

Schiffs-Ingenieur *Journal*



Mitteilungen für die Mitglieder des Vereins der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V.,
des Vereins der Schiffsingenieure zu Rostock e.V., der „Wieland“ – Vereinigung der Schiffsingenieure Bremerhaven e.V.
und des Vereins der Schiffsingenieure in Bremen e.V.

*Allen unseren Mitgliedern und Freunden
ein frohes Weihnachtsfest
und ein erfolgreiches, gesundes 2017*



**Bomin Linde LNG sichert sich weltweit größtes Liquefied
Natural Gas Bunkerschiff**

(Siehe Seite 15)

Verein der Schiffingenieure zu Hamburg e.V. (VSIH)



angeschlossen der Vereinigung Deutscher Schiffingenieure (VDSI) und der Hamburger Gesellschaft zur Förderung des Schiffingenieurwesens (HGFS)

Gurlittstraße 32 · 20099 Hamburg

Telefon (040) 2 80 38 83

Fax (040) 2 80 35 65

E-Mail: vsih-vdsi@t-online.de

Internet: www.schiffingenieure.de

Feste Büro-Sprechzeiten:

montags und mittwochs von 9.30 bis 13 Uhr

Voranmeldung erwünscht

Konto:

Hamburger Sparkasse:

IBAN: DE58200505501280112838

BIC: HASPDEHHXXX

Schiffs-Ingenieur Journal –

Mitteilungen für die Mitglieder der Vereine.

Herausgeber der Verein der Schiffingenieure zu Hamburg e.V., vertreten durch den **Vorstand:** Dipl.-Ing. Jürgen Witte, Dipl.-Ing. Joachim Bruhn und Dipl.-Ing. Klaus Kowalsky. **Chefredakteur:** Dipl.-Ing. Joachim Ortlepp.

Verantwortlicher Redakteur für den Teil Rostock: Dipl.-Ing. R. Griffel, **für den Teil Bremerhaven:** Dipl.-Ing. U. Grüber und **für den Teil Bremen:** Dipl.-Ing. Herwig Pollem.

Anzeigenteil:

Die Geschäftsleitung. Telefon (040) 2 80 38 83.

Inserate gemäß gültiger Preisliste, die auf Anforderung übersandt wird.

Druck: Neue Repro Druck + Produktions GmbH, 22844 Norderstedt, Stormarnstraße 25.

Satz und Layout: Satztechnik Günther Köhler, 22848 Norderstedt, Scharpenmoor 38.

Der Bezugspreis des Schiffs-Ingenieur Journals ist im Mitgliedsbeitrag inbegriffen.

Einzelpreis: 4,50 Euro, Jahresabonnement: 22,50 Euro. Nachdruck in allen Teilen auch auszugsweise ohne Genehmigung der Schriftleitung und ohne Quellenangabe nicht gestattet. Gerichtsstand: Hamburg. ISSN

Geburtstage

Der Vorstand gratuliert herzlich folgenden Kollegen zum Geburtstag

70 Jahre

Manfred Timmermann am 5. 11.

75 Jahre

Gerhardt Hamel am 10. 11.

Arno Willers am 13. 11.

Claus Gerkens am 2. 12.

Bernd Hector am 20. 12.

80 Jahre:

Harry Kothe am 6. 11.

Wolfgang Heer am 14. 11.

Heinz Werner Hartmann am 22. 11.

Wolfgang Klüver am 30. 12.

81 Jahre:

Gerhard Wrage am 23. 11.

Friedrich Themnitz am 25. 11.

Friedrich Peipers am 2. 12.

Rolf-Dieter Baurath am 12. 12.

Gunter Burmeister am 12. 12.

82 Jahre:

Wilfried Müller am 23. 12.

83 Jahre:

Karl-Heinz Schöpp am 19. 11.

John Ockelmann am 25. 11.

88 Jahre:

Hans Benkeser am 11. 11.

Günter Mecklenburg am 12. 12.

Wir wünschen allen Mitgliedern weiterhin alles Gute und noch viel Freude in unserer Gemeinschaft.

Im Alter von 94 Jahren ist unser langjähriges Gründungsmitglied

Dipl.-Ing. Arno Mix

nach 63-jähriger Mitgliedschaft im VSIH am 31. August 2016 auf seine letzte große Reise gegangen.

Kollege Mix war am 1. 12. 1953 in unseren Verein eingetreten und hat sich bis zuletzt sehr intensiv für das Vereinsleben interessiert.

Wir werden Herrn Mix in Ehren gedenken.

Ein weiteres treues Mitglied hat uns im Alter von 82 Jahren verlassen:

Dipl.-Ing. Karl Glade

ist nach 55-jähriger Mitgliedschaft im VSIH am 2. September 2016 auf seine letzte große Reise gegangen.

Wir werden Herrn Glade in Ehren gedenken.

Der Vorstand

Mitteilung

Für das Fest der Schiffingenieure, am 3. Dezember, im Hotel „Grand Elysee“, in Verbindung mit dem großen Büfett, sind noch einige Plätze frei und können noch kurzfristig im Vereinsbüro, unter Telefon: 040-280 38 83 oder Fax: 280 35 65, bestellt werden.

Beginn der Veranstaltung: 19.00 Uhr.

Kostenbeitrag: € 65.00/Person.

Auch für die Kinderweihnachtsfeier mit der Aufführung des Märchens „Die Schneekönigin“ am 17. Dezember, 14.30 Uhr, können noch Kinder/Enkelkinder angemeldet werden.

Der Eintritt für die Kinder mit einer Begleitperson ist kostenfrei, weitere Begleitpersonen können zum Preis von € 15.00/Pers. teilnehmen.

Die Vorstellung findet wieder, wie im vergangenen Jahr, im Logenhaus, Moorweidenstraße 36, 20146 Hamburg, im großen Mozartsaal, statt.

Der Weihnachtsmann wird die Kinder wieder überraschen

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Geburtstage / Trauer	2	Moderne Kommunikationslösungen für die NSB-Flotte	17
Vortrag in Hamburg	2	Deutsche Reeder gehen auf Digitalisierungskurs	18
Ich wollte „Chief“ werden	3	Zweiter Platz bei internationalem Wettbewerb	19
74 langjährige Mitglieder geehrt	3	Hansekogge „Ubena von Bremen“ mit Cat Motor remotorisiert	20
Ich wollte „Chief“ werden	4	Neueste Entscheidung der USCG in Bezug auf Ballastwasserbehandlung	22
Schlussbericht: SMM 2016 beflügelt maritime Branche	6	verhilft Optimarin an die Branchenspitze	24
SMM 2016 – eine Nachlese:		Expeditionsschiffe für Hapag-Lloyd Cruises	24
Die maritime Weltmesse zwischen Anspruch und Wirklichkeit	8	„Megastar“ positives Signal für Branche	24
Ausbildungsstörn auf Segelschulschiff	9	Vermessungsschiff-Neubau „Oland“ von SET in Fahrt	26
Die Dampfmaschinen der Seitenraddampfer der Sächsischen Flotte	10	Wieland-Seite	27
Bomin Linde LNG sichert sich weltweit größtes Liquefied Natural Gas Bunkerschiff	11	Bremen-Seiten	28-29
EU fördert ganzheitliches Schiffs-Design-Projekt	16	Rostock-Seiten	30-31
Positive Auswirkung der reduzierten Schwefelgrenzwert	16	„Peking“ wird restauriert	32
		HPA-Eisbrecher zu Wasser gelassen	32

74 langjährige Mitglieder geehrt Hamburger Schiffsingenieure zufrieden mit SMM-Verlauf



Doppelter Grund zum Feiern: Dipl.-Ing. Fritz-Hinrich Berg konnte nicht nur seinen 85. Geburtstag begehen, sondern auch eine Urkunde für 60 Jahre VSIH-Zugehörigkeit entgegennehmen. Es gratulierten der VSIH-Vorstandsvorsitzende Jürgen Witte (links) und VDSI-Sprecher Dr.-Ing. Peter Boy. (Foto: Jens Meyer)

Erfreut zeigte sich der Vorstandsvorsitzende des Vereins der Schiffsingenieure zu Hamburg eV., Dipl.-Ing. Jürgen Witte, über den Verlauf der diesjährigen SMM, die Anfang September in Hamburg ihren Stellenwert als Weltleitmesse der maritimen Industrie erneut eindrucksvoll unterstreichen konnte.

„Auch die 27. Auflage dieser einst vom VSIH aus der Taufe gehobenen Fachmesse sei „sehr erfolgreich“ mit 2.200 Ausstellern und rd. 50.000 internationalen Fachbesuchern zu Ende gegangen“, freute sich Witte anlässlich der traditionellen Ehrung langjähriger VSIH-Mitglieder am 15. September, im Remter, der Gaststätte „Parlament“, in den Kellerräumen des Hamburger Rathauses.

Zwar sei die Situation bei deutschen Reedereien sehr verbesserungswürdig und auch einige deutsche Werften hätten große Probleme, dennoch sei auch der VSIH-Stand „sehr gut“ besucht worden. Zudem sei die SMM mit Erfolg genutzt worden, interessante Referenten für den vom VSIH veranstalteten ICST-Kongress am 14. September 2017 zu gewinnen, so seine positive Bilanz.

Neben zu ehrenden Mitgliedern und Repräsentanten der Schwestervereine konnte Witte u.a. Claus Ulrich Selbach, Geschäftsbereichsleiter der Hamburg Messe (HMC) für die Messen SMM und WindEnergy Hamburg sowie die SMM-Ableger in Istanbul und Indien, ebenso begrüßen wie Jessica Wegener

von der Hamburger Geschäftsstelle des Maritimen Cluster Norddeutschland und den aus Flensburg angereisten Prof. Dr.-Ing Peter Boy, Sprecher der Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI), in dessen Verwaltungsausschuss die örtlichen Schiffsingenieursvereinigungen aus Bremen, Bremerhaven, Flensburg, Hamburg und Rostock vertreten sind und Kooperationsgespräche sowie übergeordnete Fragestellungen behandelt werden. Boy überbrachte die Grüße der VDSI zu dieser traditionellen Mitgliederehrung des VSIH, die auch ein Ausdruck für die erfolgreichen Karrieren der geehrten Schiffsingenieure und damit eine gute Werbung für diesen Berufsstand sei. Dabei wies er auf das Mitte Dezember anstehende 60-jährige Gründungsjubiläum des VDSI hin, das in kleinem Kreis in Hamburg begangen werden soll, wo auch das 50-jährige Jubiläum mit einem Empfang im Festsaal des Hamburger Rathauses begangen worden war. Der als Gastredner eingeladene Hamburger Senator Frank Horch musste seine Teilnahme wegen einer dringlichen Angelegenheit kurzfristig absagen und bat Witte in seinem Schreiben um Übermittlung seiner Glückwünsche an die Jubilare verbunden mit der Zusage, in guter Tradition beim nächsten Mal wieder dabei zu sein.

Nicht weniger als 74 Mitglieder waren mit Urkunden und Anstecknadeln oder Buttons für ihre unterschiedlich langen Mitgliedschaften – 25, 40, 50 und 60 Jahre – zu ehren, freute sich Witte, der allerdings bedauerte, das nur etwa die Hälfte von ihnen persönlich an dieser Zeremonie teilnehmen konnte.

Anschließend wies Witte auf das am 3. Dezember wieder im Hotel Grand Elysee stattfindende traditionelle „Fest der Schiffs-Ingenieure“ als eine weitere Möglichkeit für den Gedankenaustausch mit Freunden und Kollegen hin.

In Zusammenhang mit der bereits 62. Auflage dieses Festes steht die Kinder/Enkel-Weihnachtsfeier am 17. Dezember 2016, bei der dieses Mal die Schneekönigin“ den Nachwuchs erfreuen wird.



TRIBOMAR
Oil Management Solutions

VOR ORT QUALITÄTSBESTIMMUNG
VON KRAFT- UND SCHMIERSTOFFEN



ADDITIVE ZUR ABDICHTUNG VON LECKAGEN AN
STEVENROHR, BUGSTRAHLRUDER & HYDRAULIK



TRIBOMAR GmbH Biedenkamp 3e 21509 Glinde 040.73 09 13 99-0 Fax: 040.73 09 13 99 33 info@tribomar.com www.tribomar.com

Ich wollte „Chief“ werden

Ein Mitglied berichtet,
denn „wo ein Wille ist, ist auch ein Weg“.

Der Übergang zur Anstellung an Land.

Teil 2

Was war geschehen? Unser umfangreiches Arbeitspensum hatten wir beendet und wir sollten im nächsten Hafen, zwei Reisetage entfernt, auf ein anderes Reederschiff wechseln. Abends gingen wir in Santo Domingo, in der Dominikanischen Republik, an Land. Die Kneipe, die meine Gruppe aufsuchte, war einfach öde und ich sah nur lange Gesichter meiner Teammitglieder. „Jungs“, sprach ich sie an, „hier war ich schon mal als Assistent an Land. Wenn ihr mir vertraut, folgt mir“. Dem Taifahrer nannte ich das Kraftwerk als Ziel. Es gab sie wirklich noch, die Bar aus meiner Erinnerung, von Palmen umrandet, knallbunt beleuchtet und voller Leben. Um Mitternacht erschien eine Polizei - Patrouille und verlangte unsere Papiere. Nicht lange dauerte es, bis sie ihre Karabiner zur Seite legten und unsere fröhliche Runde erweiterten. Offenbar waren sie intern von ihrem Revier über uns informiert worden. Am frühen Morgen baten sie uns auf die Ladefläche ihres Pickups und fuhren uns zum Schiff, eine gute halbe Stunde vor dessen Auslaufen. Ich gab meinem neuen Freund von der Polizei seinen Karabiner zurück, den ich während der Fahrt in meinen Händen gehalten hatte. An der Gangway wurden wir mit Beifall Geklatsche begrüßt. Der Kapitän sagte mir später, dass er auch auf uns gewartet hätte, wenn wir später gekommen wären.

In der Karibik sprang unser Team von Schiff zu Schiff, bis bei allen Einheiten unserer Flotte alle die vorbeugenden Wartungs- Arbeiten und Reparaturen an den Hauptmotoren und an den Diesel-Generatoren erledigt worden waren. Nach Rücksprache mit der Inspektion wurde dabei unser Ersatzteilbestand per Luftfracht laufend ergänzt. Es kam mehrfach vor, dass ein PAN AM - Mitarbeiter mit mir in seinem Lager die Teile gemeinsam herausuchen musste.

Wieder zuhause, kam ein Noteinsatz, bei einem älteren Hauptmotor, einen Kolben aus und dafür den Reservekolben einzubauen. Das Schiff mit jugoslawischer Besatzung lag im Hafen von Dakar (Senegal). Wir erledigten die Aufgabe und legten mit Hilfe des Proviantbaumes den ausgebauten Kolben auf das Chassis eines Speditionstrucks mit dem Ziel: Reparatur bei der MAN in Hamburg am Hachmann Kai. Die Luftfrachtentwicklung hierfür organisierte unser Agent.

Der Kapitän war bei der Besatzung unbeliebt, weil er arrogant und jähzornig auftrat. Unser Agent kam an Bord, erregte den Zorn des Kapitäns und wurde von ihm in meinem Beisein lautstark beschimpft. „Herr Kapitän“, unterbrach ich seine Tirade, „Ich bin von der freundlichen Unterstützung unseres Agenten für den Kolbentransport und den Rückflug unseres Teams abhängig und daher ist Ihr Streit sofort zu beenden. Auch ist die Weiterreise Ihres Schiffes davon abhängig, dass der Kolben überholt und in kürzester Zeit wieder als Reserve an Bord geliefert werden kann“. Der Agent half uns.

Die Noteinsätze begannen vielfach damit, dass Norddeich Radio bei mir zuhause anrief, um ein Seefunkgespräch zu vermitteln. Ein anderer jugoslawischer Kapitän meldete die Ankerwinde als unklar und damit dürfe er nicht in den Hafen von Danzig einlaufen. Nach dem Einsammeln meines Teams und der Rücksprache mit dem Inspektor zwecks Organisation des Transfers an Bord mit dem Lotsenboot in Skagen, fuhren wir fünf mit Höchstgeschwindigkeit im Mietwagen von Hamburg in Richtung Dänemark. Es klappte alles. Die Ankerwinde war schnell repariert, deren Kupplung und Bremsen neu eingestellt, das Schiff lief problemlos in den Hafen ein. Wir waren fertig mit der Arbeit und wollten wieder nach Hause. „Das schafft ihr nicht“, sagte der Inspektor, ihr habt doch keine Visa für die Ausreise“. Am nächsten Morgen besuchte ich die Kommandantur und erklärte unser Anliegen, erhielt die erforderlichen Stempel, hinterließ eine Handvoll Zigarren und ließ über unsere Agentur die Bahntickets im

Schlafwagen nach Warschau und von dort per Flug nach Hamburg buchen. Den Tipp, den wir erhielten und befolgten, war der, rechtzeitig die Bahn-Abteile zu belegen, weil sie sonst nochmals verkauft werden könnten. So sparten wir für die Reederei eine ganze Menge an Einsatztagen ein, an denen wir sonst an Bord „gefangen“ gewesen wären. Nachzutragen ist nur noch, dass der Mietwagen aus Hamburg, den wir am Lotsen-Kai stehen gelassen hatten, erst nach einigen Wochen in einer nahegelegenen Hotelgarage aufgefunden wurde.

Für einen anderen Einsatz wurde unser Team an eine befreundete Trampreederei verchartert. Das Schiff war bereits viele Jahre im Dienst, sein steuerlicher Wert abgeschrieben. Nun lag es im Hamburger Hafen und sollte aus Kostengründen zu einer Werft in Rotterdam geschleppt werden. Wir gingen mit unserem Werkzeug an Bord und hatten den Auftrag, alle (sechs) Kolben des Hauptmotors auszubauen, mit neuen Kolbenringen zu versehen, die Laufbuchsen zu vermessen und die Kolbenstangen-Stopfbuchsen zu überholen. Alle dabei anfallenden Reinigungsarbeiten würden auch durch unser Team mit zu erledigen sein. Es war ein Dieselmotor der uns bekannten Serie „KZ achtund-siebzig/hundertvierzig“. Soweit war alles OK. Wir belegten die uns zugewiesenen Kammern, zogen uns um und begannen mit den vorbereitenden Arbeiten. Der Schlepper zog an und wir schippten die Elbe hinunter zur Nordsee. Ab Feuerschiff „Elbe Eins“ wurde es sehr kabbelig und ich stoppte alle Arbeiten am Haupt-Motor. Der mitreisende Inspektor hatte kein Verständnis für meine Entscheidung, doch mir war das Risiko, dass der Schiffspropeller während des Schleppzugs umschlagen und damit der Kolben und die Pleuelstange sich unkontrolliert bewegen konnten, zu groß, schließlich war ich auch für die Arbeitssicherheit meines Teams verantwortlich.

„Dann, wenn Sie nicht am Motor arbeiten, könnten Sie doch in den Betriebsgängen Farbe waschen“, kam der Inspektor mit einer neuen Idee. Auch diese Hoffnung machten wir ihm zunichte, denn wir waren Maschinenbau - Spezialisten und keine Leichtmatrosen.

Aufgrund des schlechten Wetters auf der Nordsee dauerte die Schleppreise von Hamburg nach Rotterdam rund vier Tage und in der Kombüse fanden sich zuletzt noch fünf kleine und drei große Kartoffeln.

Aus den Mitgliederkreisen

Der Schlepper warf seine Leinen wieder los und das Schiff machte am Werftkai fest. Wir setzten unsere zehnstündigen Arbeitstage fort. Einige Mitarbeiter der niederländischen Werft waren „stinksauer“ auf uns, weil wir ihnen - in ihren Augen - die Arbeit wegnahmen und versagten uns vorübergehend Kranhilfe. Ein klärendes Gespräch unter uns „Monteuren“ konnte die Vorurteile abbauen und wir unsere Motorenüberholung fortsetzen. Die Arbeit wurde zur Routine: Kolben ausbauen, Kolbenkrone waschen, Kolben- Ringnuten auskratzen, neue - Ringe aufziehen. Parallel dazu überholten zwei Teammitglieder die Kolbenstangen Stopfbuchse: zerlegen, in allen Teilen reinigen und die Ring-Segmente auf Abrieb und Andruck kontrollieren bzw. teilweise erneuern, die Buchse wieder aufbauen, dabei die Andruckfedern prüfen und schließlich die beiden Gehäuseschalen rückmontieren und deren Schraubenbolzen sichern.

Dann wurde der überholte Kolben aus der Montageöffnung gehoben -auf diesem Schiff gab es nur von Hand zu betätigende Kettzüge- mit der Laufkatze über die Zylinderöffnung gefahren, ab-

gesenkt, verschraubt und die Bolzen gesichert. Der Zylinderdeckel wurde montiert, alle Anschlüsse wieder hergestellt und die Ölwanne auf mögliche Fremdkörper genau untersucht. Dann erfolgte die Kühlwasser- und Schmieröldruckprobe und das Triebwerk war wieder einsatzbereit.

Der Inspektor hatte wieder ein Problem. Die neue Besatzung kam an Bord. Es waren liebe Menschen von den Philippinen, die „unsere“ Kammern benötigten. Also hieß es für mich, einen Mietwagen zu besorgen und eine Hotelunterkunft für fünf Personen zu buchen. Der Exodus vom Schiff kam auch unseren Geschmacksnerven zugute, weil die Hauptbestandteile aus der neuen Bordverpflegung: Reis, Fisch und roher Weißkohl, uns nicht so geläufig waren. Auch war es sicher nicht die richtige Basis für die Erledigung unserer schweren Montagearbeiten.

Endlich hatten wir den letzten Kolben überholt und rückmontiert. Es war früher Nachmittag. Morgens hatten wir schon im Hotel ausgecheckt. Wir packten unser Werkzeug zusammen und gingen uns duschen und umziehen. Ein

Teammitglied führte die letzte Kontrolle in der Ölwanne durch. Wir anderen waren bereits abfahrbereit. „Am Kolbenfuß leckt `was“, sagte er. „Dann zieh doch den Flansch nach“ war meine Antwort. „Habe ich versucht, aber die Schraube ist zu groß“, ergänzte er. Etwas ungehalten zog ich mir meinen Overall wieder an und stieg in die Ölwanne.

Es tröpfelte am Kolbenfuß aus dem Gewinde des Verschlussstopfens der Kühlwasserbohrung. Weder mit Bordmitteln noch mit unserem Werkzeug war diese Leckage zu beheben. Also musste unser Team nochmals an die Arbeit: Kolben wieder demontieren, Reservekolben auftakeln und montieren, Kontrollen und Druckproben ausführen. Die neue Besatzung staunte über die schnelle Teamarbeit. Wir arbeiteten durch und früh morgens war der Hauptmotor wieder betriebsbereit. Dann überzeugten wir den Inspektor noch davon, den defekten Kolben zur Überholung an Land zu geben und ihn nicht einfach im Maschinenraum zu halten.

Dem Inspektor, ein ehemaliger „Captain next God“, war deutlich anzusehen, dass er das selbstbewusste Auftreten unserer



Since 1911
Measuring Instruments

LEMAG LEHMANN & MICHELS GmbH
Siemensstraße 9 | 25462 Rellingen
Tel.: + 49 4101 5880 0
Fax.: + 49 4101 5880 129
Email: lemag@lemag.de

LEMAG Engineering GmbH
Siemensstraße 9 | 25462 Rellingen
Tel.: + 49 4101 5880 0
Email: egcs@lemag.de

visit us at
www.lemag.de

Optimising Performance & Reducing Emissions
LEMAG LEHMANN & MICHELS GmbH has manufactured performance measuring instruments for the marine industry since 1911. Today's product range includes state of the art systems to monitor engine efficiency. LEMAG LEHMANN & MICHELS also specialise in fuel systems.

Engine Performance Monitoring
LEMAG PREMETS®

Emission Reducing Technologies
LEMAG Slashpol® E WiF

LEMAG Engineering GmbH is the local agent and contact point for the entire German market for Clean Marine. Clean Marine offers Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS), also known as scrubbers, for the marine industry. The EGCS removes sulfur and harmful particulate matter (PM) from the ship's flue gas. For further information please contact us.

Ship Performance Monitoring
LEMAG SEEAmax®

Exhaust Gas Cleaning Systems - Scrubbers -

Teammitglieder nicht gewohnt war. Auch erhielten wir keine Anschlussaufträge von dieser befreundeten Reederei.

Es war kaum zu verantworten, wie wir unsere Rückfahrt von der Rotterdamer Werft nach Hamburg gestalteten. Wir hatten die Nacht durchgearbeitet. Zwar hatten wir geduscht und gefrühstückt, doch müde waren wir allesamt. Nachdem das Werkzeug in den Kofferraum verstaut war und alle Platz genommen hatten, gab es nicht mehr viel Luft zwischen dem Radkasten und den Hinterrädern. Also packten wir zwecks Gewichtsverteilung eine schwere Werkzeugkiste nach vorne in den Bodenraum des Beifahrers. Mein Beifahrer, den ich zum Lotsen ernannt hatte, schnarchte, wie die Kollegen auf der Hinterbank, nach den ersten zehn Minuten der Rückfahrt. Jeden Autobahn-Parkplatz, steuerte ich an, um nach einer Zigarettenpause, die Augen wieder geöffnet zu bekommen.

Während eines anderen Einsatzes auf der Werft „Blohm & Voss“ sollte das Schiff am nächsten Morgen ausgedockt werden. Unser Team arbeitete wieder einmal die Nacht durch, um rechtzeitig fertig zu werden. Alles verlief nach Plan. Der jugoslawische Kapitän bedankte sich bei uns für unsere Arbeit und

schenkte mir eine Flasche Slibovice, die ich in die Werkzeugkiste legte und vermaß.

Vor der Einfahrt zum alten Elbtunnel traten ein älterer und ein jüngerer Zollbeamter vor unseren Mietwagen. Die übliche Frage: „Haben Sie etwas anzumelden“, verneinte ich. „Dann öffnen Sie doch `mal den Kofferraum.“ Jetzt war ich schlagartig wach. „Moment bitte, wir haben eine Flasche Slibovice, ein Geschenk des Kapitäns, bei uns“. Lächelnd nickte der ältere Zöllner, jedoch drängte sich sein jüngerer Kollege heran und fragte aggressiv: „Ist `was?“ Sieben Mark und fünfzig Pfennig kostete dann die Nachverzollung und der gleiche Betrag war noch einmal als Zollstrafe fällig. Der schneidige Zöllner, offensichtlich neu im Revier, verkündete, dass gegen mich beim nächsten Mal ein Hafenvorbot ausgesprochen werden würde. „Dafür müssen Sie mich aber erst noch einmal erwischen“, war meine spontane Antwort. „Sie wissen, dass die ganze Angelegenheit eine Bagatelle, ein Ermessensfall ist. Und wenn ich jetzt nicht so müde wäre, hätte ich auf einem ausführlichen Protokoll von Ihnen bestanden!“ Sein Kollege schob ihn in den Nebenraum.

Leider verstarb der Juniorchef meiner Reederei viel zu früh. Er war, wie sein Va-

ter, die treibende Kraft für eine stete Unternehmensentwicklung, bei der auch alle Mitarbeiter mitgenommen wurden. Seine Kinder waren noch zu jung, um Leitungsverantwortung übernehmen zu können.

Ein Kostenblock, der der neuen Unternehmenspolitik zum Opfer fiel, war der Einsatz des Reparaturteams. Fairerweise ist zu erwähnen, dass alle Teammitglieder das Angebot erhielten, als fahrendes Personal wieder in den Borddienst zurückzukehren.

Mein zweites Berufsziel und damit die Rückkehr - von der Landseite aus - zur Schifffahrt, erreichte ich mit einer Anstellung bei einer internationalen Klassifikationsgesellschaft zunächst als Marine Surveyor. Die Klasse, wie die Zertifizierungs-Gesellschaft kurz genannt wird, ist der neutrale Mittler zwischen dem Reeder und der Werft während der Bauphase und weiter zwischen dem Reeder als Schiffsbetreiber und dessen Versicherung zur Bestätigung dessen, dass alle bei der Kiellegung des Schiffes zugrunde gelegten und vereinbarten Bau- und Sicherheitsvorschriften eingehalten wurden und während des Seebetriebs werden.

Aber das waren völlig andere, neue Geschichten. *Fritz Arp*



Positive Bilanz, wertvolle Impulse: Die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft setzt in der aktuell schwierigen Lage auf das Leitthema Digitalisierung. Aussteller und Besucher sind begeistert.

Mehr als 2.200 Aussteller aus aller Welt, erneut rund 50.000 Fachbesucher, 93.000 m² Ausstellungsfläche: Die 27. SMM, die unter der Schirmherrschaft von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel stand, ist mit einer starken Bilanz zu Ende gegangen. „Die überwältigende Resonanz ist Ausdruck einer Aufbruchsstimmung, die während der vier Messetage deutlich zu spüren war“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH.

Das sei angesichts der angespannten Branchenlage besonders erfreulich. Uwe Beckmeyer, parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium und maritimer Koordina-

tor der Bundesregierung, hob die hohe Innovationskraft der Messe hervor: „Die SMM ist eine besondere Plattform. Die Welt kommt gerne hierher“, so Beckmeyer.

Leitthemen Digitalisierung und Green Propulsion

Übergreifendes Thema der SMM 2016 war die Digitalisierung. „Die SMM ist die erste maritime Messe überhaupt, auf der Industrie 4.0 ein bestimmender Impuls ist. Das ist für die Schifffahrt eine Riesenchance“, sagt Dr. Alexander Nürnberg, Vorstandsvorsitzender der VDMA Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie und Geschäftsführer von MacGregor Hatlapa. Ein weiterer Fokus der Leitmesse lag auf „Green Propulsion“.

Eigens dafür hatten die Organisatoren die Halle A5 mit 3.500 m² zusätzlicher Ausstellungsfläche konzipiert. „Als Spezialist für hybride und voll-elektrische Antriebssysteme konnten wir uns hier optimal präsentieren“, so Andreas Baumüller, Geschäftsführender Gesellschafter der Baumüller Gruppe.

Die neue Halle war bereits Wochen vor Messestart ausgebucht.

Globaler Treffpunkt der Branche

In diesem Jahr war die SMM so international wie noch nie: Mehr als zwei Drittel der Aussteller kamen aus dem Ausland. „Es war erneut ein Erlebnis, hier zu sein. Wir haben viel gelernt und konnten jede Menge Inspiration und neuer Kontakte sammeln“, sagt Nawfal A-Jourani, Head of Dubai Maritime Cluster Office. Im Rahmen von Nationenpavillons stellten in diesem Jahr der Iran, Griechenland und Malaysia erstmals ihr maritimes Know-how vor. „Die SMM ist eine sehr lebendige Messe und wir wurden hervorragend aufgenommen“, betont Marketing Officer Derrick Armstrong Cowan vom malaysischen Nationenpavillon.

Zufriedene Gesichter auch bei der Iranian Association of Naval Architecture and Marine Engineering: „Wir freuen uns sehr über das rege Interesse an unserem Stand. Bereits in den ersten Tagen konnten wir viele wichtige Ver-

träge unter Dach und Fach bringen“, sagt Majid Izadkhah, Director & Founder der K.T.P Group.

Aus China, der weltweiten Nummer 1 der Schiffbaunationen, waren ebenfalls zahlreiche Unternehmen präsent. „Die SMM ist für uns ein absoluter Pflichttermin“, so Zou Yandong, Senior Engineer Technical Sales bei der Yanfang Group aus Shanghai, einer der führenden Werften des Landes. Besonders angetan war Yandong von der guten Organisation der Messe: „Alles lief reibungslos, und wir wurden vorbildlich betreut.“

Milliardenaufträge auf der SMM

Trotz gestiegener Ausstellierzahl und gewachsener Internationalität hat die Messe ihren familiären Charakter nicht verloren. „Geschäfte werden immer noch zwischen Menschen gemacht. Hier bei der SMM ist alles sehr persönlich, man hat kurze Wege und kann seinen Gesprächspartnern in die Augen schauen“, sagt Manfred Urban, Geschäftsführer der Mecklenburger Metallguß GmbH.



Since 1911
Measuring Instruments

LEMAG LEHMANN & MICHELS GmbH
Siemensstraße 9 | 25462 Rellingen
Tel.: + 49 4101 5880 0
Fax.: + 49 4101 5880 129
Email: lemag@lemag.de

visit us at
www.lemag.de

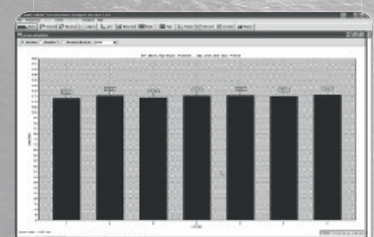
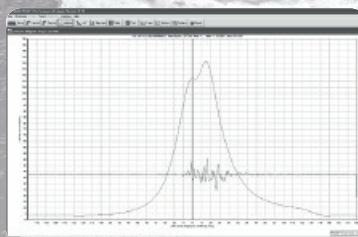
LEMAG PREMETS® C-XL

Engine Performance Monitoring

The PREMETS® C-XL MIP measuring system is an extremely robust and simple to use handheld instrument.

The unit displays the course of pressure directly after a measurement has been taken and can also store hundreds of measurements along with the according engine data.

The PREMETS® product range also includes permanently installed online systems that enable 24/7 cylinder pressure monitoring.



Auch in diesem Jahr wurden an den Messeständen zahlreiche Verträge unterzeichnet. So verbuchte die Meyer Werft einen Milliardenauftrag über drei LNG-betriebene Kreuzfahrtschiffe für die Carnival Corporation. Siemens wird das erste Kreuzfahrtschiff der britischen Reederei Saga Cruises mit dem „SISHIP eSiPOD“-Antriebssystem ausrüsten. MTU liefert vier Gasmotoren für zwei neue 70-Meter lange Aluminium-Katamarane der niederländischen Reederei Doeksen.

Starker Auftritt von DNV GL

Zu den imposantesten Auftritten auf der SMM zählte der von DNV GL. Das „DNV GL-Forum“ bot Raum für Fachvorträge und Diskussionen. „Die SMM ist sehr wichtig. Hier kann man alle wichtigen Akteure der maritimen Branche auf sehr kompakte Weise treffen“, sagt Group President & CEO Remi Eriksen. Die Fachbesucher konnten in den Hallen und auf dem Freige-lände zahlreiche technische Innovationen live erleben. So präsentierte MAN Diesel & Turbo unter anderem erstmals den neuen 175 D-Motor. „Wir sind sehr zufrieden mit der Resonanz. Die Qualität der Fachbesucher und Aussteller auf der SMM ist jedes Mal aufs Neue überwältigend“, so Lex Nijssen, Vizepräsident und Leiter der Viertakt-Sparte.

Hohe Besucherzufriedenheit

Nicht nur die Aussteller, auch die Fachbesucher waren mit der SMM überaus

zufrieden. Laut einer unabhängigen Besucherbefragung gaben 96 Prozent der Befragten an, die Messe sei gut bis sehr gut. 93 Prozent der Befragten werden die Messe weiterempfehlen. 82 Prozent der Besucher haben laut der Umfrage in ihrem Unternehmen einen Entscheidungseinfluss. 56 Prozent der Besucher gaben an, dass das Ziel des SMM-Besuchs die Anbahnung von Geschäftskontakten sei. Dieser Wert lag 2014 noch bei 44 Prozent. Die Zahl der Besucher lag trotz Krise auf dem Niveau der Vorveranstaltung. Die SMM 2016 konnte den hohen Auslandsanteil von 2014 mit 46% halten: 23% der ausländischen Besucher stammen aus den skandinavischen Ländern. Auf Rang 2 folgt Asien (inkl. naher und mittlerer Osten) mit 19%.

Attraktiver Rahmen, positive Perspektiven

Auch mit dem Konferenzprogramm setzte die SMM erneut Maßstäbe. Die Themenfelder Zukunftstrends (Maritime Future Summit), Umweltschutz (gme), Sicherheit & Verteidigung (MS&D) sowie Offshore (Offshore Dialog) wurden mit hochkarätigen Referenten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik adressiert.

Die nächste Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft findet vom 4. bis 7. September 2018 statt.

Weitere Informationen zur SMM unter www.hamburgmesse.com, zusätzliche Ausstellerstimmen unter <http://bit.ly/2cg1rEU> und Bilder/Videos zum Download unter <http://bit.ly/2bZ0KUR>.

mehr sicher zu führen. Oder war der Schiffbau gemeint? Mit digital gesteuerten Brennern werden schon lange die Bleche für den Rohbau geschnitten und viele weitere Arbeitsgänge für den gesamten Bauprozess erleichtert. Für den Entwurf von Maschinenräumen und Schaltschränken sind dreidimensionale Darstellungen auf dem Bildschirm längst zwingende Voraussetzung. Und wie steht es um die Kommunikation an Bord, von Schiff zu Schiff oder von Schiff zu Land? Nicht digital?

Was also hatten die Veranstalter im Sinn, als sie für 2016 als „Leitthema“ die Digitalisierung ausgaben? Es ging ihnen um die Vernetzung der Schifffahrt und eine systematische Nutzung der Datentechnik zur Optimierung der Schiffsführung. Hatte man sich davon eine ähnliche Wirkung, wie von der Zauberformel „LNG“ vor vier Jahren, versprochen?

Beide Schwerpunkte sind keinesfalls neu für die Schifffahrt. Reedereien wie Hapag Lloyd nutzen schon seit einigen Jahren entsprechende Techniken, um von der Zentrale in Hamburg aus den weltweiten Verkehr ihrer gesamten Flotte zu optimieren. Internetzugang an Bord der Schiffe ist dafür zwar eine Voraussetzung, aber noch keineswegs der entscheidende Schritt zur Vernetzung.

An dieser Stelle dürfen die vielen Vortragsveranstaltungen nicht vergessen werden, auf denen die sogenannte Digitalisierung der maritimen Wirtschaft umfassend diskutiert wurde. Doch welcher Besucher ist schon in der Lage, seinen fachlichen Interessen auf der Ausstellung nachzugehen und darüber hinaus auch nur einen Bruchteil des Vortragsangebotes zu nutzen? Zwar rühmt sich die Messeleitung der vielen begleitenden Veranstaltungen (rund 150!), aber was sagen die Aussteller dazu? Die negativen Beispiele von Ausstellungen, die zu Kongressen mutierten, sind einfach nicht zu übersehen.

Darüber hinaus wird daran erinnert, dass in weiten Bereichen der deutschen Wirtschaft Digitalisierung gegenwärtig als Erläuterung – um nicht zu sagen als Entschuldigung – benutzt und als Ursache für gewisse Missstände hingestellt wird, zum Beispiel bei einigen deutschen Banken.

Die Folgen einer zunehmenden Digi-

SMM 2016 – eine Nachlese

Die maritime Weltmesse zwischen Anspruch und Wirklichkeit

In Abwandlung des berühmten Wortes von Sepp Herberger lässt sich auf die wichtigste Schifffahrts-Fachmesse der Welt anwenden: Nach der SMM ist vor der SMM. Dabei geht es allerdings nicht um den Verkauf von Quadratmetern Hallenfläche für die nächste Ausstellung, obwohl das für die Kaufleute der Hamburg Messe und Congress GmbH das Wichtigste ist, sondern zum Beispiel schlicht um die Frage, wie lassen sich Akzente set-

zen, oder anders gesagt, Schwerpunkte für das Messegeschehen bilden?

Für die SMM 2016 sah die Messeleitung zwei Schwerpunkte: „Digitalisierung“ und „alternative Antriebstechnik“. Viele Messebesucher mögen sich gefragt haben, fängt der Schiffbau erst jetzt mit der Digitalisierung an und welche Bereiche der Schifffahrt und des Schiffbaus könnten gemeint sein? Doch ohne digitale Technik sind Schiffe schon seit Jahrzehnten nicht



Motoreninstandsetzung

Maschinenbau

Schleiftechnik

Service

WJ
WULF JOHANNSEN

Weltweiter Reparatur-Service für Dieselmotoren

- Großkurbelwellenschleiferei
- Spindeln von Lagergassen
- Lagerfertigung
- Instandsetzung von Schiffsdrucklagern
- Mechanische Fertigung und Metallspritzarbeiten
- Pumpen, Getriebe, Turbolader
- Ersatz- und Tauschteilservice

Wulf Johannesen KG GmbH & Co. – Marie-Curie-Str. 19 – D-24145 Kiel – Tel.: +49(0)431/58795-0
Fax: +49(0)431/58795-43 – info@wulf-johannesen.de – www.wulf-johannesen.de

talisierung aller Abläufe an Bord von Schiffen und an Land bei den Reedereien blieben in der Eröffnungspressekonferenz nicht unerwähnt: Rationalisierung, Verschlanung und die damit zwangsläufig verbundenen Probleme für die Erhaltung von Arbeitsplätzen. Die „Suche nach Auswegen aus der Krise“ ist damit keineswegs beendet.

Außerdem gehörte zu den besonders herausgestellten Punkten die „zusätzliche Halle zum Thema umweltfreundliche Antriebe“. Am Westeingang zum Messegelände war eine provisorische Halle errichtet worden, in der „alternative und umweltfreundliche Antriebstechnik“ gebündelt und ein zusätzlicher Akzent gesetzt werden sollten. Ganz abgesehen von den klimatischen Bedingungen in der 3500 m² großen Halle, kann weder von einer Bündelung noch von einem zusätzlichen Akzent die Rede gewesen sein. Viel eher entstand der Eindruck, dass zusätzliche Hallenfläche benötigt wurde, um den Wünschen der Aussteller nachkommen zu können. Zwar stellten in dieser Halle (A 5) einige Unternehmen aus, deren Programm durchaus in den Bereich der alternativen Antriebstechnik fällt, doch können diese guten Beispiele nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Aussteller der Halle A 5 eine Mischung an Produkten und Dienstleistungen boten, wie sie der gesamten Messe ent-

spricht, zwar ein breites Spektrum aus dem Zubehörbereich, aber ein „zusätzlicher Akzent“ war das nicht.

Kontraproduktiv ist in diesem Zusammenhang das Verhalten vieler Reeder, die auf der einen Seite in der Krise die Kosten senken und Verbesserungen einführen wollen, auf der anderen die „LNG-Technologie“ völlig undifferenziert als zu teuer abqualifizieren. Schwefelfreies Schweröl wird, abgesehen von den Emissionen wie Stickoxide und Partikel, in absehbarer Zeit jeden-

falls keine wirtschaftliche Alternative sein, um zu umweltfreundlichen Schiffsantrieben zu kommen. Zweifellos spielen bei der Einführung von Verbesserungen auch die Finanzierungsmöglichkeiten eine Rolle. Da klagen die Reeder zu Recht über die fehlende Bereitschaft der Banken, die am Schiff und nicht mit dem Schiff Geld verdienen wollen und folglich eine völlig andere Betrachtungsweise als die Reeder haben.

Hans-Jürgen Reuß

© PR Pressebüro Reuß 2016

Ausbildungstörn auf Segelschulschiff

28 Studierende der Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises sind kürzlich von Rostock aus mit dem Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth“ erstmals auf große Fahrt gegangen.

Der Ausbildungstörn für die Studierenden der Fachrichtungen Nautik, Schiffsbetriebstechnik und Schiffselektrotechnik dauerte drei Wochen.

Im Fahrtrevier Ostsee absolvierten die angehenden Seeleute in rund 21 Tagen die seemannische Grundausbildung vor ihrem ersten Einsatz an Bord der AIDA-Flotte. Neben den Studierenden von AIDA Cruises waren in diesem Jahr bereits zum dritten Mal auch 20 Kadetten von Carnival UK bei der Ausbildungsreise dabei.

Der mehrwöchige Praxisexkurs an Bord der „Lissi“ gehört zum umfassenden Ausbildungsprogramm von AIDA



Die AIDA-Nachwuchskräfte absolvierten eine dreiwöchige Grundausbildung an Bord des Schulschiffs.

Cruises und bereitet die Studierenden optimal auf ihr Seefahrtsstudium und ihren ersten Bordeinsatz vor.

„An Bord des Segelschulschiffs erfahren unsere Studierenden, wie sich ein Schiff bei Wind und Wetter verhält und erlernen neben Segelsetzen auch nautisches und technisches Basiswissen. Zudem sind Teamgeist und Engagement gefragt. Dies sind ideale Voraussetzungen, um an Bord der AIDA-Flotte zu arbeiten“, sagt Daniel Schimmelpfennig, der das Ausbil-

dungsprogramm bei AIDA Cruises betreut. AIDA Cruises kooperiert seit sechs Jahren mit dem Schulschiffverein „Großherzogin Ehsabeth“ e.V.

Seit dem 8. August befinden sich 110 junge Menschen in einer Ausbildung oder einem Studium mit nautisch-technischer Ausrichtung bei AIDA Cruises. Derzeit beschäftigt das Unternehmen rund 8.000 Mitarbeiter aus 40 Nationen, 7.000 davon an Bord, 1.000 an den Unternehmenssitzen in Rostock und Hamburg. Bis

2020 soll die AIDA-Flotte auf 14 Schiffe anwachsen.

Auch für das Jahr 2017 bietet AIDA Cruises wieder Bachelor-Studiengänge für die Bereiche Schiffsbetriebstechnik, Nautik und Schiffselektrotechnik an. Bewerbungen für das kommende Studienjahr sind ab sofort möglich.

Weitere Informationen unter www.aida-jobs.de

(aus „Schiff&Hafen“ 10-2016)

Vorbemerkung zum nächsten Beitrag

Während unseres diesjährigen Urlaubsaufenthalts in Dresden hatten wir die Gelegenheit und Zeit bei schönstem Sommerwetter eine Reise entlang des Elbsandsteingebirges mit dem Schaufelraddampfer „Meissen“ zu genießen. Beim Blick auf die oszillierende Zweizylinder-Dampfmaschine, die man vom Passagierdeck aus in Betrieb sehen konnte und der man das stolze Alter von nahezu 130 Jahren nicht ansieht, kam mir die Erinnerung an meine Assizeit, die ich 1955 auf einer Dreifachexpansions-Dampfmaschine begonnen hatte.

Auf meiner Suche nach technischen Informationen hat mir Herr Dipl.-Ing. Reuß die Unterlagen seines Vortrags in Dresden zur Verfügung gestellt, die ich im Schiffs-Ingenieur Journal dankenswerter Weise veröffentlichen darf.

Joachim Ortlepp, Redaktion

Die Dampfmaschinen der Seitenrad-dampfer der Sächsischen Flotte

Einleitung

Keine Gesamtdarstellung der Geschichte der Dampfmaschine, doch ein kleiner Ausflug in die Frühgeschichte dieser „Kolbenkraftmaschine mit äußerer Verbrennung“ steht am Anfang dieses Themas. Obwohl auf den ersten Blick Nicolaus August Otto und Rudolf Diesel nichts mit James Watt zu tun haben, werden die Zusammenhänge in der Einleitung kurz dargestellt.

Die drei großen Erfinder von Maschinen, die im Wortsinne die Welt bewegten und noch heute bewegen, hatten mit ihren Patenten Probleme und wurden aus verschiedenen Gründen angegriffen. Nicolaus August Ot-



Nicolaus August Otto
1832 – 1891

1886 bis auf einen einzigen Anspruch vernichtet.

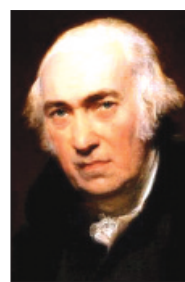
Rudolf Diesel hatte in Krupp und

to trafen die Patentprozesse am härtesten. Das DRP 532 und das DRP 2735 wurden im Reichsgerichtsprozess von



Rudolf Diesel 1858
–1913

der Maschinenfabrik Augsburg potente Unternehmen zur Seite, die mit beträchtlichen Mitteln seine Gegner abfinden konnten. Letztlich gab es im Fall Diesel nur einen Gegner, der seine Patente hätte zu Fall bringen können, das war der deutsche Ingenieur Emil Capitaine. Auch er wurde abgefunden.



James Watt 1736–1819

Watts Biograph schreibt, dass sehr wohl vernünftige Gründe bestanden hätten, die Gültigkeit des Patentbesitzes zu verneinen.

Dies musste auch vom Gericht zugegeben werden, aber in Anerkennung der außerordentlichen Bedeutung der Erfindung blieben Watts Rechte erhalten.“ Und Goldbeck schrieb weiter, dass ein ähnliches Verhalten vom

Zum Schicksal der Watt'schen Patente schrieb Gustav Goldbeck: „Um das Patent für die Kondensationsdampfmaschine vom Jahre 1769 haben Watt und Boulton ... zahlreiche Prozesse führen müssen, und



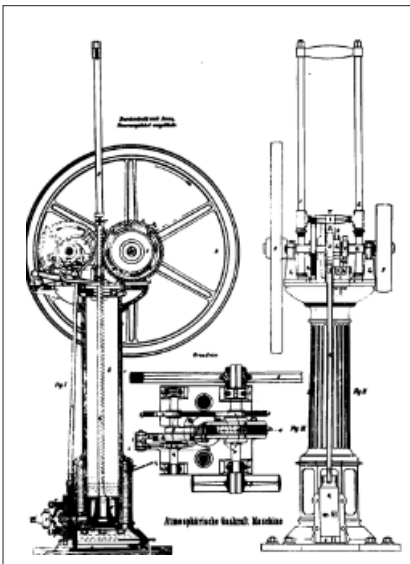
Foto: SDS-Gruppe



Der Dieselmotor verdrängte fast alle anderen Arten des Verbrennungsmotors, nicht jedoch den Ottomotor, dessen Verbrennungsverfahren für Gasmotoren größter Leistung – auch als Schiffsantrieb – heute mehr denn je gefragt ist.

Reichsgericht wohl nicht zu erwarten gewesen wäre, obwohl es die Priorität Ottos ausdrücklich anerkannte. Otto bzw. sein Unternehmen, die Gasmotorenfabrik Deutz, scheiterte mit den Patenten nur an formalen juristischen Positionen.

Den Grundgedanken, der zur atmosphärischen Dampfmaschine führte, hatte Denis Papin bereits 1690 veröffentlicht: Erzeugung eines luftverdünnten Raums mit der Kondensation des Wasserdampfs. Bei Matschoss ist dazu zu lesen: „Die atmosphärische Maschine, wie wir sie in der Huyghens’schen Pulvermaschine und in der



ersten Papin’schen Kolbenmaschine kennen gelernt haben, war berufen, nach weiterer Ausbildung als erste Wärmekraftmaschine den Anforderungen der Industrie in höherem Masse zu genügen.“

Um 1700 entstand die atmosphärische Dampfmaschine von Thomas Newcomen mit einem Balancier zur Kraftübertragung auf eine Pumpe zur Wasserhaltung in Bergwerken. Von etwa 1710 stammt Newcomens Erfindung der Wassereinspritzung in den Arbeitszylinder zur Kondensation des Dampfes.

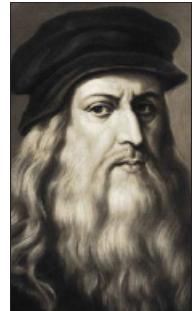
Diese sogenannten „Dampfmaschinen“ liefern nicht selbsttätig. Um einen einwandfreien Ablauf des jeweiligen Arbeitsspiels sicherzustellen, mussten von Hand einige Hähne in einer bestimmten Reihenfolge geöffnet bzw. geschlossen werden. Conrad Matschoss schreibt dazu: „Humphrey Potter soll 1713 die erste selbsttätige Steuerung der atmosphärischen Maschine in primitiver Weise hergestellt haben“ und verweist dann darauf, dass die erste gebrauchsfähige automatische Steuerung erst 1718 ausgeführt wurde.

James Watt und seine Erfindungen

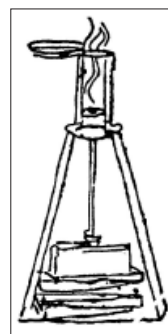
James Watt gilt nicht nur als vielseitiger Erfinder, sondern als der bedeutendste auf dem Gebiet der Dampfmaschine. Mit der Kondensation des Dampfes in einem vom Arbeitszylinder getrennten „Zylinder“, beendete er die Zeit der Vorläufer (Savery, Newcomen) und bewirkte den Übergang von der atmosphärischen zur direkt wirkenden Dampfmaschine. Das war ein Entwicklungssprung, wie er kaum größer hätte sein können. Versuche dazu führte er schon 1765 aus. Seine Patentschrift dazu, vom 25. April 1769, zielt auf die Reduzierung des Dampfverbrauchs der „Feuermaschinen“ und betont die Bedeutung

der Wärmeisolierung des Arbeitszylinders.

Bei Otto gab es die gleiche Situation wie bei Watt. Auch er beendete mit seinem Viertaktmotor von 1876 die Zeit der Vorläufer und begründete mit dem entwicklungsfähigen Viertaktmotor die Motorentechnik der Welt.



Leonardo da Vinci
1452–1519



Diese Skizze einer atmosphärischen Kraftmaschine von der Hand Leonardos, vermutlich aus dem Jahre 1509, dürfte die älteste Darstellung einer solchen Maschine sein.

Auch bei ihm ging es um den Übergang, von der Erzeugung eines luftverdünnten Raumes und der Nutzung des atmosphärischen Druckes, zur direkt wirkenden Kraftmaschine. Der Unterschied zu Watt liegt nur darin, dass es sich bei ihm um einen Maschine mit innerer Verbrennung handelte, wie sie schon Leonarda da Vinci vorschwebte.

Zu Diesel ist an dieser Stelle noch anzumerken, dass er mit seinem Motor unmittelbar auf den Arbeiten Ottos aufbaute. Als studierter Thermodynamiker kannte er selbstverständlich die Schwächen aller Verbrennungskraftmaschinen seiner Zeit. Das führte ja auch zum Titel

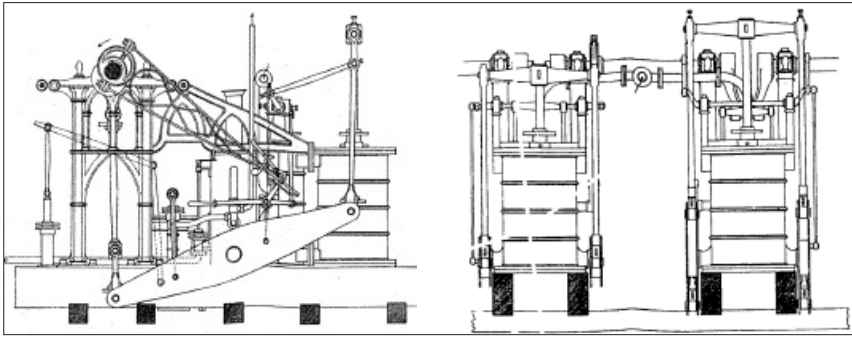


Austausch-Filterelemente für Einfach-, Doppel- und Automatikfilter

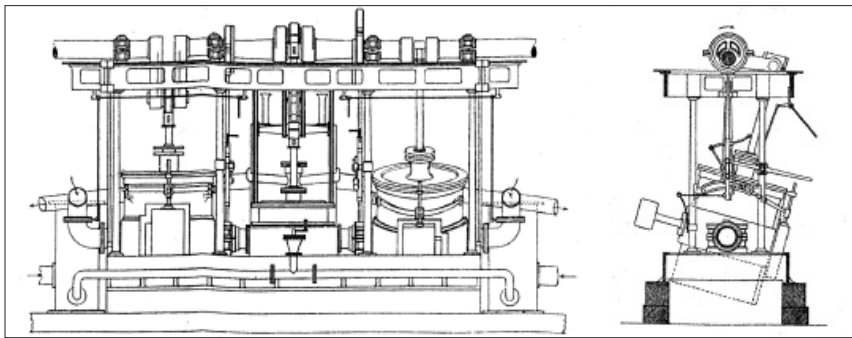
- für Hydraulik- und Schmieröle, Brennstoffe, Wasser, Chemikalien und Kühlschmierstoffe
- aus eigener Entwicklung und Herstellung



Walter Stauffenberg GmbH & Co. KG
Im Ehrenfeld 4 • 58791 Werdohl • Tel.: (02392) 916-0 • Fax: (02392) 916-220
filtrationstechnology@stauff.com www.stauff.com



Die ersten Dampfmaschinen für die „Königin Maria“ und die „Prinz Albert“, gebaut von der Maschinenbauanstalt Engels in Berlin nach dem Prinzip von Boulton & Watt, mit zwei feststehenden Zylindern und seitlichen Balanciers. Der Kolbendurchmesser beträgt etwa 525 mm und der Hub 730 mm. Die Maße sind aus den 1890 von Hugo Fischer nach den Originalen angefertigten Zeichnungen entnommen.



Die Zeichnungen ebenfalls von Hugo Fischer von 1890, zeigen die Ausführung der zweiten Dampfmaschinen der „Königin Maria“ und der „Prinz Albert“ die von John Penn 1840 bzw. 1841 geliefert und in Hamburg eingebaut wurden. Die Maschinen mit zwei oszillierenden Zylindern arbeiteten immer noch mit Niederdruck und leisteten 32 PS.

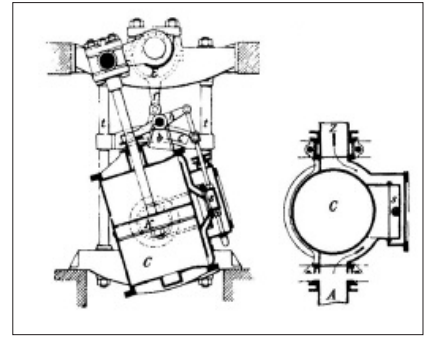
seiner berühmten Schrift von 1893: „Theorie und Konstruktion eines rationellen Wärmemotors zum Ersatz der Dampfmaschine und der heute bekannten Verbrennungsmotoren“.

Zurück zu James Watt: Was seine Maschine von 1769 noch nicht konnte, war, die aus dem Dampf gewonnene mechanische Energie mit einer Drehbewegung zu verbinden. Kurbel und Pleuel waren noch nicht erfunden. Als James Pickard dafür 1780 ein Patent erlangte, soll Watt eine Zusammenarbeit mit ihm abgelehnt und nach einer Alternative gesucht haben. Die fand er im „Planetenradgetriebe“, das ihm 1781 patentiert wurde. Ein Jahr später erfolgte die Ausführung der ersten Dampfmaschine mit drehender Bewegung, die für eine Mühle bestimmt war.

Zur Frühgeschichte der Dampfmaschine gehören dann noch die Einführung des Drehzahlreglers, die doppelwirkende Dampfmaschine sowie die Einfach- und Mehrfach- Expansionsmaschinen. Watt hatte bereits 1769 im Anspruch 4 des Patentes Nr. 913 von der „expansive force“ des Dampfes gesprochen, die er zu nutzen gedachte. Auch das war ein Ansatz zur Einsparung von Kraftstoff. Interessanterweise ist im Originaltext von „fuel“ und nicht von Kohle die Rede.

Aus diesen Anfängen heraus entwickelte sich die Dampfmaschine über gut 250 Jahre, bis sie spätestens in den 1960er Jahren in der Schifffahrt von den Dieselmotoren vollständig abgelöst wurde – rund 70 Jahre nach Diesels berühmter Schrift.

Zur frühen Nutzung der Dampfmaschinen als Schiffsantrieb schreibt Matschoss: „In Europa entwickelte sich zunächst die von Boulton und Watt schon 1814 ausgeführte Seitenbalanciermaschine zu dem allein herrschenden Schiffsmaschinentypus.



Querschnitt einer Penn'schen Niederdruck-Dampfmaschine aus den 1830er Jahren nach Matschoss, mit zwei oszillierenden Zylindern und Penn'scher Kulissensteuerung.

Man verwendete fast ausnahmslos Zwillingenmaschinen mit zwei um 90° versetzten Kurbeln, um grössere Gleichförmigkeit des Ganges und leichte Manövrierfähigkeit zu erhalten.“

Die Sächsische Flotte und ihre Dampfmaschinen

Die Sächsische Dampfschiffahrtsgesellschaft begeht in diesem Jahr ihren 180. Geburtstag. Ihre neun historischen Dampfschiffe – alles Seitenrad-dampfer – trennen vom ältesten bis zum jüngsten 50 Jahre („Stadt Wehlen“ 1879 – „Leipzig“ 1929). Zwischen den Konstruktionen deren Dampfmaschinen liegt jedoch eine zeitliche Spanne von 88 Jahren („Diesbar“ 1841 – „Leipzig“ 1929).

Nach einer kurzen Darstellung der ersten Personenschiffe der Sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der „Königin Maria“ und der „Prinz Albert“ mit ihren Antriebsanlagen, werden exemplarisch die Anlagen der „Diesbar“, der Schwesterschiffe „Meißen“, und „Pillnitz“ sowie die der ebenfalls Schwesterschiffe „Dresden“



Der Personendampfer „Königin Maria“ nach einer alten Postkarte auf der Elbe vor dem Schloss Übigau. Quelle: Verkehrsmuseum Dresden

und „Leipzig“ beschrieben. Letztere kennzeichnen den höchsten technischen Stand von Dampfmaschinen auf den Schiffen der Sächsischen Flotte.

Die ersten Personenschiffe: „Königin Maria“ und „Prinz Albert“

Unmittelbar nach der Erteilung des Privilegs „zur Betreibung der Dampfschiffahrt auf der Elbe von einem inländischen Orte zum andern“, für fünf Jahre von 1836 an im Königreich Sachsen, entstanden nach Plänen von Johann Andreas Schubert im Herbst 1836 auf einem Platz nahe dem Elbufer, genannt Vogelwiese, am östlichen Rand der Altstadt, zwischen der Albert- und der Carolabrücke von heute, die Rümpfe für zwei eiserne Dampfschiffe.

Schubert war Hochschullehrer in Dresden und veröffentlichte, nachdem die Sächsische Regierung ihm 1833 ein Privileg zum Betrieb der Dampfschiffahrt auf der Elbe verweigert hatte, Anfang 1836 unter dem Titel „Andeutungen über die Dampfschiffahrt auf der Oberelbe“ eine Arbeit, mit der er nachwies, unter welchen Voraussetzungen Dampfschiffe auf der Oberelbe betrieben werden können. Sein Biograph Weichold schreibt dazu: „Ausführlich und wissenschaftlich exakt wies er damals nach, daß eine erfolgreiche Dampfschiffahrt in Sachsen durchaus möglich sei, sofern die Schiffe den von ihm genau ermittelten Tiefgang nicht überschreiten und zu diesem Zweck aus Eisen hergestellt und mit leichten Hochdruck-Dampfmaschinen ... ausgerüstet würden.“

Diese Arbeit hatte unmittelbaren Einfluss auf ebenfalls an der Elbschiffahrt interessierte Persönlichkeiten, mit der Folge, dass der Sächsische Regierung kurz nach der Veröffentlichung gleich drei Gesuche um ein Privileg zum Betrieb der Dampfschiffahrt in Sachsen eingereicht wurden. Erfolg hatte schließlich eine Gruppe Dresdner Kaufleute. Sie erhielt am 8. Juli 1836 das erwünschte Privileg.

Schubert war danach einige Monate als technischer Berater dieser Gruppe tätig. „Auf Kosten der künftigen Gesellschaft und im Auftrag des Gründungskomitees“, reiste er noch im Frühjahr 1836 einige Wochen nach Frankreich, um die dort im Einsatz befindlichen Fluss-Dampfschiffe zu studieren. Auf Grundlage der gesammelten Erfahrungen entstanden seine Entwürfe: eiserne Schiffe, ohne ausgeprägten Kiel, mit zur Kim nur wenig ansteigendem Boden, um einen möglichst geringen Tiefgang zu verwirklichen. Damit ergab sich für den Rohbau der „Königin Maria“, bei einer Länge von 36,093 m und einer Breite von 3,923 m, ohne Maschinenanlage, Schaufelräder und Räderkästen sowie anderer Ausrüstung ein Tiefgang von nur 153,4 mm. Die Verdrängung soll in diesem Zustand 15 t betragen haben.

Die Maschinenanlage und ihre Ausrüstung erhielten die beiden Schiffe bei der im Februar 1837 in Übigau eröffneten Maschinenbauanstalt des „Dresdener Actien-Maschinenbau-Vereins“ (Gründung 1836), die unter der Leitung von Schubert stand und mit dem Bau der ersten Dampflokomotive in Deutschland, der „Saxonia“, berühmt wurde.

Schubert hatte, vor dem Hintergrund der in England (negativ) und Frankreich (positiv) gesammelten Erfahrungen, als

Antrieb Hochdruckmaschinen vorgesehen, um aufgrund des geringeren Gewichtes dieser Bauart, im Vergleich zu Niederdruckmaschinen, einen möglichst geringen Tiefgang sicherzustellen. Hochdruck entsprach bei dem damaligen Stand der Technik einem Wert von 3 bar und mehr an der Maschine. Die zuständige Behörde hatte jedoch Sicherheitsbedenken gegen den hohen Druck von 60 psi (4,2 bar), mit dem die von Schubert vorgesehenen Maschinen arbeiten sollten, und genehmigte diese nicht. Dagegen wurden die bekannten Niederdruckmaschinen nur mit maximal 1,25 bar betrieben.

Die Direktion der Gesellschaft intervenierte nicht bei der Behörde und entschied sich, entgegen allen Empfehlungen zur Bestellung von Niederdruckmaschinen, die dann von der Maschinenbauanstalt Egells in Berlin mit Lokomotivkesseln geliefert wurden. Statt des geplanten Gewichtes von 15 bis 20 t für diese Antriebsanlage lag das tatsächliche Gewicht bei etwa 60 t. Das führte rechnerisch zu einem Tiefgang von 72 statt der gewünschten 43 cm und tatsächlich zu 73 bis 76 cm. Damit waren häufige Grundberührungen auf dem nicht regulierten Oberlauf der Elbe programmiert.

Schuberts Biograph äußert hierzu die Vermutung, dass die Direktion der

HTS **Hamburger Technik Service**



Ausschläger Billdeich 32 · D-20539 Hamburg

Phone: (040) 31 78 30-0 · Fax: (040) 31 68 51 · E-Mail: hts@hts-hamburg.de

Deliveries:

2 + 4 STROKE ENGINE PARTS · CYLINDER LINER · PISTON COVER · PISTON RINGS
AIR COMPRESSORS AND SPARE PARTS – TURBOCHARGER PARTS – REPAIR SERVICE

Branch Offices:

HTS Korea Co. Ltd. (Korea-Pusan) · Phone: 0082 51 466070 · Fax: 0082 51 4663182
HTS Poland: Phone: 0048 59 8221291 · Fax: 0048 59 8221292
OTS (Kobe): Phone: 0081 78 681 21 73 · Fax: 0081 78 681 21 99
HTS BRANCH OFFICE SHANGHAI (CHINA)

Sole Agent for:

ELMOR S.A. – P.Z.U.O. WARMA – Z.U.O. HYDROSTER – RUMIA – TOWIMOR S.A.



gegr. 1918

Schweißwerk und Maschinenbau
OTTO SCHUCHMACHER GmbH
Elektro - Autogen - Reparaturschweißwerk
Compound - Riegelverfahren

Ausschläger Billdeich 32
20539 Hamburg
Telefon: (040) 78 08 91-0
Fax: (040) 78 08 91-20



„Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, wie das Unternehmen damals hieß, die Maschinen nur abgenommen habe, weil sie zeitlich unter Druck geriet, da das Privileg eine Klausel enthielt, nach der die Dresdener Gruppe innerhalb von 12 Monaten nach Erteilung „die Dampfschiffahrt ... mit hinreichenden Fahrzeugen eingerichtet“ haben musste.

Die Dampfmaschinen von Egells für die „Königin Maria“ und die „Prinz Albert“ hatten zwei feststehende Zylinder und an jeder Seite ein Balancier nach dem Prinzip von Boulton & Watt. Sie waren nicht umsteuerbar, was die Manövrierfähigkeit stark einschränkte. Im April 1838 vorgenommene Messungen zeigten folgende „nominalen“ Leistungen:

-
- ▶ Königin Maria PSe 46,5
(a. Qu. 46,0) in Fahrt 41,6 PSe
 - ▶ Prinz Albert PSe 49,6 in Fahrt 43,0 PSe.
-

Bei gleichem Kolbendurchmesser von etwa 525 mm und gleichem Hub von 730 mm muss die Maschine der „Prinz Albert“ mit deutlich höherem mittlerem Druck gefahren worden sein.

Die Maschinenanlage der „Königin Maria“ wurde erstmals am 6. Juli 1837 in Betrieb genommen und anschließend Probefahrten durchgeführt, die unter anderem dazu dienten, das Personal für die Bedienung von Kessel und Maschine anzulernen. Da der Kessel nicht genügend Dampf lieferte, mussten Änderungen vorgenommen

werden und die „offiziellen Übungsfahrten“ konnten erst Anfang August erfolgen. Der Betrieb nach Fahrplan begann am 18. September 1837 (andere Quellen: 25. bis 29. August und ab 23. September) auf den Strecken zwischen Pillnitz und Rathen sowie zwischen Dresden und Meißen. Das Schwesterschiff „Prinz Albert“ wurde ein Jahr später in Dienst gestellt.

Der Tiefgang der beladenen Schiffe entsprach nicht einmal den durchschnittlichen Werten am Pegel Dresden, geschweige denn jenen bei Niedrigwasser. Verschiedene Ansätze der Gesellschaft zur Verbesserung der Situation führten zu keinem Ergebnis. So erhielt die „Königin Maria“ innerhalb kurzer Zeit drei und die „Prinz Albert“ zwei verschiedene Kessel. Unter anderem wurde erwogen, neue Schiffe anzuschaffen und entsprechende Angebote eingeholt.

Weil das Privileg der Elbedampfschiffahrts-Gesellschaft zunächst nur für die Dauer von fünf Jahren erteilt worden war, musste es, wollte man den Betrieb aufrecht erhalten, unbedingt verlängert werden. Da die Auseinandersetzungen zwischen der Reederei und der Werft in Übigau, bei denen, wie Gutachter immer wieder bezeugten, Schubert zu Unrecht belangt wurde, in aller Öffentlichkeit ausgebreitet worden waren, neigte die Sächsische Regierung wohl nicht dazu, das Privileg zu verlängern, zumal ein Verkehr nach Fahrplan mit den verfügbaren Schiffen nicht zu sichern war.

So war es nur einem Gutachten zu verdanken, dass die Verlängerung dennoch erfolgte, allerdings mit einer strengen Auflage: „...daß man wenigstens ein Boot in Gang bringe, das bei angemessener Tragbarkeit und voller Fracht keinen größeren Tiefgang als höchstens 22 Zoll [Anmerkung des Verfassers: 22 Sächsisch Zoll entsprechen 52 cm] aufweist“.

Zwangsläufig entschied man sich für eine Umstellung auf leichtere oszillierende Zweizylinder-Niederdruckmaschinen von John Penn in Greenwich, die allerdings mit nur 32 PS eine deutlich geringere Leistung abgeben konnten. Zunächst erfolgte 1840 der

Umbau der „Prinz Albert“ in Hamburg. Damit verringerte sich der Tiefgang des nicht beladenen Schiffes auf 48 cm und auf 64 cm mit 450 Fahrgästen, gefülltem Kessel und einer entsprechende Menge Kohlen an Bord. So wurde die Auflage zwar nicht erfüllt, doch der Einsatz des Schiffes wesentlich verbessert. Die „Königin Maria“ wurde ein Jahr später ebenfalls auf eine Penn'sche Maschine umgerüstet. Außer mit einem verringerten Tiefgang war diese Maßnahme mit einer deutlich verbesserten Manövrierfähigkeit verbunden, da die Penn'schen Maschinen umgesteuert werden konnten.

Der Einbau dieser Maschinen im selben Jahr wie die Lieferung von Penn für die mit einem österreichischen Privileg fahrende „Bohemia“ lässt darauf schließen, dass es sich um Maschinen gleicher Konstruktion gehandelt haben muss. Die Maschine der „Bohemia“ wurde später ganz oder in Teilen - das ist trotz intensiver Recherchen bis heute eine nicht absolut gesicherte Aussage - in andere Schiffe, zuletzt in die heutige „Diesbar“ eingebaut.

Hierzu schreibt Matschoss: „Eine große Bedeutung als Schiffsmaschine erlangten ... die oszillierenden Maschinen, besonders seitdem es dem berühmten englischen Ingenieur John Penn Anfang der dreissiger Jahre [Anmerkung des Verfassers: 1830er Jahre] gelungen war, der Steuerung eine äußerst praktische Form zu geben.“ Die genannte Steuerung wurde als Penn'sche Kulissensteuerung bekannt.

Matschoss fügte jedoch gleich hinzu, dass dieser Maschinentyp den steigenden Leistungsanforderungen nicht lange gerecht werden konnte, da mit zunehmender Leistung die bewegten Massen entsprechend anstiegen und damit die Reibung und der Verschleiß an den hohlen Drehzapfen der Zylinder, durch die der Dampf zu- und -abgeführt wurde. Sie wurden von den „schrägliegenden Raddampfermaschinen“ abgelöst.

Hans-Jürgen Reuß
© PR Pressebüro Reuß 2016

Fortsetzung im nächsten Journal

Zum Titelbild:

Bomin Linde LNG sichert sich weltweit größtes Liquefied Natural Gas Bunkerschiff

Liquefied Natural Gas (LNG) Lieferant Bomin Linde LNG hat sich das weltweit größte LNG-Bunkerschiff mit einer Kapazität von 7.500 m³ gesichert. Der langfristige Chartervertrag mit Eigentümer Bernhard Schulte wurde am 30. September 2016 unterzeichnet.



Das Schiff wird von einem im November 2015 gegründeten Joint Venture gechartert, an dem Bomin Linde LNG zu 90 Prozent beteiligt ist. Die übrigen 10 Prozent hält Klaipėdos Nafta, der Eigentümer und Betreiber des Klaipėda-LNG-Import-Terminals. Die Inbetriebnahme des LNG-Bunkerschiffs ist für Ende 2018 geplant. Bomin Linde LNG wird mit dem LNG-Bunkerschiff maritime Kunden und Small-Scale-LNG-Terminals an der Ostseeküste versorgen. Klaipėdos Nafta sichert mit dem Schiff einen flexiblen LNG-Transport-Service zu ihrer LNG-Umschlagstation an Land.

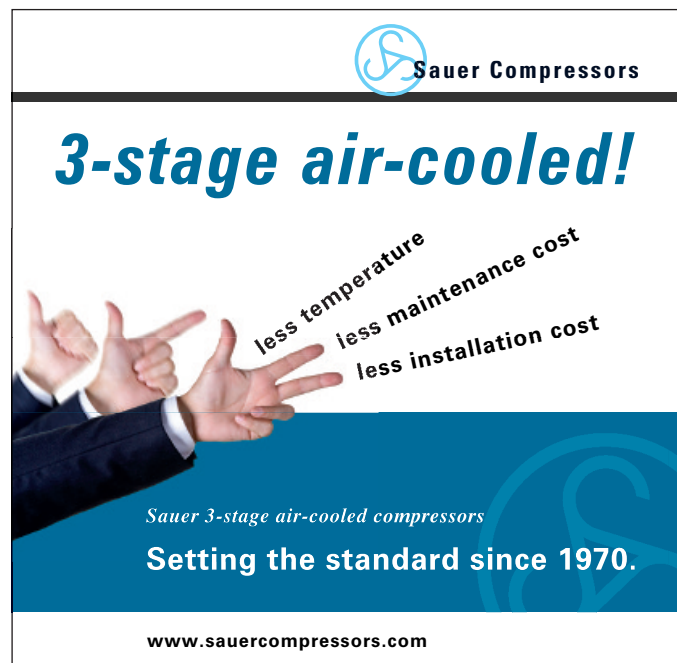
Mahinde Abeynaike, Chief Executive Officer von Bomin Linde LNG, erklärt: „Der Anteil von LNG als Schiffskraftstoff wird in der Ostsee in den nächsten Jahren signifikant wachsen. Diese Entwicklung wollen wir führend vorantreiben. Dabei ist die

Unterzeichnung dieses Vertrags ein wichtiger Meilenstein für Bomin Linde LNG und ein großer Schritt vorwärts für den maritimen LNG-Markt im Ostseeraum. Zum ersten Mal werden Schiffseigentümer und -betreiber in dieser Region Zugang zu einer vollständigen LNG-Versorgungskette erhalten. Das neue Schiff sichert die LNG-Versorgung zu attraktiven Preisen was für Schiffsei-

gentümer und -charterer von LNG-betriebenen Schiffen von entscheidender Bedeutung ist. Unser Mutterkonzern Linde AG betreibt bereits das LNG-Terminal in Nynäshamn und das kleinere LNG-Bunkerschiff SEAGAS in Stockholm. Ergänzt um LNG Versorgung per LKW, greift Bomin Linde LNG mit dem neuen, großen LNG-Bunkerschiff auf ein einzigartiges LNG-Versorgungsnetzwerk zurück.“

Das Schiff wird durch sein Antriebs- und Steuerungssystem mit Azimuth Thrusters und Pump-Jets eine maximale Manövrierbarkeit aufweisen. Auch Offshore-Bebunkerungen werden durch Dynamic Positioning 2 (DP2) möglich sein. Pumpen mit hohen Durchlaufzeiten erlauben einen schnellen LNG-Transfer zu den Schiffen und somit kurze Hafenziegezeiten.

Parallel zur Bestellung des LNG-Bunkerschiffs hat die Linde AG die Anteile des bisherigen Miteigentümers Marquard & Bahls an Bomin Linde LNG erworben. „Bomin Linde LNG wird unser bestehendes LNG-Portfolio erweitern und Kunden den Zugang zu einem einzigartigen Spektrum an LNG-Infrastruktur im Nord- und Ostseeraum ermöglichen“, sagt Bernd Eulitz, Mitglied des Vorstands der Linde AG.



Sauer Compressors

3-stage air-cooled!

less temperature
less maintenance cost
less installation cost

Sauer 3-stage air-cooled compressors

Setting the standard since 1970.

www.sauercompressors.com

EU fördert ganzheitliches Schiffs-Design-Projekt

Namhafte deutsche Projektpartner beteiligen sich an dem neuen europäischen Projekt HOLISHIP („Holistic optimisation of SHIP design and operation for life cycle“). Das mit einem Auftakttreffen in Athen im September gestartete Projekt wird durch die EU im Rahmen des Horizon 2020 Transport Programms mit 11,4 Millionen Euro gefördert. Die HOLISHIP-Laufzeit beträgt vier Jahre, wobei die Koordination bei der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) liegt.

Dem HOLISHIP-Verbund gehören insgesamt 39 Partnerorganisationen an, darunter führende europäische Werften (darunter die Meyer Werft), Reedereien, Ingenieurbüros, Klassifikationsgesellschaften, Softwareanbieter und Forschungseinrichtungen, wie z.B. die Fraunhofer Gesellschaft, München, und das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik. Zu den fünf europäischen Hochschul- und Universitätspartnern gehört als einziger deutscher Partner die Fachrichtung Schiffbau- und Meerestechnik der Hochschule Bremen (HSB). Ziel des Projektes ist die Entwicklung und Erprobung von Werkzeugen für ein ganzheitliches Schiffsdesign. Viele Parameter, die bereits in einer sehr frühen Phase des Entwurfs festgelegt werden, wirken sich auf die gesamte Le-

bensdauer eines Schiffes oder einer Offshore-Plattform aus, bestimmen also über viele Jahre hinweg Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Bei den in Europa gebauten Spezialschiffen und Offshore-Strukturen handelt es sich um äußerst komplexe Systeme. Sie werden einzeln oder in kleinsten Stückzahlen gefertigt, und die Entwicklungszeiten sind im Vergleich zu anderen Branchen extrem kurz. Umfangreiche Marktstudien und -erprobungen – wie etwa bei der Einführung einer neuen Automobilschiffserie üblich – lassen sich im Rahmen eines Schiffsentwurfs nicht durchführen. Im Rahmen des Projektes HOLISHIP sollen nun Entwurfswerkzeuge erarbeitet werden, die die Entwicklung und das Design von hochkomplexen Schiffen beschleunigen und optimieren sollen.

Dazu werden die verschiedenen Aspekte des gesamten Lebenszyklus eines Schiffes betrachtet und analysiert, so dass sie bereits im frühen Design berücksichtigt werden können. Diese Werkzeuge werden auf eine Vielzahl von Anwendungsbeispielen (Application Cases) zugeschnitten und in eine Design-Plattform integriert. Es werden Plattformen für unterschiedliche Design-Tiefen, wie sie in der Entwicklungsphase von Schiffen und meerestechnischen Strukturen durchlaufen wer-

den, erstellt. Diese Plattformen werden es dem Schiffsdesigner ermöglichen, in kürzester Zeit anspruchsvolle Analysen zu unterschiedlichen Aspekten durchzuführen. Hierdurch wird auch eine Optimierung des Gesamtsystems unter wirtschaftlichen und bzw. oder Umweltgesichtspunkten bei Betrachtung der gesamten Lebensdauer bereits im frühen Entwurf möglich. Die Designplattformen werden auf dem Programm CAESES® der Potsdamer Firma Friendship Systems basieren. Friendship Systems leitet das zentrale Arbeitspaket „Integration of Methods and Tools, Software Platforms“.

In diesem Arbeitspaket liegt auch das wesentliche Aufgabengebiet der Hochschule Bremen innerhalb von Holiship. Sie ist hier für die Integration im Bereich Konzept-Design verantwortlich. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Forschungsprojektes HOLISHIP sind die neun sog. „Application Cases“, Anwendungsbeispiele, mit deren Hilfe die entwickelten Werkzeuge unter Leitung von europäischen Werften und Systemherstellern getestet und auf Praxistauglichkeit erprobt werden. Hier wird die HSB unter anderem am Design von Kreuzfahrtschiffen, RoPax-Fähren und Doppelendfähren mitwirken.

Jens Meyer

Positive Auswirkung der reduzierten Schwefelgrenzwerte

Die Senkung des zulässigen Schwefelanteils in Schiffskraftstoffen in Nord- und Ostsee hat sich bewährt. Die Luft ist sauberer geworden.

Die Verschmutzung von Nord- und Ostsee durch Schwerölrückstände ist seit Anfang 2015 deutlich zurückgegangen“, das teilte die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Monika Breuch-Moritz, anlässlich des Maritimen Sommertreffs 2016 in Kiel mit.

Um 50 bis 80 Prozent hat die Konzentration von Schwefeldioxid in der küstennahen marinen Troposphäre (der untersten Schicht der Atmosphäre) von Nord- und Ostsee seit Januar 2015 abgenommen.

Dies zeigen Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen auf der Basis von Messungen, die das BSH seit Herbst 2014 in Wedel und auf Neuwark in Zusammenarbeit mit dem Institut für Umweltphysik der Universi-

tät Bremen durchführt. Messungen europäischer Partner in Rotterdam (Niederlande), Plymouth (Großbritannien), an der Brücke über den Großen Belt in der Ostsee (Dänemark) und in Südostschweden bestätigen dem BSH zufolge diese Ergebnisse.

Am 1. Januar 2015 trat der reduzierte Grenzwert von 0,1 Prozent für den Kraftstoffschwefelgehalt innerhalb der Sulphur Emission Control Areas (SE-CAS) von Nord- und Ostsee in Kraft.

Laut BSH ergeben auch die Untersuchungen von Proben von Wasserverschmutzungen aus Nord- und Ostsee gleiche Befunde. „Seit Januar 2015 hat

das BSH-Labor in Sülldorf lediglich einen Fall mit Bestandteilen von schwerem Mineralöl bearbeitet. Alle anderen Proben enthielten Diesel- und Hydraulikabfälle sowie Paraffin und Pflanzenfett", berichtete die Präsidentin den rund 400 Gästen.

In ihrer Rede würdigte sie die Bedeutung von Grenzwerten für die Entwicklung von neuen Technologien: „Regeln und ihre Überwachung stoßen Innovationen an“. So sei LNG als Brennstoff keine abwegige Idee mehr. „Viele Häfen arbeiten an der Einrichtung einer entsprechenden Infrastruktur. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stimmt zurzeit eine Förderrichtlinie mit der EU-Kommission ab, mit der die Um- und Ausrüstung von Schiffen unterstützt werden soll“, berichtete Breuch-Moritz. „Unser Ziel im BSH ist, die Wirtschaft zu unterstützen und da-

bei gleichzeitig die Natur zu schützen. Dazu braucht man ausgewogene Regeln und eine wirkungsvolle Überwachung. Und dies auch international. Die Ergebnisse zeigen, dass das der richtige Weg ist“, so die BSH-Präsidentin.

Um mit gutem Beispiel voranzugehen, soll auch der Neubau eines Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffes für das BSH mit einem LNG-Antrieb ausgerüstet sein. Das BSH wird eigenen Angaben zufolge auch

FLUID FILM

Weichbeschichtungen auf natürlicher Wollwachs-Basis ohne Lösungsmittel für die Konservierung von Ballasttanks, Leerzellen, Deck-Ausstattung, Drahtseile

PERMA FILM

Oberflächentolerante Beschichtung für die Konservierung von Ballasttanks in einem Spritzvorgang appliziert auf einfach vorbereitete Oberflächen, mit mehrjähriger GL Zulassung



HODT Korrosionsschutz GmbH
Tel: +49-40-72904030 Fax: +49-40-72904059
E-mail: info@hodt.de Internet: www.hodt.de

die erste Behörde sein, die zukünftig einen Landstromanschluss für ihre Schiffe bereithält. Am Dienstsitz Rostock soll der Landstromanschluss Ende 2016 in Betrieb genommen werden.

(aus Schiff&Hafen 10-2016)

Moderne Kommunikationslösungen für die NSB-Flotte

Die NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG (Reederei NSB) hat den Kommunikationsspezialisten Marlink mit der Bereitstellung von vollständig gemanagten VSAT-Services beauftragt.

Dazu zählen die Konnektivität und ein umfangreiches Roll-Out von geschäftskritischen Lösungen für die gesamte NSB-Flotte mit mehr als 50 Schiffen.

Mit dem Einsatz des Marlink VSAT und dem XChange-Kommunikationsmanagementsystem verbessert NSB das Kommunikations- und Unterhaltungsangebot für die Seeleute an Bord der Schiffe erheblich.

Die Reederei wird auch Marlinks neuen Telemedizin-Service testen, der entwickelt wurde, um die ärztliche Versorgung von Besatzungsmitgliedern auf hoher See durch den Zugriff auf medizinisches Wissen über das Internet und Multimedia-Kanäle zu verbessern.

Darüber hinaus will NSB mit den neuen Kommunikationslösungen den Zugriff auf geschäftskritische Anwendungen zur Unterstützung der Schiffs- und Flotteneffizienz optimieren. Die Anwendungen für den Machine-to-Machine (M2M)-Datenaustausch, elektronisches Dokumentenhandling und e-Navigation

sollen durch Marlinks globales VSAT-Netzwerk erheblich besser funktionieren und der neue Grad an Konnektivität wird zudem die Überwachung von Treibstofffüllständen ermöglichen. Dadurch können Brennstoffeinsparungen erzielt und Umweltbelastungen verringert werden.

„Marlinks umfassendes Angebot reicht weit über die Konnektivität hinaus“, betont Tim Ponath, Geschäftsführer der Reederei NSB. „Das integrierte Lösungspaket ermöglicht es uns, die Services für unsere Besatzungen zu erweitern und gleichzeitig die operative Effizienz und Nachhaltigkeit unserer Geschäftstätigkeit sicherzustellen.“

Unsere Schiffe bieten bereits eine komfortable Arbeits- und Lebensumgebung, aber es ist dennoch wichtig für uns, auch die neuen Anforderungen unserer Mitarbeiter zu erfüllen. Und Marlink hilft uns dabei.“

Das XChange-System von Marlink wird für das Management der Kommunikationsservices auf den Schiffen verwendet werden, beispielsweise für die Accounts der Besatzungsmitglieder, Rechnungsstellung und Satellitennetzwerke.

Die Reederei NSB wird außerdem das XChange-Universal-Remote-Access-System einsetzen, um einen sicheren einzigen Zugangspunkt zu den Schiffnetzwerken bereitzustellen und so die IT-Ausgaben mittels proaktiver Remote-Wartung und -Fehlerbehebung erheblich zu reduzieren.

Zudem werden auch die E-Mail-Systeme der Schiffe zu Marlinks E-Mail-Lösung SkyFile Mail migriert, das bereits auf Tausenden von Schiffen weltweit zum Einsatz kommt.

(aus „Schiff&Hafen“ 10-2016)

Deutsche Reeder gehen auf Digitalisierungskurs

Die Digitalisierung wird Geschäftsmodelle und -prozesse der deutschen Reeder in den kommenden Jahren stark verändern – zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Branchenbefragung der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC.

Der Studie zufolge rechnen mittlerweile knapp neun von zehn Reedern (87 Prozent) damit, dass die Digitalisierung im Schiffsverkehr in den nächsten Jahren extrem zunehmen wird. Technologien zur lückenlosen Echtzeit-Verfolgung von Sendungen auf hoher See oder zur Wartung von Schiffen aus der Ferne dürften damit schon bald Alltag werden. Jede vierte befragte Führungskraft aus der maritimen Wirtschaft geht außerdem davon aus, dass Schiffe in absehbarer Zukunft von Land gesteuert werden – ohne Steuermann und Besatzung an Bord. Vor zwei Jahren lag dieses Szenario noch für 96 Prozent der Reeder in weiter Ferne, so das Ergebnis der Studie.

Digitalisierung erhöht Druck auf bestehende Geschäftsmodelle

Die neuen digitalen Möglichkeiten werden laut der Befragung das Leistungsspektrum der Unternehmen im maritimen Sektor dramatisch verändern. So geht die Hälfte der Befragten (51 Prozent) davon aus, dass deutsche Reedereien in Zukunft mehr Aufgaben innerhalb der Transportketten übernehmen müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Knapp zwei Drittel der befragten Führungskräfte (63 Prozent) rechnen damit, dass Liniereeder künftig nicht nur den Schiffstransport, sondern auch die gesamte Lieferkette „von Haus zu Haus“ abdecken werden. „Die deutschen

Reedereien haben sich in den letzten Jahren stark auf die Rolle des maritimen Transportdienstleisters beschränkt“, erläutert Claus Brandt, Partner und Leiter des Kompetenzzentrums Maritime Wirtschaft bei PwC. „Die fortschreitende Digitalisierung zwingt die deutschen Reedereien nun dazu, ihr Dienstleistungsportfolio zu vertiefen und die Logistikkette umfassender abzudecken – nicht nur auf See, sondern auch an Land.“

Neue Konkurrenz durch Google und Amazon?

Gut sechs von zehn der befragten Reeder (62 Prozent) erwarten, dass Technologieunternehmen wie Google den digitalen Umbau der Branche mit technischen Dienstleistungen und Know-how unterstützen werden. An direkte Investitionen der Internetkonzerne in eigene Schiffe glaubt indes nur gut jeder zehnte Reeder – möglicherweise eine trügerische Fehleinschätzung, wenn man die Vorstöße der Technologiegiganten in andere Branchen, etwa die Automobilindustrie, betrachtet.

„Dass in einigen Jahren Schiffe auch unter der Flagge von Amazon fahren, ist keinesfalls ausgeschlossen“, so Claus Brandt. „Digitale Akteure drängen schon längst in die Logistik, zu Lande und in der Luft. Die deutschen Reedereien sind deshalb gut beraten, sich auf neue Konkurrenten aus dem Technologiesektor einzustellen.“

Wachstumserwartungen auf neuem Tiefstand

Die Investitionen in digitale Geschäftsmodelle müssen die deutschen Reeder allerdings unter wirtschaftlich herausfordernden Rahmenbedingungen stemmen.

Nach einem Zwischenhoch im vergangenen Jahr rechnet nur noch ein gutes Drittel (35 Prozent) der Befragten für die kommenden zwölf Monate mit steigenden Erlösen. Vor einem Jahr waren noch 55 Prozent der Reeder optimistisch gestimmt. Dieser Stimmungsumschwung schlägt sich auch in den Investitionsplänen nieder. Zwar ist der Anteil der Reeder, die neue bzw. gebrauchte Schiffe kaufen wollen, aktuell fast genauso hoch (70 Prozent) wie vor einem Jahr (74 Prozent). Allerdings wollen auch deutlich mehr Reeder in den kommenden zwölf Monaten Schiffe verkaufen (59 Prozent) als in der Befragung von 2015 (45 Prozent).

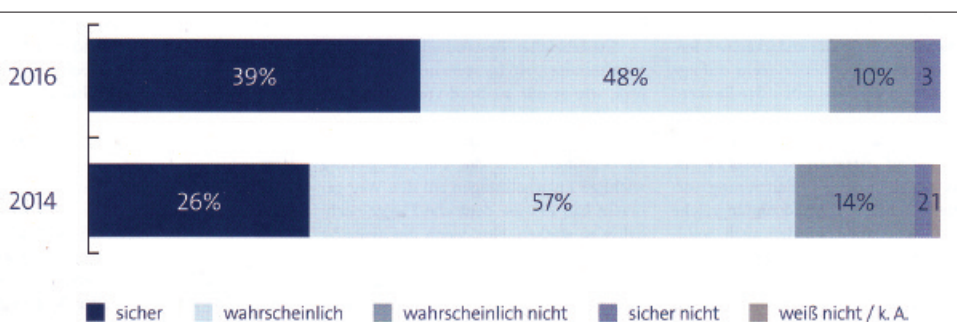
Umstellung von Öl auf Flüssiggas polarisiert

Ein wichtiger Treiber zur Flottenmodernisierung sind neben Kostensenkungen auch verschärfte Umweltauflagen. Wie schon in den Vorjahren rechnen gut neun von zehn Reedern mit (weiter) steigenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der Schiffsantriebe – rund zwei Drittel rüsten ihre Flotten dementsprechend nach. Dabei zeigt sich die Branche beim Thema Umrüstung auf Flüssigerdgas (LNG) gespalten.

Während gut ein Drittel der Reeder davon ausgeht, dass in drei bis fünf Jahren deutlich mehr Schiffe als heute Flüssiggas statt Schweröl tanken, räumen 64 Prozent dem umweltfreundlichen Brennstoff in absehbarer Zeit weiterhin nur eine eher oder sehr geringe Bedeutung ein. Grund hierfür könnte unter anderem die in den Augen der Reeder schwierige Weitergabe der Umrüstungskosten an die Kunden sein: 71 Prozent halten diese für unwahrscheinlich bis ausgeschlossen.

Kreditfinanzierung wird immer schwieriger

Um die erforderlichen Investitionen finanzieren zu können, setzen die



Laut einer aktuellen PwC-Studie wird eine extreme Zunahme der Digitalisierung der Schifffahrt erwartet.

Reeder über stärker auf Direktinvestitionen statt Bankkredite. So erwarten mittlerweile fast neun von zehn Reedern (89 Prozent), dass Banken künftig weniger zur Finanzierung beitragen werden – in der Vorjahresumfrage teilten diese Einschätzung erst 71 Prozent der Befragten. Auf der anderen Seite gehen unverändert 86 Prozent der Unternehmen davon aus, dass die deutsche Schifffahrtsindustrie mittelfristig in größerem Umfang von ausländischen Kapitalgebern finanziert wird.

Auch Fonds, Versicherungen oder Versorgungswerke sollen künftig häufiger in Reedereien investieren: Der Anteil der Reeder, die für diese und andere institutionelle Investoren attraktiver werden wollen, ist im Vorjahresvergleich von 62 auf 72 Prozent gestiegen. „Nachdem die deutsche Schifffahrtsbranche lange auf traditionelle Finanzierungsinstrumente wie Bankkredite gesetzt hat, öffnet sie sich nun zunehmend auch für alternative Finanzierungsinstrumente und Investoren“, so Claus Brandt.

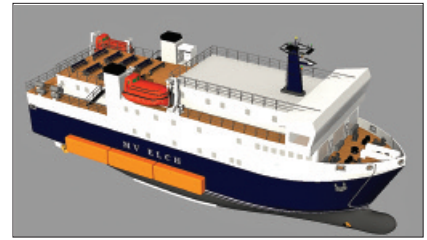
Zur Studie

Die PwC-Studie basiert auf einer telefonischen Befragung von 104 Entscheidungsträgern von deutschen Transport- und Schifffahrtsunternehmen im Bereich der Seeschifffahrt. Die Umfrage wurde im Zeitraum von Mitte Mai bis Mitte Juni 2016 vom Mannheimer Marktforschungsinstitut tele-Research Mannheim durchgeführt. PwC lässt die Studie seit 2009 jährlich erstellen, was der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zufolge eine methodische Vergleichbarkeit zulässt.

Die befragten Reedereien beschäftigen durchschnittlich 158 Mitarbeiter an Land und 735 Mitarbeiter auf See und betreuen durchschnittlich ca. 41 eigene und fremde Schiffe. Der Tätigkeitsschwerpunkt der Reeder liegt in der Containerschifffahrt (62 Prozent der Befragten).

Weitere Informationen zum Thema sowie die vollständige Studie zum Download unter: www.pwc.de/de/transport-und-logistik/reederstudie-2016-maritime-wirtschaft-auf-digitalisierungskurs.html

(aus „Schiff&Hafen“ 10-2016)



Mehr Sicherheit und minimale Baukosten: Sicherheit. Der prämierte Entwurf aus Bremen.

on und kostengünstige Umsetzung im Vordergrund standen, konnten zwei Teams aus ihrem Master-Studiengang Schiffbau und Meerestechnik mit ihren jeweiligen Entwürfen von speziell auf die Möglichkeiten und Anforderungen von Ländern der Dritten Welt abgestimmten Fähren einen beachtlichen zweiten Platz unter den insgesamt 24 teilnehmenden Studienteams aus aller Welt belegen.

Gewinner des Wettbewerbs waren in diesem Jahr fünf Studierende der Universität Strathclyde, Schottland. Den dritten Platz belegten zwei Teams: eine Gruppe Studierender des Tolani Maritime Institutes in Mumbai, Indien, sowie ein Team der United States Academy in Annapolis, USA.

Beide Bremer Teams hatten jeweils einen vollständigen Entwurf einer Fähre erarbeitet und diesen bei der Jury der

Zweiter Platz bei internationalem Wettbewerb

Studenten der Hochschule Bremen entwickeln sichere Fähre für Indonesien

Mit dem Entwurf einer Fähre für 185 Passagiere sowie einer entsprechenden Anzahl von Pkws, Lkws und Bussen zum Einsatz im Inselverkehr in der Sawusee zwischen den indonesischen Städten Ende, Rote, Savu, Wainapu und Tenau hat sich die Hoch-

schule Bremen (HSB) bereits zum dritten Mal mit Erfolg am internationalen Design-Wettbewerb der in New York ansässigen Worldwide Ferry Safety Association (WFSA) erfolgreich beteiligt. Bei diesem Wettbewerb, bei dem Sicherheit, Innovati-



Brennstoff, Schmierstoff, Hydraulik-Öl

- Tragbare Testgeräte
- In-line Sensorik
- Schnellanalysenschränke
- Ultraschall-Reinigung
- Musterziehgeräte



Martechnic GmbH

Adlerhorst 4 · D-22459 Hamburg · Phone: +49(40) 853 128-0 · Fax: +49(40) 853 128-16
e-mail: info@martechnic.com · www.martechnic.com



Die beiden Teams der Hochschule Bremen bei der Preisverleihung in New York mit der Präsidentin der Worldwide Ferry Safety Association, Dr. Roberta Weisbrod (Mitte).

WFSA, einer Gruppe von weltweit anerkannten Experten, eingereicht. „Durch die Teilnahme an diesem Wettbewerb hatten die Studierenden die Möglichkeit, sich wie im zukünftigen Berufsleben unter Zeitdruck an einem komplexen Projekt im Team auszuprobieren und dabei zusätzlich Impulse zur Erhöhung der Sicherheit im Fährverkehr von Entwicklungsländern zu setzen“, erläutert Prof. Gregor Schellenberger, der als Dozent zusammen mit seinen Kollegen Prof. Dr.-Ing.- Andreas Kraus und Prof. Dr.-Ing. Hans Gudenschwager die Studierenden während des Designprozesses betreute. Den beiden Bremer Teams brachte ihre gute Platzierung eine Einladung zur Preisverleihung nach New York sowie ein Preisgeld pro Team in Höhe von 3.000 Dollar ein.

Auch für die Studierenden war die Teilnahme eine besondere Erfahrung. „Zum Abschluss des Studiums konnten wir im Rahmen dieses Projekts noch einmal alle im Studium behandelten Themenbereiche verknüpfen. Außerdem wurde uns deutlich, wie einfach es oftmals sein kann, die Schiffssicherheit durch kostengünstige bauliche Maßnahmen zu erhöhen“, so Student Christoph Albers. Seine Gruppe hatte ein Schiffdesign entwickelt, das im Falle eines Lecks durch zusätzliche aufblasbare Auftriebskörper, ähnlich den aus dem Automobilbau bekannten Airbags, eine höhere Stabilität erlangt und somit längere Evakuierungszeiten ermöglicht.

Da aus der Analyse vergangener Fährunglücke in Indonesien eine Überladung der Schiffe als ein zentrales Sicherheitsrisiko für den Betrieb von

Fähren in diesem Land identifiziert worden war, wurde dies bei der Entwicklung der Schiffe von Anfang an mit berücksichtigt. Weitere sicherheitsrelevante Themen bei den Designs waren Brandschutz und Seegangsverhalten.

Nach Einschätzung von Heike Lehmkuhl, deren Gruppe eine Fähre entwarf, die als Besonderheit Anti-Rolltanks zur Verbesserung der Schiffssicherheit bei schwerem Seegang im Schiffdesign berücksichtigt, könnten viele der zudem in die verschiedenen Entwürfe implementierten neuen sinnvollen Lösungen in Bezug auf die Schiffssicherheit vielleicht in nächster Zeit Anwendung finden.

Die WFSA ist eine gemeinnützige Organisation, die sich der Aufgabe stellt, die Sicherheit von Fährschiffen – insbesondere in Entwicklungsländern – zu erhöhen und somit den Schutz von Menschenleben zu verbessern. Nach eher konservativen Annahmen der WFSA kamen zwischen 2000 bis 2014 mehr als 18.000 Menschen (durchschnittlich ca. 1.300 pro Jahr) bei Fährschiffunglücken ums Leben. 97 Pro-

zent der Todesopfer sind auf Schiffsunfälle in Ländern der Dritten Welt zurückzuführen. Ordnet man diese Opferzahlen geografisch zu, so zeigt sich, dass 70 Prozent der Opferzahlen allein aus Unfällen in fünf Ländern resultieren: Bangladesch als trauriger Spitzenreiter, gefolgt von Tansania, Senegal, Indonesien und den Philippinen.

Um auf die Sicherheitsprobleme von Fährschiffen in diesen Ländern aufmerksam zu machen und frische Ideen für die Erhöhung der Sicherheit von Fährschiffen unter Berücksichtigung minimaler Bau- und Betriebskosten zu generieren, lädt die WFSA jedes Jahr Schiffbaustudierende aus aller Welt ein, für einen ausgewählten Fährdienst ein auf die jeweiligen Bedingungen angepasstes Design zu entwickeln.

In diesem Jahr fungierte Indonesien als Partnerland, das als weltgrößter Inselstaat mit 280 Mio. Einwohnern auf einen sicheren und zuverlässigen Fährverkehr angewiesen ist.

Jens Meyer

Abbildungsquelle: Hochschule Bremen

Zeppelin Power Systems spendet Motor für Forschung Hansekogge „Ubena von Bremen“ mit Cat Motor remotorisiert

Die „Ubena von Bremen“ ist die Nachbildung einer Hansekogge, eines Segelschiffs aus dem 14. Jahrhundert.

Der Förderverein Hanse-Koggewerft e.V. will mit ihrer Hilfe und in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) Erkenntnisse über Schiffbau, Segel-, Navigations- und Seeverhalten von Koggen auf den traditionellen Hanserouten gewinnen.

Für die Remotorisierung spendete Zeppelin Power Systems einen Cat C12.

Bei Hafenerweiterungsarbeiten wurde 1962 im Schlick der Weser das einzige verhältnismäßig gut erhaltene Wrack der nordeuropäischen Schiffbaukunst entdeckt. Der 1987 gegründete Verein Hanse-Koggewerft e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Schiff originalgetreu und segeltüchtig nachzubauen.

Antrieb für die historische Forschung

Der ehrenamtlich arbeitende Verein ist bei seinem Vorhaben auf Unterstützung aus der Wirtschaft angewiesen.

So wurde Zeppelin Power Systems im Frühjahr 2015 um Unterstützung bei der Generalüberholung eines alten MWM-Motors gebeten. Bei einer Überprüfung des Motors stellte sich jedoch heraus, dass die Anschaffung eines neuen Motors wirtschaftlicher war – und die Idee zu der Spende wurde geboren. Gesagt getan:

Nach gründlicher Suche fand Zeppelin Power Systems einen passenden Motor, veredelte ihn an seinem Fertigungsstandort in Achim und lieferte den Cat C12 im April 2016 an den Ver-

ein Hanse-Koggewerft e.V. in Bremerhaven aus.

Acht Knoten mit einem Cat-C12-Sechszylindermotor

Der neue Hauptantrieb besteht aus einem Cat-C12-Sechszylindermotor mit einem Getriebe Masson MM NFB und einer Kupplung Centa CX-45. Der Motor hat eine Leistung von 254 kW (340 PS), $n = 1.800 \text{ min}^{-1}$. Bei 75 Prozent der Motorleistung wird die Kogge ca. 8 Knoten erreichen. „Wir freuen uns sehr über den gespendeten Motor, denn der Caterpillar C12 bringt mehr Leistung bei einem geringeren Dieserverbrauch“, sagt Hans-Joachim Möller, 1. Vorsitzender des Vereins Hanse-Koggewerft e.V. „Damit sind wir bestens ausgerüstet, die Kogge auf unseren jährlichen Fahrten entlang der Nord- und Ostsee auch bei wenig Wind oder auf Binnenfahrten auf der Weser sicher zu navigieren.“

Die Einbringung des Motors und die mechanischen Arbeiten wurden unter der Leitung von Dipl.-Ing. Jürgen Meyer, 2. Vorsitzender, mit einem kleinen Team, darunter Maschinisten des Vereins, durchgeführt. Die elektrische Ausführung erfolgte durch Zepelin Power Systems.

Nach Abnahme durch die Klassifikationsgesellschaft DNV GL erfolgte die Probefahrt Mitte April 2016 und wurde mit Erfolg bestanden.



Kloska Group
www.kloska.com

Servicepartner und Systemlieferant für Schifffahrt, Werften, On- und Offshore, Industrie, Baugewerbe und Handwerk

Basté & Lange GmbH
Am Genter Ufer 4a | 21129 Hamburg
Telefon: 040 - 781109-0 | hamburg@kloska.com





Alles was ein Schiff braucht:

- Technische Ausrüstung**
- Proviand & Catering**
- Maritimes Umweltmanagement**
- Netze & Fischereiausrüstung**
- Motorenersatzteil-Service**
- Windkraft Ausrüstung & Service**
- Segelmacherei & Taklerei**
- Logistik & Airfreight**

Bremen · Bremerhaven · Helgoland · Cuxhaven · Wilhelmshaven · Leer · Emden · Beesten · Meppen · Dessau
Hamburg · Lübeck · Rostock · Stralsund · Mukran · Gdynia · Gdansk · Szczecin · Nachodka · Rotterdam · Antwerp
Cadiz · Istanbul · Izmir · Cape Town · Durban · Dubai · Blumenau · Singapur · Shanghai · Hong Kong

Der Originalfund der Hansekogge wurde im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven (DSM) Stück für Stück mit mehr als 2.000 Einzelteilen wieder aufgebaut und vermessen.

Über einen Zeitraum von 15 Jahren wurde er in einem Konservierungsbad mit 800.000 Liter Fassungsvermögen mit einem Gemisch aus Wasser und Polyethylenglykol für die Nachwelt er-

halten. Die Kogge ist seit Mai 2000, nach Ende der Konservierungsphase, in der Koggehalle des Deutschen Schifffahrtsmuseums zu besichtigen.

Auch die originalgetreue Nachbildung „Ubena von Bremen“ kann bei Veranstaltungen besichtigt sowie gebucht werden. Sie war unter anderem ein Highlight des diesjährigen 827. Hafengeburtstags in Hamburg.



Einbringung des Motors an Bord. Von links: Andreas Wehner (Projektingenieur bei Zeppelin Power Systems), Jürgen Meyer (2. Vorsitzender Hanse-Koggewerft e.V.), Werkstattleiter Joachim Beermann und Maschinist Eduard Engel (ebenefalls vom Hanse-Koggewerft e.V.).



Die „Ubena von Bremen“ ist die Nachbildung einer Hansekogge aus dem 14. Jahrhundert.

Neueste Entscheidung der USCG in Bezug auf Ballastwasserbehandlung verhilft Optimarin an die Branchenspitze

Die United States Coastguard (USCG) hält an ihrem Beschluss fest, keine Ballastwasser-Behandlungssysteme (BWT, Ballast Water Treatment) zuzulassen, die die möglicherweise invasiven Meeresorganismen aus dem Ballastwasser nicht abtöten. Für die meisten Hersteller von auf UV-Strahlung basierenden Systemen sind dies schlechte Neuigkeiten. Der BWT-Hersteller Optimarin aus Norwegen und Zepelin Power Systems, Optimarins exklusiver Kooperationspartner in Deutschland und Osteuropa, freuen sich dagegen: Optimarins Technologie ist die erste dieser Art, die den Anforderungen der USCG für Meerwasser entspricht und die ersten FDA/CFMDA-Tests mit Erfolg bestanden hat. Die Zulassung durch die USCG rückt damit in greifbare Nähe.

Seit dem 1. Januar 2016 müssen Schiffe, die in US-Gewässern Ballastwasser entladen, über ein BWT-System verfügen, welches den hohen Anforderungen der USCG entspricht. Das System muss spätestens beim nächsten Trockendock-Termin installiert werden. Es ist daher wichtig, sich als Reeder für ein System zu entscheiden, welches gute Aussichten auf die Zulassung hat. Die Behandlung von Ballastwasser mit UV-Licht ist eine umweltfreundliche Lösung ohne Verwendung von Chemikalien. Mit UV-Licht behandelte Organismen werden abgetötet oder unfruchtbar gemacht, bevor sie mit dem Ballastwasser in fremde Gewässer abgelassen werden. Am 14. Dezember 2015 ließ die USCG in einer Erklärung verlauten, dass sie eine Gruppe von Herstellern von UV-Systemen darüber informiert habe, die Most-Probable-Number-Prüfmethode (MPN-Prüfmethode) im Genehmigungsverfahren nicht zuzulassen. Die MPN-Methode bewertet Organismen nach dem Prinzip „lebensfähig/nicht lebensfähig“

“, wobei die meisten UV-Systeme nicht lebensfähige Organismen in das Wasser zurücklassen. Diese Organismen leben zwar noch, können sich aber nicht mehr vermehren.

Die USCG hält jedoch daran fest, dass ihr FDA/CFMDA-Test, der Organismen als „lebend/abgestorben“ einstuft, Voraussetzung für eine Zulassung ist. Jede Reederei, die nach dem 1. Januar 2016 Ballastwasser in US-amerikanische Gewässer ablassen möchte, benötigt ein entsprechend zugelassenes BWT-System an Bord seiner Schiffe.

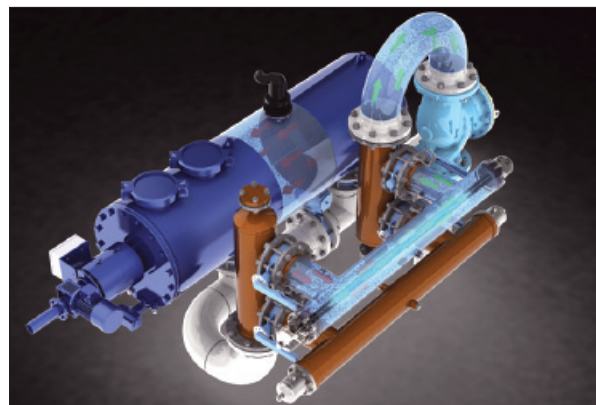
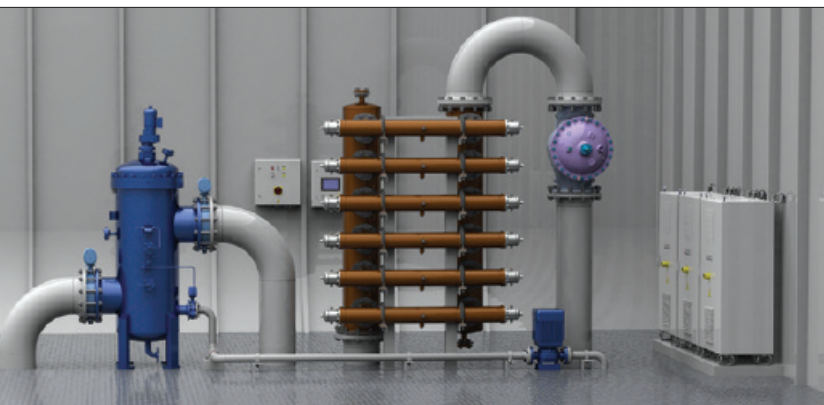
„Die USCG vermittelt der Branche damit eindeutig, dass sie in Bezug auf die Standards absolute Gewissheit wünscht: Keine lebenden Organismen sollen in ihrem Gebiet abgelassen werden“, kommentiert Tore Andersen, CEO von Optimarin. „Laut IMO (International Maritime Organization) ist die MPN-Methode zulässig, doch das wird Reedereien mit weltweiten Flotten, die US-amerikanische Gewässer frei

befahren möchten, kaum trösten.“ Andersen führt fort: „Momentan vergibt die USCG Zulassungen für Ersatz-Aufbereitungssysteme (AMS, Alternate Management Systems), nach denen Schiffe mit Systemen, die von einem anderen Flaggenstaat zugelassen wurden, Ballastwasser in US-Gewässer ablassen dürfen. Diese Zulassungen gelten jedoch nur für einen Zeitraum von fünf Jahren. Ist diese Frist abgelaufen und das System erfüllt nicht die Voraussetzung der USCG, tötet die Organismen also nicht direkt ab, so muss es ausgetauscht werden. Daraus können Unsicherheit und finanzielle Belastungen entstehen, denen sich Reeder auf dem derzeit hart umkämpften Markt kaum aussetzen können.“

Mit mehr als 20 Jahren Branchenerfahrung ist Optimarin, das im Jahr 2000 das weltweit erste kommerzielle BWT-System verbaut hat, der derzeit einzige Hersteller von UV-basierten Systemen, für den die Zulassung durch die USCG zum Greifen nah ist.

Optimarins Technologie ist die erste dieser Art, die den Anforderungen der USCG für Meerwasser entspricht und die FDA/CFMDA-Tests dieses Jahr mit Erfolg bestanden hat. Weitere Tests mit unterschiedlichen Salinitäten im Wasser waren im Frühling 2016 geplant. Danach soll gegen Ende des Jahres die Zulassung erfolgen.

Laut Andersen ist die elektrische Leistung des Systems der Schlüssel zu seiner Wirksamkeit. Er erklärt: „Jede unserer UV-Lampen verfügt über eine Leistung von 35 kW – für ein UV-System ist das sehr viel. Dadurch können invasive Organismen jedoch sofort abgetötet werden und genau das sieht die USCG vor.“ Wir freuen uns, dass wir in unserer Branche führend



sind, und eine uneingeschränkte Zulassung durch die USCG wird diese Position noch stärken. Dies zeigt unserer Überzeugung nach, dass sich unsere jahrelange harte Arbeit und Investitionen in die Entwicklung eines einfachen, zuverlässigen und leistungsstarken Systems, das dank seines modularen Aufbaus einfach zu verbauen und umzurüsten ist, tatsächlich auszahlen“, erklärt Andersen.

Optimarin hat mittlerweile mehr als 350 seiner Systeme an Reedereien auf der ganzen Welt vertrieben; von den mehr als 270 bereits verbauten Systemen sind über 60 Retrofits. Durch die internationalen Vereinbarungen mit Zeppelin Power Systems und Goltens gewährleistet Optimarin, seine Technologie zum benötigten Zeitpunkt am benötigten Ort anzubieten und jede individuelle Anforderung seiner Kunden erfüllen zu können.

Ein Hauptkunde von Optimarin ist Saga Shipholding. 2011 unterzeichnete Optimarin einen Rahmenvertrag mit der Reederei für offene Mehrzweck-Schüttgutfrachter und hat seitdem an Bord ihrer Flotte von momentan 32 Schiffen 26 Systeme verbaut, davon acht Systeme auf Neubauten. Die übrigen sechs Schiffe werden im Laufe des Jahres 2016 mit BWT-Einheiten ausgestattet.

Eivind Holte, Senior Technical Manager von Saga Shipholding (Norwegen) merkt an, dass die Schiffe des Unternehmens häufig in US-amerikanischen Gewässern unterwegs sind und sowohl die Häfen an der West- als auch der Ostküste anlaufen. „Die Zulassung durch die USCG ist für uns von allergrößter Bedeutung“, betont er. „Sie ist sozusagen unsere Eintrittskarte für den Markt.“ Wir sind sehr froh, uns aufgrund der Technologie und der guten Aussicht auf Zulassung durch die USCG für Optimarin entschieden zu haben.“

In AMS-zugelassenen Systemen sieht Holte ein „ernsthaftes Risiko“ und sagt: „Heute sind sie zugelassen, aber was ist in fünf Jahren? Die Kosten für einen Austausch eines bestehenden Systems in einer ganzen Flotte wären schlichtweg katastrophal hoch.“ Er schlussfolgert: „Es ist äußerst wichtig, in Sachen BWT die richtige Entscheidung zu treffen. Reedereien müssen Systeme und Lieferanten finden, denen sie vertrauen. Das haben wir getan und diese Entscheidung scheint heute richtiger denn je.“

Optimarin

- ◆ Optimarin hat im Jahr 2000 das weltweit erste kommerzielle Sys-

tem an Bord des Kreuzfahrtschiffes Regal Princess verbaut.

- ◆ Das bauartgeprüfte Optimarin Ballast System (OBS) wurde von einer großen Reihe an Klassifikationsgesellschaften zertifiziert, darunter DNV GL, Lloyd's, Bureau Veritas, MLIT Japan und das American Bureau of Shipping.
- ◆ Reedereien, die sich für die OBS-Lösung entschieden haben, sind unter anderem Saga Shipholding, MOL, Grieg Shipping Group, Gulf Offshore, Farstad Shipping, NYK, Nor Line und die Evergreen Marine Corp.
- ◆ Das System von Optimarin, das bereits vom American Bureau of Shipping zugelassen wurde, ist das bisher einzige UV-System, das die FDA/CMFDA-Tests für Meerwasser der USCG bestanden hat. Das System ist nun auf dem besten Weg, von der USCG im Jahr 2016 uneingeschränkt zugelassen zu werden.
- ◆ Mit Zeppelin Power Systems schloss Optimarin eine exklusive Vertriebsvereinbarung. Damit erhält Zeppelin Power Systems die exklusiven Rechte für Vertrieb, Planung, Engineering, Einbau und Service für das OBS in Deutschland, Polen, Russland und alle GUS-Staaten mit Ausnahme der Ukraine.

Die Spezialisten für Filtertechnologie in Schifffahrt und Industrie



Seit mehr als 30 Jahren ist der Filter-Spezialist **FIL-TEC RIXEN GmbH** mit der Verbesserung und Herstellung in eigener Fertigung, sowie weltweitem Service und Vertrieb von Filtern und deren Filterersatzteilen aller namhafter Hersteller für Schifffahrt und Industrie erfolgreich tätig.



FIL-TEC RIXEN GmbH

Osterrade 26 • D-21031 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 656 856-0 • Fax: +49 (0)40 656 57 31
info@fil-tec-rixen.com • www.fil-tec-rixen.com



Expeditionsschiffe für Hapag-Lloyd Cruises

Die Reederei Hapag-Lloyd Cruises, ein Tochterunternehmen der TUI Group, hat bei der norwegischen Vard Werft zwei neue Kreuzfahrtschiffe bestellt. Die beiden 5-Sterne-Expeditionsschiffe sollen nach 20-monatiger Bauzeit im Frühjahr und Herbst 2019 in Dienst gestellt werden.



Die Luxus-Kreuzfahrtschiffe sollen 2019 in Fahrt gehen.

Die 138 m langen und 22 m breiten 16.100-BRZ-Neubauten mit einem Tiefgang von 5,4 m werden auf sieben Passagierdecks in 120 Kabinen und Suiten Platz für bis zu 240 Passagiere bieten. Hinzu kommen Kapazitäten für 170 Crewmitglieder.

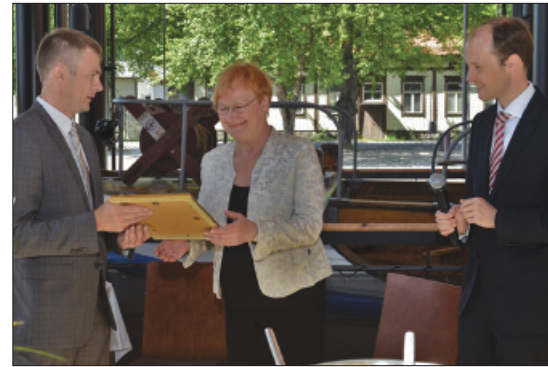
Die Expeditionskreuzfahrtschiffe werden einen hohen Anteil an Balkonkabinen aufweisen und sollen

über drei Restaurants sowie einen modernen Fitness- und Wellnessbereich verfügen.

Die Neubauten sollen Reedereiangaben zufolge mit moderner Technik ausgestattet werden und hohe Umweltschutzstandards erfüllen.

Mit der höchsten Eisklasse für Passagierschiffe PC6 sollen die Schiffe in polaren Regionen sowie in Warmwasser-Destinationen wie dem Amazonasgebiet eingesetzt werden. Ein Neubau ist für den deutschsprachigen Kreuzfahrtmarkt vorgesehen, das Schwesterschiff steht darüber hinaus auch für Passagiere aus Großbritannien, Belgien, den Niederlanden und den USA zur Verfügung.

(aus „Schiff&Hafen“ 10-2016)



Eine Taufurkunde von Tallink-CEO Janek Stalmeister und eine Brosche statt Ankerkette von Werftchef Dr. Jan Meyer. Foto: Jens Meyer

sehr anspruchsvolle Auftraggeber, die die Grenzen – auch mit Blick auf den Umweltschutz – erweitern. Die „Megastar“ ist für die Anforderungen der Reederei Tallink und ihrer Passagiere maßgeschneidert und in dieser Hinsicht einzigartig“, so Meyer. Bis zur Ablieferung des Schiffes in Januar 2017 würden weniger als drei Jahre benötigt.

„Dies ist ein großer Tag nicht nur für die Ostsee“, freute sich Reedereichef Janek Stalmeister unter Hinweis auf die dank des Flüssiggasantriebes hervorragenden Kennzahlen. „Andere wollen Tunnel bauen, wir unternehmen praktische Schritte, um Fortschritte auf dem Wasser zu erreichen“. Der minimale ökologische Fußabdruck des Neubaus sei ein positives Signal für die gesamte Branche. Auch wenn der Neubau wegen nötiger Arbeiten am Unterwasserschiff im Bereich der Propeller- und Ruderanlage sowie der Herstellung der Schwimmfähigkeit der im gleichen Dock liegenden Großsektion des TUI Cruises-Neubaus „Mein Schiff 6“ noch nicht am Tauftag aufschwimmen konnte, läge man mit dem Baufortschritt voll im Plan – weit mehr als die Hälfte des Schiffes seien bereits fertiggestellt. Für ein Schwesterschiff habe man sich eine Option gesichert, über deren Nutzung man nach den Erfahrungen mit dem in Bau befindlichen Prototyp entscheiden werde. Für den Projektmanager der Werft, Kari Toivonen, repräsentiert der u.a. mit „Safe Return to Port“-Einrichtung und auch für die Eisfahrt optimierten Hydrodynamik aufgrund der – im Gegensatz zur bisherigen größeren LNG-Fähren – in den Schiffskörper integrierten LNG-Tanks einen weiteren

LNG-Premiere für Meyer Turku-Werft und Tallink Grupp „Megastar“ positives Signal für Branche

Zu den größten und umweltfreundlichsten Schnellfähren der Welt wird die „Megastar“ gehören, die am 1. Juli ihren Namen noch vor dem ersten Kontakt mit ihrem künftigen Element erhalten hat.

Dabei ließ die ehemalige finnische Präsidentin Tarja Halonen die traditionelle Sektflasche – nicht wie üblich – am Bug, sondern am Achterschiff des hoch und trocken auf den Pallen im 365 m langen Felsendock der Meyer Werft in Turku liegenden neuen Flaggschiffes der estnischen AS Tallink Grupp zerschellen.

Doch nicht nur bei der Namensgebung hatte es der speziell für den schnellen Shuttle-Verkehr zwischen Tallinn und Helsinki konzipierte Täufling besonders eilig: Mit den Entwurfsarbeiten war bereits am 25. No-

vember 2014 – also schon drei Monate vor der am 27. 2. 2015 erfolgten Bestellung des innovativen Schiffes begonnen worden. Werftchef Dr. Jan Meyer zeigte sich erfreut darüber, dass dieses erste seit Übernahme der Werft durch das Papenburger Familienunternehmen komplett unter seiner Verantwortung in der Realisierung befindliche und technisch herausfordernde Neubauprojekt in nur eineinhalb Jahren den jetzigen Fertigungsstand erreicht und konkrete Gestalt angenommen hat. „Wir haben

GROMEX®
DichtungHaus



Ein Zeichen für den Umweltschutz: Bei der Begrüßung der Taufpatin durfte der Panda als Symbol des WWF natürlich nicht fehlen.

Foto: Jens Meyer

Entwicklungsschritt dieser Antriebstechnik.

Für die Taufpatin, die wegen einer Fußoperation mit Gehhilfen und Unterstützung des Werft- und Reedereimanagements bei Sonnenschein und blauem Himmel zu den Klängen einer maritimen Blechbläser-Band die Taufkanzel enterte, war dies zwar nicht ihr erster, dafür aber bisher größter Täufling. Besonders erfreut zeigte sich Halonen über die vorbildliche Umweltfreundlichkeit des Schiffes, das zur Stärkung der Beziehungen zwischen Estland und Finnland beitragen werde. Und so wünschte sie ihrem Patenkind nicht nur allzeit gute Fahrt, sondern – wohl mit Blick auf den Brexit – auch

seiner Reederei, dass ihr die finanzielle Basis erhalten bleiben möge, um dieses besondere Schiff in Fahrt halten zu können. Genau zwei Wochen nach ihrer Taufe konnte die „Megastar“ am 15. Juli nach Flutung des Docks und Öffnung des Docktores mit Schlepperassistenz an den Ausrüstungskai verholt werden.

Dort erfolgt bis zum Januar 2017 die Komplettierung des aus 39 großen und bis zu 600 Tonnen schweren Blocks mit 500 km Schweißnähten zusammengesetzten und damit jetzt zu 65 Prozent fertiggestellten Neubaus.

Der Brennstart für die rd. 240 Millionen Euro teure „Megastar“, deren Bau

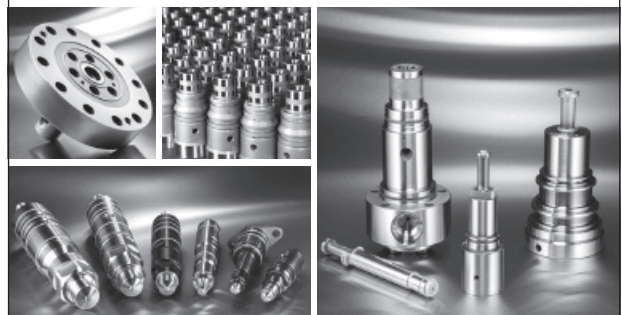


Tacke

Einspritztechnik · Injektionstechnique

Ihr Service-Partner.

Reparatur. Fertigung. Beratung.



Diesel-Elektrik
F. Tacke GmbH
Tiedemannstraße 7
22525 Hamburg

TEL +49 -(0)40 - 89 06 77-0
FAX +49 -(0)40 - 850 30 00
service@tacke-hamburg.de
www.tacke-hamburg.de

mit 4,8 Mio. Euro aus dem EU-Programm „Connecting Europe Facility“ gefördert wird, fand am 4. August 2015 und die Kiellegung am 9. Februar 2016 statt. Die technische Probefahrt ist für Dezember dieses Jahres geplant.

Der als Werft-Nr. 1391 geführte und nach den Vorschriften sowie unter Aufsicht von Bureau Veritas in Bau befindliche Neubau kommt bei einer Länge von 212,2 m, einer Breite von 30,6 m und einem Tiefgang von 7 m auf eine Bruttoreaumzahl (BRZ) von ca. 49.200. Das von 175 Besatzungsmitgliedern zu fahrende Schiff, das unter estnischer Flagge mit Heimathafen Tallinn in Fahrt kommt, bietet Platz für 2.824 Passagiere und weist damit die gleiche Länge und Kapazität auf wie das derzeitige Flaggschiff der Reederei, die „Baltic Queen“.

Für 110 Trailer stehen 1.970 Spurmeter und für Pkw weitere 900 Spurmeter bzw. eine Garage für 150 Passagier-Pkw zur Verfügung. Die Be- und Entladung von Frachteinheiten (LKW/Trailer) und Pkw kann gleichzeitig über zwei getrennte Ebenen erfolgen, was



Vor der Flutung des 365 m langen Baudocks: Letzte Arbeiten am Unterwasserschiff der „Megastar“.

Foto: Jens Meyer

die Autodeck-Logistik vereinfacht. Der geräumige Zugang zur Pkw-Garage ist für die Passagiere ständig geöffnet, so dass die in dem 2.885 qm großen Shopping-Bereich erworbenen Waren bereits während der Überfahrt in den Fahrzeugen verstaut werden können. Zu den unterschiedlichen Passagierbereichen dieser modernen Tages-Schnellfähre gehören neben dem Shopping-Center und den 47 Kabinen mehrere offene Restaurantbereiche und großzügige Lounges.

Die dieselelektrische Maschinenanlage besteht aus drei 12-Zylinder- und zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren des Typs 50 DF von Wärtsilä, die für den Betrieb mit verflüssigtem Erdgas ausgelegt sind, jedoch auch Marinediesel verbrennen können. Ihre Gesamtleistung beträgt 45,6 MW von denen 40,6 MW für die Propulsion zur Verfügung stehen. Über zwei elektrische Fahrmotoren und zwei auf Wellen montierte Festpropeller soll eine Dienstgeschwindigkeit von 27 kn erreicht werden.

Neben zwei Rudern sollen zwei Bugstrahler á 2,2 MW und zwei Querstrahler im Achterschiff von je 1,2 MW nicht nur für eine optimale Manövrierfähigkeit sorgen, sondern auch das automatische Anlegen des Neubaus ermöglichen. Die beiden jeweils 300 cbm fassenden LNG-Tanks sind mittschiffs auf dem Doppelboden (Deck 1) angeordnet. Da in den beiden Anlaufhäfen bisher keine LNG-

Bunkerstationen oder Barges zur Verfügung stehen, erfolgt die Anlieferung des umweltfreundlichen Brennstoffes zunächst per Lkw. Da die Zugänge weit außerhalb des Sicherheitsbereiches im Vorschiff angeordnet wurden, können die Passagiere auch während der Bebungung an oder von Bord gehen, was zur Verkürzung der Umlaufzeit beiträgt. Mit LNG wird nach Angaben von Tallink-Shipmanagement-Chef Kapitän Tarvi-Carlos Tuulik die Umweltbilanz des Schiffes erheblich verbessert, da gegenüber dem Betrieb mit Schweröl u.a. 99% Schwefeloxid (SO_x), 97 Prozent Stickoxid (NO_x) sowie 40% Kohlendioxid (CO₂) eliminiert werden und fast keine Rußpartikel anfallen. Damit werde die „Megastar“ die aktuell und künftig geltenden Emissionsvorschriften für ECAs (Emission Control Areas) erfüllen, zu denen auch die Ostsee zählt.

Anfang Oktober hat die AS Tallink Grupp die Lieferverträge für die LNG-Bebungung des Neubaus in Finnland und Estland unterzeichnet. Lieferant in Estland ist die AS Eesti Gaas, für die es ihr erstes großes Projekt in diesem wettbewerbsintensiven Bereich ist, während der finnische Versorger Finland Skangas bereits jährlich rd. 1.000 LNG-Bebungungen in den nordischen Ländern durchführt.

Die Meyer Werft-Gruppe verfügt nicht zuletzt durch ihre in Deutschland ge-

bauten Gastanker über umfangreiches Know-how im Bereich der Gasantriebstechnologie. Neben der „Megastar“ und zwei ebenfalls mit LNG-Antrieb auszurüstenden 180.000-BRZ-Kreuzfahrtschiffen für je 6.600 Gäste für die zum Carnival-Konzern gehörende italienische Reederei Costa Crociere soll die zu 100 Prozent zur Papenburger Meyer Werft-Gruppe gehörende Meyer Turku Oy noch zwei 200.000-BRZ-Schiffe für jeweils ca. 5.000 Gäste für Rechnung der amerikanischen Reederei Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCL) bauen, die nicht nur mit LNG-Antrieb, sondern auch mit Brennstoffzellentechnologie für die Stromerzeugung an Bord ausgerüstet werden. Eine entsprechende Absichtserklärung zum Bau der beiden 2022 bzw. 2024 zu liefernden Schiffe haben Reederei und Werft Anfang Oktober unterzeichnet. Darüber hinaus befinden sich in Turku mit „Mein Schiff 6“, „Mein Schiff 1“ und „Mein Schiff 2“ noch drei weitere große Kreuzfahrtschiffe mit konventionellem Antrieb für die Hamburger Reederei TUI Cruises in Auftrag, wobei die 2018 bzw. 2019 zu liefernden letzten beiden TUI Cruises-Neubauten um jeweils 20 m gegenüber den Vorgängern „Mein Schiff 3“, „Mein Schiff 4“, „Mein Schiff 5“ und „Mein Schiff 6“ verlängert werden, womit sich deren Passagierkapazität um 200 Gäste erhöht.

Jens Meyer

Vermessungsschiff-Neubau „Oland“ von SET in Fahrt

Mit einem Plattboden und einem geringen Tiefgang von nur 95 cm an den Einsatz im Wattenmeer angepasst ist das mit einer Bruttoreaumzahl von 124 vermessene Mehrzweck-Vermessungsschiff „Oland“.

Der von der zur Bremerhavener Heinrich Rönner-Gruppe gehörenden Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde (SET) in zehn Monaten für das schleswig-holsteinische Landesumweltministerium erstellte Neubau ist am 15. Juli auf dem Bauhof des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN SH) in Husum von Umweltstaatssekretärin Dr. Silke Schneider getauft und an seine Auftraggeber abgeliefert worden. Ihr rund 3,8 Millionen teurer Täufling ersetzt am Standort Husum eine gleichnamige Vorgängerin.

Das 22,5 m lange und 6,90 m breite Fahrzeug ist mit zwei Volvo Penta-Dieseln des Typs D9 MH mit einer Leistung von je 221 kW ausgerüstet. Damit soll über zwei in Düsen angeordnete Festpropeller eine Geschwindigkeit von 10 kn erreicht werden. Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit wurde ein 35 kW-Bugstrahlrunder installiert. Sowohl auf dem Vorschiff als auch auf dem Arbeitsdeck steht jeweils ein Palfinger-Kran mit einer Hubleistung von 2.140 kg zur Verfügung. Damit können u.a. Strömungsmessgeräte und Messbojen mit ei-

nem Gewicht bis zu 1,5 t ausgesetzt und aufgenommen werden.

Darüber hinaus kann das mit modernster Navigations- und Lotungstechnik zur Vermessung von Wattflächen und Prielen ausgestattete Schiff, das über Unterkunftsmöglichkeiten für vier Besatzungsmitglieder verfügt, bei Bedarf auch als Schlepper eingesetzt werden, um u.a. mit Baumaterial beladene Pontons oder Schuten mit Küstenschutzmaterialien zu den Halligen zu verschleppen. Auch Einsätze zur Unterstützung von Meers-, Vogel- und Naturschützern sind möglich.

Jens Meyer



**„Wieland“ –
Vereinigung der Schiffingenieure
Bremerhaven e.V. von 1927**
Angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiffingenieure
(VDSI)
Postanschrift:
Am Ostermoor 21, 27578 Bremerhaven
www.schiffingenieure-bremerhaven.de |
email:
wieland@schiffingenieure-bremerhaven.de

Bankverbindung:
IBAN: DE 15 2925 0000 0001 6028 96
BIC: BRLADE21BRS

Geschäftsführer Vorstand:
Vorsitzender: Dipl.-Ing. Klaus Ehlen, Tel. 0471 - 6 63 82

Schriftführer:
Dipl.-Ing. Gustav Schlag, Tel. 04741 - 75 04

Schatzmeister:
Dipl.-Ing. Jürgen Armbrust, Tel. 0172 - 8 15 55 87

**Verantwortlicher Redakteur
für Zeitungsteil „Wieland“:**
Dipl.-Ing. U. Grüber, Tel. 0421 - 65 13 96
E-Mail: uwe.grueber@t-online.de; uwe.grueber@lr.org
Internet: www.schiffingenieure-bremerhaven.de
Der Bezugspreis für die Fachzeitschrift „Schiffs-Ingenieur
Journal“ ist im Mitgliedsbeitrags eingeschlossen.

Die „Montagsrunde“

der
Stammtisch
der Schiffingenieure

„Maschine genug“

trifft sich jeden Dienstag
von 10.30 bis 12.00 Uhr
im Restaurant



„Schiffergilde“ Obere Bürger
zum Klönschnack

Der Vorstand gratuliert folgenden Mitgliedern herzlich zum Geburtstag:

75 Jahre

Grochowski	Klaus	9. 12. 41
Müller	Hartmut	26. 12. 41

80 Jahre

Hühnerbein	Otto	29. 11. 36
------------	------	------------

81 Jahre

Thurrow	Werner	29. 11. 35
---------	--------	------------

82 Jahre

Könecke	Horst	27. 12. 34
---------	-------	------------

*Ein schöner Anlass – Für das neue
Lebensjahr wünschen wir alles Gute,
vor allem Gesundheit und persönliches
Wohlergehen.*

Wieland-Treffen 2016 – Ein Erfolg



54 Anwesende, Mitglieder und Gäste des Vereins mit Partnern, konnte der Ehrenvorsitzende Horst Könecke am 28. Oktober 2016 im Bremerhavener Fischereihafen Restaurant Natusch zum erstmalig durchgeführten Wieland Treffen begrüßen. Von den Mitgliedsvereinen des VDSI Flensburg, Hamburg, Bremen und Rostock hatten sich auch jeweils kleine Delegationen auf den mehr oder weniger langen Weg nach Bremerhaven gemacht, einige teilstückweise sogar per Schiff. An einem Tisch hatte sich wieder eine Runde mit Studenten der Hochschule Bremerhaven gefunden.

In seiner kurzen Ansprache erzählte Professor Könecke von den zahlreichen Stationen in Bremerhaven, an denen der Verein seine bisherigen Feste, Bälle und Treffen abgehalten hatte.



Im gemütlichen zünftigen „Laderaum“ des Restaurants konnte jetzt bei Klavierbegleitung ein leckeres Drei-Gänge-Menü verköstigt und viel geklönt werden. Natürlich gab es Fisch mit einer Alternative für die, die ihn nicht mögen oder vertragen.

Das neugeschaffene Treffen wurde nach Antrag eines Mitglieds bei der diesjährigen JHV als Ersatz für das langjährige Winterfest ins Leben gerufen, wobei der Vorstand sich in mehreren Sitzungen viele Gedanken über die Umsetzung der Idee gemacht hat. Es wurde bewußt ein Zeitpunkt außerhalb der Winterballzeit gesucht. Die Realisierung des Treffens mit der Wahl der Lokalität und der stilvollen Atmo-



sphäre wurde von vielen der Anwesenden begrüßt. Es gab sogar schon Anmeldungen von Gästen für das nächste Jahr.





Verein der Schiffsingenieure in Bremen e.V., angeschlossen der Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI)

Verein der Schiffsingenieure
in Bremen e.V.

co H.H. Große, Poelitzer Straße 17
28717 Bremen, Telefon 0421-5 28 83 14

E-Mail: vdsibremen@web.de

im Internet: www.vdsi-bremen.wix.com/vdsi

Geschäftszeiten:

montags 9.00 Uhr bis ca. 12.00 Uhr

Konten:

Sparkasse in Bremen

IBAN: DE30 2905 0101 0001 0162 52

BIC: SBREDE22XXX

Vorsitzender:

Schiffsingenieur Alfred Seif

Tel. (privat) 04401 - 7 25 19

Schriftführer:

Dipl.-Ing. Kurt Satow

Tel. (Handy) 0160 - 94 46 94 82

Kassenwart:

Dipl.-Ing. Heinz-Hermann Große

Tel. (privat) 0421 - 6 36 42 02

Verantwortlicher Redakteur

für Zeitungsteil Bremen:

Dipl.-Ing. Herwig Pollem

Telefon 0160 - 8 04 94 58

E-Mail: Herwig@Pollem.de

Der Bezugspreis für die Fachzeitschrift

„Schiffs-Ingenieur Journal“

ist im Mitgliedsbeitrag eingeschlossen.

*Der Vorstand wünscht
allen nachfolgend aufgeführten
Mitgliedern zu ihrem Geburtstag
alles erdenklich Gute
und vor allem Gesundheit.*

65 Jahre

Gerhard	Mansel	14. 11.
Ulrich	Braunroth	1. 12.

75 Jahre

Ulrich	Rathje	17. 11.
Klaus	Thewes	16. 12.
Peter	Wendt	28. 12.
Gerhard	Müller	30. 12.

80 Jahre

Heinz	Schröder	17. 11.
Horst	Köpnick	20. 11.
Gerhard	Blobel	5. 12.
Hans	Elferich	7. 12.

81 Jahre

Richard	Detka	8. 12.
---------	-------	--------

82 Jahre

Gustav	Holtz	3. 11.
Ludwig	von Lottner	5. 12.
Siegfried	Weber	27. 12.

85 Jahre

Edgar	Nullmeier	6. 12.
-------	-----------	--------

86 Jahre

Edgar	Schröder	8. 12.
-------	----------	--------

*Wir wünschen Ihnen noch viel Freude
an und in unserem Verein.*

Carl Alfred Krebs

hat am 18. 10. 2016
seine letzte Reise angetreten.

Er war seit 1968 Mitglied
in unserem Verein und hat
bei der Vorstandsarbeit mitgeholfen.

**Verein der Schiffsingenieure
in Bremen e.V.**

Der Vorstand

**Die nächste Hauptversammlung
findet am 16. März 2017
in der Tritonia statt.**

*Wir wünschen unseren Mitgliedern
und ihren Familien, Freunden
und bekannten
schon jetzt ein frohes Weihnachtsfest
und alles Gute
für das neue Jahr.*

Der Vorstand

**Am 25. Februar 2017 findet in der „Tritonia“
die Ehrung unserer Jubilare,
verbunden mit einem Reis- und Curry-Essen, statt.**

Beginn der Veranstaltung ist 18.00 Uhr.

Zu dieser Jubilar-Ehrung werden folgende Mitglieder eingeladen:

25-jährige Mitgliedschaft

Henrik Friedenberger, 22243 Harpstedt

Georg Zwerger, Sindelsdorf
Jochen Leverenz, Handewitt

Ralf Bargmann, Poppenricht
Gerd Matrose, Sottrum
Werner Herlemann, Bad Nenndorf
Uwe Diptmar, Ottersberg-Fischerhude

40-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Pietsch, Stadthagen
Manfred Schulte, Winsen-Bahlburg
Peter Dorwig, Wiesbaden
Uwe Nispel, Holste
Siegfried Stellmacher, Bremen

50 Jährige Mitgliedschaft

Uwe Teerling, Delmenhorst
Peter Seifert, Weyhe
Manfred Sack, Bremen
Hans- Bernd Bode, Bissendorf
Peter Bohrmann, Worspwede

60-jährige Mitgliedschaft

Robert Boschen, Lahnstein
Walter Lindner, Delmenhorst
Edgar Schröder, Bremen

*Wir bitten alle Jubilare sich bei uns zu melden auch wenn sie nicht teilnehmen können.
Die Anzahl der Teilnehmer wird benötigt, damit dem Wirt eine Vorausplanung möglich ist.
Den Jubilare wünschen wir Gesundheit und ein frohes Weihnachtsfest im Kreis ihrer Lieben
und hoffen auf ein Treffen bei der Jubilar-Ehrung*

Der Vorstand

Nachlese von Kurt Satow

Betreuungstag auf der Messe Schiff, Maschine und Meerestechnik 2016

Im Rhythmus von zwei Jahren findet die Messe Schiff, Maschine und Meerestechnik in Hamburg statt. In diesem Jahr vom 6. bis 9. September und wie immer richtet der Hamburger Ortsverein einen Messestand als gemeinschaftlichen Stand von VSIH/VDSI ein und betreibt diesen. Für die übrigen Ortsvereine werden Betreuungstage vorgesehen.

Der Betreuungstag für den Bremer Verein war der 6. September 2016. Der Vorsitzende, der Kassenwart und der Schriftführer, also der Vorstand unseres Vereins fuhr für diesen Tag nach Hamburg zur Messe.

Mit der Deutschen Bahn fuhren wir zur Messe vom Bremer Hauptbahnhof zum Dammtor-Bahnhof in Hamburg. Im Strom der anreisenden Messebesucher gingen wir dann durch Planten und Blumen zum Messeingang Ost. Hier wurde die in der letzten Ausgabe des Schiffsingenieurs Journals beigelegte Einladungskarte zum Eintritt benutzt.

Beim Hamburger Stand angekommen wurden wir von den Hamburger Kollegen mit herzlicher Freude empfangen. Aus der Betreuungsmannschaft wurden Betreute. Wir wurden, von den Damen des Hamburger Vereins, mit Kaffee und kalten Getränken versorgt. Der Messestand des Vereins war in einer Veranstaltungszelt untergebracht. Auf Grund der hochsommerlichen Außentemperaturen war es sehr warm in dem abgeteilten Stand. Die Hamburger Kollegen, besonders die Damen, waren ununter-

brochen beschäftigt Besucher und Vereinskollegen zu bewirten.

Hier möchten wir ein großes Lob und Dank aussprechen, besonders für die Damen des Hamburger Vereins und an den Verein selbst, für diese großartige Leistung die wir Bremer erleben durften.

Das Motto der diesjährigen Messe war „Green Ship“. Dem Motto entsprechend präsentierten sich in einer extra Halle die Aussteller mit dem hochaktuellen Themenkomplex „Green Propulsion“ und stellten emissionsarme Antriebskonzepte vor.

Zu dem Themenkomplex Green Ship gehören auch Abgasnachbehandlungsanlagen wie Scrubbertechnik oder Harnstoffeinspritzung sowie Ballastwasserbehandlung. Auch hierüber gab es reichlich Information von den entsprechenden Firmen.

Bei einem Messerundgang mussten wir feststellen, dass die Chinesen, in diesem Jahr Partnerland der Messe, die Messe auch dominierten.

Unser 1. Vorsitzender, Herr Seif, traf einige Bekannte aus seiner Zeit und Tätigkeit in China wieder. Wir, als Gruppe, bekamen eine Einladung den Stand der „Chinesischen Klassifikation Gesellschaft“ zu besuchen und wurden dort ebenfalls mit chinesischer Herzlichkeit bewirtet.

Die noch verbliebenen deutschen Werften hatten ihre normalen Stände, entsprechend ihrer Position im Markt, wobei es auffiel, dass Blohm und Voss ei-

nen kleinen- und Lloyd Werft einen riesengroßen Stand hatten. Dieser Stand war noch gemeinsam mit den drei Ostwerften geplant, die dann aber kurzfristig absagten und überhaupt nicht erschienen sind.

MAN stellte einen neuen kleinen Reihenmotor vor und ließ einen hundert Jahre alten Dieselmotor als Messeattraktion starten und laufen.

Die Firma Siemens teilte mit, einen Auftrag für die Lieferung von SISHIP eSiPOD Antriebslösung für Saga Cruises bei Meyer Werft erhalten zu haben und stellte diese Antriebslösung vor.

Für ältere Rentner der Schiffsbetriebstechnik gab es viel zu sehen, aber so ein Rundgang ist auch anstrengend. Wir waren ja eigentlich auch zur Standbetreuung gekommen und konnten uns dort am Stand mit Bockwurst oder Matjesbrot sowie Kaffee und Softdrinks immer erholen

Wir beendeten unseren Messebesuch mit einem kurzen Spaziergang wieder zurück durch Planten und Blumen zum Hamburger Dammtor-Bahnhof bei schönstem Wetter. Mit der S-Bahn ging es dann zum Hauptbahnhof um den IC-Zug nach Bremen zu erreichen.

Nochmals Dank an dem Hamburger Verein, wobei aber noch nicht geklärt ist, welcher Verein, Anfang der 60er Jahre, als erster die Idee zu so einer Messe hatte. Besser als die Hamburger hätte es aber wohl kein Verein gekonnt.

Anmerkung vom Hamburger Verein:

Die Messe wurde vom Verein der Schiffsingenieure zu Hamburg e.V. 1962 aus der Taufe gehoben.

Aufgrund des sehr großen weltweiten Zuspruchs konnte die weitere Durchführung aus organisatorischen Gründen von uns nicht weiter bewältigt werden und wurde der Hamburg Messe und Congress GmbH übertragen.

Verein der Schiffssingenieur zu Rostock e.V.

angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiff-Ingenieure (VDSI)

Postanschrift:

im Hause
Hochschule Wismar, Bereich Seefahrt
Verein der Schiffssingenieur zu Rostock e.V. (VSIR)
Richard-Wagner-Straße 31
18119 Rostock-Warnemünde

Internet: www.vsir.de

E-Mail: webmaster@vsir.de

Bankverbindung:

IBAN: DE70 1305 0000 0450 0012 02
BIC: NOLADE21ROS

Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Detlef Junge

Schriftführer:

Dipl.-Ing. Ralf Griffel, Tel. 0381 - 4 98 58 84

Schatzmeister:

Dipl.-Ing. Helmut Jürchott

**Verantwortlicher Redakteur für den
Zeitungsteil Rostock:**

Dipl.-Ing. Ralf Griffel
Telefon: 0381 - 4 98 58 84
E-Mail: webmaster@vsir.de

Der Bezugspreis für die Fachzeitschrift
„Schiffs-Ingenieur Journal“
ist im Mitgliedsbeitrag eingeschlossen.

Techniker in geselliger Runde

Engineers RECEPTION bringt zum 23. Mal Schiffssingieure zusammen

Das traditionelle Treffen der Schiffssingenieur zu Hanse Sail hat dieses Jahr im Klock 8 stattgefunden. Das so genannte Engineers Reception ist eine Besonderheit des Rostocker Seglerfestes und wurde in diesem Jahr bereits zum 23. Mal organisiert. Zu dieser geselligen Runde lädt traditionell der Verein der Schiffssingenieur die Techniker der Gästeschiffe ein, die so neben den Kapitänen auch ihren speziellen Empfang haben – weltweit bei Hafenfesten bislang einmalig. Mitglieder des Vereins überbringen dazu ihren Berufskollegen persönlich die Einladungen und betreuen sie während der Veranstaltung. So hat sich der einstige DSR-Chief Heinz-Jürgen „Atze“ Marnau mit den Technikern des Großseglers „Kruzenshtern“ zusammengesetzt und findet mit dem Chefingenieur Leonid Bokarew und dessen Kollegen Sergey Iwanow und Vitali Ziawajew trotz der Sprachbarrieren schnell Kontakt.

So wie diese Runde haben sich Schiffstechniker verschiedener Schiffe zusammengefunden, um bei Bier und den Angeboten am Büfett zu fachsimpeln und sich an den aufgefrischten Liedern der Shanty-Sänger der Hochschule für Musik und Theater zu erfreuen. So mischten sich auch Rüben Osterhoof, Regina Pflug und Jasko Wrede in die gesellige Runde. Sie kommen von den holländischen Schonern „Twister“, „Banjaard“ und „Märe Frisium“.

Während sein Schiff schon wiederholt bei der Hanse Sail war, erlebt Rüben, der Steuermann der „Twister“, erstmals die Rostocker Gastfreundschaft und ist trotz des Schietwetters des Lobes voll. Ihre Tätigkeit als Physiotherapeutin hat Sabine Pflug aus Kiel wiederum mit dem Ruder des Topsegelschoners „Banjaard“ vertauscht, der verjüngt

auch durch die temperamentvolle Steuerfrau bereits auf eine hundertjährige Geschichte zurückblicken kann.



Als Vertreter des Gastgebers heißt Atze Marnau (2.v.r.) den Schiffssingenieur der „Kruzenshtern“ Leonid Bokarew und dessen Kollegen Sergey Iwanow und Vitali Ziawajew willkommen. (Foto: RFRA)

Crewmitglieder der Koggen, des Seenotkreuzers und der Viermastbark „Sedow“ tauschten sich aus, ein buntes Stimmengewirr der über hundert Gäste veranschaulichte internationales Flair. „Was wäre die Sail ohne die Schiffe“, erklärt auch Senator Holger Mathäus (Grüne), der die Grüße der Hansestadt überbrachte. Sein Dank galt den Gastgebern, dem rührigen Verein, dem rund 140 Mitglieder angehören.

Reiner Frank

Aus „Norddeutsche Neueste Nachrichten“ vom 15. August 2016

**Der Vorstand des VSIR
gratuliert folgenden
Mitgliedern
herzlich zum Geburtstag**

60 Jahre

Hans-Günter Wagner 20. 11. 56

80 Jahre

Klaus Lindenblatt 06. 11. 36

Dieter Schramm 27. 11. 36

Adolf Blaschka 14. 12. 36

VSIR- Stammtisch

der Stammtisch
der Schiffssingenieur zu Rostock

trifft sich
jeden 2. Donnerstag im Monat



um 17. 00 Uhr im Restaurant

„Stralsunder“

Wismarsche Straße 22
18057 Rostock

EINLADUNG

zum

„Treff Schiffsbetriebstechniker“

in Warnemünde, am Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar
(University of Technology, Business and Design)

**Außenstelle Warnemünde, Richard-Wagner-Straße 31, Raum 3201 (Haus 3)
am Donnerstag, dem 1. Dezember 2016, um 16.00 Uhr**

Thema:

Die 42- und 56-Zylinder-Reihensternmotoren M503A, M504A und M520 von Swesda (Stern), St. Petersburg, Russland

Referent: Egon Wirth Freg. Kptn. a. D.

*Anschließend zwanglose Fachdiskussion im Studentenclub
mit gastronomischer Betreuung*

Mit freundlichen Grüßen

Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V., Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar

Mitglieder und Gäste sind herzlich eingeladen.

Prof. Dr.-Ing. K. Wehner
Bereichsleiter

Dipl.-Ing. D. Junge
Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V.

28.
Januar
2017

ROSTOCK

EINLADUNG

Werte Fachkollegen,

der Vorstand möchte Ihnen folgende Informationen übermitteln:

Die satzungsgemäße Jahreshauptversammlung unseres Vereins findet am **Sonnabend, dem 28. Januar 2017, um 9.30 Uhr, in der Fachhochschule Wismar, Außenstelle Warnemünde, Bereich Seefahrt, Richard-Wagner-Straße 31, Haus 2, Raum 3201, statt.**

Tagesordnung:

1. Rechenschaftsbericht des Vorstandes
2. Bericht der Kassenprüfer
3. Bericht zur Arbeit in der VDSI
4. Bericht über den Bereich Seefahrt
5. Diskussion zu den Berichten
6. Behandlung fristgemäß eingereicherter Anfragen und Anträge
7. Entlastung des Vorstandes
8. Vorstandswahl 2017
- 8.1. Wahl des Wahlausschusses
- 8.2. Kandidaten für den Vorstand
- 8.3. Kandidaten für die Kassenprüfer
- 8.4. Kandidaten für den Ältestenrat
- 8.5. Wahl des Vorstandes, der Kassenprüfer und des Ältestenrats
9. Festsetzung des Mitgliedsbeitrages 2017
10. Verschiedenes

Anträge und Anfragen, die auf der Mitgliederversammlung unter TOP 6 und 10 behandelt werden sollen sowie Anträge zur Änderung/Ergänzung der Tagesordnung, sind satzungsgemäß **bis zum 8. Januar 2017** schriftlich an den Vorstand einzureichen

Wir bitten Sie, an dieser, für unseren Verein wichtigen Versammlung, teilzunehmen.

Am Sonnabend, dem 24. Januar 2017, findet traditionsgemäß ab 19.00 Uhr (Einlass ab 18.30 Uhr) in der Gaststätte „Klock 8“ (Rostock/Tiergartenallee 1) unser nächster „Heizerball“ statt.

Hierzu laden wir alle Mitglieder mit Partnern und Freunden recht herzlich ein.

***Der Vorstand wünscht Ihnen und Ihrer Familie ein frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches Jahr 2017 !***

Dipl.-Ing. D. Junge, Vorsitzender des VSIR

„Peking“ wird restauriert

Das Kuratorium der Stiftung Hamburg Maritim hat den Antrag des Vorstandes, die Viermastbark „Peking“ vom New Yorker „South Street Seaport Museum“ zur Restaurierung zu übernehmen, einstimmig genehmigt.



Die Viermastbark „Peking“ im Hafen von New York. Foto: Peter Kaufner / Cinedesign

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hatte 2015 eine Zuwendung in Höhe von 120 Millionen Euro für den Aufbau des Deutschen Hafenmuseums in Hamburg bewilligt. In dieser Summe enthalten sind bis zu 26 Millionen Euro für die Rückholung und Restaurierung der „Peking“. Die Restaurierung übernimmt nun die Stiftung Hamburg Maritim (SHM).

Nach Fertigstellung wird die „Peking“ als stationäres Museumsschiff in das Eigentum des Deutschen Hafenmuseums übergehen. „Unser Stiftungszweck ist es, historische Schiffe für die Öffentlichkeit zu erhalten“, erklärt Stiftungsvorstandsmitglied Joachim Kaiser, selbst Kapitän: „jetzt für das geplante Deutsche Hafenmuseum so ein prominentes Großobjekt wie den Viermaster Peking zu restaurieren, erfüllt uns mit Stolz.“

Die SHM verfügt über eine große Expertise in der Restaurierung histori-

scher Schiffe. Derzeit wird der denkmalgeschützte Stückgutfrachter MS „Bleichen“ fahrbereit hergerichtet. Eine Maßnahme, die ebenfalls durch die Förderung der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien in Höhe von drei Millionen Euro möglich wurde. Nikolaus H. Schües, geschäftsführender Gesellschafter der Reederei F. Laeisz und SHM-Kuratoriumsvorsitzender: „Für die Stiftung Hamburg Maritim ist die Peking unser bislang größtes Projekt, und es freut mich, dass sowohl der Beirat als auch das Kuratorium den Antrag des Vorstandes einstimmig befürwortet haben, nachdem die Machbarkeit durch ein unabhängiges Gutachten bestätigt wurde.“

Die Bark wird voraussichtlich bis Ende Juni 2016 an ihrem derzeitigen Liegeplatz im „South Street Seaport Muse-

um“ verbleiben und soll dann in eine New Yorker Werft verholt werden. Dort folgen umfangreiche Vorbereitungen für den Rücktransport per Dockschiff nach Deutschland, unter anderem muss das Rigg abgenommen werden. Währenddessen wird von Hamburg aus die Ausschreibung der Werftarbeiten erfolgen. Der Transport auf einem Dockschiff direkt zur Werft wird dann voraussichtlich Ende des Jahres erfolgen.

Die Restaurierung wird schätzungsweise drei Jahre dauern. Spätestens zur Eröffnung des Deutschen Hafenmuseums wird die „Peking“ von der SHM an das Hafenmuseum übergeben. Mit der Projektsteuerung wurde Joachim Kaiser betraut. Die Stiftung Hamburg Maritim muss sich für diese Aufgabe im Bereich „Projektmanagement“ personell verstärken. Auch ehrenamtliche Mitarbeit ist sehr willkommen! *NW*

HPA-Eisbrecher zu Wasser gelassen

Auf der Hitzler-Werft in Lauenburg erfolgte kürzlich der Stapelhub eines neuen Eisbrechers für die Hamburg Port Authority (HPA).



„Hugo Lentz“ ist der dritte aktuelle Neubau von Hitzler für die HPA.

Die 23 m lange und 7 m breite „Hugo Lentz“ ist der dritte von insgesamt vier Neubauten, die die HPA im Rahmen ihrer Flottenerneuerung bei der Hitzler-Werft in Auftrag gegeben hat. Zwei kleinere Einheiten, die 18 m langen und 6,2 m breiten eisbrechenden Schlepper „Christian Nehls“ und „Johann Reinke“, waren bereits im Dezember vergangenen Jahres abgeliefert worden. (aus „Schiff&Hafen“ 5-2016)

GROMEX®

DichtungsHaus