

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

06|2016



SCHIFFFAHRT

Länderfokus: Griechenland
Korea: Liner-Konsolidierung
Jubiläum: »Maria S. Merian«

SCHIFFSTECHNIK

CIMAC: Antriebstechnik
Review: COMPIT & HullPIC
Werften: Prozessmanagement

HÄFEN|WASSERBAU

Neustart: Panamakanal
Vision: Vlissingen
Trends: Terminaltechnik



Juni 2016 | 153. Jahrgang
ISSN 0017-7504 | C 3503 E | € 14,80
www.hansa-online.de

How **intelligent** should we make your ship?

WE MAKE SHIPS MORE INTELLIGENT WITH DATA.

MODERN SHIPPING DEMANDS SMARTER SHIPS.

WÄRTSILÄ CONNECTS THE DOTS

The biggest marine offering in the world has the right digital solutions for all ship types, including yours. Our electrical and automation offering covers everything from bridges and dynamic positioning to integration and project management. That's why Wärtsilä makes you more competitive.





Vision Vlissingen

Seit Längerem gibt es Überlegungen, in der Welt Container-Transferia zu bauen, um die Häfen im Landesinneren zu entlasten. Koch Adviesgroup, Engineers & Architects hat eine Idee für Vlissingen entwickelt

Bekanntermaßen liegen die Niederlande in etwa auf Höhe des Meeresspiegels. Der prognostizierte Anstieg der Wasserstände durch Schmelzen der Pole könnte somit erhebliche negative Auswirkungen für das Land haben. Folglich gilt es, die Landstriche nahe der Schelde verstärkt zu schützen. Diese Funktion könnte ein neu zu errichtender Schutzwall übernehmen, der am Eingang der Schelde gebaut werden müsste.

Mit Schuten nach Antwerpen

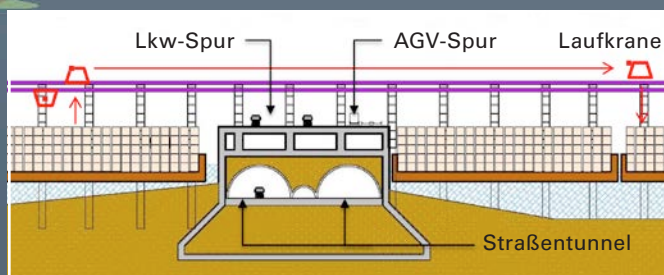
Nach den Vorschlägen der niederländischen Koch Adviesgroep würde diese Barriere gleichzeitig eine Schutzfunktion für einen neuen Containerhafen übernehmen. Dem Unternehmen zufolge sollte dieser zwischen Vlissingen und Breskens errichtet werden und die Funktion eines Transferiums übernehmen, so die Idee der Niederländer.

Tiefgehende Seeschiffe sollen demnach auf der Seeseite des Terminals festmachen. Auf der Landseite, also gewissermaßen auf der Rückseite der Umschlageneinrichtung, sind Liegeplätze für große Schuten mit Stellplätzen von jeweils bis zu 2.000 TEU vorgesehen, die die Container über die Schelde weiter nach Antwerpen bringen sollen. Dieses Konzept hätte den Vorteil, dass die Schuten aufgrund ihres geringen Tiefgangs (maximal 5 m) den schnellsten Weg nach Antwerpen nutzen könnten und nicht die normale Fahrrinne nehmen müssten. Den Planungen zufolge soll jedes dieser Transportmittel über vier Pod-Antriebe verfügen und sich fernsteuern lassen.

Für Antwerpen hätte der neue Containerhafen am Eingang zur Schelde den Vorteil, dass die Belgier ihren Hafen nicht aufwändig auf die künftigen Schiffsgrößen erweitern müssten. Zudem ließen sich Peaks auf den Terminals vermeiden und

dadurch hervorgerufene Warteschlangen für Binnenschiffe, Lkw und Eisenbahnen verhindern. Ein weiterer Ausbau der Schelde wäre überdies nicht mehr nötig. Da die Sortierung der Container bereits auf dem neuen Tiefwasserterminal erfolgen soll, könnten die Routenplanungen für den Hinterlandtransport optimiert werden, was zu weniger Bewegungen auf den Terminals führen würde.

Nach den Vorstellungen der Planer soll der neue Containerhafen jeweils eine Kailänge von rund 1.300 m für Seeschiffe auf der Außen- und für die Schuten auf der Innenkante haben. Die Vorder- und Rückseite des Terminals sollen über Stack-Overhead-Brückenkranen miteinander verknüpft werden. Diese können sich auf derselben Spur passieren, was auch die Produktivität der neuen STS-Containerbrücken erhöhen soll. Für die Schiffe würden durch das neue Terminal die restliche



Die See- und die Landseite des Terminals sind verbunden



Die Rückseite der Umschlaganlage ist für Schuten vorgesehen



Die Einheiten sind 200 m lang und 46 m breit

fast zehnstündige Fahrzeit (hin und zurück) nach Antwerpen entfallen und sie wären nicht mehr an die Tide gebunden. Die Gesamtfläche des Terminals soll etwa bei 100 ha liegen, das Containerlager für 140.000 TEU ausgelegt sein. Unter dem Terminalareal soll zudem ein Straßentunnel verlaufen, um den Transport per Lkw sicherzustellen.

TWG



Beim Weitertransport kann der kürzeste Weg genommen werden

Grafiken: Koch Adviesgroep