



Raumschiff: Das Bild zeigt – scheinbar schwerelos – das Heck des ersten Neubaus für Irish Ferries. Ab 2019 entsteht hier eine zweite Groß-Fähre.

STAUDT

Mehr Schiff geht nicht

226 Meter lang, über 22 Meter breit: Zweiter Auftrag für die FSG aus Dublin führt zum bislang größten Neubau

FLensburg Das neue Jahr fängt gut an für die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Gleich am Dienstag vermeldete die Irish Continental Group in Dublin den Bau eines neuen kombinierten Personen/LKW-Fährschiffs für die Linie Dublin-Holyhead in der irischen See. Bis 2020 soll das weltweit größte Schiff dieser Art entstehen. Bauwerft: die FSG in Flensburg.

FSG-Geschäftsführer Rüdiger Fuchs bestätigte gestern auf Anfrage die Mitteilung des irischen Geschäftspartners. Man sei selbst noch gar nicht dazu gekommen, den Auftrag zu publizieren, entschuldigte er die verzögerte Information. Zwischen Weihnachten und Silvester waren einjährige Verhandlungen über den Auftrag in eine turbulente Schlussphase getreten, erst am 30. Dezember, nach vier harten Verhandlungstagen am Stück, sei der Vertrag in trockenen Tüchern gewesen, so Fuchs gestern auf Nachfrage unserer Zeitung.

Der Neubau wird bei 226

Metern Länge und 22,20 Breite das mit Abstand größte je auf der Flensburger Helling fertig gestellte Schiff sein. Es wird optimiert im Hinblick auf höchste technisches Standards wie Sicherheit, Verbrauch, Be- und Entlade-geschwindigkeit und Umwelt-



„An dem Thema Passagierschiffe werden wir noch weiter arbeiten.“

Rüdiger Fuchs
Werftdirektor

anforderung bezüglich Abgasfilterung, Ballastwasserreinigung, Schmutz und Brauchwasseraufbereitung. Zusätzlich erhält der Neubau die Eisklasse, um künftig auch in anderen, weiter nördlichen Fahrtgebieten eingesetzt werden zu können. Den Preis für die Neuanschaffung beziffert der irische Auftraggeber mit 165,2 Millionen Euro.

Für FSG-Vormann Fuchs ist dieser Auftrag in vielerlei Hin-

sicht ein Meilenstein in der Werftgeschichte – besonders der jüngeren. Bekannterweise steckte der traditionsreiche Flensburger Werftplatz vor zwei Jahren in größten wirtschaftlichen Schwierigkeiten.

Fuchs, der vom norwegischen Eigentümer Siem Industry damals als Feuerwehr angeheuert worden war, hat dem Unternehmen ein in vielen Bereichen schmerzhaftes Sanierungskonzept verschrieben, das noch lange nicht am Ziel ist, wie er gestern betonte. „Es gibt noch viel zu tun, aber wir haben seither auch schon einiges erreicht“, meinte er gestern. „Ich bin froh, dass wir diesen Auftrag bekommen haben, ich bin sehr stolz, dass wir das machen dürfen.“

Am seinem Tiefpunkt hatte das 1872 gegründete Traditionsunternehmen gerade noch einen Produktionsvorlauf von drei Monaten, die Stahlfertigung war bereits ohne Arbeit. „Seither haben wir in 19 Monaten neun Schiffe, darunter sechs RoRos abgelie-

fert. Und was besonders wichtig ist: Die beiden letzten haben wir erstmals in vier Jahren wieder pünktlich geliefert“, so Fuchs. Aktuell hat die FSG jetzt fünf Aufträge in den Büchern. Dieser Auftrag ist für Fuchs auf dem weiteren Sanierungs- und Konsolidierungsweg auch deswegen ein besonderer, weil er ein Ausrufezeichen in die Branche sendet. Die FSG, die beim Bau von Spezialschiffen viel Lehrgeld zahlen musste, hat sich schnell neu sortiert.

Der Weltmarktführer nahm nicht nur den Bau von RoRo-Schiffen wieder auf, er brachte sich auch im Bau von technisch anspruchsvollen Fähr-

schiffen in Position. Fuchs sieht darin die Zukunft. „Wir müssen die Balance finden zwischen den Butter-und-Brot-RoRos und der Neuentwicklung von großen Passagierschiffen unterhalb der Ebene der Kreuzfahrer.“

Der aktuelle Auftrag ist bereits der dritte seiner Art. In den Büchern steht ein weiteres großes Schiff für Irish Ferry (Stapellauf diesen Januar, Übergabe im Juni) sowie eine mit Flüssiggas betriebene Fähre für die französische Brittany Ferries (Übergabe Mitte 2019). Der aktuelle Neubauftrag soll 2020 übergeben werden.

Holger Ohlsen

FSG BAUT IHR DICKSTES SCHIFF

Bei 226 Metern Länge und 22,20 Metern Breite bietet die neue Fähre auf acht Decks Platz für 1800 Fahrgäste, (teils) in 152 Kabinen, Restaurants, Lounges und einem Kino. Ferner gibt es auf 5610 Spurmertern Platz für 330 Lkw-Anhänger beziehungsweise 1500 Autos. Vier Hauptmaschinen leisten zusammen 33 000 Kw (über 44 000 PS) und werden dem Schiff eine Geschwindigkeit von 22,8 Knoten (42 Km/h) verleihen. Mit dieser zweiten Fähre „Made by Flensburger“ will Irish Ferries den Pendelverkehr zwischen Dublin und dem rund 100 Kilometer entfernten Holyhead/Wales abdecken.