

GDD rüstet Transfennica-Flotte nach

Scrubber zur Schwefelreduzierung – System von Alfa Laval – Frachter auf Baltikum-Europa-Route im Einsatz

Nachdem in diesem Sommer bereits bei dem niederländischen ConRo-Schiff „Timca“ ein neues Abgasreinigungssystem, das sogenannte PureSOx-System von Alfa Laval, eingebaut worden war, wird German Dry Docks (GDD) in Bremerhaven für die Reederei Transfennica nun auch bei vier Schwesterschiffen dieses Scrubber-System nachrüsten.

Zwischenzeitlich traf im Schwimmdock 5 bei GDD das ConRo-Schiff „Genca“ ein, bei dem im Rahmen des regulären Werftaufenthaltes das neue Scrubber-System von Alfa Laval eingebaut wird, das bereits seit 2012 auf dem Schwesterschiff „Plyca“ getestet wurde. Da die Wertzeit mit knapp drei Wochen kurz bemessen ist, werden die jeweiligen Komponenten für das PureSOx-System von den GDD-Mitarbeitern bereits in Eigenregie an Land vorgefertigt. Das fertige Scrubber-Modul



In Bremerhaven erfolgte jetzt der Einbau eines Scrubbers auf dem Mehrzweckfrachter „Genca“

wurde mit Hilfe des Bugsier-Schwimmdocks „Enak“ seitlich neben dem Schornstein aufgesetzt und wird in den nächsten Tagen mit den bestehenden Abgasleitungen verbunden.

Außer dem Scrubber-Einbau erfolgen bei GDD nun auch noch Klasse- und Repara-

turarbeiten an der „Genca“, einem Schiff aus der „Traf-express-Klasse“, die zwischen 2005 und 2009 auf der polnischen Werft Stocznia Szczecinska Nowa in Stettin gefertigt wurde. Abhängig vom Fahrplan wird dann kurzfristig von der Reederei die Reihenfolge bestimmt,

in der die drei anderen Schwesterschiffe – „Kraftca“, „Trica“ und „Pulpa“ – den Weg nach Bremerhaven antreten werden.

Die sechs je 205 Meter langen Einheiten, die sowohl Container (639 TEU) als auch rollende Ladung (2950 Lademeter) transportie-

ren können, verkehren für Transfennica auf der Baltikum-Europa-Route. Die Schiffe sind jeweils mit rund 28 300 BRZ vermessen und haben eine Tragfähigkeit von 18 250 Tonnen. Der Einbau der Scrubber steht dabei im Zusammenhang mit den ab 1. Januar 2015 geltenden strengeren Umweltbestimmungen der IMO. So müssen in den sogenannten SECA-Gebieten verkehrende Schiffe den Schwefelanteil in den Kraftstoffen auf 0,1 Prozent reduzieren.

Das Hybrid-Scrubber-System PureSOx, das bereits von mehreren RoRo-Schiffen der dänischen Reederei DFDS genutzt wird, ist Unternehmensangaben zufolge in der Lage, den Schwefelstoß eines Schiffes beim Betrieb mit Schweröl um bis zu 98 Prozent zu reduzieren. Dabei wird sowohl der Abgasstrom der beiden Wärtsilä-Hauptmaschinen vom Typ 12V46 als auch der beiden Hilfsmaschinen erfasst. CE/pk

Fünf Sterne für Rickmers Gruppe

Die Rickmers Gruppe hat die „DNV GL Excellence 5 Stars“-Auszeichnung erhalten. Damit bewertet die Klassifikations- und Beratungsgesellschaft nachhaltiges Handeln, Energieeffizienzmaßnahmen sowie Sicherheitskriterien beim Betrieb und Management von Schiffen. DNV GL würdigte mit der Verleihung insbesondere Rickmers' andauernde Investitionen in modernste Technologien und Managementsysteme. Diese machten das Unternehmen zu einem der verlässlichsten Branchenakteure und führten zu Wettbewerbsvorteilen. Die Rickmers Gruppe mit Zentrale in Hamburg ist eines von nur zehn Unternehmen weltweit, die diese Zertifizierung erhalten haben. Insgesamt erfüllte das Rickmers-Schiffsmanagement bei der DNV-GL-Bewertung elf Anforderungen. FBI

Großkran in über 100 Teilen

Die „Lifter“ brachte 1350 Tonnen nach Wilhelmshaven



Der Kran war in Rumänien auf die „Lifter“ verladen worden

Einen gewaltigen Raupenkran hat das Schwergutschiff „Lifter“ am BLG-Autoterminal in Bremerhaven gelöscht. Für das sachgerechte Stauen sorgte Schultze Stevedoring, eine 50-prozentige Beteiligung der BLG. Den Weitertransport nach Neuenwalde nördlich von Bremerhaven, wo der Kran bei der Montage von Windenergieanlagen zum Einsatz kommen soll, organisierte

die BLG-Spedition Freight Forwarding (FFW).

Der Liebherr-Raupenkran vom Typ LR 11.000 war in über 100 Teile zerlegt, die zusammen 1350 Tonnen wogen. Der Gigant kann bis zu 1000 Tonnen heben. Seinen ersten Einsatz hatte er beim Umbau einer petrochemischen Fabrikanlage in Rumänien. In Constanta war er anschließend auf die „Lifter“ verladen worden. FBI

Fünf Schlepper ziehen neue Umspannstation ins Baufeld

Der Offshore-Windpark „Baltic 2“ in der Ostsee erhält sein Herzstück. Fünf Schlepper ziehen seit gestern die 4400 Tonnen schwere Umspannplattform vom Hafen Kiel zum Windparkfeld rund 32 Kilometer nordöstlich von Rügen.

Den Auftrag teilen sich die Reedereien Bugsier (Hamburg) und Wulf (Cuxhaven). Beteiligt sind „Wal“, „Bugsier 20“ und „Bugsier 21“ sowie „Wulf 7“ und „Wulf 9“. Für die Reise hat der Energiekonzern EnBW rund 50 Stunden veranschlagt. Bei ungünstigen Wetterverhältnissen könnten die Häfen Rostock oder Sassnitz angelaufen werden, sagte eine Konzernsprecherin. Der Windpark mit 80 Anlagen soll im Frühjahr 2015 ans Netz gehen und kann rein rechnerisch 340 000 Haushalte mit Strom versorgen.

Bislang wurden sieben Anlagen installiert.

Die 40 x 40 Meter große und 15 Meter hohe Umspannplattform (THB 17. September 2014) wurde auf der Werft Abu Dhabi MAR in Kiel gebaut. Das Fundament entstand in Bremerhaven. Es ist bereits im Windparkfeld installiert. Die Plattform werde über das Fundament geschleppt und angehoben, so dass die Umspannstation künftig vor Wellen geschützt sei.

Auf der Umspannstation wird der Strom aus den 80 Windkraftanlagen zusammengeführt und von 33 Kilovolt Spannung auf 150 Kilovolt transformiert. Die sei notwendig, um Übertragungsverluste zu reduzieren, sagte die Sprecherin. Über ein Seekabel wird der Strom künftig nach Bentwisch bei Rostock geleitet. FBI/Ino