

„Palabora“ für Harren & Partner in Fahrt

Die Bremer Reederei hat ihren zweiten von sechs Heavyliftern einer neuen Generation in China in Dienst gestellt

Nach der am 29. Januar vollzogenen Taufe und der anschließend erfolgreich absolvierten See-Erprobung wurde gestern der Schwergutfrachter „Palabora“ von der chinesischen Taizhou Kouan Shipyard an die Reederei Harren & Partner übergeben.

Am 7. Dezember 2009 war als erstes von insgesamt sechs dort für das Bremer Unternehmen entstehenden Schwesterschiffen die „Palmerton“ in Fahrt gekommen. Mit der unter der Flagge von Antigua & Barbara betriebenen „Palabora“ ist die H&P-Flotte auf 54 Schwergut-, Mehrzweck-



Foto: Harren & Partner

Die „Palabora“-Schwester „Palmerton“ im Januar 2010 in Map Ta Phut mit Projektladung

Container- und Tankschiffe gewachsen. Charterer von mindestens vier der sechs Heavylifter der neuen Generation wird das im Jahr 2000 von J. Poulsen Shipping

(Korsør) und Harren & Partner gegründete Joint Venture K/S Combi Lift sein. „Die Typenbezeichnung PK 116 steht für den 116. Entwurf des norwegischen Konstruk-

tionsbüros Polarkonsult, mit dem H&P bei der Entwicklung dieses innovativen Schwergutschiffes zusammengearbeitet hat“, erklärt Martin Harren. ▶ Seite 4

Fortsetzung von Seite 1

„Palabora“ in Dienst gestellt

Flotte von Harren & Partner auf 54 Einheiten gewachsen

▶ von Seite 1

Die „Palabora“ ist mit zwei für Kolli bis 900 Tonnen kombinierbaren 450-Tonnen-Kranen des Herstellers Liebherr ausgerüstet. Der 133 Meter lange, 23 Meter breite und auf dem Maximaltiefgang von 7,80 Metern 10 000 Tonnen tragende 10 200-BRZ-Frachter verfügt über einen 90 Meter langen und 12 Meter hohen Laderaum mit einem Volumen von 15 700 Kubikmetern. Das Zwischendeck ist in drei Höhen positionierbar. Ein 7200 kW leistender MAN-Motor Typ 6L 48/60 B sorgt für eine Höchstgeschwindigkeit von 16 Knoten. Die „Palabora“ und ihre Schwestern sind E3-eisverstärkt und „Great Lakes fitted“, wodurch diesen Schiffen eine Vielzahl von schwer befahrbaren Einsatzgebieten offen steht. Die spezielle Decks konstruktion stellt

eine weitere Besonderheit dar. „Das Flushdeck ermöglicht uns, für großdimensionierte Ladungseinheiten die gesamte Schiffsbreite zu nutzen und auch über die Schiffsausmaße überstehend an Deck zu befördern. Um die gesamte Breite des Schiffes zu nutzen, können Kranstützen und Reling zügig demontiert werden, da sie nur verbolzt sind“, sagt Kapitän Heiko Felderhoff, technischer Projektleiter im Hause Harren & Partner. Außerdem müsse man keine zusätzlichen Seitenlaststützen anbringen, so dass aufwendige Schweißarbeiten und teurer Stahl eingespart sowie Hafenzeiten und -kosten minimiert werden können. Für die ausreichende Stabilität des Schiffes sorgen Ballastwassertanks mit einer Gesamtkapazität von 7800 Kubikmetern. ed