

Hamburg: Kieloben, kielunten

Eine anspruchsvolle Wendung vollzog in diesem Jahr der Rohbau eines neuen Seenotretters. Die tragende Rolle übernahmen dabei ein LTM 1130-5.1 und ein LTM 1200-5.1.

Text und Bilder: Jens Hadel



Man kennt es aus der Produktion von Pkw, Lastkraftwagen und Kranen: In der Entstehungsphase wird das Fahrzeug gern auf der Seite oder Überkopf gelagert, weil dann die Bestückung mit Baugruppen und Einzelteilen wesentlich leichter ist. Meist gibt es entsprechende Träger, die sicher geführt das einfache Drehen und bequemeres Arbeiten ermöglichen. Irgendwann erfolgen die Fertigung und weitere Bestückung dann nur noch mit dem Dach nach oben. Aber wie ist das eigentlich bei Schiffen? Nicht bei den ganz großen, aber so knappe 30 m lang?

Der neue Seenotrettungskreuzer „Hamburg“ der DGzRS, der bei der Fassmer-Werft in Berne-Bardenfleth nahe Bremen gebaut wird, gehört zur 28 m-Klasse. Um Gewicht zu sparen und trotzdem eine hohe Steifigkeit zu erhalten, wird das Netzspantengerüst und der gesamte Rumpf aus vielen Aluminiumteilen zusammengesetzt. Dies geschieht allerdings kieloben, also über Kopf. Spätestens wenn die aus vielen Stücken be-

stehende Beplankung aufgesetzt wird, erkennt jeder die Vereinfachung durch diese Arbeitsweise.

Irgendwann muss der Rumpf gedreht werden, aber wie? Obwohl die Aufbauten noch fehlen, machen die Abmessungen von 27,9 m in der Länge und 6,2 m Breite den Job zur echten Herausforderung. Bevor die Schiffsrolle startet, muss der Rumpf vom Montagerahmen gelöst

Nur zwei aufgeschweißte Ösen reichen, um die Schiffsnase anzuheben. Aluminium-Leichtbau macht es möglich. Das Übersetzen auf den ausgezogenen 4-achsigen Nooteboom Semitiefelader ist schnell erledigt und das Team macht sich daran, den Kasko für die kurze Fahrt zu sichern.

Während die beiden Autokrane umsetzen und den nächsten Hub vorbereiten, schiebt ein

Nur wenige Momente später erreicht die Hakenflasche Bodennähe und Arbeiter lösen die beiden Seile.

und unter freiem Himmel gefahren werden. Am nördlichen Hallenende steht ein Liebherr LTM 1130-5.1 dessen Rollenkopf fast direkt unter dem Dach agiert. Das Team der Fassmer-Werft schlägt die zwei Hubketten am Heck an. Gleichzeitig rangiert ein Liebherr LTM 1200-5.1 in die Halleneinfahrt auf der anderen Seite. Mit weit ausgefahrenem Ausleger wird die Hakenflasche über dem Bug positioniert.

MAN TGX 33.540 den Auflieger rückwärts aus der Halle. Die Teleskopkrane stehen sich bereits genau gegenüber, als das Gespann mit der Ladung dazwischen einparkt. Etwa auf Rumpfmittle sind auf jeder Seite zwei Ösen mit etwa 3 m Abstand. Beim LTM 1200-5.1 werden Ketten für den Hub angeschlagen. An der Hakenflasche des LTM 1130-5.1 werden textile Hubmittel eingehängt.



Noch hängt die zukünftige „Hamburg“ kieloben.



Los geht's ...



Die Hälfte der Drehung ist fast geschafft, der Rumpf hängt auf die Seite gedreht am Haken des 200-Tonnners.



Der Rumpf wird über den 130-Tonner hinweggeschwenkt.



Der 130-Tonner hebt nun die untere Seite des Rumpfs an ...



... und der Kiel dreht sich in die vorgesehene Position.

Dann hört man die Motoren und der Rumpf steigt auf eine Höhe von etwa 9 m. Alles perfekt in der Waage. Jetzt startet die eigentliche Drehung. Der 1130-5.1 senkt den Haken und das Schiff rollt langsam auf die Seite. Die Seilschlaufen lagern und sichern den drehenden Rumpf dabei.

Nur wenige Momente später erreicht die Hakenflasche Bodennähe und Arbeiter lösen die beiden Seile. Der Rumpf hängt nur noch am 200-Tonner, aber schon jetzt zeigt die Kaso-Oberseite etwas gen Himmel. Aber wie nun weiter?

Jetzt startet der eigentliche Trick: Der kleinere Kran dreht den Ausleger nach hinten und legt ihn flach über das große Gelände. Zeitgleich hebt der LTM 1200-5.1 den Rumpf an, bis dieser knapp 5 m über dem Boden schwebt. Mit vor dem Hub angebrachten Hilfsseilen wird nun der Rumpf unter der Hakenflasche um 180 Grad gedreht. Also dort wo zuvor vorn war, ist nun hinten und umgekehrt. Dabei hängt die hintere Schiffshälfte sogar einen Moment während der Drehung komplett über dem 130-Tonner, der gedrückt darunter wartet.

Als der Luftraum wieder frei ist, wird der Ausleger wieder aufgerichtet. Danach geht es in Bodennähe weiter und die zweite Hakenflasche

wird wieder mit den Hubseilen bestückt. Die Motoren laufen an und der Hauptkran lässt die Ladung langsam herab. Zeitgleich hebt das andere Hubgerät den Haken und der Seenetretter dreht sich in die gewünschte Position. Kielunten, fertig? Fast!

Ein Gabelstapler schiebt den Montagewagen auf seinem Gleis genau unter die gedrehte Aluminiumkonstruktion. Nach dem Absetzen wer-

den die hydraulischen Stützen an den Rumpf gedrückt und schon steht den weiteren Arbeiten nichts mehr im Weg. Die nächsten Schritte sind das Aufsetzen des Deckshauses, gefolgt vom weiteren Innenausbau. Nach der Fertigstellung im kommenden Jahr wird der 3916 PS starke Seenetretter von der DGzRS-Station Borkum aus in der Emsmündung und weiten Teilen der Deutschen Bucht eingesetzt.



Geschafft ...