Ruhiges Fahrwasser

ArcelorMittal Galati und Damen arbeiten zusammen am Bau einer neuen Klasse von Schiffen für die niederländische Marine

Wenn die Karel Doorman 2015 ihren Dienst aufnimmt, wird sie das größte Schiff in der Königlich Niederländischen Marine sein. Als Logistik- und Unterstützungsschiff (Joint Support Ship, JSS) in einem ist die Karel Doorman weltweit eines der ersten Schiffe seiner Art. Der Bau eines derart großen und komplexen Schiffs ist eine Herausforderung sowohl für die Werft als auch für den Stahllieferanten. Doch die enge Zusammenarbeit zwischen Damen Shipyard Galati und ArcelorMittal Flat Carbon Europe wird gewährleisten, dass die Karel Doorman rechtzeitig und budgetgerecht geliefert wird.

Der Bug wird in Position gebracht (Mit freundlicher Genehmigung: Damen Shipyard Galati)

In den vergangenen fünf Jahren standen die europäischen Schiffbauer Zeiten großer Herausforderungen gegenüber, da die Industrie eine konjunkturell schwierige Phase durchläuft. Durch den Abschwung der Weltwirtschaft hat sich die Menge der auf dem Seeweg beförderten Waren drastisch verringert, was einen Rückgang in der Nachfrage nach neuen Schiffen zur Folge hatte. Mit dem Ausbau von Kapazitäten und kostengünstigeren Arbeitskräften in Asien hat sich der Schiffbau immer mehr nach Osten verlagert in Länder wie China und Korea. Diese Verknüpfung von Faktoren hat dazu geführt, dass viele europäische Werften wenig genutzt werden oder das Geschäft aufgeben.

Reduzierung von Kostenrisiken

Mit Werften in den Niederlanden und in Rumänien hatte Damen vor der schlimmsten Phase des wirtschaftlichen Rückgangs 2008 die Entscheidung getroffen, sich auf technische Schiffe zu spezialisieren. Durch diese Konzentration auf Schiffe wie Schlepper, Arbeitsschiffe, Marineschiffe, Offshore- und Transportschiffe hat sich Damen in einem ansonsten schwierigen und überfüllten Markt eine Nische geschaffen. Heute bauen die 6.700 Beschäftigten des Unternehmens rund 150 Schiffe im Jahr.

In Galati (Rumänien) ist ArcelorMittal Galati mit seinem nur 15 km von der Werft entfernten Werk Damens bevorzugter Stahllieferant. Die beiden Unternehmen blicken auf eine lange Geschichte der Zusammenarbeit an Schiffen wie Container-, Tank- und Marineschiffen zurück.

Zu dem Zeitpunkt, als der Stahlliefervertrag für die Karel Doorman unterzeichnet wurde, waren die Kosten ein wichtiges Thema für den Schiffbauer. Damen wollte während des zwei Jahre dauernden Baus des Schiffes nicht auf Preisschwankungen spekulieren. „Damen möchte nicht von Stahlpreisschwankungen profitieren", erläutert Marius Simion, Leiter Einkauf und Logistik. „Wir möchten nur, dass unsere Leute weiter arbeiten können."

Damit es keine Überraschungen gab, stimmte ArcelorMittal einer transparenten Preisgestaltung zu, die auf einem neutralen, öffentlichen Index basierte. Das senkte das Risiko für Damen und ermöglichte dem Unternehmen vollkommene Transparenz gegenüber seinem Kunden und ArcelorMittal.

Flexibler Lieferplan

Der Vertrag legte außerdem die Mengen an hochfestem EH-36-Stahlblech fest, die in jedem Quartal geliefert werden sollten. Bei Schiffen dieser Größe ist es typisch, dass der abschließende Entwurf und die endgültige konstruktive Gestaltung weiterlaufen, während das Schiff gebaut wird. Der Vertrag versetzte Damen in die Lage, den Auftrag gemäß der technischen Änderungen anzupassen.

Für ArcelorMittal hat dieser Ansatz sehr gut funktioniert, da er half, interne Prozesse wie die Produktionsplanung zu verbessern. „Dieser Vertrag und die gute Planung haben dazu beigetragen, Verzögerungen zu vermeiden", merkt Marius Simion an.

Soweit möglich liefert ArcelorMittal Grobblech für den Schiffbau per Bahn. Dadurch verringert sich die Anzahl an erforderlichen LKW-Fahrten und es ist der schnellste Weg, die richtige Menge an Stahl rechtzeitig an den richtigen Ort zu bekommen. Im Fall der Karel Doorman wurden die Bleche im Walzzustand geliefert und dann von der Werft gestrahlt.

Im Sommer 2013 wird die Karel Doorman von Galati in Damens Werk in Vlissingen (Niederlande) geschleppt, wo der Ausbau abgeschlossen wird. 2014 werden das Schiff und seine Systeme dann einer Endabnahme unterzogen, bevor es 2015 seinen Dienst in der Königlich Niederländischen Marine aufnimmt. „Der Kunde ist bisher sehr zufrieden mit der Qualität", fügt Marius Simion hinzu.

Dieses Projekt mit Damen ist nur ein Beispiel dafür, wie ArcelorMittal Galati den Herausforderungen von hoher Qualität und qualitativ hochwertigen Dienstleistungen in dem stark umkämpften Schiffbaumarkt begegnet.

Mit der näher rückenden Fertigstellung der Karel Doorman wendet sich das Augenmerk auf neue Schiffe. „Wir arbeiten seit langem mit ArcelorMittal und hatten bei diesem Projekt eine gute Zusammenarbeit. Wir sind mit dem Verlauf des Projekts sehr zufrieden", erklärt Marius Simion. „Wir beabsichtigen, diese Zusammenarbeit mit neuen Projekten auszubauen."

Technische Angaben der JSS Karel Doorman

Abmessungen:	Länge 204,7 m, Breite 30,4 m, Höhe 7,8 m
Geschwindigkeit:	18 Knoten
Besatzung:	Bis zu 175 + 125 marinefernes Personal wie Hubschrauberbesatzungen oder medizinische Teams
Flugdeck:	2500 m^2 und 1060 m^2 Hangar für sechs Hubschrauber mit eingeklappten Rotorblättern.
Medizinische Einrichtungen:	Bordhospital mit zwei Operationssälen, Intensivstation, Röntgenlabor, Behandlungszimmer und Lazarett.
Tragfähigkeit:	40-Tonnen-Kran, ein 40-Tonnen-Lift, Ro/Ro-Rampe für schwere Radfahrzeuge.

Soweit möglich liefert ArcelorMittal Grobblech für den Schiffbau per Bahn.

Die im Bau befindliche Karel Doorman in den Damen Shipyard Galati (Mit freundlicher Genehmigung von Damen)

Hochfeste Stähle für leichte, robuste Marineschiffe

Für den Schiffsrumpf der Karel Doorman wurde die hochfeste Stahlgüte EH-36 gewählt. EH-36 ist keine Massenwarengüte und erhält ihre Eigenschaften auch bei niedrigen Temperaturen von -30° C. Das bedeutet, dass das Schiff in fast jedem Teil der Welt eingesetzt werden kann.

Damen orderte Bleche von 3 Meter Breite, um die Anzahl der erforderlichen Schweißnähte zu reduzieren. Breitere Bleche verbessern außerdem die Linie des Schiffs und reduzieren die Anzahl an sichtbaren Nähten in dem großen Mittelabschnitt. „Bei großen Schiffen gilt: Je größer das Blech desto besser", erläutert Marius Simion.