

[Go To Best Hit]

© **Solothurner Zeitung** / **MLZ**; **29.05.2006**

Diverses Zeitung

Gerlafinger Stahl fährt nun zur See

Aker Werft Wismar Augenschein bei einem Grosskunden für Schweizer Schiffbaustahl

Stahl Gerlafingen soll zu 65 Prozent von der italienischen Acciaierie Beltrame S.p.A übernommen werden. Diese produziert als europäische Marktführerin Schiffbaustahl - so wie seit kurzem auch **Stahl** Gerlafingen: Das erste Schiff mit **Gerlafinger Stahl** wird am Donnerstag ausgeliefert.

Daniel Haller (Wismar)

Brandneu liegt die «Lorraine» am Pier der Aker Werft. Am 1. Juni wird der in Wismar und Warnemünde (D) gebaute Carrier mit seinen 2741 Stellplätzen für 20-Fuss-Container an die zypriotische Reederei Schoeller ausgeliefert. Diese hat es der isaelischen Reederei ZIM verchartert. Als Heimathafen prangt «Monrovia» am Heck, denn aus Steuergründen fährt das Schiff unter der Flagge Liberias. Da dieses Steuerparadies mittlerweile eine Bürgerkriegshölle ist, wird sein Schiffsregister in New York geführt. Angesichts der Billigflagge ist vorhersehbar, dass Matrosen aus den Philippinen oder Kiribati das Deck schrubben werden - globalisierter Alltag der christlichen Seefahrt.

Eine Besonderheit aber hat die «Lorraine»: Sie ist das erste Schiff, in dem die Aker Werft unter anderem **Stahl** aus Gerlafingen verbaut hat.

Hohe Qualitätsanforderungen

Drei Viertel der Produktion der **Stahl** Gerlafingen AG ist Baustahl. Um von saisonalen Nachfrageschwankungen unabhängiger zu werden, baut Gerlafingen die Industriestahl-Produktion aus. Dazu gehört der seit 2005 hergestellte Schiffbaustahl der Güteklasse A. Dieser muss den hohen und wechselnden Beanspruchungen auf See genügen, besonders zugfest, resistent gegen Sprödigkeitsbruch und gut biegsam sein. Jede Stahlplatte wird von einer Klassifikationsgesellschaft - in Gerlafingen macht dies der Germanische Lloyd - geprüft und gestempelt. «Für Schiffbaustahl ist hochwertiger Schrott erforderlich», erklärt Hélène Smagge, in Gerlafingen für den Industriestahl-Verkauf zuständig. Autoschrott sei beispielsweise wegen des hohen Kupferanteils wenig geeignet.

Stahl Gerlafingen plant bis 2007 die Verdoppelung der Schiffbaustahl-Produktion (2005: 2500 t). Neben dem Neubau der Industriestahl-Walzstrasse in diesem Herbst werde dafür die Lagerkapazität entscheidend sein, erklärt Smagge, denn bis der **Stahl** vom Germanischen Lloyd abgenommen ist, liege er bis zu drei Wochen am Lager. Falls sich dafür in Gerlafingen kein Platz finde, müsse man ein Lager in Basel suchen. Falls der Verkauf von 65 Prozent an Acciaierie Beltrame zustande kommt, hat **Stahl** Gerlafingen weitere Absatzkanäle: Der neue Hauptaktionär ist europäischer Hauptproduzent von Schiffbau-Flach- und -Profilstahl.

Europas grösster Schiffbauer

Mit Aker Ostsee in Wismar und Warnemünde hat das **Gerlafinger** Werk einen prominenten Kunden gefunden: Dieser gehört zur Aker-Yards-Gruppe mit Werften in Norwegen, Schweden, Finnland, Rumänien sowie in den USA und Brasilien und ist Europas grösster Schiffbauer. Weltweit konkurriert Aker Yards, die zum norwegischen Aker Mischkonzern gehört, mit Mitsubishi um Platz vier unter den Schiffbauern, erklärt Aker-Yards-Sprecher Matthias Trott. Derzeit sei die Übernahme von zwei französischen Werften im Gange. Sobald diese vollzogen sei, würden weltweit 16 000 Beschäftigte für Aker Schiffe bauen.

Innerhalb der Aker-Yards-Gruppe ist der Gerlafingen-Partner Aker Ostsee das Kompetenzzentrum für den Handelsschiffbau. Um sich gegen die Billigkonkurrenz aus Fernost zu behaupten, verteilt Aker die anfallenden Fixkosten auf eine möglichst hohe Stückzahl. Dazu gehört die Serienfertigung nach dem Baukastensystem (siehe Text unten).

Technologische Führerschaft

Der Schiffbau-Markt verhalte sich zyklisch, erklärt Trott, wobei die Nachfrage-Schwankungen nicht für alle Schiffstypen synchron verlaufen. Derzeit seien die Auftragsbücher von Aker Ostsee bis zum 3. Quartal 2008 mit Bestellungen für 1,4 Mrd. Euro gefüllt - 37 Containerschiffe bis zur Grösse der «Lorraine». Verliessen 2005 zehn Schiffe und zwei Teilrümpfe das Dock, so sind für das laufende Jahr deren 13 und für 2007 16 bis 17 Schiffe zur Ablieferung geplant.

Beim aktuellen Auftragsboom seien Überkapazitäten im Container-Transport absehbar. Deshalb entwickle Aker als Nachfolgeprodukt Spezialtanker: Zwar seien den relativ simplen Rohöltankern die Werften in Asien billiger, erklärt Trott. Chancen gebe es bei technisch anspruchsvolleren Tankern für Chemikalien oder Gas: Bei Erdgas beispielsweise muss die Ladung ständig auf minus 162°C gekühlt werden.

Zudem sei absehbar, dass der Nahe Osten die Erdöl-Nachfrage nicht mehr befriedigen könne. «Dann werden nordrussische Erdölfelder interessant, deren Ausbeutung bisher zu teuer war.» Dafür konzipiert Aker Yards Tanker, die bis zu 1,50 Meter dickes Eis brechen können. Auch eisbrechende Shuttle-Tanker, welche die Bohrinseln mit dem Hafen verbinden, dürften dann gefragt sein. «Als europäische Werft müssen wir die technologische Führerschaft erreichen, halten oder zurückgewinnen», betont Trott. Dafür brauche es unter anderem guten **Stahl**.

Kundenlob für **Stahl** Gerlafingen

Wie kommt nun eine norddeutsche Werft, die derzeit 150 000 t **Stahl** pro Jahr verbaut, dazu, bei einem kleinen Produzenten in der Schweiz einzukaufen? «Diversifizierung», erklärt Edeltraut Haag, die **Stahl**-Einkäuferin von Aker Ostsee. Sie verteilt die Einkäufe auf rund 40 Lieferanten. «Wir machen jeweils ein Audit im Werk selbst, und da hat uns Gerlafingen überzeugt. Wir sind froh, diesen Lieferanten gefunden zu haben.» Neben der «Topqualität» würden vor allem «klare Strukturen und entsprechende Rück-Verfolgbarkeit» für **Stahl** Gerlafingen sprechen.

Konsequenz: Beim Flachstahl, der für Verstrebungen in den Schotten und der Wabenstruktur unter der Aussenhaut zum Einsatz kommt, liefert Gerlafingen 50 Prozent des Bedarfs von Aker Ostsee, derzeit 2000 Tonnen pro Jahr. Edeltraut Haag freut sich schon darauf, dass mit der neuen **Gerlafinger** Walzstrasse auch **Stahl** der noch höheren Qualität A 36 produziert werden könne.

Auch **Stahl** Gerlafingen diversifiziert: «Wir suchen neben Aker weitere Abnehmer, um den Absatz auf eine breitere Basis zu stellen», erklärt Hélène Smagge. Neben Handelsschiffen würden künftig auch Yachten und allenfalls Korvetten mit **Stahl** aus Gerlafingen gebaut.

Platz für 2741 Container Die Lorraine - 222 Meter lang, knapp 30 Meter breit - ist das erste Schiff, für das auch Schiffbaustahl aus Gerlafingen verwendet wurde. Fotos: dh

Flachstahl und Profile Gerlafingen liefert bis zu 30 cm - ab Herbst bis zu 40 cm - breiten Flachstahl für Verstreibungen (l.). Der künftige Gerlafingen-Besitzer Beltrame ist auf Profile (r.) spezialisiert.

Baukasten Aker Yards baut Einzelsegmente und setzt sie mit grossen Kränen zu Schiffen zusammen.

Frachter aus zwei millimetergenauen Schiffshälften

Traditionell baut man Schiffe als weitgehend leere Schale auf der Helling und lässt sie beim Stapellauf ins Wasser gleiten. An der Pier werden sie dann ausgebaut.

Aker Yards baut dagegen die Schiffe in Sektionen. Die Grösse der einzelnen Sektionen variiert bei gleichem Schiffstyp je nach dem vorhandenen Platz der Werft.

Jede Sektion enthält bereits alle Elemente wie beispielsweise Rohrleitungen, welche eingeschweisst werden müssen. Dadurch ist es möglich, an mehreren Schiffen gleichzeitig zu arbeiten, und die Ausbaizeit im Wasser verkürzt sich.

Im Dock werden die Sektionen zusammengeschweisst: In Warnemünde das Vorder-, in Wismar das Achterschiff. Schlepper ziehen dann das Vorderschiff über die Ostsee nach Wismar. Dort wird das Dock geflutet und auch die hintere Schiffshälfte so weit mit Wasser gefüllt, dass sie nicht aufschwimmt. Mit einer Passgenauigkeit von 1 bis 5 Millimeter wird dann das rund 100 Meter lange Vorderschiff zur hinteren Hälfte «eingeschwommen». Dann pumpt man das Dock leer, und die Arbeiter schweissen die Hälften zusammen. Durch die höhere Routine - jede Werft produziert exklusiv die ihr zugeteilte Schiffshälfte - konnte Aker die Arbeitsstunden pro Schiff um 10 Prozent senken.

Durch Einsetzen oder Weglassen von Mittschiffs-Segmenten wird die Länge des Schiffs und damit dessen Container-Stellplatz-Kapazität den Wünschen der Kunden angepasst. (dh)