

## Stapellauf der „EURO SNOW“

Für den 27. September 2002 hatte ich eine Einladung bekommen, an einem Stapellauf teilzunehmen. An diesem Tag sollte das Feederschiff „EURO SNOW“ seinem Element übergeben werden. Richtige Stapelläufe sind leider selten geworden, und so konnte ich mir dieses Ereignis natürlich nicht entgehen lassen.

Um 17.00 Uhr wurden wir mit Bussen vom Heiligengeistfeld abgeholt und nach Wewelsfleth an der Stör zur Bauwerft der Peters Schiffbau AG gebracht. Da die Stör ja nicht besonders breit ist, hatte ich mich auf einen Quer-Stapellauf gefreut. So etwas hatte ich noch nie in Natura gesehen. Aber nichts da, es war ein normaler Stapellauf, also längs. 132,6 m langes Schiff und dann die nicht gerade breite Stör! Der Stapellauf war um 19:00 Uhr und so hatten wir noch Zeit, uns auf der Werft umzusehen. In den beiden Trockendocks lagen zwei Schiffe zur Reparatur. Die Gegensätze konnten nicht größer sein. Ein Saugbagger zur offenbar dringend notwendigen Grundüberholung und eine Luxusjacht der großen Klasse. Offenbar handelte es sich bei diesem Schiff um einen ehemaligen Hochseeschlepper. Ich bin mir nicht sicher, aber vieles spricht dafür. Zu erkennen ist das allerdings nur an der Dimension des Rumpfes und der Anordnung der Aufbauten. Aber wir waren ja aus einem anderen Grund hier.

Vor einem der Docks stand eine komplette Bugsektion. Wir dachten erst, sie gehört zu dem Saugbagger, aber das stellte sich als Irrtum heraus. Am Kai stand der komplette Aufbau des Neubaus, die Hauptmaschine und die Luken- deckel, daneben schon bereit zur Arbeit ein Autokran. Die Helling lag am Ende der Werft. Jetzt sah man auch, dass die Bugsektion für den Neubau bestimmt war, dieses Teil fehlte nämlich noch. Ein Anbau auf der Helling wäre auch nicht möglich gewesen. Dann hätte man auf dem Deich bauen müssen. Achtern fehlte das Ruder- blatt und die Blätter für den Verstellpropeller.





Außerdem hatte man die Propellerwelle und den Rudderschaft mit Stahlplatten abgesichert. Man kann ja nie wissen wie weit das Schiff abläuft.

Nachdem wir das Schiff auf der Helling lange genug angeschaut hatten, wurde es Zeit, zu verschwinden und sich ein gutes Plätzchen für den Stapellauf zu suchen. Das Schiff musste innerhalb eines Fensters von 15 Minuten ablaufen. Dann war der höchste Wasserstand erreicht. Genug Erfahrung hatte man für diese Schiffsgröße, es waren bereits mehrere Schiffe dieses Typs auf der Werft gebaut worden. Punkt 19:00 Uhr war es dann soweit. Ohne Vorankündigung begann sich das Schiff zu bewegen und unter Abbrennen von

einem kleinen Feuerwerk auf dem Achterdeck rutschte die „EURO SNOW“ in das Wasser der Stör. Aber wie bremst man nun diese Masse Stahl ab? An beiden Seiten hingen mehrere dicke Kunststoffseile, die genau berechnet sind. An einem bestimmten Grad der Belastung rissen diese Seile nacheinander. Das war wirklich ein spektakuläres Ereignis.

Und schon stand das Schiff – nur ein paar Meter vor dem anderen Ufer – Maßarbeit ! Jetzt begann die Arbeit der Schlepper. Langsam bewegte sich das Schiff, gezogen und gehalten von den Schleppern auf den Ausrüstungskai zu.



Am anderen Morgen um 4:00 Uhr sollten die Lukendeckel aufgesetzt werden, die Hauptmaschine um 5:00 Uhr und am Vormittag der Aufbau. Anfang Dezember 2002 ist die Ablieferung an den Reeder bzw. Charterer geplant. Für 2 Jahre wird das Schiff im Ostseeraum eingesetzt.

Nachdem die Aufregung vorbei war, gingen wir in das Festzelt und stärkten uns an einem sehr schönen Büfett u.a. mit Spezialitäten vom Grill. Die zu so einem Anlass gehörigen Reden wurden gehalten und gegen 21:00 Uhr fuhren die ersten Busse wieder Richtung Hamburg.

W.-R. Berdrow

Auch das Hamburger Abendblatt berichtete darüber:



## SCHIFFSMELDUNGEN

# Für eisige Zeiten gebaut



**Der Neubau „Euro Snow“ lief noch ohne Bugsektion vom Stapel. Er soll im Dezember abgeliefert werden und ist fest verchartert.**

Bei der Peters Werft in Wewelsfleth ist als dritter und vorerst letzter Neubau das Containerschiff „Euro Snow“ vom Stapel gelaufen. Wie schon die beiden Schwesterschiffe „Euro Storm“ und „Euro Squall“ hat es die höchste Eisklasse und kann ganzjährig bis in die östliche und nördliche Ostsee eingesetzt wer-

den. Das 136 Meter lange und 18 Knoten schnelle Schiff ist für zwei Jahre an die Reederei Taurus in Hongkong verchartert. Auftraggeber war das Hamburger Unternehmen Global Hanseatic Shipping. Die „Euro Snow“ hat eine Kapazität von 707 Standardcontainern und 8000 Tonnen Tragfähigkeit.