

# PRESSEINFORMATION

## Ablieferung und Übergabe eines Doppelhüllenbunkertankers für Ölprodukte auf der LINDENAU Werft

Am Donnerstag, **28. April 2011** wird auf unserer Werft in Kiel-Friedrichsort um 09:30 Uhr unser Neubau **S 288**, ein 689 tdw / 620 m<sup>3</sup> **Doppelhüllenbunkertanker für Ölprodukte** an die Reederei übergeben.

Bei diesem Neubau, der von der **Reederei Glüsing in Cuxhaven** in Auftrag gegeben wurde, handelt es sich um eine Neuentwicklung der Lindenau Werft, die in enger Zusammenarbeit mit der Reederei entstanden ist. Mit diesem Neubau soll insbesondere die **umweltfreundliche und wirtschaftliche Versorgung von Schiffen und Landanlagen mit Ölprodukten** durchgeführt werden.

Das Schiff hat folgende technische Daten:

Klassifikation: GL  100 A5 E RSA (50) Produktentanker  
 MC E AUT

Flagge: Deutsch, eingeschränkte internationale Fahrt

### Technische Daten:

Länge über alles	51,97 m
Länge zwischen den Loten:	49,26 m
Breite:	10,40 m
Seitenhöhe bis Hauptdeck:	3,70 m
Tiefgang, des.	3,10 m
Tiefgang (Konstruktion / Freibord)	3,20 m
Tragfähigkeit, des.	645 tdw
Tragfähigkeit, max.	689 tdw
Ladetankkapazität 98 %, einschl. Sloptanks	620 m <sup>3</sup>
Hauptmaschinenleistung:	746 kW
Geschwindigkeit bei einem Tiefgang von 3,10 m und einer Leistung von 746 kW:	11,70 kn

Auch mit diesem Neubau setzt die Lindenau Werft Maßstäbe für den umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Transport von Ölprodukten auf See, **insbesondere in den Küstenregionen von Nord- und Ostsee.**

Der Neubau weist folgende **wesentliche Eigenschaften** auf:

1. **Sichere, ökonomische und umweltfreundliche Bebunkerung** von Schiffen mit Ölprodukten (hauptsächlich MDO und MGO)
2. **Vermessung 499 BRZ**
3. **Hohe Servicegeschwindigkeit** von 11,7 kn im Seegebiet der deutschen Bucht.
4. **Niedriger Brennstoffverbrauch** dank optimierter Linien, großem Propeller und sinnvoll gewähltem Blockkoeffizienten
5. **Sehr einfache, sichere und effiziente Manövrierfähigkeit**, sowohl beim Anlegen an den Terminals als auch beim Anlegen von Schiff zu Schiff durch Anordnung eines profilierten Vollswebeflossenruders und effizientes Bugstrahlruder.
6. **Hohe Betriebsflexibilität**, sowohl als Versorgungsschiff wie auch als Bunkerschiff bei verschiedenen Tiefgängen und beliebig teilgefüllten Ladetanks.

7. **Erstklassige Ausrüstung** mit Aggregaten von vorwiegend europäischen Herstellern. Dadurch höchste Zuverlässigkeit und geringe Wartungs- und Betriebskosten.
8. Der **Laderaum** des Doppelhüllentankers besteht aus 2 x 3 epoxy-beschichteten Ladetanks + 2 kombinierten Slop-/Ladetanks, ebenfalls epoxy-beschichtet
9. **Unterschiedliche Ladetankgrößen** sowie ein günstiges Ladetankvolumen-/Tragfähigkeitsverhältnis garantieren eine gute Ladungsflexibilität.
10. Leistungsfähige, elektrisch angetriebene und Drehzahl geregelte, an Deck angeordnete **Schraubenspindelpumpen** ermöglichen eine absolute Ladungstrennung, sehr kurze Löschzeiten und damit sehr kurze Liegezeiten an den Entladestationen bzw. an den zu bebunkernden Schiffen.
11. **Bunkerbaum** mit fest installierter Übergabeleitung und integriertem Laufgang für den sicheren Übergang zum zu bebunkernden Schiff.
12. Geeichte **Bunkermessuhr** zur Abgabe auch kleinerer Mengen.
13. **Computergestütztes Ladungsüberwachungssystem** mit Anzeige der wichtigsten Funktionen auf Monitoren auf der Brücke.
  - Ladetankfüllstandsmessung mit Radar
  - Ladungstemperaturüberwachung in zwei unterschiedlichen Höhen
  - Tankdrucküberwachung mit vorgegebenen Alarmpunkten
  - Ladepumpendruckanzeige
  - Tiefgangsmessung mit 4 Sensoren
  - Anzeige der Tankfüllungen von Ballast und Vorratstanks
14. Ein zentrales, am Bildschirm zu bedienendes, rechnergestütztes **Fernbedienungssystem** für die Ladepumpen, die Ladeleitungsarmaturen, Ballastpumpen und Ballastventile ist im Brückenpult installiert.
15. Der Neubau wird mit einem **Online-Ladungsrechner** ausgerüstet, der an das Ladetankfüllstands- und Vorrats-/Ballasttank Inhaltsmeßsystem angeschlossen ist. Dieser Ladungsrechner ermöglicht die laufende Überprüfung von Längsfestigkeit und Stabilität beim Be- und Entladen, die Vorberechnung von zu erwartenden Ladefällen, die Simulation von Lade- und Löschvorgängen und die Überprüfung sämtlicher Ladefälle. Mit diesem Ladungsrechner kann auch an Bord die Leckstabilität des Neubaus für den jeweiligen Ladezustand direkt berechnet werden.
16. Die Anordnung der Aggregate und Anlagen im Maschinenraum einschließlich der zugehörigen Rohrleitungen, Kabelbahnen und Lüfterkanäle wurde im Hinblick auf **Ergonomie, sicheren Betrieb und Wartungsfreundlichkeit** optimiert.
17. Der kombinierte **Not-/Hafendiesel** wurde im Vorschiff angeordnet und dadurch die Lärmbelastung der Besatzung im Hafen minimiert.
18. Durch ein **rechnergestütztes Maschinenüberwachungs-/Alarm- und Sicherheitssystem** und ein **Steuerungssystem** für die effiziente, bedarfsabhängige Energieerzeugung durch die Hilfsdiesel wird ein ökonomischer und sicherer Maschinenbetrieb gewährleistet.
19. Das **Navigationssystem** des Neubaus wird mit einem **automatischen Identifikationssystem (AIS)** ausgestattet.
20. Ein **Flussradar** erhöht die Sicherheit beim Befahren von engen Fluss- und Hafengewässern.
21. Deckshaus für die Unterbringung von 4 Personen in Einzelkammern, Einrichtung nach Westeuropäischem Standard.

Kiel-Friedrichsort, 27. April 2011  
Vö/Wal/Hü

Lindenau Shipyard GmbH

Anlage:

Typskizze (1 Seite)