

H&P „PROJECT CARRIER I“ „Frachtsituation – Meldungen von Bord“



Charterer der Fondsschiffe des H&P „PROJECT CARRIER I“ ist das dänisch-deutsche Joint Venture K/S Combi Lift. Seit dem Jahr 2000 bündeln die Reedereien J. Poulsen Shipping und Harren & Partner ihr Know-how und bieten maßgeschneiderte Konzepte im Bereich der Schwergut- und Projektfahrt an. Aktuelle Aufträge belegen die gute Auftragslage.

Während die Schreckensnachrichten derzeit vor allem im Containersegment nicht abreißen, dort wo Ladungsaufkommen und Frachtergebnisse Kellerkinder sind, meldet der Spezialist für Schwergut- und Projektladung K/S Combi Lift bis zur Mastspitze vollgepackte Schiffe und Megaaufträge. Wie passt das zusammen?

Große Teile des Ladungsaufkommens von Schwergutschiffen entfallen auf großvolumige Industriegüter für Betriebe an Land oder Offshore-Einrichtungen. Allein der weltweit steigende Energiebedarf löst mit der einhergehenden, notwendigen Erschließung von Öl- oder Gasvorkommen oder alternativen Energien ein immenses Schiffstransportvolumen aus. Ladungen von den Energieunternehmen sind daher regelmäßig „Gast an Bord“.



Links: MS „COMBI DOCK III“ Ende Februar 2009 an der Ausrüstungspier der Lloyd Werft in Bremerhaven.
Rechts: MS „COMBI DOCK III“ rund zwei Monate später im Einsatz.

Noch im Februar 2009 lag das MS „COMBI DOCK III“ zur Ausrüstung an der Pier der Lloyd Werft in Bremerhaven. Von dort aus ging es nach Sattahip, Thailand, wo es mit eigenem Geschirr im Tandemmodus sieben Module und diverse Stückfrachten aufnahm. Die beiden größten Module messen 38 x 9,3 x 12 m und wiegen je 337 t. Die Gesamtladung umfasst 20.000 cbm und wiegt 2.900 t. Zielhafen ist Escravos in Nigeria, der am 17. Mai 2009 erreicht wird – selbstverständlich just in time.

Wenn auch die Planungen für dieses Vorhaben einige Jahre zurückreichen, ergatterte K/S Combi Lift den Auftrag für das sog. „Escravos-Project“ erst im Januar dieses Jahres. Offenbar hatte man vergessen, sich frühzeitig um geeignete Tonnage zu kümmern. Umso besser für K/S Combi Lift; die Konditionen des Frachtvertrag sind überaus angenehm.

H&P „PROJECT CARRIER I“ „Frachtsituation – Meldungen von Bord“



Die Anschlussreise ist auch schon arrangiert und führt das MS „COMBI DOCK III“ von Südafrika wieder nach Europa. An Bord kommt übrigens ein alter Bekannter. Der von MS „COMBI DOCK I“ während der Jungferreise nach Kapstadt transportierte Schwimmbagger ist nun für Grenaa, Dänemark, gebucht. Er wird mit seinem Gesamtgewicht von 600 t auch dieses Mal wieder mühelos mittels der Dockfunktion einschwimmen. Begleitet wird der Bagger von zwei je 400 t schweren Barges, die per Kran an Bord gelangen werden.

Unterdessen ist MS „COMBI DOCK I“ unermüdlich für das sog. „Pluto-Project“ im Asien-Australien-Einsatz. Offiziell wird das Vorhaben wie folgt beschrieben: *„Pluto is set to become the world's fastest-developed LNG project to date, from the discovery of the field in 2005 to the production of first gas in late 2010.“* Im ständigen Wechsel zwischen den Kontinenten transportiert es ebenfalls Großteile für die entstehende Raffinerieanlage. Hier gelangen die Schwerstücke sowohl per Kran als auch rollend über die Heckrampe an Bord.



Links: Die Traverse verbindet die beiden Krane der „COMBI DOCK I“ und erlaubt Lifts bis zu 700 t. Rechts: Über die Heckrampe der MS „COMBI DOCK I“ rollt ein Kraftwerkmodul mit einem Gesamtgewicht von 1.050 t ein.

Die Ausstattung des MS „PALMERTON“, dem zweiten Schiff des H&P „PROJECT CARRIER I“, beinhaltet bekanntlich die hohe Eisklasse „GL-E3“ und ist für die Fahrt auf den nordamerikanischen „Great Lakes“ konzipiert. Neben diesen Grundvoraussetzungen brachte K/S Combi Lift das Gesamtleistungspaket des MS „PALMERTON“, wie etwa der durchgängige Laderaum, die Krankapazität von 900 t im kombinierten Einsatz bzw. das Flushdeck, vergangene Tage einen weiteren lukrativen Job ein. So wird die „PALMERTON“-Reihe ab 2010 eine petrochemische Anlage von Asien nach Detroit verschifft, was elf Reisen oder einer Auslastung eines Schiffs von mehr als einem Jahr entspricht.

Die Stimmung in den Schifffahrtsmärkten könnte also kaum unterschiedlicher ausfallen. Wenn auch aktuell das Trübsal im Containerverkehr groß ist, wird mit Schwergut- und Projektladung noch gutes Geld verdient.

Harren & Partner, 7. Mai 2009