



Der RoRo-Deckscarrier „Kugelbake“ ist ein regelmäßiger Gast am Anleger in Einswarden. Zweimal pro Woche bringt das Schiff Flugzeugteile von Einswarden nach Hamburg.

Fotos hes

# Spezialist mit Fahrplan wie ein Linienbus

Kesselanlagen für ein Kraftwerk haben auf dem Ladendeck der „Kugelbake“ ebenso Seereisen angetreten wie Rotorblätter für Offshore-Windenergieanlagen. Doch gebaut worden ist der RoRo-Frachter vor allem für den Transport von Flugzeugteilen. Airbus erwartet von dem Schiff Termintreue wie von einem Linienbus. „Bei rund 250 Fahrten hatten wir nur ein Mal Verspätung“, betont Kapitän Andreas Holtz. Grund für den Ausreißer: Schlechtwetter. VON CHRISTIAN HESKE

Seit der Indienststellung des Schiffes am 23. März 2009 hat der Deckscarrier einige Sonderfahrten absolviert, doch zwei Termine sind jede Woche gesetzt: „Montags und donnerstags muss ich um 6.30 Uhr bei Airbus in Hamburg-Finkenwerder anlegen – Verspätungen darf es nicht geben“, sagt Andreas Holtz. Jeweils sonntags und mittwochs abends legt das Spezialschiff vom RoRo-Anleger in Einswarden ab. An Deck stehen dann Container, die das Premium-Aerotec-Werk mit Rumpfschalen für den Airbus-Jumbo A380 oder mit Rumpftönen für den neuen CFK-Flieger A350 beladen hat.

Die Abkürzung RoRo steht für das englische Roll on/Roll off. Einweiser Klaus-Peter Bolloff vom Hafensbetreiber Rhenus-Midgard muss Augenmaß beweisen, während er Fahrer Michael Schannen per Funk dirigiert. Langsam schiebt der Fahrer mit

seiner Zugmaschine den hoch aufragenden Container über den Anleger und über die hydraulisch absenkbar Laderampe des Schiffes aufs Deck des Frachters. Heute sind es nur drei A380-Container. Acht davon passen aufs Deck. Doch neben den Flugzeugteilen transportiert die „Kugelbake“ an diesem Tag Yachtaufbauten aus Leichtmetall, die von Bracke zur Hamburger Werft Blohm & Voss gehen.

## Rumpfssegmente von PAG

Die von Premium Aerotec (PAG) in Nordenham produzierten Rumpfssegmente sind Teil einer Produktionskette, an deren Ende das fertige Flugzeug steht. Damit der genau abgestimmte Fertigungstakt nicht ins Stocken gerät, hat Airbus den Konstrukteuren der „Kugelbake“ eines ins Auftragsbuch geschrieben: Das Schiff soll eine hundertprozentige Zuverlässigkeit besitzen.

„Aus diesem Grund ist die gesamte Antriebsanlage doppelt ausgelegt“, erläutert Andreas Holtz. Beide Systeme lassen sich unabhängig voneinander betreiben. Sogar die Querstrahlrueder, die unten ins Vorschiff eingebaut sind, gibt es in doppelter Ausführung. Es handelt sich um Pumpjets, die direkt unter dem Schiffsboden Wasser ansaugen und über Kanäle durch düsenartige Öff-



Die Brücke der „Kugelbake“ befindet sich am Bug. Aus diesem Grund kann das Schiff auch sehr hohe Projektladung an Bord nehmen.

nungen wieder austreten lassen. „Mit den Jets kann ich das Schiff auf dem Teller drehen und auch ohne Hauptmaschine manövrieren“, sagt der Kapitän. Der 32-Jährige hatte auch die Aufsicht beim Bau der „Kugelbake“, die ohne Papierseekarten auskommt, weil alles in digitaler Form vorliegt.

Transporte von Flugzeugteilen sind das Hauptgeschäft der „Kugelbake“, nicht nur zwischen Einswarden und Hamburg. Der Frachter fährt in Hamburg auch die kleineren Flugzeuge der A320-Familie vom Airbus-Werk zu Schiffen, die die Verkehrsmaschinen nach China bringen. Die

Flugzeuge sind dafür in mehrere große Teile zerlegt.

Zwischen ihren Flugzeugtransporten nimmt die „Kugelbake“ jedoch auch immer wieder Spezialladung an Bord – darunter Kabeltrommeln und überlange Rotorblätter für Offshore-Windparks oder einen 28 Meter hohen Bohrturm für einen Ölkonzern. „Ein weiterer Vorteil des Schiffes besteht darin, dass sich die Brücke am Bug befindet“, sagt Andreas Holtz. Weil die Ladung die Sicht des Schiffsführers in Fahrtrichtung nicht beeinträchtigt, ist die maximale Ladehöhe nur abhängig von der Stabilität des Schiffes.

Die höchst unterschiedlichen Ladungstypen haben die Kon-



Die Container müssen mit Augenmaß aufs Deck gebracht werden.

strukture bei der Konzeption der Rumpfes berücksichtigt. Bei der üblichen Ladung wie den großen, aber verhältnismäßig leichten Airbus-Containern fährt der Frachter mit seinem schlanken Unterwasserschiff besonders spritsparend. Nur wenn schwergewichtige Projektladung auf dem Deck steht, dann sinkt auch der nach oben hin voluminösere Teil des Rumpfes ins Wasser und sorgt so für mehr Wasserverdrängung.

## Die Serie

Was wäre eine Hafenstadt ohne Schiffe? In einer Serie stellt die Kreiszeitung Wasserfahrzeuge vor, die regelmäßig an den Kaianlagen der Stadt anlegen.

## MS „Kugelbake“

**Länge:** 79,30 Meter  
**Breite:** 18,60 Meter  
**Maschinenleistung:** 1908 kW  
**Querstrahlsteueranlage:** 2 x Omega-Jet – 275 kW und 375 kW  
**Geschwindigkeit:** 11,5 Knoten  
**Tragfähigkeit:** 2700 Tonnen  
**Besatzung:** 6  
**Eigner:** Wulf Seetransporte GmbH & Co. KG  
**Flagge:** Deutschland



Mitarbeiter von Rhenus Midgard bugsieren einen Container mit Flugzeugteilen an Bord (links). Davor hat das Schiff an diesem Tag Yachtaufbauten aus Leichtmetall geladen (rechts).



## LAND & LEUTE

### Das geheime Leben der Katze

VON ELLEN REIM

In Filmen gibt es das. Da hat ein Mann (es ist immer ein Mann, warum weiß ich nicht) nicht nur eine Familie, sondern zwei. Hier Frau, zwei Töchter, Labrador; da Frau, einen Sohn, Aquarium. Das geht lange gut, dann fliegt es doch auf, und alle sind traumatisiert. Wie gesagt, in Filmen sieht man das manchmal.

Sicherlich hat so ein Doppelleben Vorteile, auch wenn es vermutlich viel Geld kostet. Anstrengend muss es auch sein. Außer man ist völlig entspannt und hat keine Angst, sich zu verplappern.

Katzen sind bekanntlich extrem entspannt und können nicht reden, nur schnurren. Und Menschen verstehen das nicht ganz genau. Für Katzen dürfte es also einfach sein, ein Doppelleben zu führen.

Sagen Sie jetzt nicht, das sei doch völlig egal. Mir ist es das nicht, denn ich bin Katzenbesitzerin. Ganz entzückend ist das Tierchen, schlank, grauweiß, grazil und frech. Seit gut einem Jahr bereichert es die Familie.

Klar, die junge Dame ist häufig unterwegs, ohne sich abzumelden. Ist ja normal in dem Alter. Aber sie liegt auch gern faul auf einem gut gepolsterten Platz herum, schläft, schnurrt, lässt sich kraulen.

Doch seit einigen Wochen mehren sich die Anzeichen dafür, dass die Katzendame doppelgleisig fährt. Sie bleibt so lange aus, dass wir uns Sorgen machen und die Nachbarschaft durchsuchen. Wenn sie doch mal nach Hause kommt, hat sie oft keinen Hunger – völlig ungewohnt. Halsbänder, die wir ihr umlegen, verschwinden auf mysteriöse Weise quasi sofort.

Zu gern wüsten wir, wo und mit wem sie ihre Zeit verbringt. Doch Versuche, ihr quer durch die Gärten zu folgen, schlugen fehl. Irgendwer glaubt offenbar, unsere Katze sei seine und empfängt die Ausreißerin mit offenen Armen. Wir finden das nicht so schön. Und die Tierarztrechnung haben wir auch noch immer allein bezahlen dürfen.

## 25 Dienstjahre bei ATB

NORDENHAM. Heute blicken Ralf Scheider und Jens Stöver auf 25 Dienstjahre bei der ATB Motorentechnik zurück. Beide Jubilare begannen ihren beruflichen Werdegang mit einer Ausbildung bei der Felten & Guillaume Energietechnik. Ralf Scheider erlernte den Beruf des Elektromaschinenmonteurs und arbeitete anschließend in der Wickerei und in der Montageabteilung. Heute ist er als Springer in Wickerei und Montage tätig. Jens Stöver absolvierte seine Ausbildung zum Werkzeugmacher und wurde in der Mechanischen Fertigung als Zerspanungsmechaniker übernommen. Dort ist er heute noch tätig. (kzw)

## DIE GEWINNER

### Karten für Christoph Sieber

Nordenham. Eine Karte für den Kabarettabend heute mit Christoph Sieber in der Jahnhalle haben gewonnen: **Bärbel Adermann, Vera Spiekermann und Nadine Alich.** Bitte mit Ausweis an der Abendkasse melden.