



Die 144 Meter lange „Marida Patea“ ist bereits der siebente Tanker, der von der Jiangnan-Werft in Shanghai für die Bremer Reederei Harren & Partner gebaut wurde. Mit 15 000 Tonnen Schmieröl fährt das in der vergangenen Woche getaufte Schiff demnächst nach Rotterdam. FOTOS: FÖRSTER

## Krachende Böller zur Taufe

### Harren & Partner übernimmt in China zwei Containerfeeder und einen Tanker

Von unserem Redakteur  
Krischan Förster

**SHANGHAI.** Wenn in China ein Schiff getauft wird, knattert es gewaltig. Als wäre Silvester, werden unzählige Böller in die Luft gejagt. Man liebt es eben prächtig im Reich der Mitte: Nach den obligatorischen Ansprachen rauschen Brieftauben mit eiligen Flatterschlägen davon, bunte Luftballons ziehen in den Himmel hinauf. Gleich drei Mal kam die Bremer Reederei Harren & Partner in der vergangenen Woche in den Genuss eines solchen Spektakels.

Kontinuierlich wächst die Flotte des in Oberneuland am Stadtrand residierenden Schifffahrtsunternehmens. Aus dem einen Mehrzweckfrachter im Gründungsjahr 1989 sind inzwischen 46 Schiffe geworden – kleinere Containerschiffe, Bulk Carrier, Schwergutschiffe und Tanker. Die Berner Rolandwerft liefert ebenso Neubauten ab wie Casens in Emden oder die Lloyd Werft in Bremerhaven. Früh hatte sich Kapitän und Schifffahrtskaufmann Peter Harren aber auch auf den Werften in China umgesehen. Fündig wurde er unter anderem auf der Jiangnan-Werft in Shanghai, einem der größten Unternehmen Chinas. „Dort wird gute Arbeit geleistet“, heißt es bei der Reederei.



Gleich zwei Containerschiffe lagen zur Taufe bei der Mawei-Werft an der Pier.

Mit der „Marida Patea“ wurde dort am vergangenen Sonnabend bereits das mittlerweile siebente Schiff abgeliefert, wie die sechs Vorgänger ein Tanker: 144 Meter lang, 23 Meter breit, 8,9 Meter tief. Die Trag-

fähigkeit liegt bei 16 500 tdw (tons dead weight) für Rohölprodukte, Schweröl, Chemikalien sowie pflanzliche und tierische Öle. Technisch ist das Schiff entgegen manchem Vorurteil über die Qualitäten der chinesische Schiffbauer vom feinsten: Mit höchster Eisklasse versehen kann er 80 Zentimeter dickes Eis brechen, ein beheizbarer Deckstunnel schützt Rohre, Pumpen und die sonstige technische Ausrüstung. Die Hauptmaschine MAN B&W leistet 6300 Kilowatt und verschafft dem Tanker eine Geschwindigkeit von 15,8 Knoten. In der kommenden Woche soll die „Marida Patea“ zur ihrer Jungferntour über Ulsan (Südkorea) ablegen. Mit 15 000 Tonnen Schmieröl geht es von dort nach Rotterdam.

Etwas kleiner sind die zwei Tage zuvor auf der Mawei-Werft im südchinesischen Fuzhou in Dienst gestellten Container-Feeder ausgefallen. Die „Panjang“ und die „Pajala“ bringen es auf eine Länge von knapp 130 Metern und werden künftig 700 Standardcontainer mit einer Geschwindigkeit von etwa 18 Knoten über die Meere schleppen. Die zunächst als Reedereischiffe übernommenen Frachter werden nach Angaben von Harren & Partner nach Erledigung der noch ausstehenden Restarbeiten vorerst im asiatischen Raum eingesetzt.