

Eiswette



Das 19,90 Meter lange und 38 Tonnen verdrängende Spezialschiff hat ein umfangreiches Erprobungsprogramm in der Nordsee unter zeitweise schweren Wetter- und Seegangsbedingungen absolviert. Dieses 1660 PS starke und 22 Knoten (= ca. 40 km/h) Typschiff – das erste einer neuen Klasse – wird auf der Station Nordstrand (Schleswig-Holstein) eingesetzt. Der Seenotkreuzer wird von einer drei Mann starken Besatzung gefahren.

Die Anforderungen an das neue Schiff liegen gezielt beim Einsatz im küstennahen Bereich auch bei geringen Wassertiefen. Mit einem Tiefgang von lediglich 1,30 Meter kann dieser Schiffstyp vor allem in Revieren eingesetzt werden, in denen größere Seenotkreuzer auf ihr Tochterboot angewiesen sind.

Auf ein Wohndeck, wie es bislang auf Seenotkreuzern eingerichtet wurde, haben die Konstrukteure verzichtet. Die Besatzung lebt nicht an Bord, sondern im Stationsgebäude in unmittelbarer Nähe des Liegeplatzes. Innerhalb kürzester Zeit besetzt sie den Seenotkreuzer und läuft zum Einsatz aus.

Weitere besondere Merkmale des in der bewährten Netzspantenbauweise konstruierten Schiffstyps sind der ergonomisch gestaltete Arbeitsplatz sowie eine umfassende Ausrüstung für die medizinische Erstversorgung an Bord. Eine Feuerlöschpumpe mit einer Förderleistung von 2300 Litern pro Minute kann bei Bränden auf See eingesetzt werden.

Ein Novum stellt das elektrische Bordnetz mittels Datenbussystems dar. Hierbei handelt es sich um ein spezielles Leitungssystem zum Austausch von Daten und Energie zwischen Steuerelementen und elektrischen Systemen wie dies in einem Computer, aber auch in Flugzeugen und immer häufiger in komplexen Maschinen und modernen Kraftfahrzeugen geschieht. Neben der erhöhten Betriebssicherheit führt dies zu einer deutlichen Gewichtseinsparung.

Neu ist auch der zum Einsatz kommende Typ eines offenen Arbeitsbootes in der für die Seenotkreuzer typischen Heckwanne mit Klappheck. Mit dem neuen, 30 Knoten (ca. 56 km/h) schnellen Arbeitsboot NOVIZE verfügt die EISWETTE über ein leistungsfähiges Einsatzmittel zur Assistenz bei Einsätzen und zum Befahren von Flachwassergebieten. Der Hauptmotor der EISWETTE ist weitestgehend frei von Nebenaggregaten und steht damit praktisch ausschließlich für den Antrieb des hochfesten Propellers aus Kohlefaser zur Verfügung.

Ein ausgefeiltes hydraulisches System sorgt dafür, dass im Normalbetrieb immer ausreichend Energie für das elektrische Bordnetz, die Feuerlöschpumpe oder das Bugstrahlruder vorgehalten werden kann. Bei Ausfall der Hauptmaschine steht zudem ein hydraulischer Hilfsantrieb zur Verfügung, um den Seenotkreuzer sicher aus einem Gefahrenbereich und zurück in den schützenden Hafen zu fahren.

Selbstverständlich ist dieser neue Fahrzeugtyp wie alle Seenotkreuzer als Selbstaufrichter im Falle des Durchkenterns konzipiert. Gemeinsam mit der Fassmer-Werft wurde ein aufwendiger Kenterversuch durchgeführt, der die Berechnungen der Konstrukteure bestätigte: Innerhalb kürzester Zeit richtete sich der kieloben im Wasser liegende Rumpf von selbst wieder auf.

Die Anforderungen an diese Einheiten liegen gezielt im küstennahen Bereich bei geringen Wassertiefen. Verglichen mit anderen Kreuzern hat diese Baureihe einen deutlich geringeren Tiefgang, welche primär durch Gewichtseinsparungen erreicht wurde. So wurde auf ein typisches DGzRS-[Tochterboot](#) verzichtet und stattdessen ein [Festrumpfschlauchboot](#) als Arbeitsboot in die Heckwanne integriert. Darüber hinaus wurde auf ein gesondertes Wohndeck verzichtet. Die Besatzung wohnt im nahen Stationsgebäude und kann im Einsatzfall den Kreuzer kurzfristig besetzen.

Ferner wurde erstmals ein elektrisches Bordnetz mittels Datenbussystems realisiert. Hierbei handelt es sich um ein spezielles Leitungssystem zum Austausch von Daten und Energie zwischen Steuerelementen und elektrischen Systemen, wie dies in einem Computer, aber auch in Flugzeugen und immer häufiger in komplexen Maschinen und modernen Kraftfahrzeugen geschieht. Neben der erhöhten Betriebssicherheit führt dies zu einer deutlichen Gewichtseinsparung.

Kentertest

Wie alle Einheiten der DGzRS ist auch dieser Kreuzer als Selbstaufrichter gebaut. Erstmals jedoch wurde mit der *Eiswette* ein Seenotkreuzer einem Kentertest unterzogen (was bisher nur bei Seenotrettungsbooten der Fall war). Die DGzRS stellt ein Video des erfolgreichen Kentertests auf ihrer Homepage zur Verfügung ([siehe Weblinks](#)).



Namensgebung

Nachdem der erste Seenotkreuzer mit dem Namen Eiswette Ende 2008 außer Dienst gestellt worden war, übernahm SK 30 diesen traditionsreichen Namen, um die langjährige Verbundenheit der Bremer Eiswette mit der DGzRS zu dokumentieren. Dementsprechend wurde SK 30 anlässlich der Eiswette am 6. Januar 2009 getauft.

Die Namensgebung des Arbeitsbootes Novize wurde auch in Anlehnung an den Eiswettbrauch gewählt. Novizen sind die jeweilig neuen Mitglieder der Eiswettgemeinschaft.

Stationierungen

Seit 22. November 2008 ist der Kreuzer auf der Halbinsel Nordstrand stationiert. Am 11. März 2009 erfolgte die offizielle Indienststellung im Hafen von Strucklahnungshörn auf Nordstrand im Beisein des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Peter Harry Carstensen.

