

H&P „PROJECT CARRIER I“ „Projekte und Passagen“



Der aus zwei Schiffen bestehende H&P „PROJECT CARRIER I“ wartet nicht nur mit dem außergewöhnlichen Dock-/RoRo- und Schwergutschiff MS „COMBI DOCK I“ auf. Auch dem zweiten Schiff des Fonds, dem MS „PALMERTON“ kommt im Schwergut- und Projektmarkt eine Schlüsselstellung zu.

Das Kraftpaket MS „PALMERTON“ wirkt auf den auf den ersten Blick nicht ganz so spektakulär wie das Dockschiff. Die überzeugenden Leistungsparameter sind für Kenner, also die verladende Industrie, Grund genug, sich diesen Schiffstyp bereits frühzeitig zu sichern.



MS „PALMERTON“ ist konzipiert, auch entlegene und wenig erschlossene Zielorte zu erreichen. Man braucht flachgehende Schiffe wie das MS „PALMERTON“, das 900 t in Ballast bei einem Tiefgang von lediglich 4,50 m anzuheben vermag, wenn man Infrastrukturen aufbauen will.

Der Infrastruktur-Um- und -ausbau spielt in der Projektfahrt eine ebenso bedeutende Rolle. Veraltete, nicht mehr effizient arbeitende Anlagen werden ausgetauscht. Der Energiehunger wächst und die Anlagen wachsen mit.

Ein milliardenschweres Projekt wird aktuell im nordamerikanischen Bundesstaat Indiana, direkt an den amerikanischen Seen bei Whiting, durchgeführt. Dort investiert der Ölmagnat BP in die Modernisierung einer Raffinerie. Es handelt sich um das größte private Engagement in der Geschichte Indianas. Allein durch die neue Raffinerie entstehen 1.700 neue Jobs vor Ort. Die Whiting Raffinerie ist nach ihrem Umbau in der Lage, auch schwere Öle zu raffinieren. Hier wurde das Konstruktions- und Ingenieurunternehmen Foster Wheeler mit dem Bau sog. Coker beauftragt. Ein Coker ist eine Raffinerieanlage zur Umwandlung sehr schwerer Kohlenwasserstoffmoleküle in leichtere Produkte. Foster Wheeler ist der Marktführer für derartige Anlagen und beschäftigt weltweit 14.000 Mitarbeiter.

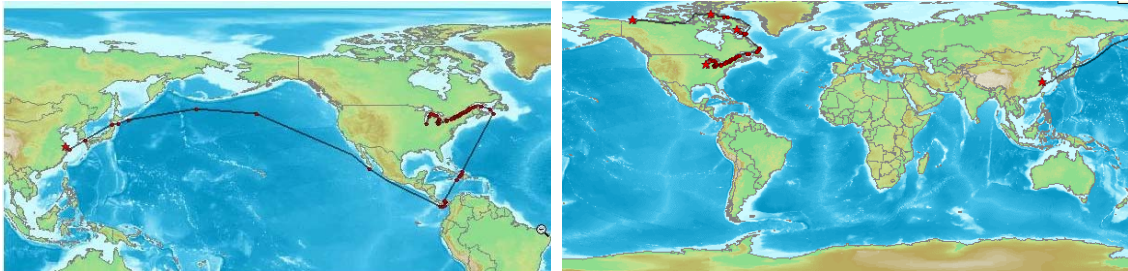
H&P „PROJECT CARRIER I“ „Projekte und Passagen“



Die in Asien produzierten Coker-Module gehen planmäßig von Shanghai nach Whiting. Traditionell fährt man über den Pazifik durch den Panama-Kanal, nordwärts über den St. Lorenz-Strom in die großen Seen. Diese Route wird sich künftig um ein Drittel verkürzen lassen, nämlich dann, wenn der Kapitän die Nord-Ost-Passage wählt.

Die Nordost- und die Nordwestpassage waren Ende August 2008 erstmals gleichzeitig eisfrei. Ihre Nutzung eröffnet der Seeschifffahrt ein enormes Sparpotential. Vor allem die Nordostpassage ist die gewünschte Alternative zu klassischer Route.

Selbst wenn man die Passagen künftig für die Seefahrt nutzen könnte, sind die Wege nicht vollkommen eisfrei. Vielmehr bedarf es hier eisgängiger Schiffe wie das MS „PALMERTON“. Dieses verfügt über die Eisausstattung GL-E3 und ist in der Lage, bis zu 80 cm dicke Eisschollen zu durchfahren.



Links die klassische 13.000 sm lange Route von Asien in die Großen Seen. Rechts: 3.000 sm kürzer ist der Seeweg durch die Nordostpassage.

Auch der Weg in die großen Seen steht nicht allen Schiffen offen. Hier sind nicht nur äußere Abmessungen gefragt, die die Schleusendurchfahrten erlauben, sondern – wie in der modernen Seeschifffahrt üblich – ist ein Katalog an Vorschriften zu erfüllen. Dazu gehört z.B. ein spezielles Ballastwassersystem zum Schutz vor Schädlingen des sensiblen Ökosystems „Great Lakes“. Gifffreie Außenanstriche, zusätzliche Winschen und ein Heckanker an Bord sind weitere Voraussetzungen für die Klassifikation „Great Lakes fitted“. Der Germanische Lloyd als Klassifikationsgesellschaft überwacht den Bau des MS „PALMERTON“ sowie auf die Einhaltung aller Vorschriften und wird das Schiff entsprechend zertifizieren.

Während Standard-Schwergutschiffe einen unterteilten Laderaum haben, der die notwendige Stabilität mit sich bringt, ist es den Ingenieuren des MS „PALMERTON“ gelungen, das Schiff mit durchgängigem Laderaum zu entwickeln, das trotzdem keinerlei Stabilitätsprobleme hat. Damit sind sperrige Module, bspw. Coker-Module, kein Problem.

Abmessungen, Laderaum, Eisklasse, Great Lakes-Zertifikate, flacher Tiefgang bei hoher Hebekapazität von 900 Tonnen und vieles mehr machen das MS „PALMERTON“ zum perfekten Partner für Projekte dieser Art. Denn genau nach dieser Prämisse wurde dieses Schiff entwickelt, so dass es gut gerüstet ist – für jeden Job in jedem Projekt.