

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



Nach sechs Monaten in weltweiter Fahrt kehrt MS „COMBI DOCK III“ nach Europa zurück, löscht einen Schwimmbagger und lädt Containerbrücken in Dänemark. In Rostock und Bremerhaven gehen Ausrüstungsteile für die in Bau befindlichen Harren & Partner-Schiffe des Typs „PALMERTON“ an Bord. Nächster Stopp: Singapur.

Der Schwergutspezialist K/S Combi Lift hat im Februar dieses Jahres das MS „COMBI Dock III“ auf große Fahrt geschickt. Von Bremerhaven führte die Reise nach Asien mit Zielhafen Südafrika. Dort wurden insgesamt 20.000 cbm bzw. 2.900 t Modulteile gelöscht. Ein Schwimmbagger nebst zwei zugehörigen Schuten waren die Anschlussladung. Gute alte Bekannte. „COMBI DOCK I“ hatte nämlich die Fahrzeuge im Rahmen ihrer Jungferntour ans Kap der guten Hoffnung gebracht. (Wir berichteten.)



Links: Barge schwimmt aus. Rechts: MS „COMBI DOCK III“ nach dem Ausschwimmen – ein großer Swimmingpool.

Die Ladung blieb sozusagen „in der Familie“ als „COMBI DOCK III“ den Schwimmbagger in Südafrika für Greena, Dänemark, an Bord einschwimmen ließ. In Dänemark begann dann ein neuer Ladungsabschnitt. Zwei für Busan in Korea bestimmte Containerbrücken – sog. Rise Container Cranes – bilden die Hauptfracht. Diese stellte sich die „COMBI DOCK III“ per eigenem Geschirr an Bord. Ladungstechnisch nicht uninteressant: Zwar wiegt die Brücke lediglich 50 t, doch ihre knapp 20 m Höhe erfordern gleichwohl die Aufmerksamkeit der Mannschaft. Sicher im Laderaum abgesetzt, begann die Ladungssicherung. Alle Berechnungen dieses Jobs hatte im Vorfeld die hauseigene Engineering-Abteilung akribisch berechnet. So wird ermittelt, welche Schekel, Seile und Hilfskonstruktionen notwendig sind, um die Schwerstücke anzuheben. Besonderes Augenmerk gilt wie immer der Ladungssicherung. Ein Fehler beim Lashen könnte im wahrsten Sinne den Untergang bedeuten. Eine Sicherung zu wenig, das Wetter schlechter als angekündigt, könnte die Ladung losreißen, das Schiff und nicht zuletzt die Mannschaft in Gefahr bringen. Wie gut, dass K/S Combi Lift erfahrene Kapitäne und Ingenieure beschäftigt. Ist auch ein Seeschiff gegen alle Risiken versichert, besser ist, wenn Schiff und Ladung ihren Zielhafen erreichen.

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



Nach ordentlicher Ladungssicherung setzte der Kapitän des MS „COMBI DOCK III“ Kurs auf Rostock. Denn die „Befrachtungsfüchse“ von K/S Combi Lift hatten sich im Vorfeld einen schlaun Plan ausgeheckt. Zur gut bezahlten Containerbrücke ließe sich doch vortrefflich ein eigener Job kombinieren. Die sechs in China bei der Kouan Werft in Bau befindlichen „PALMERTON“-Typen werden nur mit hochwertigsten Komponenten ausgerüstet und so lagen in Rostock MAN-Maschinenteile sowie zwei Liebherr-Krane zur Abholung bereit. Damit kann in Kürze das MS „PALMERTON“ insgesamt 900 t anheben.



Links: Containerbrücke im Bauch der „COMBI DOCK III“. Rechts oben: Kranturm für „PALMERTON“ am Haken. Rechts unten: Traverse bei der Verladung auf ein Binnenschiff per Autokran.

900 t-Hebekapazität erreicht der Neubau aus China aber nur im sog. Tandembetrieb der Krane, die jeweils 450 t liften. Eine Traverse verbindet dann die beiden Krane. Diese wurden in Bremen gebaut und nach Bremerhaven verschifft. Bevor das MS „COMBI DOCK III“ seine Reise nach Asien antrat, machte es also noch einen Abstecher nach Bremerhaven zur Lloyd Werft und nahm das 50 t Teil an Bord.

Fortsetzung folgt...