

[Home](#) > [Nachrichten](#) > [Wirtschaft](#)



"Abschied von der 25-Knoten-Philosophie"

Abendblatt:

Innerhalb eines Jahres ist der Preis für Schiffsöl von etwa 400 auf rund 700 Dollar je Tonne gestiegen, ein nachhaltiger Preisverfall ist nicht in Sicht. Was bedeutet das für Sie als Hersteller von Schiffsmotoren?

Klaus Heim:

Für die ganz großen Containerschiffe werden bei Neubauten Motoren mit deutlich niedrigerer Leistung bestellt, weil die Schiffsgeschwindigkeiten zurückgehen. Die Nachfrage nach den ganz großen Motoren mit höchster Leistung liegt derzeit praktisch bei Null - obwohl die Entwicklung bei den Werften hin zu großen Containerschiffen ungebrochen ist. Die andere Auswirkung ist, dass die Anforderungen an einen geringen Brennstoffverbrauch höher denn je sind. Diese Entwicklung fällt zusammen mit den neuen, strengeren Vorschriften der Schifffahrtsorganisation IMO für die Emissionen von Stickoxiden und Schwefeldioxid. Das Problem: Alles, was wir tun, um die Stickoxidemissionen zu senken, geht auf Kosten des Wirkungsgrads, und das bedeutet wiederum einen höheren Verbrauch.

Abendblatt:

Mittlerweile stehen rund 180 Containerschiffe mit mehr als 10 000 Containerstellplätzen in den Auftragsbüchern der Werften. Wie werden diese Riesen künftig angetrieben?

Heim:

Die Reedereien nehmen einfach Motoren mit weniger Zylindern, zum Beispiel zwölf Zylinder anstatt 14 oder zehn bis elf anstelle von zwölf. Zum Teil gehen sie noch eine Stufe darunter, nehmen Motoren mit geringerer Zylinderbohrung und damit deutlich weniger Leistung.

[Mehr zum Artikel](#)

[Die Reedereien rüsten ab](#)

Abendblatt:

Was bedeutet eine geringere Motorisierung für die Geschwindigkeit der Schiffe? Können sie damit auch weiterhin 25 Knoten fahren, wie sie auf den großen Liniendiensten der Containerschiffahrt jahrelang üblich waren?

Heim:

Bei diesen Schiffen geht das nicht mehr. Wenn sie bei einem so großen Schiff von einem 14-Zylinder auf einen Zwölf-Zylinder oder gar auf einen Zehn-Zylinder zurückgehen, dann fährt das Schiff eben nur noch eine Spitzengeschwindigkeit von 22 bis 23 Knoten.

Abendblatt:

Die Reedereien verabschieden sich demnach von den hohen Geschwindigkeiten auf den Hauptcontainerlinien.

Heim:

Für die Zeit, die für die Ablieferung neuer Schiffe in zwei bis drei Jahren absehbar ist, verabschieden sich die Reedereien ganz klar von der Hochgeschwindigkeitsphilosophie mit Spitzen von 25 bis 26 Knoten.

Abendblatt:

Wenn man ein großes Schiff mit einem schwächeren Motor ausrüstet, kann man später noch einen größeren oder stärkeren Motor einbauen?

Heim:

Theoretisch ist das möglich, praktisch nicht. Die gesamte Schiffsinstallation im Maschinenraum und die Auslegung der Hilfsaggregate, der Tanks, der Filter sind auf die Größe des Motors ausgelegt. Die Umbaukosten für den Einbau eines anderen Motors - gerade bei den großen Zweitaktsschiffsdieseln auf den Containerschiffen - wären so hoch, dass das eine Reederei wohl nicht tun würde.

Abendblatt:

Die Linienreedereien legen sich also längerfristig auf eine geringere Geschwindigkeit für ihre Schiffe fest?

Heim:

Ja. Eine gewisse Flexibilität gibt es aber nach wie vor, denn die Motoren in den Schiffen werden üblicherweise nie am Leistungslimit betrieben. Aber es stimmt: Die Entscheidungen, die jetzt getroffen werden, sind schon langfristig.

Abendblatt:

Die Entwicklung immer größerer Motoren steht nicht mehr im Vordergrund?

Heim:

Bei den ganz großen Motoren gibt es derzeit keine Nachfrage in Richtung noch höherer Leistungen. Es gibt aber einen beständigen Trend, die Leistungsdichte der Motoren zu erhöhen, aus gleichen oder kleineren Abmessungen mehr Leistung herauszuholen, ohne mehr Brennstoff zu verbrauchen.

Interview: Olaf Preuss

erschienen am 23. August 2008