

A large yellow crane is lifting a white paper roll on the deck of a ship. The crane's arm extends from the top right towards the center. The paper roll is suspended by orange lifting equipment. In the background, the ship's superstructure and other cranes are visible against a clear blue sky. The foreground shows the deck with a grid of dark, rectangular mats.

BELADUNG: Die „Cellus“ und ihre Schwesterschiffe sind im Papiertransport eingesetzt



Grüner Transport

Schiffe sind mit Abstand das umweltfreundlichste Transportmittel. Einige Reeder bemühen sich, die ökologischen Möglichkeiten bis an die Grenzen des Machbaren zu testen. So auch Roerd Braren.

Ein Fahrtbericht von Peter Andryczak



„CELLUS“: Das grüne Schiff der Reederei Roerd Braren sorgt dafür, dass die ganze Produktionskette der Papierindustrie umweltfreundlich bleibt

Frachtschiffe sind ein umweltschonendes Transportmittel. Besonders, wenn man den Treibstoffverbrauch in Bezug auf ihre Ladungsmenge mit allen anderen Transportmitteln vergleicht.

Weiß - Grau - Schwarz

„Das, was da bei uns oben aus dem Schornstein heraus kommt, kann man fast gefahrlos atmen“, erklärt Chief Manfred Bleek. Er führt gemeinsam mit neun weiteren Mannschaftsmitgliedern auf dem Mehrzweckfrachter MS „Cellus“, der bereits seit 1998 mit umweltschonenden Techniken bestückt ist und mit deren Hilfe alle schiffsbezogenen internationalen und auch nationalen Umweltbestimmungen weit übererfüllt werden. Der „Blaue Engel“ neben dem sich steuerbord befindenden Eingang zum Deckshaus, sonst eher bekannt von umweltfreundlichen Produkten aus dem täglichen Leben, kündigt dem technisch unerfahrenen Betrachter davon.

Und sonst? Gibt es noch weitere Merkmale, die ein umweltschonendes Schiff als solches erkennbar machen?

Aus Sicht von „Cellus“-Reeder Roerd Braren aus Kollmar in Schleswig-Holstein natürlich zuvorderst die nicht un-

erheblichen Zusatzkosten. Zumal er nicht nur die knapp 100 Meter lange „Cellus“ im umwelt- und personalfreundlichen Modus betreibt, sondern mit deren Schwesterschiffen „Timbus“, „Forester“ und der etwas kleineren „Bremer Anna“ die übrigen Schiffe seiner im deutschen Zweitregister fahrenden Flotte gleich mit.

Kosten werden geteilt

„Zu leisten ist das nur, weil wir uns die Kosten mit dem schwedischen Staat und unserem Charterer teilen können“, resümiert „Cellus“-Kapitän Manfred Laude. Immerhin gewähre Schweden für umweltschonende Schiffe einen deutlichen Rabatt bei den Hafengebühren, nehme kostenlos Müll und Ölabbfälle ab. Und auch der von 35.000 schwedischen Waldbauern getragene Holzkonzern Södra, der sich in den 80er-Jahren nach deutlich sichtbaren Umweltschäden zu schonender und nachhaltiger Produktion selbst verpflichtete, trägt seinen Anteil daran. „Das Umweltbewusstsein ist in Schweden hoch und auch Teil unserer Unternehmens-Philosophie“, erklärte Reederer Braren in Brüssel bei einer weiteren Preisverleihung, dem EU-Umwelt-Oskar für „Quality-Shipping-Initiative“. „Wir erfüllen die Anforderung →



BIOZIDFREI ist natürlich auch die grüne Farbe am Schiff





→ rungen unserer Kunden, was durch hohe Loyalität und langfristige Charterverträge honoriert wird.“

Als Nutznießer davon kann sich auch die Besatzung der „Cellus“ fühlen. Erleichtert eine sichere Charter es doch dem Reeder auch eine langfristige Personalpolitik zu fahren, somit die langjährige Verbundenheit des Personals mit Schiff und Arbeitgeber zu fördern und damit hohe Qualität bei Mensch und Material halten zu können. „Wir bei Braren bleiben wohl alle bis zur Rente“, so

Laude und verweist auch auf den größten Teil seiner Kollegen. Einzig die Schiffsmechaniker-Auszubildenden (Azubi) seien zunächst davon ausgenommen, sie könnten bestenfalls als fertig ausgebildete Offiziere wieder hier anheuern.

Technik bleibt unsichtbar

„Das macht nichts“, erklärt Azubi im 2. Jahr Florian Lindenberg, „wir wollen eh alle weitermachen und zum Teil sogar auf Große Fahrt gehen.“ Sein Job ist die Maschine

der „Cellus“, in der er Chief Bleeck schon hilfreich zur Hand gehen kann. Ob man an Bord merkt, auf einem umweltfreundlichen Schiff zu sein? „Ne, eher nicht“, ist Florian mit der Antwort schnell dabei. Die paar offen erkennbaren Dinge seien eher im normalen Arbeitsalltag integriert und damit selbstverständlich. Mehrarbeit durch den umweltschonenden Betrieb sei für ihn auch nicht ersichtlich. Vielmehr sei es spannend, auf der „Cellus“ mit Technik konfrontiert zu sein, die er bei anderen Reedereien nicht



unbedingt kennenlernen könne. Dem kann auch der Kapitän zustimmen, der im Wechsel mit seinen beiden Nautischen Offizieren immer vier Stunden Wache geht. Viele der umweltschonenden Techniken wie der völlig biozidfreie Anstrich des Schiffes, der Betrieb der Dreikammer-Kläranlage und das Kühlmittel für die „Blauer Engel“-Proviantkühlanlage hätten keinen unmittelbaren Einfluss auf das Geschehen. Und der Betrachter von außen? Ein Schiff zu sehen, dem beim An- oder Hochfahren der Maschine keine

Qualmwolke entfleucht und dessen Katalysator unsichtbar im Schornstein steckt, fällt zunächst kaum auf. Einzig im unmittelbaren Vergleich zu anderen Schiffen wird der Unterschied augenfällig und zieht erstaunte Blicke auf sich. Derweil entschwindet die „Cellus“ in von ihrer Besatzung immer wieder aufgefrischem Gelb und Grün gemächlich in der Schleuse, um dann, wie alle zwei Wochen, den Kanal Richtung Schweden zu durchqueren und neue Ladung aufzunehmen.

www.reedereibraren.de

