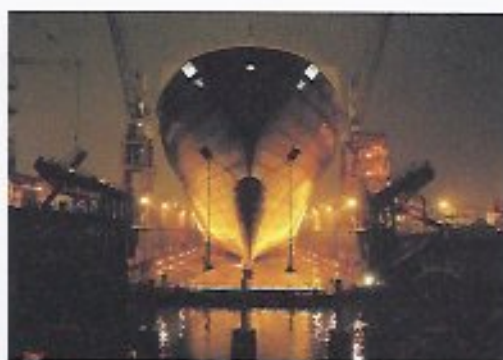
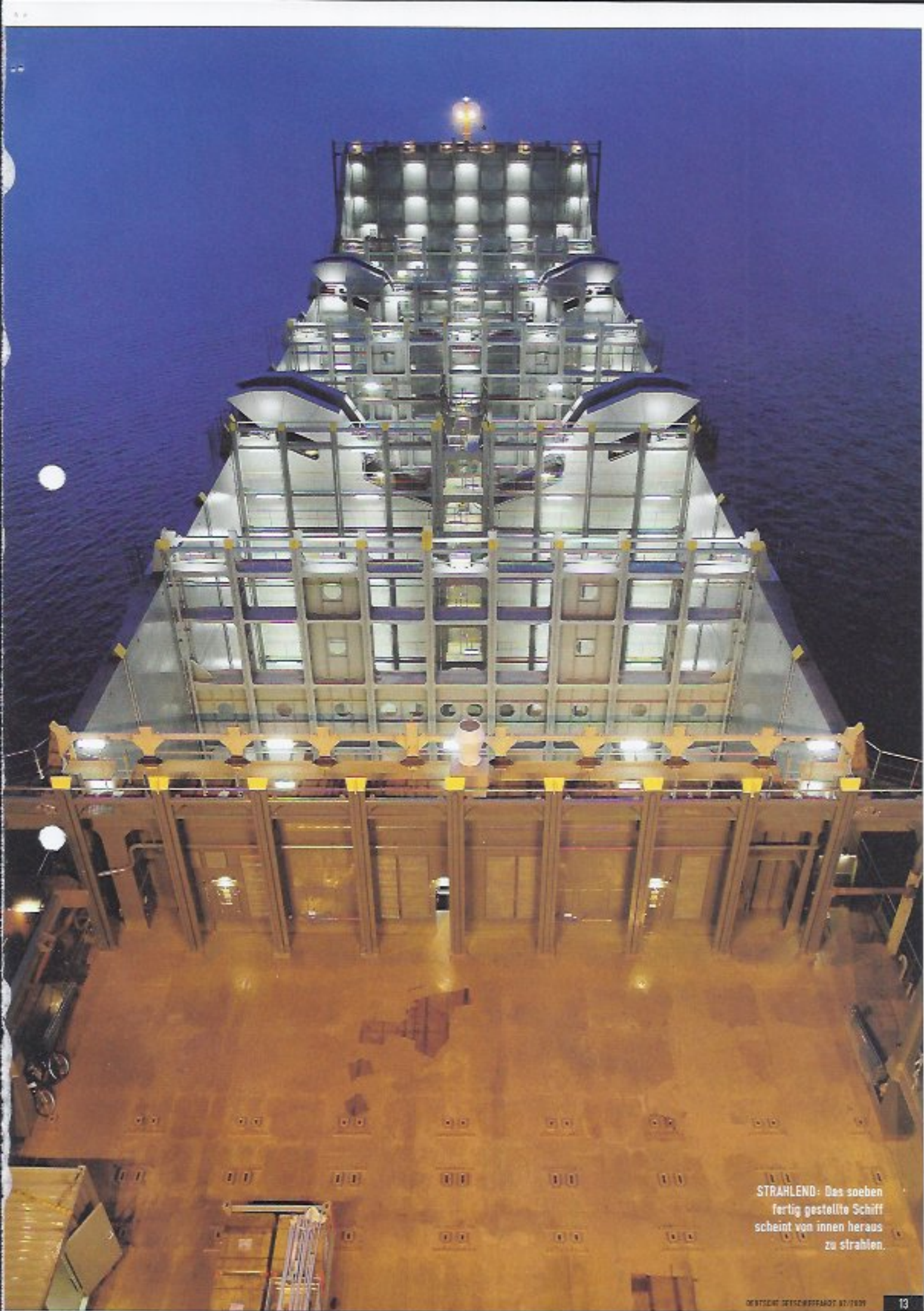




## Die Geburt von „Charlotta“

Die Containerschiffe von der Neuenfelder Sietas-Werft gelten als die Porsche der Branche. Obwohl es sich um Typ-Schiffe handelt, ist jede Ablieferung ein Einzelstück. Peter Andryszak hat über mehrere Monate die Entstehung der MS „Charlotta“ verfolgen und fotografieren können.





**STRAHLEND:** Das soeben fertig gestellte Schiff scheint von innen heraus zu strahlen.



**HANDARBEIT:**  
Der Zuschnitt der  
Stahlplatten erfolgt  
per Computer, bei  
der Qualitätsarbeit  
wird aber auch  
Hand angelegt.

**KOPFSTAND:**  
Aus kleinen Platten  
werden in der Schiff-  
bauhalle Sektionen  
gefertigt.

Schiffe sind mir vertraut. Viele der unterschiedlichsten Bauart und Funktion habe ich auf mehr oder weniger langen Reisen kennen lernen dürfen. Mit der Kamera begleite ich dabei insbesondere deren Mannschaften bei ihrer Arbeit auf See, an Bord von technischen Wunderwerken, deren technische Dimension sich einem Mitfahrer nicht wirklich erschließt. Was liegt da also näher, als den Bau eines modernen Schiffes vom ersten Schritt an zu begleiten und sich dadurch einen – wenn auch laienhaften – Eindruck zu verschaffen. Die Erlaubnis von VDR Mitglied Reederei Gerd Bartels (Neu Wulmstorf) und Schiffswerft J.J. Sietas (Hamburg Neuenfelde) hat es mir nun ermöglicht, den Bau des mit höchster Eisklasse versehenen „Baltic-Max“ Containerschiffs MS „Charlotta“ zu verfolgen.

Jetzt stellt sich die Frage: Wann fängt der Schiffbau an? Etwa mit der Kiellegung? Nun eigentlich schon viel früher. Nämlich mit der ersten angelieferten Stahlplatte; lässt man die Arbeit der Konstrukteure und der Stahl- und Walzwerke außen vor.

#### Buchstabencode für jede Platte

Mein Weg beginnt im Lager unzähliger rostroter Stahlplatten, die bei J.J. Sietas unter freiem Himmel auf ihre Verwertung warten. Von hier aus geht eine zur Verwendung gedachte Platte über ein Rollenband auf den Weg zur von einem Mitarbeiter überwachten Vorbehandlung. Die umfasst zunächst eine Trocknung und grobe Reinigung sowie eine Erhitzung auf rund 40 Grad. Nun durchläuft die Platte eine Strahlstation, in der sie mit geschleudertem Strahlgut von Rost und Zunder





befreit wird. Nach der folgenden Entstaubung läuft die Platte direkten Weges weiter in die Farbspritzanlage. Hier wird sie mit einem Primer beschichtet. Zu sehen ist von all dem nicht viel, da es in einem geschlossenen System abläuft. Aber dafür wird es ab jetzt offensichtlicher.

Die frisch beschichtete Platte durchläuft nun noch die Beschriftungsstation. Hier trägt ein Mitarbeiter mit farbiger Kreide einen Zahlen- und Buchstabencode auf und gibt ihr damit eine Einmaligkeit. Nun kann sie in den eigentlichen Fertigungsprozess eingefügt werden.

Alle zum Bau bestimmten Teile werden nun materialsparend auf den Platten aufzeichnet, einzeln beschriftet und anschließend computergesteuert und menschen überwacht ausgebrannt. Müssen einzelne Teile noch irgendwie geformt und gebogen werden, wandern sie zur entsprechenden Station, wo sie menschengeführt mit Hilfe von hydraulischen Hämmern oder Walzen in Form gebracht werden. Von jetzt ab durchlaufen die Einzelteile eine Reihe von fein aufeinander abgestimmten Montageprozessen, um schließlich über den Sek-

tionsbau im Baudock zum Schiffskörper zusammengefügt zu werden.

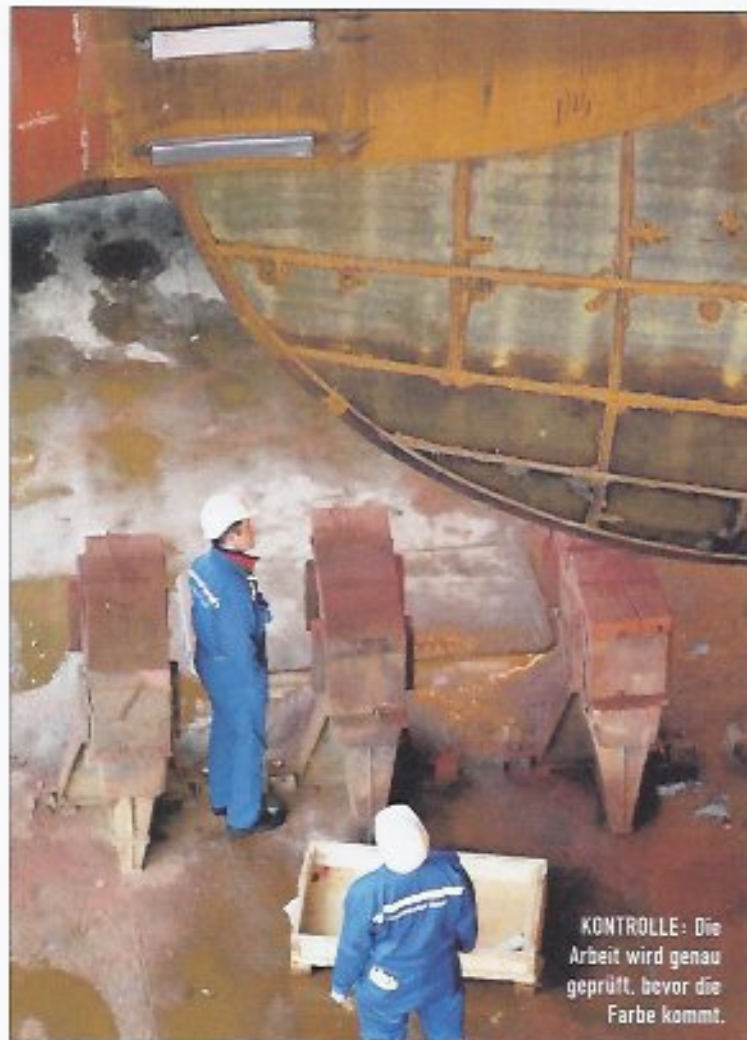
### Flammen und Funken

Nun beginnt der Teil des Schiffbaues, der aufgrund der Medienberichterstattung vertrauter wirkt. Einzelnen in Hallen oder unter freiem Himmel gefertigte Schiffssektionen lassen schon erahnen, zu welchem Teil des Schiffes sie gehören werden. Überall Schweiß-, Schleif- und Kranarbeiten. Funken fliegen. Flammen sind zu sehen; zeitweise ist der Einsatz von Hämmern zu hören. In Angesicht vieler über den Köpfen schwebender Lasten lässt sich die Helmtragepflicht nun leicht verstehen. Alle Ergebnisse der Vorarbeiten münden im Baudock, das pünktlich zum Zusammenfügen aller Teile vorbereitet ist.

Jetzt wird das Schiff sichtbar. Lagen beim letzten Besuch noch einzelne Boden-segmente im Dock, so sind sie eine Woche später schon miteinander verbunden und erste Wände erheben sich. Dazwischen, darauf und darin immer wieder einzelne Werftarbeiter, die in Anbetracht der wachsenden Dimensionen fast verloren wir- →

**SCHWERTRANSPORT:**  
Jedes scheinbar kleine Bauteil wiegt viele Tonnen und wird von Spezialfahrzeugen transportiert.

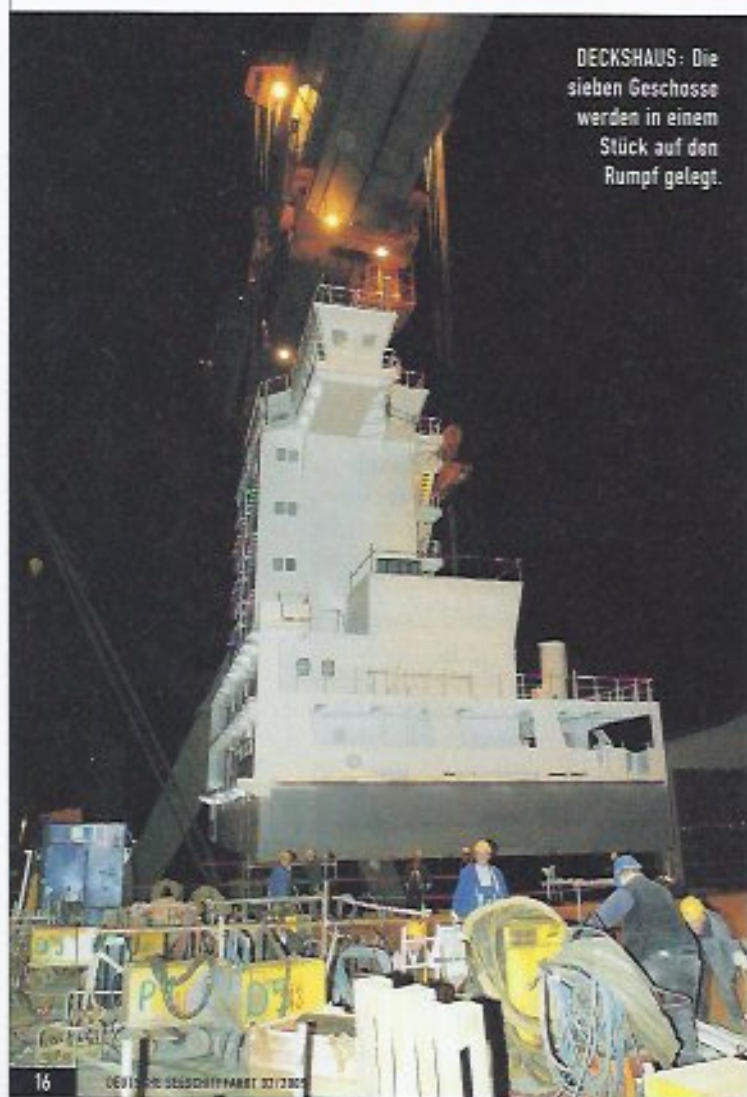
**PUZZLE:**  
Im Trockendock werden die vorgefertigten Sektionen aneinander gefügt.



**KONTROLLE:** Die Arbeit wird genau geprüft, bevor die Farbe kommt.



**FUNKEN:** Beim Zusammenfügen der Stahlsektionen fliegen die Funken.



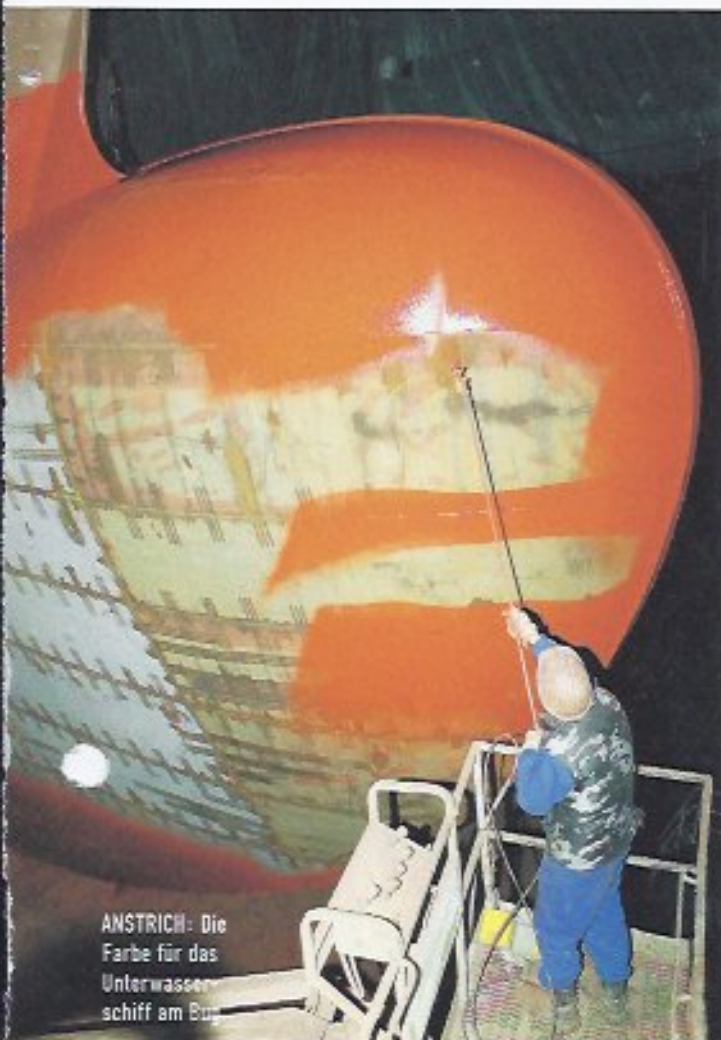
**DECKSHAUS:** Die sieben Geschosse werden in einem Stück auf den Rumpf gelegt.

→ ken. Eine weitere Woche später stehen schon erste Außenwände und schnell gewinnt man den Eindruck, dass das entstehende Schiff sehr bald fertig sein müsste, zumal selbst schon die Maschinen und jede Menge andere Technik mit eingebaut werden. Falsch gedacht. Kaum ist das separat gebaute Brückenhaus millimetergenau auf dem Schiffsdeck aufgesetzt, geht es zu Wasser an die Ausrüstungspier – und all das mit effizienter Ruhe.

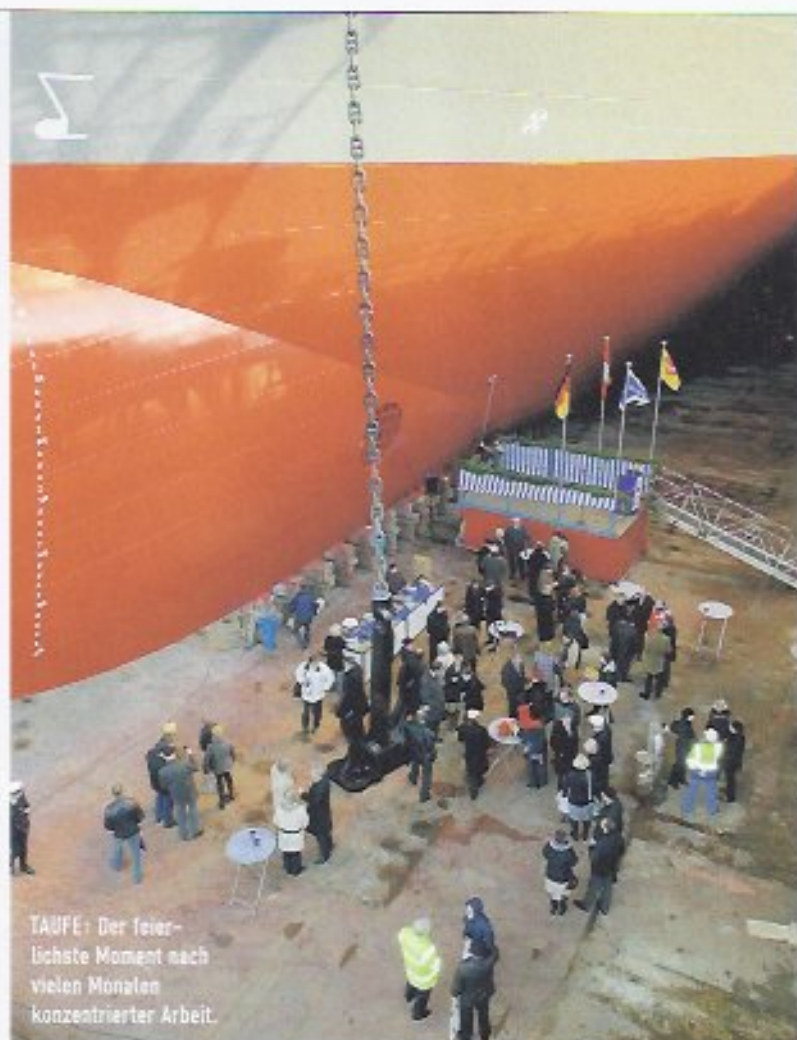
Die sichtbare Anzahl der am Schiff Arbeitenden wird deutlich größer, die Präsenz der Kontrolleure erkennbarer und der nachvollziehbare Baufortschritt kleinteiliger. Hier werden bereits vormontierte Rohre miteinander verbunden, dort Kabel zu einem unübersichtlichen Wust verlegt oder an kaum jemals mehr zugänglichen



**AUSBAU:** Im Inneren des Deckshauses geht es zu wie beim Hausbau an Land.



**ANSTRICH:** Die Farbe für das Unterwasserschiff am Bug



**TAUFE:** Der feierlichste Moment nach vielen Monaten konzentrierter Arbeit.

Stellen wird Korrosionsschutz aufgetragen. Immer wieder fallen neue Geräte auf, die beim letzten Besuch noch nicht da waren oder vielleicht doch? Etwas vertrauter geht es da schon im Deckshaus zu. Die Wände werden wärmeisoliert, Gerüste für die Fertigungswände aufgestellt und die Inneneinrichtung der Kammern und Arbeitsräume eingebaut. Ganz so, wie man es vielleicht vom eigenen Hausbau kennt. Na ja, fast so.

Pünktlich ist das Schiff fertig. Nun erfolgt noch eine zweitägige Probefahrt zum Testen aller wichtigen technischen Komponenten und der anschließende Aufenthalt bei der Norderwerft in Hamburg für den letzten Schliff und die Lackierung.

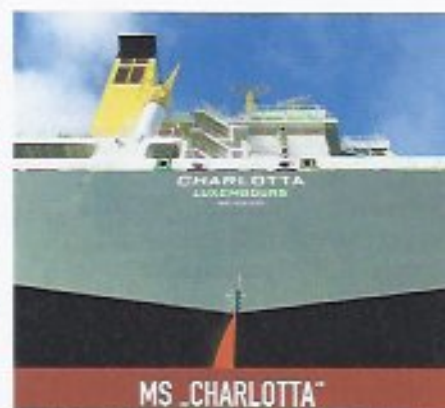
Die MS „Charlotta“ kann nun, nachdem sie erfolgreich von ihrer Namensgeberin getauft wurde, ihrer Bestimmung nachgehen.

## J.J. Sietas

... liegt an der südwestlichen Peripherie der Freien und Hansestadt Hamburg und hat sich als traditionsreiche Werft (seit 1635) in den letzten Jahrzehnten zu einer der effektivsten mittleren Werften der EU mit einer breiten Produktionspalette entwickelt.

Es begann mit dem Bau von hölzernen Booten und Kuttern. Die allmähliche Umstellung vom Holzschiffbau auf den Eisenschiffbau erfolgt ab 1908. Die Auswirkungen des ersten Weltkrieges und der folgenden Inflation zwingen die Werft, vorübergehend den Schiffsbau einzustellen und nur Reparaturen auszuführen. Unter der Leitung von Johann Jacob Sietas (1908-1986) entwickelt die Werft den

Serienbau von Küstenmotorschiffen und legt damit den Grundstein zur Weiterentwicklung. Bereits 1966 wird das erste von der Werft selbst konstruierte Containerschiff abgeliefert. Es gilt weltweit als das erste Containerschiff, bei dem die Abmessungen der genormten ISO-Container die Basis des Entwurfs waren. Heute beschäftigt die Werft ca. 900 Mitarbeiter auf einem Areal von ca. 16 Hektar. [www.sietas-werft.de](http://www.sietas-werft.de)



### MS „CHARLOTTA“

Multi-Flexible Open Top Container Vessel

BAUWERFT:	J.J. Sietas, Hamburg
BAU-NUMMER:	1266
TYP:	178 E4
REEDEREI:	Derd Bartels
FLAGGE:	Luxemburg
LÄNGE:	168,11 m
BREITE:	26,88 m
TIEFGANG:	9,61 m
TRAGFÄHIGKEIT:	17.860 t
BRZ:	15.739
TEU:	1.421 (300 Reefer)
LADEFÄHIGKEIT:	1061 TEU à 14 t
ANTRIEB:	MAN B&W 6LS8/64
LEISTUNG:	11.290 kW
GESCHWINDIGKEIT:	19,7 kn
KLASSIFIZIERUNG:	Germanischer Lloyd