

**Innovative Schwergut- und Projektreihe wird fortgesetzt -
MS „PALABORA“ kurz vor der Übergabe**

Haren/Kouan

Nach feierlicher Taufe und erfolgreicher Probefahrt steht die Übergabe des zweiten Schiffes der im chinesischen Kouan in Auftrag gegebenen Schwergutreihe kurz bevor. Eigner des Sextetts ist die Reederei Harren & Partner, deren Flotte durch den Neubau auf 54 Einheiten anwächst. Charterer von mindestens vier dieser Schiffe wird das dänisch-deutsche Joint Venture K/S Combi Lift sein, das bereits im Jahr 2000 von den Reedereien J. Poulsen Shipping und Harren & Partner gegründet wurde. „Im Jahr 2007 fiel die Entscheidung, mit der Entwicklung von Spezialschiffen ein Alleinstellungsmerkmal im Schwergut- und Projektmarkt zu schaffen“, erinnert sich Reedereigründer Peter Harren. Mit der in Bremerhaven gebauten „COMBI DOCK“ Reihe sowie der jetzt in China entstehenden Serie der PK 116 entstanden daraufhin Konzepte für innovative Schiffstypen.

PK 116 steht hierbei für den 116. Entwurf des norwegischen Konstruktionsbüros Polarkonsult, mit dem gemeinsam der Schiffstyp entwickelt wurde. Mit ihren speziellen Leistungsmerkmalen haben wir die Schwergut- und Projektschiffe auf die Anforderungen der Auftraggeber ausgerichtet, so dass sie mit diversen wertvollen Wettbewerbsvorteilen punkten können. „Der Laderaum wie auch das völlig plane Wetterdeck der „PALABORA“ und ihrer Schwestern sind insbesondere für groß-dimensionierte Ladungseinheiten konstruiert, die vermehrt in den Ausschreibungen für Großprojekte zu finden sind“, erklärt Dr. Martin Harren. Da selbst Reling und Kranstützen bei Bedarf problemlos zu entfernen sind, können große Schwerstücke sogar an der Seite überstehen, ohne dass hierfür, wie bei Standardschiffen üblich, aufwändige und zeitraubende Unterkonstruktionen notwendig wären.

Ladung, die vor Wind und Wetter geschützt werden sollte, findet währenddessen ausreichend Platz im Laderaum. Die Länge von 90 Metern und eine Höhe von 12 Metern ermöglichen den Transport der Ladungseinheiten, ohne sie vorher demontieren zu müssen. Für die ausreichende Stabilität des Schiffes, die üblicherweise durch Trennwände im Laderaum erreicht wird, sorgen derweil Ballastwassertanks mit einer Kapazität von 7.800 m³. Zum Vergleich: Das leistungsstärkste Standardschwergutschiff der Harren & Partner Flotte verfügt über eine etwa halb so große Ballastwasserkapazität.

Damit die Module schließlich an und von Bord gelangen können, ist der Schiffstyp mit jeweils zwei leistungsstarken 450 Tonnen Schwerlastkränen ausgestattet. „Bei einer kombinierten Hebekapazität von 900 Tonnen haben wir die Grenze für die Krananlagen der Neubauten gesetzt“, berichtet Heiko Felderhoff, technischer Projektleiter bei Harren & Partner. Die Vergangenheit habe gezeigt, dass es sich ab diesem Gewicht besser rollen als heben lässt. Für diese Fälle schickt K/S Combi Lift dann die Schiffe der „COMBI DOCK“ Reihe ins Rennen. „Nicht jedes Schiff muss alles können, es kommt vor allem auf die stimmige Flottenzusammensetzung an“, so Felderhoff.

Dass der Transportbedarf für die Großmodule, die insbesondere für den Bau von Raffinerien, Petrochemischen Anlagen, Verladeeinrichtungen und ähnlichem benötigt werden, hoch und die Anzahl passender Tonnage vergleichsweise gering ist, zeigt die aktuelle Auftragslage. Erst kürzlich bekam Combi Lift Zuschlag für ein Großprojekt, in dem vier Schiffe der PK 116-Klasse für fünf Monate eingesetzt werden sollen.

Die hohe Eisklasse GL-E3 sowie der geringe Tiefgang von nur 4,50 m stellen zuletzt sicher, dass der Einsatz des Schiffes auch in schlecht befahrbaren Seegebieten möglich ist. Bereits einer der ersten Aufträge wird die „PALABORA“ in die „Großen Seen“ führen, für deren Befahren aufgrund der kanadischen Gesetzgebung umfangreiche schiffbauliche Besonderheiten zu erfüllen sind, über die der Typ PK 116 verfügt.

„Die Entwicklung dieser Schiffstypen war zugleich die Entscheidung für die künftige strategische Ausrichtung“, so Peter Harren. Dem Richtungswechsel zur rechten Zeit ist es zu verdanken, dass heute genau diese speziellen Schwergutschiffe auf der Neubauliste stehen, für die selbst in schwierigen Zeiten lukrative Aufträge abgeschlossen werden können. Kontrakte, die für vier Schiffe die Beschäftigung für die nächsten zwei Jahre zu auskömmlichen Raten sichern, sind der beste Beweis. Die verbleibenden zwei Schiffe sind übrigens keineswegs beschäftigungslos: Schon lange vor der Ablieferung des ersten Schiffes wurden beide Einheiten für einen Zeitraum von fünf Jahren an einen Großkonzern verchartert.