

Die 225,55 m lange, 35 m breite und 5400 t tragende RoPax-Fähre „Viking Glory“ gilt als das neue Flaggschiff der im finnischen Mariehamn ansässigen Viking Line.

Auf 13 Decks bietet sie mit 922 Kabinen Platz für bis zu 2800 Passagiere und verfügt über Unterkünfte für 200 Besatzungsmitglieder sowie 1500 Spurmeter für rollende Ladung (300 Pkw/90 Lkw). Der Neubau verfügt über die Eisklasse 1 A Super.

Antriebssystem

Für den elektrischen Antrieb und die Bordstromversorgung der Fähre sorgen sechs Wärtsilä Dual-Fuel-Motoren des Typs 31DF, die sowohl LNG als auch Biogas – beides soll später gleichzeitig genutzt werden – verbrennen können.



Die Kreuzfahrtsfähre „Viking Glory“ wird derzeit in Xiamen fertiggestellt

Foto: Viking Line



Auf der Fähre kommen sechs Wärtsilä DF31 Motoren zum Einsatz

Foto: Wärtsilä

Diese zeichnen sich Herstellerangaben zufolge durch einen niedrigen Verbrauch bei hoher Zylinderleistung – 550 kW/Zylinder – aus.

Die ebenfalls von Wärtsilä gelieferten LNG-Tanks verfügen über eine Kapazität von jeweils 295 m³. Die mit LNG-Pumpen anstelle traditioneller Wärmetauscher ausgerüsteten Tanks wurden als LNGPac-Fuel-System im Maschinenraum hinter einer Trennwand direkt vor den Motoren auf Deck 1 weit unterhalb der Wasserlinie mitten im Schiff platziert. Diese Installation war bei der 2013 auf der STX-Werft in Turku erbauten und mit vier Wärtsilä-LNG-Motoren etwas größerer Bauart ausgerüsteten RoPax-Fähre „Viking Grace“ aufgrund der damaligen Sicherheits- und Bauvorschriften noch nicht möglich. Dort befinden sich die Tanks am Heck auf einem offenen Deck an der Achterkante des Decksaufbaus.

Neues Flaggschiff für den Ostseeverkehr

„VIKING GLORY“ Die Ende Februar im Baudock der chinesischen XSI-Werft in Xiamen aufgeschwommene „Viking Glory“ soll als eine der ökonomischsten und ökologischsten Kreuzfahrtsfähren Maßstäbe setzen



Die Azipods sollen für eine optimale Manövrierfähigkeit sorgen

Foto: ABB

Auch wenn der in ersten Entwürfen angedachte Windzusatzantrieb durch zwei Rotorsegel des finnischen Herstellers Norsepower nicht realisiert wird, erwartet der Betreiber der „Viking Glory“ eine signifikante Energieeffizienzverbesserung des Neubaus. Im Vergleich mit der 2013

in Dienst gestellten „Viking Grace“, die 2018 mit einem von Norsepower gelieferten 24 m hohen Rotorsegel nachgerüstet wurde, geht Viking Line von einer weiteren zehnprozentigen Brennstoffeinsparung aus. Eine spätere Nachrüstung der „Viking Glory“ mit zwei Rotorsegeln wird von der

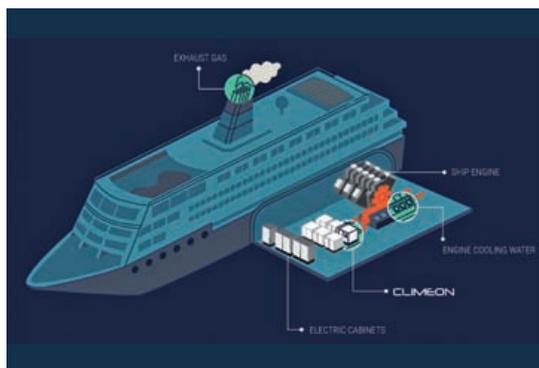


Beispiel für das interior-Design im skandinavischen Stil Abbildung: Konzept Stockholm



Anordnung der Motoren und Tanks an Bord Abbildung: Wärtsilä

Ein Energie-Recycling-system soll ebenfalls zur Energieeffizienz des Neubaus beitragen Abbildung: Climeon



Reederei nicht ausgeschlossen: mit dem auf dem obersten Deck bereits erfolgten Einbau der dafür erforderlichen Fundamente sind die entsprechenden Vorbereitungen bereits getroffen worden.

Erstmals auf einem chinesischen Passagierschiffsneubau und einer RoPax-

Fähre kommen zwei Azipod-XO-Antriebe von ABB zum Einsatz, mit denen eine Geschwindigkeit von 22 kn erreicht werden kann. Herstellerangaben zufolge sorgen sie in Verbindung mit den drei jeweils 2000 kW leistenden Bugstrahlern für eine optimale Manövrierfähigkeit. Sie ermög-

lichen eine einfachere Formgebung des Unterwasserschiffes und sollen damit zur Reduzierung des Wasserreibungswiderstandes gegenüber einem vergleichbaren Schiff mit Wellen-Antrieb und herkömmlicher Ruderanlage um acht Prozent beitragen.

Der Energie-Einsparung dient auch ein dynamisches Klimatisierungs- und Beleuchtungssystem, das mithilfe von Sensoren Licht und Temperaturen in nicht belegten Räumen automatisch herunterfährt.

Nachhaltige Energienutzung

Durch ein innovatives Energie-Recycling-system des schwedischen Clean-Tech-Unternehmens Climeon sollen zudem bis zu 40 Prozent der vom Passagierbereich benötigten elektrischen Energie generiert werden können. Mithilfe von speziell entwickelten und auf der „Viking Glory“ als erstem Schiff installierten Dampfturbinen soll die beim Verbrennungsprozess in den Motoren entstehende Abwärme zur Stromerzeugung durch Climeon-Wärme-kraft-Module genutzt werden, wodurch die CO₂-Emissionen nach Herstellerangaben um ca. 4000 t p.a. reduziert werden können. Doch nicht nur Abwärme wird recycelt, auch die bei der LNG-Nutzung anfallenden Kälteenergieverluste bleiben nicht ungenutzt und werden u.a. zum Betrieb der Kälteaggregate in Kühlräumen weiterverwertet.

„Viking Glory“ kommt Anfang 2022 in Fahrt

Für die am 3. Juni 2019 als Bau-Nr. 488A auf Kiel gelegte 63 813 BRZ-Fähre war bereits im November 2016 ein Vorvertrag, verbunden mit einer – inzwischen verfallenen – Option für ein Schwesterschiff unterzeichnet worden, der Anfang April 2017 in einen Festauftrag mit einem Investitionsvolumen von 194 Mio. Euro zur Lieferung 2020 umgewandelt wurde.

Nach mehrfacher – nicht zuletzt pandemiebedingter – Verschiebung des Ablieferungstermins soll der Neubau nunmehr im November übergeben werden und Anfang 2022 auf der Route Stockholm-Mariehamn-Turku als Ersatz für die „Amorella“ in Fahrt kommen. Ob die Indienststellung unter finnischer oder schwedischer Flagge erfolgt, war bis Redaktionsschluss noch nicht entschieden.

Jens Meyer,
freier Fachjournalist