



STIFTUNG HAMBURG MARITIM

## Schiffbau wie damals – Nietarbeiten auf MS BLEICHEN

Der historische Stückgutfrachter MS BLEICHEN durchläuft gegenwärtig auf der zur Lürssen Gruppe gehörenden Hamburger Norderwerft Repair GmbH eine Grundrestaurierung, bei der rund 20 Meter wasserdichte Nietnähte in aufwändiger Handarbeit wieder hergestellt werden. Grund für die Anwendung des Niet-Verfahrens, das seit Ende der 50er Jahre nicht mehr praktiziert wird, ist der historische Wert des Schiffes: Die BLEICHEN ist ein eingetragenes Denkmal, und die im Sichtbereich liegenden Nietnähte sind optisch sehr dominant, ihr Fehlen würde das Erscheinungsbild deutlich beeinträchtigen. Und so werden die fehlenden Nietnähte nun form-, material- und handwerksgerecht so erneuert, wie es von einer denkmalgerechten Restaurierung erwartet wird. Möglich geworden ist dieser Aufwand durch eine Zuwendung der Bundesrepublik Deutschland / Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien.

Als die BLEICHEN 1958 auf der Nobiskrug-Werft in Rendsburg erbaut wurde, befand sich der Schiffbau in einem tief greifenden Wandlungsprozess. Das Elektroschweißen war auf dem Vormarsch, aber es gab in der konservativen Reederschaft noch viele Vorbehalte dagegen, und so hat man bestimmte Teile an den Neubauten immer noch genietet. Bei der BLEICHEN waren es die Längsnähte der gesamten Außenhaut, und auch jeder dritte Spant wurde noch mit der Außenhaut vernietet, alles andere wurde geschweißt. Man versprach sich davon eine größere Elastizität des Schiffskörpers in den starken Beanspruchungen durch Seegangs-bedingte Verformungen. Die Naht sticht sehr ins Auge, zumal die Nietreihen hier doppelt angeordnet sind. Pro laufenden Meter werden 22 Niete gebraucht, insgesamt rund 500 Niete. Diese sind heute kaum noch zu erwerben. Fündig wurde die Stiftung Hamburg Maritim nach langer Suche bei einer Werft in Südnorwegen, die noch einen Restbestand passender Niete hatte.

Schaut man heute beim Nieten zu, dann verwundert nicht nur, wie elend laut so ein Presslufthammer ist, sondern auch wie flott das geht. Ist der hellrot glühende Nietschaft erstmal von innen durch das Loch geschoben, dauert es kaum mehr als eine Minute, bis das Niet gestaucht und nur noch eine flache Wölbung zu sehen ist. Die Nietkolonne besteht aus dem Nieter draußen, im Schiffsinnen sind noch weitere drei Mann am Arbeiten. Einer kümmert sich an der Esse um das Vorwärmen der Niete (der „Nietenkocher“). Ein zweiter Mann hat die Aufgabe, mit einer speziellen Schmiedezange das glühende Niet aus dem Ofen zu nehmen und es auf dem schnellsten Weg in das vorbestimmte Nietloch zu stecken. Sofort darauf setzt der „Gegenhalter“ seinen „Dolly“, ein 20-kg-Gegengewicht, auf den Nietkopf, und schon beginnt von außen das Hämmern des Pressluft-Niethammers. Die Verständigung durch die geschlossene Bordwand funktioniert nur mit Klopfzeichen, die man auch mit Gehörschutz („Micky-Mäusen“) wahrnimmt, die hier jeder trägt.

Vormann der Nieter-Truppe ist Jonny Lührs (64), von Haus aus Maschinenbau-Ingenieur und auf die technische Instandsetzung historischer Maschinen und Dieselmotoren spezialisiert. Er hat schon bei der Restaurierung der denkmalgeschützten Süderelbbrücke mitgewirkt und dort viele tausend Niete geschlagen. Der Rest der Truppe ist ehrenamtlich aktiv im Umkreis des Hafenumsees. Auch ein Teil der Nietgerätschaften stammt von dort.

Fotos vom Nieten auf der BLEICHEN unter [http://www.stiftung-hamburg-maritim.de/downloads/index.php?kat\\_id=24](http://www.stiftung-hamburg-maritim.de/downloads/index.php?kat_id=24)

Eine ausführliche Reportage unter: [http://www.stiftung-hamburg-maritim.de/news/news\\_detail.php?id=1252](http://www.stiftung-hamburg-maritim.de/news/news_detail.php?id=1252)