



Nach den Regeln der neuen Rhein-Schifffahrts-Untersuchungsordnung gebaut: MS "LINDAU"

Der Entwurf eines „Event“-Schiffes für die Vorarlberg-Lines

Mehr als nur Transport



Designerschiffe vom Bodensee

Seit 1919 baut die Bodan-Werft in Kressbronn am Bodensee neben anderen Stahlprodukten vor allem Passagierschiffe und Autofähren für den Betrieb auf Binnengewässern. In den 70er Jahren entwickelten und bauten die Kressbronner zerlegbare Fähren für die Bundeswehr, in den 80ern Windkanäle für die Automobilindustrie, 1990 wurde der Schwimmbeckenbau aus Stahl als zweites Standbein ins Programm genommen und seit Mitte der neunziger Jahre werden Schiffe gebaut, die sich durch ein bewusst avantgardistisches Design auszeichnen.

Gearbeitet wird dabei fast ausschließlich in der Halle und damit völlig witterungsunabhängig. Dort können Schiffe von ca. 70 m Länge und rund 15 m Breite gebaut werden. Die ca. 100 Mitarbeiter übernehmen darüber hinaus Wartung und Reparatur von Schiffen und Anlagen, und zwar sowohl in der Werft selbst als auch vor Ort beim Kunden.

Schon bevor Robert Dittmann 2005 in vierter Generation das Steuer übernahm, war die Werft innovativer Vorreiter im multifunktionellen Schiffbau. So wurde im Jahr 2004 mit der Autofähre "TÁBOR" ein Akzent für futuristisches Design gesetzt. Das Schiff mit elegant geschwungenen Glaswänden und zweckmäßigem Ambiente wurde mit dem in der weltweiten Fährschiffahrt außerordentlich begehrten

Designpreis ShipPax Award ausgezeichnet. Eine Fachjury prämierte das Fährschiff mit dem Preis in der Kategorie „Außergewöhnliches Exterieur des Jahres“ und begründete dies u. a. mit der innovativen, gläsernen Gestaltung des Autodecks.

MS "LINDAU"

Auch auf dem Sektor der Passagierschiffe geht die Werft immer wieder neue Wege. So war beispielsweise der Stapellauf des MS "LINDAU", das am 1. Juli 2006 offiziell

seine Fahrt aufnahm, eine bundesweite Premiere: Das 46 m lange, 10,30 m breite, 320 Tonnen schwere und mit zwei jeweils 500 PS starken Dieselmotoren ausgerüstete Schiff ist das erste seiner Art, das nach den Vorgaben der neuen Rhein-Schifffahrts-Untersuchungsordnung gebaut und zugelassen wurde.

Aus Stahl und Aluminium zusammengeschweißt wurde es vollständig mit nicht brennbaren Materialien ausgestattet. Es ist so konstruiert, dass es selbst nach einer Kollision und mit zwei voll Wasser gelau-



Ein Erfolgsmodell: Bodensee-Katamaran aus Kressbronn



fenen Schottenräumen unter Deck noch fahrstabil wäre. Daneben ist das für 400 Personen konzipierte Binnenschiff unter anderem mit zwei Rettungsinseln ausgestattet, die sich selbst aufblasen und jeweils 150 Personen sicheren Platz bieten.

Allerdings zeichnet sich das MS "LINDAU" nicht nur durch die extrem angehobenen Sicherheitsstandards, sondern insbesondere auch dadurch aus, dass Veranstaltungen zukünftig decksübergreifend gestaltet werden können. Die Trendwende vom traditionellen Schiff mit vielen kleinen Räumen hin zum Veranstaltungsschiff wurde hier mit Hilfe einer großen Galerie im Innenraum umgesetzt.

Bodensee-Katamarane

Im Jahr 2005 wurde ferner das ehrgeizige Projekt der Bodensee-Katamarane realisiert. Seitdem pendeln zwei 40 km/h schnelle Aluminium-Katamarane so erfolgreich zwischen Friedrichshafen und Konstanz, dass bereits 2006 die Entscheidung gefällt wurde, ein drittes Schiff auf Kurs zu schicken.

Die Werft, zu deren Firmen-Portfolio seit geraumer Zeit auch Finanzdienstleistungen gehören, ist bei diesem dritten Katamaran nicht nur technisch mit im Boot, sondern auch finanziell.

Das in der Rekordzeit von etwa sechs Monaten fertiggestellte, ca. 2,7 Mio. Euro teure Schiff wurde nicht wie die ersten beiden Katamarane vom Kunden selbst finanziert, sondern von der Werft geleast. Nach zehn Jahren hat die Reederei eine Kaufoption und kann den Katamaran erwerben. Neben der ungewöhnlichen Finanzierung unterscheidet das dritte Schnellboot nur ein weiteres Detail von seinen älteren Geschwis-

Stapellauf des dritten Katamarans

tern. Im Prinzip sind die Katamarane baugleich, d. h.: alle drei sind 34 m lang, haben Platz für 184 Passagiere und eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Die Innenbe-stuhlung beim Dritten ist jedoch variabel.

Schwimmendes Kongresszentrum

Neuestes Projekt der innovativen Schiffskonstrukteure und Schiffbauer in Kressbronn ist ein futuristischer Luxusliner, der für die Vorarlberg-Lines, die Nachfol-gesellschaft der Bodenseeschiffahrt der österreichischen Bundesbahnen, entworfen wurde. Das rund 69 m lange „schwimmende Kongresszentrum“ für Großveranstaltungen aller Art wurde im Juli 2006 mit der ersten Sektion auf Kiel gelegt und soll bereits im Herbst 2007 als dann größtes Passagierschiff auf dem Bodensee auf Jungfernfahrt gehen. Das neue „Event-Schiff“ mit lichtdurchfluteten, großzügigen Räumen wird mit bis zu 1000 Innenplätzen aufwarten. Auf drei Decks, zwei davon als Galeriedecks, sollen bis zu 700 Fahrgäste der gleichen Veranstaltung direkt be-wohnen können. Eine ausfahrbare Bühne

sorgt für freie Sicht und rundum laufende „Balkone“, die über 40 elektrisch bedienbare Türen zugänglich sind und die große begehbare Dachfläche als Freideck für ausreichenden Platz an der Sonne und Kreuzfahrtatmosphäre.

Neben einem futuristischen Design beeindruckt an dem Ausflugsschiff der Luxusklasse ferner die besondere Flexibilität seiner Einrichtung. So kann der große Innenraum auch in einen Theater- oder Ball-saal umgewandelt und das mit einer Vollküche versehene Schiff für Tagungen, Hochzeiten oder Gourmetfahrten Verwendung finden. Selbst an mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist gedacht: Alle drei Decks werden barrierefrei gestaltet – mit zwei gläsernen Fahrstühlen. www.bodanwerft.com

Kernkompetenzen stärken und durch neue Standbeine sichern

Spezialist für maritime Dienstleistungen und mehr

Nach 50-jähriger ständiger Weiterentwicklung leistet MWB heute weit mehr als der traditionsreiche Name ‚MWB Motorenwerke Bremerhaven AG‘ vermuten lässt. Schon das Kerngeschäft beruht auf einer starken Symbiose der Kompetenzen als Schiffsreparatur- und Umbauwerft einerseits und als Spezialist für Schiffs-, aber auch stationäre Großmotoren andererseits. Daneben hat sich das international hoch angesehene Unternehmen nicht nur mit umfangreichen Eigenentwicklungen in den Bereichen Ballastwasser-Aufbereitung und Cargo-Handling weitere Standbeine geschaffen, sondern sich auch weltweit auf dem Gebiet großer Stromerzeugungsaggregate, kombinierter Wärme- und Stromerzeugungsanlagen sowie der Entwicklung und Lieferung von Motorenprüfständen etabliert.

Seit 1957 hat MWB mehrere tausend Schiffe erfolgreich überholt, repariert, modernisiert und zum Teil komplett zu anderen Schiffstypen umgebaut. Die ergänzende, starke Motorenabteilung hat dabei ganz erheblich zum Erfolg als ‚Allrounder‘ beigetragen. Auch bietet der Standort in Bremerhaven zwischen Europas größtem Auto-Umschlagshafen und dem größten und modernsten Cruise-Liner-Terminal in Sichtweite der weltweit längsten Kaianlagen des Containerterminals beste Voraussetzungen. Direkt im Kaiserhafen und Tidenunabhängig an seinem über 1000 m langen und für Seeschiffe ausreichend tiefen Kai gelegen, verfügt MWB seit 2005 auch über ein ‚Panmax‘-Schwimmdock (für Schiffe mit einer maximal zulässigen Breite von 32,25 m für die Panamakanal Passage). Dieses Dock V mit einer Tragfähigkeit von 20.000 t (für

„1400 t“ Umbau eines Seismic-Geo Schiffes (links) und Grundüberholung einer Fregatte durch ein Vollzelt geschützt (rechts)



Schiffe bis ca. 240 m Länge) rundet die derzeitige Dock-Kapazität zu dem kleinen Dock I mit 8.000 t Tragfähigkeit (für Schiffe bis zur Länge von max. 180 m und 23 m Breite) nach oben ab.

MWB – eine moderne Werft für Reparatur, Um- und Neubau

Neben den klassischen Überholungsarbeiten „Haare waschen und rasieren“, d.h. Außenhaut reinigen, sandstrahlen und beschichten, sowie regelmäßigen Inspektionen durch die „TÜVs für Schiffe“, die Klassifikationsgesellschaften, hat sich MWB im Laufe der Jahre mehr und mehr zum Spezialisten für anspruchsvolle und komplexe Schiffsumbauten entwickelt. Den Schlüssel zum Erfolg bildet dabei das hoch spezialisierte Stamm-Team von über fünfzig Projekt- und Betriebsingenieuren, Konstrukteuren und erfahrenen Schiff- und Maschinenbauern.

Schiffbaukapazitäten von ca. 500 t/ Monat Vormontage und hochqualifizierte Partner für den Ein- und Umbau garantieren die termingerechte Ablieferung der Schiffe in kürzester Zeit. Neben vielen Umbauten von Seismic- und Forschungsschiffen, Kabellegern, Bohrinseln, Gas- und Öltankern, Fahrgastschiffen, Segelschiffen, Schleppern, Mehrzweckfrachtern und Containerschiffen hat sich MWB auch als Partnerwerft für Schnellboote, Fregatten und Minensucher der Marine bewährt. So wird die Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ von Februar bis Mai 2007 die lange Serie der Grundüberholungen fortsetzen.

In dieser Periode arbeiten fast 500 Spezialisten von MWB und seinen Unterauftragnehmern die anspruchsvollen Arbeiten ab. Gewissermaßen als Trendsetter



Nachrüstung „Schneekluth Düse“ und „Costa Birne“

hat das Unternehmen schon vor vielen Jahren ein flexibles Partner-Verbundsystem auf dem Werftgelände installiert und damit eine Voraussetzung für seine hohe Kapazität geschaffen. Zur Kapazitätssteigerung auch bei extrem kurzfristig benötigten Leistungsspitzen kann MWB damit nicht nur auf seine Stammelegschaft von ca. 200 Spezialisten, sondern darüber hinaus auf weit über 300 Fachkräfte seiner Partner in allen Bereichen von der



Einsetzen der 600 t-Sektion zur Schiffsverlängerung

Stahl- und Schiffsmontage über die Schiffstischlerei bis zur Schiffselektrik und -elektronik zurückgreifen.

Mehr als „Haare waschen und rasieren“

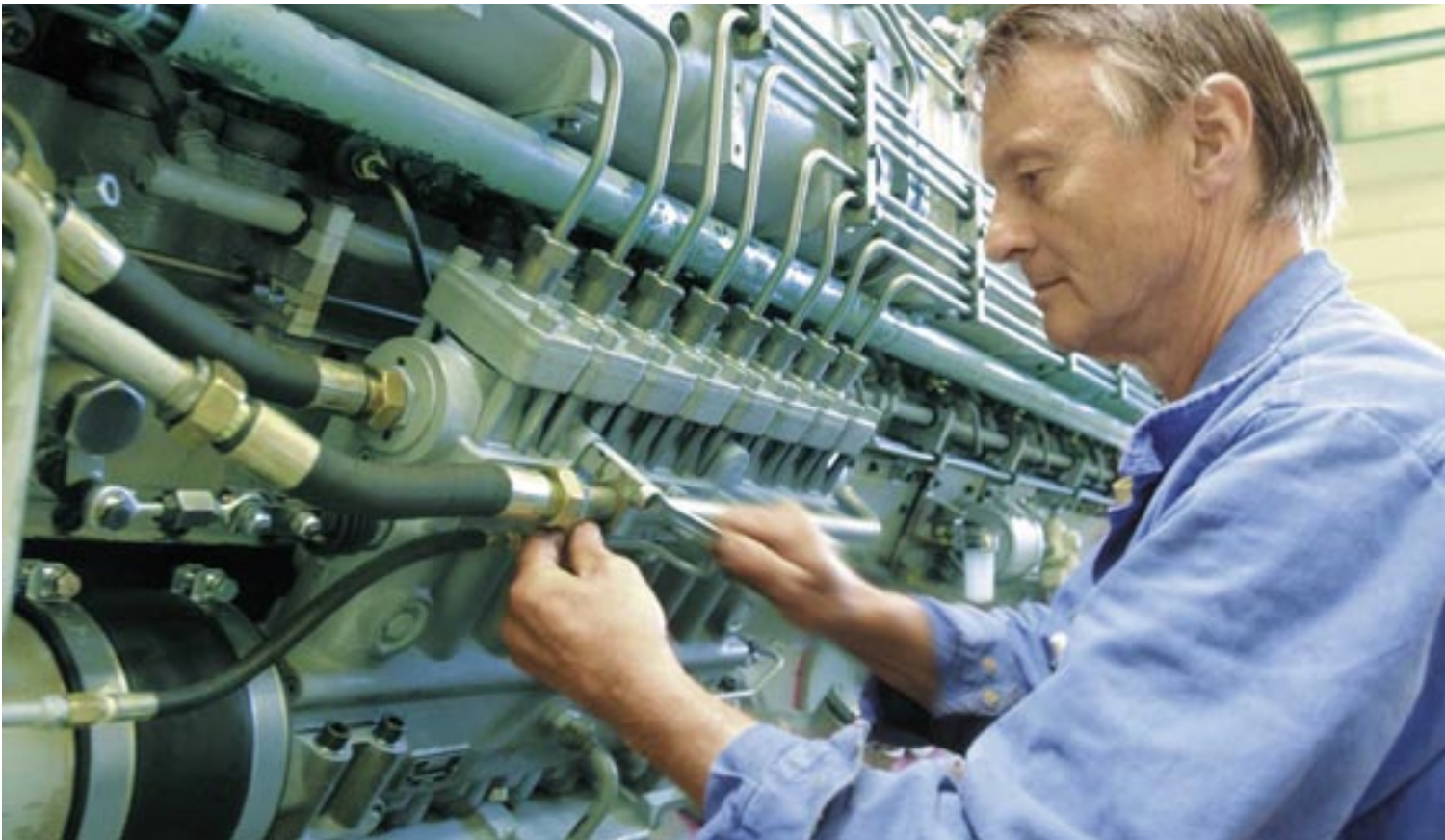
Als ein markantes Beispiel für die hohe Flexibilität und Leistungsfähigkeit der Werft seien vier Schiffsverlängerungen für die Reederei Bertling in 2006 genannt, die innerhalb von nur vier Monaten und je exakt 30 Tagen Werftliegezeit in hoher auftragskonformer Qualität realisiert werden konnten. Der Auftrag war auf Grund des besten Preis-Lieferzeit-Verhältnisses gegen polnische, kroatische, portugiesische und chinesische Werften gewonnen worden. Die Mehrzweckfrachter (Container / Bulkcarrier / Schwergut) wurden mit 600 t-Sektionen um ca. 16 m auf 189,70 m verlängert, wodurch sich die Tragfähigkeit von 32.000 t auf 36.000 t und die Container-Kapazität um 195 TEU auf 1705 TEU erhöhte. Ferner erhielten die ursprünglich in China gebauten Schiffe „TOSCANA“, „MASUREN“, „ALGARVE“ und „NORMANDIE“ nach entsprechenden Vorgaben der Reederei strömungsverbessernde Einrichtungen. Dazu wurde jeweils eine „Schneekluth-Düse“ an der Vorkante des Propel-

lers und eine „Costa Birne“ am Ruderblatt eingebaut, die weniger die Geschwindigkeit erhöhen als vielmehr den Brennstoffverbrauch zwischen fünf und sieben Prozent reduzieren sollen. Ebenfalls parallel zu den Arbeiten der Schiffsverlängerung wurden die Krankapazität von 36 t auf 40 t Hebelast erhöht und zusätzliche Hydraulik-Falllукendeckel installiert sowie umfangreiche Klassifikations-, Reparatur-, Farbbeschichtungs- und Motorarbeiten erledigt.

Aufgrund ihres guten Rufes ist die „Ship Division“ seit 2006 voll ausgelastet und sieht sich derzeit eher mit Kapazitäts-Problemen als mit mangelnder Beschäftigung konfrontiert. Vor dem Hintergrund zunehmender Nachfragen nach Schiffsneubauten insbesondere in kleineren Nischensegmenten hat MWB eine große Schiffbauhalle mit modernen Produktionseinrichtungen geschaffen. Die Endausrüstung von beigestellten Stahlrümpfen ist ein weiteres Ziel.

Weltweiter Einsatz der Spezialisten

Von besonderer Bedeutung für den weltweiten Erfolg des Unternehmens als maritimer Komplett-Dienstleister ist auch der Bereich der Motorentchnik mit insge-



Einbau der Einspritzpumpe

samt weit über 110 Projekt- und Entwicklungsingenieuren und ständig geschulten Fachleuten für die Werksinstandsetzung sowie Reise- und Bordmontagen an jedem Ort der Welt. Spezialisten in den Bereichen Qualität, Befund und Prüfstandstechnik sowie modernste Fertigungs-, Diagnose- und Reparaturreinrichtungen ergänzen das Leistungsspektrum.

Die traditionell gewachsene Zusammenarbeit mit nahezu allen namhaften Herstellern von ABB Turbolader über MAN-B&W und MTU bis zu Wärtsilä, Woodward und ZF erweitert die Leistungspalette für nahezu jeden Kundenkreis.

Mit erweitertem Portfolio fit für die Zukunft

Mehr als andere Branchen unterliegt die Schifffahrt mit den damit verknüpften Industriezweigen schnellen und extremen Schwankungen. MWB hatte sich daher schon sehr früh andere Standbeine im Bereich der Anlagen- und Energietechnik für die „Land-Industrie“ geschaffen. Entsprechend dem aktuellen Bedarf des Marktes bilden dabei die gestärkten Geschäftsfelder ‚Kraft-Wärme-Koppelung‘ einschließlich der Entwicklung und Betreuung von Blockheizkraftwerken mit selbst gasi-

fizierten Dieselmotoren und ‚schlüsselfertige Motorenprüfstände‘ das Fundament der 2006 neu eingerichteten „Marine & Industry Division“.

Mit einer vergrößerten Konstruktionsabteilung dient diese Division ferner als Plattform für neue, richtungsweisende Entwicklungen. Eine neuartige IMO-Ballastwasser-Aufbereitungsanlage findet sich bereits in der Erprobungsphase. Weitere zur Patentanmeldung eingereichte Systeme für ISO-Transporteinrichtungen, Container-Stau- und Sicherungssysteme sowie Ladeeinrichtungen für spezielle Güter befinden sich zum Teil ebenfalls in der Prototyp-Erprobung.

Die hohe Wachstumsquote nach dem grundlegenden Wandel der traditionellen MWB zu einem modernen und innovativen Dienstleister bei gleichzeitiger Stärkung der Kernkompetenzen im Bereich Schiff & Maschine unterstreicht nicht nur die Notwendigkeit, sondern auch die Richtigkeit des neu eingeschlagenen Kurses des Unternehmens.

www.mwb.ag

Arbeiten unter Hochdruck

Die Hamburger Firma HTS hat sich seit ihrer Gründung im Jahre 1983 auf maritime Anwendungen zur Oberflächenbearbeitung mit Hochdruckwasser spezialisiert und Systeme entwickelt, die reines Wasser unter hohem Druck in ein Werkzeug verwandeln, das u.a. starke Rost- und beschädigte Farbschichten auf Schiffen metallisch blank abträgt, und sich damit in der internationalen Schifffahrt, bei Werften, Offshorebetrieben und im Unterwasserbereich einen exzellenten Ruf erworben.

Seeschiffe müssen wirtschaftlich die Welthäfen miteinander verbinden. Dafür ist es notwendig, Schiffskörper, Decksbereiche, Ballasttanks, Lukendeckel und Lukensüll vor Korrosion zu schützen. Den Anforderungen an Bord und in der Werft entsprechend entwickelte der Ingenieur Erich Kellerer Hochdruck-Wasserstrahl-systeme zur Entfernung von Rost und Farbresten sowie von hartnäckigen Ladungsrückständen. Damit wird die wichtigste Voraussetzung für einen neuen und dauerhaften Farbanstrich an Bord und unter Deck sowie für einen langfristigen Korrosionsschutz geschaffen.

Zu den Kunden des Unternehmens gehören vor allem Reedereien. Vor einem neuen Farbanstrich müssen starke Rost- und lose Farbschichten im gesamten Decksbereich oder in den Ballasttanks entfernt werden. Kellerers Methode hat sich erst Mitte der 80er Jahre etabliert. Damit auch auf fahrenden Schiffen gearbeitet werden kann, wurden die Geräte den Bedürfnissen an Bord angepasst: Sie bestehen aus rostfreien Edelstahlteilen, sind seewasserbeständig und max. 55 cm breit und können damit an Bord durch die schmalen Gangbords bewegt werden. Der Stromanschluss erfolgt über das E-Bordnetz (50 + 60 Hz), der Wasseranschluss (C-Storz) direkt über die bordseitige Feuerlöschleitung.

Mit den HTS-Rotationsdüsen sind abrasive Strahlmittel nicht mehr erforderlich, eine wichtige Voraussetzung für den Einsatz auf Gas- und Öltankern (Funkenflug). Laut Kellerer erreichen die HTS-Wasserhochdruckanlagen für die „fahrende Schifffahrt“ eine Mindestleistung von 1000-1800 bar mit max. 26 l/min.

Heute verfügt HTS über ein umfangreiches Standard-Produktprogramm für

Frisch gereinigt ist die "HAMBURG EXPRESS" wieder unterwegs



Einsatz auch unter beengten Bedingungen – schmale Gangbords an Deck



55cm

alle maritimen Zielgruppen. Für Anwendungsgebiete in der Groß- und Schwerindustrie, z. B. für das Hochdruckreinigen von Großanlagen oder für die Rohrreinigung werden Spezialgeräte eingesetzt. Engineeringprojekte und die Entwicklung von Spezialanfertigungen für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche bilden die Grundlage für die weitere Firmenerweiterung.

Forschung für Europa

Aufgrund der großen Erfahrung wurde HTS von der EU im Jahre 2006 mit einem Forschungsauftrag belohnt. In einem Konsortium von insgesamt 13 hochspezialisierten Unternehmen, wissenschaftlichen Instituten und Universitäten arbeitet HTS an der Entwicklung und Fertigung einer völlig neuen Unterwasser-Reini-

Erst reinigen, dann lackieren. Mit dem Wasserhochdruckgerät HTS 60/2 VA Marine werden Rost und Farbe von Schiffsoberflächen entfernt.



gungsdüse, die die Unterwasserzone von Schiffen während der Fahrt von Bewuchs befreien soll. Ziel des Projektes ist die Prüfung der wirtschaftlichen Einsetzbarkeit der Reinigung von Schiffsrümpfen mit Hilfe von Service-Robotern.

Zukünftig soll ein Putzroboter die Rümpfe automatisch „abfahren“ und reinigen. Er arbeitet mit einer von Kellerer entwickelten Technologie und funktioniert wie ein Mini-Tornado. „Tornados sind sehr klein im Durchmesser, haben aber irrsinnige Geschwindigkeiten“, erklärt Kellerer. Diese neue Düse soll nach dem Prinzip eines Wirbelsturms erstellt werden. Dabei soll das neue Reinigungsgerät mit „nur“ 500 bar angetrieben werden. In ca. 1 ½ Jahren soll das Projekt abgeschlossen und sollen erste Geräte im Einsatz sein.

Stark durch Kooperationen

2006 konnte HTS mit dem Spezialisten für die Herstellung von Industrieanlagen Hinst GmbH einen Kooperationsvertrag abschließen, der es ermöglicht, bei komplexen Industrie-Reinigungsanlagen HTS-Produkte einzusetzen. Mit dem Abschluss einer Exklusivvereinbarung für den deutschen Marinebereich mit der Firma Hammelmann Maschinenfabrik GmbH konnte HTS einen

weiteren Meilenstein in seiner erfolgreichen Firmengeschichte setzen. Die Firma Hammelmann konstruiert und fertigt seit über 40 Jahren Reinigungstechnik für die Marineindustrie, u. a. das sogenannte Aquablast-System für hohe Flächenleistungen. Damit kooperieren zwei starke Partner auf dem Reinigungssektor im Schiffs- und Offshorebereich. www.hts-waterjetting.com

Gewappnet für große Verschmutzungen

Es war ein ehrgeiziges Projekt, das 23 Jahre alte Tankmotor- und Ölweherschiff „MARCUS“ in ein dem heutigen Stand der Technik angepasstes seegängiges Mehrzweckschiff umzubauen. Insgesamt 5,2 Mio. Euro haben sich die fünf Küstenländer Bremen, Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern das neue Ölbekämpfungsschiff kosten lassen, das von der Firma Heise Schiffsreparatur & Industrie Service GmbH in Bremerhaven umgebaut wurde und jetzt dort als „LUNEPLATE“ beheimatet ist. Alles in allem bei gleichem Qualitätsstandard sehr viel billiger als die Kosten eines Neubaus.

Schließen einer Sicherheitslücke im Küstenschutz

Seit 2003 liegt das Unfallmanagement für die Nord- und Ostsee beim „Havariekommando Deutsche Küsten“ (Central Command for Maritime Emergencies – CCME) in Cuxhaven in einer Hand. Das CCME kontrolliert die kleine Flotte von Umweltüberwachungsschiffen, die entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste patrouillieren. „Wir haben Zugriff auf alle verfügbaren Fahrzeuge“, erläutert der Leiter des Havariekommandos Werner Monsees. Und wegen des wachsenden Verkehrs und der sich damit vergrößern Gefahr von Unfällen wurde der Bedarf an geeigneten Schiffen in der Vergangenheit nicht kleiner. Die Indienststellung der „LUNEPLATE“ schließt nun eine Lücke im deutschen Ölbekämpfungssystem. Sie ersetzt das Ölfangschiff „MPOSS“, das schon 2002 in den Hamburger Hafen verlegt worden war, und soll künftig im Bereitschaftsdienst für das Havariekommando die Küste in Höhe der Wesermündung vor Schadstoffen schützen und Ölteppiche auf der Weser bekämpfen. Daneben wird das von der Schiffs- und Tankreinigungsfirma Sunkimat betriebene Spezialschiff im täglichen Routinedienst auch für eine große

Zahl von Küsten- und Hafenschutzarbeiten, für die Altölentsorgung von Schiffen und zur Tankreinigung eingesetzt.

Schiffstaufe im Juni 2006

Das neue Kapitel im Leben des mehr als 20 Jahre alten Schiffes begann im Jahr 2004, als das Havariekommando das portugiesische Binnen-Tankmotorschiff für 980.000 Euro gekauft und anschließend zum Umbau zu einem seegängigen Mehrzweckschiff ausgeschrieben hatte. Gebaut in Deutschland im Jahr 1983, war die ursprünglich 79,5 m lange „MARCUS“ schon ein GL-klassifiziertes Ölbekämpfungsschiff für den Einsatz in Binnenhäfen und -gewässern. Jetzt wurde das Schiff auf eine Länge von 66,3 m verkürzt, vom Binnen- zum Seeschiff umgebaut und auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Dazu gehörte u. a. der Einbau eines ganz neuen Ölaufnahmesystems, bestehend aus zwei Auslegearmen mit einer Länge von je 10 m, einer Bugklappe, neuen Pumpen mit einer Aufnahmekapazität von 360 m³ pro Stunde, der Kesselanlage und den neuen Tanks. Des Weiteren wurden alle

Rohrleitungen modifiziert, das Vorschiff erhöht, das Tankvolumen auf sechs Tanks mit einem Volumen von 556 m³ reduziert sowie die Ruderanlage und das Hydrauliksystem erneuert.

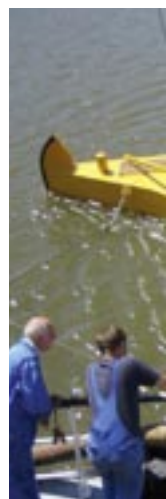
Die Original Deutz Maschinen werden nun von einem neuen Hilfsdiesel unterstützt. Zusätzlich wurden u. a. ein Hochdruckreiniger, eine Feuerlöschanlage, eine Dampfkesselanlage mit einer Dampfleistung von 6.000 kg/h Sattedampf und eine neue Kesselwasserkondensatanlage installiert. Nachdem das Schiff so von der Bremerhavener Firma Heise Schiffsreparatur & Industrie Service GmbH nach fast zwei Jahren Umbauzeit erfolgreich auf den neusten Stand der Technik gebracht und in einen nahezu neuwertigen Zustand versetzt worden war, konnte im Juni 2006 zur großen Zufriedenheit aller Beteiligten die Schiffstaufe gefeiert werden.

Erster Einsatz

Nach dem Stapellauf ist die „LUNEPLATE“ jetzt in Bremerhaven beheimatet und wird von der Schiffs- und Tankreinigungsfirma



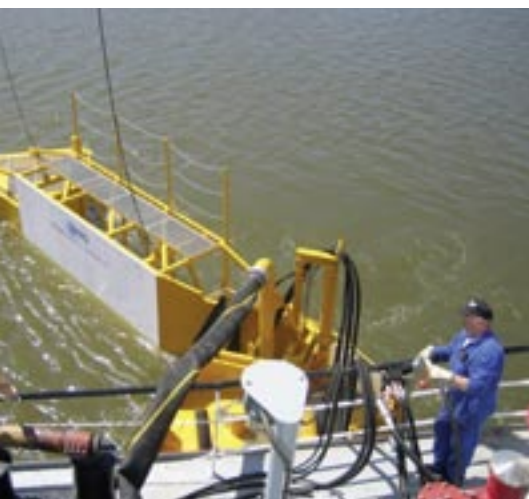
Die „Sweeping Arms“ im ersten Einsatz





Ölfangschiff und Entsorgungstanker: "LUNEPLATE"

Sunkimat betrieben, die auch das neue Ölaufnahmesystem finanzierte. Im November beteiligte sich das Schiff zum ersten Mal erfolgreich an einer vom Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) geleiteten Übung zur Schadstoffbekämpfung. Diese Ölbekämpfungübung bot der Besatzung der "LUNEPLATE" die Möglichkeit, den Umgang mit dem Schiff und den Ölbekämpfungseinrichtungen in einem simulierten Einsatz zu üben. Außerdem wurde die Zusammenarbeit zwischen dem Ölbekämpfungsschiff und zwei Schleppern, die eine Ölsperre halten, trainiert. Schauplatz der Übung war die Unterweser zwischen Brake und Nordenham und die Stropier in Brake. Hergen Oetken, Übungsleiter der NLWKN-Betriebsstelle zeigte sich



sehr zufrieden: „Die Übungsziele hinsichtlich Funktion und Effektivität der Ölaufnahmesysteme, Koordination der schwimmenden Einheiten und Durchführung der unterschiedlichen Manöver haben wir alle erreicht.“ Auch der Leiter des Havariekommandos Werner Monsees stellte befriedigt fest: „Wir sind nun gut ausgerüstet und vorbereitet! Wobei wir natürlich hoffen, dass der Ernstfall nie eintreten wird.“

Zwei Systeme

Die "LUNEPLATE" arbeitet nach dem Umbau jetzt mit zwei Systemen zur Ölaufnahme: Zum einen kann sie Öl über eine Bugklappe in ihre Ladetanks fließen lassen, zum anderen verfügt sie über so genannte „Sweeping Arms“, die sich beidseitig am Schiffskörper befinden. Mit deren Hilfe wird das Öl den im Schiffsrumpf befindlichen Skimmern (Schaumlöffeln) zugeführt, die das Öl von der Wasseroberfläche schöpfen und in die Bordtanks befördern. Alles in allem brachte der gelungene Umbau die ehemalige "MARCUS" nach Expertenmeinung auf eine Stufe mit anderen deutschen Umweltüberwachungs- und Schadstoffbekämpfungsschiffen.

Aushängeschild für die Firma Heise

Für die Firma Heise Schiffsreparatur & Industrie Service GmbH war der Umbau des Binnentankschiffes zu einem seegängigen Mehrzweckschiff in Bremerhaven das bisher größte Projekt dieser Art. Geschäftsführer Karl-Werner Heise ist zuversichtlich, nun auch in der Zukunft ähnliche Projekte

Geeignet zur Aufnahme von flüssigen Stoffen mit einem Flammpunkt unter 60 C; Klasse: GL \approx 100 A5 \approx MC AUT

Technische Daten:

Länge	66,30 m
Breite	11,40 m
max. Tiefgang	2,80 m
Geschwindigkeit	ca. 9 kn
Maschinenleistung	2x 347 kW
Aufnahmerate max.	2x 360 m ³ /h
Lagetankvolumen	556 m ³

erfolgreich abwickeln zu können. Das Bremerhavener Unternehmen ist seit 1987 sehr erfolgreich in der Reparatur sowie im Neubau für Schifffahrt und Industrie tätig. 50 Mitarbeiter für die Gewerke Maschinenbau/Motorenreparatur, Rohrbau, Stahlbau, Edelstahlbau und Zerspansmechanik sowie zertifizierte Schweißer führen darüber hinaus weltweite Reise-Reparaturen durch und sind anlässlich von Revisionsarbeiten und Reparaturen in Industriebetrieben und Kernkraftwerken tätig. Auf einer werkseigenen Pier von 200 m Länge und einem Tiefgang von 7 m können jegliche Schiffe repariert werden. www.heise-schiffsreparatur.de