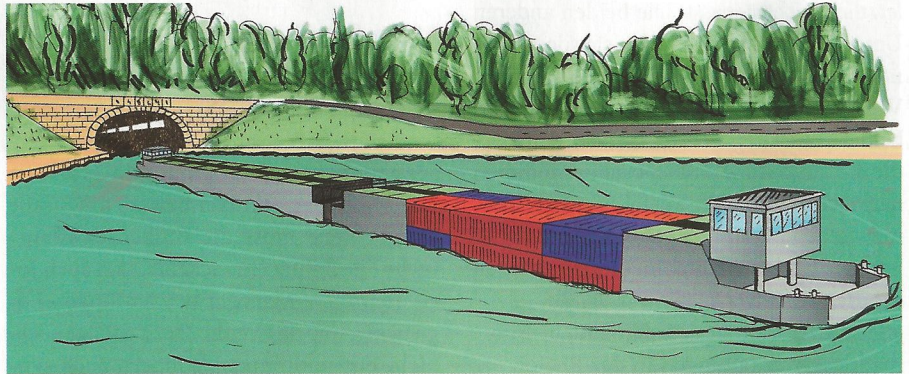


Q-Barge – ein neues Schiffskonzept aus Holland

Die Neubauwelle der vergangenen Jahre hat für eine wachsende Flotte von großen Binnenschiffen geführt. In kleinere Einheiten wurde wegen vermeintlich schlechterer Einnahmen dagegen kaum noch investiert, schon warnen Experten vor einem drohenden Engpass. Aus Holland kommt nun das Konzept einer »Q-Barge«, die mehrere Probleme lösen könnte.

Die Idee, mehrere Einheiten aneinander zu koppeln, um den Frachtraum ohne eine deutliche Kostensteigerung zu vergrößern, ist nicht neu. Schubverbände, bestehend aus motorgetriebener Antriebseinheit und einem oder mehreren Leichtern verkehren in allen größeren Fahrtgebieten, vom Rhein bis zur Elbe. Die Erfinder der »Q-Barge« haben das Koppel-Prinzip allerdings weiterentwickelt.

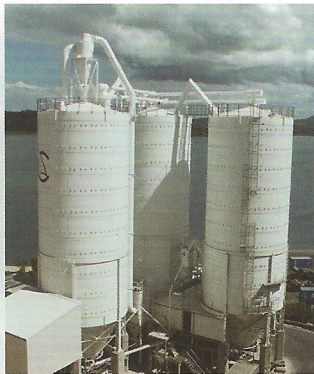
Basiseinheit ist ein 45 m langes und 5,80 m breites Schiff mit Steuerhaus und einem eigenen, diesel-elektrischen Antrieb. Mit einem Frachtraum für gut 500 t und einem Fassungsvermögen von 1000 m³, geeignet für den Transport von 500 Paletten oder von 24 Standardcontainern (TEU), jeweils zwei



Der Entwurf der Q-Barge sieht mehrere leicht zusammenkoppelbare Einheiten vor

Lagen hoch und breit. Die Abmessungen des Frachtraums entsprechen exakt drei Trailern in der Länge und zwei Trailern in der

Breite. Aus einem einfachen Grund: »Wir wollen es auch der verladenden Kundschaft so leicht wie möglich machen.«



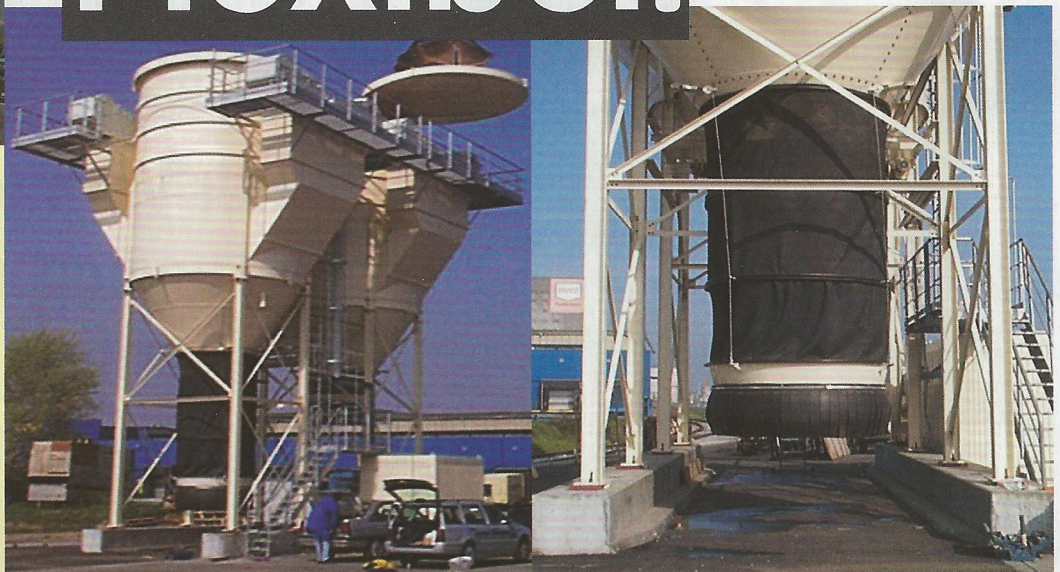
Umschlagsilos

- kundenspezifische Konstruktion
- mobile Fundamente
- staubarme Verladung
- schlüsselfertige Lösungen
- feuerverzinkungsgerecht

SILOBAU THORWESTEN



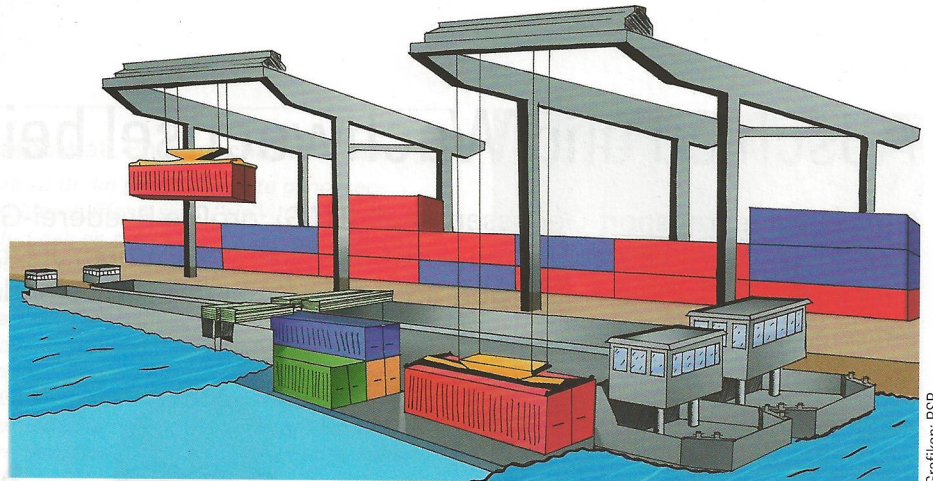
Flexibel.



Silos nach Maß



SILOBAU THORWESTEN GmbH, D-59269 Beckum (Germany), www.thorwesten.com



Grafiken: RSB

Die Q-Barge ist auf 95 % aller Wasserstraßen einsetzbar und kann auch Container laden

Neu daran ist aber vor allem das Doppelend-Konzept, es gibt kein klares vorn oder hinten. »Bis 10 km/h macht es auch beim Treibstoffverbrauch keinen Unterschied, in welche Richtung das Schiff fährt«, sagt Anton van Megen, Geschäftsführer vom RSB-Büros (Research Small Barges) aus Amsterdam, einer der geistigen Väter des Projekts.

Diese Konstruktion ist bewusst gewählt. Denn so ließen sich zwei oder auch vier dieser Einheiten einfach zusammenkoppeln, berichtet van Megen jüngst in Duisburg, wohin der Verein für Europäische Binnenschifffahrt (VBW), die IHK Niederrhein und das Shortsea Promotion Center (SPC) zu einer gemeinsamen Veranstaltung eingeladen hatte. Thema: »Neue Märkte für die Binnenschifffahrt – Konsumgüter«. »Auch das kann unsere Q-Barge übernehmen«, sagt der RSB-Geschäftsführer.

Ziel sei es gewesen, ein flexibel einsetzbares neues Schiff zu entwickeln. Von der »kleinen« Variante (ein Schiff) für enge Kanalfahrten über zwei aneinander gekoppelte Schiffe bis hin zum großen Verbund mit vier Einheiten von 90 m x 11,60 m bei einem Tiefgang von 2,80 m und folglich auch dem vierfachen Fassungsvermögen von mehr als 2000 t oder 4000 m³ oder 96 TEU – je nach Bedarf. Dafür steht auch das »Q« – wie »quadro«. »In den verschiedenen Varianten lässt sich die Barge auf 95 % aller europäischen Wasserstraßen einsetzen«, sagt van Megen. Vorteil gegenüber Schubverbänden – Schleusungen sind dank des eigenen Antriebs aller Einheiten weitaus weniger aufwändig.

Auf eine Wohneinheit wird dagegen, ähnlich wie beim Forschungsprojekt »Ruhrcargo« für einen Kanal-Shuttle zwischen Duisburg und Dortmund (siehe Binnenschifffahrt 11/2012), gänzlich verzichtet. Das Personal soll im Regelfall nach dem Dienst an Bord wieder nach Hause fahren. Damit ist das Haupteinsatzgebiet beschrieben. Es sei weniger die Langstrecke zwischen Rotterdam und Basel. »Am besten fährt die Q-Barge im Pendelverkehr auf festen Linien«, sagt van Megen.

Das Konzept reduziere aber nicht nur die Personalkosten. Der Standardentwurf erlaube eine Serienfertigung, die rund 25 % der sonst fälligen Baukosten einspare. Und im täglichen Betrieb ließen sich die Kostenvorteile eines großen Schiffes mit der Flexibilität eines kleinen Schiffes verknüpfen, heißt es bei RSB. Beispiel Mittellandkanal. Auf der Transitstrecke könne ein Verband von vier Einheiten fahren, die verschiedenen Häfen könnten dann von den ausgekoppelten Barges getrennt angefahren werden. »Das kommt den Kundenwünschen entgegen, die heute keine großen Mengen mehr auf Lager nehmen wollen«, so van Megen. Das gelte ebenso für teure und eher kleinvolumige Konsumgüter, die nur mit kleinen Schiffen

direkt in die Innenstädte geliefert werden könnten. Überall dort, wo eine City Wasseranschluss habe, sieht das RSB Einsatzmöglichkeiten für seine Q-Barge. Etwa am Blumenmarkt von Amsterdam, der heute täglich von 45 Lkw beliefert werde. »Die Barge kann auch als schwimmendes Lager dienen.«

Noch ist die Q-Barge, die über viele technische Hilfen ein ausgefeiltes Autopilot-System mit Laser-Entfernungsmessung und »Einpark«-Sensoren verfügen soll, allerdings nicht serienreif. Mit der SUK sei man derzeit in intensiven Verhandlungen über eine technische Zulassung. Im Juni, so hofft van Megen, könnte es soweit sein. »Dann könnten wir in diesem Herbst einen ersten Prototypen-Verband mit vier Einheiten bauen.«

Technologie und Service für Motoren und Antriebe

STORM
Technologie und Service
für Motoren und Antriebe

Instandhaltung von Dieselmotoren und Getrieben

Mechanische Bearbeitung und Fertigung

Motoren- und Ersatzteile

24/7
Service-Telefon
+49 172 2188655

Bitte besuchen Sie uns auf unserem Messestand Nr. 105

Wir schaffen Bewegung

August Storm GmbH & Co. KG • August-Storm-Straße 6 • 48480 Spelle
Telefon: +49 5977 73-0 • Telefax: +49 5977 73-138
info@a-storm.com • www.a-storm.com