

Abgesagt

## Trans Ocean: Preisverleihung fällt aus

**CUXHAVEN.** Die für den 21. November angesetzte Mitgliederversammlung des Hochseeseglervereins Trans Ocean und die feierliche Verleihung des Trans-Ocean-Preises sind abgesagt. Ein Ersatztermin für die Versammlung könne voraussichtlich erst für April 2021 gefunden werden. Das teilt der Vorstand von Trans Ocean jetzt mit. Der Vorstand habe die Absage nach intensiver Diskussion getroffen, schreibt Egon Lutoimsky, der den Vorsitz kommissarisch übernommen hat. Dabei sei alles schon so gut vorbereitet gewesen: Eine geeignete Halle mit ausreichend Sitzabständen gemietet, ein ordentliches Hygienekonzept ausgearbeitet, die Technik stand bereit, die Tagesordnung war festgelegt, der Jahresbericht und auch der Kassenbericht waren fertig. Die Kassenprüfung wurde bereits am 23. Oktober erfolgreich absolviert. Sogar die Kreisverwaltung des Landkreises Cuxhaven hatte zunächst ihr O. K. gegeben. Trotzdem kommt jetzt die Absage mit der Begründung: Hochseesegler seien bekanntlich nicht ängstlich, aber sie hätten gelernt, vermeidbare Risiken zu minimieren. Um zumindest die notwendigen Informationen zum Ende des Haushaltsjahres zu übermitteln, werden wir in Kürze den Kassenbericht, das Prüfungsergebnis der Kassenprüfung und den Jahresbericht des Vorstands auf unserer Internetseite veröffentlichen.

Die Jury hat noch rechtzeitig tagen und die Preisgewinner für dieses Jahr ermitteln können. Wann und wie die Preisträger geehrt werden, stehe derzeit noch nicht fest, so der Vorstand.

Grodener Mühlenweg

## Rat der Stadt: Teilstraße wird umbenannt

**CUXHAVEN.** Auf seiner jüngsten Sitzung beriet der Rat der Stadt Cuxhaven über eine teilweise Umbenennung der Straße „Am Klärwerk“. Der Teil der Straße, der sich zwischen der Einmündung zum Grodener Mühlenweg und der Einmündung zur Grodener Deichtrift befindet, soll einen neuen Straßennamen bekommen.

### Neuansiedlung eines Betriebes

Zum Hintergrund: Ein Investor, der an dem Teilstück der Straße „Am Klärwerk“ seinen Betrieb errichten möchte, befürchtet wegen der Anschrift negative Auswirkungen auf seine Firma. Die Verwaltung hat den Rat deshalb vorgeschlagen, den betroffenen Abschnitt als Fortführung des „Grodener Mühlenweges“ zu betrachten und ihn entsprechend so zu benennen. Da von der Umbenennung keine weiteren Anlieger betroffen sind, ist eine Umbenennung an dieser Stelle aus Sicht der Verwaltung unproblematisch.

Nach kurzer Diskussion stimmten die Ratsmitglieder bei einer Gegenstimme dem Beschlussvorschlag der Verwaltung mehrheitlich zu. (jp)

Aus dem Stadtrat

## Jan-Peter Halves neues Mitglied im Aufsichtsrat

**CUXHAVEN.** Der Rat der Stadt Cuxhaven hat auf seiner jüngsten Sitzung auf Vorschlag der Kreislandwerkerschaft Elbe-Weser Dr. Jan-Peter Halves in den Aufsichtsrat der Julius- und Louise-Gehrt-Stiftung gewählt. Seine Vorgängerin im Aufsichtsrat Yana Arbeiter scheidet als Mitglied aus. Die ehemalige Geschäftsführerin der Kreislandwerkerschaft erfüllt aufgrund eines Arbeitgeberwechsels nicht mehr die Voraussetzungen für einen Aufsichtsratsposten in der besagten Stiftung und scheidet somit aus. (jp)



Das Containerschiff „Wes Amelie“ der Reederei Wessels aus Haren an der Ems wird angetrieben von einem Motor, der mit Flüssiggas LNG betrieben wird. Das ist derzeit die umweltfreundlichste Alternative zu herkömmlichen Treibstoffen. Foto: Wessels Reederei GmbH & Co. KG

# Schifffahrt braucht neue Treibstoffe

Im Wärme-Kraft-Labor der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven lernen die Studenten die Maschinen-Praxis kennen

Von Thomas Sassen

**CUXHAVEN.** Die Tücke steckt im Detail, das weiß jeder Techniker aus Erfahrung. Wenn zu den Herausforderungen der Technik auch noch logistische Probleme hinzukommen, kann sich die Situation erheblich verschärfen. Im Falle der Cuxhavener Seefahrtsschule ist das nicht ganz so tragisch, denn die Lehrereinrichtung ist nicht zwingend auf den neuen Motor angewiesen, der vor fast einem Jahr im Keller des Gebäudes eingebaut wurde. Dessen rechtzeitige Inbetriebnahme hat die Corona-Pandemie noch einmal erheblich verzögert.

Grund dafür ist der Motorenhersteller ABC (Anglo Belgium Corporation), ein belgisches Unternehmen, das durch die hohen Infektionszahlen in Belgien stark gebeutelt ist. Die Monteure, die den neuen Schulmotor in Cuxhaven hätten betriebsklar installieren sollen, konnten den Job wegen der Corona-Beschränkungen nicht antreten. „Der Aufwand wäre unverhältnismäßig hoch gewesen“, erklärte Seefahrtsschulleiter Rudolf Rothe am Montag. Die Mitarbeiter von ABC hätten vor dem Montageauftrag in Deutschland einen Corona-Test machen, sich anschließend in Quarantäne



Seefahrtsschullehrer Frank Mäth kümmert sich um das Projekt.

begeben und danach noch einmal testen lassen müssen. „Deshalb lassen wir das Thema zunächst ruhen, bis sich die Verhältnisse normalisiert haben“, beschreibt Rothe die Ausgangslage.

Für die Schule am Seedeich geht mit dem neuen Motor ein wichtiger Fortschritt einher. Denn daran können die künftigen Schiffsbetriebstechniker den Umgang mit Dual-Fuel-Maschinen lernen, das sind Motoren, die sowohl mit Diesel als auch mit Flüssiggas betrieben werden können. Um die 1000 PS leistet der Motor dieses Typs, der auch auf dem Bäu-

derschiff „Helgoland“ im Einsatz ist. 350 000 Euro hat das Land Niedersachsen als Schulträger für die technische Innovation ausgegeben. Der aus den 1970er-Jahren stammende Vorgängermotor ist inzwischen in einem Museum ausgestellt.

### Dampfturbinen-Anlage

Der Schiffsdiesel ist aber nicht das einzige Aggregat im sogenannten Wärme-Kraft-Labor, das sich an das große Übungsbecken im Keller der Schule anschließt. Um den Studenten so anschaulich wie möglich die Funktionsweise der auf einem Seeschiff benötigten Aggregate vermitteln zu können, befindet sich in dem großen Praxisraum auch eine komplette Dampfturbinenanlage. Sie teilt sich in einen Kessel mit dem dazugehörigen Brenner, wie er auch bei großen Heizungsanlagen zu finden ist.

Im Kessel wird Dampf erzeugt, der über eine Rohrleitung in eine Dampfturbine geleitet wird, die wiederum einen Generator antreibt, der Strom erzeugt. So wird aus dem eingesetzten Dieselöl im Brenner Wärme und die wiederum in der Turbine zu Antriebskraft umgewandelt, das sogenannte Wärme-Kraft-Prinzip. Auf dem Dieselmotor oder der Dampfturbine basieren auch die



Die modernisierte Kesselanlage im Wärme-Kraft-Labor der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven. Fotos: Sassen

meisten Schiffsantriebe, aber auch Kraftwerksanlagen, weshalb hier die Grundlagen für die späteren Techniker gelegt werden, die in der Regel auch an Land gute berufliche Perspektiven haben.

Während es mit der Inbetriebnahme des neuen Motors noch etwas dauern wird, ist die modernisierte Dampf-Turbinen-Anlage bereits wieder einsatzbereit. Zur Freude von Frank Mäth und Schulleiter Rudolf Rothe konnte kürzlich von der Firma Saacke aus Bremen eine neue, digitale

Steuerungseinheit für den Dampfkessel eingebaut und angeschlossen werden. Und zwar von genau jenem Mitarbeiter Peter Neumann, der die Ursprungsanlage schon vor 40 Jahren eingebaut hatte. Neumann sei zwar inzwischen im Ruhestand, werde aber für Spezialaufgaben noch immer zurate gezogen, erzählte Rothe.

Zwei- bis dreimal im Jahr werde die Anlage mit den Studenten hochgefahren, eine aufwendige Aktion, die rund sieben Stunden dauere.

## „Flickenteppich können wir uns nicht leisten“

Präsident des Reederverbandes Alfred Hartmann warnt vor Irrwegen bei der Ausgestaltung alternativer Antriebskonzepte

**LEER.** Wie sieht der Treibstoff der Zukunft für die Schifffahrt aus? Flüssiggas, Wasserstoff, Methanol, Marinediesel oder weiterhin Schweröl mit verringertem Schwefelgehalt? Die Bandbreite ist groß und damit auch das Forschungsfeld für die Praktiker.

Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder, warnte kürzlich bei einer Veranstaltung des maritimen Kompetenzzentrums Mariko in Leer: „Die Zeit drängt und wir können uns einen Flickenteppich nicht leisten. Standardisierungen und ein umweltschonender Kraftstoff müssen her für einen nachhaltigen Klimaschutz.“

Verfolgt wurde die Onlineveranstaltung von rund 200 Teilnehmern aus den Bereichen Schifffahrts-, Bunker- und Energiebranche. Niedrigschwellige Kraftstoffe (VLSFO - very low sulfur fuel oil) sind offenbar im Betrieb problembehafteter als Flüssiggas (LNG). Die Umstellung auf niedrigschwellige Kraftstoffe stelle keine größeren Probleme dar, die Versorgung sei gesichert, hieß es. Im laufenden Betrieb zeigten sich jedoch Probleme durch die chemischen Eigenschaften der Bunker-

öle. Durch schnellere Alterung der Kraftstoffe komme es zu Sedimentablagerungen und chemischen Umwandlungen selbst in Bunkertanks. Darüber hinaus seien Separatoren und Filteranlagen von Verstopfungen betroffen, die durch den höheren Schlammanteil hervorgerufen würden, berichteten die Praktiker.

### Schwefelreduziert

Auch Motorschäden wie defekte Einspritzdüsen und erhöhter Laufbuchsenverschleiß könnten Folge des Einsatzes von VLSFOs sein. Der Einsatz von Additiven könne aber für Abhilfe sorgen. Die bisherigen Erfahrungen zeigten, dass VLSFO derzeit der beliebteste Bunkertreibstoff ist, vor allem aufgrund der weltweiten Verfügbarkeit. Dagegen deute ein erhöhter Anstieg der Nachfrage nach HSFO (high sulfur fuel oil - hochschwellige Kraftstoffe) in den vergangenen sechs Monaten auf eine stärkere Nutzung von Abgaswäschern hin. Immer mehr Schiffe seien mit diesen sogenannten Scrubbern ausgerüstet bzw. nachgerüstet worden.

Der Betrieb der LNG-Schiffen laufe laut den beteiligten Reede-



Bohrinselversorger „Coastal Liberty“ soll als erstes Schiff in Deutschland mit Brennstoffzelle und Wasserstoffantrieb ausgerüstet werden. Foto: Sassen

ren einwandfrei. Darüber hinaus gebe es keine nennenswerten Unterschiede bei der Bunkerung. Obwohl LNG als Kraftstoff noch verbessert werden könne (zum Beispiel bei der Vermeidung des sogenannten Methanschlupfs), werde LNG dennoch von vielen Vertretern der mariti-

men Wirtschaft als ein Schritt zur Reduzierung von Emissionen in der Schifffahrt gesehen.

Die Fassmer-Werft hat kürzlich den Auftrag für den Bau des neuen Forschungsschiffes „Uthörn“ erhalten und präsentierte Einzelheiten des Neubaus. Wesentliche Neuerung wird der Einsatz von

Methanol als Kraftstoff sein. Herausforderungen bestehen laut Bernhard Lottmann von Fassmer bei der Marktverfügbarkeit von Komponenten und deren Zulassung, was Einfluss auf viele Baugruppen des Schiffes habe.

### Grüner Wasserstoff

Wasserstoff sei eine weitere saubere Alternative, über deren Potenzial Sören Berg von der Mariko GmbH berichtete. So seien in jüngster Zeit Wasserstoffmotoren für den maritimen Einsatz im einstelligen MW-Bereich vorgestellt worden. Auch Brennstoffzellensysteme scheinen den wichtigen Schritt in Richtung Typ-Zulassung im kommenden Jahr machen zu können. Beide Technologien ermöglichen es dann, reinen Wasserstoff auf Schiffen einzusetzen.

Grüner Wasserstoff basiert auf erneuerbaren Energien. Deren Ausbau stagniere allerdings, obwohl sie die Basis darstellten, um auch der Schifffahrt den Weg in die CO<sub>2</sub>-Neutralität zu ebnen. „Deshalb tut auch die maritime Branche gut daran, sich für den massiven Ausbau erneuerbarer Energien einzusetzen“, so Sören Berg. (red/tas)