



Peene-Werft
Fotos: Peene-Werft

Die Peene-Werft

Stärke im Werftenverbund der Hegemann-Gruppe

Hermann Bliss

Nichts ist so beständig wie der Wandel – unter dieses in der Deutschen Marine hinlänglich bekannte Motto kann man die nunmehr 30-jährige Erfolgsstory des Werftenverbundes der Hegemann-Gruppe stellen.

Vorausschauendes wirtschaftliches Denken und Handeln in hanseatischer Tradition, Innovationsfähigkeit sowie Qualitätsbewusstsein sind die bestimmenden Maximen, die der Bremer Kaufmann und Dipl. Ing. Detlef Hegemann in seinen Unternehmen vorlebt. Hinzu kommt aber auch ein ausgeprägtes historisches Bewusstsein, das man spürt, wenn man den Blick aus der Chefetage der Stralsunder Volkswerft auf die Hansestadt Stralsund wendet. Da fasziniert nicht nur das modernste Brückenbauwerk Deutschlands, der Strelasundbrücke, man blickt zugleich auf die Wiege der Deutschen Flotte von 1848. Hier in Stralsund nämlich lief am 10. August 1848 die erste Kanonenschaluppe der am 14. Juni 1848 von der Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche gegründeten Deutschen Marine vom Stapel, die STRELASUND. Eben an dieser Stelle, exakt 100 Jahre später, wurde der jüngste Spross der Hegemann Werftengruppe, die am 16. August 2007 von der A.P. Møller - Maersk Group erworbene Volkswerft Stralsund gegründet.

Marineschiffbau hat es in Stralsund nach Ende des Zweiten Weltkriegs – abgesehen von einigen Reparaturen – nicht mehr gegeben. Gleichwohl ist man überzeugt, den Marineschiffbau als eine der Kernfähigkeiten der deutschen Rüstungsindustrie auch innerhalb des

Werftenverbundes weiterhin bei der Peene-Werft in Wolgast betreiben zu können. In diesem Sinne sieht man sich in Wolgast nach 60-jährigem Bestehen auch zukünftig in der Tradition als Marinewerft. Dieses Selbstverständnis erschließt sich jedoch nur in ganzheitlicher Betrachtung, nämlich mit Blick auf den gesamten Werftenverbund der Hegemann-Gruppe.

Zu den Anfängen

Blickt man auf die Anfänge der heutigen Werftengruppe, ist es geradezu bemerkenswert, dass insbesondere zu einer Zeit, in dem etliche traditionsreiche deutsche Werften ihre Tore schlossen, der Unternehmergeist Hege-



Detlef Hegemann

manns zu einem Neuanfang im deutschen Schiffbau führte.

1978 schickt die Rolandwerft in Bremen ihren allerersten Frachterneubau, das für Thekla Schepers in Haren/Ems gebaute Küstenmotorschiff VERENA, auf Probefahrt. Es folgte bis 1985 eine Serie von Küstenfrachtern u.a. für die Reedereikunden Jüngerhans, Schepers, Draxl und Boese. Schließlich war es 1985 sogar ein Passagierschiff, die für 870 Tagespassagiere ausgelegte BALTIC JET, die in Bremen-Hemelingen als letzter Neubau auf Kiel gelegt wurde.

Zuvor, 1983, hatte Hegemann Weser abwärts in Berne bereits eine weitere Werft übernommen, die erstmals die Möglichkeit zum Bau größerer Schiffe bot.

Die Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG

Der erste Neubau auf der heutigen Rolandwerft – seit Dezember 2000 eine 100-prozentige Tochter der Peene-Werft GmbH – war allerdings der Hafenschlepper SIBSA für Bangladesch, dem neben Spezialschiffen wie dem Forschungsschiff HEINCKE oder dem Vermessungsschiff KIEK UT zahlreiche Frachtschiffe folgten.

Der Einstieg in den Containerschiffbau erfolgte schließlich 1992. Im Gleichklang mit den zunehmenden Schiffsgrößen wurden Anlagen und Infrastruktur ausgebaut und modernisiert, sodass heute in drei beheizbaren Schiffshallen Neubauten bis zu einer Länge von 140 Meter und 22,2 Meter Breite sowie einer Kapazität von 974 TEU gebaut und mithilfe eines Schiffsliftes von 3.800 Tonnen Hebefähigkeit

mit Quer- und Längsverfahrbahnen zu Wasser gebracht werden. Der Ausrüstungskai verfügt über zwei Schiffs Liegeplätze und ist mit zwei 50-t-Kaikranen sowie einem 8-t-Turmdrehkran ausgerüstet.

Die Peene-Werft GmbH

Als nach der Wiedervereinigung plötzlich Schlepperaufträge an die günstiger anbietende Peene-Werft verloren gingen, stattete Detlef Hegemann der Konkurrenz im Osten einen Besuch ab und erkannte, dass sich hier bei einer Modernisierung der Anlagen ein wettbewerbsfähiger Schiffbaubetrieb erhalten lässt. Idee und Tat, d.h. Übernahme der Werft 1992, waren zugleich gekennzeichnet durch die Transformation von einer reinen Marine- zu einer modernen Kompaktwerft, deren erste Priorität heute der Neubau von Handelsschiffen ist, ohne jedoch auf die Möglichkeiten zu verzichten, die der Marineschiffbau trotz des sich wandelnden Bedarfs bei der Deutschen Marine bietet.

Auf Anweisung der sowjetischen Militäradministration am 20. Juni 1948 gegründet, baute die Werft zunächst Fischereifahrzeuge, die als Reparationsleistungen verrechnet wurden. Mit Gründung der Volksmarine 1955 wandte man sich mit dem Bau des ersten Minenlege- und -räumschiffes vom Typ KRAKE direkt dem Marineschiffbau zu. In den Folgejahren wurden die zwischenzeitlich erheblich erweiterten Kapazitäten dann schwerpunktmäßig für den Serienbau von Minensuch- und -räumschiffen, Torpedoschnellbooten, Landungsschiffen, Ujagdschiffen, Raketenschnellbooten sowie Unterstützungsfahrzeugen für die Volksmarine ausgelastet. Insgesamt wurden bis zur Wende 250 Einheiten abgeliefert. Zudem entwickelte sich die Peene-Werft zum führenden Reparatur- und Instandsetzungsbetrieb für die Flotte der Volksmarine.

Die Basis für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Werft nach 1990 war zunächst die konsequente Weiterverfolgung des Marineschiffbaus, jedoch erweitert um ein deutlich breiter angelegtes Produktionsspektrum. Nach ihrer infrastrukturellen und verfahrenstechnischen Modernisierung als Kompaktwerft 1995 entwickelte man ein Fertigungsprogramm für Küstenmotorschiffe, Schwergutschiffe, Fischereischiffe, Spezialschiffe für Behörden, Ro/Ro-Schiffe sowie Schiffe mit höchster Eisklasse bis hin zu schnellen Container-Feeder-Schiffen.

Heute ist die Peene-Werft GmbH mit neuesten Schweiß-, Schneid- und Transporteinrichtungen ausgestattet. So war es möglich, dass nach Aufhebung der CGT-Beschränkung auf 35.000 CGT im Jahr 2005 der Fertigungsdurchsatz bei der Peene-Werft nahezu verdoppelt werden konnte. In diesem Jahr werden im Übrigen acht Ablieferungen zu Buche stehen.

Für die Produktion weist sie folgende Schwerpunktbereiche auf:

- ▶ ein erster Fertigungskomplex mit
 - einer beheizbaren Schiffbauhalle mit 110 m Länge und 34 m Breite für die Fertigung und Vorausrüstung von Schiffmodulen
 - einer weiteren beheizbaren Schiffbauhalle mit 90 m Länge und 30 m Breite für die Fertigung, Vorausrüstung und Konservierung von Modulen
 - einem Trockendock – lichte Weite 180 m und 30 m Breite zur Montage der Schiffe
- ▶ ein zweiter Fertigungskomplex mit
 - einer modernen beheizbaren Schiffbauhalle von 175 m Länge und 14,6 m Breite
 - einem Schiffsliift mit einer Länge bis zu 110 m und 16 m Breite, Kapazität ca. 3500 t
- ▶ ein dritter Fertigungskomplex ist die Marineschiffbau-Linie mit
 - einer modernen beheizbaren Schiffbauhalle mit einer Länge von 125 m, einer Breite von 30 m und einer Höhe von 46 m
 - einem modernen Werkstattgebäude zur Lagerung und Bearbeitung von amagnetischem Stahl.

Insbesondere die Möglichkeit, dass in Wolgast die Fertigungsprozesse sowohl nach dem Erzeugnis- als auch nach dem Werkstattprinzip gesteuert werden können, sichert dem Betrieb ein Höchstmaß an Flexibilität. So kann neben der Serienfertigung im Handelsschiffneubau



Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiff (SUBS) Ostsee ARKONA

ohne dessen Arbeitsabläufe zu unterbrechen der Marine- und Spezialschiffbau betrieben werden. Insofern konnte sich die Werft auch im Bau von Behördenfahrzeugen profilieren, der von seinen Anforderungen her neue Maßstäbe an die Beschäftigten setzte. So wurde im Jahr 2000 das Fischereischutzboot SEEDLER in Dienst gestellt, dem in den kommenden Monaten nach EU-weiter Ausschreibung zwei weitere auf der Peene-Werft gefertigte Einheiten folgen werden, nämlich SEEFALKE und MEERKATZE.

Weiter zu nennen sind das Fischereiforschungsschiff WALTER HERWIG III sowie das Vermessungs- und Forschungsschiff DENEK.

Mit dem Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiff (SUBS) Ostsee ARKONA für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) konnte die Peene-Werft GmbH ein weiteres hochwertiges Spezialschiff liefern, das mit seinem vielfältigen Einsatzspektrum besondere Aufmerksamkeit findet.

Noch während der Umbauphase der Werft übernahm man 1993 als Regierungsauftrag den Umbau und die Modernisierung von 16 Ujagd-Korvetten der ehemaligen PARCHIM-Klasse für die Indonesische Marine. Das erste Neubauprogramm im Marineschiffbau der Peene-Werft nach der Privatisierung waren sechs Patrouillenboote für Brasilien, die von 1994 bis 2000 entstanden. Bei einer Länge von ca. 46 Metern und einem Tiefgang von 2 Metern erreichen die Boote mit zwei MTU-Maschinen eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 26 Knoten. Die Verdrängung liegt bei 217 Tonnen. Die Besatzungsstärke beträgt 25. Die sechs Boote sind auf eigenem Kiel über den Atlantik nach Brasilien überführt worden. Eine eindrucksvolle seemännische Leistung, die aber auch für die Robustheit der Boote spricht.

Zu den anspruchsvollen Konversionsmaßnahmen im Marinebereich sind darüber hinaus die Umbauten von zwei ehemals auf der Peene-Werft gebauten Raketenschnellbooten der SASSNITZ-Klasse zu Booten der Küstenwache (BAD DÜBEN – 1996 und NEUSTRELITZ – 1998) zu zählen.

Durch den Bau eines alle behördlichen Ansprüche erfüllenden Marine-Centers waren 1998 schließlich die Voraussetzungen für Reparatur und Bau von Boots- und Schiffsklassen bis zur Korvettengröße geschaffen. Mit dieser speziell dem Marineschiffbau gewidmeten Investition konnte dann auch folgerichtig zwischen September 1998 und April 2001 der Umbau von fünf Minensuch- und -räumschiffen der Klasse SM 343 zu Minenjagdbooten Klasse MJ 333 unter optimalen Infrastrukturbedingungen erfolgen.

Ein besonderer Meilenstein für die Werft war im Jahr 2000 die erste erfolgreiche Generalüberholung der Antriebsanlage von U15 mit dem Aufschnitten und Verschweißen des Druckkörpers. Nach dieser gemeisterten technologischen Herausforderung haben bis heute alle U-Boote der

Klasse 206A die Peene-Werft im Rahmen entsprechender Materialerhaltungsmaßnahmen angelaufen. Gleichermassen ist die Beteiligung der Werft am Bau der Korvette K130 erwähnenswert, bei der alle fünf Hecksektionen auftrags- und termingerecht gefertigt wurden.

Da die Peene-Werft für alle Boots- und Schiffsklassen der Deutschen Marine mit Ausnahme der Fregatten F123/F124 zertifiziert ist, haben mittlerweile bereits mehr als 170 Einheiten der Deutschen Marine die Werft zu Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten angesteuert. Damit ist trotz des boomenden Containerschiffbaus das Auftragsaufkommen für die Marine wieder zu einer festen Kalkulationsgröße des Managements geworden. Auch dies ist ein wesentlicher Grund für die Entscheidung, die bereits vorhandene Unterbringungskapazität für die Werftflieger von 134 auf 201 Kojen zu erweitern.

War bis dahin die Fahrwassertiefe des Peenestroms der limitierende Faktor für Einheiten



Marine Center

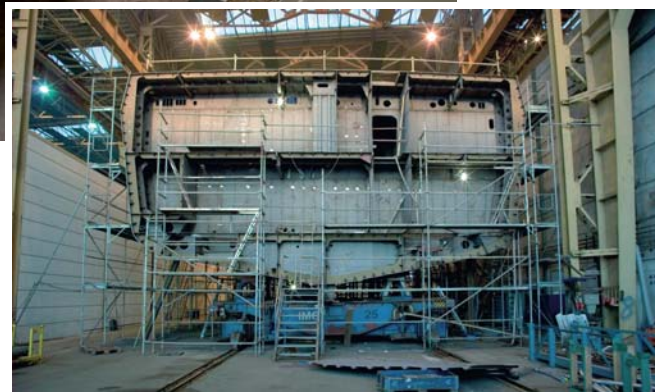
ten mit einem Tiefgang von > 6.5 Metern, so sind bereits die erforderlichen Maßnahmen für eine Vertiefung auf 7.5 Meter eingeleitet, um diese Begrenzung ab 2009 aufzuheben. In Folge dieser Fahrwasservertiefung wird ein entscheidender Schritt zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit sowohl im Handelsschiffbau als auch für den Marineschiffbau vollzogen. Von daher war es auch nur konsequent, dass sich die Peene-Werft GmbH nun auch als Mitglied der neuen ARGE EGV 2. Los für den Marineschiffsneubau größerer Einheiten positioniert hat. Expertise und Know-how sind unzweifelhaft vorhanden.

Auch den zu erwartenden Folgen des demografischen Wandels trägt man in Wolgast Rechnung. Nicht nur bei den Führungspositionen des Unternehmens wurde in den letzten Jahren der Altersdurchschnitt deutlich verjüngt, sondern bei einer Belegschaftsstärke von ca. 750 Beschäftigten begegnet man dem



P200 für die brasilianische Marine

zukünftigen Regenerationsbedarf mit zusätzlich 115 Auszubildenden. Diese erhalten in der 2005 neu errichteten Ausbildungswerkstatt als angehende Schweißer, Industriemechaniker, Schiffbauer und Anlagenmonteure sowie Industriekaufleute ihre berufliche Qualifikation. Darüber hinaus bietet das Unternehmen besonders geeigneten Schulabsolventen den berufsqualifizierenden dualen Studienabschluss als Bachelor an.



Hecksektion der Korvette K130

Volkswerft Stralsund GmbH

Die Volkswerft Stralsund ist heute die größte Werft innerhalb der Hegemann-Gruppe. Sie hat sich in den letzten Jahren auf den Bau von Containerschiffen und Offshore-Versorgern spezialisiert. Nahezu zeitgleich gegründet wie die Peene-Werft, entstand nach ihrer Privatisierung im Jahre 1993 durch den 1999 abgeschlossenen Umbau zur Kompaktwerft eine der modernsten Werften Europas. Herausragendes Merkmal der Volkswerft ist ihre Halle: Mit einer Höhe von 74 Metern, einer Länge von 300 Metern sowie einer Breite von 108 Metern war sie zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung im Juli 1997 die größte Schiffbauhalle der Welt. Ebenso erwähnenswert ist der erst vor wenigen Jahren auf 275 Meter erweiterte Schiffsflift, mit dem Schiffsneubauten bis zur PANAMAX-Größe bewegt werden können. Dies entspricht Containerstellplätzen in einer Anzahl bis zu 5.000 TEU. So konnte im Mai 2006 als erstes Schiff dieser Klasse die MÆRSK BOSTON als größtes in Deutschland gebautes Containerschiff abgeliefert werden. Ausgestattet mit einem 12-Zylinder-Sulzer-Diesel mit 93.400 PS erreichte es eine Probefahrtgeschwindigkeit von 31 Knoten und ist somit das schnellste Containerschiff der Welt.

Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden von der Volkswerft mehr als 1.600 Schiffneubauten weltweit abgeliefert.

Deutsche Industrie-Werke GmbH (DIW)

Die Deutsche Industrie-Werke GmbH ist die vierte Schiffswerft innerhalb der Hegemann-Gruppe. Sie hat ihren Standort in Berlin-Spandau, gleichzeitig der Berliner Firmensitz der Hegemann-Gruppe. Historisch gesehen ist sie die erste Industrieeinrichtung Preußens, gegründet 1722 unter dem Soldatenkönig, Friedrich Wilhelm I.

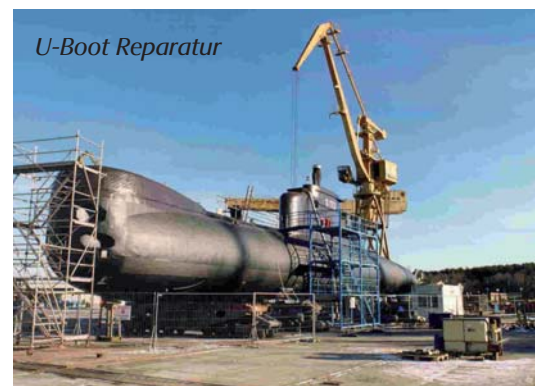
Ihre Schiffbauaktivitäten konzentrieren sich ausschließlich auf den Binnenschiffmarkt und beinhalten vorrangig Reparaturen, Umbauten und Modernisierungen.

Ein weiteres Geschäftsfeld ist die Ausführung von Stahlarbeiten aller Art. So werden beispielsweise Ausrüstungselemente wie Masten, Fundamente und Sektionsteile für die Seewerften der Hegemann-Gruppe qualitäts- und termingerecht ausgeliefert.

Fazit

Mit dem dargestellten Leistungsspektrum, das im Handelsschiffneubau vom 900 TEU Container-Feeder bis zur PANAMAX-Größe reicht sowie zudem den beschriebenen Reparatur-

bereich und Spezialschiffbau umfasst, hat sich die Hegemann-Gruppe innerhalb von nur drei Jahrzehnten in Deutschland zu einem der drei führenden Lieferanten von Handelsschiffen entwickelt. Von daher überrascht es nicht, dass die Handelsschiffbaubilanz des Jahres 2007 die Hegemann-Gruppe erstmals sowohl nach der Zahl der Neubauten als auch aufgrund der erreichten Gesamttonnage die Spitzenposition unter den deutschen Werften zuweist. Auch wenn sich dieser positive Trend ver-



U-Boot Reparatur

tigt, wird die Deutschen Marine weiterhin das besondere Engagement der Hegemann-Gruppe finden. Insbesondere jedoch die unmittelbare Nachbarschaft der Werften in Vorpommern wird zu Synergiegewinnen und damit auch zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit im Marineschiffbau führen. Von daher ist auch die Peene-Werft auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet.

Hermann Bliss ist Kapitän zur See a.D.

