

# **SCHLEPPER** **im Hamburger Hafen**

**Band 1**



## **Die Seeschiffsassistentenz**

Konrad Algermissen

Für die Unterstützung meiner Arbeit danke ich besonders:  
Herrn Meyer, Herrn Becker, Alex, Jens Münzer, Herrn Hempel, Horst Tramborg, Herrn Harmstorf, Frau Pohl, Sebastian Kisser, Herrn Schröder, Herrn Fischer, Herrn Wust, Heiko Ahrens, Marco Pajonk, Burkhard Lüke, Herrn Mainzer, Herrn Heinecke, Frau Herrmann, Herrn Körbelin, Herrn Magnussen, Herrn Peukert, Herrn Dreschler, Lutz Richter, Herrn Berg, Frau Kohlsaar, Herrn Kovacevic, Kurt, Niels Mohrenz, Herrn Hasanagic, Herrn Küchler, Herrn Schütt, Herrn Oestmann, Herrn Ladwig, Herrn Mendur, Herrn Krekel, Herrn Paulsen und Herrn Lindenau

Bezugsquellen:

Informationen der Reedereien sowie eigene, langjährige Beobachtungen.

Es wurde versucht, Fehler oder unvollständige Angaben nach Möglichkeit zu vermeiden. Irrtümer behalte ich mir vor.

## **Hamburg liegt nicht zufällig an der Elbe**

Für die meisten Menschen im Alltag stellt ein Fluss ein Verkehrshindernis dar, das auf einer Brücke überwunden, in einem Tunnel unterfahren oder mit einer Fähre umständlich durchkreuzt werden muss. Dennoch wurde die Stadt Hamburg ausgerechnet an einem Fluss gegründet und konnte sich hier über Jahrhunderte hervorragend entwickeln. Vor über tausend Jahren gab es natürlich weder Autos noch Züge oder gar Flugzeuge. Es gab jedoch bereits eine gut entwickelte Schifffahrt. Der Fluss Elbe stellte einen natürlichen Transport- und Verkehrsweg dar, über den sowohl das offene Meer, als auch das Binnenland gut zu erreichen ist. Diese natürlichen Gegebenheiten haben sich bis heute nicht verändert. Allerdings wurde die Elbe innerhalb des Stadtgebietes mehr und mehr zu einer umfangreichen Hafenanlage ausgebaut.

Heute werden hier Güter, die über den Seeweg aus aller Welt und in sehr großen Mengen nach Hamburg gelangen, auf andere Verkehrsträger umgeschlagen oder auch gleich an Ort und Stelle weiterverarbeitet, wie zum Beispiel in Aluminium-, Stahl- oder Kupferwerken, in Raffinerien oder Kaffeeröstereien.

Der Hamburger Hafen ist ein offener Seehafen. Der Wasserstand wird also nicht durch Schleusen reguliert. Somit ist das Hafengewasser durch die direkte Verbindung zur Nordsee auch dem Gezeitenzyklus des Meeres unterworfen. Zwischen Ebbe und Flut erfährt der Wasserstand in Hamburg einen Höhenunterschied von etwa 3,5 m. Zu dem Quellstrom der Elbe addiert sich also bei ab- oder auflaufendem Wasser die Gezeitenströmung. Die Strömung erreicht in der Flussmitte eine Geschwindigkeit von etwa 3 kn. Dabei kommt es an einigen Ecken des Hafens zu Turbulenzen. Oft gibt es auch stürmischen Wind aus westlichen Richtungen.

Große Seeschiffe sind bei Manövern in engen Hafenbecken auf die Hilfe von Schleppern und Festmachern angewiesen. Die Schlepper und deren Besatzungen bewegen, drehen und stoppen gewaltige Ozeanriesen. Sie assistieren beim An- und Ablegen zu jeder Tages- und Jahreszeit. Bei Eisgang, Nebel oder brütender Sommerhitze verrichten die Besatzungen der Schlepper ihren Job.

Ihre Fahrzeuge sind weder klein noch alt. Es sind hochmoderne, leistungsstarke Seeschiffsassistentenschlepper!



# Inhalt



Auf **Seite** → kommen Sie bei der **Bugsier-Reederei und Bergungsgesellschaft** an Bord.



Lernen Sie ab **Seite** → auch Spezialisten bei **Fairplay-Towage** kennen.



Auf **Seite** → fahren Sie mit der **Schleppreederei Kotug** zum Containerterminal.



Zu direktem Körpereinsatz kommt es beim **Transport Marine Service** ab **Seite** →.



Auf **Seite** → ist Schlepper Hans für die **Neue Schleppdampfschiffsreederei Louis Meyer** im Einsatz.



Auf **Seite** → gehen Sie bei **Lütgens & Reimers** ans Ruder.

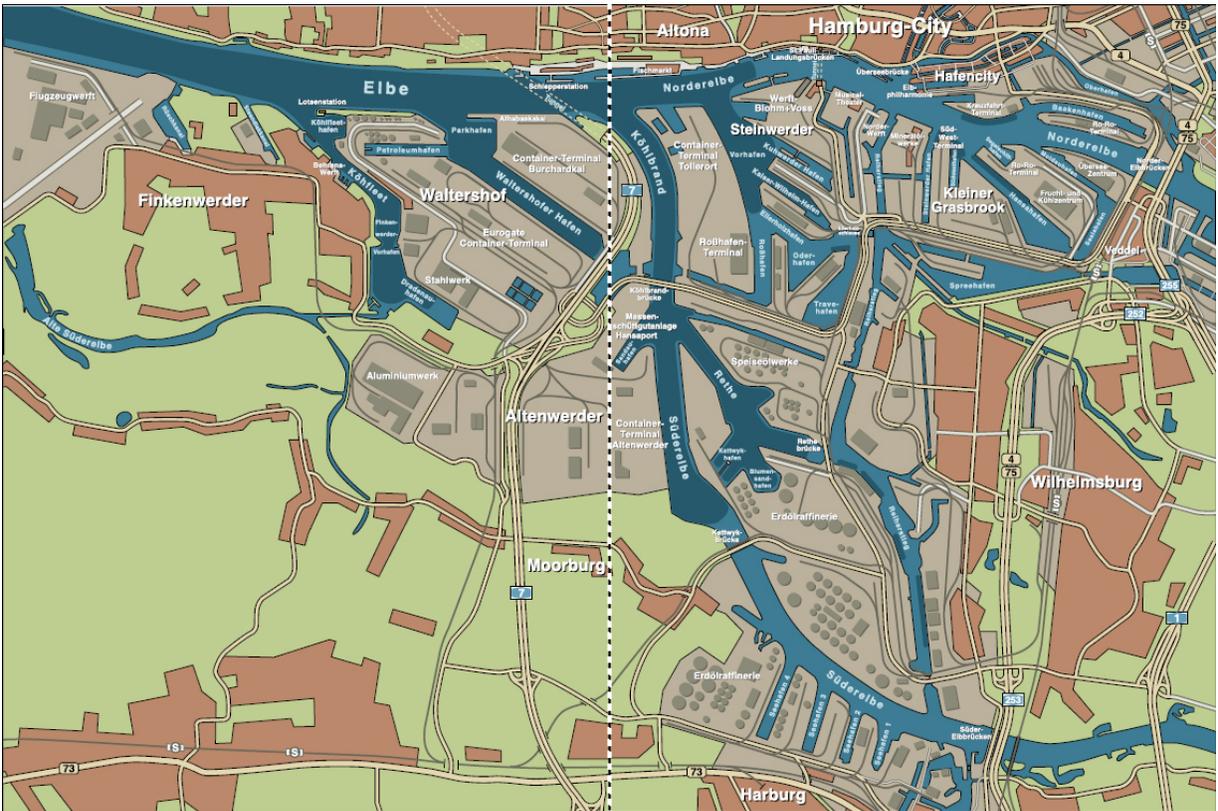


Technische Details erwarten Sie auf **Seite** → bei **Petersen & Alpers**.



Zum Hafengeburtstag auf **Seite 184** kommt das **Schlepperballett!**

# Der Hamburger Hafen



*Bei den dunkleren Wasserflächen beträgt die Wassertiefe mehr als 10 Meter.*

**2 cm = 1 km** | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 km



*Schlepper auf Standby-Position an der Schlepperbrücke, am Hauptstrom der Elbe vor Neumühlen/Altona. - In der Karte auf dieser Seite oben rechts -*



Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft

## **BUGSIER 2**

Gestern kam die "2" von einem Job aus der Nordsee zurück.

Eigentlich waren es mehrere Jobs. Innerhalb eines Ölfeldes vor der Niederländischen Küste und etwas weiter nördlich, vor Dänemark, in Höhe Esbjerg, wurden Bohrplattformen verholt. Bohrrinseln schleppen, auch dafür ist BUGSIER 2 ausgerüstet.

Für die Bugsier-Reederei ist Hamburg sowohl Arbeitsgebiet für die Hafenasistenz, als auch Offshore-Basis für die Arbeiten auf See.

Daher wurde auch Bugsier 2 sowohl für die Seeschiffsassistentz im Hafen, als auch für Seeverschleppungen entworfen, konstruiert und entsprechend ausgestattet.

Die Nordsee liegt, von Hamburg aus gesehen, fast vor der Haustür.

Dieses Meer ist berüchtigt für starken Wind und eine kurze Döhnung.

Ein Schlepper von gut 30m Länge gerät hier bei mittlerem Seegang leicht in Stampfbewegungen. Dem Fahrzeug selbst macht das nichts aus. Für die Menschen an Bord ist es jedoch schwierig, die Bewegungen des Schiffes auszugleichen. Geht es gerade "abwärts" in ein Wellental, so lässt sich ein Niedergang praktisch von selbst ersteigen. Geht es, wie im Expresslift, plötzlich nach oben, geben die Knie nach und das obere Deck muss noch eine Weile auf sich warten.



***Schlepper BUGSIER 2 mit einer Halbtaucher Plattform in der Nordsee***

Hinzu kommt die Ungewissheit über den zeitlichen Ablauf der Arbeiten.

Von den Auftraggebern aus der Ölindustrie, wird der Schlepper oft in die Nähe der Förderanlagen bestellt.

Stets auf "Standby", werden Schleppgeschirr und Winden bereitgehalten. Für die Besatzung ist dann ein geordneter Schichtbetrieb gar nicht möglich.

Neben dem Fachwissen und der körperlichen Leistungsfähigkeit, ist die psychische Belastung recht hoch.

Daher ist ein rücksichtsvoller Umgang an Bord besonders wichtig und selbstverständlich.

Ohne dem wäre eine reibungslose Zusammenarbeit gar nicht möglich.

In technischer Hinsicht ist dieses Fahrzeug bestens ausgerüstet.

Mit etwa 5600 PS und einem Pfahlzug von 63 t, kann der Schlepper praktisch jedes Objekt auf See, bei moderaten Verhältnissen bewegen.



Die Unterkünfte auf BUGSIER 2 sind recht gut bemessen und ausgestattet.

Die Qualität der Verpflegung hängt nicht zuletzt vom Organisationstalent und den Kochkünsten der einzelnen Seeleute ab. Einen fest angestellten Koch gibt es auf einem Schlepper normalerweise nicht. Schlepperfahrer sind Nautiker, Techniker, Handwerker, Aufräumer und Saubermacher, Wartungs- und Reparaturarbeiter, Ersthelfer und Krankenpfleger, Verwalter, Unterhalter... -und eben auch Koch.

Allrounder auf einem Arbeitsschiff!

Auf BUGSIER 2 hatte die Besatzung gerade gewechselt und blieb als neue "Schicht" für die nächsten Tage an Bord.

Es gab Bratwürste mit Kartoffelpüree und Sauerkraut.

Als Reporter war ich automatisch Gast und bekam einen gut gefüllten Teller mit herzhaftem Essen serviert.

Alex war "Springer" und kannte sich auf allen Schleppern der Bugsier-Reederei aus. Sein Spezialgebiet sind die Maschinenanlagen. Er war bereits bei der Marine auf Tendern und Schnellbooten der "Chief. Wortreich und engagiert zeigte er mir mit vielen Erläuterungen das Schiff.





*Der Kartentisch ist mit allen Hilfsmitteln zur korrekten Navigation ausgestattet.*

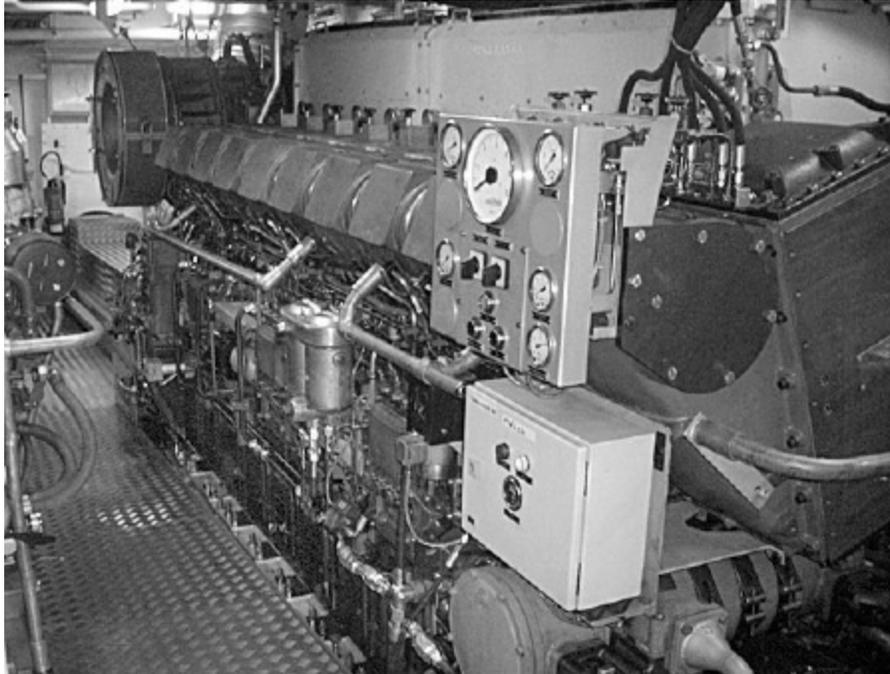
Die Komandobrücke ist besonders geräumig und mit allen Steuer-, Navigations- und Kommunikationsanlagen,

entsprechend den neuesten Standards ausgestattet.

Immerhin ist der Schlepper erst sechs Jahre alt. (Wir schreiben das Jahr 2012)



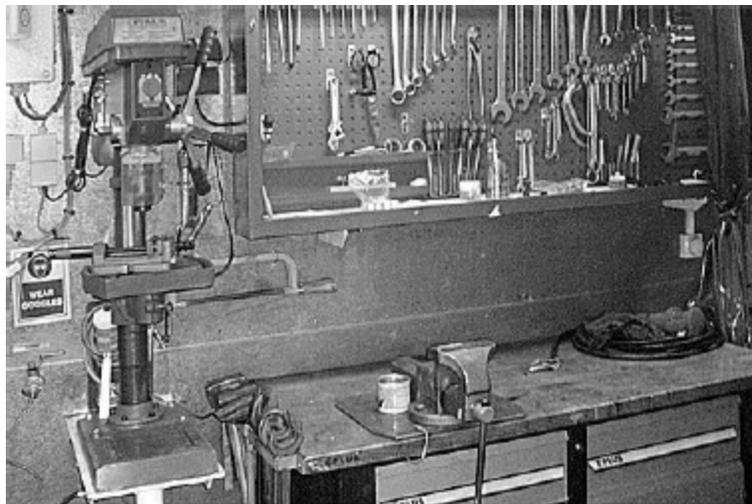
*Der vordere Steuerstand mit Blick auf das Vorschiff*



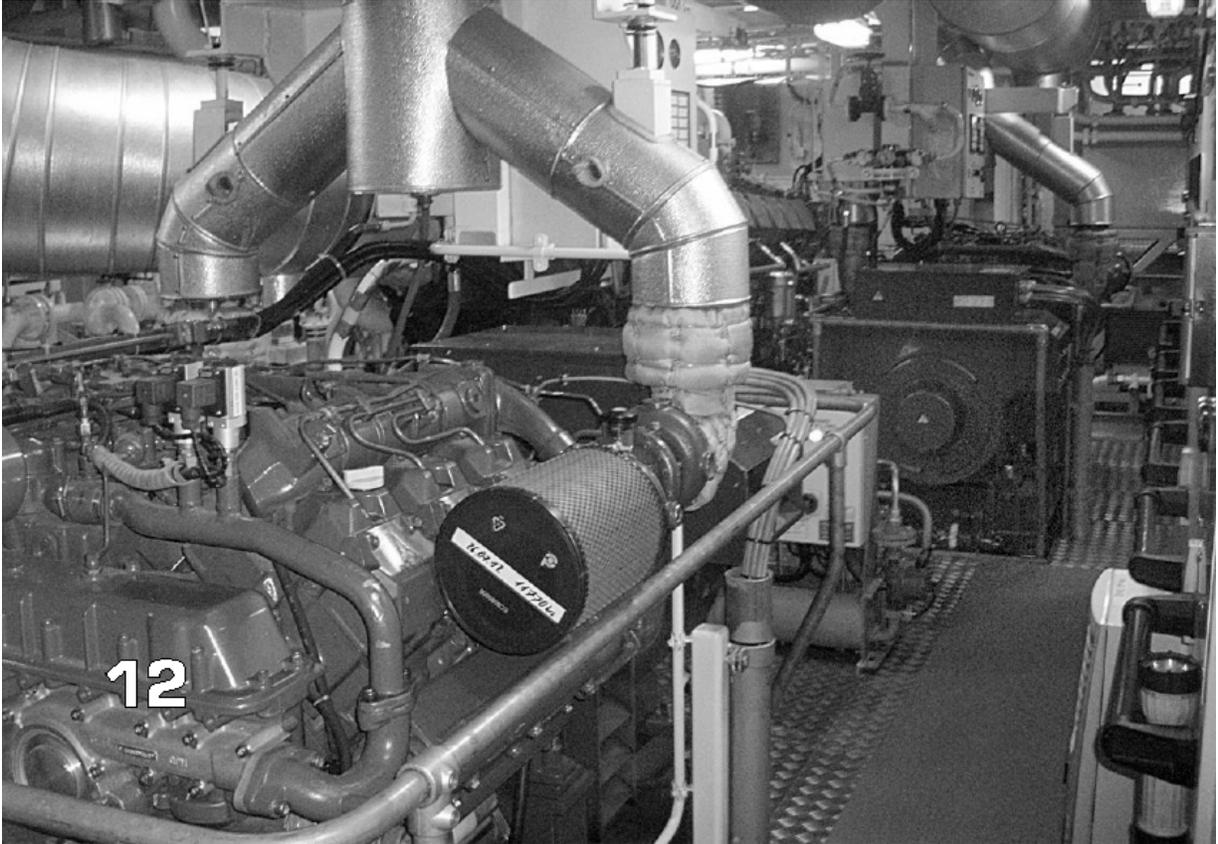
*Im Maschinenraum liefern die beiden Antriebsmotoren vom Typ Deutz MWM 9 M 628 bei Bedarf eine Leistung von jeweils 2788 PS. Auch im Bereitschaftsdienst werden die Maschinen ständig auf Betriebstemperatur gehalten.*



*Jedes Ruderpropellersystem vom Typ Rolls Royce-Aquamaster US 305 bildet eine Einheit aus Antriebsschraube, Kort-Düse, Ruderschaft, Lager, Dichtungen, Getriebe und hydraulisch betriebenen Steuerantrieben. Hier ist das obere Getriebegehäuse zu sehen.*



*Der Werkstattbereich (hier nur ein Ausschnitt) ist gut ausgerüstet.*



12

*Das Wort "Maschinenraum" trifft hier weniger zu. Mit 150 Quadratmetern ist dies eine Halle! Antriebsanlagen, Generatorsätze, Pumpen, Schaltanlagen, Trinkwasserversorgung, Abwasseraufbereitung... stehen übersichtlich angeordnet und bestens gepflegt zur Verfügung.*





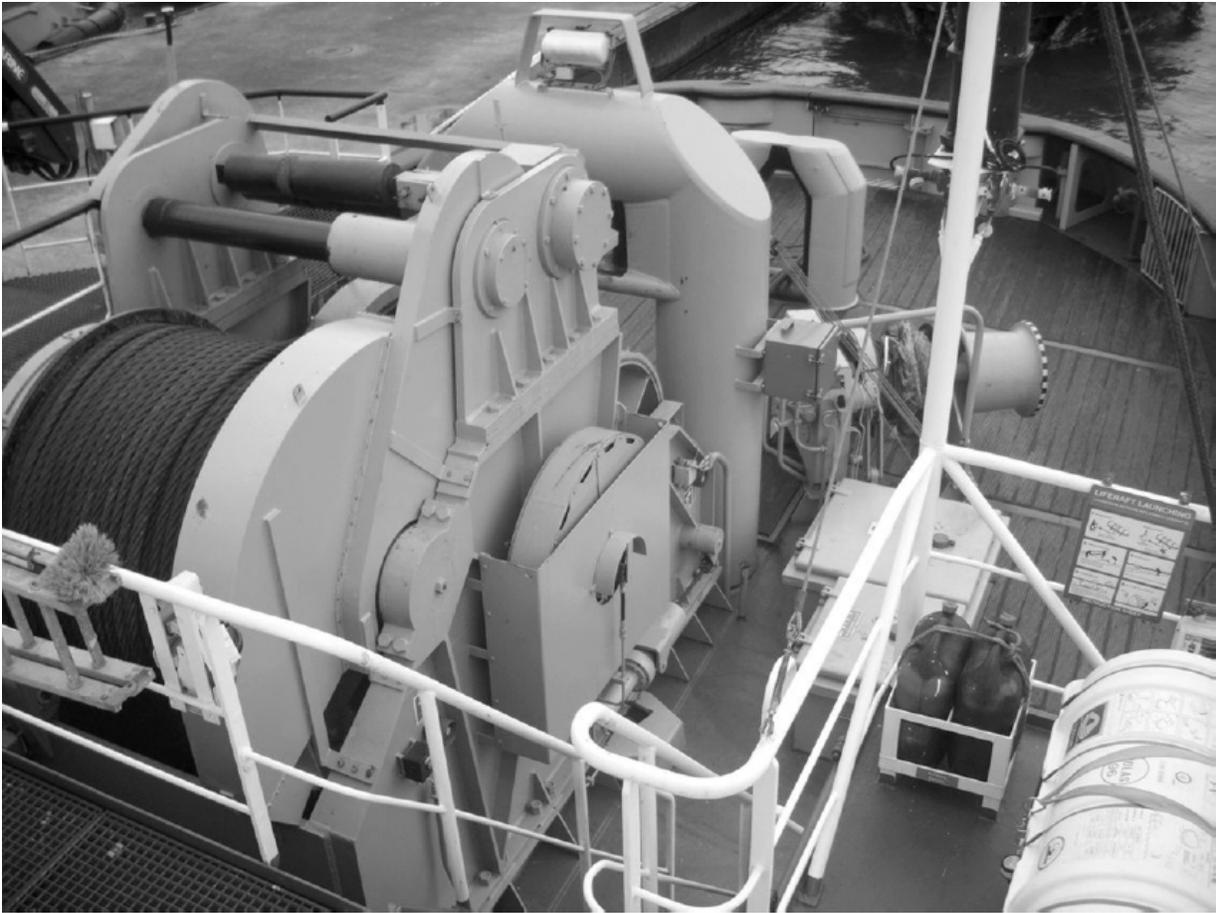
*Auf dem Vorderdeck, zwischen Wellenbrecher und Bugverschanzung, ist eine kombinierte Anker-und Verholwinde aufgebaut.  
Neben den beiden Heberädern für die Ankerketten, verfügt die Winde über zwei Trommeln, auf denen schwere Trossen gefahren werden.  
Damit lassen sich auf See auch Großpontons oder ähnliche Objekte "auf die Seite" nehmen.  
Die Verholspills an den Enden, werden bei Bedarf zum Durchsetzen schwerer Leinen zur Hilfe genommen.  
Die Zugkraft der Winde beträgt 10 t, die Haltekraft der Bandbremsen 32 t.*



*Die Augen der Festmachertrossen (Squareleinen) werden bei Nichtgebrauch auf Spillköpfen belegt und auf Zug gehalten.*



*Die große Schleppwinde trägt zwei Trommeln, die versetzt übereinander angeordnet sind. Daher auch der Name "Wasserfallwinde". Ebenfalls zur Ausrüstung gehören eine seitlich angebrachte Hilfswinde (Tugger-Winde), ein Schlepphaken und ein hydraulischer Ladekran.*



Die Schlepp-Reedereien sind in einer Arbeitsgemeinschaft organisiert und die Fahrzeuge werden aus einer gemeinsam betriebenen Zentrale den jeweiligen Jobs zugeteilt.



Diese kleine "Funkbude", aus der die Aufträge kommen, steht direkt auf dem Pontonanleger, zwischen den Fahrzeugen und kommt, zusammen mit dem Ponton, schon mal ganz schön ins Schaukeln! Natürlich kommen die großen Schiffe nicht in gleichmäßigen Abständen und warten auch nicht solange, bis die Schlepperfahrer zu Ende geruht und gefrühstückt haben. Die Jobs müssen je nach Bedarf erledigt werden.

Das gehört zum Bordleben dazu.



*Das Achterdeck ist mit Holzbohlen belegt und gewährt einen guten Stand. Der Reserve-Schleppdraht befindet sich unter Deck. Durch eine Öffnung (siehe Pfeil) kann dieser aufgespult werden.*