

„Werft hat bei Planung versagt“

Schiffbauexperte bemängelt fehlende Gewichtskontrolle bei P+S – Konsequenzen blieben aus

Der gescheiterte Bau von zwei Fähren für die Reederei Scandlines gilt als Hauptgrund für den Untergang der P+S-Werften. Der Schiffbauexperte Axel Mühlhausen lieferte eine mögliche Erklärung.

Seiner Einschätzung zufolge hatte die Werftleitung viel zu wenig Personal für den Entwurf und den Bau der Fähren eingeplant. Die Zeit für die Konstruktion als auch für den Bau der beiden Fähren sei zu knapp bemessen gewesen, sagte der Sachverständige im Untersuchungsausschuss des Landtags von Mecklenburg-Vorpommern. „Die Konstruktion war nicht fertig, als die Fertigung begann.“ Das sei im Schiffbau nicht unüblich, doch in diesem Fall sei die Überlappung extrem groß gewesen. Die Verantwortung dafür trügen die Geschäfts- und die Projektleitung, sagte Mühlhausen, der während der Bauzeit monatlich auf den beiden Werften in Stralsund und



Scandlines wollte die Fähren nicht abnehmen. Derzeit werden sie bei Blohm + Voss in Hamburg überarbeitet

Foto: Schmitt-Walther

Wolgast war. Er habe darauf frühzeitig hingewiesen. Während des Baus der beiden Schiffe seien zudem Kontrollen versäumt worden, die auf Werften eigentlich üblich sind. So seien zugelieferte Teile nicht gewogen, sondern ihr Gewicht anhand der Unterlagen eingerechnet worden. Damit bestätigte Mühlhausen Äußerungen eines anderen Zeugen im Untersuchungsausschuss. Michael Werner

vom Finanzierer VHV hatte gesagt, dass die Werft kein Gewichtsmangement während des Baus hatte (THB 17. Juni 2014). Einzelne Zulieferteile seien zu schwer gewesen, was bei P+S offenbar niemand bemerkt habe. Die Fähren waren schließlich so schwer, dass der Auftraggeber Scandlines sie nicht abnahm und auch nicht zahlte. Damit musste Insolvenz beantragt werden. Mühlhausen sagte, er habe frühzeitig auf

ein zunehmendes Gewichtproblem hingewiesen. Im Frühjahr 2012 sei die von Scandlines vorgegebene Toleranzgrenze erreicht gewesen. Der Experte habe seine Berichte zunächst der Werftleitung vorgelegt, die noch leichte Änderungen vornehmen konnte, wie er sagte. So sei aus einem „nicht realisierbar“, wenn sich an den Zuständen nichts ändere, ein „sehr ambitioniert“ geworden. mv/pk

„Aeolus“ wird jetzt in Rotterdam getauft

Das auf der Hamburger Sietas-Werft gebaute Offshore-Transport- und -Errichterschiff „Aeolus“ (IMO 9612636) wird am kommenden Sonnabend, den 21. Juni, in Rotterdam getauft. Das bestätigte eine Sprecherin des niederländischen Wasser- und Hafenbau-Unternehmens Van Oord gestern dem THB auf Anfrage. Taufpatin wird die Ehefrau von Rotterdams Bürgermeister Ahmed Aboutaleb sein. Zu dem Taufakt, der am Cruise Terminal Rotterdam erfolgt, werden mehrere hundert Gäste aus dem In- und Ausland erwartet. Am Tag zuvor wird das Van-Oord-Management die Medien über das Schiff sowie die weiteren Aktivitäten des Traditionsunternehmens auf dem Gebiet der Offshore-Windkraft informieren. Nach ihrer Fertigstellung auf der Sietas-Werft verlegte die „Aeolus“ am 17. Februar des Jahres zur Bremerhavener Lloyd-Werft, wo die Endausrüstung erfolgte. Es schlossen sich ausführliche Funktionstests an, die jetzt beendet wurden. EHA

Chinesen stoppen geplante P3-Allianz

Die Wettbewerbsbehörde des chinesischen Handelsministeriums hat gestern bekannt gegeben, dass sie der geplanten Reedereiallianz P3 die Genehmigung verweigert. Grundlage der Entscheidung gegen MSC, CMA CGM und Maersk seien chinesische Wettbewerbsbestimmungen, hieß es. Die drei beteiligten Reedereien teilten daraufhin mit, dass die Vorbereitungen zur Gründung der Allianz endgültig gestoppt würden. „Natürlich ist das eine Enttäuschung“, sagte Vincent Clerc, Vorstand für Handel und Marketing bei Maersk Line, nach der Entscheidung. Konzernchef Nils Andersen sagte: „Die Entscheidung kam sehr überraschend. Die P3-Allianz hätte geholfen, die CO₂-Emissionen zu senken. Wir sind aber optimistisch, dies nun auch alleine zu bewerkstelligen.“ pk

Letzter Reefer vor der Sommerpause

„Cape Belle“ bringt Alaska Pollock nach Cuxhaven – Weitertransport nach ganz Europa

Ein Tiefkühlschiff mit frischem Fisch aus Alaska für die Cuxhavener Tiefkühlhäuser lief kürzlich den Cuxhavener Hafen an. Der Reefer hatte 2700 Tonnen Alaska Pollock der Art Theragra chalcogramma an Bord.

In den Abendstunden lief die 126 Meter lange „Cape Belle“ in den Hafen ein. Das 1993 gebaute Kühlschiff fährt unter der Flagge von Liberia. Von Cuxhaven aus wird es in den Atlantik in Richtung Kanarische Inseln fahren und dort weiter fischen. Die Ware wurde vom Schiff in die direkt am Kai gelegenen Tiefkühlhäuser gebracht und lagert dort so lange, bis sie mit Kühlfahrzeugen in den gesamten europäischen Raum geliefert wird. Die Tiefkühlhäuser werden



Foto: HWG/Jens Grabbe

Die 1993 gebaute „Cape Belle“ auf dem Weg an die Elbmündung

von einem Mitglied der Hafengewerkschaft Cuxhaven (HWG), der Erwin Gooß GmbH & Co. KG, betrieben. Während der Liegezeit wird das Schiff von der CSK Cuxhavener Schifffahrtskontor GmbH & Co. KG – ebenfalls ein HWG-Mitglied – als Hafentagent betreut. Der Agent kümmert

sich um das Klarieren und sorgt dafür, dass alles reibungslos abläuft: vom Wasser- und Treibstoffvorkern über die Verproviantierung, die Abwasser- und Abfallbeseitigung, anfallende kleinere Reparaturen, die Beschaffung von Ersatzteilen bis hin zu einem etwaigen Mannschaftswechsel inklusive der

Beschaffung von Reisepapieren. Axel Stahlbuck, Geschäftsführer Erwin Gooß GmbH & Co. KG, sagte: „In der Regel treffen in Cuxhaven acht bis zehn solcher Kühlschiffe pro Jahr ein. Die ‚Cape Belle‘ wird das letzte Tiefkühlschiff aus Alaska vor der Sommerpause sein. Neue Lieferungen gibt es dann wieder ab Herbst dieses Jahres.“ Die Hafengewerkschaft Cuxhaven e.V. ist ein Zusammenschluss Cuxhavener Unternehmen, Institutionen und Privatpersonen mit dem Ziel, den Hafenstandort an der Mündung der Elbe zu vermarkten und weiterzuentwickeln. Zudem setzt sich die HWG für die Positionierung Cuxhavens als bedeutender Hafenstandort für die Offshore-Windenergie in Deutschland ein. pk