

Freie Fahrt für Drachenschiffe



Die Vision wird Wirklichkeit: Ein großer Frachter mit Lenkdrachen-Zusatzantrieb, wie ihn diese Grafik zeigt, sticht in diesem Jahr in See.

Fotos: SkySails (2), Gleistein

Junge deutsche Firmen wollen große Frachter mit Windkraft voranbringen

Die Idee ist ein paar Tausend Jahre alt – der Mann, der sie auf ganz neue Weise verwirklicht hat, ist ziemlich jung. Ein Boot mit Windkraft anzuschieben, ist nicht besonders originell – aber ein Frachtschiff per Zugdrachen voranzubringen, darauf ist erst Stephan Wrage (34) gekommen.

„Himmelssegel“ nannte der Wirtschaftsingenieur und passionierte Segler seine Erfindung, auf englisch: „SkySails“. Das gleichnamige Hamburger

Unternehmen beschäftigt heute 36 Menschen, und nach jahrelanger Entwicklungszeit sticht bald der erste Kunde mit einem Zugdrachen in See.

Bremer Reeder als Revolutionär

Wie sehr dieser Kunde hinter dem Projekt steht, zeigt der Name des Schiffes: MS „Beluga SkySails“ heißt der 140 Meter lange Schwergutfrachter, den die erst 1995 gegründete Bremer



SkySails-Gründer Stephan Wrage: „Bei optimalem Wind spart der Zugdrachen gut die Hälfte des Treibstoffs.“

Reederei Beluga derzeit bauen lässt. „SkySails wird die Frachtschiffahrt revolutionieren“, meint der Reeder Niels Stolberg (46), heute Herr über 40 Schiffe. Ab Mitte des Jahres soll auf den gängigen Handelsrouten die Tauglichkeit der Technologie demonstriert werden.

Mehr als 100 Meter steigt der Zugdrachen auf: In dieser Höhe

weht der Wind stärker. Das 160-Quadratmeter-Segel, gefertigt von der neuseeländischen Firma North Sails, wird zum Zusatzantrieb. Das spart laut SkySails-Chef Wrage im Jahreschnitt 10 bis 35 Prozent Treibstoffkosten – je nach Route.

Unter dem Drachen hängt eine Steuergondel, die das Flugverhalten optimiert. „Ein Abschmieren ins Wasser ist extrem unwahrscheinlich“, sagt Wrage, „bei einer Flaute wird das Halteseil automatisch von einer Winde eingezogen.“

Dieses Seil, gefertigt vom traditionsreichen Bremer Unternehmen Gleistein, hat es in sich. Es ist äußerst robust, sehr flexibel und birgt ein Kabel, das die Steuergondel mit Strom und Signalen versorgt. „Ein solches Seil kann nicht jeder herstellen“, betont der Gleistein-Prokurist Thomas Schlätzer.

Auch der Kabel-Produzent ist stolz auf seinen SkySails-Beitrag: Um die nötige Haltbarkeit zu erzielen, wird das Seil samt Kabel bei Gleistein erhitzt und in die Länge gezogen. „Das gilt es zu überstehen, ohne dass der elektrische Leiter beschädigt

wird“, erklärt Hansjörg Struwe, Betriebsleiter beim Hemminger Spezialisten Helukabel.

Vorerst beschränken die SkySails-Lenker ihre Planungen auf Drachensegel mit Größen bis zu 1000 Quadratmeter. Ein System kostet mindestens 300 000 Euro. Für den Reeder rechnet sich der Kauf aber spätestens nach fünf Jahren, sagt Wrage.

Der neue Antrieb schont die Umwelt

Die ersten drei Kunden haben unterschrieben, Tausende sollen es werden: Eigner von Frachtern, Trawlern oder Superyachten kommen als Käufer infrage. Bis 2015 möchte Wrage 1500 SkySails wehen sehen.

Der neue Antrieb spart nicht nur Kosten, er schont auch die Umwelt: „Schiffe verbrennen außerordentlich dreckige Treibstoffe“, erklärt Wrage. Das billige Schweröl hinterlässt erhebliche Mengen klimaschädlicher Gase. International wachsende daher der politische Druck auf die Reeder, ihre Schiffe in Zukunft umweltfreundlicher anzutreiben. THOMAS HOFINGER

Klassische Handarbeit: Die Spleißer Andres Beisswingert (links) und Pierro Jacovozzi konfektio-nieren bei Gleistein ein Spezialseil.

