

Technische Daten:

Länge über alles	30,47 Meter
Breite über alles	7,00 Meter
Tiefgang	1,30 Meter (1,49 Meter bei gefüllten Ladetanks)
Maschinenanlage	2x 165 Kilowatt
Geschwindigkeit	9 Knoten (circa 16 km/h)
Aufnahmebreite (bei Öleinsatz)	19 Meter
Ladetankvolumen	ca. 95 Kubikmeter

Besondere Ausrüstungsmerkmale:

LAMOR-Bürstensystem zur Ölaufnahme (Aufnahmeleistung maximal 40 Kubikmeter je Stunde und Schiffseite)
EX-Schutztausrüstung und Gaswarnanlage
Frachdeck
Zwei Bordkräne
Bugrampe



Die "Jansand" mit Bugrampe, Bordkran sowie den Decktanks während einer Ölwehübung. Rechts die ausgebrachte "LAMOR"-Ölsperrre.



Niedersächsischer Landesbetrieb für
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

Neben der "Jansand" verfügt die NLWKN-Betriebsstelle Norden-Norderney mit der "Leyhör" (oben) über zwei vielseitig verwendbare Mehrzweckschiffe.



Ansprechpartner und Kontakt

Heimathafen der "Jansand" ist Norddeich. Organisatorisch ist das Schiff der Betriebsstelle Norden-Norderney des NLWKN zugeordnet.

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
- Betriebsstelle Norden-Norderney -
Jahnstraße 1, 26506 Norden
Tel: 04931/ 947 - 0, Fax: 04931/ 947 - 125

E-Mail: poststelle@nlwkn-nor.niedersachsen.de

Pressestelle: Achim Stolz 04931/ 947 - 228
Herma Heyken 04931/ 947 - 173

Internet: www.nlwkn.de

Weitere interessante Links:
www.havariekommando.de
www.wsd-nordwest.de

Mehrzweckschiff
"Jansand"



Niedersachsen

Öl- und Schadstoffunfall- bekämpfung im NLWKN

Mit dem zunehmenden internationalen Warenaustausch steigen auch die Bedeutung und der Umfang des Seeverkehrs. Eine unaufhaltbare ökonomische Entwicklung, auf die Niedersachsen unter anderem mit dem Bau des Jade-Weser-Ports bei Wilhelmshaven reagiert.

Die zunehmende Verkehrsdichte auf See vergrößert aber auch die Gefahr schwerer Schiffsunfälle mit Öl- oder Schadstoffauflagen, die großflächige Verschmutzungen und langfristige Umweltschäden nach sich ziehen. Beispiele hierfür gab es in den vergangenen Jahren vor den Küsten Alaskas, Frankreichs, Großbritanniens und Spaniens. Auch wenn Deutschland bislang von der ganz großen Katastrophe verschont blieb, so zeigte hierzulande insbesondere die Havarie der "Pallas" 1998, wie wichtig es ist, sich mit Mensch und Material auf den Ernstfall vorzubereiten.



Begegnungsverkehr auf der Nordsee (Quelle: Jade-Weser-Port)

In Deutschland spielt dabei die Partnergemeinschaft des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen eine zentrale Rolle. Hier kooperieren die zuständigen Stellen des Bundes und der Länder Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern unter anderem in der Anschaffung und Stationierung von Spezialgeräten zur Schadstoffunfallbekämpfung entlang der deutschen Küste. Eine wichtige koordinierende Funktion übernimmt dabei das Havariekommando in Cuxhaven. Niedersachsen wird in der Partnergemeinschaft durch sein Umweltministerium vertreten. Der NLWKN lagert und wartet von der Partnergemeinschaft angeschafftes Spezialgerät in Niedersachsen und bildet sowohl eigenes Personal als auch Kräfte anderer Institutionen wie dem THW oder den örtlichen Feuerwehren daran aus. Zu den Wasserfahrzeugen der NLWKN-Betriebsstelle Norden-Norderney gehört unter anderem das Spezialschiff "Janssand".

Die Ölaufnahme

2003 wurde an Bord der "Janssand" ein Bürsten-Ölaufnahmesystem des finnischen Herstellers "LAMOR" installiert.

Mit Hilfe von Ausleger-Ölsperrern auf beiden Schiffsseiten wird das aufgenommene Öl dem Bürstensystem zugeleitet. Zwei rotierende Bürstenbänder je Schiffsseite nehmen das Öl



"Janssand" mit ausgebrachtem Ölaufnahmesystem

von der Wasseroberfläche auf und streifen es an einer kammähnlichen Zahnleiste ab. Pumpen fördern das aufgenommene Öl dann entweder in einen der beiden Ladetanks im Rumpf oder in einen der insgesamt neun Decktanks, die bei Bedarf auf dem Ladendeck der "Janssand" installiert werden.

Bei einer Auslegerlänge von jeweils sechs Metern ergibt sich zu züglich der Schiffsbreite eine Aufnahmebreite von rund 19 Metern.

Der Vorteil dieses Systems ist, dass die Bürsten zu 90 - 95 % ausschließlich Öl aufnehmen und somit der Wasseranteil sehr gering ist. Dies verschafft dem Gesamtsystem einen sehr hohen Wirkungsgrad.

Die Geschwindigkeit der "Janssand" sollte bei der Ölaufnahme einen Knoten (rd. 1,8 km/h) nicht übersteigen, da das Öl sonst unter der Aufnahmesperre durchströmt.

Die Lade- und Decktanks des Schiffes haben ein Fassungsvermögen von insgesamt 95 Tonnen. Entsprechende Explosionsschutzanlagen sorgen dafür, dass Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von unter 60 Grad Celsius aufgenommen werden können.

Die "Janssand" wird für die Schadstoffunfallbekämpfung im Rahmen der Partnergemeinschaft zusammen mit anderen Spezialschiffen in deutschen Küstengewässern der Nordsee sowie in den großen Flüssen Ems, Elbe und Weser eingesetzt.

Das Schiff

Die 1954 gebaute "Janssand" fungierte zunächst als Landungsschiff im militärischen Einsatz.

Seit den 70er-Jahren steht sie im Dienst des NLWKN und seiner Vorgängerbehörden sowie zusätzlich - seit Ende der 80er-Jahre - der Partnergemeinschaft des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. Das zunächst ausschließlich für Transportaufgaben im Insel- und Küstenschutz eingesetzte Schiff erfuhr im Laufe der Zeit zwei Umbauten: 1988 erfolgte eine Verlängerung und die Ausstattung mit Ölwehrgeschütz, die aus der "Janssand" ein Mehrzweckschiff machten. 2003 wurde das moderne Ölaufnahmesystem "LAMOR" an Bord der "Janssand" integriert, das auch auf der "Leyhörn" zum Einsatz kommt. Beide Umbauten wurden maßgeblich durch die Partnergemeinschaft initiiert und finanziert.

Für Transportaufgaben im Küstenschutz eignet sich die "Janssand" insbesondere auf Grund ihres Frachtedecks von 95 Quadratmetern und ihres geringen Tiefganges von unbeladen 1,30 Metern, der einen optimalen Einsatz im heimischen, tidebeeinflussten Wattenmeer ermöglicht. Der besonders flach konstruierte Schiffsboden erlaubt dabei auch ein so genanntes "Trockenfallen" im Watt bei Niedrigwasser. Der Umschlag von Material, Geräten und Fahrzeugen ist daher nicht nur in den Häfen, sondern an nahezu jedem Ort im Wattengebiet möglich. Ein problemloses Auf- und Abfahren von Fahrzeugen gewährleistet die Bugrampe.

Die "Janssand" verfügt über einen konventionellen Antrieb mit zwei Schiffsschrauben. Diese werden von zwei KHD-Dieselmotoren mit einer Leistung von jeweils 165 Kilowatt angetrieben. Sie ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von neun Knoten. Ein Kegelet im Bug unterstützt die Manövrierfähigkeit des Schiffes.