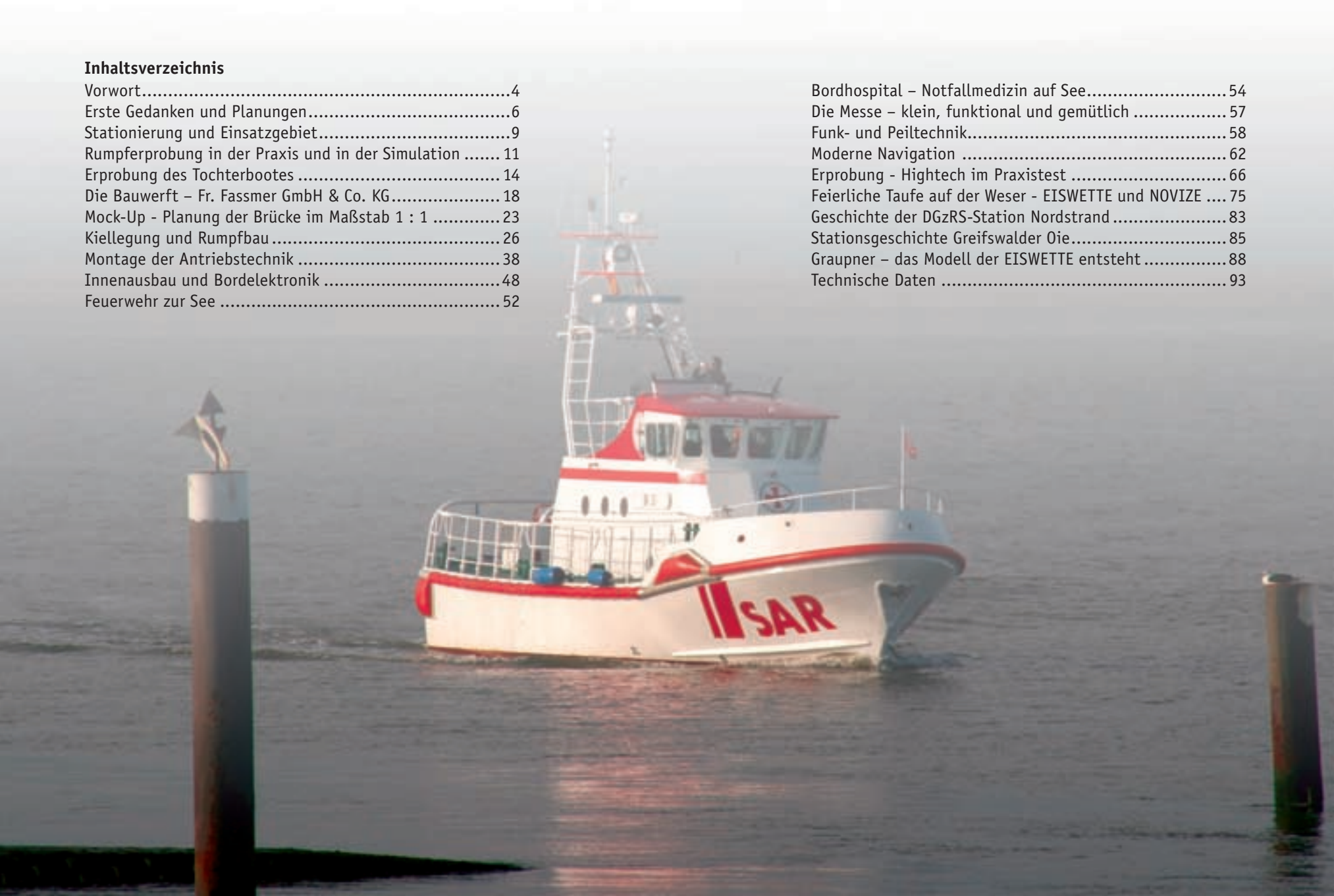


Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
Erste Gedanken und Planungen.....	6
Stationierung und Einsatzgebiet.....	9
Rumpferprobung in der Praxis und in der Simulation	11
Erprobung des Tochterbootes	14
Die Bauwerft – Fr. Fassmer GmbH & Co. KG.....	18
Mock-Up - Planung der Brücke im Maßstab 1 : 1	23
Kiellegung und Rumpfbau.....	26
Montage der Antriebstechnik	38
Innenausbau und Bordelektronik	48
Feuerwehr zur See	52

Bordhospital – Notfallmedizin auf See.....	54
Die Messe – klein, funktional und gemütlich	57
Funk- und Peiltechnik.....	58
Moderne Navigation	62
Erprobung - Hightech im Praxistest	66
Feierliche Taufe auf der Weser - EISWETTE und NOVIZE	75
Geschichte der DGzRS-Station Nordstrand	83
Stationsgeschichte Greifswalder Oie.....	85
Graupner – das Modell der EISWETTE entsteht	88
Technische Daten	93



Erste Gedanken und Planungen

Die Seenotkreuzer der DGzRS sind Spezialfahrzeuge mit universellem Charakter, die eine Vielzahl von Eigenschaften und Funktionen in sich vereinigen müssen: Optimales Seegangsverhalten auch unter schwersten Wetterbedingungen, absolute Robustheit, Geschwindigkeit, eine moderne nautische, technische und rettungsdienstliche Ausrüstung sowie einen sicheren Arbeitsplatz für die Rettungsmänner an Bord. Das Grundkonzept dieses Schiffstyps hat sich in der Vergangenheit äußerst gut bewährt.

Im Sommer 2003 begann die Planung für eine neue Seenotkreuzerserie, die 20-Meter-Klasse der DGzRS. Diese SAR-Fahrzeuge sollen schrittweise vor allem die Einheiten der 23-Meter-Klasse ersetzen. Langfristig ist der Bau von fünf Schiffen dieses Typs geplant.

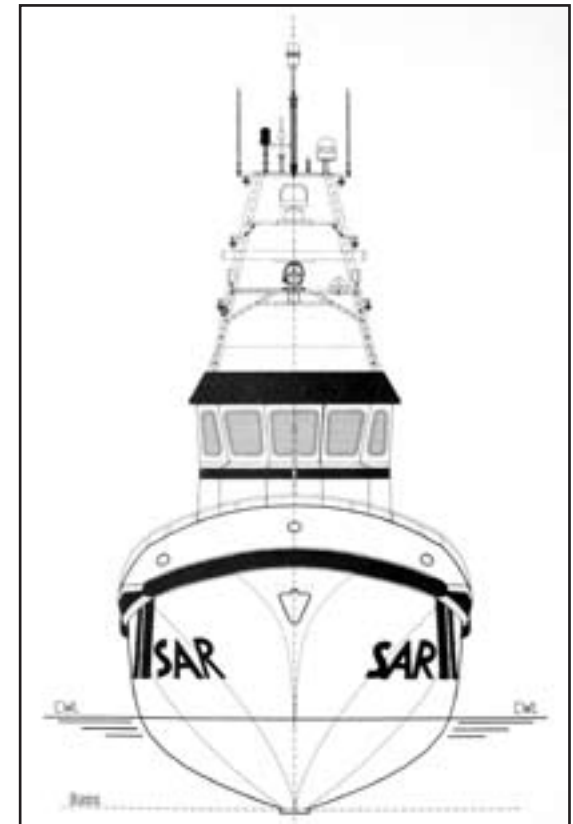
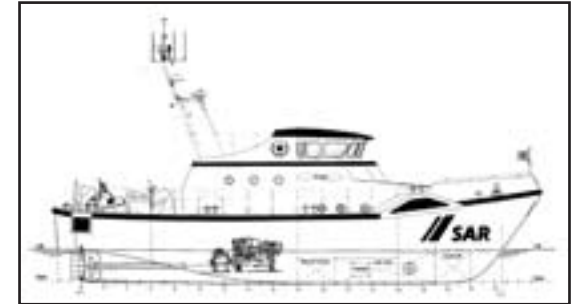
Bei Neubauten fließen stets aktuelle technische Erkenntnisse und Entwicklungen in die Konstruktionen ein. Frühzeitig werden auch die Vor- und Rettungsmänner der DGzRS, die erfahrenen Praktiker, in die Planung eingebunden. Deren Fachwissen findet sich vor allem in der Formgebung und der Dimensionierung des Rump-

fes wieder. Doch auch bei Fragen der Technik und der rettungsdienstlichen Ausrüstung legt man Wert auf ihre Meinung.

Die Seenotkreuzer der 19-Meter-Klasse (OTTO SCHÜLKE, H.J. KRATSCKE, HANS LÜKEN und G. KUCHENBECKER) genießen bei den Rettungsmännern der DGzRS bis heute einen legendären Ruf, was die Seegangs- und Manövriereigenschaften gerade in Schwerwettersituationen angeht. Die Länge des Schiffskörpers ist ideal für die vorherrschenden Wellenfrequenzen in der Nord- und Ostsee.

Mehr denn je stehen ökonomische Aspekte im Fokus der Planungen. So wird eine weitere Eigenschaft der 19-Meter-Klasse übernommen: der Schiffsbetrieb mit einer Personalstärke von nur drei Besatzungsmitgliedern. So wie bei den 1969 gebauten Einheiten wird auch der neue Seenotkreuzer über einen Antrieb verfügen, der nicht ständig durch einen Maschinisten überwacht werden muss. Andere Vorgängereinheiten erforderten deshalb eine Besatzung von vier Mann. Im laufenden Betrieb werden somit 25 Prozent der Personalkosten eingespart.

Eine weitere Neuheit: Erstmals wird ein Seenotkreuzer der DGzRS nicht als Wohnschiff gebaut.



Die Bauwerft – Fr. Fassmer GmbH & Co. KG

Mitentwickelt und gebaut wurden SK 30 und ihr Schwesterschiff SK 31 nach einer Ausschreibung von der Fassmer-Werft, einem Schiffbauunternehmen, mit dem die Seenotretter seit vielen Jahren erfolgreich zusammenarbeiten. Hier entstand 2003 der größte Seenotkreuzer der DGzRS, die auf Helgoland stationierte HERMANN MARWEDE.

Die Werft baute zwischen 1987 und 1994 insgesamt 17 Einheiten der bewährten 8,5-Meter-Klasse (ASMUS BREMER, CASSEN KNIGGE, STRALSUND ...), außerdem 1993 die vier in Mecklenburg-Vorpommern stationierten Boddenboote BARSCH, BUTT, HECHT und ZANDER mit Jet-Antrieb. Für die Seenotkreuzer der 27-Meter-Klasse (ALFRIED KRUPP, VORMANN STEFFENS, ARKONA und BREMEN) entstanden bei Fassmer von 1988 bis 1993 vier nahezu baugleiche Tochterboote. In den Jahren 2005 und 2006 lieferten die Schiffbauer aus Berne-Motzen vier Seenotrettungsboote der 10,1-Meter-Klasse (HORST HEINER KNETEN, KURT HOFFMANN, NAUSIKAA und KONRAD-OTTO) an den deutschen SAR-Dienst.

Gegründet wurde die Werft im Jahr 1850 von Johannes Fassmer. Bis 1940 widmete man sich ausschließlich dem traditionellen Bootsbau aus Holz, bevor erstmals Stahl verwendet wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg

rechte Seite: Seit Jahrzehnten ist die Fassmer-Werft Geschäftspartner der DGzRS bei Neubauprojekten sowie Reparatur- und Wartungsarbeiten an ihren Einheiten. Im Vordergrund der in Großenbrode stationierte Seenotkreuzer der 44-Meter-Klasse JOHN T. ESSBERGER, dahinter SK 30.

Das Betriebsgelände der Fr. Fassmer GmbH & Co. KG in Berne-Motzen am Westufer der Unterweser.



Mock-Up

Planung der Brücke im Maßstab 1 : 1

Der Begriff Mock-Up stammt ursprünglich aus der Luftfahrtindustrie und bedeutet im Englischen Attrappe oder auch Vorführmodell. Für den Schiffbauer verbirgt sich hinter dieser Vokabel das maßstabgetreue Modell eines Schiffes oder Teilen davon.

Am 15. Mai 2007, am Ende der Konstruktionsphase und rund zwei Monate vor der Kiellegung von SK 30, wurde den Vormännern und Besatzungsmitgliedern der DGzRS-Stationen von der Greifswalder Oie, von Nordstrand und der ostfriesischen Insel Norderney ein aus Sperrholz gefertigtes Modell des Deckshauses präsentiert. In der Schiffbauhalle der Fassmer-Werft erhielten sie einen plastischen, realitätsnahen Eindruck von ihrem zukünftigen Arbeitsplatz.

Vor allem aber ging es darum, im Dialog zwischen Praktikern, Technikern und Konstrukteuren die Arbeitsplätze im Bereich des geschlossenen Fahrstandes optimal zu gestalten. Fast wie in einem Flugzeugcockpit waren hier diverse Geräte, Armaturen und Bedienelemente zu platzieren.

Das Deckshaus, in Originalgröße aus Holz gefertigt, wird fachmännisch von den Praktikern begutachtet.





oben: Heckansicht von SK 30.

links: Im Vordergrund ist der untere Bereich des bereits fertig beplatteten Vorschiffes zu sehen.

unten: Der Rohbau des Rumpfes wächst.







Zylinder..... 4 in Reihe
Hubraum 2133 cm³
Verdichtung 17 : 1

Individualdaten EISWETTE (II)

DGzRS-interne Baunummer SK 30
Werft-interne Baunummer..... 2090
Tag der Indienststellung..... 22. November 2008
Liegeplatz bei Indienststellung Strucklahnungshörn auf Nordstrand
Tag der Taufe..... 6. Januar 2009
Ort der Taufe Bremen
Taufpatin EISWETTE Britta Braun
Taufpatin NOVIZE Dr. Julie Smidt
Erster Vormann bei Indienststellung Hans-Jürgen Hansen
Zweiter Vormann bei Indienststellung Ernst Erich Dostal
UKW-Rufzeichen DBAB

Bezeichnung Arbeits-Tochterboot . NOVIZE (vormals RESCUE II)
Baujahr 2007
Werft-interne Baunummer..... 2007-040
UKW-Rufzeichen Arbeits-Tochterboot DA 6853

Individualdaten SK 31

DGzRS-interne Baunummer SK 31
Werft-interne Baunummer..... 2091
Tag der Indienststellung..... 6. Februar 2009
Liegeplatz bei Indienststellung Nothafen auf der Greifswalder-Oie
Tag der Taufe..... 25. April 2009 (geplant)
Ort der Taufe Freest
Erster Vormann bei Indienststellung . Hartmut Trademann
Zweiter Vormann bei Indienststellung Jean Frenzel
UKW-Rufzeichen DBAV

Bezeichnung Arbeits-Tochterboot . RESCUE I
Baujahr 2005
Werft-interne Baunummer..... 2005-019
UKW-Rufzeichen Arbeits-Tochterboot DG 3893

