



Lehmann bestellt zweiten Eco-Coaster

Hunderte von deutschen Schiffe wurden zuletzt verkauft, zumeist ins Ausland. Während der S&P-Markt »brummt«, sind Neubestellungen rar geworden. Zu den wenigen Ausnahmen gehört neben Briese und Harren & Partner die Lübecker Reederei Lehmann. Von *Krischan Förster*

Bei Royal Bodewes in den Niederlanden ist für den Shortsea-Einsatz ein weiterer Eco-Coaster bestellt worden. Damit wurde eine Option eingelöst, die schon Anfang 2016 bei der Bestellung des Typschiffes »Ina Lehmann« abgeschlossen worden war. Gleichzeitig wurde eine neue Option für einen dritten Neubau vereinbart.

Die »Heike Lehmann«, benannt nach der Cousine des geschäftsführenden Gesellschafters der Gruppe, Holger Lehmann, soll im Frühjahr 2020 in Fahrt kommen. Der Mehrzweckfrachter wird ein Schwesterschiff der »Ina Lehmann«: 90 m lang, 15 m breit und wird eine Tragfähigkeit von 4.800 tdw haben.

Damit wächst die Flotte der Lübecker Reederei auf elf Schiffe, darunter acht eigene und drei Einheiten, die von einem anderen deutschen Reeder eingeartert sind. Sie transportieren vornehmlich Forstprodukte, Stahl, Düngemittel und Getreide im nordeuropäischen Shortsea-Fahrtgebiet zwischen Großbritannien, Nordspanien, Nord- und Ostsee.



Sven Lohse,
Geschäftsführer Reederei Lehmann

Die Entscheidung für den Neubau sei gefallen, weil »hochwertige« Tonnage am Gebrauchtmart derzeit schwer zu finden und damit zu teuer sei, sagte Reederei-Geschäftsführer Sven Lohse gegenüber der HANSA. Denn anders als

in den meisten anderen Segmenten sei in der jüngeren Vergangenheit vergleichsweise wenig in Shortsea-Tonnage investiert worden.

Lehmann habe dagegen – gegen den Trend – in den vergangenen Jahren konsequent die Flotte verjüngt. Zuletzt waren 2011 ein Schiff von Transatlantik und 2013 drei Einheiten von Buss gekauft worden, dafür hatten ältere Einheiten die Flotte verlassen. Dazu kommen die Neubauten. »Angesichts der steigenden Stahlpreise und Zinsen haben wir uns deshalb entschieden, lieber in neue Schiffe zu investieren.«

Die künftige »Heike Lehmann« werde aus Eigenkapital und einem Bankkredit finanziert, so Lohse. Der Frachter erhält Eisklasse 1 B, ein modernes Ballastwasser-Managementsystem sowie eine effiziente wie auch Tier III-kompatible Antriebsanlage mit 1.850-kW-Motoren von MaK mit Katalysator. Auf Scrubber verzichtet die Reederei dagegen, »wir fahren heute schon ausschließlich Marine Gas Oil«, sagt Lohse.

Die »Heike Lehmann« ist baugleich mit der »Ina Lehmann«



Fotos: Reederei Lehmann