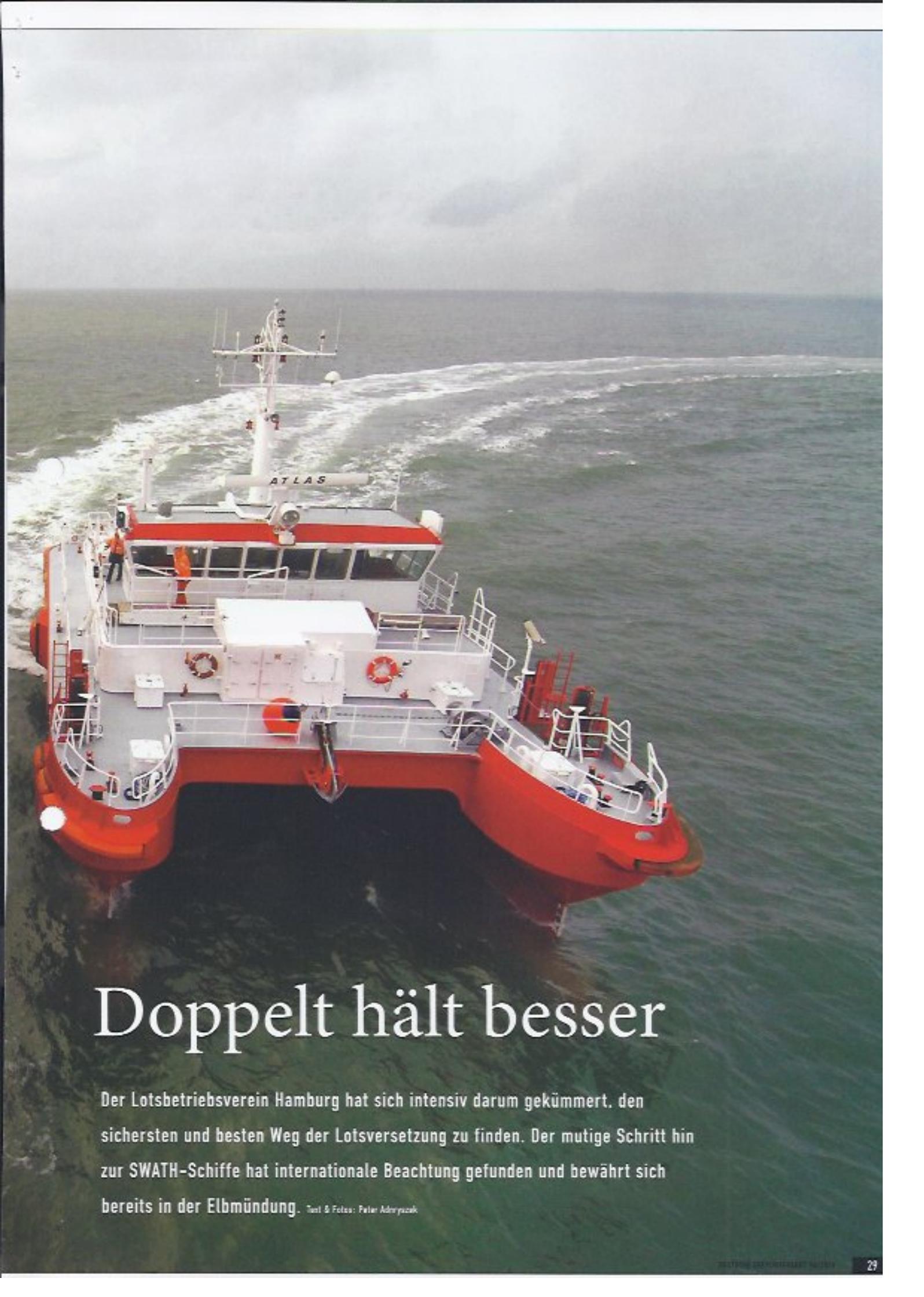


SWATH@A&R

ANDOCKEN: Das neue System der Lotsversetzung basiert ganz auf SWATH-Schiffen.



# Doppelt hält besser

Der Lotsbetriebsverein Hamburg hat sich intensiv darum gekümmert, den sichersten und besten Weg der Lotsversetzung zu finden. Der mutige Schritt hin zur SWATH-Schiffe hat internationale Beachtung gefunden und bewährt sich bereits in der Elbmündung. Text & Fotos: Peter Admryscek



**ÜBERBLICK:** Die neuen SWATH-Schiffe haben beachtliche Dimensionen.



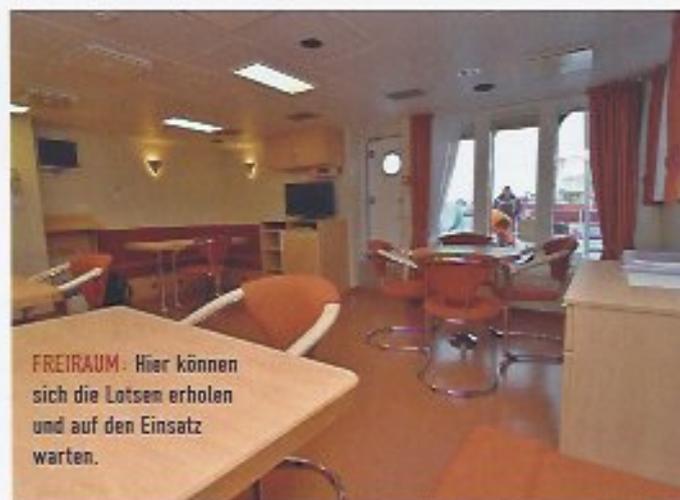
**D**as verkehrspolitische Konzept die Lotsenversetzung in der Deutschen Bucht per Schiff durch die rund 300 Lotsenversetzer des VDR-Mitglieds Lotsbetriebsverein Hamburg e.V. auf den modernsten und technisch sichersten Stand für Menschen und Material zu heben, strebt seiner Vollendung entgegen. Zehn Jahre positive Erfahrung mit einem Stationschiff und den deutlich kleineren Tendern in SWATH-Bauweise bei der Lotsenversetzung in der Elbmündung scheinen

nun auch die letzten Skeptiker langsam zu überzeugen. Der Generationenwechsel auf der Elbmündung weg vom traditionellen Einrumpfschiff und hin zum doppelrumpfigen SWATH ist vollzogen und ab kommenden Sommer wird er auch auf der Weser stattfinden.

Mehr als 40 Jahre haben die sechs alten Lotsenstationsschiffe „Kommodore Rolin“, „Kapitän Hilgendorf“, „Kommodore Ruser“, „Kapitän Bleeker“, „Kapitän König“ und „Gotthilf Hagen“ ihren Dienst

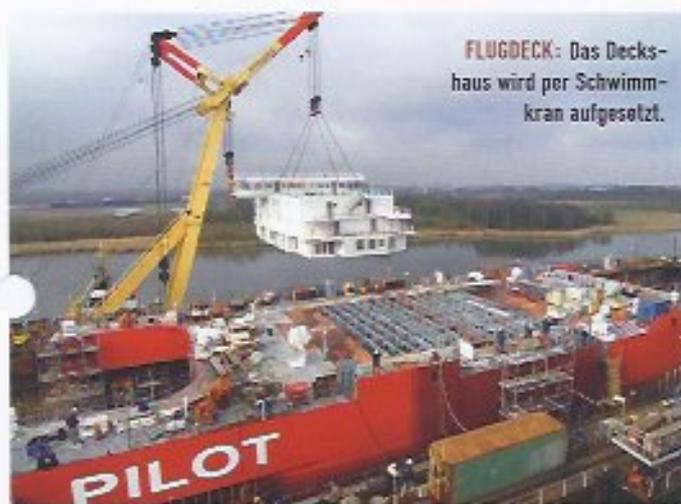


**ÜBERTRITT:** Die neuen SWATH-Schiffe bieten mehr Sicherheit.



**FREIRAUM:** Hier können sich die Lotsen erholen und auf den Einsatz warten.

Bei dem anfangs stark umstrittenen Prinzip der SWATH-Technologie (Small Waterplane Area Twin Hull) ruht der Schiffskörper auf sehr schmalen Stützen die unter Wasser von zwei U-Boot-ähnlichen ständig getauchten Schwimmkörpern getragen werden und der Energie von Wellen somit kaum Angriffsfläche bieten. Aufgrund dessen sind die SWATH-Schiffe besonders seetauglich und verhalten sich bei Seegang ähnlich ruhig wie drei bis viermal so große Einrumpfschiffe.



**FLUGDECK:** Das Deckshaus wird per Schwimmkran aufgesetzt.



**TÄUFE:** Am 11. März taufte Susanne Ramsauer die „Elbe“ in Cuxhaven.

vor den deutschen Flussmündungen zuverlässig versehen. Wobei die letzten drei zur Zeit noch immer im Dienst sind.

### Keine Komfortschiffe

Komfort sucht man auf diesen Schiffen allerdings vergeblich. Einzig das seemännische Leistungsdenken findet hier schnell seinen Quell. Denn auch, wenn wie üblich durch Können und Besonnenheit der Besatzung alles gut gelaufen ist, erwartet die in der Medienöffentlichkeit kaum

wahrgenommenen Lotsensetzer auf diesen Schiffen kein ruhiger Feierabend. Sie haben auf diesen Schiffen während ihres jeweils 14-tägigen Dienstes eher wenig Platz, kaum Freizeitmöglichkeiten und sind eigentlich immer einem Dauerschaukeln ausgesetzt. Ganz zu schweigen von dem Geräusch ständig laufender Maschinen und einem bis in die letzten Ecken der Zwei- und Dreimannkammern vordringenden lauten Gesurr der Bootswinden. Kaum eines der 28 bis 33 Mannschaftsmit-

glieder kann da ernsthaft an erholsamen Schlaf denken, schon gar nicht, wenn an Bord ein Zwei-Wachen-Betrieb à sechs Stunden gefahren werden muss. Betrieb herrscht hier immer. Sieben Tage pro Woche rund um die Uhr.

### Das beliebte „Nordseehotel“

Ganz anders schon auf der ehemaligen „Elbe“ und heutigen „Hanse“, dem ersten großen SWATH-Schiff aus deutscher Hand. Sie bietet ihrer Besatzung und →



(BALDIGE) VERGANGENHEIT: Eines der bisherigen Lotsversetzschiffe bei der Arbeit in der Elbmündung.

→ den Lotsen sehr viel mehr Komfort und deutlich weniger seegangsbedingte Bewegung und Dauerlärm. Der Unterschied zeigte sich für die Schiffsnutzer so deutlich, dass das Schiff von den Lotsen schnell den Beinamen „Nordseehotel“ verliehen bekam.

Und nun bekommen die Lotsen mit der neuen „Elbe“, die seit Februar ihren Dienst versieht und am 11. März getauft wurde, und der „Weser“ noch ausgereifere Nachfolger der ersten „Elbe“, die nicht nur größer in den Abmessungen sind, sondern noch mehr Platz bieten und sich manö-

rierfähiger zeigen. Die bereits zehn Jahre alte „Hanse“ übernimmt nun die Aufgabe eines Ersatzschiffes für ihre zwei größeren Schwestern. So wird zukünftig das Versetzsystem nahezu nur noch mit den aufeinander abgestimmten SWATH-Schiffen stattfinden und das Verletzungsrisiko für die Lotsen bei einer Versetzung deutlich minimiert werden können.

#### Grenzüberschreitende Technik

So besteht voraussichtlich ab Sommer 2010 die kontinuierlich modernisierte Lotsenversetzflotte in der Deutschen Bucht

aus den zwei 60-Meter-Stationsschiffen „Elbe“ und „Weser“, dem 50-Meter-Stationsschiff „Hanse“ und den vier 25-Meter-Versetztern „Döse“, „Duhnen“, „Wangeroo“ und „Borkum“.

Neben diesen deutschen Schiffen bedienen sich auch bei den europäischen Nachbarn die niederländischen Lotsen mit „Cetus“ und „Perseus“ zweier SWATH-Tender. Und auch die belgischen Lotsen haben sich vor kurzem für SWATH entschieden. Sie haben bei Abeking & Rasmussen insgesamt ein 60-Meter-Stationsschiff und drei 25-Meter-Tender bestellt.



„HANSE“: Erhielt bei den Lotsen den liebevollen Spitznamen „Nordseehotel“.



### SWATH Lotsenstationsschiffe „Elbe“ und „Weser“

BAUNUMMER: 6484/6485  
HEIMATHAFEN: Cuxhaven/Bremerhaven  
BAUJAHR UND WERFT: 2009/  
Abeking & Rasmussen/Lemwerder  
BESATZUNG + LOTSEN: 34 + 50  
KLASSE: Germanischer Lloyd, GL + 100 A5 K + MC AUT, Pilot Vessel  
ABMESSUNGEN: Länge 60,40 m, Breite 24,60 m

TIEFGANG: 6,00 m  
VERDRÄNGUNG: 1480 t  
BRENNSTOFFKAPAZITÄT: 148 t  
FRISCHWASSER: 22,40 t  
GESCHWINDIGKEIT: 13 Knoten  
HAUPTMASCHINEN:  
4 x MTU 8V 4000 M50A à 760 KW  
GENERATOREN: 4 x AEM SE 400 I4  
PROPELLER: 2 x Schaffran Festsstellpropeller

### SWATH Lotsenstationsschiff „Hanse“

BAUNUMMER: 6429  
HEIMATHAFEN: Cuxhaven  
BAUJAHR UND WERFT: 2000, Abeking & Rasmussen/Lemwerder  
BESATZUNG + LOTSEN + RESERVER: 20 + 20 + 20  
KLASSE: Germanischer Lloyd, Fahrbereich Deutsche Bucht bis 3,50 m Wellenhöhe  
ABMESSUNGEN: Länge 49,90 m, Breite 22,50 m, Seitenhöhe 9,95 m

TIEFGANG: 5,90 m  
VERDRÄNGUNG: 1480 t  
BRENNSTOFFKAPAZITÄT: 100 t  
FRISCHWASSER: 20 t  
GESCHWINDIGKEIT: 14 Knoten  
HAUPTMASCHINEN:  
4 x MTU BV396 TE 54 à 680 KW  
GENERATOREN: 4 x STN Atlas  
E-FAHRMOTOREN: 2 x STN Atlas  
GETRIEBE: 2 x Reintjes WWS 430  
PROPELLER:  
2 x Festsstellpropeller

### Lotsenversetzender „Döse“ und „Duhnen“

BAUNUMMER: 6427/6428  
HEIMATHAFEN: Cuxhaven  
BAUJAHR UND WERFT: 1999,  
Abeking & Rasmussen/  
Lemwerder  
BESATZUNG + LOTSEN: 3 + 8

KLASSE: Germanischer Lloyd, Fahrbereich Deutsche Bucht bis 3,50 m Wellenhöhe  
ABMESSUNGEN:  
Länge 25,65 m, Breite 13 m, Seitenhöhe 5,90 m

TIEFGANG: 2,70 m  
VERDRÄNGUNG: 125 t  
BRENNSTOFFKAPAZITÄT: 10 t  
FRISCHWASSER: 1 t  
GESCHWINDIGKEIT: 18 Knoten  
HAUPTMASCHINEN: 2 x MTU

12V2000 M70 à 790 KW  
GENERATOREN: 2 x STN Atlas  
E-FAHRMOTOREN: 2 x STN Atlas  
GETRIEBE: 2 x Reintjes WWS 430  
PROPELLER:  
2 x Festsstellpropeller