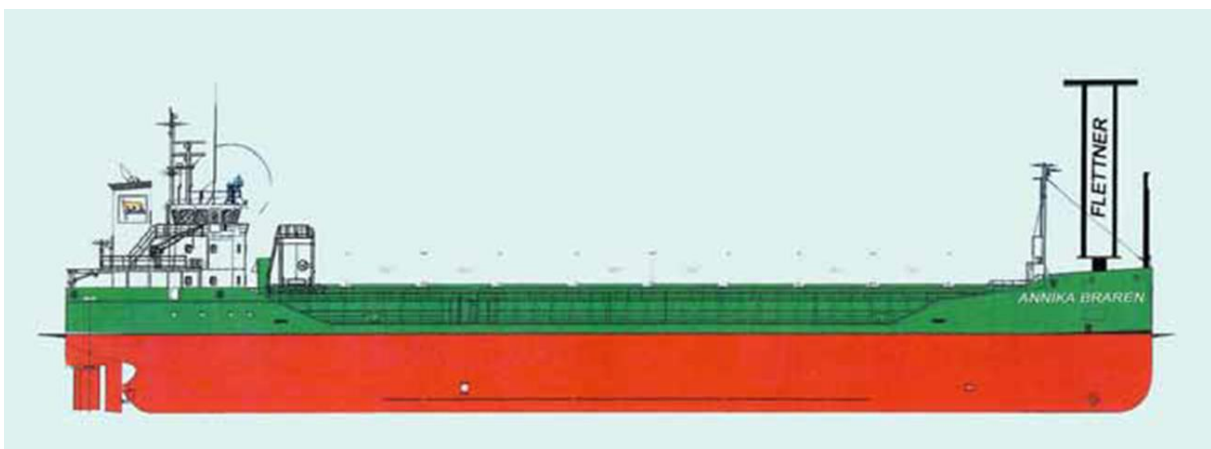


Frachter mit Flettner-Rotor für Reederei Rörd Braren

März 2020



Die Reederei Rörd Braren (Kollmar) hat im März 2020 einen neuen Mehrzweckfrachter unter dem Namen **ANNIKA BRAREN** in Dienst stellen. Bauwerft ist **Royal Bodewes** mit Sitz im holländischen Hoogezand. Der 86 m lange, 15 m breite und 6,35 m tiefgehende Neubau mit der finnischen Eisklasse 1A verfügt über eine Tragfähigkeit von 5035 tdw.



Um den Brennstoffverbrauch sowie die Emissionen zu reduzieren, erhält das Schiff einen Rotor der **Eco Flettner GmbH aus Leer**. Dieser nutzt den sogenannten Magnus-Effekt aus und wirkt wie ein Segel. Der Erfinder dieses Antriebes ist der deutsche Ingenieur Anton Flettner, der in den 1920er Jahren die Schiffe BUCKAU und BARBARA damit ausstattete. Es ist geplant, den Rotor im Sommer nachträglich auf einer deutschen Werft zu installieren. Die Entscheidung den Frachter mit einem Flettner Rotor auszustatten beruht auf den guten Ergebnissen der Nachrüstung des Frachters „Fehn Pollux“ im Jahre 2018.

Dieser hat im Betrieb die Erwartungen der Hochschule Emden/Leer übertroffen: „Im Regelbetrieb bei optimalen Bedingungen brachte der Eco Rotor mehr Schub als die Hauptmaschine“, so Professor Michael Vahs. Das ist eine recht erstaunliche Aussage. Warten wir mal ab, ob der Rotor überhaupt installiert wird, und wie er sich dann in der Praxis bewähren wird.

Die **ANNIKA BRAREN** wird außerdem über weitere Ausrüstung zum Schutz der Umwelt verfügen. So erhält sie unter anderem eine Ballastwasser-

Behandlungsanlage sowie eine wassergeschmierte Stopfbuchse, die bei Beschädigungen der Wellenabdichtung das Austreten von Öl vermeidet.



Der Caterpillar/MaK-Hauptmotor mit einer Leistung von 1850 kW wird nur mit Gasöl betrieben und ist mit einem Abgaskatalysator zur Reduzierung von Stickoxiden ausgestattet. Damit kann der NOx-Ausstoß um bis zu 90 % reduziert werden. Die Geschwindigkeit des Frachters wird 12,5 kn betragen. Der Reederei zufolge verfügt das Schiff ferner über einen Grünen Pass im Klassezeichen und wird in den Häfen somit die niedrigsten Hafenabgaben zahlen.

Nach Angaben der Reederei soll die **ANNKA BRAREN** nach der Fertigstellung von den Niederlanden nach Deutschland umgeflaggt werden und unter deutscher Flagge als **Ausbildungsschiff** für den hiesigen seemännischen Nachwuchs sorgen. Hier ein Link zu Stapellauf-Video: https://www.youtube.com/watch?v=_JDfSG7edLI

Flettner-Rotor auf Scandlines Fähre



26. MAI 2020

Norsepower Oy Ltd., hat den erfolgreichen Einbau eines Wind-Hilfsantriebes auf einer Ostseefähre von Scandlines bekanntgegeben. In nur wenigen Stunden wurde die Hybrid-Fähre COPENHAGEN mit einem Flettner-Rotor ausgerüstet (siehe Bild). Die Fähre verkehrt zwischen Rostock und Gedser. Der Rotor hat eine Höhe von 30 m und einen Durchmesser von 5 m.

Das Norsepower Rotor Sail kann sowohl auf Neubauten, als auch auf bereits in Fahrt befindlichen Schiffen eingebaut werden. Die COPENHAGEN erhielt den vierten bisher von Norsepower Oy Ltd. gelieferten Rotor. Die Emissionen sollen durch den Einsatz des Rotors um ca 4 – 5% gesenkt werden, ohne dass die Reisegeschwindigkeit gesenkt wird.

Das Norsepower Rotor Sail ist voll automatisiert und stellt selber fest, wann die Wind-Bedingungen einen Einsatz sinnvoll erscheinen lassen. Der Zusatz-Antrieb schaltet sich dann selbst ein.

Innovatives Konzept für Produkten-Tanker 11.06.20



Die schwedische Tanker-Reederei **Stena Bulk** hat das Design für einen neuen Produkten- und Chemikalien-tanker vorgestellt, das sich durch seine „Nachhaltigkeit“ und Energieeffizienz auszeichnet. Mit diesem Typ „IMOFlexMAX“ sollen die Treibhausgasemissionen um mehr als 25 % im Vergleich zu heutigen modernen Produktentankern reduziert werden.

Dafür kommen u.a. Flettner-Rotoren und Solartechnik zum Einsatz. Der Hauptantrieb besteht aus einem LNG-Dual-Fuel-Motor. Überraschenderweise tauchen auf dem Foto erstmals Flettner-Rotoren auf, die gekippt werden können. Auch die Anordnung außerhalb der Schiffsmitte ist ungewöhnlich.

Das neue Design, das von Fa. Stena Teknik entworfen wurde, ist eine Weiterentwicklung von Stena's bewährtem IMOII-MAX-Design. (IMOII = MARPOL Tier II NOx Emission Standards von 2008).

Seit 2015 hat die Reederei insgesamt 12 Einheiten dieser Serie in ihre Flotte integriert (je 50 000 t dw). Die neue Klasse IMOFlexMAX wird zusammen mit den IMOII-MAX-Einheiten in weltweiter Fahrt eingesetzt.