



Das frisch getaufte, erste vollelektrische Arbeitsschiff der WSV trägt den Namen „Mülheim“ und wurde auf der Bolle-Werft in Derben gebaut.

Erster E-Spatz getauft

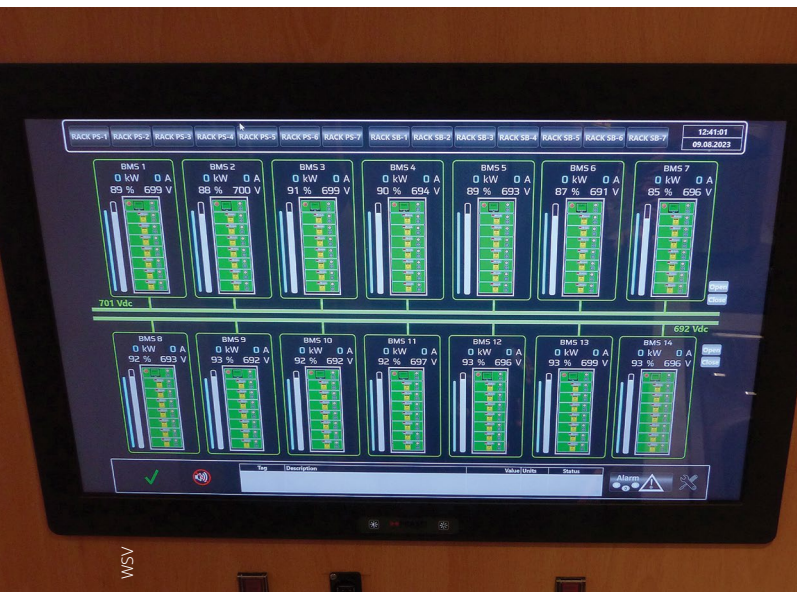
An der Schleuse Raffelberg wurde Ende Februar das erste voll batterieelektrisch betriebene Arbeitsschiff der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) auf den Namen „Mülheim“ getauft. Der E-Spatz soll Vorbild für rund 130 weitere WSV-Arbeitsschiffe sein.

Der E-Spatz Mülheim ist schon im August 2023 vom Stapel gelaufen und wurde im Februar dieses Jahres feierlich getauft. Bei der Zeremonie an der Schleuse Raffelberg, konnte Eric Oehlmann, Leiter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, seinen Stolz nicht verhehlen: „Als größter Binnenreeder Deutschlands setzen wir mit dem klimafreundlichen E-Spatz ein klares Zeichen. Wir wollen Vorreiter sein für eine klimafreundliche Schifffahrt. Die emissionsfreien Antriebe der neuen Generation E-Spatz tragen dazu bei, unsere gesteckten klimapolitischen Ziele zu erreichen. Dem Pilotprojekt werden weitere umweltfreundliche Arbeitsschiffe folgen – effizient im Einsatz und mit grüner Energie gespeist.“

Das ursprüngliche Arbeitsboot Typ Spatz wurde in den 1990er Jahren für die täglichen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten an den Wasserstraßen entwickelt und geht nun mit dem Arbeitsboot „Mülheim“ einen entscheidenden Schritt bei der Transformation in Richtung „Greening“ der WSV-Flotte. Die WSV betreibt im See- und Binnenbereich etwa 600 motorisierte Wasserfahrzeuge. Allein vom Typ Spatz unterhält die WSV aktuell rund 130 Schiffe, die nach der Erprobung des E-Spatz-Piloten künftig mit emissionsarmen Antrieben ausgestattet werden sollen. Die nun begonnene Elektrifizierung bildet den Startschuss für eine zukunftsweisende Generation umweltfreundlicher Schiffe.



Rainer Strenge (Leiter der Fachstelle Maschinenwesen Südwest), Ulrich Wieching (Leiter des WSV Westdeutsche Kanäle), Maya Einhaus (Taufpatin), Eric Oehlmann (Leiter der GDWS), Mario Bolle (Inhaber der Schiffswerft Bolle).



Die innovative Elektronik des E-Spatz wurde von den Firmen Kadlec & Brödlin, Jastram und Tesvolt bereitgestellt.

Herzstück des neuen Arbeitsschiffes ist der Batterieraum. Tesvolt lieferte das Batteriespeichersystem mit einer Gesamtkapazität von 980 Kilowattstunden (kWh). In 14 Racks befinden sich jeweils sieben wassergekühlte Batteriemodule mit einer Kapazität von jeweils 10 kWh. Jedes einzelne der 98 Module wird dabei ständig durch das Batteriemanagementsystem überwacht. So herrscht stets Klarheit über Temperatur oder Lade- und Gesundheitszustand der eingebauten Zellen. Geladen werden die Batterien über eine im Heck des E-Spatz platzierte Anschlussstelle für Landstromkabel mit einer Leistung von maximal 125 Ampere (A). Der Ladevorgang erfolgt üblicherweise nachts. Abhängig von der Art der Arbeit kann der E-Spatz bis zu drei Tage mit einer Batterieladung betrieben werden. Rainer Strenge, Leiter der Fachstelle Maschinenwesen Südwest, führte aus: „Eine starke Schub- und Koppelvorrückung und ein redundanter Antrieb, ausgeführt mit zwei Ruderpropellern, sorgen dafür, dass das neue Arbeitsschiff sicher und flexibel für

Transportaufgaben im Wasserbau und auch für Arbeiten an Wehranlagen eingesetzt wird.“

Bei den Planungen wurden die Abmessungen der Schleusen und Brückendurchfahrthöhen im Einsatzgebiet berücksichtigt und auch die typischen Wasserstände und Strömungsverhältnisse. „Das neue Arbeitsschiff MS Mülheim wird an den Flüssen und Kanälen des westdeutschen Kanalnetzes in der Verkehrsicherung und Verkehrsüberwachung im Einsatz sein. Darüber hinaus erledigt der E-Spatz auch Peilarbeiten. Dafür wurde ein separater Peilarbeitsplatz eingerichtet“, erläuterte Ulrich Wieching, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Westdeutsche Kanäle.

Der E-Spatz wurde in den letzten Jahren gemeinschaftlich von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und der Schiffswerft Bolle entwickelt. Die innovative Elektronik des E-Spatz wurde von den Firmen Kadlec & Brödlin, Jastram und Tesvolt bereitgestellt.

Martin Heying

Anzeige

- › Bargeverkehre
- › Bahnverkehre
- › LKW-Verkehre
- › Containerdepot & -reparatur
- › Short Sea Shipping

Umweltfreundliche Containerlogistik bei Am Zehnhoff-Söns

Nachhaltige Lösungen für jeden Transport.

Mit der kombinierten Nutzung von Barge, Bahn und LKW entstehen deutlich weniger CO₂-Emissionen. Mehr dazu finden Sie unter azs-group.com/green.

azs-group.com