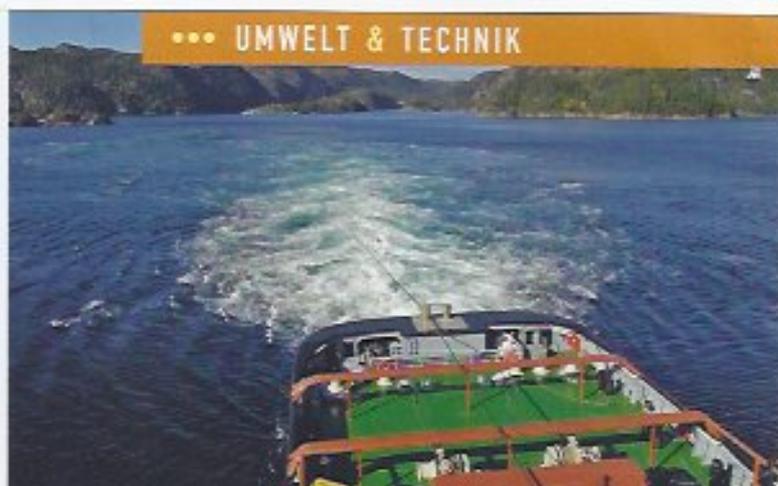
**Löschmonitore:** FiFi 1,  
2 x Teleskopmasten à  
1.200 m<sup>2</sup>/h, Wurfweite  
120 m, Wurfhöhe 40 m

**Löschmittel:** 5 m<sup>3</sup> Mehr-  
zwecklöschschaum

**Rettungsausrüstung:**  
Arbeitsboot, Hakecke 7,2  
m, 120 kW (163 PS) etc



**DESIGN:** An der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt wurden die Rumpfallernativen für die Schlepper ausführlich getestet.



**PROBELAUF:** Die „Nordic“ bei einem Testmanöver kurz nach Indienststellung. Wie zu erwarten, erweist sich der Schlepper als extrem dynamisch.

→ entscheidend sein. Das hat die Bundesregierung nach dem „Pallas“-Unglück veranlasst, das nationale Notschleppkonzept zu überarbeiten und eine dem Risikopotenzial in Nord- und Ostsee angemessene Pfahlzugkapazität sicherzustellen. Die darin vorgesehenen Positionen und Liegeplätze der Notschlepper orientieren sich an den potenziell kritischen Verkehrsschwerpunkten. Von dort aus sollen sie Havaristen in maximal zwei Stunden erreichen.

#### Schnelle Hilfe auf der Ostsee

Die Ostsee ist im Notschleppkonzept als Gebiet benannt, in dem aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens ein erhebliches Risiko für Schifffahrt und Natur besteht. So hat der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann im September den neuen Notschlepper „Baltic“ im Namen des Bundesverkehrsministeriums gechartert.

Dieser soll nun mit den beiden bundeseigenen Mehrzweckschiffen und zwei weiteren gecharterten Schleppern („Bülk“/Kiel, „Fairplay 25“/Sassnitz) die deutsche Ostseeküste und den deutschen Teil der 36 Kilometer langen und nur einige Hundert Meter breiten Kadetrinne von Warnemünde aus sichern.

Die „Baltic“ fährt unter deutscher Flagge und mit einer achtköpfigen deutschen Besatzung, die alle 14 Tage wechselt. Sie zählt zu den schnellsten und stärksten Schleppern auf der Ostsee. Laut der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord stehen für die zehnjährige Charterung des Neubaus nebst „Boarding-Team“ Haushaltsmittel in Höhe von 67,7 Millionen Euro bereit. Man geht zurzeit aber noch davon aus, dass diese Mittel nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Der schnelle Ostsee-Notschlepper bringt Schutzeinrichtungen für den besonderen Einsatz bei Ölunfällen und eine Klassifizierung des Germanischen Lloyd für die Eisklasse E2 zum Aufbruch von mindestens 30 cm dickem Eis mit. Zudem hat er eine hohe Manövrierfähigkeit, ein vor überkommender See geschütztes Arbeitsdeck, gedämpfte Seegangsbewegungen, große Zuverlässigkeit und eine möglichst geringe Ausfallwahrscheinlichkeit.

Ihren ersten Einsatz hatte die „Baltic“ schon kurz nach ihrer offiziellen Indienststellung. Sie sollte Anfang Oktober die nördlich von Fehmarn in Brand geratene RoPax-Fähre „Lisco Gloria“ in einen sicheren Hafen schleppen, was dann aber aus sicherheitstechnischen Gründen unterblieb.



**TAUFE:** Susanne Ramsauer, die Frau des Bundesverkehrsministers, mit Jan-Wilhelm Schuchmann, dem Chef der Dugsier-Reederei.

#### Starker Neubau für die Nordsee

Seit dem 1. Januar steht als Ersatz für die bewährte „Oceanic“ rund zwölf Seemeilen nördlich Norderney der für eine unmittelbare Gefahrenabwehr konzipierte Notschlepper-Neubau „Nordic“ auf Bereitschaftsposition. Er bringt bei einem auf sechs Meter reduzierbaren Tiefgang die Leistung von 201 Tonnen Pfahlzug und 19,8 Knoten Geschwindigkeit. Er ist mit einem vollständig von der Außenluft unabhängigen Gas- und Explosionsschutz ausgerüstet und eignet sich so für einen Einsatz in „gefährlicher Atmosphäre“.

**ZUGPFERDE:** Die für die Nordsee bestimmte „Nordic“ ist noch leistungsfähiger als die in der Ostsee eingesetzte „Baltic“.





**WINDE:** Mit 200 Tonnen Zugkraft ist die „Nordic“ das leistungsfähigste Spezialschiff der gesamten deutschen Havarieflotte.

**HÜNE:** Die „Baltic“ ist fast 66 Meter lang und damit nahezu doppelt so groß wie der bis jetzt für Notfälle bereitstehende Schlepper.

Dem Bau war eine Diskussion um die Leistungsparameter eines angemessenen Notschleppers vorangegangen. Die ARGE Küstenschutz, in der sich unter anderem die VDR Mitglieder Bugsier, Fairplay und URAG zusammengeschlossen haben, führte entsprechende Projektstudien durch. Noch im selben Jahr beauftragte die ARGE das norwegische Schiffsdesign-Büro Skipskonsulent, den geplanten Nordsee Notschlepper zu konstruieren.

Im Mai 2008 fiel die Entscheidung: Die ARGE Küstenschutz gewann dank der guten Vorarbeit mit ihrem Entwurf den europaweiten Wettbewerb – und damit die Peene-Werft einen 45-Millionen Euro-Bauftrag. Im August 2009 begann offiziell der Zuschnitt der ersten Stahlbauplatte für den Neubau „563“. 14 Monate später ging die von Susanne Ramsauer, der Gattin des Bundesverkehrsministers, in Hamburg getaufte „Nordic“ mit eigener zwölfköpfiger Besatzung in Fahrt.

Die Besatzung beider Notschlepper muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen und das

Schiffsführungspersonal über gute Kenntnisse der englischen Sprache verfügen. Die Schlepper führen die Bundesflagge und sind im deutschen Erstregister eingetragen. Sechs Wochen lang machen die beiden sich gegenseitig ablösenden Besatzungen der „Nordic“ sich mit dem Schiff und seinen technischen Besonderheiten vertraut. Direkt an Bord werden sie von den Fachberatern des Motorenherstellers MTU und des Sicherheitstechnik-Produzenten Dräger in die Anwendung der Technik im Gas- und Explosionsschutzbetrieb eingewiesen. Das Know-how wird dann mindestens alle 14 Tage im Rahmen von Übungen wieder aufgefrischt.

Die Herstellung einer Schleppverbindung zu einem havarierten Schiff kann problematisch sein. Auf der „Nordic“ steht dafür ständig ein vierköpfiges Boarding-Team (ein nautischer Offizier, drei Schiffsmechaniker

plus Ausrüstung) zur Verfügung. Es kann bei Einsätzen per Hubschrauber oder Boot auf dem Havaristen abgesetzt werden. Das ebenfalls vierköpfige Ostsee Boarding Team befindet sich an Land und ist innerhalb einer Stunde voll einsatzbereit.

#### Umwelt schützen. Leben retten

Mit dem Schutz der Küsten vor den Folgen einer Schiffshavarie befassen sich nicht nur deutsche Behörden. Viele Länder halten starke Not-Schleppschiffe ständig für einen möglichen Einsatz bereit. Je nach Bedarf setzen sie reine Bergungs- und auch Mehrzweckschiffe als sogenannte Emergency Towing Vessels (ETVs) ein. Gemeinsame Merkmale sind: Sie können auch die ganz großen Schiffe schleppen, Schiffsbrände bekämpfen, bei allen Wettern fahren, auf engem Raum zuverlässig manövrieren, auf dem Achterdeck Ausrüstung transportieren und Leben retten.

„Im Falle eines Falles“ kommen die Kosten für diese Schiffe um ein Vielfaches wieder herein. Allein die Verhinderung einer einzigen großen Havarie erspart der maritimen Wirtschaft, dem Küstentourismus und der maritimen Umwelt mit all ihren Bewohnern unter Umständen Gelder in Milliardenhöhe.

