

## Am 9.2.2010 in Emden angekommen : Die WIND LIFT 1



## Reederei Otto Wulf, Cuxhaven : Wachsen mit der Windenergie auf hoher See

Die Reederei und Schlepperei Otto Wulf GmbH & Co. KG aus Cuxhaven hat fast 100 Jahre Erfahrung und ist Spezialist für Schlepperdienste, Bergungsarbeiten, Seetransporte, Schwimmkraneinsätze und Transportservice für Offshoretechnik.

Das Tochterunternehmen Wulf Seetransporte GmbH & Co. KG, gemeinsam mit der Cuxhavener Reederei Frank Dahl, bietet Planung und Bauaufsicht von Schiffs-Neubauprojekten sowie in der Bereederung von Spezialschiffen und dem technischen Management an.



Erste Kontakte mit Fa. BARD in Emden gab es schon 2005 und 2006. Der erste Auftrag war die Ausarbeitung der Transportlogistik und die Umsetzung für die Errichtung des BARD 5.0 Prototyp-Anlagen zum Errichtungsstandort am Rysumer Nacken in Emden. Danach folgte die Errichtung des BARD 5.0 Offshore-Prototypen in Hooksiel, Wilhelmshaven. Anschliessend hat Wulf Seetransporte die Bau-Überwachung und Bereederung der Wind Lift I übernommen. Die aktuellen Arbeiten zur Verschleppung der Offshore-Service- und Spannplattform BARD 1 werden dem-



Die Topside der BARD 1 im August im englischen Kanal. Schlepper : Taucher O. Wulf 4

nächst fortgesetzt, wenn die Plattform errichtet wird.

### Neue Arbeitsplätze

9 neue Arbeitsplätze sind bei Otto Wulf entstanden und hoffentlich folgen weitere. Unsere Tochterfirma Wulf Seetransporte hat für die Bauaufsicht und den Betrieb der Wind Lift I bereits 15 zusätzlich Personen eingestellt, weitere 5 werden in Kürze folgen. 12 Mann Besatzung sind auf der Wind Lift I, Kapitän, Nautische Offiziere, Leitende Ingenieure, Technische Assistenten, Schiffsmechaniker und Deckspersonal sowie einen Koch.

Die Werft und der Bau der Wind Lift I wurden vom Germanischen Lloyd, den Sachverständigen von Expert Shipping - Hamburg und 8.2 Consulting AG regelmäßig überprüft. Diese Institutionen überprüften auch die Arbeit unserer Bauaufsicht von Wulf Seetransporte.

Wir sind bei den Gesprächen zur Planung des zweiten Kranschiffes auch mit dabei und hoffen auf eine Fortführung der guten Zusammenarbeit mit BARD.



Geschafft : Towmaster Andreas Wulf rechts und der BARD-Projektleiter Viktor Ziegler nach erfolgreichem Einschwimmen des mit der Topside beladenen T.O.W. III ins Dock in Belfast am 11.08.2009.





**BARD 1 - Auf dem Weg von Belfast nach Eemshaven**

**Am 14.12.2009 in Eemshaven angekommen : Die BARD 1**

**BARD 1 ist in Eemshaven eingetroffen**

Die Offshore-Service - und Umspannplattform „BARD 1“ ist am 14. Dezember 2009 wohlbehalten im niederländischen Eemshaven eingetroffen. Nach Angaben des Geschäftsführers der BARD Engineering GmbH, Anton Baraev, hatte die „BARD 1“ bereits am 10. Oktober 2009 das Dock der Werft Harland & Wolff in Belfast verlassen. In Irland war die Toppide mit der Unterkonstruktion, dem hydraulischen Funda-

ment, verbunden wurden. Nach erfolgreich bestandem Kränkungs-test wurde die Passage durch den Germanischen Lloyd freigegeben. Der Koloss aus Stahl wiegt mehr als 7.000 Tonnen, ist gut 90 Meter hoch, 40 mal 40 Meter breit und wurde von zwei starken Schleppern gezogen. Baraev: „Normalerweise dauert die Überfahrt nur etwa zwei Wochen, aber leider hatten wir in diesem Herbst außerordentlich widrige Bedingungen.“

Fa. Wulf Seetransporte hat auch für die Offshore-Service - und Umspannplattform „BARD 1“ die Bauaufsicht in Klaipeda und Belfast durchgeführt. Ferner hat Otto Wulf den Verschub der Toppide in Klaipeda auf den Ponton T.O.W. III, das Seafastening, die Ballastierung und den Transport von Klaipeda nach Belfast mit dem Schlepper Taucher O. Wulf 4, via Englischen Kanal, übernommen. Der Schleppzug hatte bereits im Bristol Channel abwettern müssen. Die Größe der „BARD 1“ erlaubte es

**Verladen auf den Ponton T.O.W. III bei der Western Shipbuilding Yard in Klaipeda, Litauen.**



**Einschwimmen des Pontons in das Dock in Belfast August 2009.**



nicht, einen der Häfen an der britischen Küste anzulaufen. Der Schleppverband musste deshalb auf Reede bleiben. Zwar waren im Bristol Channel die Wetterbedingungen erheblich besser als auf hoher See, dennoch kam es auch hier zu einer unerwarteten Verschlechterung.

Andreas Wulf :

Die komplette BARD 1 Plattform von Belfast nach Eemshaven hat zu Beginn die Bugsier 9 alleine geschleppt und die Taucher O. Wulf 4 war als Escort- und Sicherungsschlepper eingesetzt. Da der Schleppwiderstand aber erheblich größer war als alle Berechnungen und Vorhersagen der Sachverständigen ergaben, haben wir die Taucher O. Wulf 4 zusätzlich angespannt. Beim Nachbunkern der Bugsier 9 in Hafen von Swansea/Bristol Channel bekam die Bugsier 9 einen Draht mit Kette in einen Ihrer Propeller und fiel aus. Als zusätzlicher Schlepper war bereits die Thorax vor Ort.

**Die Probleme im Bristol Channel :**

Der Bristol Channel hat bei Springtiden in einigen Gebieten große Gezeitenunterschiede von über 10 m. Damit ist auch eine große Strömungsgeschwindigkeit verbunden, besonders in den engen Fahrwassern nahe der Küste. Bei starkem oder stürmischem Winden aus den Richtungen Nord über Ost bis Süd bietet der Bristol Channel guten Schutz. Auf Grund eines heranziehenden Sturmtiefs aus südöstlicher Richtung wurde der Channel zum Schutz angelaufen, da die Umrundung von Land's End nicht mit den Wetterauflagen der Sachverständigen zu vereinbaren war. Das Tief hielt mehrere Tage an, bis der Wind auf Sturmstärke aus westlicher Richtung drehte. Nun bot der Channel nicht mehr den gewünschten Schutz und wir mußten tiefer in den Channel einlaufen, um vom Seegang geschützt zu sein. Da die Plattform einen Tiefgang von ca. 7.60 m hat, ist nur ein Hafen im Bristol Channel geeignet zum Einlaufen, Port Talbot. Auf Grund von hoher Dünung war es trotz dreier Versuche nicht möglich, den Hafen anzulaufen und letztendlich verweigerte der Hafen dann auch ein Einlaufen, denn der Hafen ist nach Westen hin offen und bietet bei Wind und See aus westlicher Richtung keinen Schutz. Um die Plattform in den engen Gewässern sicher zu halten, wurde ein zusätzlicher



**In Belfast auf der Werft**

Schlepper geordert, der später durch einen noch Stärkeren ersetzt wurde. Da das Wetter im weiteren Verlauf sich nur für wenige Tage besserte, konnte der Schleppzug dann nur bis zur Seine Bucht sicher fahren, wo er wieder für mehrere Tage im Schutz der Küste warten mußte, bis dann ein Wetterfenster bis Vlissingen reichte. Dort wurde ein neues Schleppgeschirr installiert und erst nach mehreren Sturmtagen konnte die letzte Etappe nach Eemshaven angetreten werden.

Die meterhohen Wellen und Sturm verursachten nur geringe Schäden an der „BARD 1“. Es wurden keine tragenden Elemente betroffen, sondern nur einige kleiner Schäden sind entstanden, ein Flansch ist abgerissen und ein Schaltschrank auf dem Hauptdeck ist über Bord gegangen. Die Reparaturen in Eemshaven werden voraussichtlich einige Wochen benötigen.

Ein weiterer Zwischenfall verlief ebenfalls glimpflich. Bei einem Stopp im Hafen von Vlissingen in den Niederlanden kollidierte ein Tanker während seines Anlegemanövers mit der am Kai vertäuten „BARD 1“. Die BARD 1 Plattform lag sicher an der Pier in Vlissingen als in einer Sturmböe der leere Tanker leicht gegen die Plattform vertrieb und sich einen Riß an seiner Außenhaut zuzog. Am chinesischen Schiff entstand ein etwa fünf Meter langer Riss oberhalb der Wasserlinie. An der Plattform konnten keine Schäden festgestellt werden. Am 10. Dezember 2009 war sie dann nach genauer Inspektion über und unter Wasser durch Vertreter der Versicherungen zur letzten Etappe der Reise aufgebrochen.

**WINDLIFT 1 ist in Emden eingetroffen**

Am 5.2.2010 startete die Wind Lift I in Klaipeda. Die Reise der mächtigen

**Das Team -  
vor dem Auslaufen  
von BARD 1 aus Belfast  
im Oktober 2009.**



Arbeitsplattform, gebaut von Western Shipyard in Klaipeda am kurischen Haff, führte entlang von Bornholm, dann Trelleborg, Helsingborg, Skagen und Esbjerg in Dänemark und westlich an Helgoland vorbei. Der Weg um den Skagerrak war nötig, denn der Nord-Ostsee-Kanal hat nur eine max. Höhe von 41 m, die Wind Lift 1 ist fast 70 m hoch. Am 9. Februar lief die Wind Lift I in die Ems ein und wartete noch einen Tag, bis die Flut die Durchfahrt durch die Grosse Seeschleuse erlaubte. Am 10.2.2010 machte die Wind Lift I dann an dem Kai der Nordseewerke in Emden fest. In den kommenden vier Wochen wird

das Schiff mit technischem Equipment ausgerüstet, z.B. wird die Ramme installiert. Die Wind Lift 1 wird auch zur Errichtung der BARD I Trafoplattform benötigt, zum Rammen der Sicherungspfähle.

**Der nächste Auftrag für Fa. Wulf :**  
Die Errichtung des Windparks BARD Offshore 1. Wir werden die Stützkreuze von CSC in Cuxhaven in das Aufbaugelände transportieren.

Photos : Bard Gruppe, Fa. Wulf.  
Wir danken Andreas Kölling.



**Die Fundamente  
für Multibrid M5000  
in alpha ventus,  
transportiert  
von Fa. Wulf**

**Otto Wulf GmbH & Co.KG**  
Cuxhaven  
Helgoländer Kai 10  
27472 Cuxhaven  
Tel: +49 (0)4721 - 71 66 0  
Fax: +49 (0)4721 - 71 66 33  
E-Mail: info@wulf-tow.de

**Otto Wulf GMBH & CO.KG**  
Cuxhaven - Eostock

**Niederlassung Rostock**  
Bergstr. 60  
18107 Rostock - Elmenhorst  
Tel/Fax: +49 (0)381 - 7697148



**Niederländische Behörden genehmigen drei BARD Offshore-Windparks**

Die niederländischen Behörden haben Anfang Dezember die Genehmigungen für den Bau von drei Offshore-Windparks der BARD-Gruppe erteilt. Nach Angaben des Emder Unternehmens handelt es sich um die Parks „BARD Offshore NL1“, „EP Offshore NL1“ und „GWS Offshore NL1“, die rund 60 Kilometer nördlich der westfriesischen Inseln Ameland und Schiermonnikoog dicht an der Staatsgrenze zur Bundesrepublik Deutschland liegen. Durch die Nähe der niederländischen Projekte zum BARD-Produktionsstandort Emden und zu den BARD-Offshore-Projekten in der deutschen Nordsee verspricht sich die Unternehmens-Gruppe deutliche Vorteile während der Errichtungsphase, als auch im späteren Betrieb der Kraftwerke.

„Die niederländischen Genehmigungen sind der Einstieg in die Internationalisierung unseres Geschäftes“, sagte der Leiter der Projektplanung Offshore der BARD Engineering GmbH, Gunnar Passchier. Insgesamt sind bislang neun Offshore-Windparks in den Niederlanden genehmigt worden, die sich nun in einem Ausschreibungsverfahren um Einspeisezusagen bewerben müssen.

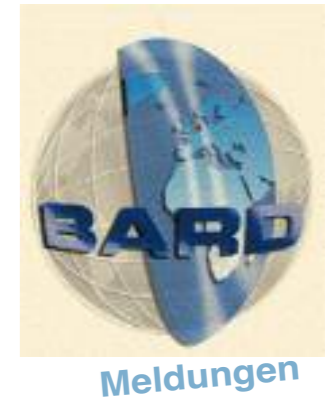
**Der Germanische Lloyd erteilte das Typenzertifikat für die „BARD 5.0“**

Die Zertifizierungsprozedur umfasst eine Vielzahl von Prüfpunkten, unter anderem zur Sicherheit, zur Messung von Leistungskurven und Geräuschen sowie weitere Normen für Beanspruchung, Netzverträglichkeit, Rotorblatttests und Blitzschutz. Die „BARD 5.0“-Windkraftanlage hat nach Angaben von Schultes alle erforderlichen Konformitätsprüfungen erfolgreich bestanden: „Der Germanische Lloyd hat unserer Anlage jetzt sozusagen das Qualitätssiegel aufgedrückt.“

Die niederländischen Projektfelder sollen mit jeweils 60 x BARD 5.0 bestückt werden. Die Nennleistung der drei Parks kann zusammen bis zu 1.200 MW betragen. Außerdem werden wie in den deutschen Projekten Transformatorplattformen installiert, von denen aus der Kabelanschluss zum Festland geführt wird. Im Gegensatz zur Regelung in Deutschland, wo die Netzbetreiber verpflichtet sind, die Anschlüsse für Offshore-Projekte bereitzustellen, müssen in den Niederlanden die Windparkbetreiber die Kabelverbindung an das allgemeine Versorgungsnetz an Land in eigener Verantwortung installieren. Nach Angaben von Passchier ist zunächst eine Wechselstromverbindung geplant. Die Wassertiefe in den Projektgebieten liegt zwischen 32 und 36 Metern. Mit dem Bau der drei Windparks muss laut Genehmigung bis August 2013 begonnen worden sein.

Die Regierung in Den Haag will bis 2020 insgesamt 6.000 Megawatt aus Offshore-Windparks auf der Nordsee beziehen, was in etwa dem Vierfachen des bei unseren Nachbarn gegenwärtig an Land erzeugten Windstroms entspricht.

Im Dezember 2009 überreichte Christian Nath (Germanischer Lloyd) dem Leiter der Forschungs- und Entwicklungsabteilung der BARD-Gruppe, Klaus Schultes, die Urkunde zur Typenzertifizierung der BARD 5.0 Windkraftanlage.  
Photo : BARD Gruppe



Die BARD-Gruppe projiziert zurzeit neben den drei Parks in den Niederlanden neun weitere Offshore-Windfarmen in der deutschen Nordsee.

**SGL Rotec und BARD Emden Energy unterzeichnen Langfristvertrag zur Belieferung von Offshore-Rotorblättern**

Die SGL Rotec GmbH & Co. KG hat im Dezember den Abschluss eines Langfristvertrags über die Belieferung von Rotorblättern für Offshore-Windenergieanlagen mit der Firma BARD Emden Energy GmbH & Co. KG bekanntgegeben.

Der Vertrag hat zunächst eine Laufzeit von fünf Jahren und umfasst ein Auftragsvolumen im unteren dreistelligen Millionenbereich. Er beinhaltet unter anderem die Lieferung entsprechender Formen und Produktionsvorrichtungen für die anstehenden Windparks der BARD Gruppe.

Die SGL Rotec ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft und der SGL Group. Am Standort Lemwerder fertigt SGL Rotec in enger Zusammenarbeit mit den Kunden Rotorblätter ausschließlich nach deren Designvorlagen. SGL deckt dabei die gesamte Wertschöpfungskette von der Rohstoffherstellung und Carbonfaser-Produktion über die nachfolgenden Verarbeitungstufen bis hin zur Herstellung von Rotorblättern.

**1.000 MitarbeiterIn bei der BARD-Gruppe**

Die magische Grenze ist geknackt. Zu Beginn des Jahres überschritt die Beschäftigtenzahl in der BARD-Gruppe die Tausender-Marke: Kerstin Nofz begann im Januar 2010 bei der BARD Emden Energy GmbH & Co. KG als kaufmännisch-technische Assistentin in der Rotorblattfertigung.

Die 28-Jährige kommt frisch von der Carl-von-Ossietzky Universität Oldenburg, an der sie ein Studium der Wirtschaftswissenschaften absolvierte.

„Ich habe ganz gezielt nach Unternehmen gesucht, die in der nachhaltigen Branche angesiedelt sind und große Zukunftschancen haben“, beschreibt die Diplom-Ökonomin ihre Berufswahl. Mit BARD und der Offshore-Windenergie hat sie genau das Richtige getroffen. Die passende Stellenanzeige fand die Berufsstarterin über das Internet. Die Seite „Karriere“ des BARD-Webauftritts verzeichnet seit Mitte 2009 fast 30.000 Aufrufe. Nach der schriftlichen Bewerbung ging alles ganz schnell. Erst ein persönliches Gespräch in der Personalabteilung, die Vertragsunterzeichnung dann nur fünf Tage später. „Ich konnte das gar nicht glauben.“

Kerstin Nofz kommt aus Weyhe bei Bremen und wird in den nächsten Wochen in Richtung Emden umziehen.