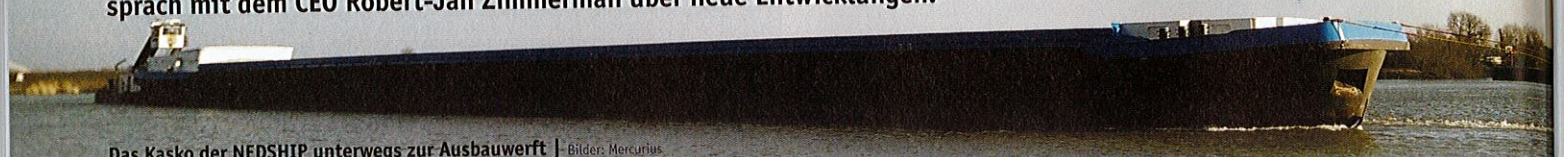
Interview mit Mercurius-CEO Robert-Jan Zimmerman

SUT Interview

Immer für einen innovativen Entwurf bereit

Mercurius Shipping ist schon lange in der Branche als wegweisend bekannt. Es ist etwas still geworden um das Unternehmen, das jedoch seine Arbeit erfolgreich fortsetzt. Robert F. Zimmerman gründete Mercurius Scheepvaart BV 1983 als Maklerei, erwarb kurz darauf den Tanker MERCURIUS, den er in der Chemikalientankschifffahrt vercharterte. Nach und nach kamen weitere Schiffe dazu, die Schiffsmaklerei blieb das zweite Standbein. SUT-Redakteur Dr. Ingo Steller sprach mit dem CEO Robert-Jan Zimmerman über neue Entwicklungen.



Das Kasko der NEDSHIP unterwegs zur Ausbauwerft | Bilder: Mercurius

SUT: Herr Zimmerman, gibt es 2016 wieder Neubauten? Immerhin weist die Homepage einen Neubau aus.
Zimmerman: Sie meinen die NEDSHIP. Sie ist bei der Sosnovka Shipyard (an der Vyatka, unweit – 100 km – von Kazan) vom Stapel gelaufen. Das Kasko ist im 3. Quartal endlich in den Niederlanden angekommen und wird bei De Gerlien-van Tiem ausgebaut. Ein Standard-Kasko von 135 x 11,45 m Länge und einem Laderaumvolumen von 4.900 cbm. Bei ihrer Fertigstellung im September dieses Jahres wird sie mit rund 15 anderen Schiffen im Liniendienst von MCT Lucassen, einem Tochterunternehmen von Mercurius, zwischen den ARA-Häfen eingesetzt.

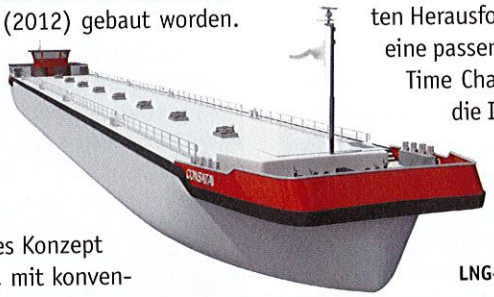
SUT: Wie entwickelt sich das Smart Barge-Konzept?
Zimmerman: Das Basiskonzept „Smart Barge" datiert aus dem Jahr 2006, die SMART BARGE (86 x 11,45 m) wurde 2008 in Dienst gestellt. Die Lehren aus diesem Konzept haben wir auf spätere Schiffe angewandt, darunter die Serie der „M-Factor"-Schiffe (85 x 9,60 m, für Container bzw. trockene Ladung). Daraus sind die Containerschiffe MER-GREEN (2011) und MER-BLUE (2012) gebaut worden. Ziel ist ein Standardschiff, das mit einer optimierten Rumpfform und einem angepassten Antrieb eine Treibstoffersparnis von 15% realisieren kann.

SUT: Gibt es weitere innovative Ansätze?
Zimmerman: Die CONSATA ist ein modulares Konzept für ein Motorschiff (Trockenfracht, Tanker), mit konventionellem oder LNG-Antrieb, konventionell oder Leichtbau-Design, wie es der Kunde wünscht. Es gibt Interessenten, aber es wurde noch kein Schiff in Auftrag gegeben.
Gerade wurde das Design für ein kleineres Kranschiff von 86 x 9,60 m entwickelt. Wie seine größeren Vorbilder MERCURIUS (2005 gebaut als MERCURIUS AMSTERDAM) und TRANSFERIUM (2009) verfügt es über ein ausgefeiltes Antiheeling-System mit Ballast-Wasser bzw. Gegengewichten, um eine momentane Krängung auszugleichen. Der Markt für solche Kranschiffe ist allerdings begrenzt.

SUT: Wie entwickelt sich die eigene Flotte aus NeoKemps?
Zimmerman: Nur einige HOPPER sind eigene Schiffe, die meisten werden in Partnerschaft mit Partikulieren betrieben. Ja, sie laufen alle gut.

SUT: Wie sehen Sie den Bedarf für kleinere Schiffe?
Zimmerman: Der Bedarf ist da. Allerdings gibt es starke Konkurrenz durch den Lkw, der auch kleinere Ladungsmengen abzieht. Die größten Herausforderungen für einen Schiffseigner sind aktuell, eine passende Finanzierung zu bekommen und akzeptable Time Charter-Verträge auszuhandeln. Nur so lässt sich die Investition in ein Neubauschiff rechtfertigen.

SUT: Vielen Dank, Herr Zimmerman.



Einige Impressionen vom CONSATA-Konzept, hier als Tankmotorschiff. Der Raum im Vorschiff kann einen LNG-Brennstofftank aufnehmen