



Martin Heying

Die Auftragsbücher der Erlenbacher Schiffswerft sind schon jetzt bis zum Sommer 2024 gefüllt.

Es gibt genug zu tun

Die Neubauten auf der Erlenbacher Schiffswerft sollen in diesem Jahr alle abgeschlossen werden. Die anstehenden Um- und Ausbauten sind nicht minder herausfordernd und komplex. Hinzu kommen zahlreiche Revisionen, Klasse-Arbeiten, Wartungen und Reparaturen.

Im Mai dieses Jahres verließ das 22 Meter lange und 5,4 Meter breite Bereisungs-, Vermessungs-, und Schubboot „Bad Deutsch-Altenburg“ die Werft, welches die Erlenbacher für die Viadonau bauten. Eigentlich war die Auslieferung schon für Ende 2022 geplant, doch die allgemeine angespannte Situation in Bezug auf Teile und Stahl machte diese Planung zunichte. Die „Bad Deutsch-Altenburg“ ist für die Viadonau ein Vorzeigeschiff in Sachen umweltfreundliche Schifffahrt: Die Stufe V Motoren mit je 259 kW Leistung genügen mit ihren Katalysatoren und Partikelfiltern den aktuell strengsten Abgasemissionsvorschriften der EU und können auch mit alternativen, dieselähnlichen Kraftstoffen betrieben werden. So plant Viadonau den Einsatz von nachhaltigem hydrierten Pflanzenöl HVO Hydrotreated Vegetable Oil, wodurch sich Einsparungen von Treibhausgas-Emissionen

von bis zu 90 Prozent im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen erzielen lassen. Zusätzliche Energieeinsparungen ergeben sich durch die Anordnung der Propeller in Düsen, die Nutzung der Abgaswärme für die Heizung und eine Kraftstoffverbrauchsmessung für energieeffizientes Fahren. Zu den Arbeitsaufgaben des neuen Schiffes gehören die Wartung und Kennzeichnung der Wasserstraße. Mithilfe der „Bad Deutsch-Altenburg“ werden beispielsweise hochmoderne, fernüberwachte Bojen in die Donau eingebracht, welche die Schifffahrtsrinne ausweisen. Seinen Namen erhielt das Schiff nach dem Heimathafen im Servicecenter Carnuntum im niederösterreichischen Bad Deutsch-Altenburg. Der Schiffsbau wurde im Rahmen eines Connecting Europe Facility (CEF) Projektes der EU „Fairway works! In the Rhine-Danube Corridor“ kofinanziert.



Marin Heying

Schiffbauingenieur Harald Hillmann vermisst die Position der Wohnung auf dem OHF-Ponton.

Anzeige

Nach den Neubauten folgen viele Umbauten

Das 20,65 Meter lange und 5,6 Meter breite Schubboot für die WSV Main ist derzeit noch in der Erprobungsphase und steht kurz vor der Auslieferung. Auch hier sorgte die Problematik mit der Verfügbarkeit der Materialien und Teile für eine Verzögerung; eigentlich sollte die Braubach die Werft schon im April verlassen haben. Wie auch die „Bad Deutsch-Altenburg“ ist die „Braubach“ mit zwei Scania DC09 ausgestattet.

Der neue Arbeitsponton für den Wasserbauer OHF zeigt, dass die Verzögerungen im Maschinen- und Gerätebau nicht nur die Werften betreffen: Während der Ponton kurz vor der Fertigstellung steht, muss OHF auf den Sennebogen S6/100 noch warten. „Der Kran wird der größte im Maschinenpark von OHF sein, allerdings werden wir die Taufe Ende September wohl ohne das Gerät durchführen müssen“, vermutet Werftleiter Josef Honner, „spätestens in der ersten Oktoberwoche wird der Ponton Erlenbach verlassen, da wir dann dringend den Platz brauchen“, so Josef Honner weiter.

„Unsere Auftragsbücher sind gut gefüllt. Zulieferverzögerungen und Fachkräftemangel machen uns allerdings zu schaffen. Vor allem engagierte Metallbauer finden bei uns derzeit einen gut bezahlten, abwechslungsreichen Job.“

HanauHafen
GmbH

90.000 Tonnen Getreide

werden jährlich im **Hanauer Hafen** umgeschlagen.
1.870.000.000 Brötchen ließen sich daraus backen.
Das wären für jeden Bürger Hanaus **1 Jahr lang**
50 Brötchen/Tag.

Heute schon gefrühstückt?



Alle Informationen:
www.hanau-hafen.de



Martin Heying

Die Wohnung ist schon fertig und muss noch auf den OHF-Ponton gehoben werden.



Martin Heying

Beim Arbeitsboot „Hai“ mussten Antrieb und Hydraulik gemacht werden.

Drei 60 Meter Schubleichter der Miltenberger Industriewerke kommen dann zwecks Gangbord- und Deckserhöhung nach Erlenbach. Der Verschrottung des „MS Werner“ folgte die Umstellung der Flotte, verbunden mit einem neuen Konzept: „Die Industriewerke haben ein neues Schubboot in Dienst gestellt, welches sich mit einem Leichter zwischen der Be- und der neuen

Entladestelle bewegt. An den beiden Ladeorten liegt jeweils ein weiterer Leichter“, erläutert Josef Honner. Die Be- und Entladung der Leichter erfolgt voll automatisch.

Noch in diesem Jahr kommen auch mehrere Frachtschiffe, es beginnt mit dem Düseneinbau an einem 85-Meter Schiff, es folgen zwei 110-Meter-Schiffe mit Ladeboden-Erneuerungen und bei einem der Schiffe bauen die Erlenbacher zudem ein neues Lukendach auf.

Beim Arbeitsboot „Hai“ der WSV Main mussten Antrieb und Hydraulik gemacht werden, auch dieses Boot wird die Helling rechtzeitig verlassen.

Für ein weiteres Projekt gewann die Erlenbacher Schiffswerft die Ausschreibung: Das Feuerlöschboot „Frankfurt“ braucht eine SUK-Erneuerung, verbunden mit Korrosionsschutzarbeiten und diversen Reparaturen. „Diese Arbeiten sind für Anfang 2024 vorgesehen“, berichtet Josef Honner.

Sodann werden zwei Schubleichter mit einer Länge von 76,50 Metern und einer Breite von 11,40 Metern der Waibel KG aus Gernsheim nach Erlenbach kommen, die je ein Verhaar-Bugstrahlruder bekommen, verbunden mit einem 710 PS Scandiesel Motor.

„Wir sind schon jetzt bis zum Sommer 2024 mit Aufträgen versorgt“, sagt Josef Honner, „allerdings könnten wir noch Verstärkung für unsere Mannschaft gebrauchen“, so Josef Honner, der sich über Bewerbungen von Konstruktionsmechanikern, Schweißern und anderen Metallarbeitern freuen würde.

Martin Heying