Sten Trans

ID: 362 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/362

Position & Dybde



WGS84	
54:37,512N 10:25,328E	
ED50	
54:37,551N 10:25,403E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
9 m	**20 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**20,2 km**

Beskrivelse

Kilde: bubblewatcher.de ex. Petro King ; ex. Soknasund ; ex. Morton Trans Sten Trans blev i januar 1967 søsat som **Petro King** i Budapest / Ungarn. Den sejlede først som fragtskib for et norsk rederi. I 1972 blev navnet ændret til **"Soknasund"**. Efter salget i december 1972 til Bent Rohde Nielsen i Kalundborg / Danmark blev skibet ombygget til grus-/sugemuddermaskine, og sejlede først med navnet **"Morten Trans"** i Østersøtrafik. I september 1974 blev skibet så købt af rederiet **"Transline"** og omdøbt til **"Sten Trans"**, passend til dets fremtidige anvendelse. ## Tolv mand reddet om natten fra en redningsflåde Forskudt last, kraftig slagside – disse konstateringer dukker igen og igen op i undersøgelser af skibsulykker. I hårdt vejr kan glidende eller løs last gøre et skib så sidebelastet, at der er risiko for kæntring. **Stentrans** Om aftenen den **12. marts 1976** udsender den tyske søvejrtjeneste i Hamburg en uvejrsvarsling for området ved Kieler Bugt. Den omtrentlige ordlyd af meldingen lød som følger: "Uvejrsvarsel for området ved Kieler Bugt; udsendt af Søvejrtjenesten Hamburg, gyldig til i morgen tidlig. Højtrykket ud for den norske kyst forskyder sig mod syd til sydøst, hvorved nord- til nordøststrømningen forstærkes. Det dybe stormlavtryk ud for den østgrønlandske kyst bevæger sig hurtigt mod nordøst. Tyske Bugt og vestlige Østersø, kraftige til stormende, senere langsomt aftagende østlige vinde. Få timer senere melder Kiel Fyr faktisk kraftige østlige vinde af styrke 8–9 og i byger også styrke 12." Den 1263 BRT store danske grusmuddermaskine **"Sten Trans"** med kendetegnsignal **O N C A**, er den **13. marts 1976** i farvandet ved Kieler Bugt med en last sten på vej fra den danske ø Samsø til Kiel. Rejsen forløb egentlig, trods det tiltagende uvejr, uden problemer; besætningen lå i køjerne, og man glædede sig til landgang næste dag. I en time havde man været ude af Langelandsbæltet. Fyret ved Keldsnor, på Langelands sydspids, lå agterude. Det var omkring klokken tre om morgenen; lyset fra Kiel Fyr burde snart komme i sigte. Skibsføringen blev dog mere og mere bekymret over den stadig hårdere østnordøstlige vind, som nu tog til stormstyrke. Da skibet var ude af læ bag øen Lolland, medførte den høje sø, der kom agterfra om bagbord, skibsbevægelser, som kunne blive yderst farlige, fordi de

knytnævestore rullesten, også betegnet som “rullende gods”, forskød sig mere og mere og gav skibet så meget slagside, at det oprettende moment ikke længere var stort nok; stabiliteten gik tabt, og der var dermed alvorlig kæntringsfare. Derfor lod kaptajnen på Sten Trans, **Morgan Christensen**, omkring **03:55** udsende de første **”Mayday”**-kald. ## Det handler om minutter **Stentrans** “Efter at vi allerede havde fulgt nødtrafikken mellem Sten Trans og Lyngby Radio … løb vi omgående med al yderste kraft mod ulykkespositionen ca. 10 sømil sydvest for Langeland.” Sådan står der i indsatsrapporten fra redningskrydseren **”Theodor Heuss”**, ført til protokol af formand **Johann Eberhardt** fra station Laboe. Her, som på alle andre redningsstationer, overvåges radiotrafikken døgnet rundt, så man i nødstilfælde kan gå ud uden tidsforsinkelse for at yde hurtig hjælp til dem, der er i nød. Allerede i Kieler Fjord ud for Marine-Ehrenmal blev “Theodor Heuss” mødt af en grov, kort sø, der stod direkte forfra. Den 23 m lange krydser kæmpede med al kraft mod bølgerne. Stormen klynkede og hylede i mastens antenner. Natten var meget mørk, regnskyerne hang meget lavt, som om man fra krydserens tårn kunne nå dem med hånden. Af månen og stjernerne var intet at se. Altså bælgmørk nat. “Heodor Heuss” var hele tiden i radiokontakt med havaristen, som kl. **04:20** meldte over **50 grader styrbord** slagside, altså allerede i en næsten håbløs situation. Kort tid efter dukkede ekkoet fra Sten Trans op på redningskrydserens radarskærm. De 1750 hk, der virkede på tre propeller, piskede den på det tidspunkt mest moderne redningskrydser gennem den oprørte natlige sø. Den ene brækkende bølge efter den anden rullede hen over skibet, men besætningen havde skibet “fast i grebet”. ## Med en hvislen steg den røde raket op fra vraget Kaptajnen på **”Sten-Trans”** meldte kl. **04:53**, at skibet måtte opgives, og at besætningen ville gå i en redningsflåde. Besætningen på **”Sten-Trans”** lod en af redningsflåderne gå over bord, og ved træk i udløserlinen blæste den sig op på få sekunder. Mand for mand gled de på den tungt stampende havarist hen over det stejlt hældende dæk, ved hvis ræling – der allerede dykkede ned i søen – redningsflåden var gjort fast. Folkene forsvandt i mørket under flådens beskyttelsestag; med besvær padlede de sig fri af vraget, som for få minutter siden endnu var deres arbejdsplads og deres varme og behagelige opholdssted. Den røde nødraket, som de skibbrudne affyrede, oplyste i ca. 30 sekunder det oprørte vand samt det med kraftig slagside langsomt synkende skib. Båret af stormen trak lysfaldsskærmen hurtigt hen over vraget, hvor endnu kaptajn Christensen, den 24-årige maskinist **Leif Nissen** og endnu en mand fra besætningen holdt ud, i retning sydvest – mod den hastende redningskrydser. Klokken er **05:15**; på godt en time havde “Theodor Heuss” i det hårde vejr, mod søen, tilbagelagt de ca. 16 sømil til havaristen. I lyset fra nødraketten kunne redningskrydserens besætning få øje på redningsflåden med de skibbrudne i den frådende sø. Undervejs var bjærgningen af de skibbrudne allerede blevet forberedt. Krydseren lagde så godt som muligt læ for den vildt op og ned dansende redningsflåde, det vil sige: den gik på tværs mellem vinden og flåden, så redningsudstyret i læ kunne tages langskibs, og en sikker ombordtagning af de skibbrudne blev muliggjort. Lidt efter lidt lykkedes det at bjærge tolv mænd fra flåden. Hver gang en bølge løftede flåden højt, blev en person grebet af redningsfolkene og løftet om bord på krydseren. De fleste var kun sparsomt klædt og frøs forfærdeligt; de havde fridøgn, da ulykken skete, og kunne fra deres køjer lige akkurat nå op på dækket i tide for at komme fra borde. Nede i krydserens opholdsrum havde redningsfolkene skruet kraftigt op for varmen. Der var allerede en del trængsel, mens de reddede fik trukket det våde tøj af og blev iført tørre træningsdragter; saunatemperaturen og kander fulde af varm te fik mændene – otte spaniere, tre danskere og en hollænder – på benene igen. Imens var også en helikopter fra **MfG 5** fra Sø- og Redningstjenesten (**SAR**) i den tyske flåde blevet alarmeret. Knapt en time efter at alarmen var indløbet, er maskinen **89-53**, en **Seaking MK 41**, startklar. Det er en af de første skarpe indsatser for den helikoptertype, der på det tidspunkt nyligt var indført i marinen. Tidligere blev søredningsindsatser fløjet med maskiner af typen **H 34**, som var Seakingen tydeligt underlegen både teknisk og også nautisk, f.eks. hvad angår egnethed til natflyvning. Med omkring 100 knob og i næsten 300 ft (ca. 100 m) højde jagede helikopteren mod ulykkesstedet. Der var ikke mange fartøjer ude den nat, så havaristen kunne hurtigt findes på radar. Straks begyndte helikopterbesætningen at vinsche kaptajnen og de sidste mænd op fra vraget. Piloten på maskinen 89-53, Kpt.Lt. **Walter Köpke**, samt OMt. **Klaus Köster** havde hænderne fulde med at holde helikopteren relativt roligt over det drivende skib / henholdsvis som vinschmand at dirigere piloten, for piloten kunne ikke se den egentlige position af redningsløkken. Efterhånden kunne alle tre skibbrudne, med redningsløkken og i enkeltløft, bjærges uskadt, kun en smule underafkølede. Til det sidste havde de tre danskere holdt ud på deres skib, siddende på den allerede næsten vandrette væg af styrehuset. Måske håbede de, at det hårdt medtagne skib alligevel kunne slæbes ind mod land. Mens “Theodor Heuss” stadig tog redningsflåden om

bord og drejede mod sydvest, drev Sten-Trans endnu nogle minutter med kølen i vejret, med belysningen stadig tændt, og forsvandt næsten lydløst kl. **06:30** under vandoverfladen og fra redningsfartøjernes radarskærme. Kort efter hørte redningsfolkene en nautisk advarsel fra Kiel Radio, ifølge hvilken et farligt vrag lå ca. 12 sømil syd-sydvest for Keldsnor Fyr på ca. 20 m vanddybde. Og mens de skibbrudne i Laboe kl. **08:30** tog afsked med redningsfolkene fra "Theodor Heuss" som "venner for livet" og blev indkvarteret på et hotel i Kiel, sejlede bøjelæggeren **"Otto Treplin"** fra **WSA Lübeck** netop forbi i Kieler Fjord. Den havde fået til opgave at fortøje en på det tidspunkt "grøn" vragbøje på vraget. ## Vraget i dag Den kun ca. 21 m dybt liggende Sten-Trans skulle oprindeligt hæves. Men da omkostningerne ved en bjærgning var for høje for rederiet "Transline", gav rederen kort og godt afkald på ejendomsretten til sit skib. Han overlod det til sin skæbne. Da skibet ikke ligger nær meget befærdede sejlruter, og en hævning også var for dyr for myndighederne / skatteyderne, besluttede man at lade vraget blive på sin sidste position. En beslutning, som allerede har givet mange sportsdykkere meget smukke dyk, for Sten-Trans, mest kendt som "sugemuddermaskine", regnes blandt de smukkeste og største vrag i den vestlige Østersø. Tilstanden er stadig relativt god; det er meget flot begroet; der blev ganske vist ikke sprængt noget, men i den senere tid er der dog blevet mere og mere afmonteret af "plynderdykkere" eller bare ødelagt. Propellen fra Stentrans har dog i dette tilfælde fået et hæderligt minde. Den ikke ligefrem lette propel med 2,40 m diameter og en vægt på 2400 kg blev i 1982 bjærget af et erhvervsdykkerfirma og derefter (tvangsvis??) stillet til rådighed for kommunen Laboe. I dag fungerer propellen som udstillingsstykke og skal minde om Stentrans' forlis. Dette udstillingsobjekt kan ses ved havnen i Laboe. De store lastrum kan uden videre dykkes, da skibet ligger på siden og lugedækslerne mangler; de er helt åbne fremadtil. Rummenes vægge er begroet med tusindvis af sønelliker, anemoner og meget andet undervandsliv. På bestemte tider giver netop disse lastrum også mange ål et midlertidigt hjem. Man kan også kaste et blik ind i broens indre. Skottet til broen kan nu naturligvis nås oppefra. Adgangen til pumperummet, hvor også slangelasten befinder sig, er godt nok mulig, men desværre ikke uden fare. Når man først har været inde, behøver man ikke en gang til. I rummet findes en olie-vand-blanding og nogle gamle slanger, der hænger vildt og filtret. Alt er fedtet og meget uoverskueligt. Sigtbarheden er efter meget, meget kort tid helt væk, da man – selv med den bedste opdriftkontrol – ikke kan undgå at hvirvle sediment op. Det gælder også for maskinrummet. Hele sugeudstyret ligger på dækket og delvist også ved siden af skibsskroget. Ved vraget af Sten-Trans bør man tage sig tid; man kan opdage rigtig meget, og mange ting kan i fantasien bringes til live igen. Også set i lyset af den lange sejltid fra den tyske kyst, ca. 2 til 2,5 timer, er det tilrådeligt at afsætte en hel dykkedag med to til tre dyk her. Rettet af TWM Kilde:$ Jan Justesen. Esbjerg. Vestkysten torsdag den 13. marts 1973. Esbjergredaktionen. 15 reddedes i morges fra coaster i nød. Det danske Stentrans sunket sydvest for Langeland. Gummiflåder reddede tidligt i morges den 15 mand besætning på coasteren Stentrans, der i morges ved godt ottetiden sank ca. 12 sømil sydvest af Keldsnord på Langeland, oplyser Søværnets operative kommando, Århus til Vestkysten. 12 besætningsmedlemmer blev redder af redningsskibet Theodor Heuss fra Fehmern, mens de resterende tre blev bragt i land af en vesttysk redningshelikopter. Stentrans tilhører rederiet Trans line, Kalundborg. Den var på vej fra Samsø til Kiel med en last kampesten til kystsikring, da lasten forskubbede sig. Skibet flød i flere timer med en slagside på 40 grader. Undsætningen kom hurtigt, idet den danske og tyske redningstjeneste nåede frem omtrent samtidigt. Kaptajnen på Stentrans havde allerede ved firetiden slået alarm til den danske redningstjenste over radioen. (bøgh) Ligger på b.b. side, bunden er sand/ mudder, lidt strøm, Vores pos. Gps 54:37,512N 10:25,328Ø Decca 54:37,58N 10:25,38Ø Sikker pos. 54:37,58N 10:25,38E Stentrans 54:37,590 10:25,360 Top 9,1m. Bund 20,1m. Retning: Ø-W bunden mod nord Sportsdykkerklubben ægir, Esbjerg. Jan Justesen 15-12-2001 Kilde:$.Fyns UV-Guide opdatering 1996, turforslag nr 61 GPS 54.37,590 10.25,360 Vraget ligger på bb side og er ca 70 meter langt og godt bevaret. Det kan lade sig gøre at komme ind i maskinrum, beboelse, under bakken og på broen. Godt begyndervrag, man kan se hvad det er og den er nem at dykke på. Samtidig kan man dykke på vraget mange gange uden at det findes kedeligt. Vraget af en sandsuger som sank 13.3.1973, da lasten forskubbede sig. Den var på rejse fra Storebælt til Kiel. Kilde:$.EFS 1998 pkt 14/399 ændret dybde over vraget. (c)Rettet den 28/02-1999. ANDERS CLAUSEN --- ### Kildeopdatering fra Niord **Efterretning:** Niord EfS 807/2015 **Dato:** 01-01-2015 **Reference:** GST 2015 **Område:** Danmark. Østersøen. Langeland SW. Vejsnæs Flak S > **Kildens position (WGS84):** `54:37,502N 10:25,314E` ### Oplysninger fra efterretningen Danmark. Østersøen. Langeland SW. Vejsnæs Flak S. Vrag. Justeret position. EfS-henvisning. 30/941 1981. Position. 54I 37,502J N 10I 25,314J E, vrag 10,9 m. Detaljer. Dybden over vraget på ovennævnte justerede position er 10,32 m. Søkort.

195, 103 (INT 1303). Publikation. [VragID 1824]. [J.nr. 2015017461]. (GST 2015) **Positioner (WGS84):** 1) 54° 37.502'N - 010° 25.314'E --- ## Kilde: Bubblewatcher Oversat fra [https://www.bubblewatcher.de/sten-trans/] (https://www.bubblewatcher.de/sten-trans/). , Sten-Trans blev i januar 1967 søsat som Petro King i Budapest/ Ungarn. Den sejlede først som fragtskib for et norsk rederi. I 1972 ændredes navnet til "Soknasund". Efter salget i december 1972 til Bent Rohde Nielsen i Kalundborg/Danmark blev skibet ombygget til grus-/sugebagger og løb først med navnet "Morten Trans" i Østersøtjeneste. I september 1974 blev skibet så købt af rederiet "Transline" og passende til sin fremtidige anvendelse omdøbt til "Sten-Trans". ## Tolv mand bjærget om natten fra en reddingsflåde Forskubbet ladning, svær slagside - disse konstateringer dukker gang på gang op i søulykkesundersøggelser. I hård sø kan skridende eller lost ladegods gore et skib sidelastigt til kæntbringsffare. ![Steen-Trans](/images/wreck/2740.jpg) *Steen-Trans* Om aftenen den 12. marts 1976 udsender den tyske søvejrtjeneste i Hamburg en uvejrsadvarsel for Kieler Bugt-området. Det omtrentlige ordlyd af meldingen lød som følger: "Uvejrsadvarsel for Kieler Bugt-området; udsendt af søvejrtjenesten Hamburg, gældig til i morgen tidlig. Højtrykket ud for den norske kyst forskyder sig syd til sydøstvårts, derved forstærkes nord- til nordøststrømningen. Det svare stormlavtryk ud for den østgrønlandske kyst trækker hurtigt nordøstvårts. Tyske Bugt og vestlige Østersø, stærke til stormrige, senere langsomt aftagende østlige vinde. Få timer senere melder Kieler fyrtårn faktisk stærke østlige vinde af styrke 8-9 og i byger også styrke 12." Den 1263 brt store danske grusbagger "Sten-Trans" med kendingssignalet O N C A er den 13. marts 1976 i Kieler Bugts soområde med en ladning sten på vej fra den danske ø Samsø til Kiel. Rejsen forløb egentlig, trods det optrskkende uvejr, problemfrit; besætningen la i kojerne, man glædede sig til landgangen næste dag. I en time havde man været ude af Langelandsbæltet. Fyret på Keldsnor på Langelands sydspids la agterude. Det var omkring klokken tre om morgenen; Kieler fyrtårnets fyr burde snart komme i syne. Stadig større bekymringer voldte dog skibsledelsen den stadig stærkere østennordøst, der nu tog til til stormstyrke. Da skibet var ude af øn Langelands og også Lollands beskyttelse, bevirkede den agterligt fra bagbord løbende hsje søgang skibsbevægelser, der kunne blive højst farlige, for de nævesstore gråssten, også betegnet som "rullende gods", forskubbede sig stadig mere og gav skibet så megen slagside, at det oprettende moment ikke længere var stort nok, stabiliteten gik tabt, og der bestod største kæntringsfare. Derfor lod kaptajnen på Sten-Trans, Morgan Christensen, kl. 03:55 de første "Mayday"-kald afsende. ## Det gælder om minutter ![Skitse over ulykkesstedet](/images/wreck/2741.jpg) *Skitse over ulykkesstedet* "Efter at vi allerede havde fulgt sonødstrafikken mellem Sten-Trans og Lyngby Radio... løb vi omgående med alleryderste kraft til ulykkespositionen ca. 10 sm sydvest for Langeland." Saledes er det noteret i indsatsrapporten fra sonødkreudseren "Theodor Heuss" af formand Johann Eberhardt, stationen Labø. Her, som på alle andre redningsstationer, overvåges radiotrafikken døegnet rundt, saledes at der i nødsfald, uden tidsf fossinkelse, kan løbes ud for at bringe hurtig hjælp til dem, der er i nød. Allerede i Kieler Førde, ud for marinemindesmærket, blev "Theodor Heuss" modtaget af en grov, kort sø, der stod præcis forfra. Den 23 m lange kreudseer stemmede sig med al sin kraft mod bølgerne. Stormen vimrede og hylede i mastens antenner. Natten var meget mørk, regnskyerne hang meget lavt, som om man fra kreudsserens tårn kunne nå dem med hånden. Af måne og stjerner var der absolut intet at se. Bælgmørk nat altså. Stadigt stod "Theodor Heuss" i radiokontakt med havaristen, der kl. 04:20 meldte over 50 graders styrbord slagside, altså allerede i en næsten håblos situation. Kort tid senere dukkede ekkøt fra Sten-Trans op på sonødkreuzerens radarskærm. De på tre propeller virkende 1750 HK jagede den på davarende tidspunkt mest moderne sonødkrreuzer gennem den oppiiskede natlige sø. En brænder efter den anden overrullede skibet, men besætningen havde skibet "fast i grebet". ## Hvislende steg den røde raket op fra vraget Kaptajnen på "Sten-Trans" meldte kl. 04:53, at skibet måtte opgives og besætningen ville begive sig i en reddingsflåde. Besætningen på "Sten-Trans" lod en af reddingsflåderne gå over bord, som ved træk i udløserlinen blæste sig op på sekunder. Mand for mand gled på den tungført stampende havariist over det stejlt hældende dæk, ved hvis allerede i søn dyppende ræling reddingsflåden var fastgjort. Folkene forsvandt i mørket under flådens vejrlyskytteldæk, møjsommeligt padlede de sig fri af vraget, der for få minutter siden endnu var deres arbejdsplads henholdsvis deres varme og behagelige inden. Den røde sonødraket, som de skibbrudne affyrede, oplyste i ca. 30 sekunder det oppiiskede vand samt det med svær slagside langsomt synkende skib. Båret af stormen trak lysfaldskærmen hurtigt hen over vraget, på hvilket endnu kaptajn Christensen, den 24-årige maskinist Leif Nissen og endnu en mand af besætningen holdt ud, mod sydvest, den ilende sonødkrreuzer i møde. Klokken er 05:15; på godt en time havde "Theodor Heuss" i det hårre vejr, mod søn, tilbagelagt de ca. 16 sømil til havaristen. I lyset fra denne sonødraket kunne sonødkrrseuzerens

besætning udgøre reddingsflåden med de skibbrudne i den brrusende sø. Undervejs var bjærgningen af de skibbrudne allerede blevet forberedt. Kreuzeren lagde så godt det gik læ for den vildt op og ned dansende reddinflåde, det vil sige, den lagde sig på tværs mellem vinden og flåden, for at reddingsudstyret i læisides kunne tages langsside, og en sikker afbjærgning af de skibbrudne muliggøres. Efterhånden lykkedes det at bjærge tolv mænd fra flåden. Hver gang en bølge løftede flåden op, blev en af flådens passagerer grebet af reddingsfolkene og hevet op på kreuzerens dæk. De fleste af dem var kun sparsomt klådt og frøs jæmmerligt; de havde haft frivagt, da ulykken skete, og kunne fra deres kojer netop endnu nå i tide op på dækket for at komme fra borde. Nede i kreuzerens opholdsrum havde reddingsfolkene skrueet kræftigt op for varmen. Der var allerede en del trængsel, mens de reddede fik de våde sager trukket af kroppen og blev stukket i tørre træningsdragter; saunatemperaturen og gryder fulde af varm te bragte mændene - otte spaniere - tre danskere og en hollænder - på benene igen. I mellemtiden var også en helikopter fra MfG 5 fra søge- og redningsstjenesten (SAR) hos Bundesmarine blevet alarmeret. Knap en time efter alarmen var lobet var maskine 89-53, en Sikorsky Westland Seaking S-61 henholdsvis MK 41, startklar. Det var en af de første skarpe indsatser for den i 1972-1975 ny indførte helikoptertype i den tyske Bundesmarine. Tidligere blev sonødsindsatser fløjet med maskiner af typen Sikorsky S-58 henholdsvis H 34 G, der var Seaking tydeligt underlegne både i teknisk og også nautisk henseende, f.eks. natflyveduelighed. Med ca. 100 knob og i næsten 300 fod (ca. 100 m) højde jagede helikopteren mod ulykkkeesstedet. Mange fartøjer var denne nat ikke undervejs, saledes at havaristen hurtigt kunne udgøres på radaren. Straks begyndte helikopterbesætningen at opwincche kaptajnen og de resterende mænd fra vraget. Piiloten på maskine 89-53, kaptajnløjtnant Walter Koopke, samt OMt. Klaus Køster havde herved alle hænder fulde med at holde helikopteren forholdsvis roligt over det drivende skib henholdsvis som winchemand at vejlede piloten, da piloten ikke kunne se reddingsslyngens faktiske position. Efterhånden kunne alle tre skibbrudne med reddingsslyngen og i enkeltløftprocedure, uskadte, kun en smule nedkølede, afbjærges. Til det sidste havde de tre danskere siddende på det allerede næsten horisontale væg af styrehuset holdt ud på deres skib. Måske håbede de, at det hårdt ramte skib dog endnu kunne slæbes ind under land. ![Maskinrum](/images/wreck/2742.jpg) *Maskinrum* Mens "Theodor Heuss" endnu tog reddingsflåden om bord og drejede af mod sydvest, drev Sten-Trans endnu nogle minutter med kølen opad med stadig brændende belysning og forsvandt næsten lydløst kl. 06:30 under vandoverfladen og fra redningsfartøjernes radarskærme. Kort efter hørte reddingsmændene en nautisk advarselsmeddelelse fra Kiel Radio, ifølge hvilken der 12 sømil sydsydvest for Keldsnor fyrtårn la et farligt vrag på ca. 20 m vanddybde. Og mens de skibbrudne i Labø kl. 08:30 tog afsked som "venner for livet" fra reddingsmændene på "Theodor Heuss" og blev indkvarteret på et hotel i Kiel, løb netop tonnelægggeren "Otto Treplin" fra WSA Luebeck forbi på Kieler Førde. Han havde ordre til at forankre en på davarende tidspunkt "grøn" vragtønde på vraget. ## Vraget i dag Den på bagbord side og kun maks. ca. 21 m dybt liggende Sten-Trans skulle oprindeligt håves. Da omkostningerne ved en bjærgning dog var for høje for rederiet "Transline", afstod rederen kort og godt fra ejendomsrettighederne til sit skib. Han overlod det til sin skæbne. Da skibet ikke ligger i nærheden af meget befårede skibsfartsruter, og myndighederne henholdsvis skatteyderne også fandt en bjærgning for dyr, besluttede man at lade vraget blive på sin sidste position. En beslutning, der har beskæret mange sportsdykkere meget smukke dyk, for Sten-Trans, bedre kendt som "sugebaggeren", hører med til de smukkeste og største vrag i den vestlige Østersø. Tilstanden er endnu forholdsvis god, det er meget smukt bevokset; der er ganske vist ikke blevet sprængt noget, men i den seneste tid er der dog blevet stadig mere afmonteret af "rovdykkere" eller simpelthen gjort i stykker. Propellen på Sten-Trans har dog i dette tilfælde fået et ærefuldt minde. Den med 2,40 m diameter og med en vægt på 2400 kg ikke ligefrem lette propel blev i 1982 bjærget af et professionelt dykkerfirma og derefter (tvangsmæssigt??) stillet til raddighed for Labø kommune. I dag tjener propellen som udstillingsgenstand og skal minde om Sten-Trans' forlis. Eksponatet kan besigtiges ved Labø havn. De store lastrum kan uden videre bedykkes, da skibet ligger på siden, og lugedækslerne mangler. De er forude fuldstændig åbne. Rummenes vægge er bevokset med tusindvis af soanemoner, anemoner og meget andet undervandsliv. Til bestemte tider byder netop disse lastrum også mange ål midlertidigt et hjem. Man kan også kaste et blik ind i brøn. Skottet til brøn er nu naturligvis at nå oppefra. Adgangen til pumperummet, hvori også slangelasten befinder sig, er ganske vist mulig, men desværre ikke uden fare. Når man en gang har været derinde, behøver man ikke en anden gang. I rummet selv befinder sig en olie-vandblanding og nogle gamle slanger, der hænger vildt i uorden. Alt er smærigt og meget uoverskueligt. Sigten er efter meget, meget kort tid fuldstændig væk, da man trods bedste trimning ikke kan undgå at hvirvle sediment op. Det samme gælder også for

maskinrummet. Hele sugeudstyret ligger på dækket og delvis også ved sideen af skibsskroget. Ved Sten-Trans' vrag bør man tage sig tid; man kan opdage meget, og mange ting lader sig i fantasien også vække til live igen. Også i betragtning af den lange ankørsel fra den tyske kyst, ca. 2 til 2,5 timer, er det tilrådeligt at tilbringe en hel dykkerrdag med to til tre dyk her. ![Billede 4 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2743.jpg) *Billede 4 fra Bubblewatcher* Et dyk ved Sten-Trans ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 30540 **Hentet:** 22-09-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** Det danske motorskib STEN TRANS, med en bruttotonnage på 1\.231, var den 13\. marts 1975 på rejse fra Samsø til Kiel med en last sten\. Lasten forskubbede sig, så skibet fik slagside, tog vand ind og sank\. Alle 15 besætningsmedlemmer blev reddet\. En indberetning fra 18\. marts 1975 angav et vrag ved 54°36′18″N, 10°24′00″Ø, markeret med en rød bøje\. En senere indberetning fra 16\. april angav en anden position, 54°37′30″N, 10°15′12″Ø, og omtalte en midlertidig vragbøje med hvidt topmærke og grønt blink\. De forskellige positioner er historiske indberetninger, ikke dokumentation for flere vrag eller en fysisk bekræftet nutidig position\. Kilden anfører også dybdetallene 10,3 og 18 uden oplyst enhed eller entydig forklaring af, hvad de måler\. [UKHO 30540\: STEN TRANS](/vrag/362/kilder/5094c203-f715-4d55-be45-e346bb9cf4e5?revision=d90b92bd-5f0d-42a4-9f9f-835b3fe70df3) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\. [maritime-5094c203f7154d55be45e346bb9cf4e5-d90b92bd5f0d42a49f9f835b3fe70df3-reference]: # [maritime-5094c203f7154d55be45e346bb9cf4e5-d90b92bd5f0d42a49f9f835b3fe70df3-summary]: #

Sidst rettet af: twm Dato: 23-09-2026

Billeder (7)






+3 flere

Kommentarer (4)

Bubblewatcher 05-10-2009

http://www.bubblewatcher.de/bericht_Sten-Trans_39_Wracks.html

Bubblewatcher 05-10-2009

ex. Petro King ; ex. Soknasund ; ex. Morton Trans Die Sten Trans wurde im Januar 1967 als Petro King in Budapest / Ungarn zu Wasser gelassen. Sie fuhr zunächst als Frachtschiff für eine norwegische Reederei. 1972 änderte sich der Name in "Soknasund". Nach dem Verkauf im Dezember 1972 an Bent Rohde Nielsen in Kalundborg / Dänemark wurde das Schiff zum Kies / Saugbagger umgebaut, und lief zunächst mit dem Namen "Morten Trans" im Ostseedienst . Im September 1974 wurde das Schiff dann von der Reederei "Transline" gekauft und passend zur ihrer zukünftigen Verwendung in "Sten Trans" umbenannt. Zwölf Mann nachts aus einer Rettungsinsel geborgen Verrutschte Ladung, schwere Schlagseite - diese Feststellungen tauchen in Schiffsunfalluntersuchungen immer wieder auf. Bei schwerer See kann rutschendes oder loses Ladegut ein Schiff bis zur Kentergefahr seitenlastig machen. StentransAm Abend des 12.März 1976 verbreitet der deutsche Seewetterdienst in Hamburg eine Unwetterwarnung für den Bereich der Kieler Bucht. Der ungefähre Wortlaut der Meldung lautete wie folgt. "Unwetterwarnung für den Bereich der Kieler Bucht; herausgegeben durch den Seewetterdienst Hamburg,

gültig bis morgen früh. Das Hoch vor der norwegischen Küste verlagert sich süd bis südostwärts, dadurch verstärkt sich die nord bis Nordostströmung. Das schwere Sturmtief vor der ostgrönländischen Küste zieht rasch nordostwärts. Deutsche Bucht und westliche Ostsee, starke bis stürmische, später langsam abnehmende östliche Winde. Wenige Stunden später meldet der Kieler Leuchturm tatsächlich starke östliche Winde der Stärke 8-9 und in Boen auch der Stärke 12." Der 1263 BRT große dänische Kiesbagger " Sten Trans" mit dem Unterscheidungssignal O N C A, ist am 13.März 1976 im Seegebiet der Kieler Bucht mit einer Ladung Steine auf der Fahrt von der dänischen Insel Samsö nach Kiel. Die Reise verlief eigentlich, trotz des aufziehenden Unwetters problemlos, die Besatzung lag in den Kojen, man freute sich auf den Landgang am nächsten Tag. Seit einer Stunde war man aus dem Langeland Belt heraus. Der Leuchtturm von Keldsnor, auf der Südspitze Langeland, lag achteraus. Es war gegen drei Uhr früh, das Feuer des Kieler Leuchtturms sollte bald in Sicht kommen. Immer mehr Sorgen bereitete allerdings der Schiffsführung der immer stärker werdende steife Ostnordost, der jetzt auf Sturmstärke zunahm. Da das Schiff aus dem Schutz der Insel Lolland heraus war, bewirkte der achterlich von Backbord anlaufende hohe Seegang Schiffsbewegungen, die höchst gefährlich werden konnten, denn die faustgroßen Kieselsteine, auch als "rolliges Gut" bezeichnet, verlagerten sich immer mehr und gaben dem Schiff so viel Schlagseite, sodaß das aufrichtende Moment nicht mehr groß genug war, die Stabilität verloren ging, und so größte Kentergefahr bestand. Deshalb ließ der Kapitän der Sten Trans, Morgan Christensen, um 03: 55 Uhr erste "Mayday" - Rufe absetzen. Es geht um Minuten Stentrans"Nachdem wir den Seenotverkehr zwischen der Sten Trans und Lyngby- Radio schon verfolgt hatten ... liefen wir umgehend mit aller äußerster Kraft zur Unfallposition ca. 10 sm südwestlich von Langeland." So ist es im Einsatzbericht des Seenotkreuzers " Theodor Heuss" durch Vormann Johann Eberhardt, der Station Laboe vermerkt. Hier, wie auf allen anderen Rettungsstationen auch, wird der Funkverkehr rund um die Uhr überwacht, so daß im Notfall, ohne zeitliche Verzögerung, ausgelaufen werden kann, um denen, die sich in Not befinden, schnelle Hilfe zukommen zu lassen. Schon in der Kieler Förde, in Höhe des Marine-Ehrenmals wurde "Theodor Heuss" von einer groben, kurzen See, die genau von vorn stand empfangen. Der 23m lange Kreuzer stemmte sich mit aller Kraft gegen die Wellen. Der Sturm wimmerte und jaulte in den Antennen des Mastes. Die Nacht war sehr dunkel, die Regenwolken hingen sehr tief, als ob man sie vom Turm des Kreuzers mit der Hand erreichen konnte. Vom Mond und den Sternen war absolut nichts zu sehen. Tiefschwarze Nacht also. Ständig stand "Theodor Heuss" mit dem Havaristen in Funkkontakt, der um 04:20 Uhr über 50 Grad Stb. - Schlagseite meldete, also schon in einer fast hoffnungslosen Lage war. Kurze Zeit später tauchte das Echo der Sten Trans auf dem Radarschirm des Seenotkreuzers auf. Die auf drei Propeller wirkenden 1750 PS hetzten, den zur damaligen Zeit modernsten Seenotkreuzer, durch die aufgepeitschte, nächtliche See. Ein Brecher nach dem anderen überrollte das Schiff, doch die Besatzung hatte das Schiff "Fest im Griff". Zischend stieg vom Wrack die rote Rakete empor Der Kapitän der "Sten -Trans" meldete um 04 : 53 Uhr, das daß Schiff aufgegeben werden müsse und sich die Besatzung in eine Rettungsinsel begäbe. Die Besatzung der "Sten -Trans" ließ eine der Rettungsinseln über Bord gehen die, auf Zug an der Reißleine, sich in sekundenschnelle aufbliesen. Mann für Mann glitt auf dem schwerfällig stampfenden Havaristen über das steil geneigte Deck, an dessen schon in die See eintauchende Reling, die Rettungsinsel festgemacht war. Die Leute verschwanden im Dunkel unter dem Wetterschutzdach der Insel, mühsam paddelten sie sich vom Wrack frei, das vor wenigen Minuten noch Ihr Arbeitsplatz bzw. ihre warme und behagliche Unterkunft war. Die rote Seenotrakete, welche von den Schiffbrüchigen abgefeuert wurde, erhellte für ca. 30 Sekunden das aufgepeitschte Wasser, sowie das mit schwerer Schlagseite langsam sinkende Schiff. Vom Sturm getragen, zog der Leuchtfallschirm schnell über das Wrack, auf dem noch Kapitän Christensen, der 24-jährige Maschinist Leif Nissen und noch ein Mann der Besatzung ausharrten, Richtung Südwesten, dem heraneilenden Seenotkreuzer entgegen. Es ist 05.15 Uhr; in gut einer Stunde hatte "Theodor Heuss" bei dem schweren Wetter, gegen die See, die etwa 16 Seemeilen zum Havaristen geschafft. Im Lichte dieser Seenotrakete konnte die Besatzung des Seenotkreuzers die Rettungsinsel mit den Schiffbrüchigen in der tosenden See ausmachen. Unterwegs war schon die Bergung der Schiffbrüchigen vorbereitet worden. Der Kreuzer machte für die wild auf und nieder tanzende Rettungsinsel sogut es ging Lee, das heißt, er ging quer zwischen den Wind und der Insel, damit in dem Windschutz das Rettungsgerät längsseits genommen werden konnte und ein sicheres Abbergen der Schiffbrüchigen ermöglicht wurde. Nach und nach gelang es , zwölf Männer aus der Insel zu bergen. Immer, wenn eine Welle die Insel hochhob wurde ein Insasse der Insel von den Rettungsmänner gegriffen und an Deck des Kreuzers gehoben. Die meisten von Ihnen waren nur dürftig bekleidet und froren erbärmlich; sie hatten Freiwache, als das Unglück passierte, und konnten aus ihren Kojen gerade noch rechtzeitig an Deck eilen, um von Bord zu kommen. Unten im Wohnraum des Kreuzers hatten die

Rettungsleute die Heizung kräftig aufgedreht. Es herrschte schon einiges an Gedränge, während den Geretteten die nassen Sachen vom Leibe gezogen und sie in trockene Trainingsanzüge gesteckt wurden, die Saunatemperatur und Töpfe voll heißen Tees brachten die Männer - acht Spanier - drei Dänen und ein Holländer wieder auf die Beine. Unterdessen war auch ein Hubschrauber des MfG 5 vom Such und Rettungsdienst (SAR) der Bundesmarine alamiert worden. Knapp eine Stunde nachdem der Alarm aufgelaufen war, ist die Maschine 89 - 53 , ein Seaking MK 41 startklar. Es ist einer der ersten scharfen Einsätze für den zur damaligen Zeit neu in der Marine eingeführten Hubschraubertyps. Vorher wurden Seenoteinsätze mit Maschinen des Typs H 34 geflogen, die dem Seaking deutlich in technischer und auch nautischer Hinsicht, z.B. Nachtflugtauglichkeit, unterlegen waren. Mit rund 1oo Knoten und in fast 300 Ft. (ca. 100m) Höhe jagte der Hubschrauber dem Unglücksort entgegen. Viele Fahrzeuge waren in dieser Nacht nicht unterwegs, sodaß der Havarist schnell durch das Radar ausgemacht werden konnte. Sofort begann die Hubschrauberbesatzung damit, den Kapitän und die restlichen Männer vom Wrack aufzuwinschen. Der Pilot der Maschine 89-53, Kpt.Lt. Walter Köpke sowie OMt. Klaus Köster hatten dabei alle Hände voll zu tun den Hubschrauber rel.ruhig über dem treibenden Schiff zu halten / bzw. als Winschenman den Pilot einzuweisen, denn der Pilot konnte die eigentliche Position der Rettungsschlinge nicht sehen. Nach und nach konnten alle drei Schiffbrüchigen mit der Rettungsschlinge und im Einzelliftverfahren, unverletzt, nur ein wenig unterkühlt, abgeborgen werden. Bis zuletzt hatten die drei Dänen auf der schon fast horizontalen Wand des Ruderhauses hockend, auf Ihrem Schiff ausgehalten. Vielleicht hofften Sie, daß das schwer angeschlagene Schiff doch noch unter Land geschleppt werden konnte. Während "Theodor Heuss" noch die Rettungsinsel an Deck nahm und nach Südwesten abdrehte, trieb die Sten-Trans noch einige Minuten kieloben mit noch immer brennender Beleuchtung und verschwand fast lautlos um 06:30 Uhr unter der Wasseroberfläche und von den Radarschirmen der Rettungsfahrzeuge. Wenig später hörten die Rettungsmänner eine nautische Warnnachricht von Kiel Radio, derzufolge 12 Seemeilen südsüdwestlich vom Keldsnor Leuchtturm ein gefährliches Wrack auf ca. 20m Wassertiefe lag. Und während die Schiffbrüchigen in Laboe um 08:30 Uhr sich als "Freunde fürs Leben" von den Rettungsmännern der "Theodor Heuss" verabschiedeten und in einem Kieler Hotel untergebracht wurden, lief gerade der Tonnenleger "Otto Treplin" des WSA Lübeck auf der Kieler Förde vorbei. Er hatte den Auftrag auf dem Wrack eine zur damaligen Zeit "grüne" Wracktonne zuverankern. Das Wrack heute Die nur ca. 21m tief liegende Sten-Trans sollte ursprünglich gehoben werden. Da aber die Kosten einer Bergung für die Reederei "Transline" zu hoch waren, verzichtete der Reeder kurzerhand auf die Eigentumsrechte an seinem Schiff. Er überließ es seinem Schicksal. Da das Schiff nicht in der Nähe viel befahrener Schiffahrtswege liegt und den Behörden bzw. dem Steuerzahler eine Bergung auch zu teuer waren, entschloss man sich, das Wrack an seiner letzten Position zu belassen. Eine Entscheidung die vielen Sporttauchern schon sehr schöne Tauchgänge bescheert hat, denn die Sten-Trans, eher als "Saugbagger" bekannt, zählt mit zu den schönsten und größten Wracks der westlichen Ostsee. Der Zustand ist noch relativ gut, es ist sehr schön bewachsen, es wurde zwar nichts gesprengt aber es wurde in der letzten Zeit doch immer mehr, von "Raubtauchern" abmontiert oder einfach nur kaputt gemacht. Der Propeller der Stentrans hat allerdings in diesem Falle ein ehrendes Andenken bekommen. Der mit 2,40 m Durchmesser und mit einem Gewicht von 2400 kg nicht gerade leichte Propeller wurde im Jahre 1982 von einer Berufstaucherfirma geborgen und dann (zwangsweise??) der Gemeinde Laboe zur Verfügung gestellt. Heute dient der Propeller als Ausstellungssstück und soll an den Untergang der Stentrans erinnern. Zu Besichtigen ist diese Exponat am Laboer Hafen. Die großen Laderäume können ohne weiteres betaucht werden, da das Schiff auf der Seite liegt und die Lukendeckel fehlen sie sind nach vorn hin komplett offen. Die Wände der Räume sind mit tausenden von Seenelken, Anemonen und vielem anderen Unterwassergetier bewachsen. Zu bestimmten Zeiten bieten eben jene Laderäume auch vielen Aalen zeitweise ein zu Hause. Man kann auch einen Blick ins innere der Brücke werfen. Das Schott zur Brücke ist nun natürlich von oben aus zu erreichen. Der Zugang in den Pumpenraum, in dem auch die Schlauchlast befindet, ist zwar möglich, aber leider nicht ohne Gefahr. Wenn man einmal drin war braucht man kein zweites mal mehr hinein. Im Raum befindet sich ein Öl - Wassergemisch und einige alte Schläuche, die wild durcheinander hängen. Alles ist schmierig und sehr unübersichtlich. Die Sicht ist nach sehr, sehr kurzer Zeit völlig weg, da man trotz bester Tarierung es nicht vermeiden kann Sediment aufzuwirbeln. Das gilt auch für den Maschinenraum. Das gesamte Sauggeschirr liegt an Deck und teilweise auch neben den Schiffsrumpf. Am Wrack der Sten-Trans sollte man sich Zeit lassen, man kann sehr viel endecken und viele Sachen lassen sich in der Phantasie auch wieder zum Leben erwecken. Auch in Anbetracht der langen Anfahrt von der deutschen Küste, ca. 2 bis 2,5 Std., ist es ratsam einen ganzen Tauchtag mit zwei bis drei Tauchgängen hier zu verbringen.

twm 05-10-2005

Kommentar tilføjet til beskrivelsen

... og 1 flere kommentarer på vragguiden.dk