

Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH

WSM baut historisches Donau-Frachtschiff



Der Bau der „Siebnerin“ durch die WSM in Oberwinter ist der bisher größte Nachbau eines historischen Donauschiffes auf der gesamten Donau
Bild WSM

Mit „Wir bauen Zukunft“ und „Vom Mittelrhein to the Future“ wirbt die Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH (WSM) in ihren aktuellen Prospekten. Doch in den letzten Monaten hat sich die Werft in Remagen-Oberwinter verstärkt mit der Vergangenheit beschäftigt und einen historischen Donauschiffstyp, nämlich eine so genannte Siebnerin, gebaut.

Futuristisch sehen die Schiffe aus, mit denen die Werft aus Oberwinter in ihrem Hausprospekt wirbt und die sie in den letzten Jahren gebaut hat, wie z.B. die „Karl Jarres“, die „Enterprise“ oder die drei „Cabrioschiffe“ aus der Spree-Blick-Reihe für die Reederei Riedel in Berlin. Nicht weniger futuristisch erscheint der Nachbau einer historischen Siebnerin mit ihrem hochgezogenen Bug, der an eine Dschunke erinnert.

Erste Ladung war Salz

Die Siebnerin ist ein über Jahrtausende entwickeltes Holzschiff, welches die historische Donauschiffahrt bis zum neunzehnten Jahrhundert prägte.

Die Anfänge liegen im Transport von Salz aus dem österreichischen Hallstatt von Gmunden aus über die Traun zur Donau. Die hochgezogene Bugform sorgte dafür, dass die

Siebnerin die Stromschnellen auf der Traun bei schwierigen Wasserverhältnissen unbeschadet überwinden konnte. Auf der Donau wurde dieser Typ als Transportfahrzeug für alle erdenklichen Güter eingesetzt. Klassische Transportgüter waren neben dem erwähnten Salz später Steine. Zu Berg wurde eine „Siebnerin“ mit Menschen oder Pferden getreidelt, in der Talfahrt mit Ruderkraft gefahren. Peter Visvader vom „Donauschiffer“ – Verein für Kultur und Schifffahrt im Donaauraum, im österreichischen Aschach auf der Höhe von Donaukilometer 2160 gelegen, weiß zu berichten, dass in den Türkenkriegen hunderte Siebnerinnen als Transport- und Brückenschiffe zum Einsatz kamen. Die erfolgreiche Geschichte dieses Schiffstyps ging 1860 mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt, die auch das Ende der Jahrtausende alten Holzruderschiffahrt einleitete, zu Ende. Bis zur ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts waren noch vereinzelte Siebnerinnen im Einsatz.

Der Verein „Donauschiffer“ hat sich zum Ziel gesetzt, historische Donauschiffe, wie sie in der Region hergestellt wurden, nachzubauen, um einen Ausschnitt der Schifffahrtskultur vergangener Zeiten zu erhalten. Damit soll, so Visvader, ein wichtiger Teil österreichischer Kulturgeschichte auf den Spuren der Donauschiffer gesichert, erleb- und nachvollziehbar gestaltet werden. Geplant ist der Bau von für die Region typischen Donauschiffen

sowie der Einsatz der Schiffe im Rahmen einer naturnahen Kultur- und Erlebnisschiffahrt im Donautal. Der Bau der „Siebnerin“ durch die WSM in Oberwinter ist der bisher größte Nachbau eines historischen

Donauschiffes auf der gesamten Donau und löste nicht nur in Fachkreisen bereits großes Interesse aus.

Stahlkasko wird mit Lärchenholz beplankt

Die ersten Pläne für die Siebnerin wurden von Studierenden der Hochschule Bremen im Rahmen einer Projektstudie entwickelt. Für die praktische Umsetzung auf der Werft und in Hinblick auf den Einsatz des Schiffes erwiesen sich diese Pläne als wenig geeignet. Also wurden sie von der Werft entsprechend geändert und angepasst, wie Heinz Pauly, Geschäftsführer der Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH, sowie Rainer Ritzdorf, Prokurist und technischer Leiter der Werft, den Werdegang des Neubaus erläutern. Diese Arbeiten wurden dem Verein „Donauschiffer“, der den Nachbau später bei der Werft in Oberwinter in Auftrag gab, nicht in Rechnung gestellt, sondern dem Verein „spendiert“. Für Pauly und Ritzdorf war dieses Projekt eine interessante Herausforderung. Hier konnte die Werft ihr ganzes

60 Jahre Werft Oberwinter – 8 Jahre WSM

Die Ursprünge der Werft Oberwinter liegen im Jahr 1947, als die damalige französische Besatzungsmacht das Unternehmen als Reparaturbetrieb für die durch den 2. Weltkrieg stark beschädigten bzw. im Rhein gesunkenen Schiffe gründete. Nach der Privatisierung im Jahr 1952 konnte bereits 1953 der erste Schiffsneubau auf Kiel gelegt werden. In den nachfolgenden Jahren wurden zahlreiche Neubauten fertiggestellt: Schubleichter, Schlepper, Schwerlast- und Autofähren, Fahrgast-, Küstenmotor-, Bitumen-, Spezialkies- sowie vier große Seeschiffe, eine Seefähre, ein hochseegängiges Fischerei-, Kühl- und Fabrikschiff sowie ein Saugbagger. Diese Schiffe befahren innerhalb Europas Wasserstraßen und Seen in Deutschland, Österreich, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz und auch außerhalb Europas in Nigeria. Die heutige Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH wurde 1999 gegründet.



Die Schiffbauer der Werft und Servicezentrum Mittelrhein GmbH in Remagen-Oberwinter präsentieren das historische Modell der „Siebnerin“, links Werftchef Heinz Pauly
Bild WSM



Rainer Ritzdorf, technischer Leiter der Werft: „Die Stabilität des Fahrzeuges wird durch eine Doppelbodenkonstruktion erreicht“

Bild Guddat

Vorbildes. So wird die Stabilität des Fahrzeuges durch eine Doppelbodenkonstruktion erreicht. Die Länge über alles beträgt 36,63 Meter, die Breite, 5,54 Meter und die Seitenhöhe 1,68 Meter. Der maximale Tiefgang beläuft sich auf 0,90 Meter.

Im Gegensatz zum alten Vorbild verfügt die „neue“ Siebnerin über modernste technische Ausrüstungen wie eine Maschinenanlage, ein Bugstrahlruder, eine Steuerung und eine Stromversorgung. Bei der Maschinenanlage handelt es sich um einen IVECO-Motor, NEI 370, Typ



Blick in den Maschinerraum der „neuen Siebnerin“

Bild Guddat

N 60 ENT.M 37, mit 243 kW, entsprechend 323 PS / 2.800 U/min. Die Bugstrahlruderanlage besteht aus einem Kugelradantrieb, Typ DKA 40 QB ED E 22 R, 22 kW, 2 x 120° drehbar. Die Steuerung erfolgt über eine einflächige, elektrohydraulische Ruderanlage. Der Stromver-

sorgung dient ein Deutz BF 4 M 1013 E Mecc-Alte-Generator, Typ ECP 34 - 1S/4, 77 kW / 85 kVA bei 1.500 UPM, untergebracht in einem getrennten Maschinenraum für den redundanten Antrieb.

Neue Siebnerin entspricht RheinSchUO für Fahrgastschiffe

Im Gegensatz zum historischen Vorbild soll der Neubau keine Güter befördern, sondern bis zu 150 Fahrgäste. Um den heutigen Anforderungen an ein Fahrgastschiff gerecht zu werden, so Pauly und Ritzdorf, erfolgte der Bau nach den Vorschriften der RheinSchUO für Fahrgastschiffe und der österreichischen Schiffstechnik-Verordnung. Am 16. Oktober 2006 erfolgte die Kiellegung. Die Fertigstellung war für den 22. Dezember 2006 vorgesehen. Da der Auftraggeber, der Verein „Donauschiffer“ in Person des rührigen Peter Visvader, kurzfristig einige Anpassungs- und Änderungswünsche hatte, verzögerte sich die Fertigstellung bis in den Januar 2007. Ende Januar wurde die aus Österreich angelieferte Holzhütte aufgesetzt, womit das Fahrzeug reisefertig war. Der Stahlkasko ging nach Redaktionsschluss auf eigenem Kiel und mit eigener Kraft nach Österreich, wo von einer ortsansässigen Schreinerei der Innenausbau mit Holz sowie die äußere Rumpfbekleidung vorgenommen wird. Als Baumaterial wird – wie erwähnt - überwiegend Lärche eingesetzt. Im Frühjahr soll dann der historische Schiffsneubau in Dienst gehen. Für die Werft war dieses Fahrzeug und damit der Ausflug in die Geschichte ein Unikum, dennoch bewegte sich der Auftrag im Arbeitsfeld der Werft, schließlich bilden Fahrgastschiffe den Schwerpunkt des Neubau-, Umbau- und Reparaturgeschäftes in der jüngsten Zeit der Werftgeschichte, wie Pauly erläutert.

Dr. Hermann Blankmann □

Gebr. Grieshaber GmbH & Co. KG

Wir suchen zum sofortigen Eintritt erfahrene und zuverlässige

▪ Schiffsführer

(Grosses Patent und Radarpatent. Schubboot-erfahrung von Vorteil)

▪ Matrosen

Wir bieten eine Festanstellung bei guter, leistungsgerechter Bezahlung sowie eine abwechslungsreiche und interessante Tätigkeit.

Ihre schriftliche Bewerbung mit Bild schicken Sie bitte an:

Gebr. Grieshaber GmbH & Co KG

z.Hd. Abt. Schifffahrt: Herr Schlung

Unteres Rheinufer 39

D - 67061 Ludwigshafen

Tel: 0621 / 59 00 6 - 0

Fax: 0621 / 59 00 6 - 68

www.gebr-grieshaber.de

info@gebr-grieshaber.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe: 12. März 2007

Anzeigen-Hotline: 0228-53 88 653 oder

per E-Mail an: anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

KMD MOTOREN MIT ZKR II ZERTIFIKAT

KMD WS basis DAF WS - zertifikat R4*II*E2E3*0045

- KMD WS 250.2 250 pk/187 kw € 13.500,-
- KMD WS 315.2 315 pk/242 kw € 13.500,-
- KMD WS 350.2 350 pk/268 kw € 13.500,-
- KMD WS 400.2 400 pk/295 kw € 14.500,-

KMD XF basis DAF XF - zertifikat R4*II*E2E3*0047

- KMD XF 350.2 350 pk/268 kw € 17.500,-
- KMD XF 400.2 400 pk/295 kw € 17.500,-
- KMD XF 450.2 450 pk/335 kw € 18.000,-
- KMD XF 510.2 510 pk/375 kw € 19.000,-

KMD S 14 basis SCANIA

certifikat R4*II*C1D2E2E3*0046

- KMD S 14 400.2 400 pk/295 kw € 17.500,-
- KMD S 14 450.2 450 pk/335 kw € 18.000,-

KMD S 14 basis SCANIA - zertifikat R4*II*E2E3*0048

- KMD S 14 500.2 500 pk/370 kw € 19.000,-
- KMD S 14 550.2 550 pk/405 kw € 19.500,-

KMD M basis MERCEDES/MAN

certifikat R4*II*C1D2E2E3*0049

- KMD V6 250.2 250 pk/187 kw € 14.500,-
- KMD V6 300.2 300 pk/222 kw € 14.500,-
- KMD V6 350.2 350 pk/268 kw € 14.500,-
- KMD V8 400.2 400 pk/295 kw € 17.500,-
- KMD V8 470.2 470 pk/350 kw € 18.500,-
- KMD V10 525.2 525 pk/395 kw € 24.500,-
- KMD V10 585.2 585 pk/437 kw € 26.000,-
- KMD V12 650.2 650 pk/485 kw € 30.000,-
- KMD V12 704.2 704 pk/525 kw € 31.000,-

Preise excl. MwSt

2 Jahr Garantie



**KONING'S
TECHNISCH
BEDRIJF BV**

Albert Hulsmansstraat 5, 7951 TB Staphorst

Postbus 96, 7950 AB Staphorst

Tel. +31 522 461435 Fax. +31 522 261474

www.ktbkoning.nl