

„Viking Legend“ in Dienst gestellt

Viking River Cruises bringt den weltweit ersten Flusskreuzer mit dieselektrischem Antrieb in Fahrt

Die Viking River Cruises AG (Basel) hat im vergangenen Monat mit der „Viking Legend“ das weltweit erste Flusskreuzfahrtschiff mit dieselektrischem Antrieb in Dienst gestellt.

Der 135 Meter lange und 11,40 Meter breite Neubau, der nach Plänen der Schiffstechnik Buchloh bei der SET Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde entstanden ist und am 5. Juli die Jungferntour Amsterdam–Budapest–Amsterdam angetreten hat, zählt zu den größten Flusskreuzern in Europa und wird wegen seines minimierten Brennstoffverbrauchs und reduzierter Emissionen als besonders klima- und umweltschonend beurteilt.

Die „Viking Legend“ verfügt über vier Decks mit 96 Luxuskabinen und zwei Suiten für 189 Passagiere sowie Kabinen für etwa 50 Besatzungsmitglieder. Das neuartige, dieselektrische Schiffsantriebs- und Bord-

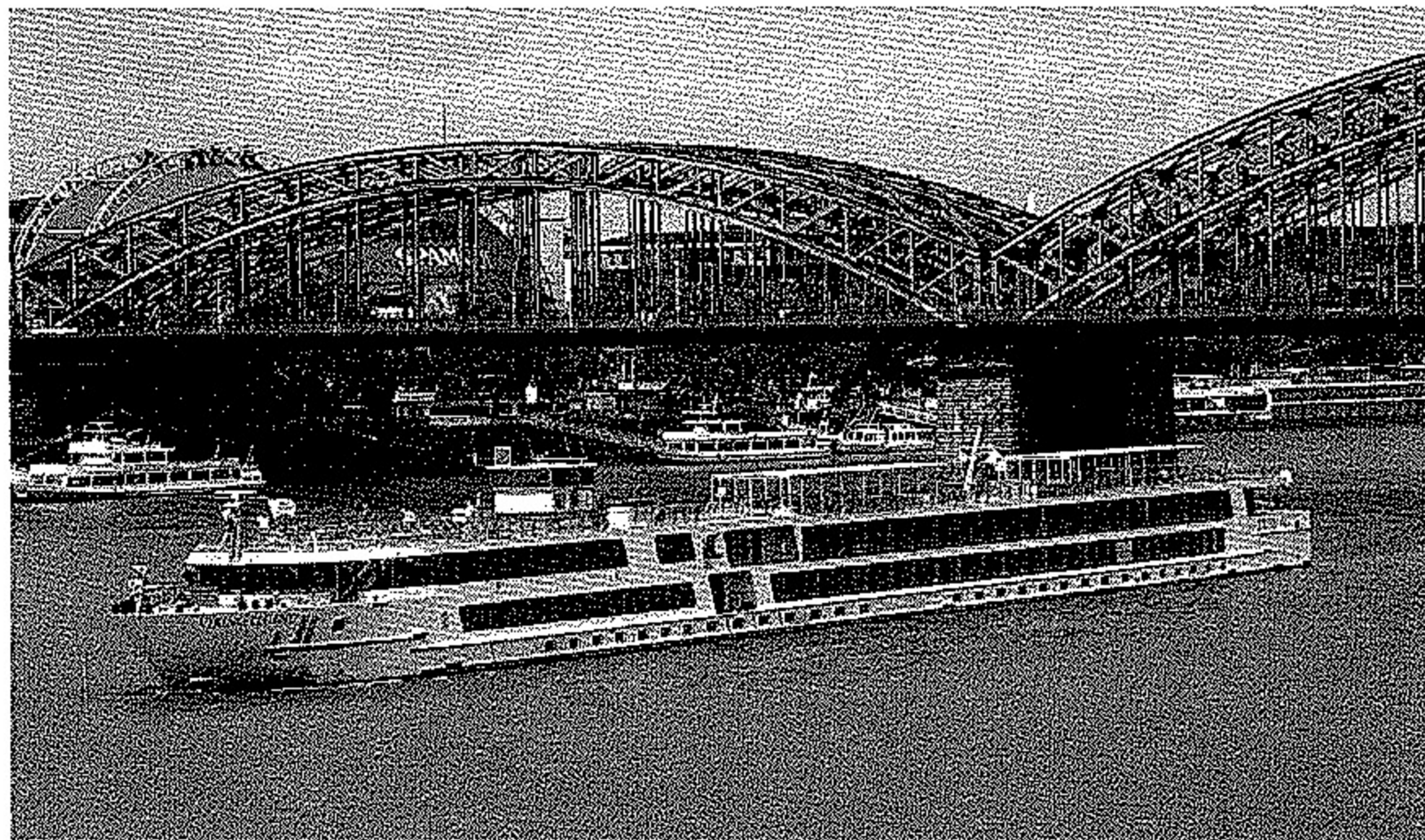


Foto: Schiffstechnik Buchloh

„Viking Legend“ vor Köln, auf der Jungferntour von Amsterdam nach Budapest

netzkonzept wurde entwickelt und realisiert von dem Hamburger Unternehmen e-powered marine solutions (E-MS). „Dieses System erweist sich trotz seines gegenüber konventionellen Systemen erweiterten Leistungsumfangs als gleichermaßen wirtschaftlich, robust und platzsparend“, so der E-MS-Geschäftsführer Peter Andersen. Th. Bogler von

der Reederei ergänzt: „Dabei wird nur so viel Energie produziert und eingespeist, wie aktuell benötigt wird. So wird das Schiff mit bis zu 20 Prozent weniger Treibstoff als unser letzter Neubau ‚Viking Helvetia‘ auskommen.“ Im Einklang mit den aktuellen europäischen Vorschriften für Flusskreuzfahrtschiffe und den Anforderungen des Germanischen Lloyd sind im

dieselektrischen Antriebskonzept der „Viking Legend“ unter normalen Betriebsbedingungen Haupt- und Notbetrieb zu einem Bordnetz- und Antriebssystem kombiniert. Der Hauptantrieb besteht aus vier im Heck installierten, elektrisch angetriebenen Schottel-Twin-Propellern. Der Notantrieb wird durch zwei im Bug installierte, ebenfalls elektrisch an-

getriebene Pump-Jets realisiert, die im Normalbetrieb als Bugstrahler genutzt werden. Im Notfall können beide Antriebssysteme in Bug und Heck jeweils unterbrechungsfrei voneinander getrennt und als zwei eigenständige, dieselektrische Bordnetz- und Antriebssysteme genutzt werden. Selbst bei einem Ausfall aller Heckantriebe erreicht die 2500 Tonnen verdrängende „Viking Legend“ mit ihren beiden Pump-Jets (jeweils 300 kW) noch die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 7 km/h und kann damit noch sicher den nächsten Hafen anlaufen.

Die Antriebsleistung beträgt nur 1200 kW. Die elektrische Energie wird von nur drei Dieselgeneratoren geliefert. Diese sind mit zweimal 1000 kW und einmal 560 kW so dimensioniert, dass in der Regel die Schiffsantriebe und das Bordnetz mit der Leistung von zwei Dieselmotoren völlig ausreichend versorgt werden können. ed