

Ein Frachter für fast alle Fälle

Lloyd Werft liefert mit der „Combi Dock IV“ das letzte von vier Spezialschiffen ab

VON KRISCHAN FÖRSTER

Bremerhaven. Es ist vermutlich der letzte Neubau, der heute auf der Lloyd Werft getauft wird. Als viertes und letztes Schiff einer kleinen Serie wird heute der Spezialfrachter „Combi Dock IV“ an die deutsch-dänische Schwergutreederei Combi Lift abgeliefert. Künftig wird sich der Bremerhavener Traditionsbetrieb wieder ganz seinem Kerngeschäft – Reparatur und Umbau von Handels- und Passagierschiffen – widmen. Mitten in der Krise ist mit weiteren Neubaufträgen kaum zu rechnen.

Dabei hatte die Bremerhavener Werft gerade mit den Dockschiffen ihre weltweit anerkannte Kompetenz noch einmal unter Beweis gestellt. „Eine eierlegende Wollmilchsau“ nennen selbst Experten diese außergewöhnlichen Schiffe, deren Entwurf maßgeblich von der Bremer Reederei Harren & Partner mitentwickelt wurde.

Die knapp 170 Meter langen Frachter sollen künftig vor allem Projekt- und Schwergut transportieren. Die Ladung kann mit jeweils drei mächtigen Kränen an Bord gehievt werden oder über die Heckrampe rollen. Auch Container lassen sich vier Lagen hoch auf den Lukendeckeln stapeln. Der Clou ist aber ein anderer: Das ganze Schiff kann mittels leistungsfähiger Pumpen ins Wasser abgesenkt werden: Bei Bedarf wird dann der 130 Meter lange Laderaum zu einem Bassin mit 4,50 Meter Wassertiefe. Da passen Schwimmbagger, Yachten und auch die neuen Marine-Korvetten K 130 komplett hinein. Notfalls kann sogar die Heckklappe offen bleiben.

Punktgenau auf Position

Die rundum verglaste Brücke ist mit einem zweiten Fahrstand ausgerüstet, der freie Sicht nach achtern bietet. Ein Dynamic-Positioning-System ermöglicht es, das Schiff punktgenau auf einer bestimmten Position zu halten. Zwei Dieselmotoren treiben über Wellen und zwei Propeller das Schiff an, das 11 000 Tonnen huckepack nehmen und bis zu 16 Knoten schnell fahren kann.

65 Millionen Euro hat jedes dieser Schiffe gekostet, die von Harren & Partner bereedert werden und für Combi Lift, ein Joint Venture der Bremer mit der dänischen Poulsen-Gruppe, auf Reise gehen.

„Blue Giant“ für Offshore-Einsätze

„Es war eine tolle Zusammenarbeit, die wir hoffentlich fortführen können“, sagt Rüdiger Pallentin, Geschäftsführer der Lloyd Werft. Die Combi Dock-Frachter waren der größte Einzelauftrag, den der Betrieb im Kaiserhafen je von einer deutschen Reederei erhalten hat. Die drei ersten Spezialschiffe seien pünktlich abgeliefert worden und hätten sich „ohne Beanstandungen“ im weltweiten Einsatz bewährt. „Wir sind vollauf zufrieden“, gibt es dickes Lob von Harren & Partner.

Bis zu 500 Werftarbeiter hatten an den meerblauen Frachtern gearbeitet, deren Rumpf jeweils in Polen gefertigt und anschließend nach Bremerhaven geschleppt worden war. Eine besondere Herausforderung war mit Schiff Nummer 2 zu bewältigen. Denn auf Wunsch des späteren Charterers, einer mexikanischen Ölgesellschaft, war der auf den Namen „Blue Giant“ getaufte Neubau zusätzlich für längere, autarke Offshore-Einsätze ausgerüstet worden. So waren Wohncontainer für knapp

200 Arbeiter, eine autarke Energie- und Wasserversorgung, spezielle Kräne, eine Hubschrauber-Plattform auf dem Vorschiff sowie ein Moonpool samt Dekompressionskammer für Taucher installiert worden. „Eine solche Flexibilität müssen uns andere erst einmal nachmachen“, sagt Werner Lüken, der zur Jahresmitte ausscheidende langjährige Vorsitzende der Geschäftsführung.

Nun also folgt innerhalb von nur zwei Jahren die Nummer 4, die heute Nachmittag von Maria Poulsen, Ehefrau des dänischen Reederei-Partners Peter Poulsen, getauft wird. Die erste Reise führt anschließend nach Rotterdam, wo ein Flusskreuzfahrtschiff mit Zielhafen Le Havre schwimmend an Bord genommen wird. Danach geht es nach Westafrika und nach Asien.

Gute Chancen am Markt

Mit dann drei Spezialfrachtern rechnet sich die Reederei Combi Lift gute Chancen auf dem Markt für anspruchsvolle Projekt- und Schwergutladung aus. Bislang wurden vor allem Module für Raffinerien, Kraftwerke und petrochemische Anlagen transportiert – oder auch schon mal ein Zppelin. „Die Vielseitigkeit ist ihre größte Stärke“, heißt es auch bei Harren & Partner, mit gut 50 Schiffen verschiedenster Typen derzeit Bremens zweitgrößte Reederei.

Auf der Lloyd Werft, wo vor dem Jahreswechsel noch zwei Kreuzfahrtschiffe gewartet und modernisiert worden waren, sind weitere spektakuläre Projekte vorerst nicht in Sicht. Durch das wegfallende Neubaugeschäft muss der seit mehr als 150 Jahren bestehende Traditionsbetrieb Arbeitsplätze abbauen und auf teure Investitionsvorhaben wie den Bau eines neuen Trockendocks verzichten. Nach dem angekündigten Ausstieg des italienischen Werftenkonzerns Fincantieri als Anteilseigner wird derzeit ein neuer Investor gesucht. Überlegt wird aber auch, gemeinsam mit den anderen Bremerhavener Werften MWB und Bredo künftig eine Art Bremerhavener Schiffbauholding zu schaffen.



Die „Combi Dock IV“ hat erfolgreich ihre Testfahrt in der Nordsee absolviert. FOTO: HP