

Erste Runde mit der „Explorer“

Abeking & Rasmussen stellt innovatives Versorgungsschiff vor / Rumpf aus Aluminium



Auch Kapitän Dion Horwege muss noch Erfahrungen mit der „Explorer“ sammeln.

Die Grundidee hinter dem neuesten Boot von Abeking & Rasmussen stammt aus der Südsee und ist ein paar Tausend Jahre alt: Stabilisiert man einen tragenden Rumpf links und rechts mit Auslegern und Schwimmern, bekommt man einen Trimaran, der viel höhere Wellen abreiten kann. Auf der Bremerhavener Messe Windforce lädt die Werft aus Lemwerder zur Probefahrt auf der „Explorer“ ein, der Baunummer 1 eines Swash-Schiffes.

VON VOLKER KÖLLING

Bremerhaven-Lemwerder. In der ersten Wende weg vom Ponton an der Seebäderkaje neigt sich das 20,42 Meter lange Boot mächtig zur Seite. Kapitän Dion Horwege testet erst seit ein paar Tagen das neueste Produkt aus dem Hause Abeking und Rasmussen (A&R), hat aber Erfahrungen mit den ganz ähnlich konzipierten hochbeinigen Windparkversorgern, die auf zwei Rümpfen durch das Wasser schneiden. Seine Hände drehen an einem echten Steuerrad, Joysticks sucht man auf dieser Brücke vergeblich.

„Das Schiff reagiert sehr bissig auf das Ruder und ist alles andere als träge. Das ist sehr gut für die Manövrierbarkeit.“ Björn M. Widenbäck vom A&R-Marketingteam rät dem Nautiker, das Boot einfach wie ein Motorrad in die Kurve zu legen: „Wir sind auf der Weser bei uns oben in Lemwerder aus voller Fahrt heraus einen Vollkreis gefahren. Das kann man nicht mit so vielen Booten machen.“

Zehn Personen dürfen an Bord. Stehen sie in der geräumigen Brücke alle auf einer Seite, neigt sich die „Explorer“ merklich zur Seite. Bei Mehrumpfböten ist der Gewichtstrimm entscheidend für die Fahreigenschaften. Das Boot mit der Bezeichnung „Small Waterplane Area Single Hull“ (Swash) ist deshalb aus Aluminium und wiegt 65 Tonnen. Das ist ungefähr die Hälfte im Vergleich mit den großen Brüdern aus der A&R-Flotte, die bei 25 Metern Länge auf zwei torpedoartigen Rümpfen stehen, die unter der Wasseroberfläche versteckt sind.

Tatsächlich ging es A&R bei der Neuentwicklung aber nicht nur um eine Gewichtsreduzierung: „Wir hatten immer wieder Kunden, die unsere Versetzboote wegen ihrer See-Eigenschaften toll fanden, aber fragten, ob sie die nicht auch billiger haben könnten.“ Ein 25-Meter-Lotsenversetzer mit der



Björn M. Widenbäck



Die „Explorer“ bietet den Wellen deutlich weniger Angriffsfläche als bislang gekannte Versorgungsschiffe.

FOTOS: VÖLKER KÖLLING

Swath-Technologie auf zwei Rümpfen kostet etwa elf Millionen Euro, die Single-Hull-Version nur sechs Millionen Euro. Widenbäck: „Bei einem Torpedo spart man schlicht eine Maschine, einen Hilfsdiesel, eine Ruderanlage, ein Getriebe, eine Welle und all das.“

Wenig Angriffsfläche

Kapitän Horwege legt den Hebel auf den Tisch. Die „Explorer“ reckt ein bisschen mehr den Bug hoch und beschleunigt rasant auf 17 Knoten Geschwindigkeit. Vor der Bremerhavener Containerkaje ist das Wasser wie so oft kabbelig. Der Nordwind in Stärke fünf und mit satten Böen trifft auf aus der Weser ablaufendes Wasser und erzeugt eine steile kurze Welle. Ein Wassersportkollege macht mit seinem schweren Zwölf-Meter-Motorboot Bocksprünge über die Weser. Die „Explorer“ gleitet, neigt sich nur vornehm ein wenig links und rechts zur Seite.

Trotzdem rutscht das abgelegte Fernglas auf der Brücke des Probefahrers nicht hin und her. Der 900 Kilowatt starke MTU-Motor schnurrt ohne große Vibrationen drei Meter unter der Wasseroberfläche. „Natürlich ging es uns schon darum, dass super Seeverhalten der größeren Swash-Schiffe auch auf dieses Boot zu übertragen. Das ist mit kleinen Abstri-

chen auch gelungen“, bemerkt Widenbäck stolz. Der Trick an all diesen A&R-Konstruktionen ist einfach nachvollziehbar.

Wo sich eine Welle aufbaut, bieten diese Rümpfe nur ganz wenig Angriffsflächen. Auf den Torpedo-Rümpfen mit den Aggregaten und der Antriebstechnik tief unten im Wasser ragen schlanke Stelzen nach oben und tragen die Plattform. Das Swa in der Abkürzung Swash steht für „Small Waterplane Area“ was übersetzt so viel wie „wenig von Wasser benetzte Fläche“ bedeutet. Diese Boote sollen das Seeverhalten von zehnmal so großen Schiffen haben. Also fährt die „Explorer“ auch durch ruppigstes Wasser wie sonst nur ein 200-Meter-Containerschiff.

Geschmeidiger Wellenreiter

Ein eleganter Bogen, der Tender muss Schleppern ausweichen, die an ihren Drähten gerade genau solch ein Containerschiff auf seinen Platz an der Containerkaje drehen. Kein Job für die „Explorer“, so viel Kraft hat sie nicht. Die Kleine soll Wartungstrupps auf die Windkraftwerke in der Nordsee bringen oder Lotsen zu den Einsatzorten versetzen – und das bei jedem Wetter. Kapitän Dion Horwege fährt sonst mit dem großen Swath-Boot „Natalia Bekker“ die Techniker zum Barth-Windpark und kann die Einsatzmöglichkeiten des Neulings abschätzen: „Erst einmal fährt die Explorer besser, als ich es mir vorstellen konnte. Und dann geht es A&R ja nun auch darum,

mit diesem Boot erst einmal Erfahrungen zu sammeln.“

Aus der Luft betrachtet hat die „Explorer“ die Form eines Rochens. Ob an der Nase, der Flosse oder auf den Flügeln: An allen vier Seiten des Schiffes können Menschen übersetzen. Ein Klipperstevan wie auf einem alten Windjammer sorgt dafür, dass der Torpedo unter Wasser genug Abstand zu einem Windrad behält, an das man sich gerade festgesaugt hat. Horwege: „Auf der ‚Natalia Bekker‘ ist es wahrscheinlich einfacher, wirklich punktgenau an den Windturm heranzukommen, weil sie vorne breiter ist. Hier habe ich aber auch noch ein Bugstrahlruder. Das muss man mal sehen.“ Unter Wasser sorgen kleine Flossen am Torpedo und den Auslegern für zusätzliche Stabilität auch bei sehr ruppigen Nordseewellen.

Tatsächlich geht das Boot nach Bremerhaven zu weiteren Erprobungsfahrten, außerdem zur Vorführung nach Helgoland sowie in die größeren Häfen an der Nordsee. Auch die Messe Seawork in Southampton steht für Ende Juni auf dem Törnplan. Eine echte Küche fehlt allerdings für die längeren Törns auf diesem Boot. Der Salon ist groß, aber spartanisch und bietet nicht ansatzweise den Rundumblick wie auf der Brücke. „Und dann hat der Seemann natürlich gerne auch einen Flachbildschirm und Internet an Bord“, diktiert Kapitän Horwege den Marketingleuten der Werft schon einmal auf den Bestellblock.