

AM HAKEN:
Einer der Krane im Einsatz. Wie hier bei der „Paula“ lassen sich die Gewichtsheber für eine höhere Hebekapazität kombinieren.



Kraftpakete für alle Fälle

Fundamente für Windkraftanlagen. Zubehör für Öl- und Gasplattformen: Der Bedarf an Schwerguttransporten nimmt weltweit stetig zu. Realisiert werden können die Spezialjobs nur mit Schwergutschiffen – etwa mit denen von SAL.

Text: Sebastian Meißner Fotos: Peter Andrzejak

SERIE
Teil 2

Das weltweit größte und modernste von ihnen trägt den Namen „Svenja“ und wurde am 9. Dezember feierlich an der Überseebrücke im Hamburger Hafen getauft. Das gut 160 Meter lange Schwer-gutschiff des Typs 183 ist das erste von zwei Neubauten des Schiffahrtskontors Altes Land (SAL). In den letzten zweieinhalb Jahren hat SAL sechs Schiffe mit einem Gesamtwert von 310 Millionen Euro bei der Sietas Werft bestellt.

Die zwei gigantischen Krane haben zusammen eine Hebekapazität von 2.000 Tonnen. Ein weiterer Meilenstein. Denn die bisherigen Flottenschwergewichte „Regine“, „Trina“, „Anne Sofie“ und „Frauke“ des Typs 176 bringen es auf zweimal 700 Tonnen – kombinierbar zu 1.400 Tonnen SWL.

„Was wir mit der ‚Svenja‘ anstreben, sind die komplizierten Jobs“, sagt Lars Rolner, Geschäftsführender Gesellschafter bei SAL. Die Bewährungsprobe haben das Schiff und die Crew im Februar, wenn auf der zweiten Reise des Schiffs riesige Bauteile für sogenannte „Templates“ transportiert werden (Konstruktionen für die Vernetzung von Öl- und Gaspipelines), die auf dem Meeresboden vor Norwegen verlegt werden. Die MV „Svenja“ wurde speziell für den weltweiten Offshore-Einsatz bei der Installation von Anlagen der Öl-, Gas-, und Windenergie entwickelt. In den kommenden zwei bis drei Jahren ist der Transport von insgesamt 11 Millionen Frachttonnen in die Vereinigten Arabischen Emirate vorherzusehen.

Für die Zukunft rechnet Rolner mit einer Dauerauslastung der „Svenja“. „Wir erwarten weiteres Wachstum im Offshore-

Energieanlagen-Sektor.“ Vor allem auf den Märkten in Südamerika und im Mittleren Osten sei die Nachfrage groß. Gleiches gilt für Australien: „Dort mangelt es an Infrastruktur und ausreichendem Personal für den Bau von Raffinerien. Deshalb werden viele Teile im Ausland, etwa in Korea, vorgefertigt und angeliefert. Für solche Zwecke wurde die ‚Svenja‘ gebaut“, so Rolner.

Geschulte Kräfte

Die Arbeit auf der „Svenja“ ist eine besondere Herausforderung. „Weil die Ladung immer anders ist und wir keine festen Routen haben, müssen wir ständig neu denken und improvisieren“, sagt Rüdiger Bauer, der seit 2001 für SAL tätig ist – und jetzt die „Svenja“ als Kapitän übernommen hat. Die 20 Mann starke Besatzung setzt sich aus Filipinos und Deutschen zusammen.

Wer auf der „Svenja“ anheuern will, braucht eine spezielle Ausbildung. „Wir setzen überwiegend Kadetten ein, die von der Pike auf bei uns geschult wurden. Kranfahren, Schweißen, Laschen: Wir bilden unser Personal so aus, dass es für die anspruchsvolle Aufgabe an Deck bestens gerüstet ist“, sagt Bauer. Auch spezielle Trainings im Bereich HSE gehören dazu. Drei bis vier Jahre dauert die Ausbildung bei SAL. Doch ausgebildet haben die Seeleute nie. „Wir sorgen durch regelmäßige Fortbildungen dafür, dass das Personal immer auf dem neuesten Stand ist“, so Bauer.

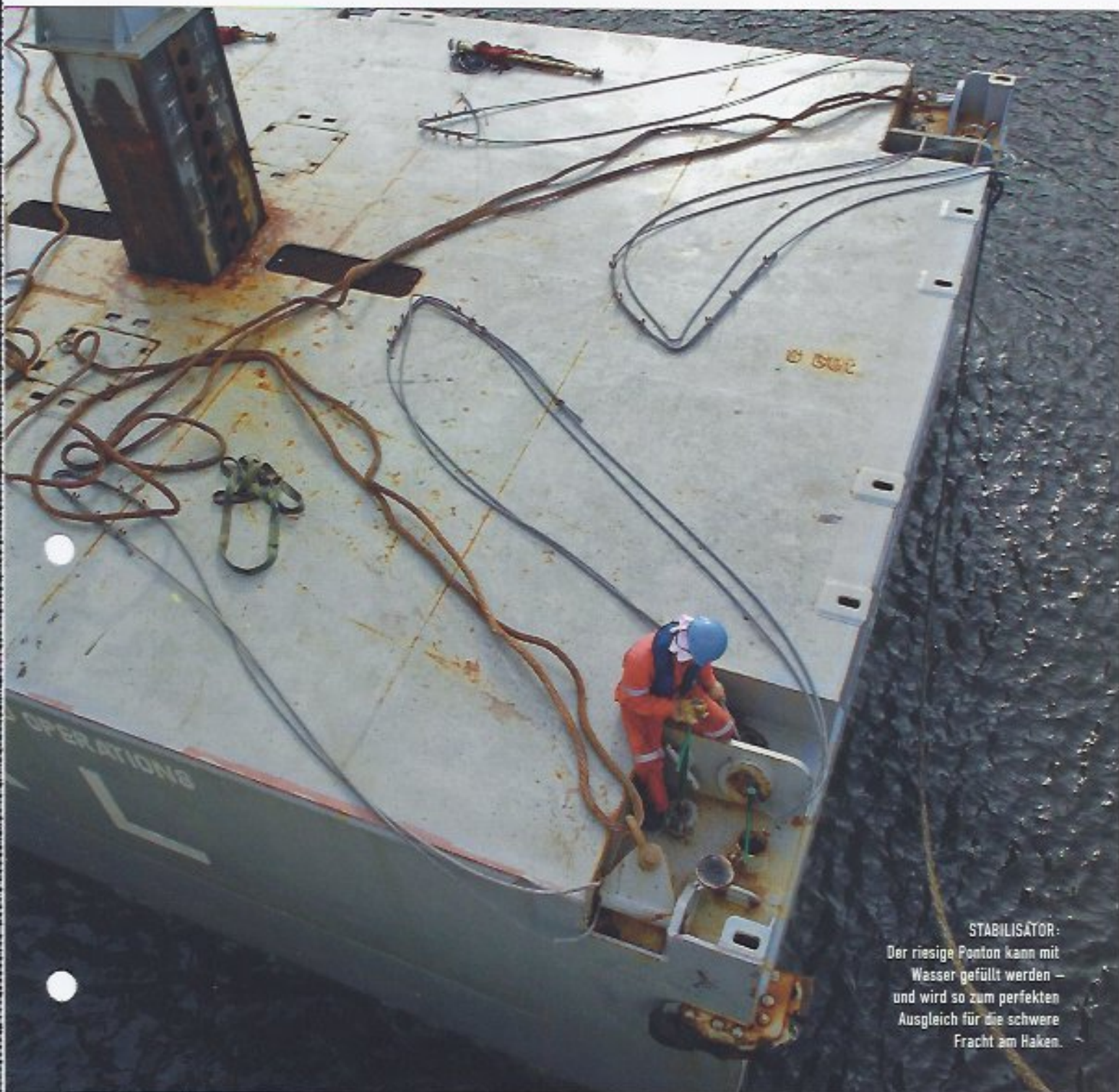
Flexible Stabilität

Um die gewaltigen Lasten an Bord zu heben, ist besonderes Equipment notwendig. Rund 90 Grummets in diversen →



OPEN AIR: Die Luke des riesigen Laderaums kann bei den neuen SAL-Schwer-gulfrachtern während der Fahrt geöffnet bleiben.

PRACHTSTÜCK: Der Neubau „Svenja“ anlässlich der Taufe am 9. Dezember 2010 im Hamburger Hafen.



STABILISATOR:
Der riesige Ponton kann mit Wasser gefüllt werden – und wird so zum perfekten Ausgleich für die schwere Fracht am Haken.



KNOW-HOW: Die SAL-Mitarbeiter werden für das Handling extrem schwerer Lasten speziell geschult.

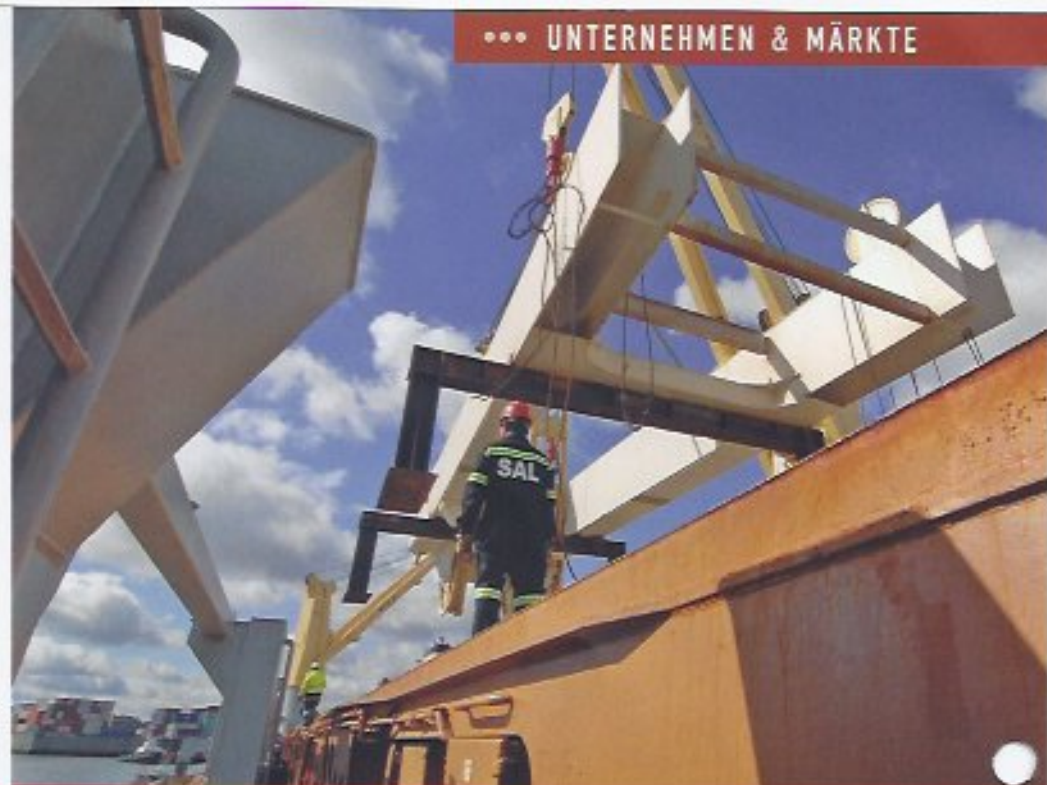
PRÄZISION: Zwei Besatzungsmitglieder befestigen die Fracht am Haken eines Krans.



SAL im Überblick

SAL Schifffahrtskontor Altes Land, ein Joint Venture der Eigentümerfamilien Heinrich und Rolner mit der japanischen „K“ Line Gruppe, gehört zu den weltweit führenden Reedereien der Schwergutschifffahrt.

Das 1980 gegründete Unternehmen, dessen Wurzeln bis 1865 zurückreichen, hat seinen Sitz in Steinkirchen an der Unterelbe. SAL verfügt über ein internationales Netzwerk in Japan, China, Großbritannien, Italien, den USA, Finnland und Australien. Insgesamt 570 Mitarbeiter sind weltweit für SAL tätig. Die Reederei betreibt eine Flotte von 15 Schwergutschiffen, die durch Eigenmittel und Banken finanziert sind und deren Bereederung im eigenen Hause erfolgt. SAL verfügt über eine Ingenieurabteilung, eine technische Inspektion, eine Versicherungs- und Rechtsabteilung, Operations, HSE sowie eigene Crewingabteilungen.



→ Tängen liegen unter Deck bereit, die jeweils eine Last von bis zu 558 Tonnen heben können – mit sechsfacher Sicherheit. Dazu unzähliges Laschmaterial in allen Größen und Variationen, fein sauberlich sortiert.

Ein massiver Ponton sorgt auch bei Extrembelastungen für die nötige Stabilität des Schiffs. „Sein Leergewicht beträgt 100 Tonnen. Je nach Bedarf können wir ihn teilweise mit Wasser füllen und erreichen so ein Füllgewicht von 385 Tonnen“, sagt Kapitän Bauer. Das Installieren des Pontons dauert in etwa eineinhalb Stunden. Ist die Last am Haken, kann der Ponton sowohl an Steuer- als auch an Backbordseite angebracht werden. Damit können wir das Schiff künstlich verbreitern und stabiler machen“, so Kapitän Bauer.

Auch die Außenhaut trägt zur Stabilität des Schwerguttransporters bei. Sie ist bis zu 35 mm dick – und damit rund fünfmal so stark wie die Wände normaler Transportschiffe.

Gewaltiges Ausmaß

Das Hauptdeck des Schiffes beherbergt den Laderaum. Der hat mit seinen 107,10 x 17,00 x 13,70 Meter ein imposantes Ausmaß. 12.900 Tonnen kann das Schiff hier aufnehmen. Besonderer Clou: Die Zwischendeckel sind herausnehm- und in drei unterschiedlichen Höhen einsetzbar. „Außerdem können wir die Deckel senkrecht gegen die Innenwand stellen oder mit Wasser füllen, um gegebenenfalls die Stabilität des Schiffs zu erhöhen“, sagt Bauer. Sind sie im Weg, können die Deckel während des Ladens auch einfach im Wasser geparkt werden.

Bemerkenswert: Der Boden des Laderaums ist mit 18 Tonnen pro Quadratmeter belastbar. An Deck liegt die Belastung bei 5 Tonnen pro Quadratmeter. Weiteres Plus: Das Schiff kann auch mit offener oder ohne Luke fahren. So können auch extrem sperrige Lasten problemlos verschifft werden.

Vorbildliche Sicherheit

Auch beim Thema Sicherheit ist die „Svenja“ auf dem neuesten Stand. Das Schiff ist trotz seiner immensen Größe bemerkenswert schnell und manövrierfähig. Dank des 9-Zylinder Motors erreicht die „Svenja“ eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 20 Knoten. „So sind wir im Falle einer geplanten Attacke, etwa durch Piraten, kaum angreifbar“, sagt Kapitän Bauer.

Kommt es doch einmal zum Übergriff, kann sich die Besatzung unter Deck in den aufgerüsteten Maschinenkontrollraum zurückziehen. Der 10 x 15 Meter große Schutzraum ist mit drei festen Stahltüren verriegelbar.

„Hier haben wir ein Satellitentelefon, mit dem wir weltweit Kontakt zu Helfern aufnehmen können. Der Proviant reicht für mindestens drei Tage“, sagt Kapitän Bauer. Clever: Von hier aus kann das Schiff weitergefahren werden. Außerdem lassen sich alle Systeme an Bord von hier aus abschalten. „So können Piraten nicht das Kommando übernehmen“, sagt Bauer. Mittlerweile wurde die gesamte SAL-Flotte mit solchen „Panikräumen“ ausgestattet.

Schwergewichtskrane, maximaler Stauraum, höchste Sicherheit: „Svenja“ ist auf den Weltmeeren derzeit das Maß aller Dinge in Sachen Schwerguttransporter. ■