



## Stapellauf der FLINTER STAR

SIB05  
© H. Harhaus

**!!! © Copyright beachten !!!**  
**Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt !!**  
**Sie dürfen nicht kopiert, verwendet oder veröffentlicht werden !!**

## Stapellauf der FLINTER STAR

**Noch rutschen sie ...**

"Gute Zeiten - Schlechte Zeiten" - das könnte auch eine Fernsehserie über die bundesdeutschen Werften sein... Im Augenblick tendiert das Pendel wohl mehr zu den schlechten Seiten. Wöchentlich tuschelt man über neue Hiobsbotschaften, nun ist sogar die renommierte Werft HDW auf der Wunschliste zu finden, ein US-Konzern streckt schon die Finger nach unserer Großwerft und Waffenschmiede (führend im modernen Uboot-Bau) aus. Viele der kleineren Betriebe werden vom Hobelmesser der EU "egalisiert"; alles auf einen Level bringen, nur so kann EU funktionieren.

Wo wird das noch hinführen ???



Da sollte man die Stapelläufe, die es noch gibt, aus vollen Zügen genießen! Wer weiß, wie lange sie noch rutschen...

Die heute immer öfter praktizierte Methode des Aufschwimmens hat auf den meisten Werften die Helgen verschwinden lassen. Es wird im flutbaren Baudock gewerkelt. Selbstverständlich hat das technische Vorteile. Aber solch ein Aufschwimmen ist weder ein Erlebnis, noch spektakulär - das ist eben keine richtige Geburt mehr!

So nutzten wir gerne die Gelegenheit, der "Geburt" der >FLINTERSTAR< am 17. Mai 2002 bei-zuwohnen.

Die holländische Werft "Scheepswerf Ferus Smit BV" aus Hoogezand hat im ostfriesischen Leer an der Ems einen interessanten Werftbetrieb übernommen. Dereinst gehörte dieses Gelände zur Janssen Werft, dann wurde hier die Müsing Stahlwasserbau GmbH tätig. Ferus Smit suchte nach

einer Möglichkeit, größere, breitere Schiffe als auf der niederländischen Werft bauen zu können und übernahm den Betrieb. In Holland kann man nur Schiffe bis 16 Metern Breite bauen, der Brücken wegen. Hier, in Leer, muß nur eine Schleuse passiert werden, es gibt keine Brücken mehr bis zur offenen See.

Der deutsche Werftbetrieb ist eng mit dem niederländischen gekoppelt. So werden z.B. in Holland ganze Sektionen gebaut, die dann zur Montage nach Leer verschifft werden. So entsteht derzeit auch eine Dreier-Serie von Frachtern für die Flinter-Reederei, Groningen. Das erste Schiff war der Neubau 330 M.S.FLINTERSUN. Jetzt ging die M.S.FLINTERSTAR zu Wasser; in der Bauhalle war zur Zeit des Stapellaufs schon der Rohbau des dritten Neubaus zu sehen.

Diese Schiffe werden voraussichtlich schwerpunktmäßig zwischen Häfen Europas und Afrika pendeln. Aus diesem Grund sind sie mit zwei großen Kränen ausgerüstet, um einen Container- und Warenumschatz auch in Häfen mit schwacher Infrastruktur zu ermöglichen.

Die M.S.FLINTERSTAR und ihre Schwestern sind Einschrauben-Schiff für Container- oder trockene Ladung. Diese Frachter entsprechen dem Standard-Typ FS-9000/A170 mit zwei Kränen auf der Steuerbordseite und einer Doppelhüllen-Rumpfkonstruktion über die gesamte Länge. Sie erfüllen alle Auflagen der Klassifikationsgesellschaften Bureau Veritas, Klasse I 3/3 Cargoship, sie haben die Eis-Klasse 1A (nach den Finnisch-Schwedischen Bestimmungen) sowie der NSI (Netherlands Shipping Inspectorate). Sie können den Suez- und den Panama-Kanal befahren und auf dem St.Lawrence Seeweg verkehren.

#### **Die Hauptabmessungen sind:**

Länge ü.a. 129,40 m  
Länge b.p. 122,10 m  
Breite 17,00 m  
Seitenhöhe: 10,00 m  
Tiefgang: 7,10 m  
Vermessung: 6000 GT  
Tragfähigkeit: 8850 Ton

Im Bauch des Frachters arbeitet ein 6-zylinder 4-Takt Wärtsilä-Diesel vom Typ 6L38 mit einer Leistung von 4.350 kW bei 600 Umdrehungen pro Minute. Er wirkt auf ein Getriebe, das die Drehzahl 3,5:1 untersetzt und dem Verstellpropeller mit 3,8 m Durchmesser zuführt. Damit läuft der Frachter 16 Knoten!

Das Bugstrahlruder ist eine wirkungsvolle Manöverhilfe, besonders in den weniger üppig ausgestatteten Häfen Afrikas. Ein Vierblatt-Propeller wirkt in einem 1,25 m Ø großen Tunnel, wird von einem Elektromotor mit 500 kW Leistung versorgt und drückt 76 kN. In Fahrt steuert man mit einem freihängenden Balance-Ruder, elektro-hydraulisch gesteuert und mit möglichen 60° Ausschlag zu jeder Seite.

Im Schiff gibt es drei Hauptstromkreise mit 440 Volt, 230 Volt und 24 Volt. Zur elektrischen Versorgung sind drei Diesel-Generatoren mit je 340 kVA installiert sowie ein Wellengenerator mit 694 kVA und ein kleiner Hafengegenerator mit 106 kVA.

Selbstverständlich sind die Haupt- und Hilfsmaschinen computerüberwacht und für automati-

schen Betrieb ausgelegt. Moderne und effektive Alarm-Systeme überwachen das ganze Schiff. Das Feuerlöschsystem ist damit verknüpft und stellt ein CO<sub>2</sub>-Löschsystem, ein kombiniertes Lösch- und Deckspül-System mit Feuerlöschpumpen von 60 m<sup>3</sup> pro Stunde zur Verfügung.

Zur größtmöglichen Sicherheit ist ein modernes Freifall-Rettungsboot in geschlossener Bauweise von der Spezialwerft Hatecke auf dem Heck installiert, das 16 Personen Platz bietet. Es hat selbst einen 17.5 kW starken Antrieb. Außerdem ist ein 6-Personen-Rettungsboot auf dem Bootsdeck aufgestellt mit einem 15 PS starken Außenborder. Selbstverständlich gibt es ausreichende allgemeine Rettungsmittel wie aufblasbare Rettungsinseln, Rettungsringe, Notbojen usw.



Auf der Brücke finden sich modernste Navigations-, Radar-, Funk- und Kommunikationssysteme.

Geräumige und komfortable Unterkünfte stehen der Besatzung zur Verfügung.

Man erkennt schon an diesem kurzen Portrait, daß hier ein moderner, leistungsfähiger Frachter gebaut und in Leer vom Stapel gelassen wurde.

Und dieser Stapellauf war wieder mal etwas ganz besonderes! Es war nämlich einer der seltenen Querstapelläufe!

Ich denke, es ist die letzte deutsche Werft im Küstenbereich, die diese Methode noch praktiziert. Nicht nur die Methode des Aufschwimmens hat die Stapellauf-Tradition stark eingeschränkt, auch das Sterben der vielen Werften (auch Flußwerften im Binnenland) hat ja dazu beigetragen, daß man solches Spektakel nur noch selten erleben kann.

So fanden wir uns also am 17. Mai in Leer ein. Da lag das (fast) fertige Schiff - hoch und trocken. Die schrägen Stahlkonstruktionen auf dem Helgen, auf dem das Schiff noch lag, waren gut gefettet. Mächtige Hydraulikzylinder hielten den Täufling noch sicher an Land. "Hier muß es sein", dachten wir. Wir schlichen um den Dampfer, standen staunend vor der riesig hohen Bordwand - rund 20 Meter bis zum Deck, oder ein 8 geschossiges Hochhaus. Wir bewunderten den Propeller, der in der Morgensonne golden glänzte; wir standen ehrfürchtig vor der gewaltigen

Nase.

Nur eines war uns nicht klar: Wie sollte dieser Dampfer, fertig mit Aufbau und Kränen, bloß ins Wasser - denn die Ablaufbahn hörte rund 1,5 Meter über dem Wasserspiegel auf. Die "Schienen" liefen nicht, wie man es sich vorstellt, schräg bis ins Wasser hinein! Kann ein Dampfer springen ??? Sollte die Flut im Hafen noch die Hürde ausgleichen - 1,5 m Tide im Hafen und innerhalb von nur noch 30 Minuten bis zum Termin - das kann auch nicht sein...

Wir ließen uns überraschen - die Holländer würden sich schon was ausgedacht haben. Und pünktlich um 11 Uhr heulte die Werftsirene auf, erklangen Schiffs-Typhone und der Dampfer setzte sich in Bewegung. Er glitt über die kurzen Enden der Ablaufbahnen und fiel, sprang, plumpste in das Wasser des Hafenbeckens. Rund 130 Meter Schiff, rund 10.000 Tonnen Stahl fielen über die 1,5 m tiefe Kante einfach so ins Wasser. Eine gewaltige Flutwelle wurde von der Breitseite aufgeschoben, eine rund 5 Meter hohe Welle lief durch's Hafenbecken und stieg am gegenüberliegenden Kai mit einer Gischtfontäne hoch. Das Schiff krängte vielleicht 30° über, schaukelte ein oder zwei Mal beängstigend zu jeder Seite und stabilisierte sich in wenigen Sekunden. Zwei kleine Schlepper hatten schon zuvor Leinenverbindung hergestellt, jetzt holten sie die Leinen dicht und fingen den frisch geborenen Stahlkoloss ein.



**War's das?**

**Keine fünf Sekunden hatte dieser Geburtsakt gedauert!**

**Einfach "Platsch"...**



Ja, das war's! Ein Schiff wurde seinem Element übergeben. Die Welle im Hafenbecken lief noch mehrere Male hin und her und vermittelte die Wucht des Ereignisses. Bei anderen Schiffen, die weitab an einer Pier festgemacht lagen, rissen armdicke Trossen und knallten peitschenähnlich um die Poller; solch ein Schwell stand im Hafen!



Dann war wieder Ruhe im Hafenbecken. Der Neuzugang im Wasser bewies, daß er schwimmen konnte. Die Werftkräne fischten die Bohlen und Ablaufkeile aus dem Hafenbecken und in der Werkhalle feierten die Investoren und die Werftleitung mit Kaffee und Kuchen unter der schon fertigen Nase des dritten und letzten Neubaus dieser Serie. Und die Arbeit ging weiter. Schweißbrenner legten ihre geraden Bahnen über die neuen Stahlplatten - Zeit ist Geld!

Gut, daß es auf der Ferus Smit Werft noch Arbeit und Aufträge gibt! In Leer stehen noch drei weitere Schiffe mit den Bau-Nr. 337, 338 und 339 an. Auf der holländischen Hauswerft in Westerbroek werden 4 Neubauten erstellt. Für das vierte Schiff dieser Serie sollen Sektionen in Leer gebaut und nach Westerbroek transportiert werden. Mit diesen 7 Neubauten ist die Werftgruppe bis Mitte 2004 beschäftigt. Das ist doch ein beruhigender Gedanke - wünschen wir von hier aus dieser und allen anderen Werften eine passable Zukunft - und uns noch manchen Stapellauf!

**Allzeit gute Fahrt der M.S. FLINTERSTAR und ihren Schwestern!**

**Nachtrag: am 6.10.2015 sank die FLINTERSTAR nach Kollision:**



Den Bericht dazu finden Sie hier ---> [LINK](#)

**zurück**