

Im Tandemhub geht's zu Wasser

Die neue „St. Nikolaus“: 30 m lang, 7,20 m breit, 4,15 m hoch und über 70 t schwer. Anfang März musste das neue Passagierschiff für die Rursee-Schifffahrt von der Lux-Werft Mondorf zum Bestimmungsort nach Einruhr transportiert werden. Im Tandemhub wurde das Schiff in der Eifel zu Wasser gelassen.

Text und Bilder: Andreas Cichowski



Im kleinen Örtchen Einruhr herrschte so etwas Ähnliches wie Volksfeststimmung, als die beiden Kranbediener Thorsten Mahlberg und Johannes Schmidt die Kreuzhebel der beiden Mobilkrane bewegten und die „St. Nikolaus“ Millimeter für Millimeter anhoben. Trotz eisiger Temperaturen weit unter null Grad hatten sich am Ufer des Obersees im Nationalpark Eifel über 100 Fotografen und Schaulustige versammelt, um das Einwässern des neuen Rursee-Schiffes hautnah mitzerleben. Doch bis es soweit war, ging es in mehreren Nächten zunächst mitunter ziemlich eng zu.

Gefertigt wurde das Passagierschiff in der rechtsrheinisch gelegenen Lux-Werft bei Mondorf nahe Bonn, wo es mittels

spezieller Transportadapter am Rumpf des Schiffes selbsttragend zwischen die 4- beziehungsweise 5-achsigen Scheuerle Flatcombi-Module gehängt wurde.

Um die St. Nikolaus ins Wasser zu lassen hatte die Viktor Baumann GmbH aus Bornheim einen LTM 1300-6.2, ausgerüstet mit 96 t Gegengewicht, sowie einen LTM 1500-8.1 mit 105 t Ballast in Stellung gebracht.

Durchgeführt wurde der Transport, wie viele Schiffstransporte auch zuvor schon, durch die Spedition Kübler aus Michelfeld bei Schwäbisch-Hall.

Weil es nicht möglich ist, Transporte in dieser Größenordnung über die Straße auf die an-

dere Rheinseite zu bringen, wurde der Rhein zunächst mithilfe der örtlichen Flussfähre überquert. Beim Auffahren direkt vom Betriebsgelände der Werft

zählte jeder Millimeter, denn die Rheinfähre befördert üblicherweise Pkw von Mondorf zum Fähranleger Graurheindorf.

Für die rund 140 m lange Strecke waren insgesamt drei Transportnächte veranschlagt. „Dies war erforderlich, da wir in Hersel

eine Straßenbahnquerung mit zeitgebundener Abschaltung hatten und somit nicht in der gleichen Nacht bis zum Umladeplatz gekommen wären. Somit war eine dritte Nacht für den Transport erforderlich“, schilderte Nicolas Grimm, der den Transport koordinierte und für die komplette Abwicklung vom Angebot, über die Machbarkeit bis hin zum eigentlichen Transport zuständig war.

Zählen Transporte dieser Größe bereits zum Alltagsgeschäft, so war es dennoch kein leichtes Unterfangen. „Jeder Transport ist anspruchsvoll und sollte mit der gleichen Sorgfalt angegangen werden“, erläuterte Grimm. „Es ist aber normal, je größer die Transporte sind, desto mehr muss im Vorfeld abgeklärt werden, um



In drei Nächten wurde das 30 m lange Schiff zum Rursee transportiert.



An zwei Traversen angeschlagen wurde die St. Nikolaus angehoben. 70 t bringt das Schiff auf die Waage.



Zahlreiche Fotografen, Medienvertreter und Schaulustige verfolgten trotz eisiger Temperaturen das Zusammenspiel beider Krane.

den Transport dann durchführen zu können.“

Dies galt insbesondere für die Fahrt durch die Eifel: Zahlreiche Schilder waren im Weg und Inseln mussten mit Blechen überbaut werden. Die meisten Hindernisse hatte man schon im Vorfeld beseitigt. War dennoch ein Straßenschild im Weg, griff man kurzerhand zum Trennschleifer, denn bei Temperaturen im zweistelligen Minusbereich ließen sich selbst gesteckte Schilder nicht entfernen.

Mit einer Gesamtlänge von 54,50 m, 7,30 m Breite, 4,48 m Höhe und einem Gesamtgewicht von 143 t ging es zunächst bis zum Parkplatz Walberhof bei Vogelsang. „Wir haben das Schiff dort umgeladen, da auf der letzten Etappe eine Fahrt eingehängt



Ehe das neue Rurseeeschiff zu Wasser gelassen werden konnte, waren noch zahlreiche Arbeiten zu erledigen, wie das Abtrennen der Transportösen am Rumpf des Schiffes. Kübler bereitete nach getaner Arbeit alles für die Heimreise vor.

Schiff an den Eigner ausgeliefert werden konnte“, resümierte Grimm.

Während es am nächsten Morgen für die Mannschaft von Kübler ans Abbauen ging und man alles für die Heimreise vorbereitete, fing die Arbeit für an-

trieb befinden, kommt es zu einer ungleichen Gewichtsverteilung, die den Einsatz eines größeren Mobilkrans am Heck erforderlich machte. Gefolgt von den gespannten Blicken des großen Publikums, wurde das Schiff an zwei Traversen vom Tieflader ge-

Für die Punktlandung im Wasser gab es dann auch den verdienten Applaus der Zuschauer.

Der LTM 1300-6.2 verfügt über 300 t maximaler Tragkraft und einen 78 m langen Teleskopausleger.

zwischen den Achsen nicht möglich gewesen wäre“, berichtete der Transportleiter. Die Kurvenradien in den Serpentinien seien einfach zu gering für den Transport. Und da es bis zum Ziel kein Höhenproblem mit Brücken gab, hat man sich dazu entschieden, die Achsen unter das Schiff zu setzen, um den Konvoi sicher ans Ziel zu bringen.

Fünf Stunden hatte das Team rund um Fahrer David Grimm gebraucht, um die knapp 6 km

lange Strecke den Einruhrer Berg hinunter zu meistern, langsam aber routiniert. Größere Probleme habe es nicht mehr gegeben. Entlang der Strecke seien nur viele Äste zu entfernen gewesen.

Endlich konnte das Team aufatmen. „Der Transport ist wie vorher geplant im Zeitplan ans Ziel gekommen, selbst die Brückensperrung in Einruhr haben wir im Vorfeld gemeistert und eine alternative Lösung für die Entladung gefunden, damit das

dere gerade erst an. Um die St. Nikolaus ins Wasser zu lassen hatte die Viktor Baumann GmbH aus Bornheim einen LTM 1300-6.2, ausgerüstet mit 96 t Gegengewicht, sowie einen LTM 1500-8.1 mit 105 t Ballast in Stellung gebracht. „Der 500 t-Kran wurde bei der Firma Steil gechartert“, teilte Stefan Oerter, Außendienst bei Baumann, mit. „Unser 500 t-Kran stand zum Zeitpunkt des Einsatzes für die Firma Steil in der BASF in Ludwigshafen.“

Da sich im Heck des Schiffes die Akkus und der Elektroan-

trieb befinden, kommt es zu einer ungleichen Gewichtsverteilung, die den Einsatz eines größeren Mobilkrans am Heck erforderlich machte. Gefolgt von den gespannten Blicken des großen Publikums, wurde das Schiff an zwei Traversen vom Tieflader gehoben und auf Elefantenfüßen abgesetzt, um Restarbeiten, wie das Abtrennen der Befestigungsösen durchführen zu können. Plötzlich bewegte sich die Menschenmasse in Richtung Ufer: Die „Eifel“, das ältere Schiff der Rursee-Schiffahrt wurde als Eisbrecher eingesetzt, um das neue Schiff einwässern zu können.

Knifflig wurde es letztendlich beim finalen Hub: „Durch die beengten Platzverhältnisse stand für das Durchschwenken des Schiffes zwischen den Kranen nur sehr wenig Raum zur Verfü-



Knifflige Angelegenheit: Beim Durchschwenken zwischen den beiden Kranen war nur wenig Platz. Ständig mussten Kranfahrer und Einweiser miteinander kommunizieren, damit das Schiff nirgendwo aneckt.

gung“, berichtete Oerter, „hierbei kam es auf die Kommunikation zwischen Einweiser und Kranfahrern an.“ Bei einer Ausladung von 24 m hatte der LTM 1500-8.1 eine Last von 45 t zu heben, der 300-Tonner ein Gewicht von 30 t bei einer Ausladung von 20 m.

„Das Durchschwenken sowie die gesamte Hebeaktion haben problemlos funktioniert“, resümierte Oerter und betonte: „Hier macht sich die präzise Vorplanung und besonders die gute Zu-



Bei 24 m beziehungsweise 20 m Ausladung wurde das Schiff schließlich unbeschadet zu Wasser gelassen.



Die Teams von Baumann und Steil kooperierten perfekt.

sammenarbeit der Firmen Steil und Baumann bezahlt. Das große Interesse der Öffentlichkeit war auch ein Ansporn für uns den Job besonders gut zu erledigen!“ Für

die Punktlandung im Wasser gab es dann auch den verdienten Applaus der Zuschauer.

KM