

„Dies hier ist Faktor 10“

Das bislang ambitionierteste Flensburger Schiffbauprojekt: Zwei Monsterkräne setzen millimetergenau Deckshaus auf Fährenrumpf

FLensburg Er wusste in der 5. Klasse schon, was er werden wollte. Schiffbauingenieur! Und hier steht Jens Heyer nun und freut sich. Als Projektleiter vor dem bislang ambitioniertesten Projekt der Flensburger Schiffbau Gesellschaft. „W.B. Yeats“, großes Passagierschiff und große Fahrzeugfähre in einem, zwei Riesenkräne liegen an der Steuerbordseite. 40 Meter über der Förde halten sie 1500 Tonnen Stahl in der Schwebe – das Mittelteil der Decksaufbauten. Das wurde gestern millimetergenau auf dem Deck abgesetzt. Passt! „Wenn man bedenkt, dass dies alles auf einem Blatt Papier angefangen hat“, lächelt Heyer. Er ist in seinem Element.

An der Batteriestraße wächst das Flensburger Unternehmen buchstäblich über sich hinaus. Die „W.B. Yeats“ ist nicht nur das bislang größte Passagierschiff aus Flensburger Produktion, es sind auch erstmals zwei dieser Riesenkräne erforderlich, um in Danzig vorproduzierte Bauelemente an Bord zu hieven. Ursprünglich hatte sich die Werftmannschaft den Sonntag für das Kranmanöver ausgesucht, aber da war es viel zu windig, sagt Heyer. Die Kräne müssen ihre Last millimetergenau an dafür vorbereiteten Aufnahmepunkten absetzen. Das Schiff wurde zuvor mit hunderten Tonnen Wasserballast in die richtige Schwimmlage gebracht. „Wir arbeiten mit äußerst geringen Toleranzen. Da darf nichts



Millimeterarbeit: Gleich zwei Schwerlastkräne waren notwendig, um das 1500 Tonnen schwere Teil an Bord zu hieven. CHARLES DIRON

pendeln!“, sagt der Ingenieur.

Bis Mittwochabend sollen alle drei in Danzig vorproduzierten Elemente der Passagierdecks eingepasst sein, danach geht es mit dem Innenausbau weiter. Es werden noch etliche der rund 600 Kilometer Kabel im Rumpf verlegt werden, es sind viele Farb- und Metallarbeiten zu machen – aber weniger, als es auf den ersten Blick scheint. „Die Inneneinrichtung der Segmente und auch die technische Ausrüstung der Brücke sind schon ziemlich komplett“, sagt der Projektleiter. Die Modulbauweise ermöglicht eine schnelle Baugeschwindigkeit – aber sie verlangt in allen Bauphasen äußerste Präzision. „Das hatten wir auf diesem Niveau bisher noch nicht. Verglichen mit der Komplexität aller bisher gebauten Schiffe ist das hier Faktor 10“, sagt der Projektleiter.

Im nächsten Schritt soll heute Vormittag der vordere Teil des Aufbaus mit der Schiffsbrücke an Bord ge-

bracht werden, am Mittwoch kommt achtern die Partie mit dem Schornstein dran. „Und dann“, freut sich der Schiffbau-

ingenieur in Jens Heyer, „dann sieht sie schon wie ein richtiges Schiff aus.“

Holger Ohlsen

Ein Video der Kran-Aktion ist zu sehen auf: www.shz.de

ANZEIGE

10.02.  JAGUAR LAND-ROVER



h GmbH & Co. KG
Telefon 0461/84000-0, www.nehrkorn.de

DER JAGUAR F-PACE

PERFORMANCE IN DEN GENEN.



3 JAHRE **JAGUAR CARE**
OHNE KILOMETERBEGRENZUNG
GARANTIE | INSPEKTION

 JAGUAR