

Kurt Grobecker · Eberhard Petzold

Gastanker Kurs Zukunft

Unterwegs von Java nach Taiwan

Medien-Verlag Schubert

ISBN 978-3-937843-10-0

© Copyright 2009 by Medien-Verlag Schubert, Hamburg.
Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks, der
fotomechanischen und Online-Wiedergabe, vorbehalten.
Satz und Layout: Medien-Verlag Schubert / Thomas Börnchen
Druck: Grafisches Centrum Cuno
Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

$TEIL\ I$

Zur Einstimmung:	8
Flüssiggastanker – Eine Erfolgsgeschichte auch für Investoren	
Die Geburtsstunde eines Schiffes:	14
" und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!"	
Tischreden mit Zwischentönen:	20
Viel Lob und positiv stimmende Absichtserklärungen	
Den Charme der Hansezeit bewahrt:	24
Stolze Bilanz einer alten Ostsee-Metropole	
Im Namen des Meeresgottes:	30
Neue Zukunft für eine Traditionswerft	
Über Wirtschaftsräume hinweg:	32
Segmentbauweise als Schiffbau-Rationalisierungsmodell	
Auf Schwimmpontons angeliefert:	40
Schwergewichtige Segmente aus Danzig	
"Abarbeiten" als Qualitätsgarantie:	42
Größte Sorgfalt für das High-Tech-Produkt LPG-Tanker	
Ein Schiff nimmt Gestalt an:	50
Wirtschaftliche Impulse für eine Küstenregion	
Von Spezialisten auf die Probe gestellt:	56
Konditionieren für den harten Einsatz auf See	
Zwei Funktionen in einem Schiff:	60
Hoher Nutzungswert bei geringen Mehrkosten	

TEIL II

"Zwischen Altona und Batavia ":	62
Eine zum Moloch mutierte Legende	
Vor dem Betreten der GASCHEM NORDSEE:	74
Strenge Kontrollen und Seemannsgarn vom indonesischen Wachmann	
In schwerer See vor Ceylon behauptet: Ein neues Schiff besteht seine Bewährungsprobe	80
Im Reich des "Master next God": Auf der Kommandobrücke des modernsten Gastankers	84
Ein Hauch von Versailles auf dem Vorschiff: Feuerschutzübung mit Showeffekt	88
Kein Neptun – kein Klabautermann: Nächtliche Äquatorüberquerung ohne Aufsehen	94
"Ich bin hier, um das Schiff am Laufen zu halten!": In der "Unterwelt" der Maschineningenieure	100
Arbeitsalltag von Routine geprägt: Ein Mann, der mit sich selbst im Reinen ist	104
"Der Sextant funktioniert immer!": Vom Nutzen der einfachen Hilfsmittel	108
"Ich esse alles, außer es ist verdorben": Ein Kapitän, der die Künste seines Kochs zu schätzen weiß	110
Das Herzstück der Gasanlage: Ein Kompressorenhaus, das Wettbewerbsvorteile schafft	112

Selbstversorger in Sachen Stickstoff: Eine Adsorbtionsanlage, die Zeit und Geld spart	118
"Problemlösungen sind immer eine Teamleistung": Der Schiffsmechaniker als "Bord-Hausmeister"	120
Sightseeing als überraschende Zugabe: Friedlich spielende Wale und gefährdete Fliegende Fische	124
An der Pier von Kaohsiung: Löschbeginn eine Stunde nach Mitternacht	128
5.000 Tonnen Propylen am Ziel: GASCHEM NORDSEE in Hamburgs Partnerhafen	132

Zur Einstimmung:

Flüssiggastanker – Eine Erfolgsgeschichte auch für Investoren

Mehr als ein Jahrzehnt lang haben Erdgas-Pipelines von Russland nach Mitteleuropa die Schlagzeilen nicht nur der Fachpresse beherrscht. Pipelines galten als der Dreh- und Angelpunkt der Gasversorgung, in ihrer technischen Realisierbarkeit so überzeugend, dass trotz aller gelegentlich entworfenen Schreckensszenarien hinsichtlich der Versorgungssicherheit lange Zeit kaum über Transportalternativen nachgedacht wurde.

Deutschlands Energiewirtschaft verließ sich einstweilen auf die komfortable Lage der Bundesrepublik zwischen den wichtigsten Lieferländern Russland, Norwegen und Holland, und sie vertraute auf die Loyalität nicht nur der Partner, sondern auch auf die zuverlässige Kooperationsbereitschaft jener Staaten, über deren Territorien die Pipelines zwangsläufig führen müssen.

Erst als der Gasstreit zwischen Russland und der Ukraine besorgniserregend eskalierte und auch in Westeuropa zu spürbaren Engpässen führte, rückten alternative Möglichkeiten des Erdgastransports wieder mehr in das Bewusstsein auch der breiten Öffentlichkeit.

Die Lösung des Problems beruht auf einem einfachen Prinzip, das allerdings an eine Reihe komplexer und komplizierter technologischer Voraussetzungen gebunden ist, die ein hohes Maß an Know-how erfordern: Das Erdgas wird verflüssigt und mit Schiffen an seinen Bestimmungsort transportiert.

Die Idee ist nicht neu. Schon vor einem halben Jahrhundert sorgte die Umsetzung

des Prinzips weltweit für Aufsehen. Seit der Jungfernfahrt des ersten Gastankers im Januar 1959 hat sich der Transport von Flüssiggas langsam aber kontinuierlich durchgesetzt, und er wurde mit dem Gewinn neuer technologischer Erkenntnisse in seinen Möglichkeiten optimiert. Zunächst hatten sich auf dem europäischen Kontinent Frankreich, Belgien und Spanien vom russischen Erdgas unabhängig gemacht. Die Werft Izar in Puerto Real hatte 2006 fünf große Gastanker für die Flüssiggas-Versorgung Spaniens gebaut und die Iberische Halbinsel damit in die Lage versetzt, ihr Erdgas zu den günstigsten Konditionen in den derzeit wichtigsten Lieferregionen Nordafrika, Persischer Golf, Südamerika und in der Karibik einzukaufen. Und man setzt weiter auf diese Strategie. Ein spanischer Energielieferant (Repsol) hat mit einer norwegischen Reederei (Knutsen) vor drei Jahren Laufzeiten für drei LPG-Großtanker von bis zu 20 Jahren vereinbart.

Schon im Jahr 2006 wurden 28 Prozent des weltweiten Gashandels mit Tankschiffen abgewickelt. Damals waren rund 200 große Flüssiggastanker auf den Weltmeeren unterwegs – heute sind es bereits 300 Einheiten, wenngleich die Produktion von LNG etwas hinter den Erwartungen zurückbleibt.

Während Erdgas im Wesentlichen zum Heizen und als Energieträger in Kraftwerken verwendet wird, ist LPG (Liquified Petrochemical Gas) universeller einsetzbar.

LPG steht für verschiedene Produkte, aber insbesondere für Propan und Butan,



die entweder aus Rohöl gewonnen werden oder bei der Erdgas- und Erdölförderung als so genanntes assoziiertes Gas anfallen. Sie werden entweder unter atmosphärischem Druck flüssig transportiert – wie das auch bei einem Feuerzeug der Fall ist – oder unter Kühlung bei minus 0,5 Grad Celsius (Butan) bis zu minus 42 bis 45 Grad (Propan).

Propan und Butan werden besonders in Ländern ohne Pipelines als Kochgas und zum Heizen eingesetzt, weil es im Gegensatz zu Holz oder Kohle leichter transportierbar ist. Das geschieht dann in Stahlflaschen oder durch Tankwagen, die das Gas bei stationären Tankanlagen anliefern. Außerdem verbrennen Propan und Butan annähernd ohne Rückstände und damit umweltfreundlich. Sie werden deshalb auch als "Autogas" für Personenkraftwagen vermarktet.

Unter Verwendung von Propan, Butan und anderen Additiven wie Erdöl, Gasöl, Ethan und Chloriden, aber auch Kohle und Erdgas entstehen in Raffinerien die chemischen Produkte, ohne die unsere heutige Welt nicht mehr denkbar ist. Sie finden unter anderem Verwendung in der Plastikund Kunststoffindustrie, insbesondere im Fahrzeugbau, bei der Reifenherstellung, auf dem Textilsektor, im medizinischen Bereich und bei der Lebensmittelproduktion. Es gibt kaum ein Gebiet unseres täglichen Lebens, in dem Propan und Butan keine Rolle spielen.

Bei den "Liquified Petrochemical Gases" sind generell fünf Produkte zu unterscheiden: Ammonia, Butadien, Propylene, Vinyl Chloride Monomer und Ethylen. Genau für diese Produktpalette wurden die vier neuen LPG/E Carrier bei der Meyer Werft konzipiert.

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg wurde LPG in Drucktankern transportiert, aber erst in den sechziger Jahren wurden im größeren Stil LPG-Carrier gebaut; zunächst die so Blick über das langgestreckte Vorschiff: Mit seiner Propylen-Ladung schiebt sich der Gastanker mit 20 Knoten durch das (einstweilen noch) ruhige Südchinesische Meer Kurs Taiwan.

Geburtsstunde eines Schiffes:

"... immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!"

21 März 2009: Geburtsstunde eines Gastankers. An den Küsten gelten Schiffstaufen auch im 21. Jahrhundert als besondere Ereignisse, die oft eine stattliche Schar von Zuschauern anlocken.

Auch an diesem sonnigen, aber von einer eisigen Nordostbrise begleiteten Frühlingstag sind trotz der widrigen meteorologischen Bedingungen einige hundert Gäste ans Ufer der Warnow gekommen, um den Zuwachs auf den Weltmeeren würdig zu begrüßen, musikalisch eingerahmt vom Blasorchester der Hansestadt Rostock, dessen Traditionsmarsch "Anchors Away" für den an der Pier vertäuten Täufling einen deutlichen Aufforderungscharakter hat. In zwei Tagen nämlich wird die "GASCHEM NORDSEE" dieser Aufforderung nachkommen und zur Probefahrt und anschließenden Gaserprobung in Richtung Skandinavien auslaufen.

Vor einem halben Jahrhundert noch haben Schiffstaufen jene Bruchteile von Minuten markiert, in denen der Schiffskörper mehr oder weniger schnell vom Helgen ins Wasser glitt und damit zum ersten Mal Bekanntschaft mit dem Element schloss, auf dem es sich ein Schiffsleben lang bewähren muß.

Nach dem Stapellauf vergingen dann in der Regel noch einige Monate, bis ein Schiff zu seiner Jungfernreise die Leinen loswarf, Monate, in denen der Schiffskörper um sein Innenleben bereichert wurde.

Ein halbes Jahrhundert später steht eine Schiffstaufe am Ende des gesamten Bau-

prozesses, und ihm folgt im Normalfall nur noch eine Probefahrt, bevor das Schiff seiner eigentlichen Aufgabe zugeführt werden kann: Ladung zu transportieren und damit Geld für seinen Reeder und seine Investoren zu verdienen. Der Grund für diese zeitliche Veränderung bei der Zeremonie des Taufakts liegt in der Veränderung der Produktionsweise von Schiffen. Heutzutage werden auch Frachtschiffe meistens nach dem Baukastenprinzip gefertigt: Einzelne Segmente werden - oft auch geografisch weit voneinander entfernt – mit allen Ausbaukomponenten so weit wie möglich fertig gestellt und schließlich zu dem "Gesamtkunstwerk Schiff" zusammengefügt. Und erst, wenn das Schiff schwimmt und wenn es auf den Startschuss für seine Jungfernreise wartet, fliegt die Champagnerflasche und besiegelt damit die vorletzte Phase vor der Übergabe des Schiffes an seinen Reeder.

Das ist die eigentliche Geburtsstunde des Schiffes.

Rund 150 Taufgäste haben sich an diesem Sonnabendmorgen eingefunden, um den ersten von vier baugleichen LPG-Tankern für die Hamburger Harpain Reederei bei seinem ersten Schritt ins Schiffsleben zu begleiten.

Alle wissen: Ein leichter Start in die wirtschaftliche Realität wird es nicht werden. Die globalen Turbulenzen und die daraus resultierende weltweite Krise haben auch den internationalen Flüssiggasmarkt nicht unberührt gelassen. Mit einem neuen Spe-



zialschiffin einer solchen Rezessionsphase an den Markt zu gehen, stellt den Reeder vor eine besondere Herausforderung. Rimbert Harpain hat trotz des wirtschaftlichen Gegenwindes einen guten Einstieg gefunden: Die Jungfernreise, die vom Persischen Golf nach Korea und Taiwan führen wird, kann er mit vollen Ladetanks absolvieren, und das heißt: mit rund 10.000 Tonnen Propylen.

So muss sich denn an diesem Tag niemand die Stimmung durch düstere Gedanken verdunkeln lassen, am wenigsten der Reeder. Er beschwört den emotionalen Augenblick, den ein solcher Taufakt einem hanseatischen Kaufmann beschert.

Vor sechs Jahren war die Idee zu dieser Tankschiff-Serie in ihm so weit gereift, dass er erste Gespräche mit dem Werftchef Bernard Meyer über die Realisierung des Projekts führen konnte. Sechs Jahre, die nicht immer frei waren von Zweifeln, ob das anvisierte Segment tatsächlich ein wirtschaftlich tragfähiges Fundament finden würde. Sechs Jahre, in denen Überzeugungsarbeit

bei vielen geleistet werden musste, die das Projekt und einige seiner Risiken mitgetragen haben, sechs Jahre, in denen sich die Planungsteams darüber klarwerden mussten, ob es ein sinnvoller Schritt ist, mit einem 17.000-Kubikmeter-Tanker zwei halb so große "Achttausender" zu ersetzen. Man darf dem Reeder Rimbert Harpain abnehmen, dass in den langen Jahren der Vorbereitung auch viel Herzblut in die Aufgabe geflossen ist. Und wenn er für eine so ausgedehnte Zeitspanne sagen kann, es habe sich eine tolle Atmosphäre zwischen allen Beteiligten entwickelt, dann ist das sicher nicht nur ein Routine-Kompliment, so etwas wie die in eine Höflichkeitsfloskel gefasste Pflichtübung zur Schiffstaufe. Vielleicht ist es eher ein Bekenntnis der Erleichterung, dass der erste Schritt geschafft ist und ein wenig wohl auch der Stolz darüber, dass der zweite unter dem Code der Baunummer 684 schon seinen Rumpf durch das Hallentor in den Ostseewind herausstreckt und seine bevorstehende Geburt drei Monate später ankündigt.

Erwartungsvolle Vorbereitung auf die Taufe: Noch ist der Schiffsname durch eine Leinwand verdeckt. Unter den Insidern ist der Name natürlich längst kein Geheimnis mehr.

Seite 16-17: Während die ältere "große Schwester" sich der zu ihren Ehren gehaltenen Taufreden erfreut, hat das zweite der Vierlinge schon seinen Rumpf durch das Hallentor in den kalten Ostseewind geschoben.





Den weiteren Verlauf dieses eiskalten Frühlingstages bestimmt das Ritual, das die Werftmitarbeiter und die Taufgäste erwarten. Die Besucher werden Gelegenheit haben, das neue Schiff zu betreten und ein gewissermaßen noch jungfräuliches technisches Faszinosum staunend in Besitz zu nehmen. Und alle werden diese Chance nutzen!

Zuvor aber will es die Tradition, dass dem Schiff gute Wünsche für ein erfolgreiches Schiffsleben mit auf den Weg in die Zukunft gegeben werden, auch wenn eine Schiffstaufe heutzutage weitaus prosaischer zelebriert wird als in der Zeit der hoch aufragenden Helgengerüste, von denen herunter die Schneidbrenner ihren Funkenregen auf das Wasser fallen ließen.

"Jederzeit eine glückliche Heimkehr und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!" gibt die Taufpatin – für dieses Schiff die Frau des Reeders, Helga Harpain – ihrem Schützling mit auf den Weg.

Am Bug wird an der Steuerbordseite die weiße Plane hochgezogen, die den Namenszug an der orangefarbenen Bordwand bis zu diesem Zeitpunkt verdeckt hat. "GASCHEM NORDSEE" geben die weißen Lettern den – allen Anwesenden natürlich längst bekannten – Namen des neuen Gastankers preis.

Das Blasorchester lässt als seinen Glückwunschbeitrag den obligatorischen Tusch ertönen, und die Champagnerflasche kann gar nicht anders als pflichtgemäß an der Bordwand zu zerspringen. Denn für das Gerüst, von dem aus sie ausgelöst wird, haben die Ingenieure den Aufschlagwinkel



Glänzendes Zugeständnis an nostalgische Gefühle: Auch auf einem modernen High-Tech-LPG-Tanker darf die blankgeputzte Schiffsglocke als "sichtbare Seele" des Schiffs nicht fehlen.

Seite 18 oben: Höhepunkt eines immer wieder anregenden Taufaktes: Die Champagnerflasche zerspringt an der Bordwand, und die Taufpatin wünscht ihrem Schützling "allzeit gute Fahrt und immer eine glückliche Heimkehr!"

Seite 18 unten: Niemand will abergläubisch sein. Dennoch: Nach dem geglückten Taufakt steht den prominenten Taufgästen, die sich um die Taufpatin Helga Harpain geschart haben, die Erleichterung ins Gesicht geschrieben.

der Flasche präzise ermittelt und eingestellt. Sie sind es gewohnt, nichts dem Zufall zu überlassen! Eine bei der Taufe nicht zerspringende Champagnerflasche bedeutet altem Seemannsaberglauben zufolge nun einmal Unglück. Mit einem solchen Omen möchte niemand hier das neue Schiff in sein junges Leben entlassen. Auch von nüchterner Rationalität geleitete Schiffbauer und ihr technisch versiertes Gefolge dürfen in der symbolträchtigen Stunde einer Schiffstaufe durchaus ein wenig abergläubisch sein!

Den Charme der Hansezeit bewahrt:

Stolze Bilanz einer Ostsee-Metropole

Als die "GASCHEM NORDSEE" den Hafen von Warnemünde mit Kurs Persischer Golf verläßt, ist es nach menschlichem Ermessen ein Abschied für immer. Niemals wird der Gastanker seinen Geburtsort wiedersehen. Dafür spricht nicht nur das Fehlen der technischen Voraussetzungen für den Umschlag von Flüssiggas – auch die wirtschaftlichen Bedingungen, die das Anlaufen des Hafens an der Warnow rechtfertigen würden, sind nicht gegeben.

Der klagende Abschiedsgruß des Typhons signalisiert die Trennung zwischen der alten Hansestadt Rostock mit ihrem Seehafen und Werftstandort Warnemünde und dem schwimmenden High-Tech-Produkt, dessen Kürzel LPG-Tanker das Faszinosum eines solchen Spezialschiffs nur unzureichend beschreiben kann. Aber es erinnert daran, dass dieses Schiff dort entstanden ist, wo sich seit dem Mittelalter innovatives Denken mit der Beherrschung der Handelskunst zu einer erfolgsorientierten Strategie verbunden hat: Weil die Lage an der alten Küstenhandelsstra-Be und der unmittelbare Zugang zum offenen Meer dazu einluden, beteiligte sich Rostock schon bald nach seiner Gründung am schnell expandierenden hansischen Handel.

1252 wurden die Rostocker Kaufleute vom Dänenkönig Abel privilegiert. Fünf Jahre später ist der Handel von Rigaern in Rostock belegt, und seit 1262 unterhielt die Stadt Handelsbeziehungen mit England. Als Seestadt hatte der Hafen an der Warnow auch unmittelbaren Anteil am hansischen Zwischenhandel.

Mit dem Rostocker Landfrieden von 1283 setzte die Stadt ein deutliches Zeichen ihrer Macht. In der Blütezeit der Hanse, konstatiert der Historiker Horst Wernicke, sei Rostock "nächst Stralsund die bedeutendste Stadt an der Seite des Hauptes der Hanse, Lübeck, im wendischen Städtekreis".

Die Hanse hat die Stadt an der Warnow geprägt, und auch heute noch atmet Rostock etwas von dem Geist des einst so mächtigen Städtebundes.

Die Topografie der Stadt lädt ein, in die wechselvolle Geschichte Rostocks einzutauchen und auf den Spuren der Entwicklungslinien nachzuvollziehen, was noch heute den Charme der Hansestadt ausmacht: Die noch vor 1200 gebaute älteste Kirche St. Petri als Mittelpunkt einer von deutschen Kaufleuten angelegten Marktsiedlung ebenso wie die einige Jahrzehnte jüngere Pfarrkirche St. Nikolai. Beide Gotteshäuser markieren wichtige Stationen der frühen Stadtgeschichte. Sie legen Zeugnis davon ab, wie es Rostock gelungen ist, seine mittelalterlichen Schätze als lebendiges Vermächtnis in die Gegenwart zu führen.

Das von den seit 1223 hier wirkenden Franziskanermönchen ins Leben gerufenen Katharinenstift, in dem heute die Hochschule für Musik und Theater des Landes





Rostocks historische Stadttore symbolisieren die einstige Stärke der Handelsstadt an der Ostsee: Solidität und Machtanspruch einer stolzen Hansestadt, ausgedrückt in wuchtiger Backsteinarchitektur, die den Bürgern Sicherheit und Schutz gewährte.





Rostocks Rathaus – seit 700 Jahren Sitz der Stadtverwaltung. Die Einheitlichkeit des Baustils im Ostseeraum zwischen Lübeck und dem Baltikum ließ den Baumeistern immer noch ausreichend Spielraum für individuelle Gestaltungen.

Mecklenburg-Vorpommern ihr Domizil hat, kennzeichnet dies in besonderer Weise.

Das gilt gleichermaßen für das Rathaus, in dem seit mehr als 700 Jahren die Stadtverwaltung von Nordeuropas ältester Universitätsstadt ihren Sitz hat. Das gilt vor allem auch für die Stadtmauern, die den nur etwa einen Quadratkilometer großen historischen Stadtkern umschließen. Sie sind von eindrucksvollen Stadttoren unterbrochen, die der Stadt in früheren Zeiten Schutz boten. Das Steintor, das ehemals südliche, von einem Landesfürsten geschleifte und später im Stil der niederländischen Renaissance wieder aufgebaute Haupttor, überliefert stadtseitig das Bekenntnis, das Rostock zu einer mächtigen Hansestadt heranwachsen ließ: "Sit intra te concordia et publica felicitas", die



Die schon vor dem Jahr 1200 gebaute älteste Rostocker Kirche St. Petri bildete den Mittelpunkt einer von deutschen Kaufleuten angelegten Marktsiedlung. Die Petrikirche markiert zusammen mit der jüngeren Pfarrkirche St. Nikolai eine Wendemarke der Stadtgeschichte.

Ein Schiff nimmt Gestalt an:

Wirtschaftliche Impulse für eine Küstenregion

Nachdem die Absenkvorrichtung in der Dockgrube heruntergefahren wurde und das Schiff aufgeschwommen ist, wird es an den Kai zu dem leistungsfähigen Caterpillarkran verholt. Seine Aufgabe ist es jetzt, das tonnenschwere, schon landseitig weitgehend ausgerüstete Deckhaus aufzusetzen, durch das der Tanker sein unverwechselbares Gesicht bekommt.

Zum ersten Mal können die am Neubau Beteiligten ein komplettes Schiff bestaunen - die GASCHEM NORDSEE hat als "ihr" Schiff Gestalt angenommen.

Was jetzt noch fehlt, sind aus der Sicht der Schiffbauer "ein paar Kleinigkeiten", die aber gleichwohl die Silhouette des Schiffes verändern und für den Betrieb des LPG-Tankers eine wichtige Funktion haben. Der Mast über dem Peildeck zum Beispiel, der im Wesentlichen die Radar- und andere elektronische Kommunikationseinrichtungen trägt. Und auf dem Vorschiff muss noch der Mast für optische Geräte wie Signalleuchten und Suchscheinwerfer aufgestellt werden.

Schließlich wird ein weiterer markanter Aufbau in den nächsten Tagen das Bild des Decks mittschiffs verändern: Ein wie ein Fahrstuhl-Aufbau anmutender Schacht, über den die gesamte Entgasung der Tanks von einem Kontroll-Office im Deckhaus aus gesteuert wird. Dieser "Abblasemast" tritt immer dann in Aktion, wenn die Tanks zum Zweck der Reinigung mit Stickstoff

gespült werden müssen oder bei einem unkontrollierten Druckanstieg im Notfall die Überdruckventile öffnen.

Eine wichtige Aufgabe für den Ladebetrieb des Tankers erfüllt eine Verteilerstation. Denn es gehört zu den Besonderheiten des Schiffes, dass zwei unterschiedlich gekühlte Gasarten gleichzeitig transportiert werden können und für diesen Zweck zwei identische Systeme mit insgesamt vier Kolbenkompressoren und zwei Schraubenkompressoren zur Verfügung stehen. Mit Hilfe der Schwenkbögen an der Verteilerstation lässt sich die Beladung des Tankers regulieren. Ob das allerdings oft erforderlich sein wird, bleibt abzuwarten; denn es scheint sich abzuzeichnen, dass sich die internationale Nachfrage in Zukunft vorrangig auf den Transport von Ethylen und Propylen richten wird.

Die gesamte Gasanlage, also der Bereich, der sich vom Kompressorhaus vor der Brücke bis zum Vorschiff erstreckt, wird von einer auf das Gasengeneering spezialisierten Firma betreut.

Der größte Teil der Gasanlage wurde mit rund 80 Prozent der vom Auftraggeber verlangten Ausrüstung in der Halle vorgefertigt. Auch das Rohrrack, das gesamte Verrohrungssystem, wird in einzelnen Sektionen in der Montagehalle aufgebaut und, soweit das möglich ist, auch dort ausgerüstet. Für die Werft bedeutet das einen Zeitaufwand von ungefähr zehn Wochen. Auf dem schwim-



menden Schiff müssen dann nur noch die Decktanks gesetzt und die Endanbindung durchgeführt werden. Dies bedeutet: Die vor dem Kompressionshaus liegenden Rohrleitungen an die über den Tanks befindlichen "Domen" anzuschließen, über die das Beladen der Tanks erfolgt. Auf diesen Domen liegen die leistungsstarken Deepwellpumpen, mit deren Hilfe die Tanks bis auf den letzten Tropfen leergepumpt werden können.

Als einer der letzten Schritte beim Bau des Schiffes vor den Erprobungsfahrten wird der Maschinenraum komplettiert. Dabei müssen die bislang noch ausgesparten Rohrleitungen gesetzt und an die Hauptmaschine angeschlossen werden.

Was dann noch übrig bleibt, ist hauptsächlich das Geschäft der von der Meyer Werft beauftragten Subunternehmer, allen voran die für den Innenausbau zuständigen Handwerksbetriebe wie die Tischlerei und Fachfirmen für die Bodenlegearbeiten bis hin zur Lieferung der Teppiche und Gardinen. Zum Kreis der Subunternehmer gehören auch die

für die gesamte Elektrik verantwortlichen Gewerke, die bei diesem Auftrag von der Firma Siemens gestellt werden.

Der Anteil der an diesen externen Tätigkeiten beteiligten Mitarbeiter liegt etwa gleichauf mit dem der direkt am Schiffbau beteiligten Werftarbeiter. Dieses Verhältnis kennzeichnet den hohen wirtschaftlichen Stellenwert, den die Neptun Werft für den Großraum Rostock hat: Ein Unternehmen, das der Region Impulse gibt.

Wenn diese Innenausbau-Arbeiten angelaufen sind, ist es – gemessen an der Gesamtdauer des Projekts – nur noch eine relativ geringe Zeitspanne bis zur Übergabe des Schiffes an seinen Eigner. Erste Bekanntschaft mit dem Element, in dem sich das Schiff bewähren muss. Die Absenkvorrichtung lässt den Gastanker aufschwimmen. Er wird anschließend an eine Pier verholt, an der das Deckhaus aufgesetzt werden kann.



Seite 54: Wenn hochqualifizierte Spezialisten den Schiffspropeller montieren - wobei die vier Flügel einzeln angebracht werden - dauert es nicht mehr lange bis zur Fertigstellung des Gastankers.

Seite 55: Der Durchmesser des Propellers misst 5,40 Meter. Auf ihn wird die Maschine ihre Antriebsleistung übertragen und den Tanker auf die vertraglich vereinbarte Arbeitsgeschwindigkeit von 17 Knoten bringen. Ihre tatsächliche Höchstgeschwindigkeit liegt höher.





"Zwischen Altona und Batavia . . . ":

Eine zum Moloch mutierte Legende

Jakarta liegt gewissermaßen auf dem Weg – ein Anlaufhafen auf der Route der GASCHEM NORDSEE. Die Ladung – 7.500 Tonnen Propylen – hat der Gastanker im Persischen Golf aufgenommen und damit vor gut einer Woche seinen Ladehafen verlassen.

Letzter Bestimmungshafen dieser Reise ist Kaohsiung an der Südwestküste Taiwans. Zuvor aber soll ein Teil der Ladung im Hafen von Anyer im Westen der langgestreckten Insel Java gelöscht werden.

"Zwischen Altona und Batavia" verkündet ein seichtes Seemannsliedchen, "fährt kein Autobus und keine Bahn". Um dann die geografische Weisheit zu vermitteln, "zwischen Altona und Batavia liegt der weite Ozean".

Dieser dahingeträllerte "weite Ozean" sind immerhin einige respektable Meere mit klangvollen Namen wie Nordsee, östlicher Atlantik, Mittelmeer, Arabisches Meer und – als Gewässer mit der größten Ausdehnung auf dem Weg nach Jakarta – der Indische Ozean.

Unmittelbar hinter der Meerenge der Sundastraße liegt Jakarta, eine Stadt, zu weit entfernt vom offenen Meer, um noch als Seehafen eine Rolle spielen zu können. Aber immer noch ist es das pulsierende Wirtschaftszentrum, von dem aus Indonesien seine internationalen Verbindungen knüpft und dem auch Anyer seine Stellung als eine Art Vorhafen der Metropole verdankt.

Lange vor seiner Karriere als Provinz mit Hauptstadtstatus der Republik Indonesien trug Jakarta den die Phantasie beflügelnden Namen Batavia. Diesen Namen erhielt die Stadt von den Niederländern, deren erfolgreiche Ostindische Kompanie die Stadt 1619 in Besitz nahm und zunächst an den schon viele Jahre zuvor von den Portugiesen entwickelten Gewürzhandel anknüpfte. 1527 hatten die Muslime den Portugiesen ihren einträglichen Gewürzausfuhrhafen am Ciliwung entrissen und nannten ihn stolz "Großer Sieg" – in ihrer Sprache "Jayakarta".

Annähernd ein Jahrhundert lang dauerten die Auseinandersetzungen zwischen der holländischen Vereinigten Ostasiatischen Kompanie (VOC) und den einheimischen Händlern. Und wie das bei Handelskonflikten oft zu sein pflegt, so endete auch dieser mit der völligen Zerstörung der Stadt. Als sie die Holländer wieder aufgebaut hatten, nannten sie den Platz Batavia, was ihren Ohren gefälliger klang.

Als die auch politisch mächtige Ostindische Kompanie an der Schwelle zum 19. Jahrhundert zusammenbrach und Insolvenz anmelden musste, übernahm der niederländische Staat die einträgliche Kolonie und machte Batavia zur Hauptstadt des von ihm beherrschten Niederländisch-Ostindien. Erst unter der japanischen Herrschaft im Zweiten Weltkrieg erhielt die Stadt die verkürzte Form ihres alten Namens zurück: Aus "Jayakarta" wurde "Jakarta".

Batavia hatte sich seit dem 17. Jahrhundert als ein Magnet in dieser bizarren Inselwelt erwiesen, der insbesondere unternehmungslustige Chinesen anzog, die sich hier mit



großem Erfolg als Kaufleute, Bankiers und Schiffbauer niederließen. Ihr Einfallsreichtum, ihr Fleiß und die daraus erwachsenen wirtschaftlichen Erfolge weckten in der Region Neid und Missgunst, die 1740 in Pogrome einmündeten. Zehntausende von Chinesen wurden von den Javanern – kräftig unterstützt von der technisch überlegenen niederländischen Kolonialarmee – grausam ermordet.

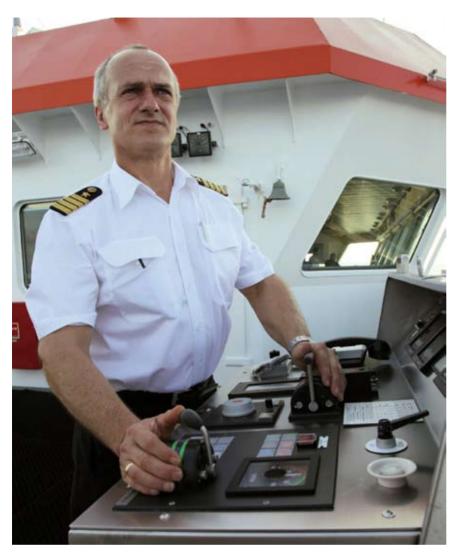
Jakarta alias Batavia! Schon der erste Blick, dem man einen zweiten nur noch zaghaft folgen lassen möchte, ist ernüchternd und trügerisch zugleich: Die Neun-Millionen-Metropole an der Nordwestseite der langgestreckten Insel Java zeigt sich bei der ersten Annäherung spröde und abweisend, ohne einen Anflug jenes gewinnenden indonesischen Charmes, den der westeuropäische Besucher erwarten zu können glaubt, und den er in dem östlich an Java anschließenden Touristenparadies Bali wohl auch noch erleben kann.

Sicher: Das hektische Nebeneinander der Menschen malaiischen, indischen, arabischen, chinesischen und niederländischen Ursprungs überzieht die Stadt mit einem Hauch des Erregend-Exotischen, über das sich der Dunst einer hohen Luftfeuchtigkeit und einer extremen Luftverschmutzung hauptsächlich durch Autoabgase legt.

Jenes Quäntchen Romantik aber, das uns so viele Seemannslieder und euphemistische Berichte von Seeleuten vorgaukeln, wird man in dieser Stadt vergeblich suchen. Auch wer im Chinesenviertel auf die historischen Wurzeln des alten Batavias zu treffen hofft, wird kaum fündig werden. Zwar pulsiert im Chinesenquartier "Glodok" immer noch ein wenig von der aufregenden chinesischen Lebenskultur mit den typischen, zur Straße hin offenen Läden und Werkstätten. Aber man erahnt schon, wie der Einheitsbetonstil das ursprüngliche Leben zunehmend einengt und in absehbarer Zeit gänzlich verdrängt haben wird.

Auch wer eine in sich geschlossene Altstadt oder allzu viele Zeugnisse niederländischer Identität wie ein ausgedehntes "holländisches Viertel" sucht, wird hier kaum sein

Der Name "Jakarta" steht für eine boomende Weltmetropole. Hinter der Silhouette moderner Bürotürme und Hotelbauten wird man kaum noch einen Hauch jener Romantik vermuten, den Jakartas historischer Name "Batavia" verbreitet.



Kapitän Waldemar Krebs auf der Kommandobrücke. Ein erfahrener Seemann, Chef und Vorbild für ein kleines, aber qualifiziertes internationales Team: 18 Männer aus Deutschland, aus der Ukraine, aus Schweden und von den Philippinen.

In der Zwischenzeit hat sich Dunkelheit über die See gelegt. Auf den Displays des Steuerstandes in der Nock, der normalerweise mit einem halbrunden Deckel gegen Wind und Wetter geschützt ist und im "Ruhezustand" aussieht wie ein professioneller Gartengrill, kann der Kapitän alle Daten ablesen, die er während des Ablegens benötigt: Auch der Lotse, der mit den nautischen Gegebenheiten im Hafen bestens vertraut ist, der den Kapitän berät und dessen Vorschläge der Kapitän befolgen wird, ist auf diese Informationen angewiesen. An den großen roten Leuchtziffern ist nicht nur die aktuelle Rückwärts- und Seitbewegung des Schiffes abzulesen - die Elektronik hat 0,3 Meter nach rechts, also von der Pier weg, und eine Rückwärtsbewegung von 1,2 Metern ermittelt. Auch ein Tiefgangsanzeiger, auf dem der Wert 13,10 Meter erscheint, liefert wichtige Entscheidungshilfen. Und nicht zuletzt ist abzulesen, dass der noch junge Gastanker, seit dem Verlassen seiner Werft in Warnemünde schon eine Gesamtstrecke von exakt 26.159,6 Seemeilen hinter sich gebracht hat.

Als der Lotse seine Arbeit getan und sich wieder abgemeldet hatte, war er über die beleuchtete Gangway, die man ihm ausgefahren hatte wie einen roten Teppich, von Bord gegangen. Viel gesprochen hat er mit dem Kapitän nicht; jeder weiß, was er zu tun hat, deshalb genügen ein paar knappe Anweisungen. Zudem – so der Eindruck eines Außenstehenden – scheint der Mann ein wenig zu "fremdeln". Aber das wird sich vielleicht ändern, wenn die GASCHEM NORDSEE in Zukunft häufiger in Anyer festgemacht haben wird und man sich besser kennengelernt hat.

Der Kapitän steht jetzt wieder vor seiner großformatigen elektronischen Seekarte, auf der alle Besonderheiten des Reviers und die relevanten aktuellen Hindernisse deutlicher und zuverlässiger, vor allem aber aktueller gekennzeichnet sind als das auf einer gezeichneten Seekarte möglich wäre. Gezeichnete Seekarten und die mit dem Zirkel abgesteckte und markierte Fahrtroute liegen auf modernen Schiffen seit einigen Jahren in der Mottenkiste der Seefahrt. Obwohl natürlich jeder Schiffsoffizier dieses Relikt aus der Zeit vor der Satellitennavigation zu nutzen verstünde. Die vorausberechnete Route ist auf dem farbigen Display durch eine rote Linie gekennzeichnet. Aber es bleibt im Ermessen des jeweils Wachhabenden, ob er im Interesse der Zeit- und Treibstoffersparnis gegebenenfalls eine Abkürzung steuern möchte, wenn es die Verkehrslage in der Umgebung des Schiffes erlaubt.

Die unsere Route kreuzenden "Querläufer" sind hell erleuchtet und leicht als Passagierschiffe zu identifizieren. "Fähren", sagt der Kapitän, "die viele Häfen in dieser Inselwelt miteinander verbinden. Ein Teil dieser Schiffe ist übrigens bei der Meyer Werft entstanden, wo ja auch unser Gastanker gebaut wurde."

Die GASCHEM NORDSEE wird während der kommenden Nacht 20 bis 22 Knoten laufen. Das ist eine Spitzenleistung, die fünf Knoten über der vertraglich vereinbarten Servicegeschwindigkeit liegt. Das ist,



Der Erste Offizier auf seinem Weg zum Kapitänsrang: Am Maschinentelegrafen auf der Kommandobrücke kann er sich schon mal einen Vorgeschmack auf das "Chefgefühl" holon

so Kapitän Waldemar Krebs, "eine Vorgabe, die es möglichen Dieben schwerer macht, auf unseren Tanker aufzuentern. Nehmen Sie eine Seitenhöhe von 15 Metern und ziehen davon den Tiefgang ab, dann bleiben immer noch rund acht Meter. Und bei unserer hohen Maschinenleistung wird sich kaum jemand trauen, mit Hilfe eines Enterhakens an Bord zu kommen."

Auch ohne eine solche Aussage ihres Kapitäns wäre keiner der Seeleute besonders beunruhigt. Sie vertrauen ihrem "Master next God", der dieser gar nicht sein will. Er sieht sich eher als Vorbild, der an der Spitze einer Hierarchie steht. 18 Mann hat er unter seinem Kommando. Auf dieser Reise ist es neben drei Deutschen, zwei Ukrainern und elf Filipinos noch ein junger Schwede, der als Vierter Offizier angeheuert hat.

Die Personaldecke ist dünn, und dennoch fährt die GASCHEM NORDSEE mit mehr Männern, als es die Bemannungsordnung vorschreibt. Danach würden nämlich 15 Mann ausreichen. "Das wäre viel zu wenig", bemängelt Kapitän Krebs, "man muss dabei ja noch berücksichtigen, dass schon mal mindestens zwei Leute, die als Koch und Steward bei uns arbeiten, ganz andere als seemännische Aufgaben haben!"

Kapitän Krebs" Vertreter an Bord, der zweite Mann in der Schiffshierarchie, in der Crew-Liste als Chief Mate ausgewiesen, ist Andriy Dymnich. Der Ukrainer, der gerade auf die dreißig zusteuert, ist ein Musterbeispiel an Ausgeglichenheit. Unauffällig und gelassen erfüllt er seine Aufgabe, und nie ist auf seinem Gesicht auch nur ein Anflug von Unzufriedenheit auszumachen. Vielleicht liegt der Grund dafür in seiner Vorfreude auf seine bevorstehende Vaterschaft. Und er weiß auch schon, dass seine in Odessa lebende Frau ein Mädchen zur Welt bringen wird.

Andriy Dymnich ist seine Karriereplanung zielstrebig angegangen, und er macht keinen Hehl daraus, dass ihn auf seinen unterschiedlichen Stationen stets nicht nur die Möglichkeiten gereizt haben, seine seemännische Erfahrungsbasis zu verbreitern. "Ich bin dieser Linie immer gefolgt", sagt der Chief Mate freimütig, "und ich habe auch immer die finanziellen Anreize im Blickfeld meiner Lebensplanung gehabt." So verdient er heute auf einem deutschen Schiff ein Vielfaches dessen, was er in der Ukraine jemals haben könnte. Beim Pokern um die höchsten Gehälter kommt ihm auch immer zugute, dass es Deutschland verschlafen hat, in ausreichendem Maße seemännischen Nachwuchs auszubilden, und Hamburg sogar seine erfolgreiche Seemannsschule an den Rainvilleterrassen geschlossen hat.

Wachwechsel auf der Brücke: Um 22 Uhr hat der Chief Officer seinen Kapitän auf der Brücke abgelöst. Kurze Verständigung über das "was anliegt"; es bedarf nicht vieler Worte zwischen erfahrenen Nautikern.

"Gute Nacht!"

"Gute Wache!"

In Minutenschnelle kann das Deck-Spray-System das gesamte Vorschiff mit den Gasanlagen unter Wasser setzen. Diese Sprinkler-Anlage wird automatisch immer dann ausgelöst, wenn die Sensoren an bestimmten Stellen nicht vorgesehene Temperaturüberschreitungen erfassen.

Kommandozentrale des Schiffes weitergeben. In diesem Fall werden Schmelzsicherungen die Sprayanlage auslösen und dabei gleichzeitig alle Systeme stilllegen, angefangen bei den elektischen Pumpen, die umgehend abgeschaltet werden, über die Kompressoren und Lüfter, die stillgelegt werden, bis hin zu den Ventilen, die sich praktisch zeitgleich mit der Alarmmeldung schließen.

Dasselbe Programm kann von der Brücke aus durch die gelb markierten Knöpfe des "Shut down" von Hand ausgelöst werden. "Dies ist unsere wichtigste Lebensversicherung", sagt Kapitän Krebs, während er "volles Programm" befiehlt, und das Wasser wie ein Sommerregen kräftig gegen die Scheiben auf der Brücke prasselt. "Die Spray-Anlage schützt uns gegen Feuer und Leckagen in der Gasanlage. Das Ganze ist schneller und zuverlässiger als es das Ausrollen von Löschschläuchen durch die auch in dieser Hinsicht gut ausgebildete Crew sein könnte."

Und weil die Anlage für einen Gastanker so wichtig ist, wird sie regelmäßig getestet. Das Wasser, das hier versprüht wird, pumpt die Anlage aus der See. Weil das aggressive Salzwasser die Düsen verkrusten könnte, kommt der Pflege durch regelmäßigen Gebrauch ein hoher Stellenwert zu.

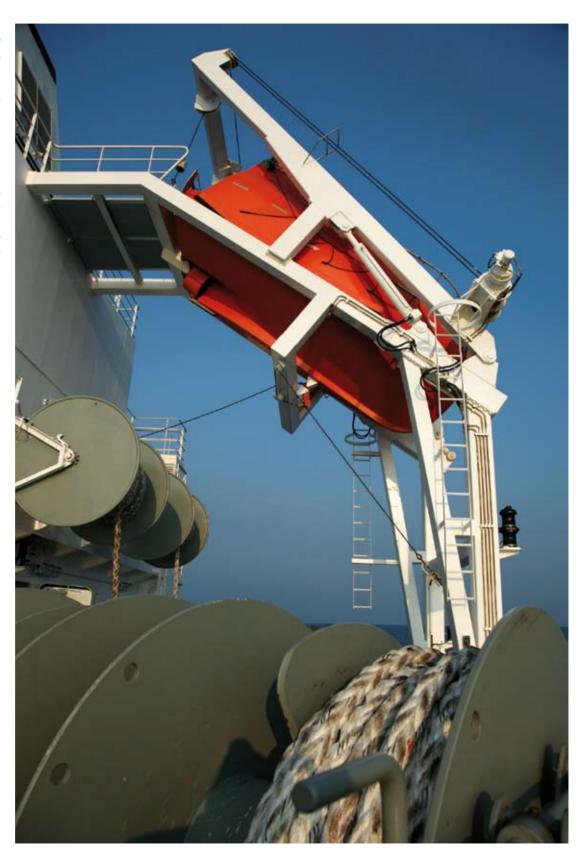
Die wöchentliche Prozedur hat noch einen für die Decksbesatzung positiven Nebeneffekt: Das an Bord so unbeliebte Deckschrubben kann man sich ersparen!

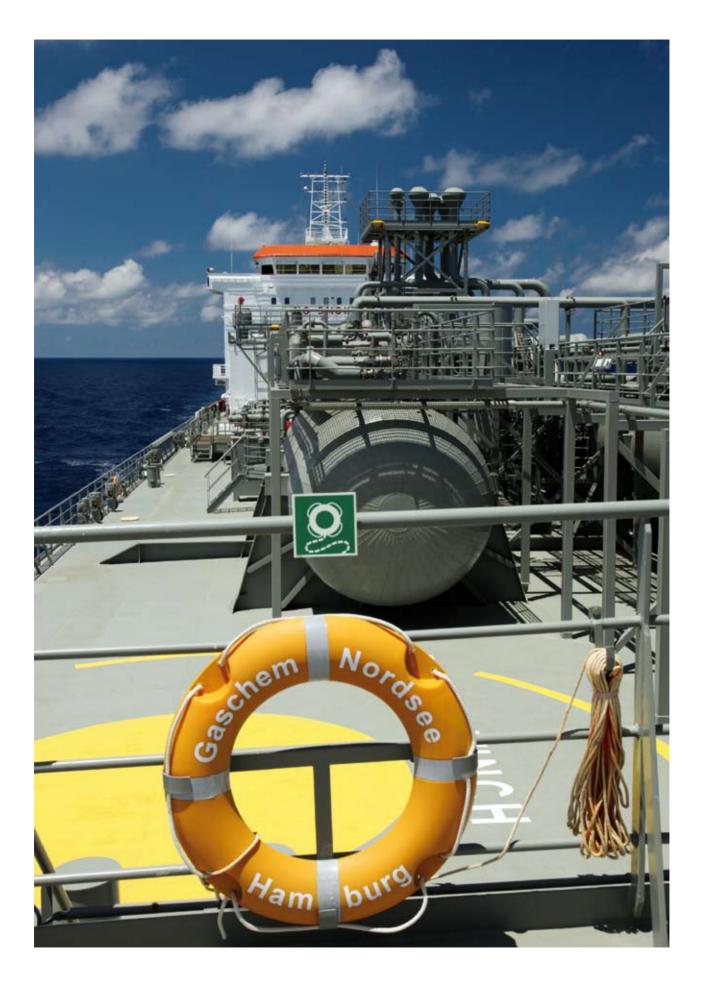




Das Freifallrettungsboot, das sich in jüngster Zeit als Rettungsmittel durchgesetzt hat, ist in einer schräg abfallenden Rampe gelagert. Von dieser "Aussetzvorrichtung" kann das geschlossene Boot ohne äußere Hilfe zu Wasser gelassen werden.

Seite 93: Nicht nur das Freifallboot als modernstes Rettungsmittel der Gegenwart dient der Sicherheit der Besatzung, auch herkömmliche Rettungsinseln gehören auf der GASCHEM NORDSEE zur Standardausrüstung.





Das Herzstück der Gasanlage:

Ein Kompressorenhaus, das Wettbewerbsvorteile schafft

Lzel für Liquefied Petroleum Gas, steht in unübersehbaren Lettern auf den Seitenwänden des leuchtend-weißen Kastens von der Länge dreier Zwanzig-Fuß-Container. Der etwa zehn Meter vor dem Brückenhaus stehende markante, aber äußerlich unspektakuläre Bau ist das einzige geradliniggeometrische Konstruktionsteil auf dem Vorschiff und neben dem verschlungenen Rohleitungssystem das kennzeichnende Merkmal unseres Gastankers. In technologischer Hinsicht ist es das Herzstück der gesamten Gasanlage.

Vereinfacht ausgedrückt sind Kompressoren Kolbenverdichter, deren Funktionsweise im Prinzip leicht zu beschreiben ist: Ein Kolben bewegt sich nach unten. Dabei öffnet sich ein Einlassventil, und der Kolben saugt das Gas an. Dann geht dieser Kolben wieder nach oben, während sich das Einlassventil schließt, und presst das Gas zusammen, das heißt, es wird verdichtet. Wenn ein bestimmter Druck erreicht ist, wird das Gas durch das Auslassventil wieder herausgelassen. Dann leitet man dieses komprimierte Gas über einen Wärmeaustauscher, einen wassergekühlten Kondensator, der das verdichtete Gas kondensiert und dadurch in eine transportierbare Flüssigkeit verwandelt. Dieses verflüssigte Gas wird dann in den Ladetank gepumpt. Es ist in diesem Aggregatzustand das Ladungsgut, das ein Flüssiggastanker transportiert.

Die GASCHEM NORDSEE ist ein

Gastanker mit 17.000 Kubikmetern Ladetankvolumen. Das auf dieser Reise geladene Propylen ist eine relativ leichte Ladung mit einer geringen Dichte, also einem geringen spezifischen Gewicht von ungefähr 0,55. Das bedeutet grob gerechnet: Wenn ein Ladevolumen von 17.000 Kubikmetern gegeben ist, kann das Schiff zwischen 8.000 und 9.000 Tonnen Ladung aufnehmen. Bei einer Ladung mit einem höheren spezifischen Gewicht wie Ethylen, das sich bei 0,6 bis 0,7 bewegt, bringt das entsprechend mehr Tonnen. Dieser physikalische Zusammenhang macht es sinnvoll, die Größen von Gastankern nicht über Tonnen zu vergleichen, sondern über den Laderaumgehalt in Kubikmetern.

Kay Röber, als Chief Engineer auch der Vorgesetzte des philippinischen Gasingenieurs, erläutert: "Unser Gastanker gehört mit seinen 17.000 Kubikmetern zu den größeren Einheiten. Ich bin aber während meiner Fahrenszeit schon auf wesentlich kleineren Einheiten unterwegs gewesen, die nur so um die 8.000 Kubikmeter Ladekapazität hatten. In dieser Kategorie sind weltweit noch viele anzutreffen. Sie machen zurzeit wohl noch den überwiegenden Teil der am Markt zur Verfügung stehenden Gastanker-Tonnage

Das Kompressorenhaus ist in drei Räume aufgeteilt, die aus Gründen der Sicherheit sorgfältig voneinander abgeschirmt sein müssen. Im vorderen Raum stehen die Elektromotoren, die unter keinen Umständen

Seite 113: Zehn Meter vor dem Brückenhaus steht ein strahlend-weißer Container, dessen "Innenleben" eine für den Tanker wichtige Funktion erfüllt: In ihm sind die Kompressoren untergebracht, die das Gas verdichten, damit es anschließend mit Hilfe eines Kondensators verflüssigt und damit transportfähig gemacht wird.







Schwerdurchschaubar, abereffizient: Viele tausend Einzelkomponenten, mit ingenieurtechnischem Spezialwissen zu größeren Aggregaten zusammengefügt, ergeben das Herzstück der Gasanlage.

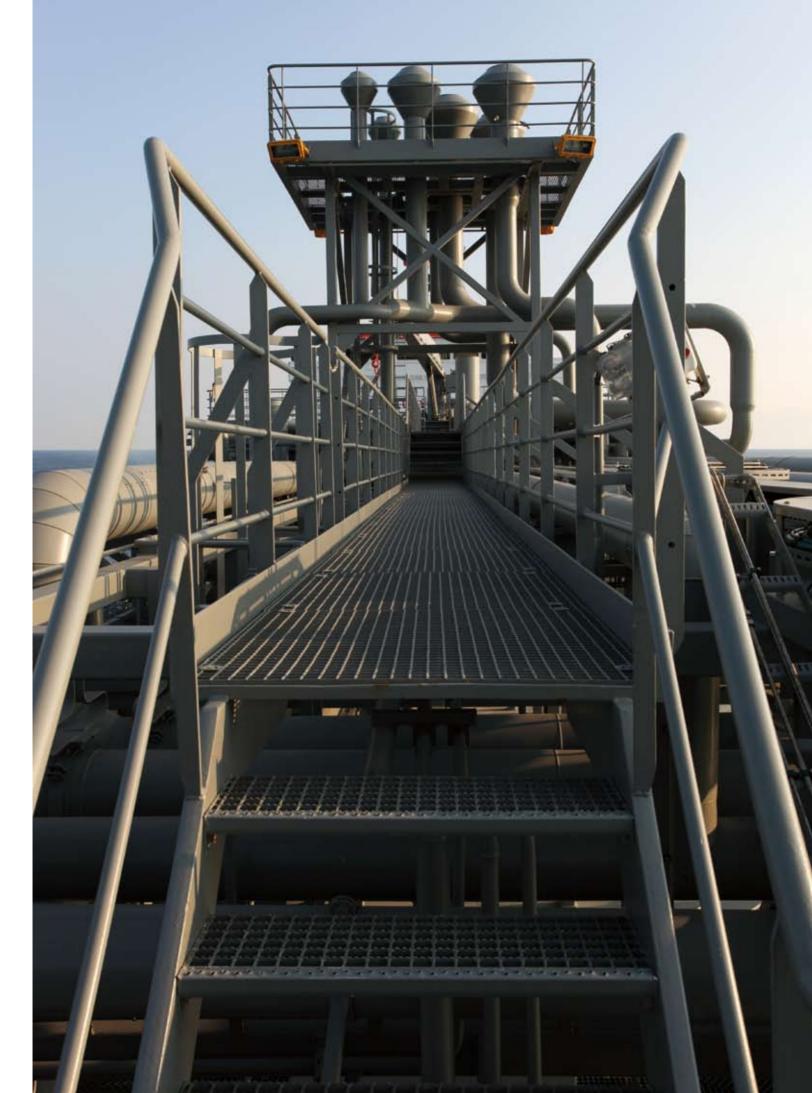
Seite 115: Von den metallenen Laufbrücken aus haben das Deckspersonalunddie Gasingenieure die gesamte Anlage im Blick. Regelmäßige Kontrollgänge gehören zu ihren routinemäßigen täglichen Dienstpflichten.

Seite 116-117: Aus welcher Perspektive auch immer man das Deck der GASCHEM NORD-SEE auch betrachten mag: In jedem Fall ergibt es ein eindrucksvolles Panorama, dessen strenge Linien einen anregenden Kontrast zu der verspielten Quellbewölkung unter südlichem Himmel bilden.

mit dem Gasbereich in Verbindung stehen dürfen. Im mittleren Teil des Kompressorenhauses stehen die Aggregate, die dem ganzen Aufbau seinen Namen gegeben haben: Hier sind über Wellen die Kompressoren angekoppelt, und hier wird das Gas verdichtet.

Der dritte Raum mit der Bezeichnung PSA, was für Pressure Swing Adsorbtion steht, ist eine Besonderheit, über die noch nicht allzu viele Gastanker verfügen, und die der GASCHEM NORDSEE bemerkenswerte Wettbewerbsvorteile gegenüber den meisten Mitbewerbern verschaffen. Die PSA sichert dem Hamburger Schiff eine besondere Stellung am Markt. Bei der PSA handelt es sich um eine Anlage, die aus der Umgebungsluft Stickstoff gewinnt und die es verdient, in einem besonderen Kapitel gewürdigt zu werden.









5 000 Tonnen Propylen am Ziel:

GASCHEM NORDSEE in Hamburgs Partnerhafen Kaohsiung

Der Empfang, den uns die Stadt durch ihre Beleuchtung und auch durch das uns gar nicht zugedachte Feuerwerk am Abend zuvor bereitet hat, war beeindruckend. Bei Tageslicht sind an dem Elogen des ersten Eindrucks nicht die geringsten Abstriche zu machen, auch wenn die Silhouette in ihrer unstrukturierten Zerrissenheit den Anschein einer allzu schnell gewachsenen Provinzmetropole nicht vermeiden kann, und dies vielleicht auch gar nicht will.

Kaohsiung im Südwesten Taiwans am Südchinesischen Meer ist heute mit weit über zwölf Millionen TEU Jahresumschlag einer der sechs größten Containerhäfen der Welt – ein würdiger Kandidat für eine seit einer Reihe von Jahren bestehenden Hafenpartnerschaft mit Hamburg, der Nummer Drei auf dem Europäischen Kontinent.

Seit der von den Briten erzwungenen Öffnung Chinas im Jahr 1858 hat sich Kaohsiung zu einem bedeutenden internationalen Umschlagplatz entfalten können. Seine optimale Lage zwischen China, Japan und den Schifffahrtsrouten nach Westen hat diese Entwicklung begünstigt.

Das 27 Quadratkilometer große, durch die Insel Cijin von der Straße von Taiwan abgeschirmte Hafenareal Kaohsiungs bietet Platz für die gleichzeitige Abfertigung von 150 Schiffen. Über Kaohsiung kommt auch der größte Teil der taiwanischen LPG- und Ölimporte in das Land, das selbst über so gut wie keine Bodenschätze verfügt. Auch das Propylen, das die GASCHEM NORDSEE hergebracht hat, wird im Umfeld des Hafens

von der petrochemischen Industrie verarbeitet. Seit die Regierung 1953 begonnen hat, hier systematisch hochwertige Unternehmen der Schwerindustrie, der Petrochemie, des Schiffbaus und der Stahlindustrie wie auch Unternehmen der Zementproduktion anzusiedeln, hat nicht nur eine durch die Nachfrage nach Arbeitskräften ausgelöste Bevölkerungsexplosion stattgefunden, sondern auch eine von der einheimischen Bevölkerung als zunehmend bedrohlich empfundene Umweltverschmutzung.

Wirtschaftliche Interessen wie die Hafenentwicklung standen im Vordergrund und ließen ökologischen Anliegen wenig Spielraum. Allein die Tatsache, dass die Verwaltungsbehörde des Hafens von Kaohsiung nicht der Stadt, sondern dem Verkehrsministerium in der Hauptstadt Taipeh untersteht, unterstreicht die Bedeutung, die dem Hafen auch als Instrument der politischen Steuerung zukommt. Im Hafengebiet wurde eine Sonderwirtschaftszone für den Handel mit der Volksrepublik China eingerichtet; denn die Politik verhindert den direkten Güterverkehr zwischen den beiden Staaten, die einander so ähnlich und doch so fremd sind. Erst nach 48 Jahren absoluten Stillstands traf im April 1997 das erste Containerschiff aus Xiamen aus der Volksrepublik China in Kaohsiungs Offshore Transshipment Center ein, um Fracht für Drittstaaten zu löschen, was damals sogar die "New York Times" mit verhaltenem Interesse zur Kenntnis nahm.

Die Beziehung hat sich, seit sich Formosa vom kommunistischen Festland China los-

Seite 133: Der sich über die Stadt erhebende Sky Tower lässt an Gigantomanie nichts zu wünschen übrig. Der Mittelturm des architektonischen Meisterwerks beginnt erst auf halber Höhe und wird von den beiden seitlichen Türmen getragen.





Kurt Grobecker und Eberhard Petzold

Der Fotograf Eberhard Petzold (rechts, promovierter Jurist) und der Rundfunkjournalist Kurt Grobecker (links, Diplom-Politologe) haben zusammen schon eine Reihe von Büchern unter anderem auch im Auftrag von Hansa Hamburg Shipping erarbeitet; darunter auch dieses Buch, dessen Protagonist der LPG-Tanker GASCHEM NORDSEE ist. Die beiden Autoren sind seit vielen Jahren auf dem Gebiet des Schifffahrtsjournalismus tätig. Kurt Grobecker hat bis zu seiner Pensionierung das Ressort "Hafen und Geschichte" beim Norddeutschen Rundfunk geleitet und in dieser Funktion das legendäre "Hamburger Hafenkonzert" verantwortet. Eberhard Petzold hat sich seit seinem Entschluss, selbstständig zu arbeiten, als renommierter und weltweit vielbeschäftigter Schiffsfotograf einen Namen gemacht. Für die Recherchen zu diesem Buch haben die Autoren die Bauarbeiten zu dem ersten von vier baugleichen Flüssiggastankern auf der Neptun – Werft in Warnemünde begleitet, und sie waren auf dem Schiff von Java nach Taiwan unterwegs. Entstanden ist daraus eine lebendige Reportage, die einen Eindruck von den Besonderheiten eines einzigartigen Schiffes und vom Leben und den Befindlichkeiten der Menschen an Bord vermittelt.