



Erlenbacher Schiffswerft

Große kleine Schwester

Mit der neuen „OHF 400“ erweitert OHF Hafen- & Flußbau seine Flotte – rund 15 Jahre nach der „OHF 207“ und rund acht Jahre nach der „OHF 277“. Das leistungstärkere Neubauschiff aus der Erlenbacher Schiffswerft dient künftig als flexibles Baustellen- und Transportschiff.

Fast acht Jahre nach der Schiffstaufer der „OHF 277“ ist Ende Januar 2026 mit der „OHF 400“ das dritte Schiff vom Stapel gelaufen, das die Erlenbacher Schiffswerft für OHF Hafen- & Flußbau konzipiert und gebaut hat. Das Unternehmen, das auf den konstruktiven Wasserbau, beispielsweise für Kaimauern, Schiffsverlade- und Umschlagsanlagen, spezialisiert ist, nutzt den Neubau als Baustellenfahrzeug. Einsatzgebiet: der Ober-, Mittel- und Niederrhein mit den Nebenflüssen Neckar, Main und Mosel von Deutschland bis zur Schweiz und die Niederlande sowie das westdeutsche Kanalgebiet.

„Früher haben wir unsere Pontons vor allem mit Fremdschiffen zu den jeweiligen Baustellen bringen lassen. Durch die ‚OHF 207‘, ‚OHF 277‘ und die ‚OHF 400‘ können wir viel flexibler agieren und unser Material beziehungsweise die Gerätschaften eigenständig so transportieren, wie wir es brauchen“, erklärt Daniel Schlung, Schiffsinspektor bei OHF. Dabei bildet der Neuzugang eine feste Arbeitseinheit mit einem Ponton mit 100-Tonnen-Gittermastkran, der 2023 in Betrieb genommen wurde. Kurz nach der Taufe des Pontons „OHF 380“ fiel der Startschuss für das neue Projekt, das ein altes Schiffersetzt und mehr Kapazitäten sowie mehr Leistung für den Schub des etwas schwereren Pontons als der Vorgänger bietet. Die ersten Arbeiten an dem Neubau starteten im Herbst 2024.

Größere Transportgüter, mehr Raum

Die „OHF 277“ und „OHF 400“ sind jedoch nicht nur für Transportfahrten im Einsatz, sondern dienen an den Baustellen auch als Lagerschute. Die Tonnage des 32 Meter langen und 7,20 Meter breiten Laderaums der „OHF 400“ liegt bei 450 Tonnen. Gelagert werden hier alle Teile, die an der jeweiligen Baustelle benötigt werden, etwa Rohre oder andere Konstruktionen. „Die

Dalben und Spundwände werden inzwischen länger geplant und brauchen daher mehr Platz. Aus diesem Grund ist der Laderaum der ‚OHF 400‘ etwa drei Meter länger als der Laderaum der ‚OHF 277‘“, erläutert Schlung.

Nicht nur der Laderaum, sondern der komplette Neubau ist größer als die „OHF 277“. Die „OHF 400“ ist 49,27 Meter lang und 9,50 Meter breit, die Seitenhöhe liegt bei 2,20 Metern und der größte Tiefgang bei 1,90 Meter. Zum Vergleich: Die „OHF 277“ ist 46 Meter lang und 8,50 Meter breit. „Die drei Meter mehr in der Länge und der eine Meter mehr in der Breite bei der ‚OHF 400‘ im Vergleich zum Vorgängerschiff hatten auf die Schwimmelage einen erheblichen Einfluss. Deswegen mussten achtern die



Erlenbacher Schiffswerft

Maschinenraum während des maschinenbaulichen Ausbaus. Hier werden Hilfsaggregate und Hauptmaschinen eingebaut.



Erlenbacher Schiffswerft

Die „OHF 400“ ist 49,27 Meter lang und 9,50 Meter breit.

Plattenstärken angepasst werden, damit die Propeller auch im Baustellenbetrieb immer Wirkung haben“, erläutert Schiffbauingenieur Harald Hillmann von der Erlenbacher Schiffswerft.

Der Ponton hat keinen eigenen Antrieb, weshalb dieser allein von der Schute aufgebracht werden muss. Das übernehmen bei der „OHF 400“ zwei Scania-Stage-V-Motoren mit 478 Kilowatt und 650 PS („OHF 277“: Deutz-Motor mit 390 Kilowatt/530 PS), die als Hauptmaschinen die beiden Propeller antreiben. Sie

werden um einen Bugstrahlmotor für das bessere Manövrieren ergänzt, der ebenfalls aus dem Haus Scania kommt und über 294 Kilowatt beziehungsweise 400 PS verfügt („OHF 277“: Deutz-Motor mit 285 Kilowatt/388 PS). Die Ruderanlage stammt von Frank Schröder FS Schiffstechnik.

Vielseitige Flotte für unterschiedliche Einsätze

Neben den beiden Motorschiffen aus der Erlenbacher Werft sind bei OHF zahlreiche andere Geräte Teil des „Fuhrparks“. Dazu zählen neun weitere Schiffe/Klappschuten sowie fünf große Stelzenpontons mit einem Gittermastkran, drei kleine Pontons mit Mobilbaggern sowie eine schwimmende Schrägpfahlramme. „Bei uns übernehmen die großen Pontons in der Regel die groben Vorarbeiten wie die Spundwand und Dalben. Für die kleineren Montagearbeiten, wie Schweißen oder Poller anbringen, nutzen wir dann die kleineren Pontons“, erzählt Schlung. Dazu kommen Vibrationsrammgeräte in allen Größenordnungen sowie dynamische Rammausrüstungen.

Weitere Schiffe sind aktuell nicht geplant, dafür investiert OHF in diesem Jahr in einen neuen Kran und eine neue Vibrationsramme. Nach dem dritten gemeinsamen Projekt zeigt sich Schiffsinspektor Schlung sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit mit der Erlenbacher Schiffswerft: „Ich arbeite gerne mit der Erlenbacher Werft zusammen. Die Kooperation ist stets angenehm, und am Ende standen jedesmal durchweg überzeugende Ergebnisse.“

Annika Beyer

Anzeige



**OHF 400 – allzeit gute Fahrt
und immer eine
Handbreit Wasser unter'm Kiel**



OHF Hafen- und Flussbau GmbH

Siemensstraße 8 · 76474 Au am Rhein · www.ohf-wasserbau.de