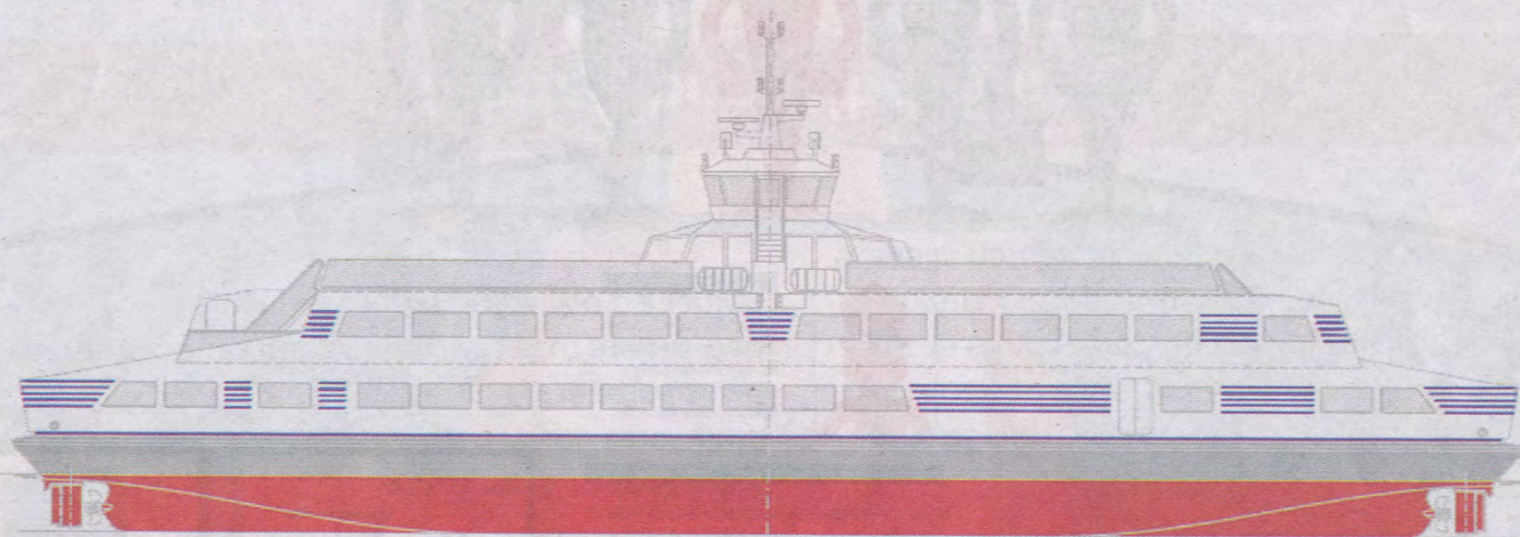
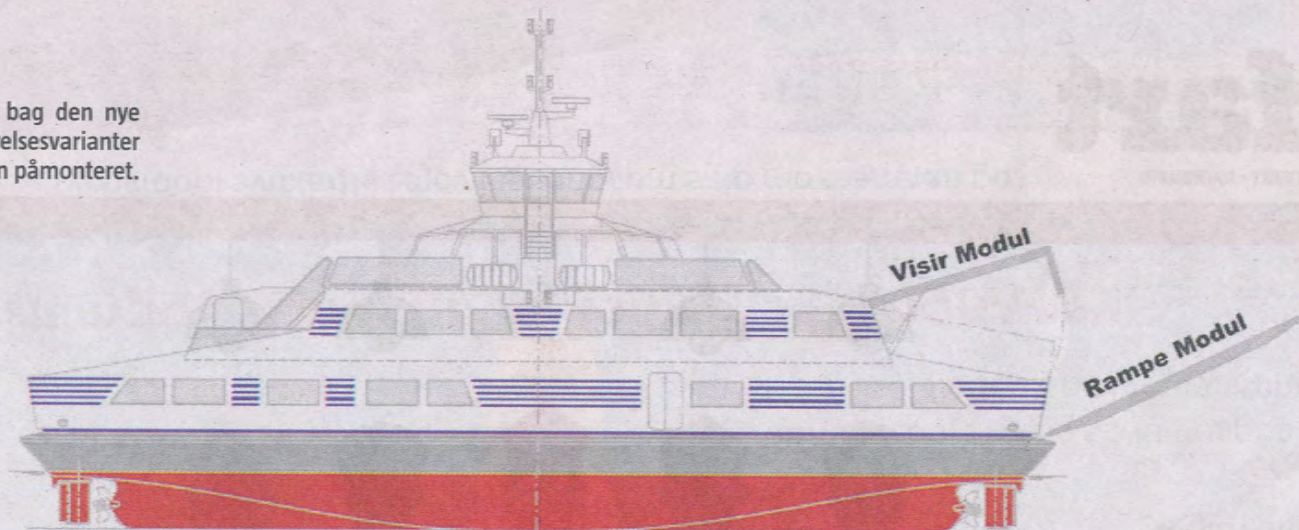


Modularitet er en grundpille i konceptet bag den nye fælles standardfærge. Her ses den i to størrelsesvarianter og med henholdsvis bovvisir- og bovrampen påmonteret. Illustration: Færgesekretariatet



Ny dansk afløserfærge præsenteret

Med fælles kommunal fodslaw konkretiserer Færgesekretariatet nu den længe nærrede vision om en fælles afløserfærge til landets små overfarter

FÆRGER

Af Søren L. Hviid

Der har i årtier været et ønske hos de små kommunale færgeselskaber om en øget national standardisering i forhold til færger og færgelejer.

Ønsket har været at opnå en større fleksibilitet på tværs af de enkelte overfarter. Dermed ville kommunernes driftsomkostninger kunne nedbringes ved at låne tonnage af hinanden under dokninger og havarier, så de offentlige færgeselskaber ikke behøvede at belaste kommunens pengekasse med udgifter til hver deres reservefærge.

Visionen blev første gang behandlet i en rapport udarbejdet af Søfartsstyrelsen i 1995. Rapporten kategoriserede den eksisterende pulje af færger i tre grundtyper, og kom med skitseforslag til tre standardfærgetyper.

Præsenteret på fægehøring

De mindste typer blev i 90'erne i nogen grad faktisk realiseret i en række nye færger, men indtil for tre år siden, med etablering af Færgesekretariatet, har kommunerne dog manglet en fælles koordinerende organisation til at bringe visionerne videre.

Det skridt er imidlertid nu

taget med et konkret forslag til et fælles afløserfærgekoncept, der blev præsenteret på dagens åbne høring om Færgesekretariatets arbejde på Christiansborg.

Projektet identificerer i lighed med 1995-rapporten, at de danske fjord- og genvejs-færger kan inddeles i tre størrelseskategorier, hvor den mellemste ville kunne dække de fleste af ruternes behov.

Derfor tager projektet med en fælles afløserfærge udgangspunkt i netop denne mellemkategori. Det vil sige hovedparametre som 36,6 meters længde, 11,6 meters bredde, 19 personbiler – el-

ler 2 lastbiler plus 12 personbiler, maksimalt 120 passagerer samt en maksimal servicefart på 12 knob.

Lavest mulig dybgang

Da mange af de små overfarter er relative vindudsatte er der fokus på minimering af færgens vindekspanderende areal. Dermed modvirkes risikoen for afdrift uden, at færgens displacement skal øges med ballastvand. Dette muliggør dels lavest mulig dybgang og dels en nedbringelse af energiforbruget.

Afløserfærger i mellemstørrelsen baserer sig på det i forvejen vidt udbredte dobbeltender-design. En løs-

ning, der regnes som den mest effektive på korte og mellemlange indenrigsoverfarter. Fremdrivningsmæssigt i forhold til propellere ligger projektet sig dog ikke fast på én løsning, da der er oplagte fordele ved hver af de to løsninger:

Dels en konventionel propeller i begge ender med et højeffektivt ror af flap-typen, der regnes som den mest kursstabile. Og dels en rotér-bar azimuth i hver ende, den i dag mest udbredte løsning i segmentet, og også den, som umiddelbart sikrer den bedste manøvreevne.

Ikke afhængig af landstrøm

Vogndækket tager hensyn til den mangfoldighed af køretøjstyper, der oftest ses på de små lokale overfarter. Lastfordelingen er symmetrisk, hvilket gør det muligt at undgå ballasttanke til modvirkning af trim og krængning.

Passagerfaciliteterne udgøres af mezzanindæk i både med enten kiosk eller kaffeautomat. Ankomsten fra vogndækket sker via trapper med handicaplift og videre op til brodækket, hvor der ydermere er en lukket, men uopvarmet panoramasalon.

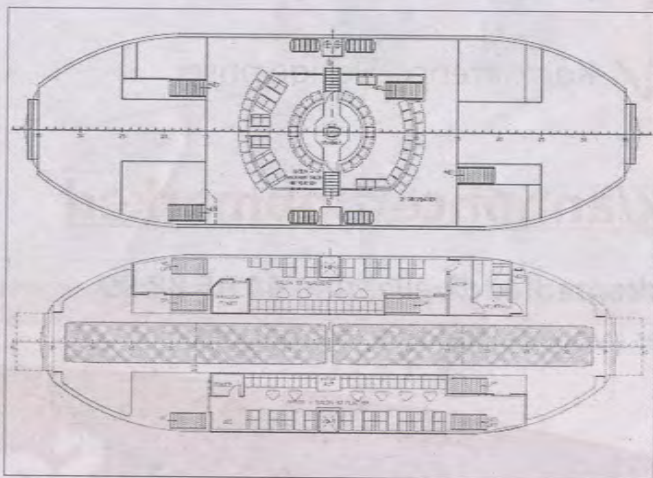
Den fælles afløserfærge bygges til tomands-besætning, når ikke den fulde pas-

sagerkapacitet udnyttes. Styrehuset er cirkulært, så der sikres 360 graders udsyn. Der bliver i udgangspunktet tale om en konventionel stalfærge. Dog kan der overvejes komposit eller andre lette materialer, hvor det er økonomisk fornuftigt.

Netop fleksibiliteten er i højsæde, da færgerne skal kunne træde til som afløser for alle færger af mellem-

størrelsen. Derfor består maskineriet af frekvensstyrede elmotorer, som er hybrid drevet af dels dieselgeneratorer og dels en batteripakke.

Dermed kan færgerne udnytte landstrøm natten over på de overfarter, hvor den mulighed er til stede, mens den andre steder alene kan lade batteripakken fra generatorerne.



Generalarrangement for hoveddækket, mezzanindækkene med passagersalonerne samt brodækket. Kendetegnet for projektet er, at det ikke revolutionerer dagens eksisterende færgedesign. Illustration: Færgesekretariatet

FAKTA – GRUPPEN BAG AFLØSERFÆRGE-KONCEPTET

- Færgesekretariatet
- Odense Maritime Technology
- Brahe Design
- HOK Marineconsult
- Skibsingeniør Claus Kruse

FAKTA – FÆRGELEJER

- Afløserfærgerne skal kunne anløbe to typer af eksisterende færgelejer
- Lejer med landrampe
- Lejer udformet ud fra, at rampen er om bord på færgerne

Derfor skal afløserfærgerne ad-hoc kunne påmonteres en rampe, som kan anvendes på de overfarter, hvor lejerne ikke har egne ramper.