

**VIST
IK HET
MAAR!**

DE MDV-2 METANOIA

OPVOLGER VAN DE MDV-1,
GELIJK OP VEEL MANIEREN MAAR
TOCH MET EEN AANTAL
AANPASSINGEN.

METANOIA

"Verandering van Denken"

EIGENAARS EN BOUWERS

In 2019 kwam de opvolger van de MDV-1 in de vaart. Dit schip is ook eigendom van de families Kramer en Romkes. In december 2019 startte het schip met kreeftjesnetten. Zie [hier](#) ook een uitzending van omroep Flevoland over de MDV-2.



VERSCHIL TUSSEN DE MDV-1 EN MDV-2

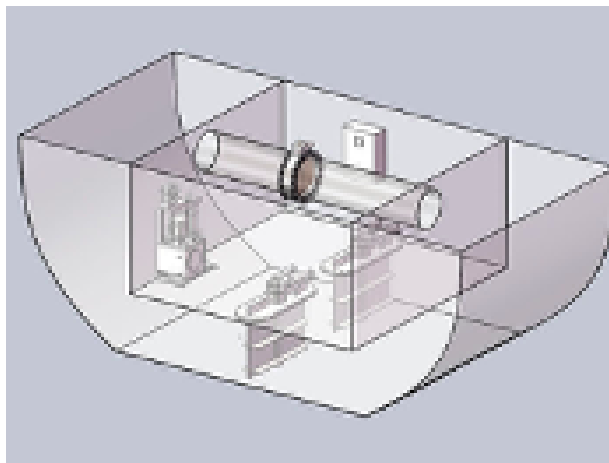
De MDV-2 lijkt in veel opzichten op de MDV-1. Verschillen zijn vooral te vinden óp het schip en in de indeling van het schip.

Bij de MDV-1 zit de machinekamer traditioneel achter/midscheeps in het schip. Bij de MDV-2 zit de machinekamer voor in het schip. Dat kan omdat de dieselelektrische motoren in de machinekamer minder ruimte vragen dan traditioneel voortgestuwde schepen. Door zo te werken wordt de voorste punt in het schip beter benut. Het voordeel hiervan is dat er meer ruimte is voor het visruim, wat is nu midscheeps. Daarmee is de vorm van het schip beter benut. De gewichtsverdeling (meer midscheeps) is beter bij een vol visruim, waardoor er een betere trim van het schip is.

"Eerlijk gezegd had ik niet verwacht dat het verschil zo groot zou zijn" vertelde Hendrik Kramer.

ANTIROLTANK

Het schip is uitgerust met een anti-roltank in het middenschip. Deze tank is uitgerust met schotten die bedoeld zijn om de snelheid van de wateroverdracht van bakboord naar stuurboord (en andersom) te vertragen. Hierdoor reageert het schip beter, minder heftig, op rolbewegingen. Dit levert een betere en prettigere zeegang op. Het zorgt voor een lagere belasting op het materiaal van het schip. Zo heeft het minder slijtage en minder onderhoud nodig.



Een voorbeeld van een anti-roltank - Wuxi Delin Marine Equipment Co).

VOORTSTUWING

VERMOGEN

De MDV-1 en MDV-2 hebben beide een 400KW hoofdmotor.

DIESELELEKTRISCHE VOORTSTUWING

De MDV-2 maakt gebruik van (op grote lijn) zelfde manier van voortstuwing als de MDV-1. Dit is een dieselelektrische voortstuwing, ondersteund door een power management systeem. Zie ook de video van omroep flevoland over de voortstuwing [hier](#).



De hoofdmotor van de MDV-2.

Foto: Hoekman Shipbuilding

RESTWARMTE

De restwarmte uit de machinekamer wordt gebruikt voor de droogrekken om het oliegoed en de wanten aan boord te drogen. Voorheen brandde daarvoor een aparte verwarmings-unit, maar nu wordt restwarmte slim gerecycled.

Er is een reportage gemaakt over de proefvaart van de MDV-2 door omroep Flevoland, deze is [hier](#) te bekijken.



MDV-2 Bron: Hendrik Kramer