

TECHNIK & SCHIFFFAHRT

Erster Futura Carrier in Wilhelmshaven in Dienst gestellt

# RMS KIEL getauft

Trotz steifer Nordwestbrise lag die RMS KIEL fest an der Kaje der Navitek GmbH in Wilhelmshaven. Gabriele Hakemann, Ehefrau des Mehrheitseigners der New Logistics in Kiel, ließ am 17. Januar souverän die obligatorische Sektflasche am Bug des Semikatamaranes beim ersten Anschlag zerschellen.

Viel mehr als die sprichwörtliche „Handbreit Wasser unter dem Kiel“ braucht der Neubau nicht, der als erster Typ einer neuen Schiffsgeneration in die Geschichte der Schifffahrt eingehen wird. Das 97,5 m lange Fluss-Seeschiff gibt sich schon auf den ersten Blick zum Bug am scheinbaren Doppelkiel als Innovation zu erkennen. Weitere maßgebliche Neuerungen der Futura Carrier Serie verbergen sich im Rumpf sowie darunter, oder sind erst in Fahrt zu erkennen. Der Luftperlfilm unter dem Schiffsboden verringert den Wasserwiderstand, die RMS KIEL gleitet damit sacher durch die Gewässer. In Verbindung mit der besonderen Rumpfform erwarten die Entwickler eine geringere Wellenbildung, eine größere Abladung bei erheblich geringerem Kraftstoffverbrauch. Dr. Rainer Sontowski, Ministerialdirigent im Bundesumweltministerium, erläuterte den Taufgästen, welche Chancen in Berlin für diesen neuen Schiffstyp gesehen würden, und warum man hier eine Förderung von immerhin 2,3 Millionen Euro aus dem Umwelt-Innovationsprogramm gewährt habe. Auch mit dem Wissen, das das Schiff „schon vor dem Schwimmen Wellen geschla-



Fritz Hakemann, der innovative Investor



Taufpatin Gabriele Hakemann mit dem Konstrukteur des Futura Carriers Udo Wulf von New Logistics Kiel

gen“ habe – die Anpassung des Schiffes an die Flüsse entspreche dem Konzept seines Hauses. Die vorbildliche Abgasreinigung durch Rußpartikelfilter und die moderne Stickoxidminderungstechnik reduziere die Emission von Feinstaub um fast 100%, Stickoxide würden um fast 70% reduziert, wusste der Ministerialbeamte. Das käme der geforderten geringeren Umweltbelastung gerade im Hafenbereich sehr entgegen und entspräche schon jetzt der ab 2010 geforderten Norm. RMS KIEL sei eine gelungene Kombination aus Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit:



Die RMS Kiel an der Kaje der Hafeneisland in Wilhelmshaven

„Ein modernes Binnenschiff muss eine Umweltinnovation sein. Und es geht auch um nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg. Neue Umweltstandards im Schiffsverkehr sind vonnöten, um im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern mithalten zu können und nicht zu riskieren, dass unsere Nachbarstaaten aus der EU künftig die Rheinschifffahrt komplett dominieren“ bekannte sich Sontowski zur deutschen Binnenschifffahrt. Die wolle man auch in Zukunft fördern: „Unser Konzept heißt, die Schiffe den Flüssen anzupassen. Das dient nicht nur dem Hochwasserschutz. Die somit bei den Ausbauarbeiten von Flüssen eingesparten öffentlichen Mittel könnten der Flottenmodernisierung dienen. Wir brauchen dringend die Flottenerneuerung!“ erkannte Sontowski. Daher sollte dieses Beispiel Nachahmer finden.

Sontowski dankte Fritz Hakemann, der sich beim Projekt Futura Carrier sehr stark engagiert hat: „Ohne ihr Engagement und Ihre Risikobereitschaft wäre diese Idee eine



Der Bug der RMS KIEL mit zwei Kielen



Bild: New-Logistics

Blaupause geblieben. Wir wünschen uns mehr Unternehmern mit solchem Format, dann würde es uns besser gehen.“ Der so gelobte Unternehmer aus Goldenstedt, der sich mit modernen Thekenkonzepten einen Namen gemacht hat, nahm für sich dann auch eine gewisse Vorreiterrolle in Anspruch: „Diese revolutionäre Neuentwicklung, die Verbindung von Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit, haben mich so begeistert, dass ich mich als Seiteneinsteiger kräftig engagiert habe. Der Futura Carrier mit all seinen Innovationen kann weltweit eine neue Generation im Binnenschiffbau einleiten“, bekannte

### Schiffsdaten „RMS KIEL“

Länge ü.a.:	97,50 m
Breite:	14,10 m
Seitenhöhe bis Hauptdeck:	5,70 m
Zuladung bei Tiefgang 4,15 m:	3370 t
Zuladung bei Tiefgang 2,50 m:	1450 t
Fixpunkthöhe bei Ballasttieftgang:	9,50 m
Antriebssystem:	4 HRP Ruderpropeller, rechnergekoppelt, 360 Grad drehbar
Hauptantrieb:	4 x MTU 12 V 2000 M60
Leistung:	4 x 600 kW bei 1800 U/Min
Abgasreinigung:	Harnstoffeinspritzung und Rußpartikelfilter
Geschwindigkeit:	ca. 12 kn
Generator:	2 VOLVO-PENTA D7A-TA
Leistung:	2 x 160 kVA
Notaggregat:	VOLVO-PENTA D5 AT RC
Leistung:	107 kVA
Brennstofftank:	120 m³
Einsatzgebiet:	Rhein und Nordsee, zwischen Wörth und Boston/England

er, noch immer spürbar begeistert. Im späteren Gespräch ergänzte er: „Dieses Projekt hat mich wesentlich mehr gekostet, als ich gedacht habe. Jetzt bin ich aber am Ziel und froh, hauptsächlich dazu beigetragen zu haben, dass ich in der Binnenschifffahrt neue Zukunftsperspektiven mit aufgebaut habe“. Auf die Frage, ob er sich bei weiteren ähnlichen Projekten nochmals engagiere, gab es eine klare Ansage: „Nochmal? Ja! Es könnte weitere Projekte geben. Innovation ist meine Schwäche!“

Für die New Logistic, dem Entwickler des Futura Carrier Types, dessen erstes Exemplar die RMS KIEL ist, dankte Udo Wulf allen, die am Projekt beteiligt waren. Besonders dankte er denen, die trotz gelegentlicher Rückschläge weiter am Erfolg und am erfolgreichen



4 MTU Motoren vom Typ 12 V 2000 M60 mit je 600 kW Leistung treiben das Schiff über 4 an Bug und Heck angeordnete HRP Ruderpropeller an



Antriebsleistung der 4 von HRP gelieferten Ruderpropeller, die um 360 Grad drehbar sind



Am neuen Arbeitsplatz: Kapitän Larushas am modernen Einmannfahrstand der "RMS Kiel". Das komplette Steuerhaus mit Innenausbau und der große Radarmast wurde von Wessels aus Haren geliefert



Einer der beiden Volvo-Penta Generatormotoren mit 160 kVA

Abschluss des Projektes mitgewirkt hätten. In Kürze wird die RMS KIEL eine Reihe von Test- und Messfahrten absolvieren, um die Prognosewerte hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Umweltfreundlichkeit zu bestätigen. Den Binnenschiffern konnte Ministerialdirigent Dr. Rainer Sontowski anlässlich der Schiffstaufe aktuelle Neuigkeiten zur Dieselversorgung verkünden. Von der deutschen Mineralölwirtschaft läge der Bundesregierung seit dem 15. Januar die Zusage vor, zukünftig schwefelarmen Schiffsdiesel flächendeckend vorzuhalten. Diese Zusage ermögliche es, in der Binnenschifffahrt den gleichen Umweltstandard wie auf der Straße zu erreichen, „und zwar mit vertretbarem Aufwand“, so Sontowski.

Hermann Garrelmann □