

Binnenschifffahrt 03 2016

DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

SCHIFFFAHRT

DTG – aus der Nische zum Erfolg 10

KREUZFAHRT

Neue Nordmänner für Viking Cruises 22

WASSERBAU

Trend zu weniger Großprojekten 64



März 2016 | 71. Jahrgang
ISSN 0939-1916 | C 4397 D | € 10,50
www.binnenschifffahrt-online.de



Mehr TEU an Bord – Der neue TwenteMax

Der sogenannte TwenteMax, der an die Ausmaße des Twentekanal orientiert, steht kurz vor dem Baubeginn. Noch ist allerdings nicht klar, welche Werft den Zuschlag erhält. Nach seiner Fertigstellung soll das Fahrzeug auch auf anderen Wasserstraßen einsetzbar sein.



Grafik: The Blue World

Von Thomas Wäger

Bereits vor fünf Jahren hatte Patrick Hut, Geschäftsführer beim Unternehmen The Blue World, erste Überlegungen angestellt, ein neues, größeres und effizienteres Frachtschiff zu entwickeln, das auf mehreren Wasserstraßen zum Einsatz kommen kann. Nachdem er mit dem Combi Terminal Twente (CTT) einen wichtigen Partner für das Projekt gewinnen konnte, wurde das Vorhaben vor drei Jahren schließlich konkreter. Entstanden, wenn auch erst am Bildschirm, ist der sogenannte TwenteMax, der auf die Abmessungen des niederländischen Twentekanal ausgelegt ist. Die neue Schiffsklasse ist 110 m lang, 11,45 m breit und hat eine Tragfähigkeit von 3.600 t.

The Blue World pendelt bereits regelmäßig mit der »Borelli«, einem im Jahr 2009 gebauten Containerschiff mit Stellplätzen für 104 TEU, zwischen der Region Twente und dem Seehafen Rotterdam. Bedient werden unter anderem die von CTT betriebenen Terminals in Hengelo und im größten europäischen Seehafen. Das Schiff hat dieselben Abmessungen wie die neu entwickelte TwenteMax-Klasse, kann aber rund 400 t weniger transportieren.

Mehr Ladung und Ballastwasser

»Der TwenteMax kann 70 % mehr Ladung aufnehmen«, stellt Hut einen wesentlichen Vorteil des neu entwickelten Fahrzeugs heraus. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies eine Gesamtstellplatzkapazität von 178 TEU. An Deck können 15 hintereinander stehende Boxen dreilagig gestapelt werden. Im Gegensatz dazu kann die »Borelli« aufgrund der zu niedrigen Brücken und der zu geringen Wassertiefe des Twentekanal die Container an Deck nur zweilagig transportieren.

Es gibt noch eine weitere signifikante Neuerung bei der Entwicklung des

Twente-Max. In einen extra vorgehaltenen Raum im Schiffsbauch können bis zu 1.000 t Wasser gepumpt und wieder abgelassen werden. »Mit diesem zusätzlichen Ballast stellen die Brücken des Twentekanal keine Hindernisse mehr dar, selbst wenn das Schiff keine Ladung an Bord hat«, sagt Hut. Damit sei die neue Schiffsklasse auch für andere Flüsse wie beispielsweise die Elbe interessant, ergänzt der Blue-World-Chef.

Mark van Onna, Geschäftsführer von Port of Twente, sieht einen weiteren Vorteil: Der Verkehr auf dem Twentekanal nehme aufgrund der größeren Schiffe ab, was auch weniger Schleusungen zur Folge habe. Für die Terminals bedeutet dies nach seiner Einschätzung mehr Zuverlässigkeit und weniger Umweltbelastung, aufgrund der weniger abzufertigenden Schiffe.

Patrick Hut hat mit seinem Unternehmen das Ziel, die Binnenschifffahrt Stück für Stück umweltfreundlicher zu machen. So soll der TwenteMax mit einem PM/DC-Parallel-Hybrid-System ausgestattet werden. Am Bug und am Heck befinden sich jeweils zwei Elektromotoren von Vise-do, wobei die am Bug an die beiden D13-Generatoren von Volvo Penta gekoppelt sind. Während der Fahrt kommt normalerweise aber nur einer der Generatoren zum Einsatz, sagt Hut. Zudem ist vorne im Schiff ein 400 kW starker Bugstrahler installiert, während achtern ein Ruderpropeller eingebaut ist. Dort befindet sich auch ein Batterie-Pack mit einer Leistung von 200 kW, das unter anderem für das Verholen im Hafen genutzt werden kann. Zudem verfügt das von Lloyd's Register (LR) klassifizierte Schiff über einen Landstromanschluss.

Wegen der höheren Transportleistung wird der TwenteMax aus stabilem AH-36-Stahl und mit einer »Nase« am Bug konstruiert, um mehr Ladung im vorderen Teil des Schiffes aufnehmen zu können. Die 4-köpfige Besatzung, die bis zu zwei Wochen an Bord bleiben soll, ist in einer rund 100 m² großen Wohnung unterhalb des 5 x 3,50 m großen Steuerhauses untergebracht.

Eine Neubau pro Jahr geplant

Nach Angaben von Patrick Hut liegen die Kosten pro Schiff bei rund 4,6 Mio. €. Noch ist nicht final geklärt, auf welcher Werft die neue Schiffsklasse gebaut werden soll. Hut lässt aber durchblicken, dass voraussichtlich ein im Norden der Niederlande gelegenes Schiffbauunternehmen den Zuschlag erhalten wird. Der Blue-World-Geschäftsführer rechnet damit, dass gegen Ende dieses Jahres oder Anfang 2017 das erste Schiff der neuen TwenteMax-Klasse ausgeliefert wird. Dann soll pro Jahr eine weitere Einheit folgen, so die Planungen.

Auch die »Borelli« bekommt einen dieselelektrischen Antrieb, nachdem Stück für Stück bereits einige umweltfreundliche Veränderungen an dem Schiff vorgenommen worden sind. Die Umrüstung soll in der zweiten Aprilhälfte dieses Jahres bei Koedood Dieselservice im niederländischen Hendrik-Ido-Ambacht in der Nähe von Rotterdam erfolgen. Dort erhält das Schiff denselben Antrieb wie der TwenteMax. Die Technik könne also schon einmal getestet und die Erfahrungen beim Bau der neuen Schiffsklasse genutzt werden, sagt Hut. Mit dem neuen Antriebssystem soll die »Borelli« rund 18 % weniger Kraftstoff verbrauchen und die CO₂-Emissionen sollen ebenfalls um bis zu 18 % verringert werden. ■