

How to Rig a Schleppgeschirr

Aufgrund eines Versuches mit der DGzRS, Rettungskreuzer „Berlin“, am 2.5.07 in der Eckernförder Bucht möchte ich hier eine Beschreibung des Schleppgeschirrs geben und wie wir dieses an Bord geriggt haben. Die Beschreibung soll als Anleitung für den Notfall dienen.

Das Standard Schleppgeschirr der DGzRS Kreuzer besteht aus 2x 75 Meter 100mm Festmacher (Sqaureline) und einem ca. 10 Meter langen 24mm Drahtvorläufer, der mit einem großen Auge ohne Kausch versehen ist. Im Regelfall akzeptiert die DGzRS keine Schleppleinien eines Havaristen, es werden immer Leinen der Gesellschaft übergeben.

An Bord der „Roald Amundsen“ haben wir folgende Vorbereitung zum Übernehmen der Schleppleine getroffen:

- Fieren des Ankers bis zur Wasserlinie um den Anker aus der Klüse und damit Platz für die Leinen zu bekommen
- Durch die Ankerklüse wurde eine Hilfsleine abgefiert und mittels Bootshaken wieder auf das Schanzkleid gelegt. Eine unserer Schmeissleinen mit Karabiner eignet sich gut dafür. Es muss niemand nach aussenbords, eine sehr sichere Sache.
- Danach wurde seitens des Rettungskreuzers eine Schweißleine übergeben, an der eine ca. 50 Meter lange Sorgeleine und der ca. 10 Meter langer Drahtvorläufer des Schleppgeschirrs war. Dieser Aufbau ist auf allen DGzRS Kreuzern Standard.



- Die Schmeissleine des Kreuzers wurde an die vorbereitete Hilfsleine angeschlagen und durch die Ankerklüse aufgeholt, daran hängend die Sorgleine des Kreuzers.



- Die Sorgleine selber wurde auf den Spillkopf gelegt
- Mittels Spill und Sorgleine wurde der Drahtvorläufer des Schleppegeschirrs durch die Ankerklüse aufgeholt und auf dem Spillkopf der Ankerwinde abgestoppt.



- Der Anker wurde wieder in die Klüse geholt
- Im Ankervorläufer hat das zweite Kettenglied keinen Steg.
- In das Kettenglied ohne Steg wurde der Drahtvorläufer des Schleppgeschirrs mittels eines markierten und in der Kettenlast befindlichen „Schleppschäkels“ eingeschäkelt.



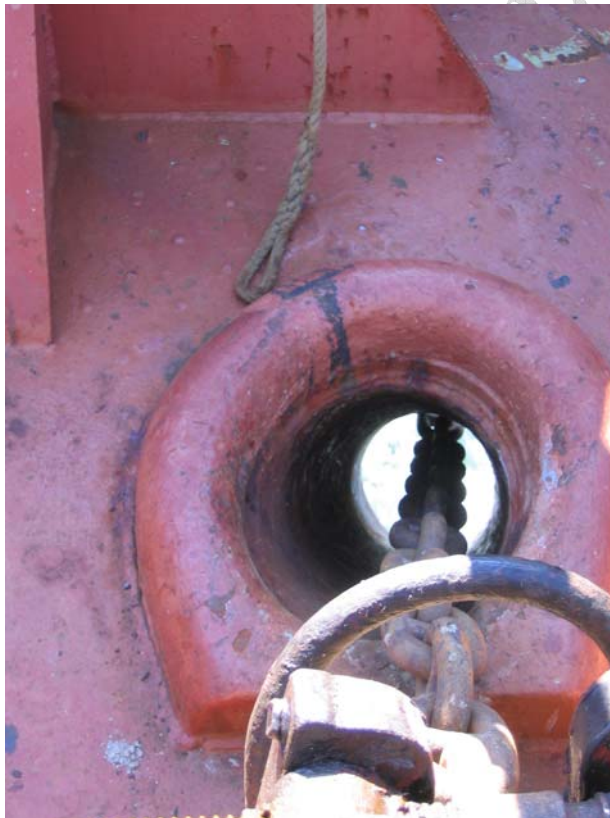
- Die Sorgleine am Drahtvorläufer wurde gelöst



- Der Anker wurde etwa 10 Meter abgefiert.



Das Anschleppen des Kreuzers war bei uns mit nur 75 Metern Schleppleine problemlos. Trotzdem der Schlepphaken des Kreuzers relativ hoch ist, noch über dem Tochterboot, kam bei einer Schleppgeschwindigkeit von 5,5 Knoten weder die Schleppleine, noch unser Anker aus dem Wasser. Bei entsprechend schlechtem Wetter kann ja entsprechend viel Kette gesteckt werden.





Die „Roald Amundsen“ lief dem schleppenden Kreuzer ohne jedes Ausbrechen sauber hinterher, auch Kursänderungen von bis zu 50° waren kein Problem. Unser Vorgeschirr war zu keiner Zeit in Gefahr.

Ich hoffe es kommt nie zu dieser Notwendigkeit! Das oben beschriebene Rigggen lässt sich problemlos und fast gefahrlos von Bord aus machen und ist bei nahezu jedem Wetter durchführbar.

Ein Längsseite schleppen wäre nur „Materialmordend“ möglich, da die massive Wallschiene des Kreuzers auf Höhe unseres Schanzkleides ist und der Kreuzer sich bei wenig See sehr schnell zu großen Rollbewegungen aufschauelt. Technisch aber ohne weiters machbar, längsseite kommen auf der Luvseite ist kein Problem.

Ben Lodemann und Torsten Theede, Mai 2007