

H&P „PROJECT CARRIER I“ MS „COMBI DOCK I“ – Übergabe - pünktlich



Pünktlich – wie prospektiert – übernahm der H&P „PROJECT CARRIER I“ durch die dazugehörige Ein-Schiffsgesellschaft am 10. September 2009 das erste Schiff des Fonds: Von nun ab ist das außergewöhnliche Projektschiff MS „COMBI DOCK I“ für die Anleger auf großer Fahrt. EUR 29.750/Tag fließen die nächsten vier Jahre in die Schiffskasse.

Laem Chabang, Thailand. Der Bordbetrieb ist emsig. Deckleute sind damit beschäftigt, Großmodule für die in Nord-west-Australien entstehende Gasraffinerie des sog. Pluto Projects zu stauen und anschließend ordentlich festzumachen, zu „lashen“, wie es seemannisch heißt. Konzentriertes Arbeiten auch auf der Brücke. Gelegentliches Rauschen der Funkgeräte oder Anweisungen des Kapitäns zerreißen die Stille. Jeder weiß, was er zu tun hat, jeder Handgriff sitzt.

Bremen. Rund 9.000 km davon entfernt sind Reedereivertreter damit beschäftigt, das bisher einer dänischen Gesellschaft gehörende Schiff der deutschen Ein-Schiffsgesellschaft auf Grundlage des Kaufvertrages zu übertragen. Bei der Eigentumsübertragung, dem sog. „Closing“, sind Banker, Anwälte, Flaggen- und Reedereivertreter sowie Gerichte involviert.

In Thailand kommt inzwischen per bordeigenem Geschirr das Schwerstück „PAU 11104“ an Bord. Ein 316 Tonnen Koloss für die Raffinerie in Australien. Genauere Verwendung des Großmoduls bleibt dem Schiffpersonal und den verantwortlichen Ladungsingenieuren verschlossen. „Das müssen wir auch gar nicht wissen“, sagt Martin Bartelds vom Harren & Partner-Supercargo-Departement. „Unser Job ist es, das Teil sicher zu transportieren. Und das machen wir auch“, ergänzt er kompromisslos. Nach seinen Plänen beginnt der Verladevorgang auf der „COMBI DOCK I“.

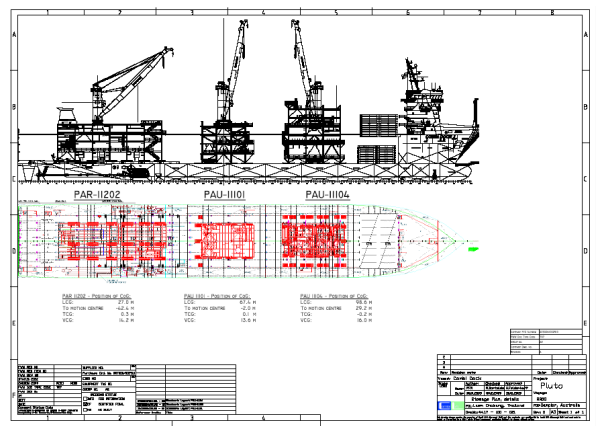


Ladungsteil „PAU 11104“. 23 m lang, 16 m breit, 21 m hoch, 316 t schwer.

Zurück in Bremen. Bevor der vereinbarte Geldbetrag fließen kann und der juristische Gefahrenübergang, also der Eigentümerwechsel erfolgt, haben die Behörden und Banker den Papierkram gesetzt. Abweichend von der Regel hatten die Beteiligten hier einige Besonderheiten zu beachten. Der neue Eigentümer löst etwa keine Endfinanzierung ab, sondern tritt vielmehr in die Finanzierung des Schiffes ein. Infolgedessen profitiert die neue Gesellschaft weiter von den günstigen Rahmenbedingungen des über Euler-Hermes versicherten Schiffskredits.

Szenenwechsel Thailand. In der Kanzel von Kran Nr. 1 nimmt der Kranfahrer „Paulchen“ – wie das Schwerstück

„PAU 11104“ intern genannt wird – auf den Haken, genauer gesagt: auf die Traverse. Die Traverse ist nicht nur im kombinierten Kranbetrieb für Lifts bis 700 Tonnen geeignet, gelegentlich wird sie – wie hier – ebenso eingesetzt, um die Ladung durch mehrere Auflagepunkte zu stabilisieren. Zentimeter um Zentimeter gewinnt die Fracht nun an Höhe. Der zugewiesene Staubereich liegt direkt hinter der Brücke. Die ist bei der „COMBI DOCK I“ vorne angeordnet. So steht die Ladung dem Kapitän zum einen nicht „vor der Nase“ herum und lässt zudem etwaige Ausnahmegenehmigungen der Flagge oder Hafenbehörde überflüssig werden. Zum anderen schützt diese Brückenordnung die Ladung vor Wind und Wellen. Langsam nähert sich „Paulchen“ seinem Zielbereich. Direkt hinter den sauber aufgestapelten Lukendeckeln ist die wertvolle Ladung sicher.



Stauplan u.a. mit Schwerstück „PAU 11104“.

Eine ursprüngliche Verwendung finden die Lukendeckel des Transportwunders „COMBI DOCK I“ auf dieser Reise nicht. Auch wenn das Schiff dieses Mal seine Ladung klassisch per Kran aufnimmt, spielt es dennoch seine „Dockfunktion“ aus. So bleibt der Laderaum heute deckellos. Daraus ragt mit 21 m Höhe „PAU 11104“ um mehr als 10 m heraus. Da ist es gut, dass „COMBI DOCK I“ *open top*, also mit geöffnetem Laderaum zur See fahren darf. Die Pumpen sind so groß dimensioniert, dass etwaiger Seeschlag dem Schiff nichts anhaben kann. Da selbst die Heckrampe während der Seereisen geöffnet bleiben kann, wundert man sich über die Open Top-Lösung schon lange nicht mehr. Zu „PAU 11104“ gesellen sich im Anschluss zwei weitere Ladungsstücke für das Pluto Project. Damit ist das Schiff wieder einmal randvoll beladen.

In Bremen wurde unterdessen der Eigentümerwechsel vollzogen. Über eine Ein-Schiffsgesellschaft ist der H&P „PROJECT CARRIER I“ nun Eigentümer des ersten Schiffes. Das bedeutet ab sofort tägliche Einnahmen von EUR 29.750. Diese Einnahmesicherheit besteht vorerst über vier Jahre, folglich bis zum 10. September 2013. Das nächste und letzte Closing steht aus Sicht der H&P „PROJECT CARRIER I“-Gesellschafter für das nächste Jahr an. Dann wird das zweite Schwergut- und Projektschiff übernommen: das MS „PALMERTON“. Aber bis dahin erwirtschaftet MS „COMBI DOCK I“ schon einmal einen Teil der Auszahlungen. Gut für alle Anleger, die bereits an Bord sind.

Harren & Partner, im September 2009
www.harren-partner.de