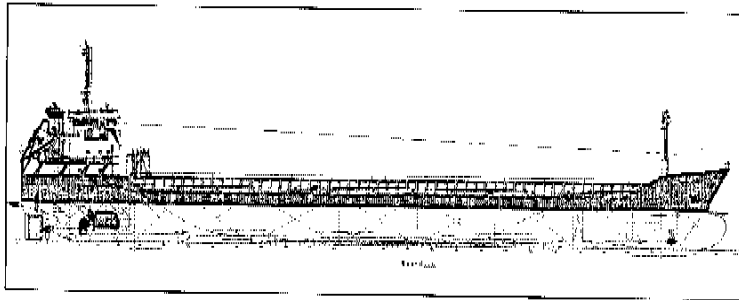


# Sechs 5500-Tonner aus Bangladesh

Ananda Shipyard baut Bulkerserie nach einem Design von Vuyk Engineering Groningen für die Wessels Reederei

Sechs 5500-Tonnen tragende Minibulker eines von Vuyk Engineering Groningen BV entwickelten Typs lässt die Wessels Reederei GmbH & Co. KG in Bangladesh bauen.

Damit wächst die Flotte dieses von Gerd Wessels und Willi Kathmann geführten Harerer Unternehmens bis zum Frühjahr 2011 um insgesamt 16 Neubauten. Neben den restlichen sechs 3675-Tonnern des Typs „Rhein“ aus der Slowakei, über die der THB am Dienstag berichtet hatte, und der Sechserserie aus Bangladesh lässt die Wessels Reederei vier Container-Feederschiffe nach dem Design „SSW Super 1000“ in China bauen. Diese 151,72 Meter langen und 23,40 Meter breiten 13 000-Tonner mit einer Stellplatzkapazität von 1036 TEU, hoher Eisklasse 1A und einem 9000 kW leistenden MAN-Motor Typ 8148/60B für eine Reisegeschwindigkeit von 18,5 Knoten sol-



Die Minibulker vom Typ „VG 5500“ sind rund 104 Meter lang und 15,25 Meter breit

len im Januar, April, Juli und Oktober 2010 von der Jiangdong Changjiang Shipyard in Wuhu abgeliefert und als „Wes Carina“, „Wes Arnelic“, „Wes Gesa“ und „Wes Janine“ in Dienst gestellt werden.

In Bangladesh wurden bei der Ananda Shipyard and Slipways Ltd. (ASSL) in Meghnaghat die im März, Juni, September und Oktober 2010 als „Wes Profile“, „Wes Plate“, „Wes Beam“ und „Wes Bar“ an Wessels abzuliefernden ersten vier 5500-Tonner bereits auf Kiel gelegt. Im Februar beziehungsweise März

2011 sollen „Wes Grain“ und „Wes Wire“ folgen. Es handelt sich um 104,13 Meter über alles und 98,53 Meter zwischen den Loten lange, 15,25 Meter breite und 7,45 Meter bis zum Hauptdeck scitenhohe Einheiten mit einem Maximaltiefgang von 5,60 Metern. Auf dem Konstruktionstiefgang von 4,90 Metern können 4500 Tonnen befördert werden. Das Laderaumvolumen wird mit 270 500 Kubikfuß angegeben. Mit einer Antriebsleistung von 1980 kW soll eine Geschwindigkeit von 12 Knoten erzielt werden.

Der im September 2008 von der ASSL an die dänische Reederei Stella Shipping and Sea Consult Ltd. gelieferte 3000-Tonner „Stella Maria“ war das erste in Bangladesh für den Export gebaute Schiff. Weitere 27 sind von dänischen, niederländischen und deutschen Kunden bestellt. Neben der Ananda Shipyard, die ihren ersten Auslandsauftrag im Jahr 2005 buchen konnte, ist die in Chittagong ansässige Western Marine Shipyard Ltd. (WMSHL) seit 2007 für europäische Kunden tätig. Sie startete mit einer Serie

von zwölf 5200-Tonnern für die niederländische Reederei MK Shipping.

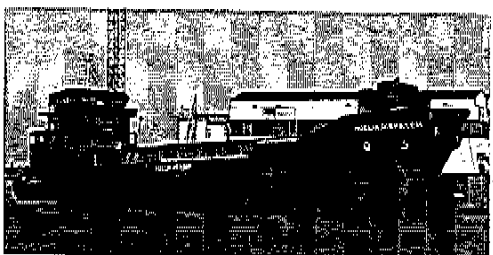
Sämtliche für den Export bestimmten Neubauten der Werften ASSL und WMSHL werden von der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd betreut. Der GL ist schon seit Mitte der 80er Jahre in Bangladesh präsent. In diesen Tagen kann das dort tätige, sieben Besichtigter umfassende GL-Team das zehnjährige Jubiläum der Alleinvertretung feiern. Bangladesh hat durchaus eine lange Schiffbautradition und daher auch viele Fachkräfte auf den Werften. Auch dass ein großer Teil der Bevölkerung gut Englisch spricht, ist ein Standortvorteil. Bisher war Bangladesh eher als Schiffsabbruch-Zentrum denn als Schiffbau-land bekannt. Dr. Abdullah Bari, Chairman der Ananda Shipyard, ist aber davon überzeugt, dass sich das nun ändern wird. „Wir stellen am Anfang eines großen Umbaus“, so Bari. ed

## Mitte März auf Probefahrt

„Huelin Dispatch“ bei NesseWerft in der Endausrüstung

Die Endausrüstung des Containerfrachters „Huelin Dispatch“, des ersten Neubaus der in 2006 gegründeten NesseWerft Leer GmbH, schreitet zügig voran. Am 14. März soll das unter der Baunummer NW 003 entstehende Schiff, dessen Kasko im Unterauftrag bei CRIST in Gdansk gefertigt und Mitte November 2008 in Leer angeliefert wurde, zur Sece-Probefahrt auslaufen. Für Ende März plant Werftchef Holger Behrenwald die Übergabe an

die auf der britischen Kanalinsel Jersey ansässige Reederei Huelin-Renouf Shipping. Sie ersetzt mit dem 85 Meter langen, 13 Meter breiten und auf 5,90 Metern Tiefgang 3600-Tonnen tragenden 148-TEU-Neubau, der unter der Elagge von St. Vincent fahren soll, einen 1978 auf der Hamburger Sietas-Werft entstandenen 2360-Tonner gleichen Namens. Er liegt seit dem 29. Dezember mit abgelaufener Klasse in Rotterdam und soll „as is“ verkauft werden. ed



Der Kasko für die „Huelin Dispatch“ entstand in Polen

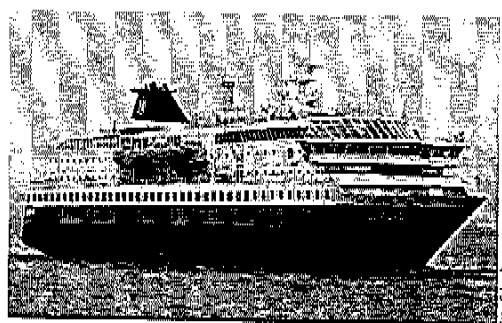
## Drittes „Postschiff“ bei Bredo

„Polarlys“ erledigt Klassearbeiten an Bremerhavener Werft

Bei der Bredo-Werft in Bremerhaven traf am Sonntag das Hurtigruten-Fährschiff „Polarlys“ ein.

Es ist innerhalb weniger Wochen das dritte norwegische Postschiff, das zu Überholungs- und Klassearbeiten an der Unterweser festmachte. Bereits im November 2008 wurde dort die „Richard With“ und Anfang des Jahres die „Nordkapp“ überholt.

Die 1996 auf der norwegischen Ulstein Verft A/S erhaltene „Polarlys“ (11 341 BRZ) ist zum ersten Mal in einem deutschen Hafen. Neben diversen Wartungs- und Reparaturarbeiten an der Hauptmaschine und der Antriebswellenanlage erfolgen bei dem Werftbetrieb innerhalb der nächsten Tage auch Stahl- und Farbarbeiten sowie Umbauarbeiten



Traf Sonntag bei Bredo ein: Hurtigruten-Schiff „Polarlys“

in den öffentlichen Räumen und Kabinen der „Polarlys“. Viel Zeit bleibt den Arbeitern auch diesmal nicht, denn auch die „Polarlys“ wurde nur für einen Reiserunlauf aus dem Fahrplan genommen. Bereits am Abend des 27. Januar soll die nächste reguläre Abfahrt von der norwegischen Hansestadt Bergen im Linienerkehr bis

nach Kirkenes erfolgen. Die in Tromsø beheimatete „Polarlys“ wurde seinerzeit von der Ulstein Verft A/S unter der Baunummer 223 an die Troms Fylkes Dampskibsselskap A/S geliefert und ist seit Anfang 2006, wie alle anderen norwegischen Postschiffe auf dieser Strecke, für die Hurtigruten Group ASA, Narvik, registriert. CE