

Stentrans

ID: 362

Sikker pos.

Position & Dybde

Breddegrad (ED50)

54:37,55N

Længdegrad (ED50)

10:25,40E

Dybde (top)

9m

Dybde (bund)

20m

GPS (ED50)

54:37,551N 10:25,403E

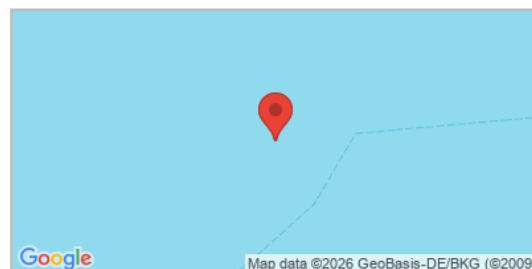
GPS (WGS84)

54:37,512N 10:25,328E

Stævnretning

N/A

Afstand til kyst

20,1 km

54,6252°N, 10,4221°E

Beskrivelse

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 reddet 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 redningstjeneste 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

Sidst rettet af: twm

Dato: 26-01-2026

Billeder (3)



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 Leuchtturm 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 Samsø 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 Rettungsmännern gegriffen und an Deck des Kreuzers gehoben. Die meisten von Ihnen waren nur dürrtzig 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 alarmiert 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 Hubschraubertyp. 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 100 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 aufzuwischen. Der Pilot der Maschine 89-53, Kpt.Lt. Walter Köpke sowie OMT. Klaus Köster hatten dabei alle Hände voll zu tun den Hubschrauber ruhig über dem treibenden Schiff zu halten / bzw. als Winkenman 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 Schiffsfahrtswege 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 Ausstellungsstück und soll an den Untergang der Stentrans erinnern. Zu Besichtigen ist diese Exponat am Laboer Hafen. Die großen Laderäume können ohne weiteres betaut 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 Seenenken, 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 entdecken 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](#)

Åbn vraget på din mobil

Scan QR-koden med din mobil for at åbne vraget direkte på vragguiden.dk

www.vragguiden.dk/vrag/362

