

30 Jahre MTS MAINTANK Schifffahrtsgesellschaft mbH

Am 26. September hat die Maintank Schifffahrt ihr 30jähriges Jubiläum im Hofgut Hasso von Hünersdorff mit nahezu 200 Personen in Wörth gefeiert. Eingeladen waren neben vielen heutigen Geschäftspartnern aus dem In- und Ausland, frühere und aktuelle Gesellschafterfamilien, die MTS Partikuliere, etliche Wegbegleiter aus der Anfangszeit sowie das eigene Personal der Schiffe und der Verwaltung.

In der wunderbaren Atmosphäre trafen sich die Gäste zunächst zu einem Sekt - Empfang im Hof des Gutes. Anschließend zog die Gesellschaft in die große festlich geschmückte Hofgutscheune zur Abendveranstaltung um.



Katja und Joachim Heßler moderierten die Feier, es wurde so aufgeteilt, dass Katja die deutschsprachigen Gäste ansprach, während Joachim den Internationalen alles in englischer Sprache erläuterte.



Die Geschäftsführung der MTS Katja und Joachim Heßler

Nach der Begrüßung erfolgte eine Betrachtung zur Entwicklung der Maintank Schifffahrtsgesellschaft von den Ursprüngen bis in die heutige Zeit.



Anschließend fand eine Ehrung der Gründungs- und heutigen Gesellschafter sowie des besonders verdienten Personals statt.

Außerdem wurde den Gästen das gesamte Büro-Team der MTS namentlich vorgestellt.

Danach dankten Katja und Joachim Heßler allen, die am Erfolg des Unternehmens bis heute beteiligt waren.



Mit einem „Danke Papa“ beendete Joachim die Ansprachen, wünschte allen einen schönen Abend und schloss mit den Worten „**Let's have a party**“.

In der nachfolgenden Chronik von Richard Heßler werden die Ursprünge, die teils sehr schwierigen Umstände und die Entwicklung der MTS und der KHS bis heute beschrieben.

RSt

MTS Maintank Schiffahrtsgesellschaft mbH

Chronik

Aus Sicht des Verfassers sind hier - nach seiner Erinnerung und ohne Anspruch auf Vollständigkeit – zuerst die Umstände und Hintergründe beschrieben, die im Zeitraum von 1991 bis 1994 den Anlass zur späteren Gründung der MAINTANK Schiffahrts GmbH in Wörth vor nunmehr über 30 Jahre gaben. Dazu wird zeitlich etwas zurückgegriffen.

Damalige Lage der Tankschiffahrt im Allgemeinen

Gegenüber dem Ladungsaufkommen bestand ein massives Überangebot an Tankschiffen. Lange Wartezeiten auf die nächste Reise und niedrige, ja ruinöse Frachtraten waren die Folge.

Über lange Zeit hinweg trafen sich „Tank-Reeder“ samstags in Duisburg zu Diskussionen im Rahmen einer „Notgemeinschaft“. Dieser Name sagt schon alles.

Zur Reduzierung des Überangebotes an Schiffs-Raum schuf man letztlich eine das gesamte Rheinstromgebiet umfassende, internationale Abwrackaktion, die „Alt-für-Neu-Regelung“, die sowohl für Tank- als auch Frachtschiffe galt.

Die Branche hat sich selbst geholfen mit dem Ziel, Schiffsraum zu verschrotten und Tonnage vom Markt zu nehmen. Bis diese Aktion griff und Erfolg brachte durchlebte die Schiffahrt sehr schwierige Jahre. Die unter vielen Geburtswehen zustande gekommene Aktion zeigte die großen Probleme ganz deutlich.

Finanziert wurde dies vom Gewerbe selbst über Umlagen. Staatliche Hilfen in Form von Finanzmitteln gab es nicht. Lediglich die Verwaltung der in den „Abwracktopf“ eingezahlten Gelder, deren Verwendung und die Abwicklung übernahm die in Münster ansässige Wasser- und Schiffahrtsgesellschaft.

Wer dennoch zusätzlichen Schiffsraum anschaffte, (Neubau oder Vergrößerung von Schiffen), musste dafür eine empfindliche Pönale in den Abwracktopf zahlen.

In dieser wirtschaftlich sehr schwierigen Zeit, im Jahre 1991 wurde das Familienunternehmen Nikolaus Kaufer – auch Kaufer-Gruppe genannt – mit Sitz in Würzburg aufgespalten und in einzelnen Teilen verkauft. Der Fortbestand war – wie oft in ähnlich gelagerten Fällen – an einem ruhigen, reibungslosen Generationswechsel gescheitert. Aus dem Kreis der beiden Inhaber-Familien hatte sich kein von beiden Seiten akzeptierter Nachfolger für die Unternehmensleitung gefunden. Externe Bewerber als Geschäftsführer erfüllten die gestellten Ansprüche nicht.

Es kam zum Streit in den Familien und dem Entschluss, alles zu veräußern. Betroffen war die Fracht- und Tankschiffahrt incl. aller eigenen Schiffe und Beteiligungen, die Tanklager, das Bürogebäude, die Werkstatt usw.

Übrigens: Die ursprünglichen Wurzeln der „Kaufers“ lagen hier in Wörth. Die ersten Aktivitäten in Sachen Schiffahrt des später von Würzburg aus agierenden Unternehmens erfolgten vom „Alten Pfarrhaus“ in der Mainstraße aus. Der damalige Gründer war Nikolaus Kaufer, ein Wörther Binnenschiffer.

Durch den Verkauf von Schiffen wurden auch Kündigungen ausgesprochen, bei vielen Besatzungsmitgliedern löste dies verständlicherweise gewisse Enttäuschungen aus. Teils jahrzehntelang solidarisch dem Unternehmen dienende Fahrensleute – man hörte oft den saloppen Spruch von treuen „Kaufer-Knechten“ – mussten sich neu orientieren.

Gegenüber den Mitarbeitern waren in einem Schreiben der Verkäufer besänftigende Worte zu lesen, hier sinngemäß wiederholt: „Es ändert sich nichts, nur ein neuer Kapitän betritt die Brücke.“ Es kam anders. Ein neuer Kommandant bedeutete auch neue Sitten, einen anderen Ton und den völlig ungewohnten Umgang in der Firma.

Betroffen davon war u. a. der Bereich Schiffspersonal incl. Lohnabrechnung, die Inspektion sowie technische Betreuung der Schiffe, Abwicklung von Schiffsversicherungen aller Art und sonstiger Service in diesem Bereich.

Auch die Mitarbeiter der speziell auf Schiffsmotoren, Pumpen und ähnlichen Einrichtungen ausgerichteten Werkstatt in Würzburg und der technischen Abteilung im Büro traf es ebenso. Die neuen Eigentümer wollten diese Abteilung nicht übernehmen und kündigten die Dienstverträge.

Der Bereich Tankschiffahrt wurde an die LEHNERING AG, Duisburg und Hermann Gerdemann, ebenfalls Duisburg, veräußert. Bereits im Jahr 1991 wurde im Handelsregister Duisburg als Neugründung eingetragen: Nikolaus Kaufer, Tankschiffahrt GmbH, Königstr. 51, Duisburg.

Die Befrachtung erfolgte weiter von Würzburg aus.

Der bisherige, den „KAUFERS“ über Jahrzehnte hinweg loyale Geschäftsführer Ernst Benning wurde – ganz entgegen seiner persönlichen Absicht nur wenige Monate vor Erreichen der Altersgrenze - in den Ruhestand versetzt, er wurde „unfair gegangen“.

Werner Helmrich aus dem Hause LEHNERING wurde neben Richard Heßler als 2. Geschäftsführer in Würzburg eingeführt. Die Aufgabe der beiden Herren war, die unter Vertrag fahrenden Partikuliere mit Ladung zu versorgen und die damit in Zusammenhang stehenden Aufgaben zu erfüllen. Zu berichten ist von Vorgaben, wie sie seinerzeit in Konzernen öfters praktiziert wurden. Diese hielten rasch Einzug und verstärkten sich.

Es war unschwer zu erahnen, wohin die Reise für die vertraglich gebundenen Partikuliere führen würde.

Die Gruppe von Schiffahrtstreibenden, die sich 1994 angesichts genannter Vorzeichen entschloss, selbst ein Befrachtungs-Unternehmen zu gründen, waren alle in der Tankschiffahrt tätig und fuhren zu diesem Zeitpunkt unter der KAUFER-Flagge.

Es war ein „Verbund gleichgesinnter Partikuliere“, die alle über langjährige Erfahrung in der Schiffahrt verfügten.

Ziel war, selbst ganz nah am Kunden zu sein und die Kontakte auszubauen. Frachtverträge,- Abschlüsse im Tagesgeschäft, den Geldfluss zu den Partikulieren und alle dazu gehörenden Aktivitäten sollten intern einsehbar sein, also fair und zuverlässig.

Angestrebt war der reedereimäßige Auftritt, nicht die pure Frachtvermittlung mit der Prämisse reiner „Provisions-Gier“, wie dies bei sogenannten „Reedern“ der Fall war/ist.

Die Bereiche Personaldisposition mit Lohnabrechnung, Bearbeitung von Versicherungen, die technische Betreuung, Aufgaben in puncto Sicherheit an Bord, sich stets verschärfende Vorschriften des ADNR, verbunden mit der externen Überwachung – z. B. Audits aus dem Kreis der Kunden – sollte den befrachteten Partikulieren als mögliche Service-Leistungen angeboten werden.

Bereits im Jahr 1992 war der Gruppe von Partikulieren, die später die MTS gründete bewusst, dass ein ordentlicher Schiffsbetrieb ohne Abdeckung dieser Bereiche nicht ihrem Standard entsprechen würde.

Dies führte - mit Zustimmung der neuen KAUFER-Geschäftsleitung - zur Gründung der **KHS-Schiffs-Service GmbH** mit Sitz in Wörth. Gesellschafter waren der Geschäftsführer Wolfgang Kettinger, Fridolin Straub und Richard Heßler.

Gegenstand des Unternehmens war: „Die kaufmännische und technische Betreuung, insbesondere die Unterstützung bei Maßnahmen der Schiffssicherheit von Binnenschiffen sowie die Schulung des Schiffspersonals und damit zusammenhängende Tätigkeiten“.

Die Gründung der **MAINTANK Schiffahrtsgesellschaft mbH** erfolgte gegen Ende 1994. Die Aktivitäten dazu übernahm Fridolin Straub, Rechtsform war und ist zwar die Gesellschaft mit beschränkter Haftung, der sie erfüllende Geist ist aber bis heute sehr stark genossenschaftlich geprägt.

Firmensitz der MTS war von Anfang an Wörth am Main. Die ersten Büroräume waren angemietet im Wohnhaus des geschäftsführenden Gesellschafters Wolfgang Kettinger, Ludwigstr. 18 in Wörth.

Die Gründungs-Gesellschafter waren Mitglieder von Schiffer-Familien bzw. an Schiffen beteiligte und / oder aus der Branche stammende Personen, hier alphabetisch aufgelistet:

Arnheiter Alois, Benning Irene, Faßnacht Detlef, Heßler Richard, Kettinger Wolfgang, Straub Fridolin, Zayc Inge und Werner.

Schiffe, die bei der Gründung zur Verfügung standen:

Schiffsname	Eichtonnen	Heimathafen
„ANTJE ANDREAS“	1.783	Wörth
„MÜNSTERBERG“	2.045	Wörth
„ROMBERG“	1.959	Lohr
„RÜTI – ZH“	1.564	Rüti (Kanton Zürich)
„STADT BREISACH“	2.062	Wörth
„THERESE STRAUB“	2.377	Wörth

„Gegenstand des Unternehmens ist die Vermittlung von Transporten für Schiffe aller Art, insbesondere Gefahrguttransporte auf allen europäischen Wasserstraßen, Betreiben von Schiffen im eigenen Besitz wie auch von angemietetem bzw. gepachtetem Schiffsraum, Betreuung und Beratung von Schiffseignern und anderen Schifffahrtstreibenden in allen mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängenden Fragen“.

Die Aufnahme des Geschäftsbetriebes erfolgte mit Jahresbeginn 1995.

Die ersten Mitarbeiter waren der Geschäftsführer Wolfgang Kettinger und der oben erwähnte „alte Kollege aus KAUFERS-Zeiten“ Ernst Benning, der - obwohl im Rentenalter - richtig fit war und bereit, für die neu gegründete MAINTANK in den ersten 3 Monaten der Geschäftstätigkeit die Funktion des Disponenten zu übernehmen. Er kam dazu unter der Woche von seinem Wohnort Duisburg nach Wörth, er wohnte hier im Hotel. Wolfgang Kettinger hatte ja den Bereich, der unter KHS beschrieben ist, als seine Hauptaufgabe zu bearbeiten.

Die ersten Transportaufträge für die MTS - Schiffe kamen von Kunden, zu denen aus der Vergangenheit heraus beste, vertrauensvolle Beziehungen gewachsen waren, diese hatten schon im Vorfeld ihre Unterstützung signalisiert. Auf diesem Fundament konnte aufgebaut werden. Diese Auftraggeber waren im Bereich des Mittelstandes, aber auch bei den richtig „Großen“ der Ölbranche angesiedelt.

Aber dennoch galt auch hier die Weisheit: „Aller Anfang ist schwer!“



TMS „Antje Andreas“ hier noch mit Käufer Anstrich

Besonders aus den Häusern der bisherigen Befrachter, die weiter unter dem Namen KAUFER agierten, wurden der MAINTANK Prügel in den Weg geworfen, sogar der Rechtsweg wurde eingeschlagen, allerdings ohne Erfolg.

Die MTS fasste Fuß, wurde respektiert und konnte sich recht gut entwickeln, obwohl die Branche insgesamt einen schweren Stand hatte. Das Jahr 1995 war wirtschaftlich eines der schwierigsten für die Tankschifffahrt auf dem Rhein.

Am 01. April 1995 war Dienstbeginn für Richard Heßler, er übernahm ab diesem Zeitpunkt die Disposition. Zuvor war er von seinem bisherigen Arbeitgeber, der NIKOLAUS KAUFER Tankschifffahrt, Würzburg bis zum 31.03.1995 freigestellt. Dies war die Reaktion auf die fristgerechte Kündigung seines Dienstvertrages im Herbst 1994. Richard Heßler war also auf diese Weise „stillgestellt“ und durfte keinesfalls Tätigkeiten für die MTS ausführen.

Die Kündigungen der Beschäftigungsverträge für die Schiffe, die später dann die „Anfangsflotte“ der MAINTANK bildeten, war zum Ende 1994 erfolgt.

Im Sommer 1995 kam ein weiterer Tanker zur MTS-Flotte, es war das TMS „KARLSRUHE“ (2.060 ET), Heimathafen: Dordrecht. Eigner war eine Familie, die selbst an Bord war, ein klassischer Partikulierbetrieb.

In der ersten Jahreshälfte von 1996 kamen die Tanker „TAUNUS“ (1.627 ET) und „TAUNUS II“ (2.504 ET) zur MAINTANK-Flotte dazu, Eigner war bei beiden Schiffen die Familie Stegmann aus Seligenstadt.

Es handelte sich um den Wechsel von einem anderen Befrachter zur MTS. Im Herbst 1996 kamen 2 weitere Tanker dazu: Das TMS „STADT WÖRTH“ (2.042 ET) und das TMS „MAINFRANKEN“ (2.138 ET), beide Tanker wurden von einer Gruppe aus MTS-Gesellschaftern gekauft, Heimathafen war Wörth.

Der MTS-Anteil von Alois Arnheiter wurde an seinen Sohn Oliver übertragen. Zum 01.10.1996 wurde Richard Heßler von der Gesellschafterversammlung zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Im Februar 1997 zogen KHS und MTS in wesentlich größere Räume um, die Anschrift lautete nun: Ludwigstr. 20 ½ 63939 Wörth.

Im August 1997 wurde nach längerer Vorbereitungszeit die Zertifizierung der MAINTANK Schifffahrt nach DIN EN 9002 erreicht. In jährlich wiederkehrenden Audits wird dieses Zertifikat - bei erfolgreichen „Prüfungen“ – jeweils verlängert.

Die MTS-Tanker wurden 1997 mit Fax-Geräten ausgestattet, was für die damalige Zeit ein Fortschritt war. Lade-Order, Konnossemente, Analysen, Lade-/Löschpapiere und andere Dokumente wurden so übermittelt.

Ende Oktober / Anfang November war – für die Jahreszeit ungewöhnlich – ein lange anhaltendes Hochwasser auf dem Rhein. TMS „MAINFRANKEN“ lag 28 Tage lang in der HW-Sperre in Iffezheim, beladen mit Naphta für BASF.

Die EBIS-Checkliste (European Barge Inspection System) wurde im Jahr 1999 eingeführt. Ohne saubere und so gut wie fehlerfreie Audits gab und gibt es keine Chance, Transportaufträge im Bereich der „Majors“ akquirieren zu können. Bei Mängeln kommt das entsprechende Schiff ohne zu zögern auf die sogenannte „Black-List“ des Verladers.

Es ist schwierig und bedarf vieler Anstrengungen diesen Umstand korrigieren zu können. Nur „weiße“ Tanker hatten/haben die „Eintrittskarte“ für Tankschiffs-Transporte der „Multis“.

Diese „Black-Sperre“ greift übrigens auch als erste Maßnahme der Verladerschaft bei Havarien oder Arbeitsunfällen, Gewässerverschmutzungen usw.

Im August 2000 wurde die MTS von der völlig überraschenden Insolvenz und der sofortigen Einstellung der Handelsaktivitäten - auch der Schiffstransporte – des damals größten Kunden, Firma A. MAY, Schweinfurt betroffen. Die bis dato regelmäßigen Transporte zum Lager Volkach fielen plötzlich weg. Zudem bestanden Frachtforderungen von weit über 400.000,00 DM. Es gab viele schlaflose Nächte. Das Insolvenzverfahren zog sich über 17 Jahre hin, am Ende kam die MAINTANK mit einem „blauen Auge“ davon.

Anfang des Jahres 2001 entschied sich die Familie Faßnacht aus Lohr das TMS „ROMBERG“ zu verkaufen, sie gaben die Tankschiffahrt auf und orientierten sich anders.

Der MTS-Geschäftsanteil von Detlef Faßnacht ging an die MAINTANK zurück. Er wurde kurze Zeit „geparkt“ und dann an die Familie Stegmann aus Seligenstadt übertragen.

Oliver Arnheiter war ab dem Frühjahr nicht mehr nur zeitweise, sondern immer häufiger zur Unterstützung im Bereich Disposition im MTS-Büro tätig.

Im Herbst 2003 herrschte auf dem Rhein ein Jahrhundert-Niedrigwasser, der Pegel Kaub sank auf den bis dahin nicht gekannten Wert von 35 cm.

Familie Stegmann verkaufte das TMS „TAUNUS“, der Tanker blieb in der MTS-Flotte unter dem Namen „ALESHA“.

Auch bei TMS „MÜNSTERBERG“ gab es einen Wechsel des Eigentümers, dieser Tanker wurde verkauft, blieb aber ebenfalls in der MTS-Flotte.

Am 22.12.2003 ging der erste Doppelhüller der MTS-Flotte in Betrieb. Es war das Typ-C TMS „SPESSART“, als Kasko erbaut in Osteuropa, ausgebaut in Neckarsteinach. Eigner ist die Familie Stegmann aus Seligenstadt, anfangs im Verbund mit einer Gruppe anderer MTS-Gesellschafter.



TMS „Spessart“ vor dem Wörther Ufer

Im Februar 2004 kam das von Oliver Arnheiter gekaufte TMS „STOLT PARIS“ zur MTS-Flotte, es trug den Namen „PARIS“.

Mit Beginn des Jahres 2005 trat Katja Heßler ihren Dienst als MTS-Mitarbeiterin an. Im April ging als zweiter Doppelhüller das neu erbaute Typ-C TMS „MOINOS“ in Betrieb, das Kasko wurde auch in Osteuropa erbaut, ausgebaut in Erlenbach. Eigner waren die Familien Arnheiter und Straub.

Am 01.07.2007 trat Joachim Heßler seinen Dienst innerhalb der MAINTANK an.

Die Fa. SHELL beschloss, ab 01.01.2011 für ihre Transporte auf dem Wasser nur noch Doppelhüllen-Tanker einzusetzen.

Diese Maßnahme setzte ein viel strengeres Ziel als es vom ADNR mit Anfang 2019 vorgesehen war. Als Anreiz, schon jetzt Doppelhüllen einzusetzen, bot SHELL anfangs einen Frachtzuschlag an. Dies war ein deutliches Zeichen für den Markt und regte weitere Neu- oder Umbauten an.

Auch der Verlager BP ging ebenfalls den Weg, Doppelhüllen früher als der Gesetzgeber zu fordern, hier setzte man das Datum auf den 01.01.2010. „Freiwillige“ Zuschläge zu den Frachtraten waren hier aber nicht vorgesehen.

Die Gesellschafterversammlung vom 17.06.2008 bestellte Joachim Heßler mit Wirkung zum 01.08.2008 zum Prokuristen.

Im August ging als weiteres Typ-C-Schiff das TMS „MAINTAL“ in Betrieb. Das Kasko wurde in Osteuropa erbaut, der Ausbau erfolgte in Erlenbach.



TMS „Maintal“ bei der Einfahrt in eine Mainschleuse

Im September 2009 verkaufte MAINTANK das TMS „RÜTI-ZH“, es blieb in der MTS-Flotte.

Die Tanker-Flotte auf dem Rhein bestand schon zu 50 % aus Doppelhüllern. Um den Fortbestand der MTS gewährleisten zu können, war eine richtungsweisende Entscheidung fällig.

Nachdem in fast allen Gesellschafter-Familien (es gab eine Ausnahme) die „Jungen“, also die nächste Generation angetreten war, gab es einen festen Entschluss: „Wir bleiben dran!“

Anfang Mai ging als weiteres Typ-C-Schiff das TMS „RHEINTAL“ in Betrieb, baugleich mit TMS „MAINTAL“, Bau- und Ausbauwerften wie bei „MAINTAL“.

Am 13. Januar 2011 kippte das nach einer Hochwassersperre mit Säure voll beladene, in der Nacht zu Tal fahrende TMS „WALDHOF“ auf Höhe der Loreley um, trieb so zu Tal und kam „Kiel-oben-liegend“ rechtsrheinisch oberhalb des „Bank-Ecks“ zum Stillstand.

Die Rheinschiffahrt war über mehr 3 Wochen lang teilweise komplett gesperrt, die gesamte Bergungsaktion dauerte 32 Tage.

Oliver Arnheiter tauschte im Januar 2011 sein TMS „PARIS“ (ex„STOLT PARIS“ – Einhüller) gegen das in Holland bei Groningen SHIPYARD erbaute Typ-C-TMS „NIKLAS“ ein, der nächste Doppelhüller bei MTS.

TMS „PARIS“ wurde in Groningen zum Doppelhüller (Typ N) umgebaut, trägt seitdem den Namen TMS „JESSICA“ und fährt seit Mai 2011 unter der MTS-Flagge.

Der Doppelhüllen-Neubau, das Typ-C-TMS „FRANCONIA“, Kasko erbaut in Usti nad Labem (Tschechien), ausgebaut in Erlenbach ging im August 2011 in Betrieb.

Das bisherige Einhüllen-TMS „STADT BREISACH“ der Familie Arnheiter wurde eingetauscht gegen einen Doppelhüller, das TYP-C-TMS „MY WAY“, erbaut bei Groningen SHIPYARD. Dieser Tanker ging im September 2011 in Betrieb.

Innerhalb der MAINTANK Schifffahrt gab es im Jahr 2012 und 2013 keine bedeutsame, nennenswerte Entwicklung.

Den Bereich der ISO-Zertifizierung, der von Anfang an bis dato durch die Beraterin, Frau Entenmann begleitet wurde, übernahm ab diesem Jahr Katja Heßler als QMB.

Eine neue Norm brachte viele Änderungen auch ein neues Handbuch mit sich. Absicht war, dies alles MTS-spezifisch zu gestalten.

Neu eingeführt war zum 2014 Jahresbeginn das TMSA, das „Tanker-Management-Self-Assessment“.

Mit Wirkung zum 01.05.2014 wurde Joachim Heßler von der Gesellschafterversammlung der MAINTANK zum Geschäftsführer berufen.

Richard Heßler scheidet gegen Ende des Jahres 2014 als Gesellschafter aus der MAINTANK aus. Seine Geschäftsanteile überträgt er zu gleichen Teilen an seine Kinder Katja und Joachim Heßler. Die übrigen Gesellschafter stimmten dieser Übertragung zu.

Das TMS „Taurus II“, Eigner Familie Stegmann, wurde 2014 zum Doppelhüllentanker umgebaut.

Zum Stand der Umstellung auf Doppelhüller auf dem Rhein gab es aus der EBIS-Datenbank in Jahr 2015 folgende Zahlen, Stand per April: In Betrieb: 978 Doppelhüller und noch 309 Einhüller. Insgesamt bedeutete dies eine größere Überkapazität, zumindest bis zum Ende der Übergangsfrist für Einhüllentanker im Jahr 2019.

Nachdem auch im Bereich der Verwaltung mehr Platz für das Büropersonal nötig wurde, entstand direkt am Main im Jahr 2016 das neue Bürogebäude.



TMS „Rheintal vor dem neuen Bürogebäude“

Im Jahr 2017 gab es mit dem TMS „Mainfranken einen weiteren Neubau für die MTS Flotte.



Wolfgang Kettinger und Richard Heßler verabschieden sich aus der Geschäftsführung im Jahr 2018 sowohl bei der Maintank Schiffahrtsgesellschaft als auch bei KHS und gehen in den Ruhestand.

Katja Heßler wird zur Geschäftsführerin bestellt.

Aufgrund der Klimaveränderungen und der sich abzeichnenden immer häufiger werdenden Niedrigwasserperioden des Rheins bekam der Gedanke an eine Leichtbauweise für Binnenschiffe immer größere Bedeutung.

Dementsprechend hat man mit dem Neubau TMS „Generation“ ein sogenanntes „Sunrise“ Schiff, Bauwerft Shipyard Groningen, das erheblich mehr Ladetonnen bei Niedrigwasser transportieren kann, im Jahr 2020 in Betrieb genommen.



TMS „Generation“ bei der Schiffstaufe mit 3 Heßler Generationen

Heute werden von der MTS mit angeschlossenen Partikulieren insgesamt 20 moderne Tanker disponiert und geschäftlich betreut.

MTS Flotte	Typ	Baujahr	Eichtonnen	Stand 01.01.2020:
1. „Florian Burmester“	C	2010	1.575 t	
2. „Ganda“	C	2012	1.672 t	
3. „Lea“	C	2009	1.676 t	
4. „Jessica“	N	1991/2011	2.341 t	
5. „Tanus II“	N	1987/2014	2.326 t	
6. „Bohemia“	N	2001/2017	2.219 t	
7. „Spessart“	C	2003	2.419 t	
8. „Moinos“	C	2005	2.563 t	
9. „Generation“	C	2020	2.630 t	
10. „Chantal“	C	2014	2.639 t	
11. „Judith“	C	2013	2.641 t	
12. „Adrian“	C	2010	2.648 t	
13. „Niklas“	C	2010	2.664 t	
14. „May Way“	C	2011	2.666 t	
15. „Rheital“	C	2009	2.711 t	
16. „Maintal“	C	2008	2.731 t	
17. „Franconia“	C	2011	2.732 t	
18. „Tizian“	C	2014	2.846 t	
19. „Fortuna“	C	2005	2.999 t	
20. „Mainfranken“	C	2017	3.225 t	

Die gesamte Flotte verfügt über 49.923 Eichtonnen

Chronik von Richard Heßler