

Diedrich setzt auf die



Offshore Windpark Nystedt in Dänemark mit 72 Siemens 2,3 MW-Windturbinen

Foto: R. Brinkema/ Firma ENOVA

An der ostfriesischen Nordseeküste gibt es Wind im Überfluss. Energie-tisch genutzt wird diese effiziente Naturgewalt bislang kaum. Doch das soll sich nun ändern. 18 Windparks auf offener See hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) aktuell genehmigt. Zusammen haben sie ein Volumen von 4.900 einzelnen Windrädern. 46 weitere Projekte mit noch einmal 4.300 Windkraftanlagen befinden sich im Genehmigungsverfahren. Kurzum: In der Nutzung regenerativer Energien führt zukünftig kein Weg am Meer vorbei. Das haben nicht nur zahlreiche Energieversorgungsunternehmen und Ingenieur-Büros erkannt, die für ihre Windparkgesellschaften derzeit händerringend nach Fachkräften suchen. Denn händerringend gesucht werden auch geeignete Schiffe, die diese Fachkräfte mitsamt dem technischen Equipment vom Festland zu den künftigen Windparks transportieren. Und genau davon erhofft sich die Schiffswerft Diedrich in Oldersum an der Ems ein profitables Geschäft.

Kerngeschäft: Reparaturen und Umbauten

Im Wattenmeer – zwischen dem ostfriesischen Festland und den Nordseeinseln – kennt sich das Traditionsunternehmen bestens aus. Viele der Inselfähren, die beispielsweise Norddeich mit Juist oder Norderney verbinden, wurden auf der Diedrich-Werft gebaut.

Heute besteht das Kerngeschäft darin, diese Fahrgastschiffe zu reparieren oder

Kraft des Windes

umzubauen. Alle Jahre wieder wird vom Winter bis Ostern mit Hochdruck an bis zu 25 Fährschiffen gearbeitet, um sie bis zum Start der Tourismussaison in neuem Glanz erstrahlen zu lassen.

In diesem Jahr strahlt aber nicht nur die weiße Flotte: In der Werfthalle glänzt es silbern. Die Aluminium-Hülle eines High-tech-Katamarans zeugt von einem neuen Standbein, das sich die Werft gerade aufbaut. Akribisch wird an dem Schiff gearbeitet, das im Mai ins Wasser gelassen werden soll. Leicht, schnell, wendig und stabil: Derart ausgestattet, wird der Katamaran künftig im Pendelverkehr zwischen Festland und Windparks auf der Nordsee eingesetzt. Die Reederei AG Norden-Frisia mit Sitz auf Norderney hat den 21 Meter langen, acht Meter breiten und mit einem Tiefgang von nur 1,85 Metern konzipierten Offshore-Versorger bei Diedrich in Auftrag gegeben. Damit will sich die Reederei auf dem neuen Markt positionieren. Auch Diedrich-Geschäftsführer Jens Schädler kann sich eine „Initialzündung“ für seine Werft vorstellen.

Katamaran hat viel Platz und ist sehr schnell

Seit Mai 2006 leitet der 48-jährige die Geschicke auf der Oldersumer Werft. Seitdem wuchs die Zahl der qualifizierten Mitarbeiter aufgrund der guten Auftragslage kontinuierlich, und seitdem werden schwarze Zahlen geschrieben. Das Unternehmen hat seinen Ruf als verlässliche Reparaturwerft untermauert und will sich



Versorgungsschiff für Offshore Windparks

Fotos: bauähnliches Schwesterschiff

SCHIFFSDATEN:

Länge:	21,00 Meter
Breite:	8,00 Meter
Tiefgang:	1,85 Meter
Maschine:	Zwei „Cat C32 Ditta“ mit jeweils 820 kW
Höchstgeschwindigkeit:	25 Knoten
Kapazität:	Ein 20 Fuß-Container
Platz:	25 Personen (acht Schlafstätten)
Zuladung:	Zehn Tonnen
Fertigstellung:	Mai 2009

Filigrane Konstruktion



Bis ins Detail ausgefeilt

Vorsteven Neubau



Präzision ist gefragt

Zur Person

Jens Schädler wurde am Heiligen Abend des Jahres 1960 in Okel geboren. Die berufliche Laufbahn des Schiffbau-Ingenieurs begann 1985 im Ingenieurbüro Franz Sternkopf GmbH im ostfriesischen Leer. 1990 übernahm er die Geschäftsführung dieser Firma. 2005 wechselte Schädler in die Schiffssicherheitsabteilung der See-Berufsgenossenschaft. Seit Mai 2006 ist der 48-jährige als Geschäftsführer der Schiffswerft Diedrich GmbH & Co. KG in Oldersum tätig. Jens Schädler ist verheiratet und hat vier Kinder.

nun mit seinem Know-how für spezielle Aufgaben neu positionieren. Dazu zählt die Versorgung der Windparks. Auf der Suche nach einem passenden Schiff, das den Wünschen der Reederei entspricht, wurde Schädler im Ingenieurbüro „Global Marine Design“ in Australien fündig. Die Australier hatten bereits mehrere Offshore-Schiffe entworfen. Basierend auf diesen Plänen entwickelten, konstruierten und bauten Schiffbau-Ingenieur Schädler und das Diedrich-Team jenen Katamaran, der heute kurz vor der Fertigstellung steht – entsprechend den Anforderungen der Nordsee und den deutschen Vorschriften.

Jens Schädler ist überzeugt von diesem Schiff. Mit Platz für bis zu 25 Personen sowie einen 20-Fuß-Container, angetrieben von 1640 Kilowatt und 25 Knoten schnell, wird der erste Diedrich-Katamaran in Kürze über die Nordsee-Wellen gleiten. „Er wird sich im Alltag bewähren“, sagt der Geschäftsführer. Die Suche nach einem geeigneten Schiff für die Versorgung der Nordsee-Windparks könnte dann ein Ende haben. www.schiffswerft-diedrich.de



Schiffswerft Diedrich in Oldersum an der Ems

„Wir wollen diesen Weg gehen“

Interview mit Jens Schädler, Geschäftsführer der Schiffswerft Diedrich

Herr Schädler, was hat Sie dazu bewogen, in den Bau von Offshore-Versorgungsschiffen einzusteigen?

„Nachdem die Reederei AG Norden-Frisia mit dem Wunsch an uns herangetreten ist, bei der Suche nach einem Offshore-Servicefahrzeug behilflich zu sein, haben wir uns nach reiflicher Überlegung und Sichtung des Marktes dazu entschlossen, ein solches Schiff selber zu bauen.“

Welche charakteristischen Merkmale hat dieses Schiff, es ist ein Katamaran? Was zeichnet ihn aus?

„Der 21 Meter lange Offshore-Katamaran hat einen maximalen Tiefgang von 1,85 Metern. Das ist für das Erreichen des Hafens in Norddeich unabdingbar, der eine wichtige Rolle beim Bau und dem Betrieb der ersten Nordsee-Windparks spielt. Zudem verfügt der Katamaran über ein breites und freies Achterdeck, das zur Mitnahme eines Containers genutzt werden kann. Das Deckhaus bietet Platz für 25 Servicetechniker. Und es sind 25 Knoten Geschwindigkeit bei vollem Tiefgang möglich.“

Interessant ist auch die aus Aluminium bestehende Hülle ...

„Unabdingbare Voraussetzung für den Bau eines schnellen Schiffes ist die Verwendung von leichtem Konstruktions-

material. Deshalb haben wir eine Aluminiumhülle genommen und nutzen damit das am weitesten ausgereifte Konstruktionskonzept bei kleinen Katamaranen.“

Das Schiff basiert auf den Entwürfen eines australischen Ingenieurbüros. Wie sind Sie auf dieses Modell gestoßen?

„Wir sind auf einige Firmen gestoßen, die einen Katamaran nach dem Entwurf der Firma Global Marine Design anbieten. Zusammen mit Vertretern der Reederei haben wir uns vor rund einem Jahr aufgemacht, Firmeninhaber Gavin Mair in West-Australien zu treffen, einige seiner Entwürfe zu prüfen und mit einem Schiff, das unserem heutigen ähnelt, Probefahrten zu unternehmen. Das Konzept hat uns überzeugt. Wir haben daraus einen für unsere Vorschriften in Deutschland passenden Entwurf gemacht. Entwurf, Konstruktion, Einkauf und Bau haben vor einem Jahr parallel begonnen in Eigenregie. Wir sind der Generalunternehmer für dieses Produkt.“

Die EU-Kommission will allein 150 Millionen Euro für Bau und Anbindung zweier deutscher Offshore-Windparks zur Verfügung stellen und hat der Branche damit einen neuen Schub gegeben. Sie scheinen auf das richtige „Pferd“ zu setzen ...

„Es würde mich freuen, wenn sich aufgrund der EU-Investitionen ein interessan-

ter Markt für unser Produkt finden würde. Erste Anzeichen sprechen dafür.“

Ist es denkbar, sich als Spezialwerft für die Offshore-Branche im Markt zu positionieren?

„Ja.“

Zuletzt hatte sich die Schiffswerft Diedrich vor allem durch Reparaturen und Umbauten einen Namen gemacht. Wird jetzt das Neubau-Segment zu einem weiteren Standbein?

„Die Neubautätigkeit auf unserer Werft, die in der Struktur eine Reparatur- und Umbauwerft ist, wird uns einiges an organisatorischer Leistung abverlangen. Aber wir wollen diesen Weg gehen.“

Haben Sie weitere Pläne in der Schublade?

„Wir wollen basierend auf unserem Knowhow auf jeden Fall im Bereich Neubau von Fahrgastschiffen in der Wattfahrt vorne dran bleiben. Die Fahrgastschiffsreedereien konnten in den vergangenen 25 Jahren wenig in Neubauten investieren. Wir denken, dass für diesen Schiffstyp jetzt kurzfristig ein Neubaueitaler kommen wird. Mit guten Ideen und kostengünstigen Lösungen stehen wir den Reedereien zur Seite. Aktuell bearbeiten wir einige Projekte für Frachtschiffe in der Wattfahrt.“