Werftkran geht nach Dänemark

Betrieb im Kaiserhafen geschlossen

Bremerhaven. Rund 40 Jahre stand am Ende der Bückingstraße im Bremerhavener Kaiserhafen ein grüner Werftkran und verrichtete auf der Rickmers Lloyd Werft seinen Dienst. Vor über zwei Jahren wurde die Betriebsstätte geschlossen. Weil sich lange Zeit kein Käufer fand, drohte dem 60-Tonnen-Kran des Herstellers Peiner die Verschrottung. Nun aber konnte doch noch ein nicht näher genannter Käufer in Dänemark gefunden werden. In der vergangenen Woche erfolgte die Demontage des Werftkrans und die Verladung auf den Schwerlastponton „BHV Solution“, den der Schlepper „Rade“ am Wochenende auf den Haken nahm. Der Schleppzug hat inzwischen die norddänische Hafenstadt Frederikshavn erreicht, die auch Partnerstadt von Bremerhaven ist.

Seit 1987 befand sich der Reparaturbetrieb im Bremerhavener Kaiserhafen. Im Jahr 2013 wurde er mit der MWB Motorenwerke Bremerhaven zur German Dry Docks verschmolzen. Im Jahr 2017 erfolgte dann der Zusammenschluss mit der im Bremerhavener Fischereihafen ansässigen Bredo-Werft und der Cuxhavener Mützelfeldtwerft zur Bredo Dry Docks. Eigentümerin ist die Bremerhavener Rönner-Gruppe, der mittlerweile – zusammen mit der Zech-Stiftung – auch die Lloyd Werft gehört.

Anfang 2020 war der Reparaturbetrieb von Bredo Dry Docks in der Bückingstraße aufgegeben worden. Wie mit dem Hafenbetreiber Bremenports festgelegt, sollte der Standort bis zur Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der sanierten, 500 Meter langen Westkaje geschlossen werden. Der Großteil der Betriebsfläche, die direkt an das Kaiserdock I der Lloyd Werft angrenzt, gehört der Lloyd Investitions- und Verwaltungs GmbH. Das dort über 30 Jahre lang genutzte 147 Meter lange Schwimmdock IV mit einer Hebekapazität von 7200 Tonnen wurde in den Kaiserhafen I verholt. CE

REDAKTION HAFEN
Telefon 0421 / 36 71 34 40
Mail: hafen@weser-kurier.de

Deutschlands Kaffeedrehkreuz

In Bremen werden tonnenweise Bohnen in Silos gelagert – und die Kapazitäten wachsen weiter

VON CHRISTOPH BARTH

Bremen. Die Kaffeebohnen sind hellgrün und riechen ein bisschen nach Gras. „Das sind Arabica“, sagt Axel Boedtger und nimmt eine Handvoll aus der Probenschüssel, schnuppert, fühlt und lässt die erdnussgroßen Bohnen durch die Finger rinnen. „Knapp 11 Prozent Feuchtigkeit“, schätzt er. „Das ist in Ordnung.“ Den genauen Wert wird später das Labor bestimmen. Aber die 21 Tonnen Rohkaffee der Sorte „Arabica“ aus Brasilien, die gerade im Container am Hansakai angeliefert wurden, können wohl bald schon weiter in die Rösterei.

„Kaffeebohnen sind eigentlich sehr robust“, sagt Boedtger und kippt die Probe in die Schüssel zurück. Der 55-Jährige ist der Bereichsleiter Kaffee & Kakao beim Hafenumschlagsunternehmen J. Müller Weser und hat sich sein ganzes Berufsleben lang mit dem Transport und der Lagerung der exotischen Bohnen beschäftigt. Sie lassen sich problemlos schütten, kippen und in Silos lagern. So macht man es hier im Holz- und Fabrikenhafen in großem Stil: Rund 120.000 Tonnen Rohkaffee lagern bei J. Müller Weser und dem benachbarten Hafenlogistiker Vollers – Rohware für die Kaffeerösterei und Entkoffeinierungsanlagen in Bremen, im Binnenland und in halb Europa. Und Deutschlands Kaffeedrehkreuz wird bald noch größer: Für 10 Millionen Euro lässt J. Müller gerade ein neues Silo bauen.

Eine Probe aus jedem Container

Als Boedtger nach dem Studium in die Branche einstieg, kam der Kaffee noch in Säcken nach Deutschland, einzeln verpackt und in Schuppen gelagert. Mittlerweile ist Kaffee ein Schüttgut und der 20-Fuß-Container das Maß aller Dinge: 21 Tonnen passen in eine sorgsam mit dicker Plastikfolie ausgeschlagene Blechkiste. „Wir haben hier auf dem Kaffee-Terminal ungefähr 90 Prozent Bulkware“, rechnet Boedtger vor. Sprich: Massengut, das per Container hauptsächlich aus Brasilien und Vietnam kommt und in Silos eingelagert wird. Nur ein kleiner Teil des Kaffees wird noch im Jutesack transportiert und in Schuppen gestapelt.

Am Speicher 2 prasseln die Kaffeebohnen aufs Förderband, um ins Silo eingelagert zu werden. Axel Boedtger ist der Chef des Kaffeeterminals von J. Müller Weser im Holz- und Fabrikenhafen. FOTOS: CHRISTINA KUHAUPT

Der robusten Bohne macht das nichts aus. Nur eines mag sie nicht: zu viel Feuchtigkeit. Dann wird sie anfällig für Pilzbefall und andere Krankheiten. Deshalb die Probeprozedur an der Kaikante. Denn der Weg der Kaffeebohne führt ein paar Tausend Kilometer weit über See: Per Containerschiff von Südamerika oder Asien nach Bremerhaven, Hamburg oder Wilhelmshaven, dann per Lkw oder Binnenschiff weiter in den Holz- und Fabrikenhafen. Und dort muss zuerst einmal überprüft werden, ob „Arabica“ oder „Robusta“ auf der weiten Reise Schaden genommen haben. Aus jedem angelieferten Container ziehen Boedtgers Leute eine Probe – von Hand oder mit einer eigens dafür konstruierten Maschine, die mit einer Lanze metertief in den Bohnenhaufen vorstößt. Das Ergebnis liegt für den Experten dann meist schon auf der Hand, aber das letzte Wort hat das Labor.

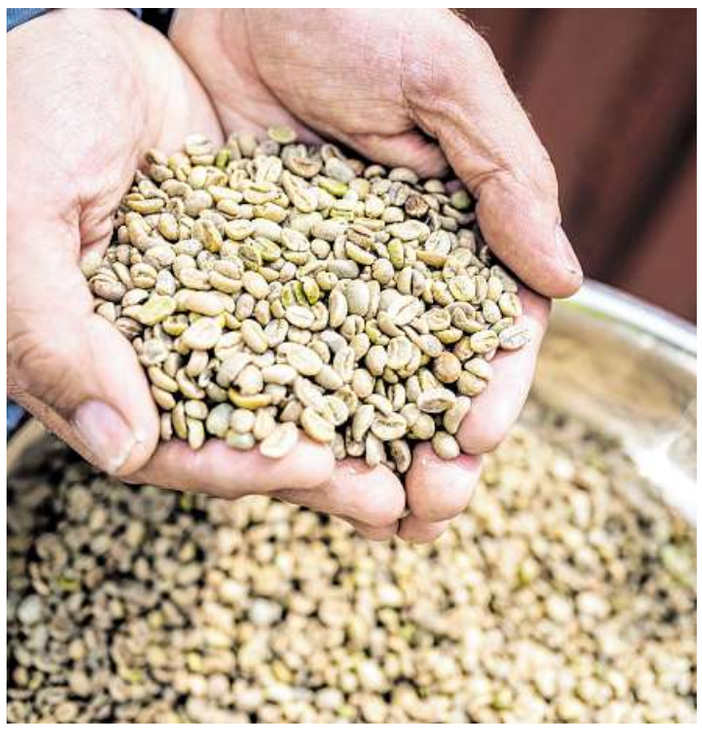
Wiegen, rütteln, reinigen

Ein Teil der Container geht bald nach der Anlieferung schon wieder auf die Reise. Seit vielen Jahren etwa pendelt der „Bremer Kaffeezug“ täglich zwischen Bremen und Berlin, wo der Kaffeehersteller JDE („Jacobs“) eine große Rösterei betreibt. Ein Teil der Ware jedoch wird erst einmal eingelagert. Vor Speicher 2 stemmt ein Elektrotransporter mit seinem Hydraulikarm einen Container in die Höhe; durch die geöffneten Klappen prasseln die Kaffeebohnen unter großem Getöse aufs Förderband. Dann verschwinden sie in dem ausgeklügelten System von Elevatoren und Förderern im Inneren des Silos. Auf ihrem Weg werden die Chargen gewogen, auf Sieben durchgerüttelt, gereinigt und mittels Magneten von unbekömmlichen Beimischungen wie Schrauben, Nägeln oder Eimerhenkeln befreit. Am Ende landen die Kaffeebohnen in Betonzellen, wo sie kühl und dunkel lagern – manche für eine Woche, andere ein ganzes Jahr.

Im Inneren des Silos läuft alles automatisch: Der Rohkaffee wird gewogen, gereinigt und dann in Betonzellen eingelagert.

„Früher waren das hier Getreidespeicher“, erklärt Boedtger auf dem Weg durch das labyrinthische Silo. Mittlerweile hat sich feiner Kaffeestaub auf die Betonböden gelegt. Weit und breit ist kein Mensch zu sehen – das Füllen und Entleeren der Zellen geschieht weitgehend automatisch. Auf dem Kaffeeterminal von J. Müller arbeiten 100 Leute, davon ein Viertel im Büro. Auch die Chargierwaagen, mit denen sich im Silo Kaffeebohnen aus unterschiedlichen Zellen vermengen lassen, gleiten ferngesteuert unter den Trichteröffnungen entlang. Lkw-Fahrer, die nachts ihren Kaffee laden wollen, reicht eine Chipkarte, um die Fördertechnik in Gang zu setzen.

Weil die fünf alten Silos gut ausgelastet sind, baut J. Müller jetzt noch ein sechstes. Gleich neben Speicher 2 wächst der Rohbau in die Höhe: 72 Lagerzellen für 9000 Tonnen Rohkaffee. Anfang nächsten Jahres soll alles fertig sein. „Wir haben dann hier eine Bulk-Lagerkapazität von 65.000 Tonnen Rohkaffee, damit kann man arbeiten“, sagt Boedtger zufrieden. Denn trotz der jüngsten Preissteigerungen auch beim Kaffee deutet vorerst nichts darauf hin, dass den Deutschen die Lust auf ihren Lieblingsmorgentrunk vergehen könnte.



Arabica-Bohnen sind eine der verbreitetsten Kaffeesorten auf der Erde. Ungeröstet sind sie hellgrün und riechen nach Gras.

An der Kaje zieht Abdullah Basdas eine Probe. Sie wird später im Labor untersucht.

ANZEIGE