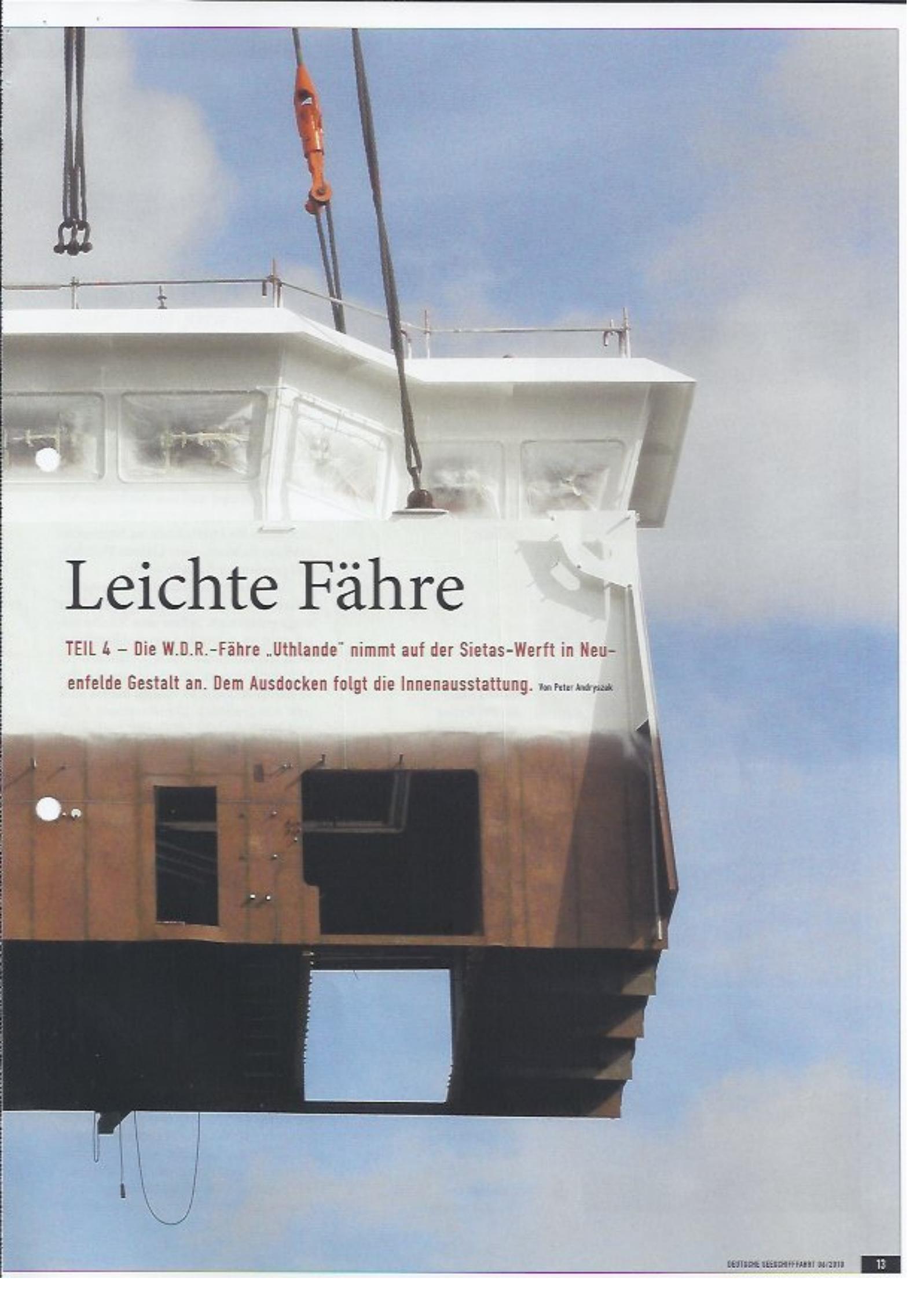


ENDMONTAGE: Als  
sechste und letzte Volu-  
mensektion schwebt das  
Brückenhaus zum Dock.



# Leichte Fähre

TEIL 4 – Die W.D.R.-Fähre „Uthlande“ nimmt auf der Sietas-Werft in Neuenfelde Gestalt an. Dem Ausdocken folgt die Innenausstattung. Von Peter Andryszak



**1**  
MITTE FEBRUAR:  
Der Zusammenbau  
beginnt. Die erste  
Großsektion liegt  
im Dock.



**2**  
ANFANG MÄRZ:  
Gut drei Wochen  
später fehlt eigent-  
lich nur noch das  
Brückenhaus.



**3**  
MITTE MÄRZ:  
Jetzt werden kleinere  
Teile montiert, wie  
hier die Heckklappe.



**4**  
MITTE APRIL:  
Die Fähre ist  
schwimmfähig und  
steht kurz vor  
ihrer Ausdockung.

Die neue W.D.R.-Fähre „Uthlande“ schwimmt bereits und sieht fast fertig aus. Jedenfalls, wenn man sie jetzt (Mitte Mai) aus der Ferne betrachtet.

Es ist noch gar nicht so lange her: Ende Februar senkt sich die erste von sechs großen Volumensektionen ins Schwimmdock. Sie besteht aus drei kleineren Sektionen (Baunummern 1030, 1040, 1050), die hintereinander zusammengesetzt und verschweißt sind und nun das Mittelschiff bilden. Hier, in der Sektion 1040, finden sich auch die ersten Ende im September 2009 im Rahmen einer kleinen Feierlichkeit gebrannten Bauteile wieder.

Dem äußeren Betrachter scheint die Fähre fortan der Vollendung geradezu entgegenzurufen. Schon eine Woche später steht sie zumindest aus stahlbaulicher Sicht fast schon zur Hälfte im Dock. Dem Mittelteil, dessen Oberseite ein Teil des späteren Autodecks bildet, haben sich jetzt ein Endstück (Baunummern 1020 und 1010) und die Hälfte der Aufbauten (1200, 1210, 1220) hinzugesellt. Das für Externe kaum als solches identifizierbare Hinterschiff der Doppelendfähre ist nun vorstellbar geworden.

#### Das Brückenhaus kommt im März

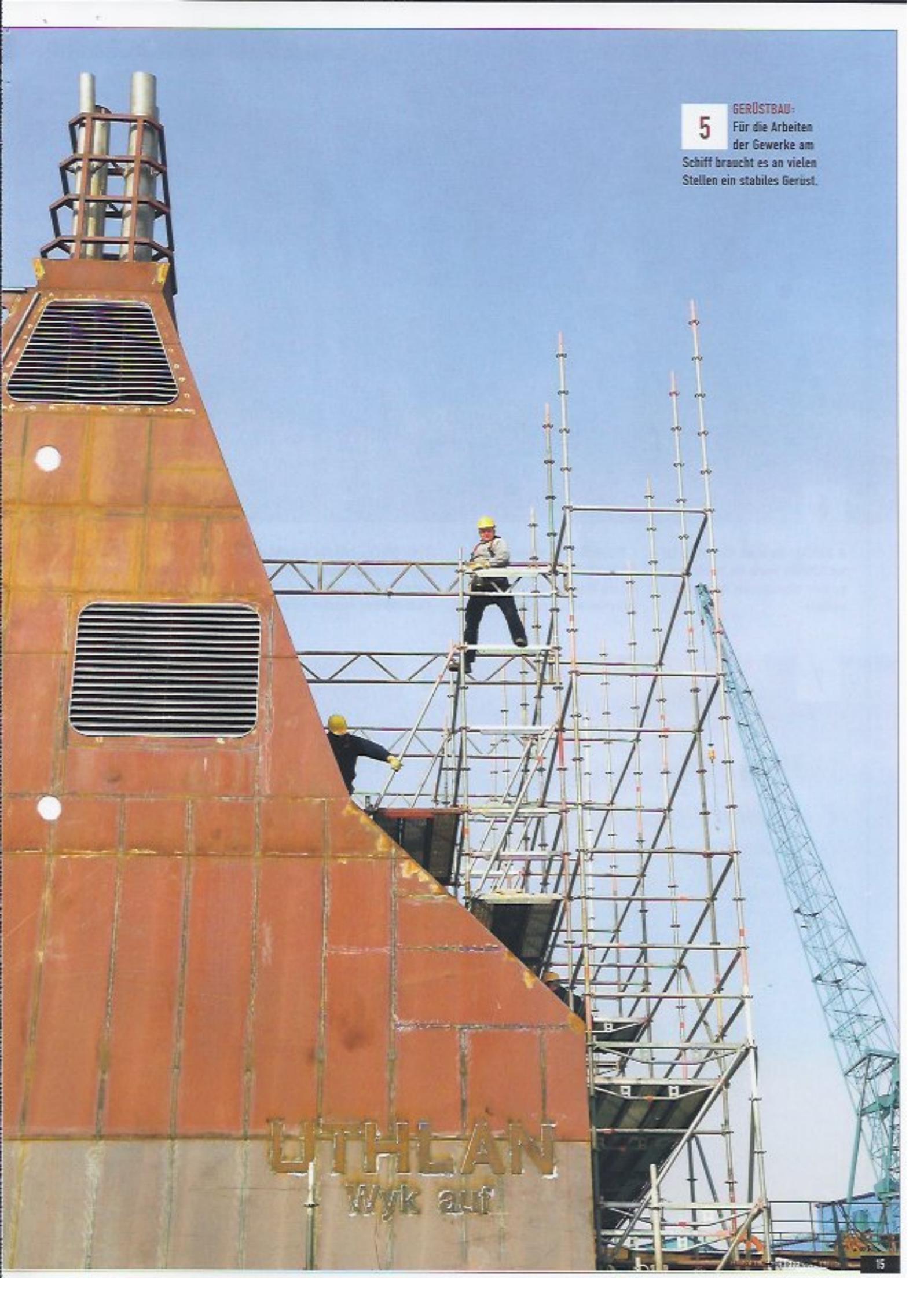
Keine zwei Wochen später sind auch die beiden Gegenstücke an ihrem Platz und das Schiff nimmt jetzt langsam Gestalt an. Einzig das mittig oben aufzusetzende Brückenhaus fehlt noch. Das folgt Ende März. Die Fähre sieht nun nahezu vollständig aus. Was sie aber noch lange nicht ist. Jetzt folgt die Stunde all der anderen Gewerke, deren Arbeit von außen meist nicht sichtbar ist.

Wir erinnern uns: Schon während der ersten Bauschritte ins Volumen hinein waren nicht nur die Schiffbauer am Werk. Kaum stehen die ersten Längs- und Querversteifungen, treten die Installateure mit ihren Rohren an und montieren sie bis nahe zum jeweiligen Sektionsende. Auch die Elektriker bereiten schon jetzt ihre spätere Haupttätigkeit vor. Sie montieren die metallenen Kabelträger, an denen dann später, nach dem Zusammenfügen der

5

**GERÜSTBAU-**

Für die Arbeiten der Gewerke am Schiff braucht es an vielen Stellen ein stabiles Gerüst.



**UTHLAN**  
Wyk auf



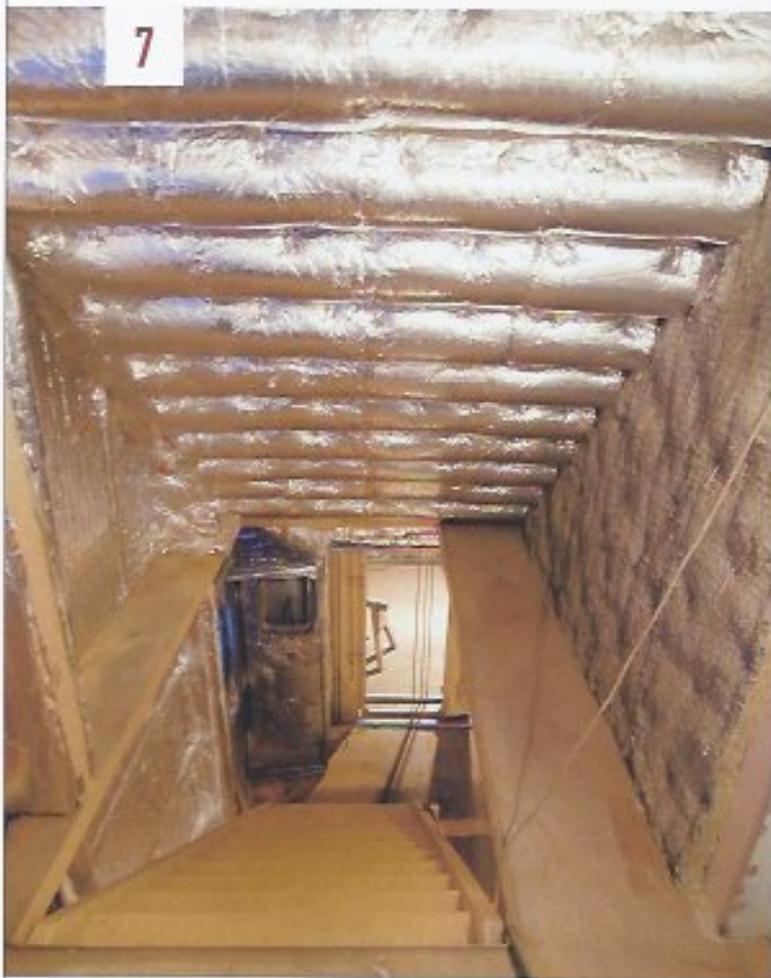
6

**6. BRÜCKE:** Die blaue Schutzfolie für die Scheiben macht die Brücke fast zu einer futuristischen Raumschiffzentrale.

**7. TREPPENHAUS:** Nahezu alle Schiffswände und -decken werden mit aus Mineralwolle bestehenden Isoliermatten ausgekleidet.

**8. AUTODECK:** Zunächst braucht es eine gute Grundierung, bevor das Autodeck mit insgesamt drei stabilen Farbschichten versehen werden kann.

**9. GROSSER SALON:** Holzimitat mit eigens verlegten Fugenstreifen für den Boden. Dem Salon wird ein edles Flair verliehen.



7



8



9

→ einzelnen Sektionen zur Großsektion, die vielen Kilometer Strom- und Übertragungskabel befestigt werden. Jetzt, während der Endmontage im Dock, werden die Rohr- und Kabelnetze jeweils zusammengefügt, zu ihren Endpunkten geführt und dort mit ihren zugehörigen Funktionsträgern verbunden.

Relativ neu im Geschehen im und auf dem Neubau sind die Konservierer und Isolierer. Ihnen obliegt schon während der Sektionsbauphase die schwierige Aufgabe, sich miteinander und erst recht mit den anderen Gewerken abzusprechen, wer wann womit und wie lange an bestimmten Stellen tätig werden kann und muss. Diese Koordinierung der Arbeitsabläufe führt zum Beispiel dazu, dass die Konservierer mit ihren Lackierarbeiten vorwiegend nachmittags, abends und an den Wochenenden großflächig im Einsatz sind, da dann die anderen Gewerke, wenn überhaupt, nur noch mit anzahlmäßig sehr geringem Personal vor Ort tätig sind.

Ihnen folgen die teilweise schon während der Sektionsbauphase aktiven Isolierer. Sie kleiden nahezu alle Schiffswände und -decken mit meist aus Mineralwolle bestehenden Isoliermatten aus, die gegen Brand- und Temperatureinwirkungen gerichtet sind. Dabei werden die Matten mit zuvor angeschweißten dünnen Bolzen und Halterungen an den Wänden befestigt. Rohrleitungen erhalten passend dimensionierte Mäntel, mit denen sie rundum eingefasst werden.

#### Es geht an die Kosmetik

Wirkt der Innenausbau des Schiffes bis jetzt noch so, als könne es nie rechtzeitig fertig gestellt werden, rücken die einrichtenden Gewerke an. Wände und Decken erhalten Haltekonstruktionen, die über verlegte Rohre und Kabel hinausragen und schon langsam die wirklichen Ausmaße der späteren Räumlichkeiten erahnen lassen. Die Böden erhalten je nach Notwendigkeit noch eine metallene Unterkonstruktion oder einen wasserfreien Estrich, bevor sie ihren kosmetischen Belag erhalten. – Plötzlich geht es ganz schnell. Schon nach we- →

**ENDSPURT:**  
Maschinenbauer,  
Elektriker, Installateure,  
Isolierer auf engem Raum.



10

**KLEINER SALON:**  
Der Estrichboden wird abgeschliffen, um Linoleum aufzubringen.



11

**SICHERHEIT:**  
Bei allen Arbeiten mit gefährlichen Teilen besteht Helmpflicht.



12

**AUSRÜSTUNGSPIER:**  
Von hier werden die verbleibenden Ausrüstungsteile aufs Schiff gehoben.



13



14

**PRÄZISION:**  
Die Voith-Schneider-Antriebe werden an ihre Position gesetzt.



15

**DOCK:** Nach dem Einbau der Antriebsanlage werden die Propeller geschützt.

→ nigen Tagen überdecken Fertigplatten alles bisher Geschehene und machen die Räume klar, übersichtlich und ordentlich. Irgendwie wird es jetzt vorstellbar, dass das Schiff doch bald fertig sein wird, zumal in den bisher weitläufigen Räumen nun später isolierte und verkleidete Wandgerüste entstehen, die die Raumaufteilung vorgeben. Die Kammern und Funktionsräume werden jetzt auch für Außenstehende erkennbar.

Eine schiffbauspezifische Besonderheit bleibt dem Beobachter noch zu bestaunen: Das Einbringen großer Geräte. So weit möglich, geschieht das ja schon während der Sektionsbauphase oder der Endmontage. Da gibt es ja noch große Öffnungen, in die man die entsprechenden Geräte mit Hilfe von Kran und Kettenzug einbringen kann oder sie werden einfach dort positioniert abgestellt, wo sie von der nächst aufgesetzten Sektion überdeckt werden. Aber es gibt auch gegen Ende der Bauzeit die Notwendigkeit solcher Arbeiten. Da staunt jeder Hausbauer.

#### Den Weg freischweißen

Braucht man im Schiffbau eine Zuwegung für große Teile, schneidet man sich „ein-

fach“ ein ausreichend großes Loch an passender Stelle in Wand oder Decke, bringt das Teil ein und macht die Öffnung wieder zu – fertig. So gelangen zum Beispiel die teilweise mehrere hundert Kilogramm schweren Schaltplute durch eine Wandöffnung auf die Brücke, wo sie dann mit Hebelwirkung und Muskelkraft an ihre richtigen Positionen gebracht werden. Oder die Voith-Schneider Antriebsanlagen: Sie schweben durch eigens für diese Prozedur offen gelassene Löcher im Autodeck an ihren Platz, wo sie mit Dichtungspaste und reichlich Verschraubungen wasserdicht mit dem Schiffsrumpf verbunden werden. Und die vier Löcher im Autodeck? Platte drauf, zuschweißen, Farbe darüber und nichts ist mehr zu sehen.

Mit dem Einbringen und Montieren der Antriebsanlagen nähert sich die spätere Fährde dem Moment, wo sie zum ersten Mal ihrem Element ausgesetzt werden kann. Langsam senkt sich am 23. April zur späten Tageszeit das Schwimmdock auf Grund und gibt damit der einsetzenden Tide die Möglichkeit, den Schiffsrumpf langsam zu umspülen und das Schiff langsam aufschwimmen zu lassen. Jetzt machen noch zwei Hafenschlepper an den Schiffsenden fest und bugsieren den Wasserneuling nahe dem Tagesende vorsichtig aus dem Dock zur Ausrüstungspier.

Hier werden in den kommenden vier Wochen noch letzte Arbeiten erledigt wie die Ausrichtung der Antriebsanlagen, letzte Richt- und Farbarbeiten oder natürlich das Einbringen und Montieren des externen und internen Mobiliars. Zudem werden jetzt bereits erste Testdurchläufe der technischen Anlagen gefahren; auch das Aufräumen und Putzen darf nicht fehlen. In der letzten Maihälfte wartet dann die Werfterprobung und bei deren Erfolg die Übergabe an den Auftraggeber, das VDR-Mitglied Wyker Dampfschiffs-Reederei GmbH & Co. KG (W.D.R.). Am 11. Juni wird in Wyk auf Föhr das neueste, umweltfreundlichste und größte Mitglied der W.D.R.-Fahrenfamilie getauft.

Teil 5: DS September 2010



**16** LUFTWEG:  
Eine Voith-Schneider-Antriebsanlage  
auf dem Luftweg zu ihrem  
Einsatzort.