

Kabeljausaison Winter 1976 - Labrador. Kollision mit einem Growler

übergeben vom I.NO Manfred Baganz

gesammelt und bearbeitet von Kpt. Günther Kröger

Wie auch in den anderen Jahren fischten wir in diesem Jahr 1976 wieder mit der Flottille „Junge Garde“ und den Zubringertrawlern vor Labrador auf der Hamilton-Bank. Die Eisfelder, aus dem Norden kommend, schieben sich langsam immer weiter südlich. Das Treibeis mit reichlich kleinen und größeren Growlern hatte uns bereits in den südlichen Teil der Hamilton – Bank an die Außenkante vertrieben. Die Fischerei unter dem Eis und in den Waken war gut, wir konnten unsere Produktionskapazität auslasten. Die acht, manchmal bis zu neun Zubringertrawler übergaben ausreichend Kabeljau in einer guten Qualität..

Ich hatte als I.NO von 00.00 Uhr Wache. Die Situation war durchwachsen, wir hatten uns daran gewöhnt im Eis zu arbeiten. Wir hatten teilweise lockeres bis dichtes Treibeis. Darin versteckten sich immer wieder kleinere und größere Growler. Die Temperaturen lagen um den Gefrierpunkt, der Wind wehte aus Nord mit einer Stärke von 6-7. Die Sicht wurde durch ständig einsetzende, kräftige Schneeschauer zeitweilig eingeschränkt. Trotzdem war die Situation kompliziert, weil eine starke Dünung aus NO heran rollte und so manchen Growler überspülte und kurzzeitig abtauchen ließ.

Zur besseren Ausleuchtung des vor uns liegenden Seegebietes und in Vorbereitung der anstehenden Übernahme eines Steertes, waren beide Brückennockscheinwerfer und der große Eisscheinwerfer im Mast auf voraus gestellt und eingeschaltet.

Wir fuhren im Sparbetrieb, die Gleichstrom Generatoren waren ausgeschaltet und wir führen nur mit den Drehstromgeneratoren. Das bedeutete für uns auf der Brücke, dass zum Manövrieren maximal Voraus Langsam bzw. Zurück Langsam zur Verfügung standen. Bei entsprechend hohem Fischaufkommen wurde mehr Energie, sprich Strom für die Produktion mit den gesamten Anlagen (Verarbeitung, beide Frosterstraßen, Fischmehlfabrik) sowie der übrigen Anlagen im Schiffsbetrieb benötigt.

So standen für die Fahrmotoren

(Zwei elektrisch getrieben, große E-Motoren)

nur noch wenig Kapazität, sprich Strom für die Arbeit mit dem Schiff (Übernahme von Steerten, Versorgung der Flotte, Bootsfahrten) zur Verfügung.

Diese Situation beherrschten wir ganz gut. Besonders vorsichtig waren wir deshalb immer beim Aufstoppen des Schiffes und beim Manövrieren

während der Steert-Übernahmen. Das Wetter und die anderen Umstände, wie die Eislage, Dünung und schlechte Sicht wurden beim Manövrieren immer einkalkuliert.

Soviel zur Erklärung vorab, zum Verstehen der erfolgten Kollision mit einem mächtigen Growler.

Der Z-Trawler „Rudi Arndt“ verständigte uns nochmals, dass er zur Übergabe bereit wäre. Ich hatte ihn bereits im Radar und wir verständigten uns zur Übernahme des Steertes.

Wir liefen ungefähr mit Voraus Ganz Langsam 4 kn. Der Wind kam schräg achteraus von Backbord und die starke Dünung fiel von Backbord quer ein. Die Sicht war momentan gut.

Im Radar waren keine größeren Objekte, außer unsere Fangfahrzeuge und die teilweise kompakten und lockeren Eisfelder, mit freien Wasserflächen zu erkennen.

Das Voraussichtfeld war gut ausgeleuchtet. Auf Grund der Dünung wurde das Radargerät etwas zurückgeregelt, um die Dünungsanzeige zu reduzieren, ohne die Sicht bzw. die Anzeige auf größere Objekte zu verlieren.

In dem an der Backbord – Seite in ca. 30° befindlichen, etwas kompakteren Eisfeld, entdeckte ich eine hart abgegrenzte eisfreie Spur. Auch im Radar zeichnete sich so etwas wie ein kleines freies Fahrwasser ab. Nach mehrmaligen Beobachtungen, erkannte ich einen mächtigen Eisklotz, der immer mal aus der Dünung auftauchte. Er entpuppte als ein unwahrscheinlich großer Growler, der mit größerer Fahrt durch das Eisfeld trieb. Aus eigenen Erfahrung war mir bekannt, dass solche mächtigen Growler bei entsprechender Dünung Fahrt aufnehmen. Der Growler hob sich immer wieder aus der durchlaufenden Dünung heraus und verschwand dann wieder im Wellental.

Ich erkannte sofort, dass der Growler sich auf Kollisionskurs zur „Jungen Garde“ befand.

Es bestand kein Zweifel, der Growler machte starke Fahrt. Ein versuchtes Ausweichmanöver hätte zur Folge gehabt, dass er unsere Bb-Bordwand getroffen hätte. Auch ein Rückwärtsmanöver hätte nichts gebracht, wir hätten durch das automatische nach Steuerborddrehen dem Growler die volle Breitseite gezeigt.

Der Steven der „Jungen Garde“ war Eis verstärkt, deshalb gab es aus meiner Sicht nur eine Alternative.

Ich beorderte das Ruder auf hart Backbord, um den Growler genau auf den Kopf, ich dachte an die Eisverstärkung, oder noch an Steuerbord zu bekommen. Das Schiff drehte zügig nach Backbord. Der Growler taucht ca. 10°-15° an Backbord, etwa 2 m entfernt wieder aus dem Wasser auf. Im Scheinwerferlicht war die Größe nur zu ahnen. Als wir die Dünung von Vorne hatten, ließ das Drehen unseres Schiffes etwas nach und als die Dünung unter dem Steven der Garde durchlief, fiel das Schiff nach

Backbord. In diesem Moment tauchte der Growler mit furchterregendem Getöse und Rauschen wieder auf. Ich stand in der Backbord Nock und konnte den Growler in seinen Ausmaßen erkennen. Es war ein Schreck und doch war ich glücklich den Growler im Bereich des Stevens zu wissen. Ich konnte ihn nicht mehr sehen, nur hören. Die „Junge Garde“ holte nach Backbord über und legte sich auf den auftauchenden Growler. Ein furchtbarer Knall war zu hören, ich kann es kaum beschreiben. Ich spürte die Gewalt des Growler in diesem Moment, als er auf unser Schiff prallte.

Der Growler hatte unser Schiff am Vorsteven an der Backbord- Seite getroffen. Noch einmal sah ich den Growler an der Steuerbordseite. Dann verschwand er in der Dunkelheit und war in der Dünung nicht mehr zu sehen. Er war gewaltig und sehr wuchtig in seiner Ausdehnung. Deshalb auch dieses Getöse, wie eine starke Brandung an einem Riff. Durch den Aufprall war die Fahrt aus dem Schiff. Die Kollision erfolgte gegen 05.35 Uhr.

An Bord bereiteten sich die Besatzungsmitglieder auf den Schichtwechsel vor. In der Messe war Frühstück. Durch den starken Aufprall liefen Schwingungen durch das Schiff. Alles was auf den Tischen stand lag am Boden. Es ist verständlich, die Besatzung war in großer Aufregung.

Der Kapitän und meine anderen Offizierskollegen erschienen sofort auf der Brücke. Versenken wollte ich unser Schiff nicht – ich schilderte ihnen die Situation. Erste Untersuchungen ergaben, dass wir kein Wasser machten. Das Schiff war Lenz.

Bei Tage wurde der Schaden nochmals gründlich in Augenschein genommen. Er ergab eine Einbeulung von ca. 1,5 - 2 Quadratmeter oberhalb der Wasserlinie zwischen Steven und unterhalb der Ankertasche im Bereich der Vorpik und des Dieselhochtanks. Zwischen beiden Tanks war der Spannt deformiert und ein Riss von ca 30 cm Länge vorhanden.

Gefahr für das Schiff bestand nicht.

Die Reise wurde ohne weitere Schwierigkeiten und ohne Probleme normal zu Ende gefahren. Die Reparatur erfolgte im Fischkombinat.