

Neuer Spezialtransporter

Der Energiekonzern Siemens engagiert sich immer umfassender im Bau sowie in der Errichtung und Wartung von Offshore-Windkraftanlagen. Jüngstes Beispiel sind die beiden Spezialtransporter „Rotra Vente“ und „Rotra Mare“, die durch Umbau auf der Werft Holland Shipyard in Har-



Beladung des neuen Spezialschiffes „Rotra Vente“ (Foto: Siemens)

dinxveld-Giessendam aus zwei in den Niederlanden aufgelegten – in China gebauten – Containerschiffen entstanden sind. Die zuvor für die Aufnahme von 890 TEU ausgelegten 141 Meter langen Schiffe sind

total entkernt worden und haben bei einer Tragfähigkeit von 6.500

Tonnen eine groß dimensionierte Bugklappe und eine hochbelastbare Rampe erhalten. Über sie können auch mehrere hundert Tonnen schwere Maschinenhäuser für Windkraftanlagen an Bord rollen und sicher verstaut werden. Ein verschiebbares Teleskopdach schützt die Maschinenhäuser während der Seefahrt vor Salzwasser. In Häfen ohne Ro/Ro-Anlagen lässt sich das Dach zum Löschen der Ladung per Kran aufschieben. Nach Mitteilung von Siemens können die beiden unter niederländischer Flagge fahrenden Spezialschiffe alternativ auch Turmsegmente oder drei bis vier Rotorblattsätze aufnehmen. Dazu Michael Hannibal, CEO Offshore bei Siemens Wind Power, anlässlich der Übergabe des ersten Schiffes, der „Rotra Vente“: „Mit unseren neuen Ro/Ro-Transportschiffen beginnt eine neue Ära der Offshore-Wind-Logistik. Sobald unsere Fabriken in Cuxhaven und Hull ihre Produktion hochfahren und beide Transportschiffe ihren Dienst in der Seeverbindung mit unserem Netz an Installationshäfen aufgenommen haben, sinken unsere Transportkosten gegenüber heute um 15 bis 20 Prozent. Damit leisten wir einen erheblichen Beitrag, um Offshore-Windstrom preiswerter zu machen.“

HJW

Landstromversorgung für Containerschiffe

Bereits 2008 hatte der US-Bundesstaat Kalifornien als erste Region weltweit strenge Gesetze zum Emissionsschutz erlassen. Schiffe müssen demnach während der Liegezeit am Terminal ihren Energiebedarf aus dem landseitigen Stromnetz decken. Hierzu ist eine Verbindung notwendig, um die Schiffe an das Landstromnetz anzuschließen. Erst dann können die Hilfsdiesel an Bord abgeschaltet werden, die bisher für die Stromversorgung der Systeme an Bord nötig waren. Ihr Betrieb führte zu hohen Schadstoffbelastungen in den Häfen. Heute gelten diese Immissionsschutz-Gesetze weltweit in vielen Häfen, insbesondere an der Westküste der USA, in Asien und Europa. Das alles erfordert für den Bordbetrieb zusätzlichen Arbeitsaufwand und auch Kosten. Die deutsche NSB Group (früher Reederei NSB) mit Sitz in Buxtehude hat jetzt ein kosteneffizientes System zur Landstromversorgung für Containerschiffe entwickelt. Es kommt nach Reedereiangaben ohne teure zusätzliche elektrische Komponenten aus und greift überwiegend auf bordeigene Bauteile und Verkabelungen zurück. Herkömmliche Landanschlussysteme – auch Alternative Marine Power genannt – werden in einen Container verbaut und an Bord aufgestellt. Die NSB-Lösung kommt ohne Container aus. Das spart Platz, Gewicht und Kosten ein. Die notwendigen Installationsarbeiten können während der Reise ausgeführt werden. NSB vertreibt ihre Landanschlusslösung weltweit. Das System ist bereits in zwei Schiffen eingebaut, die zwischen Nord- und Südamerika im Einsatz sind.

HJW