



H&P „PROJECT CARRIER I“ Singapore Parallel Train Project – aktuell –



K/S Combi Lift unterstützt mit den innovativen „COMBI DOCK“- Einheiten den Energieriesen ExxonMobil bei dem Parallel Train Project in Singapur. (Wir berichten mit gleichlautendem Themenblatt.) Auf der künstlich aufgeschütteten Insel Jurong entsteht ein Industriepark ungeheuren Ausmaßes. Gefragt sind hier individuelle Transportlösungen, Ingenieurskunst und ein Prise Pioniergeist.

Kompromissloser Einsatz, ein sehr starker Wille und enorme Zielstrebigkeit waren schon vor knapp 15 Jahren charakteristische Merkmale der Industrie Singapurs. 1995 setzte man sich das Ziel, im Süd-Osten des expandierenden Landes, direkt an der Straße von Malakka eine Industriinsel aus dem Meer zu erschaffen.

So entstand aus ursprünglich 9,91 km² Inselfläche in weniger als 15 Jahren ein Industriepark der Superlative mit den Ausmaßen von 32 km². Am 25. September 2009 wurde das Megaprojekt für beendet erklärt – beeindruckende 20 Jahre vor dem prognostizierten Bauende – paradiesische Verhältnisse.



Insel aus dem Nichts: künstliche Insel Jurong mit Industriepark.

Ganz neu war die Idee der künstlichen Insel jedoch nicht. Singapur eifert hier insbesondere seinem Industriebild Japan nach. Schon seit den 1960er Jahren führen die Japaner Maßnahmen zur künstlichen Landgewinnung im Meer durch, um die Ballungszentren zu entlasten. Die Landgewinnung ist heute ein wichtiges Element der Stadtentwicklungspolitik.

Etwas anders motiviert, aber nicht minder bemerkenswert wurde so auch die künstliche Palmeninsel vor Dubai aufgeschüttet. Ganz nebenbei bemerkt: Für diese Art von Arbeiten benötigt man zahlreiche Schwimmbagger, die zu den Lieblingsladungen unserer Dockschiffe gehören.

Doch zurück nach Singapur, wo nun mit vergleichbarem Tempo, wie bei der Erschaffung der Industriinsel selbst, die Arbeiten für den Bau etlicher Raffinerien der Energiegroßmächte Shell, ExxonMobil & Co. begonnen haben. Langjährige Geschäftsbeziehungen, passende Ingenieursleistungen und die multifunktionalen Einsatzmöglichkeiten bei absoluter Zuverlässigkeit waren die ausschlaggebenden Argumente unseres Charterers K/S Combi Lift bei der Auftragsvergabe.

Konkret befindet sich bei diesem Projekt das MS „COMBI DOCK III“ vor Ort. Die zu transportierenden modulartigen Anlagenteile entstehen im Fall des *Singapore Parallel Train Project* in Südkorea. Stückgewichte von mehr als 1.000 t sind die Regel denn die Ausnahme.

Per roll on/roll off finden die meisten Schwergüter rollend an Bord. Sog. Tausendfüßler, in Fachkreisen als Self Propelled Modular Transporter (SPMT) bezeichnet, befördern die Lasten über die Heckrampe. Das nächste große Bau-

teil für eine Raffinerie ist bereits gebucht und steht im südkoreanischen Ulsan zur Abholung bereit. Mit einer Länge von „nur“ 19,50 m und einer Höhe von 4,50 m stellt die Ladung im stauungstechnischen Sinne eine eher geringe Herausforderung dar. Aber das Schwerstück hat es in sich und wird seiner Bezeichnung durchaus gerecht.

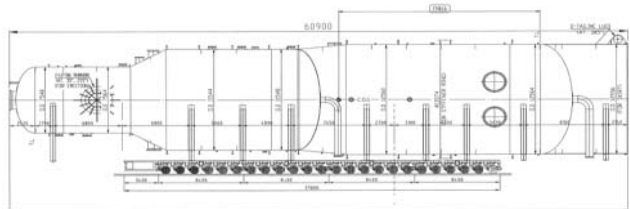


Abb.: Große Masse klasse befördert: 970 Tonnen rollen per Tausendfüßler an Bord.

Stolze 970 Tonnen brächte das Teil auf eine noch zu erfindende Waage für Schwergüter. Selbst die kräftigen Bordkräne der „COMBI DOCK“-Klasse, die insgesamt 700 Tonnen anzuheben vermögen, müssen hier passen. Doch: Heckklappe auf, Schwerstück rein und fertig. Naja, zugegeben, das Lashing, also das Festmachen der Ladung erfordert nochmals die ganze Aufmerksamkeit der Mannschaft. Aber die Methode „Rollen“ ist in der Tat der effizienteste Weg sicher zu laden und besichert den Herren der zuständigen Versicherungen ruhigen Schlaf.

Bisweilen geht es auch ganz traditionell an Bord zu. Der Kranbetrieb ist gewissermaßen das „täglich Brot“ auf einem Schwergutschiff. So wurde auch die aktuelle Ladung per Kran bewegt. Auf seiner vierten Reise von Ulsan/Masan, Südkorea, nach Jurong befördert das Multitalent einen sog. Caustic Tower, eine Art Brennkammer für petrochemische Anlagen. Dieser ist 66,80 m lang und hat mit über 500 Tonnen das Gewicht eines Airbus der Gattung A 380. Die leistungsstarken Krane bewegte das Bordpersonal mit dem nötigen Fingerspitzengefühl – und so wird die wertvolle Fracht im Zielhafen auch wieder auf die Pier gestellt.



Mit vereinten Kräften: 560 Tonnen hängen sicher am Haken der „COMBI DOCK III“.

Aber auch auf die Dockfunktion können die Spediteure nicht verzichten. Je nach Ladung, Schwierigkeitsgrad und örtlichen Gegebenheiten wählen die Verantwortlichen von K/S Combi Lift die passende Ladungsfunktion aus. Wie gut, dass sie drei Schiffstypen in einem haben. Ist der Charterer zufrieden, freut sich der Owner.

Harren & Partner, im November 2009.