



Am zweiten Tag des Treffens von Mitarbeitern der WSA, WSP und SUK war ein ebenso faszinierender wie lehrreicher Rundgang in der Schiffs-Versuchsanstalt Potsdam angesagt.

Martin Heying

Fachtreffen der Behörden

Beim Treffen des Netzwerks Binnen- und Seewasserstraßen Mecklenburg-Vorpommern und Berlin und Brandenburg in Potsdam trafen sich Vertreter von Wasserschutzpolizei und der Wasser- und Schifffahrtsämter und tauschten sich über die aktuellen Entwicklungen in der Binnenschifffahrt aus.

Nach der Begrüßung durch Uwe Melzer, Organisator des Netzwerktreffens und von der SUK berufener Sachverständiger für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau, stellte Klaus-Günter Lichtfuß, Leiter Logistik und Prokurist bei Behala mbH, noch einmal das Projekt A-Swarm vor. Projektpartner sind die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (Behala), die Infineon Technologies AG, die Veinland GmbH, die Technische Universität Berlin und die Universität Rostock. Die Koordination von A-Swarm obliegt der Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam, die für den Folgetag auf dem Programm stand. Im Projekt A-Swarm werden selbststeuernde, autonome Schiffe erprobt, deren Einzelmodule unabhängig voneinander agieren können, die sich aber auch mit einer Magnettechnologie zu einem großen Schiffskörper verbinden können. „Uns alle trieb der Gedanke, dass wir vielleicht wieder dahin kommen könnten, was wir in Berlin vor 120 Jahren mal hatten, nämlich dass man mit kleineren Schiffen lokal die Stadt versorgen kann“, erläuterte Klaus-Günter Lichtfuß. Im anschließenden Austausch der Vertreter von WSP und WSA zeigte sich, dass die Behördenvertreter einer Anpassung der Besatzungsverordnung positiv gegenüberstünden, aber auch, dass sie die Haftungsfrage für autonome Einheiten in den Wasserstraßen als äußerst komplex einschätzten. Anschließend stellte Klaus-Günter Lichtfuß noch einmal das Elektroschubboot „Elektra“ vor. Er verdeutlichte, dass das Beson-

dere an der „Elektra“ das neue Energiesystem bestehend aus Elektromotor, Brennstoffzellen und Batterie sei. Im anschließenden Diskurs hinterfragten die Teilnehmer des Treffens die Wirtschaftlichkeit des Schubbootes. Klaus-Günter Lichtfuß betonte, dass bei der Entwicklung der „Elektra“ der Erkenntnisgewinn im Vordergrund gestanden habe und nicht die Betriebswirtschaftlichkeit. Ein Schiff wie die „Elektra“ könne eine Richtung vorgeben, wäre in dieser Form aber nicht die Blaupause für ganze Flotten, so Klaus-Günter Lichtfuß.

Am Folgetag besuchten die Teilnehmer des Netzwerktreffens die Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam. Begrüßt wurden sie von Geschäftsführer Christian Masilge. Seit ihrer Gründung hat sie sich auf den Gebieten Schiffshydrodynamik, Wasserbau und Verkehrswesen spezialisiert, arbeitet an der Lösung industrienahe Forschungsaufgaben und unterstützt industrielle Produktentwicklungen. Beim Rundgang durch die Versuchsanstalt konnten die Besucher die Versuchsanlagen der SVA besichtigen und kennenlernen. Sehr beeindruckt war die Gruppe von der Schlepprinne mit einer Länge von 280 Metern, einer Breite von neun Metern und einer Tiefe von 4,5 Metern. Die maximale Geschwindigkeit des Schleppwagens beträgt sieben Meter in der Sekunde. Neben vielen weiteren Stationen übte vor allem der Kavitationstunnel eine große Faszination aus. Ein Kavitationstunnel ist ein geschlossener Kanal in der vertikalen Ebene, in dem Wasser mithilfe eines



Martin Heying

Der erste Teil des Fachtreffens fand auf der „Fredericus Rex“ der Weißen Flotte Potsdam statt

Lauftrads im unteren horizontalen Teil umgewälzt wird. Auf diese Weise sorgt der hohe hydrostatische Druck dafür, dass selbst bei reduziertem Druck im Tunnel das Lauftrad selbst nicht kavitiert. Der Tunnel in Potsdam ist als offener und geschlossener Wasserrumlaufkanal nutzbar, hat eine Messstrecke von 600 mal 600 Millimetern mit einer Wassergeschwindigkeit von maximal zwölf Metern in der Sekunde. In den eigenen Werkstätten erfolgt der Bau von Schiffsmodellen aus Holz, der Modellpropellerbau und

die Fertigung von Strömungskörpern, Antriebs- und Messsystemen. Für die Modellfertigung werden hochpräzise CNC-Maschinen und ein 3-D-Drucker eingesetzt. Die Gruppe konnte zahlreiche Modelle besichtigen, Christian Masilge erläuterte, dass die Messeigenschaften der Modelle im Vordergrund stünden und entsprechendes Material gewählt werde. Dieses sei aber nicht auf eine lange Lebensdauer des Modells angelegt. Abschließend vereinbarte man ein Folgetreffen im nächsten Jahr. **Martin Heying**

Anzeige



Der weltweit größte Binnenhafen

duisport 

[duisport.de](https://www.duisport.de)   