



Havarie des Atomtransport-Schiff 'Kholmogory'

Mit dem Frachtschiff 'Kholmogory' (IMO-Nr.: 9109081, MMSI: 273342810, Rufzeichen: UBTE2, Flagge: Russland) der russischen Reederei Northern Shipping Company (NSC) werden u.a. Atomtransporte durchgeführt. - Bislang wurden zwei Seenotfälle der 'Kholmogory' bekannt: Das Schiff havarierte im März 2011 auf der Fahrt von St.Petersburg/Russland nach Norrköping/Schweden und im Februar 2009 während der Fahrt von Antwerpen/Belgien nach Vlissingen/Niederlande auf der Westerschelde.

=> Nach dem Auslaufen aus St.Petersburg/Russland am 02.03.11 nach Norrköping/Schweden kam es bei der 'Kholmogory' im Finnischen Meerbusen (Gulf of Finland) zu einem Ausfall des Verstellpropellers, wodurch das Schiff manövrierunfähig wurde. - Bereits am 04.03.11 war das Frachtschiff am Ausgang der Meeresbucht von St.Petersburg im Finnischen Meerbusen (Gulf of Finland) mit dem "Nativationsstatus: Not under command", also manövrierunfähig, vor Anker gegangen. - Der Frachter 'Kholmogory' versuchte seine Fahrt danach wohl fortzusetzen, was aber mißlang. => Erst am 19.03.11(!) wurde das Schiff in den Gewässern von Finnland durch die 'Kapitan Lus' in eisfreies Gewässer gezogen und anschließend von einem finnischen Schlepper nach Norrköping/Schweden abgeschleppt. => In Norrköping/Schweden sollte die 'Kholmogory' aus St.Petersburg kommend nach den derzeitigen Angaben der Reederei NSC bereits am 10.03.11 eintreffen, eingelaufen ist das Schiff dort jedoch erst am 21.03.11(!). - Am 25.03.11 traf das Schiff dann außerplanmäßig in Riga/Lettland ein, dort wurden offensichtlich Reparaturarbeiten durchgeführt. => Am 25.04.11, einen Monat später, wurde die 'Kholmogory' im Hafen von St.Petersburg nach den damaligen Angaben der Reederei NSC zurück erwartet, um dann am 27.04.11 für eine neue Fahrt nach Le Havre/Frankreich und Antwerpen/Belgien aufzubrechen.

=> Nach Angaben im Web kollidierten auf der Westerschelde bei Bath/Niederlande am 04.02.09 der 99 Meter lange Frachter 'Kholmogory' mit dem 304 Meter langem Containerschiff 'Pangal' (IMO-Nr.: 9306160, MMSI: 636091193, Rufzeichen: A8KM8, Flagge: Liberia).

=> Die beiden Schiffe waren zuvor aus Antwerpen/Belgien ausgelaufen und befanden sich auf dem Weg auf der Westerschelde nach Vlissingen in den Niederlanden. Auf der Westerschelde bei Bath/Niederlande gerieten die beiden Frachtschiffe aus seinerzeit unbekannter Ursache aneinander und lagen eine halbe Stunde fest, anschließend liefen die beiden Frachter mit leichten Schäden den Hafen von Vlissingen/Niederlande zur Inspektion an.

Es kann jederzeit wieder ein Unfall mit einem Atomtransportschiff geben, die einzige Sicherheit gibt es nur, wenn keine weiteren Transporte durchgeführt werden.

Für die sofortige Endwidmung* aller Häfen und Städte für Atomtransporte! Für die sofortige Stilllegung aller Atomanlagen weltweit!

* Juristische Veränderung der Hafenordnung

Hintergrund 'Kholmogory':

Die 'Kholmogory' (IMO-Nr.: 9109081, MMSI: 273342810, Rufzeichen: UBTE2, Flagge: Russland) ist das Schwesterschiff der 'Mikhail Lomonosov' (IMO-Nr.: 9216482, MMSI: 273343810, Rufzeichen: UBTE3, Flagge: Russland) der russischen Reederei Northern Shipping Company (NSC). Beide Frachtschiffe wurden ursprünglich als Feederschiffe von der Kröger Werft GmbH & Co.KG, in Schacht-Audorf bei Rendsburg gebaut.

- 'Kholmogory': Gebaut im April 1995 von der Kröger Werft GmbH & Co.KG, in Schacht-Audorf bei Rendsburg, unter dem Namen 'Jenna Catherine' (IMO-Nr.: 9109081, MMSI: 211225640, Rufzeichen DJTS, Flagge: Deutschland). Länge: 99,6 Meter, Breite: 16,9 Meter, Tiefgang: 7,55 Meter, max. Geschwindigkeit: 15,0 Knoten. Anfangs von der Reederei H.M. Lüdtke KG betrieben. - Im Februar 2008 erfolgte der Verkauf des Frachters an die russische Reederei NSC und Umbenennung in 'Kholmogory'.

- 'Mikhail Lomonosov': Gebaut im Juni 2000 von der Kröger Werft GmbH & Co.KG, in Schacht-Audorf bei Rendsburg. Länge: 99,6 Meter, Breite: 16,9 Meter, Tiefgang: 7,55 Meter, max. Geschwindigkeit: 15,4 Knoten. Zuvorige Schiffsnamen: 'Validus', 'Vento di Garbi', 'Millenium'. - Februar 2008: Nach Russland wurden die GT 2990 großen Schwesterschiffe 'Vladius', und 'Jenna Catherine' verkauft. 'Vladius' wurde bereits an den neuen Eigner, die Northern Shipping, übergeben und trägt jetzt den Namen 'Mikhail Lomonosov'.

In dem Maritime Bulletin wurde am 20.03.11 unter der Schlagzeile "Disabled Russian freighter waiting for Finnish tug" bekannt gegeben:

Am 17.03.11 um 20:50 Uhr (Ortszeit) kam es bei dem Frachter 'Kholmogory' in den



Infos: www.nadir.org/sand sand@nadir.org (Systemoppositionelle Atomkraft Nein Danke Gruppe Hamburg)



Gewässern von Finnland zu einem Ausfall des Verstellpropellers, wodurch das Schiff manövrierunfähig wurde. Das Frachtschiff war derzeit auf der Fahrt von St.Peterburg/Russland nach Norrköping/Schweden.

Hintergrund 'Verstellpropeller':

Im Unterschied zum konventionellen Propeller (Schraube) eines Schiffes mit fester Steigung, der heute meist aus einem Guss gefertigt wird, sind beim 'Controllable Pitch Propeller' oder Verstellpropeller die Propellerblätter drehbar an der Nabe befestigt. Damit lässt sich die Steigung (eng. pitch) stufenlos von Nullschub in Richtung Voraus oder Zurück verstellen. Verstellpropeller kommen bei Schiffen zum Einsatz, bei denen gute Manövrierbarkeit, Generatorbetrieb und/oder stark

unterschiedliche Dauergeschwindigkeiten gefordert sind, z. B. Fähren, Passagierschiffe, Feederschiffen.

Der Antrieb kann bei laufendem Schiffsmotor von 'voraus' auf 'zurück' umgesteuert werden, was mit erheblicher Zeitersparnis verbunden ist, da die Maschine nicht mehr gestoppt, und auch nicht auf Mindestdrehzahl heruntergefahren werden muss. Damit ist die Manövrierbarkeit wesentlich verbessert.

Die Maschine wird bei Nullschub angelassen und auf Marschdrehzahl hochgefahren, sie wird beim Starten nicht noch zusätzlich durch Antriebs-Drehmoment belastet. Das Fahrzeug nimmt nicht unmittelbar Fahrt auf, wenn die Maschine gestartet wird. Ein Durchdrehen der Welle und damit der Maschine durch Strömung (z. B. vorbeifahrende Schiffe im Hafen) wird durch den auf Nullschub stehenden Propeller verhindert. Schiffe mit Verstellpropeller besitzen kein Wendegetriebe, allenfalls ein Reduziergetriebe bei schnelldrehenden Motoren. Somit entfällt ein wesentlicher Schwachpunkt im Antriebssystem. Die Effizienz ist bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten günstiger als im Falle eines Festpropellers.

Ein Verstellpropeller ist mechanisch wesentlich aufwendiger und teurer in der Herstellung als ein Propeller mit fester Anordnung der Propellerflügel. Der Verstellmechanismus erfordert einen gewissen Wartungsaufwand und ist ein zusätzliches System, das ausfallen kann. Die Kraftübertragung ist in gewissem Maße geschwächt durch die Mehrteiligkeit von Propellerflügeln und separater Nabe. Die energetische Effizienz des Vortriebes ist zwar über weite Teile des Verstellbereiches gut, aber nicht so optimal wie die Effizienz eines Festpropellers, der in seinem Nennmoment arbeitet.

Die Verstellung erfolgt bei großen Schiffspropellern hydraulisch, die nötigen Leitungen sind axial durch die Welle geführt. Kleine Anlagen können auch mechanisch verstellt werden. Der Motor wird unbelastet (Flügelstellung Null) auf seine Nennzahl gefahren. Ist diese erreicht, kann der Propeller zum Manövrieren benutzt werden. Bei konstanter Drehzahl ist Generatorbetrieb möglich. Im Falle des sog. Kombinatorbetriebs folgt die Lastregelung den im weiten Bereich parallelen Drehzahl-/Steigungskennlinien. (<http://de.wikipedia.org/wiki/Verstellpropeller>)

=> **Recht wahrscheinlich(!) ist, daß auch der Frachter 'Mikhail Lomonosov' der russischen Reederei Northern Shipping Company (NSC) mittels einem störanfälligen Verstellpropeller angetrieben wird.**

Als Info sind hier vorliegenden Quellenangaben zu dem 'Vorkommnis' im Originaltext angehängt:

Ein Feederschiff (englisch feeder vessel oder feeder ship; von to feed = füttern, versorgen) ist ein speziell für Containertransporte gebautes Frachtschiff, das als Zulieferer und Verteiler für große Seeschiffe und Seehäfen tätig ist. Die Beladung erfolgt an den Containerterminals. Feederschiffe sind eine moderne Form der Küstenmotorschiffe. (<http://de.wikipedia.org/wiki/Feederschiff>)

Maritime Bulletin Sunday, March 20, 2011

Disabled Russian freighter waiting for Finnish tug

On March 17 at 2050 LT m/v Kholmogory suffered variable pitch propeller mechanism failure in 59 56N 025 44 E, in Finland MRCC safety zone. Vessel was enroute from S-Petersburg Russia to Norrköping Sweden. Icebreaker and tug from Finland were requested for assistance and towage to Swedish port. Russian icebreaker Kapitan Lus towed disabled vessel from ice to clear water, towage completed at 0235 March 19. Vessel drifting, awaiting tug from Finland. General cargo Kholmogory IMO 9109081, dwt 4870, built 1995, flag Russia, owner North Steamshipping Co., Arkhangelsk. (<http://www.odin.tc/eng/articles/1238-Disabled-Russian-freighter-waiting-for-Finnish-tug.asp>)

EUROPÄISCHES SEGEL-INFORMATIONSSYSTEM Seenotfälle Archiv März 2011

Russischer Frachter mit defektem Antrieb im finnischen Eis fest

(21.03.11) Am 17.3. gegen 20.40 Uhr erlitt der russische Frachter "Kholmogory" Probleme mit seinem Propeller auf 59 56 N 025 44 O auf der Reise von St. Petersburg nach Norrköping. Ein Eisbrecher und ein Schlepper wurden zur Assistenz geschickt, um den Havaristen nach Schweden abzuschleppen. Die russische "Kapitan Lus" zog ihn von dem Vereisungsgebiet vor Finnland in freies Wasser, das am 19.3. um 2.35 Uhr erreicht war. Hier wurde die Ankunft eines Schleppers aus Finnland erwartet. Die "Kholmogory", 4870 tdw (IMO-Nr.: 9109081) wurde 1995 erbaut und läuft für die North Steamshipping Co., Arkhangelsk. Quelle: Tim Schwabedissen (http://www.esys.org/news/sos_1103.html)

Maritime Accident Casebook 20.03.2011 Curse of the CPP Again?

Although little is yet known regarding the failure of the controllable pitch propeller [CPP] of the general cargo ship Kholmogory, reported by Russia's Maritime Bulletin, it is a reminder of the problems that can arise with this equipment, including a somewhat unnerving habit of suddenly running the ship astern. According to Maritime Bulletin: "On March 17 at 2050 LT m/v Kholmogory suffered variable pitch propeller mechanism failure in 59 56N 025 44 E, in Finland MRCC safety zone. Vessel was enroute from S-Petersburg Russia to Norrköping Sweden. Icebreaker and tug from Finland were requested for assistance and towage to Swedish port. Russian icebreaker Kapitan Lus towed disabled vessel from ice to clear water, towage completed at 0235 March 19. Vessel drifting, awaiting tug from Finland". (<http://maritimeaccident.org/2011/03/curse-of-the-cpp-again/>)



Infos: www.nadir.org/sand sand@nadir.org (Systemoppositionelle Atomkraft Nein Danke Gruppe Hamburg)