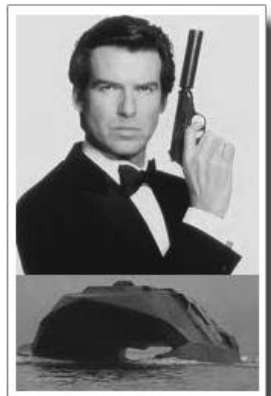


TASMANIEN-REISESERVICE

www.tasmanien-reiseservice.de

Wer kennt Sie nicht, das Tarnkappen-Boot aus dem James Bond Film „Der Morgen stirbt nie“, oder den berühmten Fährkatamaran Fred Ohlsen, der zwischen Teneriffa und Gran Canaria verkehrt. Was die wenigsten wissen, diese Katamarane werden in Hobart, Tasmanien gebaut.



Mit Peter Waite, einem Fliegerkollegen vom Aero Club, hatten wir die Gelegenheit, die Firma Incat zu besichtigen. Peter arbeitete dort als Elektronik-Ingenieur. Eine echte Herausforderung bei diesem Hightech-Schnellboot. Unser Bild von Kommandobrücken auf Schiffen musste schnell revidiert werden, nachdem uns Peter die Schaltzentrale unterhalb der Brücke gezeigt hatte. Die Verkabelung und die Schaltschränke erinnern eher an ein Rechenzentrum. Dafür umso schlichter der Raum, wo die 3 Leute sitzen, die diesen 96 m langen und 26 m breiten Fährkatamaran steuern. Das sind im einzelnen der Navigator, der Bord-Ingenieur

und der Kapitän. Dafür finden über 700 Passagiere in Erster- und Zweiterklasse-Großraumkabinen mit Bars und Cafes Platz. Auf zwei übereinanderliegenden Autodecks kann der Katamaran Lastwagen und Autos befördern.

Einige der Instrumente kommen mir vom Instrumentenbrett des Flugzeuges her bekannt vor. GPS (Satelliten-Navigationssystem), VHF (Sprechfunk), Wetterradar, Kompass, dazu noch jede Menge Monitore, die exakt Auskunft über Störungen der einzelnen technischen Komponenten liefern können, da nahezu alles, was kaputt gehen könnte, mit Sensoren ausgerüstet ist. Selbst die Stärke der Aluminiumhaut, gerade im Bereich der größten Belastung am Bug des Katamarans, kann mittels Sensoren gemessen werden.

Sind alle Systeme einmal betriebsbereit geschaltet, kann der Kapitän mit dem kleinen Hebel an seiner rechten Armlehne diesen 38 000 PS starken und 45 Knoten (ca. 80 km/h) schnellen Katamaran steuern.

Auch der sekundäre Antrieb kommt aus dem Flugzeugbau. Jeweils zwei Jet-Turbinen auf jeder Seite treiben das Boot an. Dabei werden große Wassermengen vor den Turbinen angesaugt und nach hinten ausgestoßen, was letztendlich für die hohe Geschwindigkeit sorgt.





Um diesen Katamaran manövrieren zu können, sind die Auslässe der Jet-Turbinen über eine hydraulische Steuerung regelbar. Gigantische Hubzylinder pressen die Jets in die gewünschte Richtung und machen das Boot damit steuerbar. Alles mehr oder weniger über Mausclick, wenn Peter keine Stecker verwechselt hat.....

Die Aufnahme zeigt die Turbine innerhalb des Schiffsrumpfes.

Solche Räume sind alle mit Kameras ausgestattet. Der Ingenieur kann an einem der vielen Monitore auf der Brücke gleich erkennen, wenn es hier zu Komplikationen kommt.

Der Schiffsrumpf sowie fast das ganze tragende Gerüst bestehen ausschließlich aus Aluminium. Das macht den Katamaran leicht und schnell. So schnell, dass er abheben würde. Deshalb hat man im mittleren Bereich des Bootes einen leitwerkförmigen Schiffskiel eingebaut, der auch über eine Auto-Hydrauliksteuerung, selbst bei hohen Geschwindigkeiten, den Bug des Bootes ins Wasser zwingt. Ähnlich einer horizontalen Flosse oder einem Höhenruder beim Flugzeug sorgt unter anderem dieser Kiel für einen Tiefgang des gesamten Bootes von nur drei Metern.



Jede der 4 Turbinen wird durch einen 20-Zylinder-Dieselmotor mit ca. 9500 PS angetrieben, der jeweils mit einem Turbolader ausgestattet ist. Der Verbrauch der 4 Motoren liegt bei 1000 l Diesel pro Stunde unter Normallast. Vier 30- und ein 170 m³ Tank sorgen dafür, dass der enorme Durst der "Seekatzen" auch über Langstrecken gestillt werden kann.

Incat war jahrelang eine Vorzeige-Geschichte für Unternehmensgeist in Tasmanien. Vor 35 Jahren gründete Bob Clifford, Sohn eines Metzgers dieses Unternehmen. Sein erstes Boot baute er als Jugendlicher im Wohnzimmer seiner Eltern. Für die Schiffstaufe mussten die Fenster ausgebaut werden. Seinen Aufschwung erlebte er, als - wegen des Einsturzes der Tasman Bridge im Jahre 1975 der Bedarf an Fährbooten drastisch anstieg. Vor etlichen Jahren spezialisierte er sich auf den Bau von Aluminium-Fährkatamaranen, die heute weltweit im Einsatz sind.

So um die \$ Aus 80-100 Millionen kostet so ein Schiff. Deshalb gehören nur wenige Privatleute zu seinem Kundenstamm. Dies war aber auch lange erklärtes Unternehmensziel.

Bob Clifford ist immer für eine Schlagzeile gut. Mal setzt er einen Katamaran bei einer Probefahrt auf ein Riff, dann erteilt er der politischen Führung eine Nachhilfe in Betriebswirtschaft und kann kurz darauf selbst gerade noch die Insolvenz vermeiden. Ein kantiger Mensch. Ein Prophet, der im eigenen Lande nicht mehr viel gilt.

Im Jahre 2002 wird der Vertrag zum Einsatz seiner Katamarane als Fähren zwischen Tasmanien und dem Festland, wegen zu hoher Kosten und unruhigen Überfahrten in der gefürchteten Bass Strait nicht mehr erneuert.



© Text Rainer Oberle 2010

TASMANIEN-REISESERVICE