

# Retten - Schleppen - Bergen: BMS "OCEANIC"

## *Auf bärenstarkem Wächter-Job in der Nordsee live dabei*

*Orkanböen fegen über die Deutsche Bucht. Der Marine-Hubschrauber wird erbarmungslos durchgeschüttelt. Sein Pilot muss die Maschine unbedingt über dem Vorschiff halten. Eine fliegerische Meisterleistung. In der geöffneten Luke ein Mann im leuchtend roten Überlebensanzug: vom Hochsee- und Bergungsschleppers "Oceanic".*

Der Flugbegleiter reckt den Daumen. Ein erfahrener Seemann lässt sich am Stahlseil in die Tiefe fallen. Unter ihm die brodelnde Nordsee, über ihm peitschender Rotorlärm. Der Sturm spielt mit ihm und lässt ihn unbarmherzig hin und her pendeln. Nur noch ein Gedanke kreist in seinem Kopf: heil auf der Back des Havaristen zu landen, um eine Schleppleine festzumachen. Der rollt 50 bis 60 Grad nach jeder Seite wild in der sechs Meter hoch gehenden See. Es ist die "Pallas", die an diesem schicksalhaften 27. Oktober 1998 brennend und manövrierunfähig auf die tückischen Sände der nordfriesischen Insel Amrum zutreibt. Der Seemann wird bei diesem höllischen Job verletzt und muss aufgeben. Nach zweimaligem Leinenbruch nimmt die Katastrophe ihren Lauf.

Packende Szenenbilder aus einem Video.

Wir haben dem Sicherungsschlepper Deutsche Bucht, wie der letzte deutsche Hochseeschlepper und Bergungsmotorschiff (BMS) "Oceanic" offiziell heißt, einen mehrtägigen Besuch auf seiner Nordsee-Warteposition vor Norderney abgestattet. Aktueller Anlass: Die Diskussion um die Ausschreibung neuer Notfallschlepper durch das Bundesverkehrsministerium.

### **"Pallas"-Diskussion**

Kapitän Jean-Henric Dölling, genannt Jan, und seine Kollegen treffe ich in der Offiziersmesse. Die Männer haben ihrem Gast gerade den "Pallas"-Film gezeigt. Selbst neun Jahre danach wird immer wieder fachkundig über Bergungsversuche und Strandung des Frachters diskutiert. "Hätte man uns damals gleich ´rangelassen, wäre es gar nicht erst so weit gekommen", ist Dölling überzeugt. Sein Bericht stimmt nachdenklich. Nach der Verschleppung des havarierten Bulkcarriers "Ruby XL" zum Elbehafen Bützfleth bei Stade kehrte die "Oceanic" vor Mitternacht auf ihre Position zurück. Am nächsten Morgen war höchste Eile geboten. Erst nach sieben Stunden untätigen Wartens kam vom Küstenwachzentrum in Cuxhaven die Order, sofort zum Havaristen zu laufen. Der driftete, nachdem die Schlepptrasse zum bundeseigenen Küstenwach- und Mehrzweckschiff "Mellum" gebrochen war, führerlos in der hoch gehenden See. Es gelang, einen Anker auszubringen, doch der hielt nicht. "Pallas" näherte sich scheinbar unaufhaltsam den Sänden. Erneut gelang es der "Mellum", eine Schleppverbindung zu dem brennenden Frachter herzustellen. Die Ankerkette wurde abgebrannt, um die "Pallas" von der Küste in tieferes Wasser zu schleppen. Auch diese Verbindung brach und das Drama begann.

Dölling lobt zwar die Zusammenarbeit mit den Mehrzweckschiff-Kollegen, kann aber als erfahrener Berger nicht umhin, die Abläufe zu kritisieren: "Statt nur einen Anker hätte man gleich beide werfen müssen, dann wäre die ´Pallas` jedenfalls nicht mehr getrieben. Bis zum Abflauen des Sturms hätte man sie auf Position halten und danach in Schlepp nehmen können." Ein Mehrzweckschiff kann eben doch nicht alles. Dann sind Spezialisten gefragt, aber "Oceanic" kam nicht zum Zuge. Das bittere Ende ist bekannt.

### **Für alle Fälle gerüstet**

Für einen Vollblutschlepper wie die 17.500 PSi (zwei 16 Zylinder-Deutz-Viertakter) starke "Oceanic" wäre die "Pallas" nur ein "kleiner Fisch" gewesen. Supertanker von 250.000 Tonnen sind, wie vielfach bewiesen, selbst bei Zehn-Meter-Seen kein Problem für sie. Auch nicht Super-Bohrinseln, Riesenkräne und gigantische Pontons auf den Haken zu nehmen. Sogar das Verschweißen von Stahlplatten zum Abdichten von Lecks oder das Ausgießen von Räumen mit Beton ist ohne weiteres machbar. Unter Einsatz ausschließlich bordeigener Mittel. Teure Spezialisten und Material einfliegen zu lassen, entfällt damit.

Nicht nur von ihrer Ausrüstung her ist BMS "Oceanic" allen anderen Schiffen mit Schleppeinrichtung haushoch überlegen. Ein Schiffstyp, dessen hohe Effektivität aus einer Kombination mehrerer Faktoren resultiert wie: starker 179-Tonnen-Pfahlzug, seegangsstabile Lage bei Schlechtwetter dank spezieller Unterwasserform, doppelte Schleppwindenausrüstung mit je rund 2000 Meter langen 68 Millimeter dicken Drähten, großer 20.000-Seemeilen-Aktionsradius aufgrund 1250 Tonnen Bunkerkapazität, Proviantstauraum für ein Jahr, zwei Verstellpropeller in Kort-Düsen zum optimalen Manövrieren, umfangreicher Materialbestand, Pumpen, Kompressoren, Schwergutgeschirr, Feuerlöschmonitore, 3000-Watt-Scheinwerfer mit enormer Reichweite und Taucherausrüstung. Für Einsätze in polaren Gewässern wurde der Rumpf besonders eisverstärkt. Der Germanische Lloyd zeichnete das Flaggschiff der Bugsier-Reederei denn auch mit der höchsten Klasse aus: GL-100 A4 E3 Schlepper. Bis jetzt sind diese Werte von keinem Schiff seiner Klasse übertroffen worden.

### **Geburtsstunde Suez-Krise**

Seit ihrer Indienststellung 1969 zählen die beiden auf der Bremerhavener Schichau-Werft entstandenen immer noch schönen Schwestern "Oceanic" und "Arctic", letztere inzwischen verkauft und zur Yacht umfunktioniert, zu den größten und leistungsstärksten Hochsee- und Bergungsschleppern der Welt, die alle Konkurrenten weit in den Schatten stellten. Ihre beeindruckenden Daten: 2294 BRZ, 87,50 Meter lang, 14,35 Meter breit, 7,30 Meter Tiefgang.

Ausschlaggebend für ihren Bau war der israelisch-arabische Krieg und die damit verbundene Schließung des Suez-Kanals am 6. Juni 1967. Der Schiffsverkehr zwischen Europa und Asien musste um Südafrika geleitet werden. Das erhöhte Verkehrsaufkommen führte verstärkt zu Kollisionen und Havarien. Um Transportkosten und hohe Ölpreise zu reduzieren, entstanden immer größere Tanker. Leistungsstarke Schlepper mussten her, die 400.000- bis 550.000-Tonner problemlos auf den Haken nehmen konnten.

Chief Andreas Marks, Herr über zwei stets vorgewärmte Deutz-Zwölfzylinder, und seine Kollegen haben bei ihren Einsätzen so manche abenteuerliche Weltreise erlebt. "So was dauerte bis zu 140 Tage und war kein Zuckerschlecken", bringt der schweizerische Bootsmann Peter Thut solche bewundernswerten Leistungen bescheiden auf den Punkt. Der Erfolg einer Aktion hängt nicht zuletzt von der erfahrenen Besatzung ab. 18 Mann sind in vierwöchigem Schichtdienst an Bord. Ein fünfköpfiges Boarding-Team gehört dazu. Das wird im "Falle eines Falles" per Beiboot oder Hubschrauber - dies in bester Kooperation mit der Deutschen Marine - auf einen Havaristen übergesetzt und bereitet dort alles zur Bergung Notwendige vor. An Bord erleben wir eine Übung mit. Beteiligte: ein Sealynx-Hubschrauber des Marinefliegergeschwaders Nordholz. und das "Oceanic"-Spezialisten-Team. Während der Schlepper durch die graue "Nordsee" pflügt, kurvt der Heli immer ums Schiff. Knatternd steht er dann nur wenige Meter über dem Heck. Von oben wird ein Stahlseil heruntergelassen. Die "Oceanic"-Männer hängen gemeinsam mit den beiden vorher abgewünschten Marine-Bootsleuten eine 200-Kilo-Tonne dran, die immer wieder aufgenommen und abgesetzt wird.

"Das ist zwar Routine", so Kapitän Dölling, "aber muss immer wieder geübt werden, vor allem mit neuen Hubschrauber-Besatzungen."

### **Wächter-Job vom Bund**

Globale Einbrüche im Offshore-Geschäft und steigende Konkurrenz führten dazu, dass BMS "Oceanic" wegen mangelnder Rentabilität von 1990 bis 1995 in Bremerhaven aufgelegt werden musste. Rettung nahte in Gestalt der Bundesregierung. Nach langem Hin und Her wurde "Oceanic" als Sicherungsschlepper für die Deutsche Bucht gechartert, um havarierte Schiffe zu bergen, Strandungen und drohende Umweltkatastrophen abzuwenden. 1995 wurde das Schiff dem Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven unterstellt. Bis Oktober 2001 lag es als Vorposten südwestlich der Tonne Düne bei Helgoland und konnte von dort aus alle Gebiete der Deutschen Bucht mit 17 Knoten in vier Stunden erreichen. Insel-Fremdenführer lästerten zwar gern über den Koloss, der "unsere Steuergelder verpulvert". Doch die 10.000 Euro-Tagescharter ist gut angelegt, wenn man bedenkt, wie viele Millionen eine Strandung an Folgekosten verursachen kann. Siehe "Pallas". Ein geplanter Neubau soll mit rund 40 Millionen Euro zu Buche schlagen. "Bis dahin kann unsere 'Oceanic' alle geforderten Leistungen voll bringen", ist Kapitän Dölling überzeugt, "auch wenn sie schon 38 Jahre alt, aber dank guter Pflege immer noch bestens in Schuss ist". Die Männer an Bord hoffen nach der europaweiten Ausschreibung für einen Sicherungsschlepper, dass sie ihren Wächter-Job noch einige Zeit machen können. Seit dem 15. Oktober 2001 – mit Charter bis Mitte 2007 samt Verlängerungsoption bis zum Einsatz eines Neubaus - liegt der Schlepper bei der Tonne TG 12 fünfzehn Seemeilen nördlich von Norderney. Damit wird jetzt auch der Bereich zwischen den Ostfriesischen Inseln und der holländischen Insel Texel abgedeckt. Niederländer und Deutsche kooperieren hier friedlich. Das Mehrzweckschiff "Mellum" bezieht Schlechtwetter-Position fünf Seemeilen südwestlich Helgoland, ihr Kollege "Neuwerk" zehn Seemeilen nördlich der Felseninsel.

Immer wieder wird der Ernstfall geprobt, der täglich eintreten kann. Die Angst an der Küste ist berechtigt. "Wenn wir alle zwei Stunden an die Küstenwache melden können: 'Keine besonderen Vorkommnisse', darf man schon irgendwie beruhigt sein", zieht Jan Dölling zufrieden Bilanz.

*Dr. Peer Schmidt-Walther*

### **Infos:**

*BMS „Oceanic“, Bergungsmotorschiff, gebaut 1969 auf der Schichau-Werft, Bremerhaven; Reederei Bugsier, Hamburg; 2294 BRZ; 87,50 Meter Länge, 14,35 Meter Breite; 7,30 Meter Tiefgang; 16-Zylinder-Deutz-Viertakter, 17.500 PSi, 17 Knoten, zwei Propeller in Kort-Düsen; 179 Tonnen Pfahlzug; höchste Schlepper-Klasse: GL -100 A4 E3; Rumpf eisverstärkt.*