

SCHIFFFAHRT HAFEN BAHN UND TECHNIK

MAGAZIN FÜR INTERMODALEN TRANSPORT UND LOGISTIK



▶ FCS ALSTERWASSER
fährt mit Brennstoffzelle

▶ Zehn Jahre
logport

▶ Bremen und Hamburg
legen Halbjahresergebnis vor

esa: Ihr Spezialist für Schiffsversicherungen

- Rundum-Versicherungsschutz
- 24 Std. Schadenhotline an 365 Tagen im Jahr
- Europaweites Netzwerk an Sachverständigen
- Beratung vor Ort
- Umfangreiche Assistance-Leistungen
- Finanzierung und Leasing von Schiffen
- Expertenteam mit langjähriger Erfahrung

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Allianz-Fachmann
oder unter www.esa-marine.de

esa Schiffs- und Yachtversicherungen

Phone: +49 (0) 71 36 / 9 51 33 13, e-mail: info@esa-marine.de, www.esa-marine.de

Ein Unternehmen der Allianz 



MTS Maintank Schiffahrtsgesellschaft stellt Doppelhüllentanker in Dienst

Zum zweiten Mal innerhalb von drei Jahren kam die Festgemeinde um die alteingesessenen Schifferfamilien Arnheiter, Heßler, Kettinger und Straub am Schiffermast in Wörth zusammen, um ein neues Doppelhüllen-Tankschiff für die Flotte der MTS MAINTANK Schiffahrtsgesellschaft zu begrüßen. Gegenüber den beiden Vorgängern weist das neue Schiff einige Verbesserungen in Bauweise und Ausstattung auf.



TMS MAINTAL mindert Umwelteinflüsse



Wir wünschen dem Tankmotorschiff **MAINTAL** und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt!

Erlebacher Schiffswerft Maschinen- und Stahlbau GmbH
Klingenlanger Straße 42 Telefon 0 93 73 / 702-0
63906 Erlimbach Telefax 0 93 72 / 7 02 26

Am 16. August muss sich Kerstin Straub beim Anblick des Schiffes wie Zaphod Beeblebrox gefühlt haben. „Es ist wirklich ehrlich phantastisch. Es ist so phantastisch phantastisch, ich glaube, ich würde es gerne klauen“, zitierte die Tochter des MTS-Gesellschafters Friedl Straub eine Romanfigur aus Douglas Adams' „Per Anhalter durch die Galaxis.“ Vorerst begnügte sie sich jedoch damit, das neue Schiff auf den Namen TMS MAINTAL zu taufen. „Wenn wir als MTS bestehen bleiben und weiterhin erfolgreich agieren wollen, müssen wir Flagge zeigen und in Doppelhüllenschiffe investieren“, begründete MTS-Prokurist Joachim Heßler den Einsatz von 4,6 Mio. EUR. Größter Anteilseigner des elften Schiffes unter MTS-Flagge sei im Moment aber noch die Hypobank, erinnerte Richard Heßler. „Besonders unsere Kunden möchte ich deshalb grüßen: Mit Euren Frachten hoffen wir, das Schiff auch irgendwann abbezahlen zu können.“ Bevor Heßler diese Wünsche aussprechen




Wir wünschen dem TMS „Maintal“ allzeit gute Fahrt!
www.SchreinereiML.de





**Vertrauen
Sicherheit
Verbundenheit**

Unter dieser Flagge sind Sie gut versichert

Wir wünschen TMS MAINTAL allzeit gute Fahrt!
Auch die Firma MTS vertraut auf die Erfahrung
Deutschlands ältester und größter Schiffsversicherung.

| | | |
|---|--|--|
| 30175 Hannover Seelhorststr. 7 Tel. : 0511 280 90-0 | 47119 Duisburg Hannoniestr. 40 Tel. : 0203 8 22 75 | 63939 Wörth/Main Beethovenstr. 2 b Tel. : 09372 94 31 42 |
|---|--|--|



Schiffbautradition und -Zukunft in Wörth am Main: Die ehemalige St.-Wolfgang-Kirche beherbergt heute ein Schifffahrts- und Schiffbaumuseum | Bilder: Guddat

konnte, waren rund 80.000 Arbeitsstunden auf zwei Werften nötig gewesen.

Weit weniger zeitaufwendig war die Überfahrt der MAINTAL zum Veranstaltungsort am Wörther Schiffermast: Die Helling der Erlenbacher Schiffswerft, wo Josef Jakob und sein Team das im rumänischen



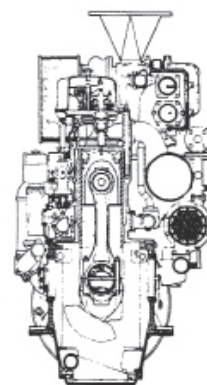
MAINTAL im Maintal: Vor den Fenstern des Steuerhauses liegt die Erlenbacher Schiffswerft neben der Weinlage „Erlenbacher Hohberg“

Constantza gefertigte Kasko ausbauen, befindet sich direkt auf dem gegenüberliegenden Mainufer. Dort erhielt der Rohbau einen Sechszylinder-Diesel der Anglo Belgian Corporation, der 1.326 kW schöpft. „Zur Auftragsvergabe im Juli 2006 war ABC der einzige Hersteller, der einen Mittelschnellläufer mit ZKR-II-Zulassung im Lieferprogramm führte“, erläuterte Wolfgang Kettinger, der große Stücke auf die bei 1.000/min drehende Maschine hält. Nach rund zweijähriger Lieferzeit kann die Maschine nun ihre Kraft über ein Reintjes-Getriebe auf den von Promarin gelieferten Propeller bringen.

Zu bewegen hat der Antrieb ein großes Rheinschiff, das bei einem Tiefgang von 3,30 m 2.731 t Ladung aufnehmen kann. Das verbesserte Ladevolumen ergibt sich unter anderem aus der schmalen Doppelwandung: Durfte der Abstand zwischen Außen- und Tankhülle früher die 1-m-Marke nicht unterschreiten, reichen heute 80 cm aus. Vom Bureau Veritas als Doppelhüllentanker Typ C klassifiziert, kann TMS MAINTAL verschiedene Mineralöle und Chemikali-

ANGLO BELGIAN CORPORATION

MOTORENBAU



typ 02:
600 > 750 rpm >> 200 > 1200 pk
typ 03:
750 > 1000 rpm >> 1000 > 4800 pk

ANGLO BELGIAN CORPORATION nv.

Wiedauwkaai 43,
9000 GENT (Belgien)

Tel: +32-92670000 Fax: +32-92670067
Service: 0475/285995 GSM Verkauf: 0475/913770



Gesprächspartner:
J.P. Props, L. Duyck, A. Thomaes

en transportieren. Einschränkungen in Sachen Transportgut bestehen nur durch die nicht eingeplante Heizanlage sowie das bislang fehlende Coating in den Tanks. Bis die Tanks den Schutzanstrich erhalten, soll die MAINTAL erst einmal Mineralölprodukte transportieren.

Immer eine Handbreit Wasser
unter dem Kiel für
TMS MAINTAL

Wir wünschen der Besatzung
Allzeit gute Fahrt!

Wir liefern REINTJES WGV 482 Getriebe,
OPTIMA-Propellerlöse und promarin-Propeller.

promarin
propeller und marine-
technik gmbh
• Siemensstraße 33
• 50374 Ertstadt

tel. 0 22 35 / 79 93 0
fax. 0 22 35 / 79 93 33

www.promarin.de
info@promarin.de

Allzeit gute Fahrt

für **MTS MAINTAL**

Wir liefern das Steuerhaus mit Hubschacht
und die Radarmasten.

GmbH

Tischlerei und Alubau Wessels GmbH
Industriestr. 10 | 49733 Haren/Ems
Tel. +49 (0) 59 32 - 99 77 - 0
Fax +49 (0) 59 32 - 99 77 - 20
www.wessels.com | info@wessels.com



Friedel Straub, Annegret Artnheiter, Richard Heßler und Wolfgang Kettinger sind die Gesellschafter der Tankschiff-GbR



Auf Herstellerfarbgebung nimmt die MTS keine Rücksicht: Auch die 1.326 kW starke ABC-Hauptmaschine wurde in blau bestellt | Bilder: Guddat

Auf der MAINTAL finden zwei Schraubenspindelpumpen von EPS Verwendung, die jeweils 400 cbm/h umschlagen können. Damit sollen nach dem Löschvorgang lediglich Tankreste von 120 ccm in den neun Tanksektionen übrig bleiben. „Rohrleitungssystem und Pumpen sind so ausgelegt, dass zwei verschiedene Ladungen nicht nur unabhängig voneinander transportiert, sondern auch gleichzeitig gelöscht werden können“, erklärte Projektleiter Rudi Bauer. „Allerdings nur, wenn die Landanlage das technisch mitmacht.“ Für die Transportsicherheit sorgt neben der Doppelhülle auch eine Sprengelanlage, die bei zu großer Sonneneinstrahlung das Deck kühlen soll. Für den Ernstfall steht bei zu hohem Druckanstieg außerdem ein Überdruckventil bereit. Damit die Gase dann nicht in die Wohnungen gelangen, werden diese über die Klima- und Belüftungsanlage mit leichtem Überdruck gefahren. Die Maschinenräume sind mit einer Feuerlöschanlage ausgerüstet.

Für die Energieversorgung an Bord sorgen drei Stromaggregate mit Dieselmotoren von John Deere, die zusammen 251 kVA Leistung erzeugen. Je eines der Aggregate reicht aus, um eine der beiden Lade-/Löschpumpen zu betreiben. Wird das Lade-Löschsystem nicht benötigt, versorgt ein Deutz-Hafendiesel die drei Wohnungen mit Strom. Der fließt über ein Bordnetz der Firma Elektro-Buck aus Schönau. Um den Maschinenschacht herum angeordnet wohnen die beiden Schiffsführer Lutz Schubotz und Klaus Hartmann in je einem Appartement mit Wohnküche, Duschbad und Doppelschlafkammer. Im hinteren, eben-

falls auf Gummi-Schwingmetallen gelagerten Teil des Aufbaus ist die gemeinschaftliche Mannschaftswohnung untergebracht. Dort wohnen in fünf Einzelkabinen, einer Wohnküche, zwei Duschbädern und einer Toilette zwei Steuermänner und zwei Matrosen. Die fünfte Kabine bleibt Gästen vorbehalten. „Da unser Steuermann Sascha Wischent ebenfalls über ein Patent verfügt, sind wir praktisch mit drei Schiffsführern unterwegs“, freut sich Schubotz über seine kompetente Besatzung. Den Arbeitsplatz des Schiffsführers, ein versenkbares Wessels-Steuerhaus mit absenkbarem Aluminium-Dach, hat ebenfalls – wie die Wohnungen – die Schreinerei Leder ausgebaut. Die Instrumente an Deck und im Steuerhaus stammen von der Firma Kadlec & Brödlin. Zur Ausstattung gehören neben den üblichen Kommunikations- und Navigationseinrichtungen ein zweites Radargerät sowie drei Kameras, von denen eine in schwenkbarer Ausführung am vorderen Mast montiert ist. „Die MAINTAL ist ein Schiff, das an Sicherheit und Umweltschutz kaum zu übertreffen ist“, äußerte Bauer. Das trifft auch auf die biologischen Abwässer zu: Was andere Binnenschiffe noch in den Fluss entlassen, fängt die MAINTAL auf.

Ein weiteres, derzeit ebenfalls in Constanza nach den gleichen Plänen in Bau befindliches Kasko wird auch in Erlenbach/Main ausgebaut. Es soll im April 2009 die Fahrt aufnehmen und den Namen RHEINTAL tragen. Mit diesem Neubau hat die MTS dann bereits vier Doppelhüllentanker in ihrer Flotte und rüstet sich so weiter für die Zukunft.

■ Christian Grohmann

Reconditioning von Schiffsantrieben



SAVV 2008
in Hamburg (14. bis 16. September 2008)
Halle 07, Stand 07-35

Ob Ozeanriesen, Binnenschiffe oder bei kleinen Motorbooten:
Die **REWITEC Nanotechnology** erhält Stanzweiten, verlängert Wartungsintervalle und reduziert den Ölverbrauch durch die Beschichtung von aneinander reibenden Metalloberflächen während den Betrieb.

Die neu entwickelte Nano-Beschichtung verbessert die tribologischen Eigenschaften und schützt die Metalloberflächen dauerhaft vor erneutem Verschleiß. Höhere Betriebssicherheit und größere Wirtschaftlichkeit für Reedereien und Charterer sind die langfristigen Resultate einer Anwendung der **REWITEC Nanotechnology!**

REWITEC bietet als Dienstleistung nicht nur die Anwendung der Produkte an, sondern auch die vorbeugende Inspektion / Analyse von Motor bzw. Getriebe!

- für Hauptmaschinen
- für Hilfsdieselmotoren
- für Getriebe
- für Separatoren
- für Kompressoren



REWITEC GmbH | Dr.-Hans-Wilhelm-Weg 1 | D-25663 Lahrstedt | Telefon: +49 (0)3641 44589-0 | info@rewitec.com | www.rewitec.com

| Schiffsdaten TMS MAINTAL | |
|-----------------------------|--|
| Länge / Breite / Tiefgang | 110 x 11,45 x 3,30 m |
| Höhe / Fixpunkt | 5,90 m / 4,50 m (mit Ballast) |
| Tankvolumen / Tragfähigkeit | 3.250 cbm / 2.731 t |
| Eigen-Gewicht | 900 t |
| Hauptantrieb | ABC 6DZC-1000-166-A |
| Leistung | 1.326 kW bei 1000/min |
| Getriebe | Reintjes WGV 482 |
| Propeller | Promarin, Ø 1,75 m, 1,15 t |
| Düse | Van der Giesen |
| Geschwindigkeit | max. 20 km/h |
| Ruderanlage | 2x Van der Velden, hydraulisch |
| Bugstrahlruder | De Gerlien – Van Thiem |
| Bugstrahlantrieb | Elektrisch, über Caterpillar-Generator, ca. 590 kW |
| Bordaggregate | 2x John Deere, 138 kVA und 68 kVA, 1x Deutz 45 kVA |