

Riesen-Schwimmkran „Enak“ zeigt seine Muskeln

HAFEN Spektakulärer Transport im Jarßumer Hafen – Bettels liefert Betonfertigteil für LNG-Terminal

VON JENS VOITEL

EMDEN – Am Ende sah das alles ganz leicht aus: Ein Schwimmkran schnappt sich ein Bauteil von der Kai-Kante, fährt ein Stückchen und legt das Anhängsel auf einem schwimmenden Ponton wieder ab. Ganz so leicht war es am Mittwochvormittag dann aber doch nicht. Im Gegenteil: Das erste Betonenteil mit einem Gewicht von rund 175 Tonnen war für den Schwimmkran mit dem schönen Namen „Enak“ vielleicht eine Art Warmmachen, denn vier Stunden später war es etwas heftiger: da hingen rund 375 Tonnen am Haken des Vaters der Riesen, so der hergeleitete Name des XXL-Krans. Doch auch diese Herausforderung wurde gemeistert. Am Ende lagen beide Großteile ohne Zwischenfall auf einem Ponton aus Cuxhaven, der mit über 86 Meter Länge und fast 28 Meter Breite ebenfalls Übergröße aufwies. Für die Bettels Betonfertigteile GmbH, Nachfolger der eher unglücklichen WEC-Turmbau, war das alles ein gelungenes Referenzstück für künftige Großaufträge.

Nicht ohne „Enak“

Ohne „Enak“ wäre das alles aber wohl nichts geworden. Der Schwimm- und Bergungskran, der als der größte seiner Art in Deutschland gilt, war bereits am Tag zuvor aus Hamburg in Emden eingetroffen. Am nächsten Morgen liefen die Vorbereitungsarbeiten an. Der Betonfertiger hatte in den vergangenen Wochen die zwei Großteile auf eine Art Schnürboden auf der Außenfläche direkt am Jarßumer Hafen gefertigt. In wenigen Tagen werden diese am neuen Flüssiggas-Terminal in Wilhelmshaven verbaut. Bei dem kleineren Betonstück, immerhin auch noch 33 Meter lang



Abgehoben: Gut 375 Tonnen wiegt diese Beton-Plattform für den Flüssiggas-Terminal in Wilhelmshaven. „Enak“ könnte 600 Tonnen tragen.

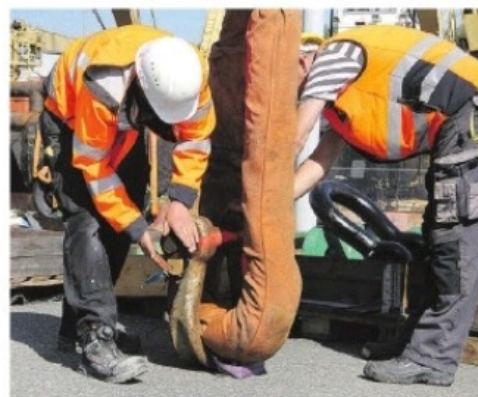
BILDER (3): JENS VOITEL



Zum Aufwärmen: Schwimmkran „Enak“ bugsierte zuerst ein 175 Tonnen schweres Betonteil zu einem Ponton.

und 8,5 Meter breit, handelt es sich um eine Zugangsbrücke, die später auf 20 Stahlpfähle

gesetzt und mit noch mehr Beton verfüllt wird. Das zweite Beton-Teil ist da-



Alles ein bisschen größer: Lührs-Mitarbeiter verschrauben einen Riesen-Schäkel.

gegen 23 Meter lang, 22 Meter breit und mehr als doppelt so schwer. Es ist eine von mehre-

ren Plattformen, die später auf tief in die Jade-Mündung gerammte Pfähle landen wird.

Bettels hat den Auftrag vom Generalunternehmen Depenbrock für insgesamt neun großformatige Stahlbetonfertigteile erhalten, die allesamt im September fertig sein müssen. Die Energie-Krise drückt aufs Tempo – und nicht nur „Enak“ hat gut zu tun.

„Für uns ist es schön zeigen zu können, was dieser Standort leisten kann“, sagte Bettels-Vertriebsleiter Hervé Guy Mota im Gespräch mit unserer Redaktion. Es gebe kaum einen Betonfertiger, der so günstig am Wasser liegt. Entsprechend groß sind die Möglichkeiten. Mota: „Wir sind da auch schon an einem weiteren Auftrag dran.“ Für Olaf Stracke, bei Bettels für den technischen Vertrieb sowie für die Betontechnik verantwortlich, war es am Mittwoch aber erst einmal wichtig, dass die schweren Betonteile sicher vom Fertigungsort auf den nur knapp 50 Meter entfernt liegenden Ponton kommen. Wie gesagt: es sah leicht aus, war es aber nicht.

Nur eine halbe Stunde

Nachdem die Fachleute der Firma Lührs Heavy Lift, die den 1967 in Blexen an der Unterweser gebauten Schwimmkran betreibt, eine stabilisierende Traverse an den Riesen-Haken des Krans geschraubt hatten und diese dann mit dem ersten Betonenteil verbunden war, zeigte „Enak“, was er konnte. Und es knarrte dann doch ein bisschen in den Stahlseilen, was aber niemand wirklich zu sorgen schien. Der Transport selbst dauerte dann nur eine knappe halbe Stunde. „Enak“ legte die Kurzstrecke mit eigenem Antrieb zurück. Und noch wichtiger: Die langen Betonteile trotzten der Belastung am Haken. Vier Stunden später wiederholt sich das alles noch einmal. Wieder ließ „Enak“ seine Muskeln spielen.