



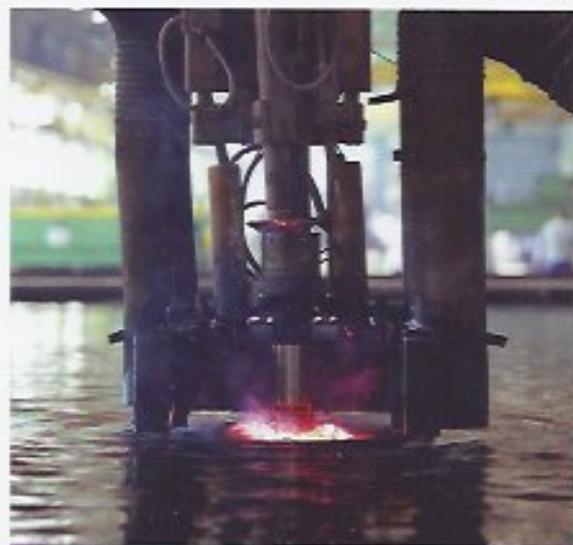
VOLUMENSEKTIONEN:
Jetzt kommt zusammen,
was zusammengehört.
Fusion von zwei Rumpf-
teilen im Schwimmdock.

SERIE
Teil 1

Ein starkes Stück Schiff

Der Auftrag über zwei Schwergutfrachter für SAL kommt für die Sietas-Werft gerade zur rechten Zeit. Die Hamburger nehmen die Herausforderung an – und schaffen für die Reederei zwei echte Muskelprotze.

Text: Hanno-Stefan Grosch Fotos: Peter Andryszak



BRENNBEGINN: Der Plasmabrenner beim Zuschnitt der ersten Stahlplatten – quasi die „Grundsteinlegung“ fürs neue Schiff.

Der Auftrag hatte es in sich: Zwei Schwergutfrachter mit jeweils gut 160 Metern Länge sollte die ehrwürdige Sietas Werft bauen. Der Auftraggeber, das Schifffahrtskontor Altes Land (SAL), wollte mit den beiden Muskelprotzen seine Position als Spezialist für den Transport extrem schwerer Bauteile untermauern. Und auch für die Traditionsschiffbauer aus Hamburg bedeutete der Auftrag im Juli vergangenen Jahres einen wichtigen Einschnitt.

Abschied von Containern

Zwar hatten die Hamburger schon zuvor Schwergutfrachter für SAL und andere Spezialschiffe ausgeliefert. Doch 40 Jahre lang standen Containerschiffe im Fokus: „Auf der Werft wurde der weltweit erste echte Containerfrachter gebaut“, sagt Rüdiger Fuchs, Vorsitzender der Geschäftsführung der Sietas Gruppe. Insgesamt 393 Stück kann die 1635 gegründete Werft vorweisen – und ist darüber in die Krise geschlittert. Dem Wettbewerb mit koreanischen und chinesischen Schiffbauunternehmen war das Unternehmen auf Dauer nicht gewachsen. Mit der Auslieferung der „Elysee“ an eine niederländische Reederei im November 2009 war das Kapitel abgeschlossen.

Der 120-Millionen-Auftrag von SAL markiert den Strategiewechsel. „Der Spezialschiffbau mit einem industriellen Fertigungskonzept ist unsere Zukunft und soll uns international wettbewerbsfähig machen“, sagt Fuchs. Dank SAL ist das Unternehmen vorerst wieder in ruhigeres Fahrwasser gekommen. „Der Retter der Sietas Werft kommt aus dem Alten Land“, schrieb das „Hamburger Abendblatt“. Rund anderthalb Jahre sind seit der Auftragsvergabe vergangen: Die „Svenja“ wird am 9. Dezember getauft, ein baugleiches Schwesterschiff folgt im kommenden März.

Bewährte Zusammenarbeit

„Schwergut“ ist bei den Schiffen wörtlich zu verstehen: Die Frachter transportieren Maschinenteile wie Motoren, Kraftwerkstechnik oder Teile von Windenergieanlagen. SAL, die Joint Venture mit der →

→ japanischen Reederei K-Line betreibt, gehört zu den führenden Reedereien in diesem Segment. Seinen Sitz hat das Unternehmen in Steinkirchen an der Unterelbe zwischen Stade und Hamburg – gerade mal 17 Kilometer von der Werft entfernt. Doch nicht nur deshalb ist Sietas für die Schwerlastspezialisten eine gute Adresse. Mit dem Tochterunternehmen Neuenfelder Maschinenfabrik sitzt auch gleich einer der weltweit führenden Hersteller für Schiffskrane auf dem Werftgelände. Seit 40 Jahren ist das Unternehmen im Geschäft – und hat die stärksten Schiffsturmdrehkrane der Welt im Programm.

Mächtige Krane

SAL ist langjähriger Kunde von Sietas. Seit Beginn der Zusammenarbeit hat die Reederei rund 50 Schiffe übernommen – das erste war ein Segelschiff, das bereits 1865 an die Heinrich-Familie geliefert wurde, die hinter SAL steht. 2008 und 2009 kamen die letzten vier Heavy-Lift-Schiffe mit einer Geschwindigkeit von 20 Knoten und einer kombinierten Hebekapazität von 1.400 Tonnen SWL („Safe Working Load“) dazu. Bei der „Svenja“ und ihrem Schwesterschiff setzen die Reederei und die Werft noch eins drauf: Mit einer kombinierten Hebekapazität von 2.000 Tonnen und einer Geschwindigkeit von 20 Knoten sind die Schiffe die weltweit größten und modernsten Schwergutschiffe ihrer Art.

Gewaltiges Potenzial

SAL hat sich damit für die erwartete Markterholung positioniert: „Es liegen uns schon heute Anfragen für Großaufträge im Wind-Energiesektor sowie aus der Öl- und Gasindustrie vor“, sagte SAL-Geschäftsführer Lars Rolner bereits bei der Auftragsvergabe im Juli 2009. „Wir wollen dafür gut gerüstet sein und investieren in zwei Schwergutschiffe, mit denen wir unsere führende Position auf dem Weltmarkt weiter ausbauen werden.“

Rolners Vorhersage hat sich bewahrt – pünktlich zur Fertigstellung gibt es Aufträge für beide Schiffe. Kurz nach der Auslieferung wird die „Svenja“ Kurs →





DOPPELBODENSEKTION:
Schweißarbeiten im Innern.
Der Kettenzug im Vordergrund stabilisiert beim Zusammenbau die Wände.



PLATTENFELD:
Schleifarbeiten an einer Schweißnaht. Durch Längsprofile und Querversteifungen entsteht eine Flächensektion.



TEILSEKTION:
Hintersteven mit dem Stevenrohr, durch das später die Antriebswelle geführt wird.



BAUGRUPPE:
Verlegung einer kleinen Einheit per Kran. Der Zusammenbau erfolgt von Klein nach Groß.



→ auf Norwegen nehmen und Konstruktionsteile für eine Ölplattform laden. Danach geht es nach Fernost.

Riesige Lasten

Gerade im Energiesektor steigen die Transportvolumina. Und mit der Größe der Anlagen wächst auch die Größe der Lasten. Beispiel Windenergie: Maschinenhaus, Generator, Rotorblätter, Nabe und die Stahlbetonteile für den Turm summieren sich bei großen Anlagen auf mehrere tausend Tonnen. Die beiden neuen SAL-Schiffe sind für Aufträge mit besonderen Dimensionen geradezu prädestiniert. Außer mit ihrer enormen Hebekapazität punkten die beiden an der Backbordseite

montierten Krane durch ihre gewaltige Auslage von 38 Metern – ein weiteres Superlativ.

Zusätzlich spielen die Schiffe durch die riesige Luke ihre konstruktiven Vorteile aus: Mit gut 107 Metern ist sie ungefähr so lang wie ein Fußballfeld. Und weil die Schiffe „open top“, also mit offener Luke, fahren können, darf das Transportgut auf dem verstellbaren Zwischendeck auch mal höher sein, als es die Ausmaße des Laderaums hergeben. Für die punktgenaue Ablieferung des Schwerguts sind die „Svenja“ und ihr Schwesterschiff mit modernsten Dynamic Positioning Systemen ausgestattet – das garantiert gerade im Offshore-Bereich höchste Präzision. →

INNENLEBEN: Platz für voluminöses Transportgut – der vordere Teil des Laderaums kurz vor Bauende.

BUGSEKTION: Das schiffbaulich fertige Teil wartet im Dock auf die Endmontage.



DYNAMIK: Die „Svenja“ kurz vor der Probefahrt – links im Bild die Bugsektion des Schwesterschiffs.



MANÖVRIERHILFE: Das Bugstrahlruder mit einer Leistung von 1.200 kW.



INSTALLATION: Rohrbauer im späteren Maschinenraum des Schiffes.

Heavy Lifter Typ 183 – Technische Daten

- Class GL – 100 A5, General Cargo Ship, BWB-S, EIP, Heavy Lift Ship, SOLAS II-2-REG. 19, MC AUT
- Tragfähigkeit von 12.500 t
15.700 BRZ/4.600 NRZ
- Länge über alles: 160,50 m
- Breite: 27,50 m
- Wetterdeck: 128,50 x 27,50 m
- 1 Luke: 107,10 m x 17,00 m x 13,70 m, verstellbares Zwischendeck
- Fähigkeit, mit offener Luke zu fahren
- Ausgestattet mit 2 elektrisch-hydraulisch drehbaren Kränen – 2 Krane mit einer Hebekapazität von jeweils 1.000 t SWL, beide an der Backbordseite montiert. Werden beide Krane kombiniert, erhöht sich die Hebekapazität auf 2.000 t SWL
- MAN 58/64 Diesel-Motor mit einer Leistung von 12.600 kW
- Geschwindigkeit: 70 Knoten

→ Bei anspruchsvollen Spezialaufträgen ist Qualität und Zuverlässigkeit oberstes Gebot – schließlich seien die Schiffe bis zu 360 Tage pro Jahr in Fahrt, so SAL-Partner Lars Rolner.

Höchste Ansprüche

SAL setzt dabei nicht nur bei der Wahl der Werft auf deutsche Wertarbeit. Der Schiffsmotor stammt von MAN, auch viele Teile wie Pumpen und Ruder kommen von deutschen Zulieferern aus dem Sietas-Umfeld. Lars Rolner lobt den „handwerklichen Stolz“ der Hamburger Schiffbauer und die gesicherte Ersatzteilversorgung, die Reparaturen in Tagen oder Wochen statt in Monaten möglich macht.

„Mit den Heavy Liftern des Typs 183 sprechen wir bei unseren Kunden das oberste Segment des Marktes an“, sagt Rolner. In dieser Kategorie ist neben einer großen Leistungsfähigkeit zunehmend auch eine hohe Umweltverträglichkeit gefragt. Dem Anspruch werden beide Schiffe gerecht. Die Neubauten werden über den Umweltpass („environmental passport“) des Germanischen Lloyd verfügen und sind nach ISO 14001 und OHSAS 18001 zertifiziert.

Innovative Transportlösungen – dafür hat SAL eigens eine interne Ingenieurabteilung, die auch bei der Planung der Schiffe mehr als ein Würdchen mitzureden hatte. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. ■

In der nächsten Ausgabe – TEIL 2:

Spezialist für schwere Fälle: SAL und seine „Heavy Lift Multi Purpose Dry Cargo Vessel, strengthened for heavy cargoes“ – eine Herausforderung auch für Mannschaft und Ausbildung.