

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.



Alternative Kraftstoffe in der Seeschifffahrt

(Siehe Seite 6)

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
Vorankündigung 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

Im Alter von 87 Jahren ist unser langjähriges Gründungsmitglied

Dipl.-Ing. Werner Bolgen

nach 63-jähriger Mitgliedschaft im VSIH am 25. Januar 2017

auf seine letzte große Reise gegangen.

Kollege Bolgen war am 1.12.1953 als Mitglied Nr. 004 in unseren Verein eingetreten und hat sich bis zuletzt sehr intensiv für unser Vereinsleben interessiert.

Wir werden Herrn Bolgen in Ehren gedenken.

Der Vorstand

Uns erreichte erst jetzt die Nachricht, dass unser Mitglied

Dipl.-Ing. Heiko Hillig

im Alter von 83 Jahren am 25. Dezember 2016 nach 21-jähriger Mitgliedschaft im VSIH seine letzte große Reise angetreten hat.

Wir werden Herrn Hillig in Ehren gedenken.

Der Vorstand

Ein weiteres treues Mitglied hat uns im Alter von 76 Jahren verlassen:

Dipl.-Ing. Herbert Markhoff

ist nach 52-jähriger Mitgliedschaft im VSIH am 23. Dezember 2016 auf seine letzte große Reise gegangen.

Wir werden Herrn Markhoff in Ehren gedenken.

Der Vorstand

Geburtstage

Der Vorstand gratuliert herzlich folgenden Kollegen zum Geburtstag

70 Jahre:

Martin M. J. Chen am 12.4.

75 Jahre:

Klaus Hansen am 3.3.
Bernd Schön am 23.3.
Reiner Tacke am 3.4.
Dieter Kinze am 24.4.

80 Jahre:

Ludwig Lührig am 6.3.
Klaus Blanck am 17.3.
Arno Rickert am 19.3.
Olav W. Walter am 20.3.
Bernd Heuer am 20.3.
Gerhard Duck am 28.4.

82 Jahre:

Jürgen Herzog am 28.4.

83 Jahre:

Friedhelm Burmester am 4.3.
Egon Schmidt am 22.4.

84 Jahre:

Rolf Strohsal am 1.4.
Hans-Dieter Roloff am 11.4.
Horst Kuhn am 15.4.
Werner Peters am 26.4.

86 Jahre:

Hans Schwencke am 22.3.

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

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Geburtstage / Trauer, Neumitglied	2	„Mein Schiff 6“ aufgeschwommen	20
Einladung	3	Löschboot für die Hamburger Feuerwehr	20
Ägypten wird als Schiffbauland entdeckt	3	„Endeavor“-Expeditionsyachten mit	20
Alternative Kraftstoffe in der Seeschifffahrt	6	?????	20
Mehr Effizienz für Dieselmotoren	8	Rolls-Royce liefert MTU-Motoren	
VW-Konzern setzt auf Autotransporter mit LNG-Antrieb	10	für Seenotrettungsschiffe in der Türkei	21
Erfolgreiche Erstbetankung eines Chemikaliertankers mit LNG in Deutschland	11	MAN Diesel & Turbo liefert Motoren für „Global Class“- Kreuzfahrtschiffe	22
Mit wenig Aufwand CO ₂ reduzieren	12	Neuer Turbolader für Trawler „Sjurdaberg“	22
Containerwiegen während des Verladens	13	ROSTOCK	
Maersk übernimmt Hamburg-Süd	14	Aktuelle und zukünftige Maßnahmen zur Einhaltung der Emissionsvorgaben für Dieselmotoren	23
„Mit Junkers Gegenkolben“	14	Verein der Schiffingenieure Rostock bestätigt Detlef Junge als Vereinsvorsitzenden	24
„Viking Grace“ erhält Flettner-Rotor	15	Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016	25
Umweltschonende Reinigung von Schiffskörpern	15	BREMEN	
Stapellauf und Kiellegung für DFDS	16	Vereinsfest der Schiffingenieure Bremen mit der Ehrung unser Mitglieder mit langjähriger Vereinszugehörigkeit im Februar 2017	29
Typschiff der neuen 10.500-TEU-Klasse getauft	17	BREMERHAVEN	
Kreuzfahrtboom: 75 neue Schiffe bis 2026	18	Einladung zur Jahreshauptversammlung 2017	31
Volles Auftragsbuch trotz aktueller Marktlage	19		
Neues Fahrgastsschiff für die Nordsee	19		

Neumitglied

Wir freuen uns, folgendes Mitglied in unserem Verein begrüßen zu können:

Herrn Sohr Thies
20257 Hamburg

Wir wünschen unserem neuen Mitglied viel Erfolg im Berufsleben und in der Zusammenarbeit mit unserem Verein.

Der Vorstand des VSIH

Im Schiffs-Ingenieur Journal 360, September/Oktober 2015 hatten wir bereits das von unserem langjährigen Mitglied, Dipl.-Ing. Bernd Neitzel, geschriebene Buch: „**Hein Tosca, Pralles Leben zwischen Bug und Heck**“ vorgestellt. Der Autor beschreibt humorvoll und spannend auf 176 Seiten das Auf und Ab seiner 40-jährigen Zeit als Seemann, Reedereiinspektor und Schiffbauer, teilweise gewürzt mit etwas Seemannsgarn. Wir bringen anschließend einige Auszüge aus dem lesenswerten Buch mit Einverständnis des Autors.

Ägypten wird als Schiffbauland entdeckt

Nachdem die Herren A. Hitler („GRÖ-FAZ“) in Zusammenarbeit mit Herrn Wissarionowitsch Dschugaschwili (Stalin) das größtmögliche Leid über Millionen von Familien gebracht hatten und mir als einzigem männlichen Mitglied der Familie das Haus zerbombt worden war – mit anschließender Vertreibung aus Stettin, landeten wir später in die Nähe von Rostock. Dann traten in einer sich beruhigenden Phase der Weltpolitik die Herren Wilhelm Pieck und Otto Grotewohl (DDR) an, um uns Kindern die wahre Lehre des Sozialismus zu verkünden. Konrad Adenauer (BRD) wirkte insofern mit, als er dafür sorgte, dass mein Vater 1949 aus der Gefangenschaft nach Hause kam. Der Nachteil

war, dass mein Vater kaum noch laufen konnte, im Gefangenenlager war er vom Kohlenschlepper im Bergwerk zum Schuster auf einer Kolchose umgezogen worden. Das wiederum hatte den Vorteil, dass er nach seiner Rückkehr die Familie ernähren konnte.

Da es ja nun zwei Deutschlands gab, beschloss ich im Alter von 16 Jahren, mich vom zweiten in das erste Deutschland abzusetzen. Ging recht leicht, per Fahrrad. Nachdem ich eine Maschinenbauerlehre beendet hatte, setzte das sogenannte „Wirtschaftswunder“ ein. Als Facharbeiter verdiente man 97 Pfennig brutto pro Stunde, 17 Cent nach heutiger Rechnung. Heute würde

man von einem üblen Sklavenlohn sprechen.

Da ich in der DDR mal den Wunsch hatte, Schiffbau zu studieren, ging das nun im zweiten Deutschland nicht mehr. Aber zur See fahren wollte ich zumindest. Nach Absolvierung eines Werftjahres bei der HAPAG-Technik wurde ich in der Personalabteilung See der HAPAG bei Herrn Schulz (genannt Lügen-Otto) vorgestellt. Herr Schulz meinte, mit solchen Idioten wie mir könne er die Binnenalster zuschütten, woraufhin er aus dem Fenster deutete, so dass auch ich mir ein Bild machen konnte. Ich kündigte erst mal im technischen Betrieb. Nach Rücksprache des Betriebsleiters Technik mit dem Leiter Seepersonal (Lügen-Otto) muss die Alster wohl noch nicht voll gewesen sein, denn zwei Tage später sollte ich bereits anmustern: Fahrtgebiet Hamburg–USA-Westküste.

Hier griff jetzt John Foster Dulles (US-Außenminister) ein. Mr. Dulles führte im „Kalten Krieg“ ein aggressives Regiment gegen die Kommunisten – und von dort kam ich ja. Nachdem zwei Zeugen mit ihren Aussagen im Visum-

HAMBURG

13.
April
+
11. Mai
2017

EINLADUNG

(Statt Karten)

Sehr geehrte Mitglieder und Freunde!

Zur Vortragsveranstaltung im Rahmen unserer Vortrags-Saison 2015,
in der **Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ex FH Hamburg),**
Hörsaal 1.10, Berliner Tor 5, 20099 Hamburg,

hören Sie nach einem kurz gehaltenen geschäftlichen Teil den Vortrag
am **Donnerstag, dem 13. April 2017, um 18.00 Uhr**

Thema:

Schmieröle für niedrigschweflige Kraftstoffe

Referent: Herr Steffen von Arnstedt, Fa. LUKOIL, Hamburg

und am **Donnerstag, dem 11. Mai 2017, um 18.00 Uhr**

Neue Filtersysteme

Referent: Herr Rixen jr., Fa. FIL-TEC Rixen GmbH, Hamburg

Mit freundlichen Grüßen

Verein der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V. (VSIH)
Hamburger Gesellschaft zur Förderung des Schiffsingenieurwesens e.V.

Gurlittstraße 32, 20999 Hamburg, Telefon 280 38 83

Der Vorstand

Eventuelle Änderungen finden Sie auf unserer Internetseite: www.schiffsingenieure.de



antrag bestätigt hatten, dass ich harmlos sei und auch nicht den nächsten Krieg beginnen wolle, wurde der Antrag genehmigt und es ging los.

In der Seefahrt setzte eine lange Phase der Ruhe ein; wir wurden im Ausland auch nicht mehr als Deutsche beschimpft. Nur in England wurde noch oft auf die Vergangenheit hingewiesen: „Ihr Krauts habt den Krieg verloren.“

Diese ruhige Phase im Berufsleben endete, als dann ein Herr Saddam Hussein aus dem Irak und Herr G. Bush aneinandergerieten. Saddam Hussein verliebte sich sehr kurzfristig Kuweit ein. Dies missfiel den Nachbarstaaten und erbot sich die Amerikaner ungemein, speziell Herrn G. Bush. Es wurde eine Allianz der Willigen geschmiedet und 34 Länder zogen unter Führung der USA (verantwortlicher Politiker war Herr Bush Senior) am 16. Januar 1991 in den Krieg. Deutschland und Japan gehörten zu den Unwilligen, und nachdem der Krieg „temporary“ recht flott gewonnen war, wurde Deutschland mit 17,9 Milliarden DM zur Kasse gebeten. Als Steuerzahler ist es mir nicht in Erinnerung, eine Rechnungslegung gesehen zu haben.

Nachdem die Herren A. Hitler („GRÖFAZ“), Josef Wissarionowitsch Dschugaschwili (Stalin), Otto Grotewohl, Wilhelm Pieck (DDR), Konrad Adenauer (BRD), John Foster Dulles (USA), Gorbatschow (Russland) in mein Leben eingegriffen hatten, waren es jetzt ein Herr Saddam Hussein und Herr G. W. Bush.

In irgendeiner Form machten die Sieger jetzt Kasse und verteilten Geld und Pfründe einschließlich der deutschen Steuergroschen.

Zu den „willigen“ Siegern zählte auch Ägypten. Von den aus Deutschland abgeflossenen 17,9 Milliarden DM wurde ein Anteil von 960 Millionen US-Dollar Ägypten zugesprochen. Das Geld sollte, in vier Tranchen aufgeteilt, dem ägyptischen Volke Wohlstand und Fort-

schritt bringen. Eine Tranche, ca. 120 Millionen, wurde verwendet, um der ägyptischen Schiffbauindustrie einen richtigen Schub nach vorne zu versetzen.

Jetzt kamen wir als Reederei ins Spiel. Von Ägypten als Schiffbaunation hatte in Schifffahrtskreisen noch nie jemand gehört, aber mein Chef war überzeugt, das klingt vielversprechend. Ein gewisses „Know-how“ musste ja vorhanden sein, denn wie man anhand der Hieroglyphen sehen konnte, wurde bereits 2.500 Jahre vor Jesus Geburt auf dem Nil Schifffahrt betrieben. Wenn auch nur mit Papyrusschiffen.

Die lieben Kollegen vom Bordpersonal waren ausnahmslos befangen, denn sie kannten die ägyptischen Lotsen, Festmacher, Bootsführer, Hafenbehörden wie Zoll, Immigration, Makler, Clerks, Steuervorleute, Polizeibewacher etc. aus ihrem Berufsleben und waren nicht dazu zu bewegen, so einen feinen Job wie die Bauaufsicht vor Ort zu übernehmen. Also wurde ich, der mit den geringsten Berührungsängsten, der nur den Panama-, aber noch nicht den Suez-Kanal befahren hatte, beauftragt, dort in Alexandria den Schiffbaufortschritt zu überwachen.

Wir setzten uns mit der Befrachtung zusammen, um ausdiskutieren, was denn wohl für ein Schiff im Markt gebraucht würde. Alle waren sich zunächst einig: nicht zu groß, nicht zu teuer, möglichst schnell, geringer Tiefgang, um die alten Fahrtrouten bedienen zu können, ohne immer trocken zu fallen oder auf Grund zu geraten, keine komplizierte Technik.

Es kam ein Bulkarrier heraus mit drei Luken, ca. 7.500 tdw. Wegen der hygroskopischen Ladungen, die so ein Schiff fahren sollte, mussten die Luken innerhalb drei Minuten zu schließen sein. Drei Laderäume ergaben sich über die Forderung nach der Getreidestabilität, die keine losen Oberflächen zuließ. Das Schiff hätte sonst kentern können, wie jedem deutschen Küstenbewohner von der „Pamir“ noch in Erinnerung ist. Getreide ging über, heißt es dann. Nachdem das und weitere Einzelheiten geregelt waren, wurde ein Konstruktionsbüro gesucht und gemeinsam eine Bauspezifikation und ein Generalplan des Schiffes erstellt. Dann wurde ein Lieferant für das technische Equipment

hinzugezogen. Außer exzellentem Steinbau ist nichts Technisches im Lande Ägypten zu erwerben, daher musste alles importiert werden. Alexandria, die Perle des Mittelmeeres, wurde als Schiffbauplatz auserkoren, und an einem späten Sommertag hob die Luft-hansa ab, um mich an das schöne Ziel zu bringen.

Wie schon der Erstflug nach Litauen gestaltete sich der Erstflug nach Alexandria auch wieder sehr abenteuerlich. Über der Sahara wehte ein schwerer südlicher Sandsturm, dessen Ausläufer reichten weit übers Mittelmeer uns entgegen. Es war kein blaues Meer mehr zu sehen, sondern alles um uns herum war sandfarben gelb. Die Maschine ging in den Sinkflug und versuchte, sich dem Flughafen zu nähern, der über keine großzügigen Navigationshilfen verfügte. Aber immerhin, auf dem Dach des Flughafengebäudes leuchtete ein blaues Funkelfeuer. Da donnerte der Pilot erst mal drüber weg, nahm dann noch mal einen Anlauf, flog eine nette Runde und setzte wiederum zur Landung an. Plötzlich stank es entsetzlich in der Kabine, die Maschine kippte nach Steuerbord weg und zog wieder hoch.

Ich hatte zu viel von Antoine de Exupéry über seinen Saharaflug gelesen, bei dem ein Sandsturm den Flugzeugmotor blockierte, und sah uns schon zerschmettert im Nilsumpfgras stecken. Es kam dann die sehr ruhige, modellierte Stimme der Stewardess (zweisprachig): „Meine Damen und Herren, wir setzen jetzt zur Landung an, der kurzzeitige Wohlgeruch kam von außen.“

Alexandria ist im Hinterland von Wasserflächen umgeben. Als ein gewisser Herr Rommel mit seinen Panzern in El Alamein 150 km vor der Stadt Alexandria stand, haben die englischen Kolonialtruppen diese Flächen noch weiträumiger überflutet. Merke: Ein Landfahrzeug kann nicht schwimmen. Es muss geholfen haben, denn Rommel hat die Wasserflächen nicht erreicht.

Im Laufe der Jahre hatte man viele dieser alten Überschwemmungsgebiete als Müllkippe benutzt. Es war entsetzlich heiß, unsichtig infolge des Sandsturms und so hat ein Teil der Müllkippe gebrannt oder ist angesteckt worden, denn man konnte ja nichts sehen. Das ist der Trick. Wenn man nichts sieht,

GROMEX®
DichtungHaus

können alter Müll, Kabelreste etc. mit abgebrannt werden, denn bei 50 Meter Sicht ist kein Verursacher festzustellen.

In diese Dunstwolke aus brennendem Müll und Flugsand ist der Pilot reingeflogen und hat sich wohl auch selbst erschrocken, dass es so entsetzlich stinkt. Mit dem dritten Anflugversuch sind wir dann sicher gelandet und haben eine gewaltige gelbe Sandwand hinter uns aufgewirbelt.

In diese Dunstwolke aus brennendem Müll und Flugsand ist der Pilot reingeflogen und hat sich wohl auch selbst erschrocken, dass es so entsetzlich stinkt. Mit dem dritten Anflugversuch sind wir dann sicher gelandet und haben eine gewaltige gelbe Sandwand hinter uns aufgewirbelt.

Auch wenn es geschäftsschädigend wirkt, der Rückflug wurde noch interessanter. Die Maschine sollte nachbetankt werden. Kerosin sollte nur in die Flügeltanks gepumpt werden, weil das im Rumpf beim Fliegen immer so glückt. Man kennt das, wenn man zu viele Drinks intus hat. Wir starteten ganz ruhig, bis der Pilot eine Kurve flog und eine hinten sitzende Dame die Stewardess fragte: „Warum kommt denn da so viel Wasser aus der Flügelspitze?“ Die Stewardess rannte nach vorne und

dann wurde der Pilot richtig nervös, was staunenswert ist, denn so was kommt sehr selten vor. Der war so nervös, wie ich es vorher – und auch später – nie erlebt habe. „Wir werden sofort wieder landen, lassen Sie alles Gepäck zurück und verlassen Sie nach dem Abstellen der Triebwerke schnellstmöglich das Flugzeug.“

Was war passiert? Man hatte in beide Flügeltanks die gleiche Menge Kerosin gepumpt. Nur waren auf der Steuerbordseite vorher noch 300 Liter drin. Die Überfüllventile hatten geöffnet und der Brennstoff stand als Pfütze im Vorflügel und wo sonst noch Platz war. Unser und des Piloten Glück war, dass der Kurvenflug den Brennstoffstrahl von den Düsen weggeleitet hatte und nicht den heißen Abgasstrahl getroffen hat. Wir landeten sicher, rannten ins Gebäude, der Sprit wurde komplett abgelassen und die Überfüllventile wurden kontrolliert. Lufthansa spendierte eine Nacht im Mövenpick-Hotel und einen Tag später waren wir alle lebendig in München.

Die Eindrücke, die man von der Stadt Alexandria und den Leuten bekommt, möchte ich mit Seemannsagen so beschreiben: Alexandria war in den Zwanzigerjahren eine Schönheit. Mit der Baumwollproduktion wurde viel Geld



Alexandria, Corniche

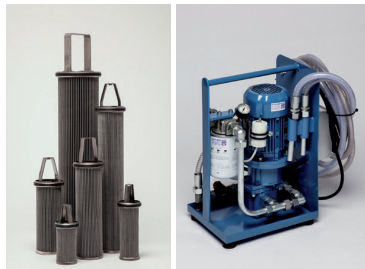
verdient. Geblieben ist davon eine morbide Schönheit in den inneren Stadtvierteln, erfüllt voller Leben, nicht vergleichbar mit den verödeten Büroinnenstädten der westeuropäischen Städte. Wenn bei uns die Schickimicki-Einheits-Einkaufsläden schließen, verfällt alles in Tiefschlaf. Hier geht das Leben nach 21 Uhr erst richtig los. Jeder versucht, was zu verkaufen, man geht essen, die Handwerker in den Nebenstraßen laufen so richtig zu Höchstform auf. Es werden so viele Sachen in Handarbeit hergestellt, dass man es nicht für möglich hält.

Fortsetzung im nächsten Journal

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 Filtersatzteilen 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



Zum Titelbild

Alternative Kraftstoffe in der Seeschifffahrt

Ein Bericht von Dr.-Ing. Karl-Heinz Hochhaus

1. Einführung

In den Städten steigen die Probleme mit den Motorabgasen und trotz aller Maßnahmen an den Dieselmotoren der PKWs wurde die Luft nicht besser.

Heute ist bekannt, mit welchen Tricks der Einsatz von Adblue, einer wässrigen Harnstofflösung für den Katalysator, minimiert wurde.

Die Anstrengungen der Post, von der deutschen Autoindustrie umweltfreundliche Lieferfahrzeuge zu erhalten, führte zu keinem befriedigenden Ergebnis. Daher ging die Post unter die Autobauer, entwickelte einen Elektrotransporter und ersetzt ab 2016 ihre Dieselfahrzeuge durch akkubetriebene „Streetscooter“. Im nächsten Schritt folgt das Lastenfahrrad mit Akkumulatoren, mit dem rund 1 Kubikmeter Pakete ausgefahren werden. Beide Maßnahmen verbessern die Luft in unseren Städten und zeigen, wie es gehen kann.

In der Seeschifffahrt ist es nicht so einfach, Abgasprobleme mit Akkueinsatz zu lösen, obwohl auch das vereinzelt in der Fährschifffahrt gelungen ist [1]. Es sind die Vorschriften der IMO, die für vermehrte Anstrengungen in der Schifffahrt und Motorenindustrie sorgen. Neben dem Schwefelgehalt im Abgas bereiten die Stickoxyde (NO_x) und langfristig das Kohlendioxyd (CO₂) extreme Probleme. Daraus wird ersichtlich, dass Schweröl als Kraftstoff in Zukunft verschwinden wird, auch Mitteldestillate (MDO, MGO) aus Erdöl sind bei der Verbrennung mit CO₂, NO_x und Ruß behaftet. Pro kg Kraftstoff werden rund 3 kg CO₂ emittiert.

2. Flüssiges Erdgas (LNG)

Flüssiges Erdgas (LNG) wird als Übergangstreibstoff betrachtet, da weniger CO₂, NO_x und praktisch keine Partikel emittiert werden. Es verbleiben letztendlich aus Überschussstrom synthetisch hergestellte Kraftstoffe wie Wasserstoff und Methanol, um die Ende 2016 in Paris festgeschriebenen Ziele der internationalen Klimapolitik, die



Akkubetriebene Streetscooter der Post beim Aufladen. (Quelle Deutsche Post DHL Group)



Lastenfahrrad von DHL. (Quelle DHL)

Begrenzung des Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf 2°C oder weniger, bis 2050 zu erreichen.

Trotz mehrfacher Ankündigungen verfügen deutsche Häfen immer noch nicht über eine Bunkerstation oder ein Bunkerschiff für LNG. Die schwedische „Seagas“ ist das erste LNG-Bunkerschiff, sie wurde im März 2013 in Stockholm getauft.

2.1. LNG Bunkerschiff „Seagas“

Die „Seagas“ (Abb.3) ist ein Gemeinschaftsprojekt, um im Stockholmer Hafen Schiffe mit LNG zu bebunkern. Beteiligt waren die Hafenbehörde Stockholm, schwedischen Behörden, das zur Linde Group gehörenden Industriegasunternehmens AGA und die Viking Line. Betreiber der Seagas im Auftrag des Schiffseigners AGA ist die schwedische Sirius Rederei.

Aktueller Hintergrund dieser Aktivitäten war der Neubau des 57.000 BRZ Fährschiffes „Viking Grace“, für 2.800 Passagiere, die seit Januar 2013 im täglichen Liniendienst zwischen Stockholm, Mariehamn und Turku pendelt. Sie wird von vier Wärtsilä-

8L50DF(Dual-Fuel)-Motoren angetrieben. Dabei verwenden die Motoren laut Reedereiangaben jeweils ein Gemisch aus 99% LNG und 1% Marinedieselöl (MDO). Das MDO wird zur Zündung des Verbrennungsprozesses benötigt. Das LNG lagert auf Deck 6 der „Viking Grace“ bei –162 °C und 5 bar in zwei 200 m³ großen Stahltanks, die jeweils eine Kapazität von 130 t Kraftstoff haben (Abb. 4).

3. Beschreibung der „Seagas“

Bei der „Seagas“ handelt es sich um die 1974 auf der Løland Verft A/S gebaute Autofähre „Fjalir“, die auf der Fiskerstrand Werft zu einem LNG-Bunkerschiff umgebaut wurde. Die Seagas misst rund 47 x 11 Meter und hat einen Tiefgang von 3,11 Meter. Sie wird von einem Dual-Fuel-Hauptmotor vom Typ Alfa MAN B&W 6L23/30A mit 735 kW Nennleistung bei 828 U/min angetrieben. (Weitere Daten siehe Tabelle 1).

Der tägliche Bunkervorgang mit 60 bis 70 Tonnen Flüssiggas dauert etwa eine Stunde. Die Versorgung der „Seagas“ erfolgt per LKW von dem rund 60 Straßenkilometer entfernten LNG-Terminal Nynäshamn.

4. Methanol

Methanol, besser bekannt als Methylalkohol, ist ein sicherer, sauberer und flüssiger Brennstoff, der seit kurzem auf einigen Schiffen eingesetzt wird. Da Methanol schwefelfrei ist und mit niedrigem Partikel- und Stickoxidemissionen verbrennt, steigt das Interesse der Schifffahrtswelt. Es ist eine interessante Alternative zum LPG, LNG oder Wasserstoff und benötigt

Name	„Seagas“
Rufzeichen	SDMO
Flagge	Schwedisch
Heimathafen	Stockholm
Bauwerft	1974 at Løland Verft AS Norway
Umbauwerft	2013 at Fiskerstrand Verft AS Norway
Klasse	DNV+1A 1, Tanker for LNG, Ice C
IMO Nummer	7382691
Vermessung	626 BRZ
Light ship	659
Dead weight	129
Länge Lpp	48,75 m
Länge Lüa	49,85 m
Breite	11,25 m
Hauptmotor	Alfa MAN B&W 6L23/30A
Nennleistung	735 KW, 828 U/min
Geschwindigkeit	12,5 kn
Tiefgang	3,11 m
LNG-Tank Typ	1870-HCB-15-DNV/PED
Volumen	187m ³
Max Arbeitsdruck	15 Bar

Tabelle 1: Daten des schwedischen Bunkerschiffes „Seagas“



Abbildung 3: Bunkerschiff „Seagas“.
(Quelle Sirius Shipping)

erheblich weniger Aufwand auf der Motorenseite, bei der Brennstoffaufbereitung und -lagerung [2].

Die Neubaukosten für den Bau neuer mit Methanol zu betreibenden Schiffe sind daher deutlich niedriger als die bisherigen Alternativen, Scrubber, Katalysatoren oder LNG. Als flüssiger Treibstoff kann Methanol in üblichen drucklosen Bunkertanks gefahren werden. Auch der Bunkervorgang und Transport per Bahn oder Schiff zu den Bunkerstationen ist im Gegensatz zu LNG erheblich einfacher. Der Energiegehalt von Methanol beträgt allerdings nur 15.700 kJ/l bzw. 19.900 kJ/kg und das spezifische Gewicht beträgt 0,79 kg/l. Daher werden im Vergleich zum bisher vorwiegend üblichen Schweröl etwa doppelt so große Bunkertanks benötigt. Methanol wird als gute Option für Schiffe gesehen, die in ECAs verkehren.

Methanol wird derzeit im großem Maßstab aus Erdgas hergestellt. Die Herstellung in kleinen Mengen erfolgt auch aus Biomasse, aus landwirtschaftlichen Abfällen und aus Holz. Zukünftig wird Methanol als Kraftstoff für Verbrennungsmotoren immer wichtiger werden, denn es lässt sich mit Überschussstrom und CO₂ aus der Luft oder Abgas synthetisieren. Damit wird dieser Kraftstoff CO₂-neutral, der bei der Verbrennung soviel CO₂ freisetzt, wie vorher bei der Synthese zugesetzt wurde. Das ist wichtig, da mit dem synthetischen Methanol im Sommer große Mengen an Überschussstrom aus den Wind- und Solaranlagen für die sonnenarme Zeit gespeichert werden können.

Bei einem Methanol-Antrieb reduziert sich der Schwefel- und Stickstoffausstoß um 99 bzw. 60%. Der Rußpartikelaustritt verringert sich um 95%, der Kohlendioxidaustritt geht, vergli-



Abbildung 4: LNG Tanks der „Viking Grace“ auf Deck 6.
(Quelle Markus Rantala Wikipedia)

Energieträger	Volumetrische Energiedichte kWh/l	Temperatur °C	Druck bar
Schweröl	11,4	25	1
Dieselmotortreibstoff	10	25	1
LPG	6,9	25	5 - 10
LNG	5,6	-160	1
Methanol	4,4	25	1
Wasserstoff	2,4	25	700
Wasserstoff	1,9	-253	1

Tabelle 2: Energiedichten verschiedener Kraftstoffe bezogen auf den Heizwert.

chen mit heutigen Treibstoffen, um etwa ein Viertel zurück.

4.1 Umbau der „Stena Germanica“ auf den Kraftstoff Methanol

Die 2001 in Spanien gebaute und 2007 auf der Lloyd Werft in Bremerhaven um rund 50 m auf 240 Meter verlängerte RoPax-Fähre „Stena Germanica“ (Daten Tabelle 2) war 2015 das erste Schiff, das mit dem Kraftstoff Methanol betrieben wird. Das Umbauprojekt wurde 2015 auf der polnischen Remontowa-Werft durchgeführt und erfolgte in Kooperation mit dem Motorenhersteller Wärtsilä, dem Hafen Göteborg, dem Seehafen Kiel und dem weltweit führenden Methanolhersteller Methanex Corporation. Der sechswöchige Umbau wurde im Rahmen eines F- und E-Projektes durchgeführt, von der EU-Initiative „Motorways of the Seas“ gefördert und die Gesamtkosten beliefen sich auf 22 Millionen Euro.

Methanol erfüllt die neuen Anforderungen zu reduzierten Schwefeloxid-Emission in Nord- und Ostsee. Beide Gewässer gehören zu den so genannten Sulphur Emission Control Areas (SECA).

Ab dem 1. Januar 2015 dürfen in SECAs nur noch Treibstoffe mit einem Schwefelmassenanteil von maximal 0,1% verbrannt werden. Dabei ist Methanol als Kraftstoff ebenso geeignet wie das häufiger verwendete LNG oder Marinediesel. Alternativ wurden Schiffe auch vielfach zur Abgasreinigung mit Scrubbern und Katalysatoren nachgerüstet.

Name	„Stena Germanica“
IMO Nummer	9145176
Baujahr	2001
Umbau	2007
Länge	241,26 m
Breite	28,70 m
Tiefgang	6,3
Vermessung	51850 BRZ
Tragfähigkeit	10670
laufende Spurmeter	3900 m
Passagiere	1.500
Motor	4xWärtsilä 8ZAL 40S MD
Gesamtleistung	23.000 kW

Tabelle 3: Daten der „Stena Germanica“.

4.2 Neue Schiffsmotoren mit Methanol als Treibstoff

Am 1. Juli 2013 hat MAN Diesel & Turbo die Entwicklung eines neuen MAN B&W ME-LGI-Dual-Fuel-Motors angekündigt, um das Treibstoffangebot der Motoren zu erweitern. Mit der Piloteinspritzung von MGO überwindet das ME-LGI-Design die schlechte Zündqualität von Methanol und anderen Kraftstoffen mit niedrigem Cetananteil.

Zu dieser Zeit wurden vom DNV GL als Klassifikationsgesellschaft Regeln und Vorschriften für Schiffe und Schiffsmotoren mit zündunwilligen Treibstoffen erstellt und veröffentlicht. Damit wurde dafür gesorgt, dass die Anordnung und Installation dieser Anlagen und Systeme bezüglich der Sicherheit und Verfügbarkeit mit konventionellen Anlagen gleichwertig



„Stena Germanica“

(Quelle Stena)



Tanker „Mari Boyle“, ein Schwesterschiff der „Lindanger“ (Quelle Marininvest)

sind. Damit ist die Verwendung von umweltfreundlichen Treibstoffen wie Methanol und Ethanol, in der Schifffahrt zugelassen.

Daraufhin wurden 7 Tanker in Auftrag gegeben, die Methanol in Dual-Fuel-Motoren verbrennen. Inzwischen wurden diese Tanker von zwei Werften gebaut, an drei Reedereien abgeliefert und sind in Fahrt.

4.3 Tanker „Lindanger“ mit Methanol als alternativen Treibstoff

Vier der sieben Schiffe mit Methanolantrieb wurden von Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd (HMD) für die norwegischen Reeder Westfal-Larsen und Marininvest gebaut. Die Dual-Fuel-Hauptmotoren kommen aus der Motoren- und Maschinenbau-Abteilung von Hyundai Heavy Industries. Der Produktentanker „Lindanger“ der norwegischen Reederei Westfal-Larsen in Bergen war das erste Schiff dieser Spezialtankerserie, die alle von der Reederei Waterfront Shipping gechartert wurden. Westfal-Larsen ist die zweitgrößte Reederei in Norwegen mit Schwerpunkt Chemikalien- und Produktentanker.

Bei der „Lindanger“ handelt es sich um einen 50.000 tdw Produktentanker, der 2016 auf der Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd. gebaut wurde. Mit einer Länge von 178 m, Breite von 32,2 m und einem Tiefgang ist er mit 30.945 BRZ vermessen. Er wurde von DNV GL klassifiziert, führt die norwegische Flagge und ist in Bergen beheimatet.

Die „Lindanger“ wird von einem Dual-Fuel-Hauptmotor Hyundai-B&W

6G50ME-9.3 LGIB mit einer Nennleistung von 10.320 kW bei 100 U/min angetrieben, der mit MGO als Pilotöl mit Methanol gefahren wird. Damit erreicht der Tanker eine Nenngeschwindigkeit von 15,8 Knoten.

Die drei Neubauten „Manchac Sun“, „Taranaki Sun“ und „Cajun Sun“ für die Reederei Mitsui OSK Lines (MOL) kamen von der japanischen Werft Minami Nippon Shipbuilding, die Hauptmotoren wurden von Mitsui Engineering & Shipbuilding (MES) gebaut und geliefert.

3.4 Waterfront Shipping

Die Reederei Waterfront Shipping ist ein globales Schiffsunternehmen mit Hauptsitz in Vancouver Kanada, das sich auf den Transport von Massenchemikalien und sauberen Erdölprodukten spezialisiert hat. Eine Flotte von 26 modernen Tankern mit Tragfähigkeiten zwischen 3.000 und 50.000 tdw transportiert Ladungen an die wichtigsten internationalen Märkte in Nordamerika, Asien, Europa und Lateinamerika. Die Waterfront Shipping Company ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Methanex Corporation, die als der weltweit größter Produzent und Lieferant von Methanol gilt und über eigene global verteilte Terminals und Tankanlagen verfügt.

4. Zusammenfassung

In unseren Städten führen Abgasemissionen der LKWs und Pkws zu Problemen. Auch die Luftfahrt und Schifffahrt ist an der Luftverschmutzung beteiligt.

Die für die Schifffahrt zuständige internationale IMO hat reagiert und entsprechende Vorschriften erlassen, die ein Umdenken der Reeder, Werften und Motorhersteller erforderte. Scrubber und Katalysatoren werden auf fahrenden Schiffen eingebaut, um die Abgase im Schwerölbetrieb zu reinigen.

Für neue Schiffe wurden sogenannte Dual-Fuel-Motoren entwickelt, die auf den Betrieb mit Flüssiggas umschaltbar sind. 2015 wurden erste Schiffe für den Kraftstoff Methanol (andere Bezeichnungen Methylalkohol oder Spiritus) eingerichtet. Auch dafür stehen inzwischen Schiffsantriebsmotoren zur Verfügung. Zur Erinnerung, bereits 1904 wurden in Wien von Deutz und Körting Spirituskraftmaschinen ausgestellt [3].

Literatur:

- [1] Hochhaus, Karl-Heinz: Klimaschutz und Schifffahrt; 2016 Schiffs-Ingenieur Journal Juli/August (Seite 7-10)
- [2] Reuss, Hans Jürgen: Schiffskraftstoffe der Zukunft; 9. Januar 2017, VEUS-Shipping.com
- [3] Fischer, Gustav: Die Spirituskraftmaschinen auf der internationalen Ausstellung für Spiritusverarbeitung und Gärungsgewerbe in Wien, 1904, Polytechnische Journal Band 319 (Seite 497-502)

Mehr Effizienz für Dieselmotoren

Eine gute Nachricht für weltweit über 7.000 Nutzer von PREMETS®-Geräten: Die Produktion und Vermarktung aller PREMETS®-Indikatoren werden trotz Insolvenz des Herstellers weitergeführt.

Nach der Aufteilung der bedauerlicherweise insolventen LEMAG Lehmann & Michels GmbH aus Rellingen übernimmt die CMT Technologies GmbH die Rechte für das gesamte PREMETS®-Angebot – und einiges an Verantwortung.

Der CM Technologies GmbH (CMT), die im Bereich der Online- und Offline-Lösungen für Zustandsüberwachung spezialisiert ist, ist auch die Verpflichtung gegenüber den ehemaligen Kunden des insolventen Messinstrumente-Herstellers wichtig: Die Übernahme der Produktparte schließt daher auch Reparaturen oder Kalibrierungen der über 7.000 bisher von



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**

LEMAG verkauften PREMETS®-Produkte mit ein. Ehemalige LEMAG-Mitarbeiter wurden überdies erfolgreich in das Unternehmen integriert. Dadurch ist sichergestellt, dass die hohe, von den Kunden bisher gewohnte Produktqualität und alle verfügbaren Versionen erhalten bleiben

Neben dem Zugewinn von Know-how, welches auch die zukünftige Optimierung vorantreibt, ergänzt CMT sein bisheriges Programm sinnvoll. Es beinhaltet bereits Geräte zur Analyse von Dieselmotoren in Bezug auf den „Energy Efficiency Design Index“ (EEDI) für neue Schiffe und den Ships Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). Somit geht aus der Insolvenz eine Win-win Situation für alle Beteiligten und nicht zuletzt natürlich für den Kunden hervor.

CMT Geschäftsführer Matthias Winkler war dabei ein naht- und kompromissloser Übergang von Produktion, Service und Vertrieb wichtig

Neben dem Diesel-SCOPE-Indikator für die Premiumklasse sowie den Economic-Peak Pressure-Indikatoren im unteren Segment runden mit den PREMETS®-Produkten nun zuverlässige, etablierte Indikatoren das Portfolio im mittleren Bereich ab. Die Erfahrungen im Bereich der Zustandsüberwachung werden für die kontinuierliche Weiterentwicklung aller Produktserien genutzt.

Optimierung und Prävention beim Antrieb

Besonders in einer Zeit schwindender Ressourcen und empfindlicher Umweltauflagen spielt die effektive Nutzung des Kraftstoffs bei seegehenden Schiffen eine übergeordnete Rolle. Dieser Nutzungsaspekt gilt also aus ökonomischer wie auch ökologischer Sicht. Zylinderdruckmessgeräte wie das PREMETS® sind Tools, deren Messungen detaillierte Rückschlüsse über den Zustand und die Effizienz des Motors zulassen. Sie helfen dabei, Optimierungsmöglichkeiten festzustellen und zusätzlich Fehlerquellen aufzuzeigen, welche dem Motor schaden können. Auch bei von vielen Betreibern genutztem, günstigem Schweröl, dessen mindere Qualität Zündverzug und eine mangelhafte Verbrennung verursachen könnten, legen die Messgeräte Verbesserungspotential frei. Die Systeme erkennen verschlissene Motorenkomponenten wie Leckagen durch Kolbenringe, verbrannte Kolbenkronen, undichte Abgasventile und weitere Defekte. Das PREMETS® C wurde speziell dafür entwickelt, Messungen dieser Art während des Betriebs vorzunehmen

Anhand der gelieferten Daten, welche der Anwender vom Farbdisplay des Geräts ablesen sowie auf einen Computer exportieren kann, können Verbesserungen am Antrieb vorgenom-

men werden. Das Risiko für Schäden und Reparaturen kann mit den gewonnenen Erkenntnissen minimiert und damit eine Kraftstoffersparnis erzielt werden. Der Verkaufsleiter von CMT, Dr. Frank Bernier, berichtet: „Über 7.000 zufriedene Kunden können sich nicht irren. Die PREMETS®-Indikatoren erlauben eine einfache und effektive Optimierung des Verbrennungsprozesses. Die regelmäßige Rücksendung der Geräte zur Kalibrierung zeigt uns, dass diese bei unseren Kunden intensiv genutzt werden und damit einen wertvollen Beitrag zur besseren Energieeffizienz sowie zur Reduzierung der Umweltbelastung leisten.“

Das System hilft nicht nur bei der Senkung des Verbrauchs und somit der Verringerung von Emissionen, sondern auch bei der Feststellung der optimalen Zündzeitpunkte sowie dem Schutz vor Überlast. Daraus resultieren weitere wirtschaftliche Vorteile, denn Wartungsintervalle können reduziert, die Instandhaltung verbessert und der Ersatzteilverbrauch gesenkt werden.

GROMEX®
DichtungsHaus

VW-Konzern setzt auf Auto-transporter mit LNG-Antrieb

Um die Umweltverträglichkeit seiner Schiffstransporte zwischen Europa und Nordamerika nachhaltig zu verbessern, setzt der Volkswagen-Konzern ab 2019 erstmals auf LNG als Brennstoff.

Nicht nur bei der Erweiterung seiner Angebotspalette um zusätzliche Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb setzt der VW-Konzern auf mehr Umweltfreundlichkeit:

Als einer der ersten Fahrzeughersteller will das Unternehmen jetzt auch die Umweltverträglichkeit des Seetransports seiner Produkte durch den Einsatz von zunächst zwei zwischen Europa und Nordamerika in Fahrt kommenden Schiffsneubauten mit Antrieb durch verflüssigtes Erdgas (LNG) als alternativem Brennstoff nachhaltig verbessern. In einem zweiten Schritt soll die Umrüstung konventionell angetriebenen Autotransporter auf den LNG-Antrieb geprüft werden. Darüber hinaus soll die konzerneigene Fahrzeug- und Materiallogistik in Europa vom Lkw künftig verstärkt auf emissionsärmere Verkehrsträger wie das Schiff verlagert werden.

Bereits heute transportiert die VW-Konzernlogistik die Hälfte ihres Fahrzeugvolumens auf dem Seeweg.

4.500 CEU-Einheiten für Siem

Bei den beiden für die norwegische Siem Car Carriers A/S zu bauenden und von VW langfristig einzucharternden Neubauten handelt es sich um ca. 200 m lange und 36 m breite Autotransporter mit zwölf Decks, deren Kapazität mit je ca. 4.500 Fahrzeugen bzw. 7.000 car equivalent units (CEU) angegeben wird. Als Antriebsanlage kommt ein für die Verbrennung von LNG geeigneter Dual-Fuel-Motor von MAN Diesel & Turbo SE mit Direkteinspritzung und Abgasnachbehandlung mit einer Leistung von 12.600 kW zum Einbau, mit dem eine Geschwindigkeit von maximal 19 kn erreicht und im EcospeedModus 15,5 kn gefahren werden soll. Die LNG-Tankkapazität wird mit 3.000 m³ angegeben. Die beiden Neubauten werden ab 2019 zwei der neun herkömmlich mit Schweröl betriebenen RoRo-Frachter ersetzen, die exklusiv für den VW-Konzern in einem Rundlauf-Konzept im Nordatlantik für die

Märkte Kanada, USA, Mexiko und Europa verkehren.

Durch den Einsatz der LNG-Autocarrier sinken in der Fahrzeuglogistik über den Nordatlantik im Vergleich zu konventionellen Antrieben pro Schiff und Jahr der CO₂-Ausstoß um bis zu 25 Prozent, die NO_x-Emissionen um bis zu 30 Prozent, Rußpartikel um bis zu 60 Prozent und die SO_x-Emissionen um bis zu 100 Prozent.

„Unter Green Logistics bündeln wir sämtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit in der Logistik. Mit der Indienststellung der beiden LNG-Autotransporter für die Strecke zwischen Europa und Nordamerika treibt die Volkswagen-Konzernlogistik das Vorhaben des umweltverträglichen und ressourceneffizienten Transports kontinuierlich voran“, so der Leiter der Produktion des Konzerns Wolfram Thomas. Der weitere Einsatz von LNG-betriebenen Fahrzeugtransporterschiffen (Roll-on/Roll-off-Frachtern) auch auf anderen Strecken werde geprüft. „Die Umstellung weiterer Volkswagen-Charter-schiffe für den Fahrzeugtransport auf den LNG-Betrieb auf anderen Strecken ist jedoch auch von der notwendigen Infrastruktur abhängig“, ergänzt Konzernlogistik-Leiter Thomas Zernechel. Neben verflüssigtem Erdgas als alternativen Schiffsbrennstoff arbeite man auch an weiteren Projekten, um die Logistikprozesse kontinuierlich umweltverträglicher zu gestalten. So werde seit Ende 2015 Material aus der Türkei für das Volkswagenwerk Autoeuropa im portugiesischen Palmela statt per Lkw auf dem Seeweg von Izmir nach Lissabon versendet. Durch diese Verlagerung würden pro Jahr 240 t CO₂ eingespart und die Kosten für das Unternehmen, das bereits Anfang 2014 dem Clean Shipping Network beigetreten war und damit als erster deutscher Autohersteller diesen Index zur Bewertung der Umweltauswirkungen durch Seetransporte nutzt, reduziert.

„Es freut uns, dass wir mit der Volkswagen-Konzernlogistik einen Partner mit an Bord haben, mit dem wir diesen innovativen und zukunftsweisenden Weg bei den Roll-on/Roll-off-Transporten gehen können. Der Einsatz der mit LNG betriebenen Auto-



Die beiden ca. 200 m langen und 36 m breiten Carcarrier mit zwölf Decks werden Kapazitäten für je ca. 4500 Fahrzeuge (7000 CEU) aufweisen.

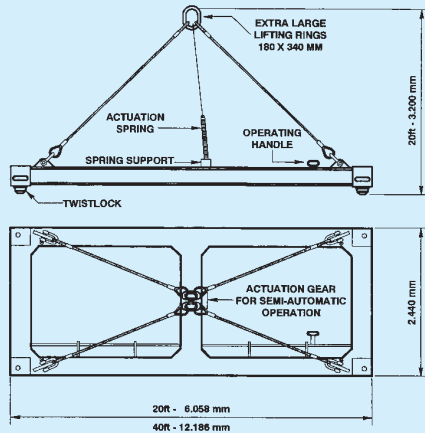


Bruno Dabelstein GmbH
Stahl- und Maschinenbau

Telefon (040) 751 14 93-0
Fax (040) 751 14 93-33

Otto-Hahn-Straße 2
21509 Glinde

E-Mail: info@bruno-dabelstein.de
Internet:
www.bruno-dabelstein.de



TYPE	SIZE	SWL	WEIGHT
AH 20-33 *	20ft	33 TONS	1.6 TONS
AH 40-36 *	40ft	36 TONS	2.4 TONS

* M = MANUAL OPERATION, A = SEMI-AUTOMATIC OPERATION.
EACH SPREADER IS SUPPLIED WITH A SERVICE- AND SPAREPARTS BOOKLET.

Service around the clock

- Anfertigung von Container-Spreadern und Zubehör,
- Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten für Schiffbau und Industrie,
- Schweißkonstruktionen, Aufpanzern von Maschinenteilen,
- Rohrleitungs und Behälterbau,
- Dreh-, Fräs- und Bohrwerksarbeiten,
- Sonderanfertigungen von Ersatzteilen,
- Montagearbeiten

transporter macht Schiffstransporte dieser Art nicht nur umweltfreundlicher, sondern in seiner Gesamtheit und auf lange Sicht auch deutlich effizienter... sagt Siem Car Carriers AS - Chef Kenneth Ross.

Bauwerft steht noch nicht fest

Die Tochter der norwegischen Siem Industries Group verfügt derzeit über acht eigene bzw. eingecharterte RoRo-Schiffe, darunter auch eine in Kurzzeitcharter beschäftigte Einheit der Hamburger Reederei Laeisz. Bei der seit Oktober 2014 ebenfalls zum Siem-Konzern gehörenden Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) befinden sich zudem derzeit u.a. vier bis April 2018 abzuliefernde RoRo-Frachter von jeweils mehr als 190 m Länge für Siem-eigene Rechnung in Auftrag, von denen je zwei von der türkischen Ecol Group bzw. der dänischen Fährreederei DFDS in Bareboat-Charter genommen werden. Während die Werft ebenfalls im Frühjahr 2018 eine RoPax-Fähre an Irish Ferries abliefern soll, lieferte sie bereits am 1. November 2016 mit der „SeaRoad Mersey II“ ihr erstes Schiff mit LNG-Antrieb an die in Melbourne ansässige Fährreederei SeaRoad ab. Erfahrungen beim Bau von rd. 200 m langen RoRo-Schiffen und mit der Implementierung von LNG-Antrieben sind also in Flensburg vorhanden. Ob auch diese von Siem zu bestellenden Schiffe auf der eigenen Werft auf eigene Rechnung gebaut und dann von der konzerneigenen Tochter an VW verchartert werden, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Jens Meyer
freier Fachjournalist

Erfolgreiche Erstbetankung eines Chemikaliertankers mit LNG in Deutschland

Das Hamburger Unternehmen Bomin Linde LNG hat erstmals einen Chemikaliertanker in einem deutschen Hafen mit verflüssigtem Erdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) betankt.

Die „Fure West“, ein Schiff der schwedischen Reederei Furetank AB, bunkerte den umweltfreundlichen Treibstoff am 2. Februar im Hafen von Rostock. Insgesamt vier LNG-Lkw wurden am Hansakai in Deutschlands größtem Ostseehafen in das Schiff entladen. „Die Betankung durch Lkw verlief problemlos dank der reibungslosen Zusammenarbeit von Schiffsbesatzung und unseren Experten von Bomin Linde an Land. Ich freue mich, dass wir so das erst vor einigen Wochen zwischen unseren beiden Unternehmen geschlossene Partnerschaftsabkommen mit Leben füllen konnten“, betonte Sonja Neßhöver, Director LNG Portfolio bei Bomin Linde LNG.

Seit ihrem Umbau 2015 gehört die „Fure West“ zu den weltweit ersten Tankschiffen mit LNG-Antrieb. Als Vorreiter in der Nutzung von LNG als Schiffstreibstoff hat die in Göteborg ansässige Reederei

umfangreiche Erfahrung mit dem umweltfreundlichen Kraftstoff gesammelt und will ihre Flotte um weitere Tanker mit LNG-Antrieb vergrößern. Zusammen mit Partnern der Gothia Tanker Alliance hat Furetank insgesamt sechs Neubauten mit LNG-Antrieb bestellt.

Lars Höglund, Geschäftsführer von Furetank, sagte: „Wir sind sehr zufrieden mit der wachsenden Zahl an Häfen, in denen wir LNG bunkern können, unter anderem jetzt auch in Rostock. Gemeinsame Aktivitäten zur Marktentwicklung sind die Grundlage

STAUFF®
FILTRATION TECHNOLOGY

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

für eine erfolgreiche Etablierung von LNG als Treibstoff für Schiffe. Wir freuen uns in Bomin Linde LNG einen Partner zu haben, mit dem wir nicht nur die Betankung per Lkw sondern auch die LNG-Versorgung per Tankschiff durchführen werden.“

Jens Aurel Scharner, Geschäftsführer der Rostock Port GmbH fügte hinzu:

„Die Betankung der ‚Fure West‘ durch den erfahrenen deutschen LNG-Lieferanten Bomin Linde LNG etabliert den Hafen Rostock als wichtigen Standort für die Versorgung von Schiffen mit alternativen Treibstoffen.

Wir sind sehr erfreut, dass die Bereitstellung von LNG durch ein Tankschiff nun auch langfristig eine Option ist.“

Mit wenig Aufwand CO₂ reduzieren

In der Schifffahrt gibt es diverse Möglichkeiten, den umweltschädlichen CO₂-Ausstoß zu verringern. Einige sind vom Straßenverkehr abgeleitet und erfordern von den Reedern nur einen geringen Aufwand

Von den im Jahr 2012 durch den Frachtverkehr verursachten 23,7% CO₂-Emissionen entfielen 3 bis 4% auf die Schifffahrt, während 5 bis 6% von Lkw verursacht worden sind, insbesondere von schweren oder mittelschweren Nutzfahrzeugen. Das ist das Ergebnis einer EU-Studie über die Verteilung des Modal Split.

Um den Schadstoffausstoß einzudämmen, sollen mittelfristig verschiedene Gesetze erlassen werden. In den USA gelten für Lkw bereits seit diesem Jahr CO₂-Grenzwerte. In einer zweiten Phase sollen diese bis zum Jahr 2027 noch einmal verschärft werden. In Europa müssen Betreiber von Lkw ab dem kommenden Jahr über den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeu-

ge informieren und ggf. eine Erklärung vorlegen.

Mit Beginn des kommenden Jahres wird auch von Reedereien in einem EU Monitoring, Reporting, Verifikation (MRV) Report verlangt, über den CO₂-Ausstoß ihrer Schiffe zu berichten. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen zu ermitteln, um in einem zweiten Schritt in Form von Gesetzen, darauf reagieren und Grenzwerte festlegen zu können.

Möglichkeiten, den CO₂-Ausstoß zu verringern, gibt es einige. Hier lohnt ein Blick zum Frachtverkehr auf Lkw. Durch die Verbesserung von Abläufen kann gemäß der European Automobile Manufacturers Association der

größte Nutzen erzielt werden. Durch Training der Fahrer, eine verbesserte Infrastruktur, Bündelung von Frachten, verbessertem Verkehrssystem sowie einer Erneuerung der Flotte, ließen sich insgesamt rund 13% der CO₂-Emissionen reduzieren. Durch eine Optimierung der Fahrzeuge, Reifen und auch Anhänger ließen sich insgesamt noch einmal 6% CO₂-Ausstöße verringern und durch alternative Kraftstoffe würde sich noch einmal ein Potenzial ergeben, immerhin noch 2,5% der Abgase einzusparen.

Unbestritten lassen sich in der Schifffahrt die größten Effekte durch eine Verringerung der Schiffsgeschwindigkeit erzielen. Hiermit könnten nach einer Studie von Maddox alleine 17 bis 34% eingespart werden. Weiteres Potenzial ließe sich durch Propeller- oder Ruderoptimierungen, den richtigen Trimm, eine verbesserte Motorabstimmung, das Auftragen spezieller Schiffsanstriche am Rumpf, das regelmäßige Reinigen des Schiffskörpers sowie durch Polieren der Propeller generieren. Einzeln genommen führen diese Maßnahmen gemäß der Studie zu Reduzierungen von 1 bis 5%. Dies bedeute etwa eine Kostenreduzierung von 200 bis 280 €/t CO₂. Bis zu 6 % CO₂-Emissionen ließen sich dagegen durch eine Wärmerückgewinnungsanlage eindämmen. Allerdings würden hier die Kosten um bis zu 60 €/t CO₂ steigen. Durch eine geeignete Ship-Management-Software könnten noch einmal etwa 3% an CO₂ eingespart werden.

Alle diese oben genannten Möglichkeiten der CO₂-Reduzierung sind in der Regel mit zusätzlichen Maßnahmen verknüpft. Doch es gibt auch Schritte, die mit weniger Aufwand durchgeführt werden können. Durch ein Upgrade des Autopilots würden sich noch einmal 1 bis 1,5% CO₂-Emissionen einsparen lassen, so Maddox. Ein noch größerer Effekt von 1 bis 4% weniger Schadstoffemissionen könne durch eine dem Wetter angepasste Route erreicht werden. Beides wird bereits in der Autoindustrie praktiziert.

Generell empfiehlt es sich, eine geeignete Strategie zu entwickeln, in der die Potenziale möglichst effektiv ausgeschöpft werden. Ist beispielsweise



die Ankunftszeit in einem Hafen bekannt, sollte die Geschwindigkeit entsprechend so gewählt werden, dass möglichst ohne Verzögerung, wie sie beispielsweise durch das vor Anker gehen entstehen können, der Liegeplatz erreicht werden kann. Durch regelmäßige Wartung ließe sich darüber hinaus der Verschleiß technischer Geräte oder Teile reduzieren.

Bei der Entwicklung einer solchen Strategie gilt es allerdings, bestimmte Rahmenbedingungen zu beachten. Ein Blick auf das Wetter und die Strömungsverhältnisse (auf Flüssen) ist hier empfehlenswert. Ferner ist zu

überlegen, wo sich am effizientesten Kraftstoff aufnehmen lässt. Ist es beispielsweise ratsam, für einen günstigeren Einkaufspreis, einen Umweg in Kauf zu nehmen?

Mit einer geeigneten ShipManagement-Software lässt sich so etwas mittlerweile relativ genau ermitteln. Wichtig ist dennoch, dass man sich auch die Spezifika des jeweiligen Schiffs vergegenwärtigt. Online-Tools können zwar unterstützend genutzt werden, dennoch sind sie kein Allheilmittel, da jedes Fahrzeug eigene Parameter hat.

TWC

(aus „HANSA“ 2-2017)

Der Twistlock-Sensor widersteht Schock- und Vibrationsbelastungen und erfüllt die Schutzart IP67. Der Einsatz auch unter rauen Umgebungsbedingungen, wie sie beispielsweise in der Hafenlogistik herrschen, ist problemlos möglich, so der Hersteller. Als Ausgangssignal stehen wahlweise eine analoge Schnittstelle (4 ... 20 mA) oder eine CANopen-Schnittstelle zur Verfügung

Damit lasse sich der Twistlock-Sensor sehr einfach in bestehende Messsysteme oder eine Steuerungsarchitektur einbinden. Der Sensor kann in allen Anwendungen eingesetzt werden, bei denen Container mit einem Spreader angehoben werden.

(aus „Schiff&Hafen“ 2-2017)

Containerwiegen während des Verladens

Seit letztem Jahr schreibt die SOLAS-Richtlinie die Verwiegung von Containern vor. Um diesen Vorgang zu beschleunigen, hat die Tecsis GmbH mit Sitz in Offenbach am Main den Twistlock-Sensor F9205 entwickelt.

Geschwindigkeit ist eine der Hauptanforderungen bei der Container-Verladung. Ein zeitaufwändiger Prozess kann die Verwiegung der beladenen Container sein. Dabei kommen zwei Methoden in Frage: Die Verwiegung des gesamten Containers direkt vor dem Verladen oder das Verwiegen der einzelnen Versandstücke, die dann zum Leergewicht des Containers addiert werden. Aufgrund der schnelleren Durchlaufzeit während des Verwiegeprozesses setzt sich Tecsis zufolge die erste Methode zunehmend durch. Um das Gewicht des beladenen Containers zu bestimmen, ist der patentierte Twistlock-Sensor F9205 eine optimale Lösung, so das Unternehmen. Dieser erfasst das Gewicht direkt am Spreader und ermöglicht so die Verwiegung des Containers vor dem Verladen. Die Terminal-Betreiber profitieren dabei von einem Zeitvorteil, der sich auch in sinkenden Kosten niederschlägt.

Der Sensor wird direkt in den Twistlockpin integriert und als Gesamtsystem aus Sensor, Pin und Signalverstärker von tecsis als Twistlock-Sensor F9205

Plug&Play-Lösung geliefert. Das System passt auf alle Spreader-Modelle und die Inbetriebnahme ist auch bei einer Nachrüstung sehr einfach, so Tecsis.

Das Sensorelement hat eine große Langzeitstabilität, einen kleinen Temperaturgang sowie eine hohe Beständigkeit gegen Überlastsituationen.



Twistlock-Sensor F9205

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.



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

„Mit Junkers Gegenkolben“

Die Verbindungen des 1859 in Rheydt geborenen Unternehmers Hugo Junkers zum Schiffbau reichen mindestens bis 1893 zurück, als er mit dem Rosslauer Werftbesitzer Karl Sachsenberg auf der Weltausstellung in Chicago für das von ihm erfundene Kalorimeter zur Feststellung des Gas-Brennwertes eine Goldmedaille erhält. Von Junkers' Arbeiten auf vielfältigen Technikgebieten werden vor allem seine Erfindungen im Flugzeug- und Apparatebau bekannt, aber auch Schiffe fahren mit den von ihm entwickelten Motoren.

Junkers hat bereits 1892 mit Wilhelm von Oechelhäuser jun. in dessen Dessauer Betrieb einen mit Gichtgas betriebenen Gegenkolbenmotor konzipiert. Sein Kennzeichen sind zwei Kolben, die gegenläufig im selben Zylinder mit einem gemeinsamen Brennraum in der Mitte arbeiten. Junkers' Weiterentwicklungen wirken zunächst nach dem Otto-Prinzip, später als brennstoffsparende Dieselmotoren in Flugzeugen.

Auf der Frühjahrsmesse in Leipzig stellt Junkers 1926 seine „stehenden Doppelkolbenmotoren“ mit einem oder zwei Zylindern und 50, 120 oder 200 PS Leistung vor. Ihnen wird ein hoher Wirkungsgrad von 40 Prozent zugeschrieben und das Prinzip von dem englischen Unternehmen Doxford erfolgreich im Großdieselbau für Schiffe angewendet. Das 1923 von dem Unternehmer in Dessau gegründete Werk Junkers Motorenbau liefert einen seiner Zweitakt-Gegenkol-

benmotoren mit 130 PS Leistung ins niederländische Westerbroek, wo er 1931 von der Werft E. J. Smit in das deutsche Küstenmotorschiff „Vorwärts“ eingebaut wird. Die in die „Vorwärts“ eingebaute Maschine verrichtet ihre Arbeit auch weiter, nachdem das 35,7 m lange und 5,6 m breite Schiff 1951 verlängert und erhöht wird. Erst 1955 lässt die Besitzerin, Tealkelena Santjer Wwe. in Rhadermoor, einen 150-PS-MODAG-Diesel anstelle des Junkers-Motors in die schließlich 1984 aus den Registern gestrichene „Vorwärts“ einsetzen.

Während Junkers-Flugzeuge und bis zum Niedergang der britischen Werften auch Seeschiffsdiesel in großer Stückzahl gefertigt werden, finden auf dem Kontinent vor allem Motoren geringerer Leistung in kleinen Schiffen Verwendung, wie in dem 200 t Küstenfrachter „Erna“, dem italienischen Fischkutter „Nu-

manese“, dem Saale-Binnenpassagierschiff „Anna Gertrud“ oder dem Elbschlepper „Anna“. Die ohne Ventile und Zylinderkopf mit Wendegetriebe, Umsteuerschraube oder Reibungskupplung arbeitenden „Schiffs-Klein-Diesel“ der Baureihe SKL mit 5 bis 6 PS oder der Typ SHK von 8 bis 160 PS treiben auch eine japanische Barkasse, Tjalken und Binnenfrachter an. Lange Zeit bleibt ein 70 PS leistender Junkers-Motor ab 1930 auf dem Segelschiff „Charlotte“ installiert, das ursprünglich 1899 auf dem Bremer Vulkan entstanden ist. (aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)

Maersk übernimmt Hamburg Süd

Die Dr. August Oetker KG hat bekanntgegeben, dass sie sich von ihrem Geschäftsfeld Schifffahrt trennen und die Hamburg Süd mit allen Aktivitäten, Tochtergesellschaften sowie dem wesentlichen Geschäftsvermögen verkaufen wird. Nach intensiven Gesprächen sei ein Vorvertrag mit der dänischen Maersk Line A/S unterzeichnet worden.

Die Akquisition unterliegt den erforderlichen behördlichen Genehmigungen und sollte voraussichtlich Ende 2017 wirksam werden. Als Grund für den Verkauf nennt die Oetker-Gruppe die anhaltenden Verluste in der globalen Containerschifffahrt bei steigenden Überkapazitäten. Maersk ließ bereits mitteilen, dass Hamburg Süd und Aliança als separate Marken fortbestehen und weiterhin Kunden über ihre lokalen Geschäftsstellen betreuen sollen.

(aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)



„Viking Grace“ erhält Flettner-Rotor

Die mit LNG betriebene Kreuzfahrt-Fähre „Viking Grace“ soll mit einem zusätzlichen Rotor-Segel-Antrieb nachgerüstet werden.

Einen entsprechenden Vertrag hat die finnische Reederei Viking Line mit der auf software-gesteuerte Windantriebe spezialisierten Norsepower Oy Ltd. abgeschlossen.



Auf der „Viking Grace“ wird ein 24 m hohes Rotor-Segel als Zusatzantrieb installiert.

Die 2013 in Dienst gestellte „Viking Grace“ mit Kapazitäten für 2.800 Passagiere verkehrt im Schären-Archipel zwischen Turku (Finnland) und Stock-

holm (Schweden). Bei ihrem Stapellauf galt sie als umweltfreundlichstes Passagierschiff der Welt. Durch die Installation des Norsepower-Windantriebs soll das Schiff seinen Brennstoffverbrauch sowie den ohnehin geringen Emissionsausstoß noch weiter verringern.

Das System basiert auf dem Flettner-Rotor-Prinzip, bei dem ein rotierender Zylinder die Windenergie aufnimmt und direkt in Schubkraft für das Schiff umwandelt. Es wird also nicht etwa

Strom für die Schiffsmotoren erzeugt, sondern unter Ausnutzung des Magnus-Effekts der Schiffskörper vom Winddruck angeschoben. Die umweltfreundliche Antriebstechnik funktioniert vollautomatisch: Sobald die Sensoren ausreichend Wind registrieren, springt der Rotor selbständig an. Insgesamt geht die Reederei von einer jährlichen Einsparung von 300 t Flüssiggas durch den Einsatz des Zusatzantriebs auf der „Viking Grace“ aus.

Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Nachrüstung, die im zweiten Quartal 2018 abgeschlossen sein soll. Die „Viking Grace“ wird ein mittelgroßes Rotor-Segel mit 24 m Höhe und einem Durchmesser von vier Metern erhalten und damit zum weltweit ersten Hybrid-Schiff mit einer Kombination aus LNG- und Windrotor-Antrieb umgerüstet. (aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)

Umweltschonende Reinigung von Schiffskörpern

Bewuchs sowie Verschmutzungen am Schiffskörper vergrößern den Reibungswiderstand und führen damit zu steigenden Brennstoffkosten.

Darüber hinaus verkürzen sie die Lebensdauer der Oberflächen.

Die Nordseetaucher GmbH, Ammersbek, ist auf die Reinigung von solchen Verunreinigungen an Schiffsrümpfen sowie weiteren maritimen Anlagen und Konstruktionen spezialisiert. Bei der Reinigung setzt das Unternehmen die Cavi-Blaster™-Technologie ein, die auf dem Kavitationsprinzip basiert und von der Firma Geaco entwickelt wurde.

Durch dieses Prinzip ist es Unternehmensangaben zufolge möglich, diese Verschmutzungen effektiv und schonend von der Oberfläche zu entfernen. Die abgetrennte Verschmutzung, bestehend aus Algen, Seepocken, Muscheln etc., wird durch die Kavitationseinheit vollständig zerstört.

Damit der dabei abgetrennte Schmutz nicht ungefiltert ins umliegende Gewässer gelangt, hat Nordseetaucher eine Kuppel entwickelt, die über dem Reinigungskopf installiert ist. Mittels Unterdruck wird das verschmutzte Wasser über mehrere Schläuche abgesaugt und einem Filtersystem zugeführt.

Anschließend wird das gereinigte Wasser direkt ins Gewässer zurückgeführt. Durch die kompakte Bauweise ist der Taucher in der Lage, das System

per Hand zu führen.

Gesetzliche Richtlinien untersagen in einem Großteil Europas, bedingt durch die einhergehende Verschmutzung des Wassers durch das Abtragen der biozidhaltigen Beschichtung oder das Einbringen fremder Arten, eine Reinigung von Schiffsoberflächen innerhalb der Häfen.

Speziell durch das Prinzip des Schmutz-Absaugens und einer biozidfreien Beschichtung ist es Unternehmensangaben zufolge grundsätzlich möglich, Schiffsoberflächen direkt im Hafen zu reinigen. Dadurch können die Kosten für Reedereien verringert werden, da die Schiffe nicht vorab außerhalb der Häfen oder in Trockendocks gereinigt werden müssen.

Die Entwicklung der Kuppel und des Absaugsystems erfolgte im Rahmen

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



Ein Taucher bei der Reinigung eines Schiffsrumpfes mithilfe der Cavi-Blaster™-Technologie.

eines Forschungs-Projektes mit dem Fraunhofer Institut für Fertigungstechnik und wurde von der Nordseetaucher GmbH als Gebrauchsmuster beim Deutschen Patent- und Markenamt eingetragen.

Vorteile der Kavitationsreinigung

Das System basiert auf den Grundsätzen der Kavitation. Der Bewuchs wird entfernt, indem durch ein eigenes, proprietäres System generierte Blasen zerplatzen und so ein Vakuum erzeugen. Die Vorteile dieses Systems sind im Vergleich zu konventionellen Hochdruckstrahlern, Sandstrahlern, Seepockenstrahlern oder Reinigung mit der Bürste vielfältig, so Nordseetaucher. So sei das System sicher zu nutzen und der Wasserstrom fügt einem Taucher keinen Schaden zu, wenn er versehentlich damit in Kontakt kommt. Das Lanzengriff-Düsensystem sei ferner kompakt und lasse so die Reinigung geometrisch komplexer Oberflächen zu.

Alle Arten von Meeresorganismen, von Algen bis hin zu harten, fest anhaftenden Seepocken, werden in nur einem Durchgang entfernt und führen so zu einer Zeit- und Kostenersparnis. Darüber hinaus werden Oberflächen mit Farbe, Lack oder Antifouling-Beschichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt und Schwermetalle oder andere Schadstoffe gelangen somit nicht ins Wasser.

Die Kuppel wird durch das Tauchunternehmen stetig weiterentwickelt. Dadurch soll der Umfang an zu reinigenden Verschmutzungen weiter erhöht werden. Im Weiteren liegt eine noch bessere Bedienbarkeit im Fokus der Entwicklung. (aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)

FSG hofft auf Anschlussaufträge:

Stapellauf und Kiellegung für DFDS

Mit dem am 17. Februar nach der Taufe auf den Namen „Gardenia Seaways“ vom überdachten Helgen der Flensburger Schiffbaugesellschaft (FSG) in die Förde abgelassenen 31.540-BRZ-Roll-on/Roll-off-Frachter hat die dänische Fährreederei DFDS ein ehrgeiziges Neubauprogramm eingeleitet. Davon verspricht sich die seit November 2014 zur norwegischen Siem-Gruppe gehörende Werft – neben einem am 20. Februar auf dem freigewordenen Helgen auf Kiel gelegten und im September in Fahrt kommenden Schwesterschiff – neue Anschlussaufträge.

„Wir denken darüber hinaus über den zukünftigen Bau von neuen kombinierten Fracht- und Passagierschiffen so

wie die Erneuerung der kreuzfahrähnlichen Passagierschiff-Flotte nach“, hatte Peder Gellert, Vizepräsident der

DFDS- Shipping Division anlässlich des Stapellaufes des Täuflings angekündigt, auf dessen Kasko bereits am nächsten Tag mit Schwimmkran-Hilfe das aus Gdansk zugelieferte Deckshaus aufgesetzt wurde.

Die als Bau-Nr. 772 geführte „Gardenia Seaways“, mit deren Bau im Juli 2016 begonnen worden war, und ihre noch namenlose Schwester (Bau-Nr. 773), die die Siem-Gruppe für eigene Rechnung bestellt hatte, werden nach ihrer Fertigstellung in langjähriger Bareboat-Charter von DFDS beschäftigt, wobei sich die Dänen auch eine Kaufoption für die beiden Schiffe gesichert haben. Diese sind jeweils 209,60 m lang, 26 m breit und tragen auf 6,65 m Tiefgang 11.160 t.

Auf 4.076 Spurmeter finden 262 Trailer à 14 m Platz. Die beiden mit je zwei MAN-Dieseln des Typs 8L48/60 CR von je 9.600 kW für 21,3 kn Geschwindigkeit sowie zwei Bugstrahlrudern ausgerüsteten Schiffe werden unter litauischer Flagge voraussichtlich auf den DFDS-Linien in der Nordsee zum Einsatz kommen, wobei die im Mai abzuliefernde „Gardenia Seaways“ auf der insbesondere von deutschen Exporteuren stark genutzten Route zwischen den Niederlanden und Großbritannien verkehren wird. Bereits heute sind in der DFDS-Flotte sechs von der FSG in den Jahren 2004 bis 2007 erbaute Schiffe erfolgreich im Einsatz, die als „Blumen“-Schiffe bezeichnet werden. „Das Volumen auf allen Routen im DFDS-Liniennetz ist spürbar gewachsen, wir nutzen schon jetzt fast alle Ka-



pazitäten unserer bestehenden Flotte“, so Gellert. Mit der „Gardenia Seaways“ und dem folgenden Schwesterschiff vergrößert sich die Kapazität im Nordsee-Verkehr von DFDS in Vergleich zu der zu ersetzenden Tonnage um 20 Prozent. „Damit können wir unseren Kunden die gewünschten Kapazitäten sowie einen deutlich verbesserten Service anbieten. Das in Flensburg entwickelte Design der Schiffe erfüllt darüber hinaus alle aktuellen umwelttechnischen Anforderungen, ermöglicht einen reduzierten Treibstoffverbrauch und bietet deutlich besseres Handling beim Laden und Entladen in den Häfen“.

Nach ihrer Restrukturierung hat die „neue“ FSG mit den verbliebenen rd.

Spurmeter für LkW/Trailer sowie eine zusätzliche Auto-deckskapazität für 300 Pkw erhalten.

Die Maschinenanlage wird u.a. aus vier Hauptdieseln von je 8.400 kW bestehen, wobei mit einer Antriebsleistung von 22.000 kW eine Geschwindigkeit von 22,5 kn erreicht werden soll.

Die Ablieferung des als Werft-Nr. 771 geführten Neubaus, der auch 435 Kabinen erhält, ist für Mai 2018 vorgesehen.

Bis Ende März hofft man, auch die Ende letzten Jahres von der französischen

Reederei Bittany Ferries unterschriebene Absichtserklärung zum Bau einer 42.000-BRZ-Fähre mit LNG als Brennstoff nutzenden dieselektrischen Maschinenanlage in einen Festauftrag umwandeln zu können

Dabei handelt es sich um ein 185 m langes und 31 m breites und 6,5 m tiefgehendes Schiff für 1.680 Gäste, das auch über 257 Passagierkabinen sowie 2.600 Spurmeter für rollende Ladung verfügt und 2019 in Dienst gestellt werden soll.

Jens Meyer



HODT
Korrosionsschutz

FLUID FILM
Weichbeschichtungen auf natürlicher Wollwachs-Basis ohne Lösungsmittel für die Konservierung von Ballasttanks, Leierzellen, 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



600 Mitarbeitern nach Angaben von Geschäftsführer Rüdiger Fuchs jetzt das Tal der Tränen hinter sich und „ein gutes Stück freies Wasser vor dem Bug“. Ein „stabiles Auftragsbuch“ sichert nach Angaben von Vertriebschef Thomas Ritte die Auslastung bis Mitte 2018. Die von der Werft angebotenen Chartermodelle seien im Markt auf großes Interesse gestoßen. So werden neben den beiden von DFDS zu betreibenden Neubauten auch die ebenfalls von der Werftmutter Siem Industries unter den Bau-Nrn. 769 bzw. 770 bestellten RoRo-Frachtfähren des bewährten Ulusoy-Typs von der zur türkischen EKOL Logistic-Gruppe gehörenden Alternative Tasimacilik AS im Rahmen von 5-Jahre-Bareboat-Charterverträgen mit Kaufvereinbarung beschäftigt.

Das erste dieser beiden 209,79 m langen und über eine Kapazität vom 4.100 Spurmetern verfügenden 32.600-BRZ-Schiffe, die im November 2016 vom Stapel gelaufene „Meleq“, soll noch im Februar abgeliefert werden, das Schwesterschiff „Fadiq“ 2018 folgen. Zum Auftragsbestand gehört ferner eine RoPax-Fähre für die Irish Continental Group. Das 194,80 m lange und 31,6 m breite 54.100-BRZ-Schiff soll 1.900 Gästen Platz bieten und über 2.800

Die 333 m lange, 48 m breite und bei einer Tragfähigkeit von 123.500 tdw rund 14 m tiefgehende „Valparaiso Express“ weist eine Gesamtstellplatzkapazität von 10.593 TEU inklusive 2.100 Anschlüssen für Kühlcontainer auf.

An Deck können die Boxen maximal 19 Container-Reihen nebeneinander gestaut werden. Dort und in den acht Laderäumen unter Deck stehen jeweils neun Container übereinander. Bei den Schiffen wurden Reedereiangaben zufolge höchste Standards im Umweltschutz erfüllt. Durch den Einsatz innovativer Technologien an Bord werden besonders niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte erreicht. Der Neubau und seine vier noch folgende Schwes-

terschiffe fahren unter deutscher Flagge und wurden von DNV GL klassifiziert.

Das erste Schiff der neuen „Valparaiso Express“-Klasse wird im überarbeiteten Europa-Südamerika-Westküsten-



Fährt für Hapag Lloyd unter deutscher Flagge im Europa-Südamerika-Westküsten-Dienst: „Valparaiso Express“.

Typschiff der neuen 10.500-TEU-Klasse getauft

Mit der „Valparaiso Express“ hat die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd den ersten von fünf Containerschiffsneubauten ihrer neuen 10.500-TEU-Klasse getauft. Die Bauwerft der fünf neuen Einheiten mit hohen Reefer-Kapazitäten ist Hyundai Samho Heavy Industries in Südkorea. Die Taufzeremonie fand am Terminal Pacifico Sur (TPS) im Hafen von Valparaiso (Chile) statt, den die „Valparaiso Express“ künftig auch regelmäßig anlaufen wird.

Dienst von Hapag-Lloyd fahren. In diesem ersetzen vier der fünf Neubauten ältere Panmax-Schiffe, während ein zweiter Dienst mit Panmax-Schiffen (SW2) und zwei Slot-Charter-Verträge (EW1 und EW2) in demselben Fahrtgebiet beendet werden. Dadurch kann Hapag-Lloyd deutlich effizientere Schiffe im Verkehr zwischen Nordeuropa und der Südamerika-Westküste einsetzen, ohne die Kapazität im Markt spürbar zu erhöhen.

Der neue SW-Dienst ist ein Premium-Dienst in diesem Fahrtgebiet, der die wichtigen Märkte in Nordeuropa, der Karibik und entlang der südamerikanischen Westküste abdeckt.

Der zweite Neubau der im April 2015 geordneten Schiffe wurde kürzlich bereits in Südkorea an Hapag-Lloyd übergeben. Die verbleibenden drei Schiffe sollen bis April dieses Jahres zur Ablieferung kommen.

(aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)

Kreuzfahrtboom: 75 neue Schiffe bis 2026

Für die europäische Kreuzfahrt stehen die Zeichen in den kommenden Jahren trotz weltweiter wirtschaftlicher Sparmaßnahmen auf Wachstum. Das erklärte Pierfrancesco Vago, Chairman des Kreuzfahrtverbandes CLIA Europe und Executive Chairman der Reederei MSC Cruises, auf dem diesjährigen Gipfeltreffen der Kreuzfahrtbranche, dem International Cruise Summit, in Madrid. Seit 2008 ist die europäische Kreuzfahrt um 49 Prozent gewachsen. Im Jahr 2015 machten insgesamt 6,6 Mio. Europäer eine Kreuzfahrt. Das entspricht einer Steigerung von 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. 6,12 Mio. Passagiere traten ihre Kreuzfahrtreise von europäischen Häfen aus an, was im Vorjahresvergleich einer Steigerung von 4,5 Prozent entspricht.

Deutschland und Großbritannien tragen jeweils über 27 Prozent der europäischen Passagiere bei, gefolgt von Italien mit 12,3 Prozent, Frankreich mit 9,3 Prozent und Spanien mit über 7 Prozent. Europäische Kreuzfahrtreisende machen insgesamt 18,4 Prozent des weltweiten Kreuzfahrtpassagieraufkommens aus (2015: 23,19 Mio.).

Die meisten Kreuzfahrtsreisen in Europa begannen 2015 in Italien: Dort starteten 32,7 Prozent der Passagiere, gefolgt von Spanien mit 20,9 Prozent, Großbritannien mit 17,3 Prozent, Deutschland mit 9,6 Prozent, Frankreich mit 5,1 Prozent sowie Griechenland und Dänemark mit jeweils über 3 Prozent.

In den folgenden Jahren werden europäische Reedereien ihre Schiffskapazitäten aufstocken, um der stetig wachsenden Nachfrage nach Kreuzfahrten gerecht zu werden. Bis 2026 sollen laut CLIA insgesamt 75 Schiffe in Dienst gestellt werden.

Mit einem Wirtschaftsbeitrag von 41 Mrd. Euro im Jahr 2015 ist die Kreuzfahrtbranche ein Impulsgeber für lokale Volkswirtschaften in Europa. Dies entspricht einem Anstieg von zwei Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr. Die direkten Ausgaben der Kreuzfahrtbranche in Europa beliefen sich auf 16,89 Mrd. Euro.

Die Branche beschäftigte 2015 über 360.000 Menschen, die entweder direkt im Kreuzfahrtsektor oder in verbundenen Geschäftsbereichen tätig waren.

Das sind 11.000 mehr als im Jahr 2014. Diese Zahlen belegen, dass Kreuzfahrten zu einem wichtigen Leistungsträger geworden sind, denn sie schaffen Arbeitsplätze entlang der gesamten Lieferkette.

„Kreuzfahrten sind nicht mehr wegzudenken und sie werden zukünftig noch mehr Europäer begeistern und Wirtschaftswachstum generieren“, so Pierfrancesco Vago. „Während die Kreuzfahrtbranche für eine weitere Expansion in Europa bereit ist, stehen wir vor einer Reihe von gemeinsamen Herausforderungen, die wir bewältigen müssen, um sicherzustellen, dass die Kreuzfahrtbranche auf dem richtigen Kurs bleibt. Wir sind uns dessen bewusst.“

Um das Wachstum der Branche auch künftig zu gewährleisten, arbeitet CLIA Europe aktiv mit politischen Entscheidungsträgern zusammen. Gemeinsam sollen das geschäftsfreundliche Umfeld gesichert und der derzeitige EU-Visakodex reformiert werden, damit mehr ausländische Touristen zu einem Besuch in Europa motiviert werden können. Die Kreuzfahrtbranche benötigt außerdem eine einheitlichere Anwendung der EU-Umweltgesetze und der Hafenreform auf dem gesamten Kontinent. So können operative Hürden in den europäischen Gewässern verhindert werden. CLIA Europe steht in engem Austausch mit lokalen Behörden, um den langfristigen wirtschaftlichen Nutzen aufzuzeigen, den die Kreuzfahrtbranche und ihre Partner ermöglichen und der weit über den reinen Tourismus hinausgeht.

Auch beim Thema Sicherheit hat die Kreuzfahrt in diesem Jahr Fortschritte verzeichnet – und das in einem sich ständig verändernden Umfeld, Kreuzfahrtschiffe sind so flexibel, dass sie ihre Fahrpläne jederzeit und kurzfristig ändern können, um bestimmte Häfen und Destinationen zu vermeiden. So maximieren die Reedereien die Sicherheit von Passagieren und Besatzung.

Die Reedereien arbeiten zudem eng mit Sicherheitsexperten und Behörden zusammen, um aktuelle Risiken zu bewerten. Die Fähigkeit, das Wachstum in Europa fortzusetzen, wird auch von der Sicherheit abhängen. Nicht zuletzt deshalb verstärken die CLIA-Mitgliedsreedereien und andere Interessengruppen die Sicherheitsmaßnahmen in allen betroffenen europäischen Regionen, insbesondere in der beliebten Mittelmeerregion.

(aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)



Kreuzfahrten erfreuen sich auch in Europa immer größerer Beliebtheit – im Bild: die im Sommer 2016 in Dienst gestellte „Mein Schiff 5“ Foto: TUI Cruises

Volles Auftragsbuch trotz aktueller Marktlage

Die Meyer Werft konnte trotz der aktuell extrem schlechten Situation im Weltauftragsbuch mit den Aufträgen zum Bau neuer Kreuzfahrtschiffe im Jahr 2016 ein gutes Auftragsbuch erreichen – das teilte die Papenburger Werft kürzlich mit. Die Beschäftigung sei somit langfristig gesichert und die Werft habe derzeit ihren Teil des geltenden Standortsicherungsvertrags mit dem Land Niedersachsen, der IG Metall und dem Betriebsrat erfüllt.

Die Meyer Werft hat laut eigenen Angaben technologisch neue Standards in der Branche etabliert. Mit ihren Kunden und neuen Projekten konnte die Werft sowohl LNG als Brennstoff der Zukunft für Kreuzfahrtschiffe als auch die Brennstoffzellentechnologie auf Passagierschiffen marktfähig machen. Nahezu alle großen Kreuzfahrtreedereien der Welt gehören dabei zum Kundenkreis der Werft.

Im Jahr 2016 hat das Schwesterunternehmen, die Neptun Werft in Rostock-Warnemünde, sechs Flusskreuzfahrtschiffe für Viking River Cruises fertiggestellt. Die Papenburger Meyer Werft hat im Frühjahr die „Ovation of the Seas“ für Royal Caribbean International und im Herbst die „Genting Dream“ für Dream Cruises abgeliefert.

„Mit umfangreichen Investitionen an unseren Standorten in Papenburg und Rostock, dem Ausbau der Arbeitsplätze sowie durch die vielen innovativen Forschungsprojekte haben wir die Weichen für die Zukunft gestellt“, so Geschäftsführer Bernard Meyer. „Es ist eine besondere Herausforderung, diese großen und komplexen Schiffe zu konstruieren und termingerecht fertigzu-

stellen. Unsere engagierten Mitarbeiter, unser neues Technologie- und Entwicklungszentrum sowie unsere ausgezeichneten Partner, die meist langjährig mit uns zusammenarbeiten, helfen uns, diese Schiffe pünktlich und technisch einwandfrei abzuliefern“, ergänzt Tim Meyer.

(aus „Schiff&Hafen“ 2-2017)

Neues Fahrgastschiff für die Nordsee

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum (W.D.R.) plant neben einer Doppelendfähre, die Mitte Dezember in Rostock auf Kiel gelegt



Tacke

Einspritztechnik · Injectionstechnique

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

werden sollte, ein schnelles Fahrgastschiff für bis 150 Personen. Der Neubau soll das Augebot auf der Strecke Dagebüll-Wyk-Wittdün („Föhr-Amrum-Linie“, FAL) ergänzen. Bei Bedarf soll das Fahrgastschiff im Stil eines Wassertaxis auch Sonderfahrten durchführen und für die Versorgung der Halligen eingesetzt werden.

(aus „HANSA“ 12-2016“)



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

„Mein Schiff 6“ aufgeschwommen



Das neue TUI Cruises-Flaggschiff bei Meyer in Turku.

Dafür waren am vergangenen Freitag die Schotten zur Flutung des Trockendocks geöffnet worden.

Die Indienstellung der 295,3 m langen, 35,8 m breiten und 8,05 m tiefgehenden „Mein Schiff 6“ mit 15

Auf der finnischen Meyer Werft in Turku ist der jüngste Neubau der Hamburger Kreuzfahrtreederei TUI Cruises zu Wasser gelassen worden.

An Bord des unter Malta-Flagge fahrenden Schiffes befinden sich 1.267 Kabinen für 2.534 Gäste. Die Besatzungsstärke beträgt rund 1.000 Personen.

Mit der „Mein Schiff 6“ verfügt die Flotte von TUI Cruises nach Ablieferung über eine Gesamtkapazität von rund 14.000 Betten.

Decks ist für Anfang Juni geplant. Derzeit sind rund 1.500 Arbeiter mit dem Bau des 98.811 BRZ-Schiffes beschäftigt, das bereits zu mehr als 80 Prozent fertiggestellt ist. An der Ausrüstungspier der Werft hat kürzlich der Ausbau der Innen- und Außenbereiche begonnen.

An Bord des unter Malta-Flagge fahrenden Schiffes befinden sich 1.267 Kabinen für 2.534 Gäste. Die Besatzungsstärke beträgt rund 1.000 Personen.

Mit der „Mein Schiff 6“ verfügt die Flotte von TUI Cruises nach Ablieferung über eine Gesamtkapazität von rund 14.000 Betten.

(aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)

Löschboot für die Hamburger Feuerwehr

Der Auftrag zum Bau eines neuen leistungsstarken Löschbootes ist von der Hamburg Port Authority (HPA) nach europaweiter Ausschreibung an die Fassmer-Werft in Berne vergeben worden.



Das Löschboot wird das neue Flaggschiff der Feuerwehr Hamburg. Quelle: HPA

Der 40 m lange und 10 m breite Neubau mit einem Tiefgang von 2,80 m ist für eine Besatzung von 2–4 Personen ausgelegt und bietet Platz für 32 Einsatzkräfte. Zur Ausrüstung gehören drei Wasserwerfer sowie drei kombinierte Wasser- und Schaumwerfer. Mit einer maximalen Wurfweite und -höhe von 180 m und

110 m wird die drei- bis vierfache Leistung der vorhandenen Löschboote erreicht. Die Pumpleistung beträgt 100.000 l/min.

Mit zwei 447 kW leistenden Motoren soll eine Ge-

schwindigkeit von 12 kn erreicht werden. Das Löschboot wird mit umweltfreundlicher Abgastechnik ausgerüstet und wird den Kriterien des „Blauen Engels“ entsprechen.

Die Kiellegung des neuen Löschbootes findet voraussichtlich Anfang 2017 statt, die Inbetriebnahme ist für 2018 geplant. (aus „Schiff&Hafen“ 12-2016)

„Endeavor“-Expeditionsyachten mit

MV Werften hat DNV GL mit der Klassifikation der Schiffe der neuen „Endeavor“-Serie beauftragt.



Die Schiffe der „Endeavor“-Klasse werden in Stralsund gebaut.

Damit gehören die drei 20.000 BRZ-Megayachten zu den ersten Passagierschiffen weltweit, die nach den neuen Bauvorschriften von DNV GL klassifiziert werden.

Die US-amerikanische Luxusreederei Crystal Yacht Expedition Cruises hatte die Expeditionsyachten bei MV Werften zur Ablieferung im Zeitraum 2019–21 in Auftrag gegeben. Die Neubauten werden über die Eisklasse PC6 verfügen und sind für den Einsatz in der Arktis, der Antarktis und in den Tropen konzipiert. (aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)

Mitteilung an die VSIH-Mitglieder

Die Jahreshauptversammlung des VSIH fand am 9. März in guter Stimmung aller Teilnehmer im kleinen Mozartsaal der Niedersachsenloge an der Moorweidenstraße statt.

Aufgrund technischer Probleme wird der Bericht in der nächsten Ausgabe des Schiffs-Ingenieur Journals veröffentlicht.

Unser Schriftführer, Dipl.-Ing. Klaus Kowalsky, berichtete in gewohnter Art die wichtigsten Ereignisse des vergangenen Jahres und der Schatzmeister, Dipl.-Ing. Joachim Bruhn, erklärte die zufriedenstellende Finanzlage des Vereins.

Die Highlights waren die Ernennung der Mitglieder Fritz-Hinrich Berg und Günter Scheel zu Ehrenmitgliedern und das anschließend präsentierte leckere Buffet. J.O.

Rolls-Royce liefert MTU-Motoren für Seenotrettungsschiffe in der Türkei

Sechs SAR 1906-Schiffe von Damen Shipyards werden mit je zwei 8V 2000 M84L-Motoren von MTU ausgestattet. Mit Hilfe eines Spezial-Kits können die MTU-Motoren selbst bei einer 360°-Drehung weiterlaufen.

Rolls-Royce wird die MTU-Dieselmotoren für die Seenotrettungsschiffe liefern, die von Damen Shipyards gebaut und von der Türkischen Küstenwache betrieben werden. Die niederländische Schiffswerft Damen Shipyards hat den Auftrag zum Bau der Schiffe von der Internationalen Organisation für Migration (IOM) in Ankara erhalten. Rolls-Royce liefert für jedes Schiff je zwei 8-Zylinder-MTU-Motoren der Baureihe 2000. Die neue SAR 1906-Flotte wird Rettungseinsätze von Migranten und Flüchtlingen aus Krisengebieten entlang der türkischen Küste unterstützen. Die Rettungsboote können sich selbst wieder aufrichten und erhalten daher MTU-Motoren, die selbst im Extremfall einer 360°-Vertikaldrehung, um die Schiffsängsachse weiterlaufen. Die Marke MTU ist Teil von Rolls-Royce Power Systems.

Die sechs neuen Rettungsschiffe werden von Damen Shipyards Antalya gebaut. Damen Shipyards plant das erste Schiff im Mai 2017 fertigzustellen und den Rest bis Ende des Jahres zu liefern. Die Europäische Union unterstützt das Projekt finanziell.

Die Schiffe werden in Bezug auf Design und Ausstattung optimal den spezifischen Bedingungen von Rettungsbooten angepasst. Sie erhalten

GROMEX®
DichtungHaus



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 · Singapore · Shanghai · Hong Kong

einen Aluminiumrumpf, der auf der Axe-Bow Technologie von Damen basiert. Die zwei MTU 8V 2000 M84L-Motoren beschleunigen die Schiffe auf bis zu 33 Knoten. Damit die Rettungskreuzer nicht selbst zum Rettungsfall werden, können sie durchkentern, das heißt, sie richten sich von selbst wieder auf. Knut Mül-

ler, Leiter des Marine- und Behörden-geschäfts bei MTU erklärt: „Wir legen unsere Motoren speziell auf solche schwierigen Einsatzbedingungen aus. Sie erhalten ein Spezial-Kit, das sicherstellt, dass immer genug Öl zur Verfügung steht, um die beweglichen Motorteile mit einem Schmierfilm zu überziehen.“

Sechs neue SAR 1906-Schiffe von Damen Shipyards werden mit je zwei 8V 2000 M84L-Motoren von MTU ausgestattet und von der Türkischen Küstenwache betrieben.

Vereinsjournal deutscher Schiffsingenieure – Heft 2 – März / April 2017

21

MAN Diesel & Turbo liefert Motoren für „Global Class“-Kreuzfahrtschiffe

MV Werften und MAN Diesel & Turbo haben einen Vertrag über die Ausrüstung von zwei Global-Class-Kreuzfahrtschiffen abgeschlossen, die für die Reederei Star Cruises gebaut werden. Die 200.000-BRZ-Schiffe werden mit je sechs Motoren vom Typ 48/60CR mit einer Gesamtleistung von 96.000 kW ausgestattet. Die Schiffe sollen in den Jahren 2020 und 2021 fertiggestellt werden und in Asien zum Einsatz kommen.



MV Werften hat sich für den Einbau von MAN-Motoren auf ihren Kreuzfahrtschiffneubauten für Star Cruises entschieden.

Auftraggeber Star Cruises gehört zu Genting Hong Kong. Das Kreuzfahrtunternehmen hatte die Werftstandorte in Wismar, Rostock und Stralsund in 2016 gekauft und als Werftengruppe MV Werften am Markt platziert. Dieser strategische Schritt soll die Expansionspläne des Unternehmens in den Wachstumsmärkten

ten Südostasiens und Chinas absichern. „Das Geschäft mit Kreuzfahrten befindet sich weltweit in starkem Wachstum.

Die Folge sind Wartezeiten von bis zu zehn Jahren für große neue Schiffe, denn bisher sind nur wenige Werften auf den anspruchsvollen Bau von Kreuzfahrtschiffen spezialisiert. Hier wollen wir mit kürzeren Lieferzeiten und den modernsten Designs angreifen!, so Tan Sri Lini Kok Thay, Chairman und CEO des Genting-Konzerns.

„Die Standorte der MV Werften blicken auf eine lange Tradition im Schiffbau zurück und liegen geografisch ideal im Herzen des industriellen Kompetenzclusters für Kreuzfahrtschiffe in Nordeuropa“, ergänzt Jarmo Laakso, Geschäftsführer bei MV Werften. „Wir haben die Erfahrung

und das Know-how für den Bau von Kreuzfahrtschiffen und sind hocheifrig, in MAN Diesel & Turbo einen ebenso erfahrenen und weltweit führenden Spezialisten für maritime Antriebslösungen als Partner gewonnen zu haben.“

„Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Werften und Genting Hong Kong, die seit vielen Jahren im Kreuzfahrtgeschäft etabliert und ein langjähriger MAN-Kunde sind“, so Dr. Uwe Lauber, Vorstandsvorsitzender von MAN Diesel & Turbo. „Hier haben sich erfahrene Unternehmen zusammengeschlossen, um an einem traditionsreichen Schiffbaustandort an der deutschen Ostseeküste einen vierten Player auf dem weltweit engen Markt der Kreuzfahrtschiffwerften aufzubauen. Dazu tragen wir mit modernen Antriebskonzepten bei, die auf state-of-the-Art-Motorentechnik ‚Made in Germany‘ basieren.“

MAN Diesel & Turbo zählt weltweit zu den führenden Anbietern für den Antrieb von Kreuzfahrtschiffen und hat den eigenen Marktanteil in diesem Segment in den letzten Jahren stark ausbauen können. Insgesamt hat das Unternehmen bereits mehr als 80 Kreuzfahrtschiffe mit Motoren oder vollständigen Antriebssträngen ausgestattet.

(aus „Schiff&Hafen“ 1-2017)

Neuer Turbolader für Trawler „Sjurdaberg“

Vor Kurzem hat MAN Diesel & Turbo bei dem Trawler „Sjurdaberg“ einen Turbolader nachgerüstet. Wie der Hersteller mitteilt, dauerten die kompletten Nachrüstungsarbeiten von der ersten Anfrage bis zur Inbetriebnahme des Turboladers lediglich fünf Wochen.

Die von den Färöer-Inseln stammende „Sjurdaberg“ wurde 1985 gebaut und ist seit über 30 Jahren in der Nordsee im Einsatz. Der Trawler, der über einen MAN 9L28/32A AlphaMotor aus dem Jahr 1984 verfügte, war bis zur Nachrüstung mit einem NA34/K-Turbolader ausgestattet und hatte mehr als 115.000 Betriebsstunden in einem der

größten Fischfanggebiete der Welt angesammelt.

„Während der Nachrüstung haben wir den alten MAN NA34/K-Axialturbolader, der so zuverlässig gearbeitet hat, durch einen modernen MAN TCR20-Radialturbolader ersetzt. Die Hauptvorteile des neuen Turboladers sind seine kompakte Größe, der Wirkungsgrad und die kurze Reaktionszeit bei Lastwechseln“, sagt Gottfried Eberle, Head of Turbocharger Retrofit von MAN Diesel & Turbo.

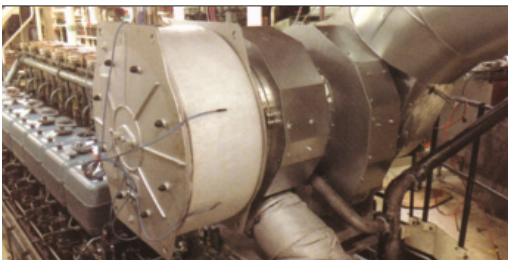
Hintergrund der Nachrüstung

Die Entscheidung, den Turbocharger auszuwechseln, wurde MAN Diesel & Turbo zufolge während einer größeren Motorwartung getroffen, da eine Nachrüstung

des Turboladers sich langfristig als eine wirtschaftlichere Lösung für das Schiff herausstellte. Diese Arbeit wurde durch MAN Diesel & Turbo im dänischen Frederikshavn in enger Zusammenarbeit mit Turbocharger Retrofit in Augsburg durchgeführt. Laut MAN war die Modifizierung von einer axialen zu einer radialen Version aufgrund der erforderlichen Anpassung des Fundaments und des Einbaus von neuen Zwischenstücken und Rohren sehr anspruchsvoll. Zusätzlich musste das Abgasrohr am neuen Turbolader angebracht werden. Alle Teile seien in sehr kurzer Zeit vor Ort in Frederikshavn hergestellt und innerhalb von zehn Tagen nachgerüstet worden.

Wie das Unternehmen weiter mitteilt, lieferte der Pollerzugtest, bei dem das am Kai vertäute Schiff mit voller Last betrieben und zugleich gemessen wurde, überzeugende Resultate. Der Betreiber des Trawlers sei mit der Nachrüstung und den damit verbundenen Vorteilen wie einer höheren Leistung und Zuverlässigkeit, hohen Verfügbarkeit von Ersatzteilen, der Schadstoffausbruchssicherheit und den geringeren Wartungskosten zufrieden gewesen.

(aus „Schiff&Hafen“ 2-2017)





Verein
der Schiffsingenieure
zu Rostock e.V.

angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiffsingenieure (VDSI)

Postanschrift:

im Hause
Hochschule Wismar, Bereich Seefahrt
Verein der Schiffsingenieure 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.

VSIR- Stammtisch

der Stammtisch
der Schiffsingenieure zu Rostock

trifft sich
jeden 2. Donnerstag im Monat



um 17. 00 Uhr im Restaurant

„Stralsunder“

Wismarsche Straße 22
18057 Rostock

Der Vorstand des VSIR gratuliert folgenden Mitgliedern herzlich zum Geburtstag

60 Jahre

Karsten Wehner 2. 3. 57

75 Jahre

Bernd Weichbrodt 1. 3. 42

80 Jahre

Martin Perlick 2. 3. 37

Dieter Schmidt 2. 3. 37

81 Jahre

Wolfgang Lübke 10. 3. 36

82 Jahre

Jürgen Blume 20. 4. 35

83 Jahre

Ewald Keller 11. 3. 34

Manfred Rummel 11. 3. 34

Rudolf von Zweydruff 3. 3. 34

87 Jahre

Werner Goldberg 30. 4. 30

91 Jahre

Hans Ziehe 4. 4. 26

Wir wünschen Ihnen noch viel Freude
in unserem Verein.

Der Vorstand

Aktuelle und zukünftige Maßnahmen zur Einhaltung der Emissionsvorgaben für Dieselmotoren

Am 6. 10. 2016 führte der Rostocker Verein der Schiffsingenieure (VSIR) innerhalb seiner Reihe „Treff Schiffsbetriebstechniker“ einen Diskussionsabend zur Thematik Emissionsreduzierung an großen 2-Takt-Dieselmotoren durch.

Insgesamt nahmen 28 Vereinsmitglieder und Studenten an dieser Veranstaltung

teil. Als Referenten konnten wir Herrn King und seinen Mitarbeiter Herrn Engelhardt von der Firma Win GD-Winterthur Gas & Diesel begrüßen.

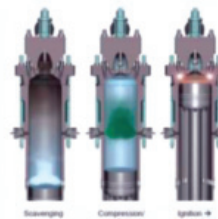
Herr King ging in seiner Präsentation zunächst auf die zu erwartenden Emissionsgrenzen für die Seeschifffahrt ein und erläuterte dann die drei Möglich-

keiten, diese Grenzwerte einzuhalten (Bild 1).

Wie der Referent weiter ausführte, ist Wärtsilä bereits seit Mitte der 60er Jahre mit Fragen der Gasmotorentechnik vertraut. Der Betrieb der Dual Fuel Motoren (DF) beruht auf dem Low pressure Konzept. Als eine der neuesten Entwick-



X-DF: COMBUSTION PRINCIPLE



THE MAIN MERITS

LOW GAS PRESSURE 16BAR

- Simple and reliable gas supply system
- Simple gas sealing
- Wide selection of proven compressors/pumps (piston or centrifugal)

LEAN BURN 'OTTO' COMBUSTION MEANS IMO TIER III COMPLIANCE:

- Without additional equipment (EGR/SCR)
- Without additional fuel consumption
- Without compromised component reliability

Pre-mixed lean-burn' combustion

© 2016 Wartsila



lungen stellte er den Kombi-Mode vor, bei dem der schwankende Energiegehalt des Gases durch mehr Dieselkraftstoff automatisch ausgeglichen wird (Bild 2).

Bei der selektiven katalytischen Reaktor-Technologie (SCR) und auch bei der Technologie der Abgasrückführung (EGR) unterscheidet Wärtsilä je nach Einbauebenenheiten in der Abgasleitung zwischen Hoch- und Niederdruckverfahren.

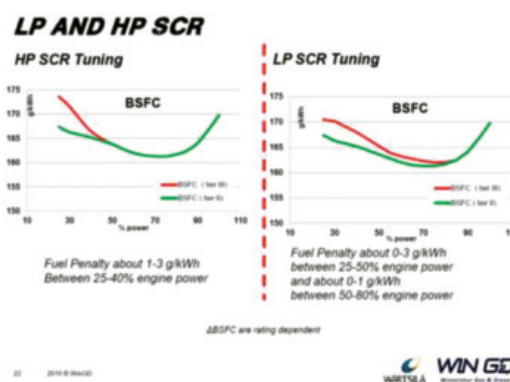
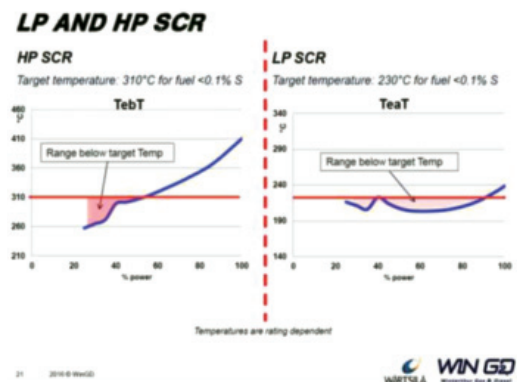
Die Betriebskosten beider Systeme sind

vergleichbar. Während bei der Abgasrückführung noch einige technische Probleme zu lösen sind und eine Markteinführung nicht vor 2018 zu erwarten ist, steht das SCR Verfahren zur Verfügung. Hierbei verzeichnet die Hochdruck-(HP) Variante Vorteile (Bild 3 und 4).

Für die Tier-III-Zulassung müssen die Motoren entweder im Werk mit den Agasreinigungsanlagen ausgerüstet sein und werden dann im shop test freigegeben oder Motor und Abgasreinigungs-

anlage werden laut Aktenlage bestätigt, auf der Werft ins Schiff eingebaut und dann zusammen auf der Probefahrt getestet und freigegeben.

Nach dieser interessanten Präsentation beendeten wir die Diskussion gemächlich bei einem Bier im Studenten Club „Sumpff“ des Bereiches Seefahrt. Alle Teilnehmer bedankten sich beim Referenten für die vielen Informationen zur Abgas-Emissionssenkung bei großen 2- Takt-Dieselmotoren. *Dr.-Ing. Frank Bernhardt*



Verein der Schiffsingenieure Rostock bestätigte Detlef Junge als Vereinsvorsitzenden

ROSTOCK

Für weitere vier Jahre steht Detlef Junge (76) als Vorsitzender an der Spitze des Vereins der Rostocker Schiffsingenieure (VSIR). Auf der Jahreshauptversammlung wurde er vergangenes Wochenende wieder gewählt und bis auf ein Ausscheiden aus gesundheitlichen Gründen ebenso der zehnköpfige Vorstand bestätigt.

Den Verein, dem gegenwärtig 131 Einzel- und mit Firmen wie beispielsweise Aida, Gensis, Laeisz und Schluss der MAN zehn korporative Mitglieder angehören, kennzeichnet ein reges Mitgliederleben. Die Stammtische im „Stralsunder“ sind immer gut besucht, aber auch die „Treffs der Schiffsbetriebstechniker“ und Exkursionen zu Betrieben finden große Resonanz, berichten der Vereinsvorsitzende und die Vorstandsmitglieder Dietrich Otto und Reiner Langguth unisono. Einer der Höhepunkte war vorigen Sonnabend als krönender Abschluss der Mitgliederversammlung der traditionelle „Heizerball“, zu dem sich im LT-Club „Klock acht“ 85 Schiffsingenieure und ihre Gäste in geselliger Runde ein Stelldichein ga-

ben. Zu den Aktivitäten des vergangenen Jahres gehörten Besuche des Aerospace Centers in Bremen sowie einmal mehr die Schiffbaumesse SMM, wo der Verein an der Seite der Hamburger Berufskollegen an einem Stand Flagge zeigte und das „Engineer's Reception“ zur Hanse Sail eine Veranstaltung, zu der die Techniker der Gästeschiffe des maritimen Spektakels geladen werden. In diesem Jahr soll entweder das Heizkraftwerk, Yara in Poppendorf oder Airbag in Laage angesteuert werden.

Der Verein stellt seine Aktivitäten auf einer Internetseite unter www.vsir.de vor.

Sechsmal im Jahr erscheint das Schiffsingenieur-Journal mit einer Seite des Rostocker Vereins, der im April 1990 aus der Taufe gehoben worden war. Er gehört dem Dachverband VDSI an, in dem etwa 1.700 Schiffsingenieure zwischen Flensburg, Bremen und Hamburg eine Heimstatt und ihr berufsständisches Sprachrohr haben.

Der Rostocker Verein ist auch im Maritimen Rat vertreten und hofft auf eine baldige Belebung des Stadthafens

mit einer maritimen Meile inklusive Traditionsschiff, wie Detlef Junge unterstreicht. Der Vereinsvorsitzende war zehn Jahre bei der DSR zur See gefahren, um dann auf Werften von der Konstruktion an in Sachen Antrieb tätig zu werden. Dietrich Otto war nach seiner Fahrzeit als Schiffsingenieur bei der DSR und der Reederei Laeisz Technikchef auf der Polarstation in der Antarktis und Reiner Langguth Lehrer an der Seefahrtsschule.

Die Rostocker Chiefs sind in die Jahre gekommen. Ihr Altersdurchschnitt beträgt inzwischen 66,8 Jahre das jüngste Mitglied ist 26, das älteste 90. Nachwuchs ist willkommen.

Reiner Frank

(Aus der NNN am 1. 2. 2017)



Der Vereinsvorsitzende des VSIR, Detlef Junge (M.), mit seinen Mitstreitern Dietrich Otto (l.) und Reiner Langguth.

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016

Die Jahreshauptversammlung (JHV) für das Geschäftsjahr 2016 wurde durch eine Veröffentlichung im „Schiffs-Ingenieur-Journal“ Nr. 367 in der November/Dezember-Ausgabe 2016 und ein persönliches Einladungsschreiben vom 1. 12. 2016 an alle Mitglieder angekündigt.

Die Jahreshauptversammlung fand am Sonnabend, den 28. 1. 2017 in der Zeit von 9.30 Uhr bis 12.30 Uhr im Raum 3201 des Hauses 3 des Bereiches Seefahrt der Hochschule Wismar, University of Technology, Business and Design, in Rostock-Warnemünde statt.

Erschienen waren 54 Mitglieder.

Die Mitglieder wurden durch den Versammlungsleiter, Herrn Bernhardt, herzlich begrüßt und die Beschlussfähigkeit der Versammlung festgestellt. Herr Bernhardt begrüßte außerdem Herrn Wehner vom Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar.

Die nachfolgend aufgeführte Tagesordnung wurde einstimmig gebilligt.

1. Rechenschaftsbericht des Vorstandes
2. Bericht der Kassenprüfer
3. Bericht zur Arbeit in der VDSI
3. Bericht über den Bereich Seefahrt
5. Diskussion zu den Berichten
6. Behandlung fristgemäß eingereicherter Anfragen und Anträge
7. Entlastung des Vorstandes
8. Bestätigung des Vorstandes
- 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 Ältestenrates
9. Festsetzung des Mitgliedsbeitrages 2017
10. Verschiedenes

Zu Top 1

Der Vorsitzende des Vereins, Herr Junge, gab einen ausführlichen Überblick über das Vereinsleben, die Mitgliederentwicklung und das im letzten Geschäftsjahr und der letzten Wahlperiode geleistete.

Der Vorstand führte im Berichtszeitraum 2016 insgesamt sechs Vorstandssitzungen durch, auf denen das Vereinsleben organisiert und über Probleme in der deutschen Seeschifffahrt diskutiert wurde.

Es konnten vier neue Mitglieder gewonnen werden. Als ein neues korporatives Mitglied konnte die Firma UAD Service+Vertriebs UG gewonnen werden. Leider mussten auch wieder viele Mitglieder aufgrund von langjährigen Zahlungsrückständen ausgeschlossen werden.

Herr Junge musste, wie auch in den vergangenen Jahren, mit Nachdruck die säumigen Zahler auffordern, ihre Mitgliedsbeiträge zu entrichten. Es wurde auf das neue SEPA-Zahlungsverfahren bei den Banken hingewiesen. Dabei wurde empfohlen, den Jahresbeitrag über einen Dauerauftrag bei der Bank automatisch abbuchen zu lassen.

Der gegenwärtige Mitgliederstand des VSIR beträgt 131 persönliche Mitglieder und 10 korporative Mitglieder. Somit ist die Zahl der Mitglieder zum letzten Jahr konstant geblieben. Insgesamt über einen längeren Zeitraum ist aber eine deutlich fallende Tendenz der Mitgliederzahlen des VSIR zu verzeichnen.

Es wurden im Jahr 2016 insgesamt vier „Treffe Schiffsbetriebstechniker“ (SBT) durchgeführt, die alle mit Erfolg und hoher Teilnehmerzahl stattgefunden haben. Ein Treff beschäftigte sich dabei

mit der Frage des Verbleibs der Absolventen der Schiffsbetriebstechnik in der Wirtschaft. Im Anschluss an diese Veranstaltung wurde um Mitglieder im Verein der Schiffsingenieure zu Rostock geworben.

Herr Junge dankte dem Korporativmitglied Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar für die unkomplizierte Zusammenarbeit und deren fachliche Heimat.

Im Jahr 2016 fanden drei Exkursionen statt, die wieder sehr gelungen waren. Bei der Organisation von Exkursionen treten vielfältige Probleme auf. So gibt es Schwierigkeiten bei der Kontaktaufnahme in den jeweiligen Firmen bis hin zur Mietung eines passenden Busses.

Anlässlich der „Hanse Sail 2016“ in Rostock wurde vom VSIR das „Engineer's Reception“ zum 22. Mal mit Erfolg im „Klock 8“ mit 134 Gästen organisiert.

Herr Junge dankte den zahlreichen Vereinsmitgliedern, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen hatten. Viele Vereinsmitglieder engagierten sich beim „Engineer's Reception“, um die Schiffe zu besuchen und die Einladungen an die Schiffsbesatzungen zu überreichen. Es erfolgte wiederholt ein Aufruf an jüngere Mitglieder, sich an dieser Veranstaltung zu beteiligen. Der Termin für das „Engineer's Reception“ 2017 ist der 10. 8. 2017.

Herr Junge informierte über den Maritimen Rat Rostock, bei dem auch der

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 18. Mai 2017, um 16.00 Uhr

Thema:

Einsatz umweltverträglicher Schmierstoffe (Environmentally Acceptable Lubricants) im Schiffsbetrieb – Was bedeutet das für den Betreiber?

Referent: Herr Dipl.-Wirtschaftsingenieur Dirk Fabry, Klyber Lubrication München SE & Co. KG
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.

VSIR Mitglied ist. Es wird hier das Anliegen verfolgt, die maritime Kultur und Denkmäler in Rostock zu erhalten und zu fördern. Man hofft auf diese Weise entsprechenden Einfluss auf die Politik nehmen zu können, insbesondere bei der Planung und Schaffung einer Maritimen Meile in Rostock. Hier soll es im Jahr 2017 im Herbst eine Volksabstimmung geben.

Der Verein hat auch im vergangenen Berichtszeitraum wieder viele Einladungen von Vereinen und Institutionen zu interessanten Veranstaltungen erhalten, die von Vereinsmitgliedern wahrgenommen wurden. Der Vortragende berichtete über die gute Zusammenarbeit mit maritimen Vereinen und Institutionen der Region.

Bewährt hat sich auch die Möglichkeit, Informationen über den VSIR über das Internet unter „www.vsir.de“ zu beziehen, von der schon viele Besucher Gebrauch gemacht haben. Hinzu kommt die gemeinsame Seite der Ortsvereine der Schiffsingenieure „www.schiffsingenieursvereinigung.de“, die Auskunft über die gemeinsame Arbeit gibt. Hier wurde Herrn Griffel für die engagierte Arbeit gedankt.

Das Internet soll auch verstärkt dafür genutzt werden, kurzfristige Termine bei den Veranstaltungen möglichst früh bekannt zu geben.

In den örtlichen Zeitungen, insbesondere der NNN, fand die Arbeit des VSIR ebenfalls Interesse. Beiträge von Vereinsmitgliedern erschienen auch im Schiffs-Ingenieur-Journal. Seit dem Jahr 2016 ist der VSIR in dieser Zeitschrift für seine Textbeiträge auch selbst verantwortlich. Den Kontakt zur Redaktion in Hamburg und die Erstellung der Seiten wird durch Herrn Griffel durchgeführt. Es wurde insbesondere Herrn Marnau für das Erstellen seiner Textbeiträge zur Veröffentlichung in den Zeitungen gedankt.

Sehr beliebt ist auch der vom VSIR organisierte monatliche Stammtisch in der Rostocker Gaststätte „Stralsunder“, was die hohe Teilnehmerzahl belegt. Auf diesen Veranstaltungen sind im Jahr 2016 auch Fachkollegen erschienen, die nicht Mitglied des Vereins waren. Allein am Dezemberstammtisch waren 49 Teilnehmer anwesend.

Der Heizerball als VSIR-Traditionsveranstaltung fand wieder mit Erfolg in der Gaststätte „Klock 8“ statt.

Im Anschluss gab Herr Junge einen Überblick über die geplanten Veranstaltungen. Im Jahr 2017 werden

wiederum vier „Treffe Schiffsbetriebstechniker“ stattfinden, von denen der erste mit Thema und Praxispartner bereits bekannt gegeben werden konnte. Weiterhin sind wieder Exkursionen bzw. Besichtigungen für das Jahr 2017 geplant.

Der Vortragende stellte fest, dass sich der Verein auf der Grundlage seiner Satzung erfolgreich weiterentwickelt hat. Das Vereinsleben war dank des aktiven Mitwirkens vieler Mitglieder ereignisreich und interessant. Der Vorstand dankte allen Vereinsmitgliedern, die durch ihre Aktivitäten und ihr Engagement zu dieser positiven Entwicklung des Vereins beigetragen haben.

Anschließend wurde Herrn Harkner für seine Arbeit im Verein und im Vorstand mit einer Ehrennadel gedankt. Außerdem wurden Mitglieder, die 10 oder 20 Jahre dem VSIR angehören mit einer Urkunde gewürdigt.

Zu Top 2

Die beiden Kassenprüfer, die Herren Grüşchow und Beier, erstellten per 28. 1. 2017 den Kassenprüfungsbericht für das Geschäftsjahr 2016.

Alle Einnahmen und Ausgaben wurden auf rechnerische Richtigkeit sowie auf die satzungsgemäße Verwendung der Mittel geprüft.

Herr Grüşchow informierte die Anwesenden über alle Einnahmen und Ausgaben. Er sprach die Empfehlung aus, den Vorstand für das Jahr 2016 zu entlasten.

Zu Top 3

Der Rostocker Ortsverein wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr durch die Herren Bernhardt und Rachow im Verwaltungsausschuss (VA) der Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI) vertreten.

Im Geschäftsjahr 2016/2017 wechselte der Vorsitz im Verwaltungsausschuss der VDSI turnusmäßig an die Schiffsbetriebstechnische Gesellschaft Flensburg STGF. Die Funktion des Sprechers nahm unverändert Herr Dr. Boy war, der stellvertretende Sprecher ist Herr Dr. Bernhardt.

Insgesamt fanden im Jahr 2016 fünf Sitzungen des Verwaltungsausschusses statt, an denen der Rostocker Ortsverein teilnahm. Neben der gegenseitigen Information über Aktivitäten in den jeweiligen Ortsvereinen nahmen die nationale und internationale Entwicklung im Bereich der Ausbildung, Schiffs-

besetzung, Nachwuchsförderung sowie der aktuellen Gesetzgebungsverfahren breiten Raum in der Arbeit der VDSI ein.

Insbesondere zu nennen sind die Durchführung einer Analyse zum Bedarf der maritimen Wirtschaft an Absolventen der Schiffsbetriebstechnik, die Stellungnahme und ein offener Brief zur Änderung der Schiffsbesetzungsordnung und die Überarbeitung der VDSI Satzung und Geschäftsordnung.

Bei der personellen Besetzung des Verwaltungsausschusses der VDSI hat es in Hamburg eine Veränderung gegeben. Das gilt auch für den Deutschen Nautischen Verein DNV der jetzt durch Herrn Sedlacek bei den Versammlungen vertreten wird.

Am 5. 5. 2016 fand die Jahreshaupt- und Delegiertenversammlung in Bremerhaven statt, dessen Protokollentwurf bereits im Schiffs-Ingenieur-Journal veröffentlicht wurde.

Die Satzung und die Geschäftsordnung der VA wurden überarbeitet. Es wurde festgelegt, dass der DNV weiterhin einen Gästestatus einnimmt. Weiterhin müssen 50% der Delegierten zur JHV Inhaber eines technischen Befähigungszeugnisses sein und der Delegiertenschlüssel ist weiterhin so, dass zurzeit jeder Verein zwei Delegierte benennen kann. Gerade bei diesem Punkt gab es eine intensive Diskussion, so dass es hier auf der JHV 2017 einen Änderungsantrag geben wird.

Der Termin für die nächste JHV der VDSI wird am 25. 5. 2017 in Flensburg sein.

Die VDSI hat 2017 eine „Analyse zum Bedarf der Maritimen Wirtschaft an Absolventen der Schiffsbetriebstechnik“ durchgeführt, wobei 471 Unternehmen der maritimen Wirtschaft und 1.570 Mitglieder der in der VDSI zusammengefassten Ortsvereine aufgerufen waren, sich an dieser Analyse zu beteiligen. Im Rahmen einer Bachelorarbeit am Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar wurden Fragebögen vorbereitet und ausgewertet. Dabei konnte die hohe Wertschätzung des Berufes des Schiffsingenieurs und der hohe Bedarf an Schiffsingenieuren in der maritimen Zulieferindustrie, den maritimen Dienstleistern und Behörden deutlich nachgewiesen werden.

Ohne Abstimmung im maritimen Bündnis hat der Bundesverkehrsminister Dobrindt gegen das Votum der Länder, Gewerkschaften und Berufsverbände die Schiffsbesetzungsverordnung am 1. 7. 2016, durch den Bund im Rahmen einer Verordnung und zum Wohlwollen

der Reeder, geändert. Auf Schiffen unter deutscher Flagge sind jetzt nur noch der Kapitän und ein weiterer Offizier vorgeschrieben, die Bürger der europäischen Union sein müssen. Gleichzeitig ist die verpflichtende Position des Schiffsmechanikers an Bord gestrichen worden. Die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf Ausbildung und Beschäftigung von deutschen Seeleuten sind derzeit nicht absehbar.

Alle Bemühungen des VA der VDSI konnten die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung nicht verhindern. Es ist eine Evaluation der Auswirkungen dieser Verordnung nach vier Jahren vorgesehen. Die VDSI versucht nun über diesen Weg im Gespräch mit einem Bundestagsabgeordneten der Linksfraktion Einfluss auf dieses Verfahren zu nehmen, um die Schiffsbesetzungsverordnung doch noch zum Positiven zu wenden.

In London fand im Februar 2016 die 3. Sitzung des Unterausschusses Human Element Training and Watchkeeping (HTW 3) statt. Da auf der Tagesordnung keine die VDSI interessierende Themen standen, hat sie sich nicht an HTW 3 beteiligt. Es standen die Überarbeitung der IMO-Modeltrainingskurse, Ausbildungsforderungen für die Fischerei, Überarbeitung der Trainingsanforderungen für die Sicherheitsausbildung auf Passagierschiffen und die Entwicklung von Leitlinien für LNG als Schiffskraftstoff an.

Bei der BG Verkehr werden im Zuge der Präventionsarbeit Unfallmeldungen in der Seeschifffahrt detailliert ausgewertet. Es konnten dabei aber bisher keine speziellen Unfallschwerpunkte in der Seewirtschaft abgeleitet werden. Die Unfallschwerpunkte sind dabei Stolpern und Stürzen so wie in anderen Branchen.

Die „DGUV Vorschrift Seeschifffahrt (ehemalige UVV See) ist immer noch nicht beschlossen.

Zu Top 4

Herr Wehner informierte über die bauliche Entwicklung, die Entwicklung der Studentenzahlen, die Ausbildungsbasis, das Studienangebot und weitere Aufgaben für das Jahr 2017 am Bereich Seefahrt.

Der Campus des Bereiches Seefahrt soll bis 2020 kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die Planung des neuen zweistöckigen Gebäudes für die Labore aus dem Haus 5 ist schon länger fertig. Die finanzielle Sicherstellung für dieses Gebäude gestaltet sich dagegen

schwierig. Das Haus 2 ist zurzeit in Arbeit. Der Turmbereich soll im April/Mai 2017 fertig gestellt sein. Im Februar 2018 soll dann mit dem 2. Bauabschnitt des Klassentraktes begonnen werden. Das Haus 6 wird dafür weiterhin als Interimslösung benötigt. Das Haus 4 des Studentenwerkes ist inzwischen fertig gestellt und von den Studenten wieder bezogen worden.

Insgesamt studieren und lernen 550 Studenten und Fachschüler am Bereich Seefahrt. Davon sind 147 Studenten der Schiffsbetriebstechnik/Anlagen- und Versorgungstechnik, 58 Master-Studenten und 174 Studenten des Marine Engineering in Surabaya/Indonesien. Als neue Studenten der Anlagen- und Versorgungstechnik konnten nur 13 Studenten gewonnen werden. Man verzeichnet seit 3 Jahren sinkende Studentenzahlen, was auf die gesunkene Geburtenrate und die Schifffahrtskrise zurückzuführen ist.

Die Studienangebote sind vielfältig und werden in Zusammenarbeit mit der ITS Surabaya weiter ausgebaut. Die berufsrechtliche Akkreditierung durch das BSH ist noch offen. Am PoliMarin in Surabaya soll ein Bachelor Nautical Science und ein Master Marine Engineering eingeführt werden. Auch der Bachelor der Schiffsmaschinebetriebstechnik/Anlagen- und Versorgungstechnik ist im Jahr 2017 noch weiter zu entwickeln. Als Forschungsprojekte stehen die Vorhaben „Membran“ und „Asche-Cluster“ an, die beide bis zum Jahr 2019 laufen sollen.

Zu Top 5

Herr Reinhardt stellte die Frage nach dem relativ geringen Guthaben des Vereins, warum keine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beschlossen wird und warum keine Spenden eingeworben werden.

Herr Jürchott (Kassenwart), erklärte, dass durch Verschiebung von Einnahmen im letzten Jahr und durch geringere Mitgliederzahlen dieses geringe Guthaben zu erklären ist. Der Verein bemüht sich weiterhin um neue Mitglieder. Sponsorengelder einzuwerben sei schwierig angesichts der Probleme in den Betrieben. Trotzdem liege kein Grund vor, dass der Verein Pleite gehen könnte.

Herr Junge erklärte, wenn alle Mitglieder rechtzeitig ihre Beiträge zahlen würden, gebe es kein Grund zur Sorge. Sponsorengelder könnten anlässlich

des 65. DSR-Jubiläums im Jahr 2017 eingeworben werden.

Herr Langguth antwortete auf die Kritik, dass einige Mitglieder ihr Schiffs-Ingenieur-Journal nicht bekommen würden, dass die Adressen einiger Mitglieder nicht stimmen würden.

Herr Propp gab den Hinweis, dass kurzfristige Ankündigungen von Exkursionsterminen per Newsletter über das Internet verbreitet werden könnten. Weiterhin sagte er, dass weitere Zusammenlegungen in der BG Verkehr dazu führen, dass die Seeschifffahrt keinen Einfluss mehr auf Unfallverhütungsvorschriften haben wird. Herr Rachow bestätigte diese Tatsache.

Herr Griffel antwortete, dass für das Verschicken von Newsletter die E-Mail-Adressen der einzelnen Mitglieder, so überhaupt vorhanden, bekannt sein müssen und dass natürlich der heimische PC angeschaltet werden muss, damit man Neuigkeiten aus dem Verein erfährt.

Herr Marnau gab den Hinweis zum Maritimen Rat, dass man hier eigene Vorschläge zur maritimen Entwicklung in Rostock einbringen kann. Wichtigste Aufgabe sei es, den Rostocker Stadthafen aufzuwerten und das Traditionsschiff in diesen zu bringen. Dazu wird es einen Bürgerentscheid zur Bundestagswahl geben.

Herr Zweydorff sieht die Zukunft für deutsche Seefahrt durch die neuen Verordnungen mit Recht in Gefahr und stellte die Frage, ob man angesichts dieser Tatsachen in den Diskussionen überhaupt noch neutral bleiben kann, so wie es die Satzung des VSIR vorschreibt.

Herr Rachow antwortete, dass man mit allen politischen Parteien zusammenarbeiten werde, wo es der deutschen Schifffahrt dient. Zurzeit es gibt es eine Verbindung zu einem Abgeordneten der Linken. So sollen andere Entscheidungsträger im Auftrage des VSIR politisch aktiv werden.

Herr Wehner betonte, dass man am Bereich Seefahrt Kontakte zum neuen Eigentümer der MTW knüpfen werde, mit dem Ziel, Absolventen für den maritimen Bereich auszubilden. Dabei seien die Ausbildungsaktivitäten des Bereiches Seefahrt in Indonesien keine Konkurrenz zur hiesigen Ausbildung, da die Studenten dort für die maritime Industrie in Indonesien ausgebildet werden.

Herr Bernhardt betonte, dass man nicht die Absicht habe, die Satzung des VSIR wegen der prekären Lage der deutschen Seeschifffahrt zu ändern. Auch Herr Junge betonte die neutrale Haltung des VSIR.

Herr Zweydorff bemerkte, dass in Ausbildungsreklamen nur für die Passagierschifffahrt Reklame gemacht würde, die ihrerseits nichts zur Wertschöpfung in der Gesellschaft beitragen würde.

Herr Rachow widersprach dieser These und verwies darauf, dass sehr wohl in der betreffenden Reklame auch Werbung für den Bereich Seefahrt gemacht wurde.

Herr Köstler fragte nach dem Stand der Bezeichnung Diplomingenieur in Mecklenburg/Vorpommern.

Herr Bernhardt antwortete, dass der Bachelor bzw. Master durchaus in der Industrie angenommen wird.

Herr Wehner informierte darüber, dass in der Ausbildungssatzung zum Schiffsbetriebstechniker vorbereitet wird, dass im abschließenden Bachelor-Zeugnis die Bemerkung stehen soll, dass der Absolvent den Titel Diplom-Ingenieur führen darf.

Zu Top 6

Es gab einen Antrag an die Jahreshauptversammlung durch Herrn Köstler. Das VSIR-Mitglied Herr Propp soll mit auf die Kandidatenliste des Ältestenrates gesetzt werden.

Diesem Antrag wurde von den anwesenden Mitgliedern stattgegeben.

Top 7

Die Berichte wurden von den Anwesenden der Jahreshauptversammlung genehmigt. In einer Abstimmung wurde der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 einstimmig entlastet.

Top 8

Herr Marnau übernahm die Funktion des Wahlleiters. Die Herren Zimmermann und Kantner wurden als Wahlhelfer eingeteilt, Herr Hahnemann übernahm die Funktion des Protokollanten.

Der Wahlausschuss wurde einstimmig gewählt und entschieden, dass eine offene Wahl im Block durchgeführt werden soll.

Als Kandidaten für den Vorstand standen die Herren Bernhardt, Christiansen, Griffel, Harkner, Jürchott, Junge, Langguth, Otto, Rachow und Ruynat zur Wahl. Diese wurden im

Block und bei 54 anwesenden Vereinsmitgliedern mit 54 Ja-Stimmen gewählt.

Als Kandidaten für die Kassenprüfer standen die Kassenprüfer die Herren Beier, Grüşchow und Seier zur Wahl, die einstimmig gewählt wurden.

Als Kandidaten für den Ältestenrat standen die Herren Köstler, Propp, Reischke und Würzner zur Wahl, die ebenfalls einstimmig gewählt wurden.

Anschließend verkündete Herr Bernhardt, dass Herr Junge wieder die Funktion des Vereinsvorsitzenden übernehmen werde. Herr Junge seinerseits bat um die Unterstützung im Verein.

Herr Köstler informierte darüber, dass er weiterhin die Funktion des Vorsitzenden des Ältestenrates ausüben werde.

Damit war die Wahl beendet.

Zu Top 9

Der Vorschlag des Vorstandes, die Mitgliedsbeiträge 2017 so wie in den Vorjahren zu belassen, wurde durch die Versammlung einstimmig angenommen. Damit gilt weiterhin:

Jahresbeitrag persönliche Mitglieder	36,- €
Jahresbeitrag studentische Mitglieder	12,- €
Jahresbeitrag korporative Mitglieder mind.	60,- €
Eintrittsgebühr (außer Studenten)	20,- €

Zu Top 10

Herr Langguth wies darauf hin, dass jedes Mitglied rechtzeitig seine Beiträge bezahlen muss, damit man das Schiffs-Journal erhalten kann, ansonsten wird die Lieferung gesperrt. Auch sollten die aktuellen Telefonnummern gemeldet werden.

Herr David wies auf die ungünstige Altersstruktur im Verein hin und bat um Argumentationshilfe, warum man eigentlich Mitglied des VSIR als Schiffsbetriebstechniker sein sollte.

Herr Bernhardt antwortete, dass es mehrere Aktivitäten innerhalb des Vereins gibt, um jüngere Kollegen für den Verein zu begeistern. Dazu zählen die Werbeveranstaltung im letzten Jahr, der Tag der offenen Tür am Bereich Seefahrt, die Beteiligung an der Erstsemesterbroschüre und die Beteiligung bei der Verabschiedung von Ab-

solventen. Der Beruf des Schiffsmaschinebetriebstechnikers sei kein herausragender Beruf, aber ein sehr vielseitiger Beruf, mit dem man auch an Land eine Chance hat. Es gehe im Verein nicht um Elitedenken und man dürfe auch keinen Mehrwert erwarten.

Herr Langguth machte den Studenten den Vorschlag, mit in den Vorstand zu kommen um entsprechende Vorschläge für die Gestaltung eines aktiven Lebens im Verein zu machen. Die durchgeführten Treffs Schiffsbetriebstechniker seien nur ein Teil davon.

Herr Marnau betonte, dass erst am Ende der Karriere einige zum Verein gestoßen sind, weil sie vorher durch die Fahrzeit keine Gelegenheit dazu hatten. Mit seiner Mitgliedschaft und der aktiven Arbeit im Verein trage mit dazu bei, dass der Berufsstand des Schiffsmaschinenbetriebstechnikers in Deutschland erhalten bleibe. Man mache das nicht für sich selbst, sondern für andere, die nachkommen, für die Gesellschaft.

Herr Rachow betonte, dass der VSIR Interessenvertreter ist und für den Beruf des Schiffsbetriebstechnikers kämpft. Man müsse sich selbst helfen, denn später werden keine Vertreter mehr da sein, wenn nicht neue junge Schiffsbetriebstechniker dazu kommen und sich engagieren. Wenn dies nicht gelingt, dann gibt es keine maritimen Berufe mehr und ein ganzer Wirtschaftszweig bricht weg. Deshalb müssen junge Leute mitkämpfen, um diesen Berufsstand zu erhalten. Der Beruf des Schiffsbetriebstechnikers ist sehr komplex in Gegensatz zu manch anderen Berufen an Land. Junge Vertreter dieses Berufes werden weiterhin gebraucht und haben später auch viele Chancen an Land. Dazu braucht man aber eine Basis und die stellt der VSIR mit seinen Partnern in der VDSI dar, in der man Entscheidungen für die Zukunft mitgestalten kann. Das ist mühselig und macht sich erst später bezahlt. Herr Rachow betonte, man müsse alles tun, um junge Kollegen zu gewinnen. Man hat noch nicht den richtigen Weg gefunden. Eine Möglichkeit wäre, dass Studenten mit in den Vorstand kommen.

Zum Schluss bat Herr Bernhardt um eine gute Zusammenarbeit im Verein und wünschte allen Anwesenden einen angenehmen 22. Heizerball und beendete die Versammlung.

Rostock, den 28. Januar 2017

Griffel, Schriftführer



**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.**

80 Jahre

Manfred	Weinberg	4. 3.
Harold	Hollwedel	26. 4.

81 Jahre

Lothar	Janeczek	1. 4.
Dieter	Graeff	8. 4.
Manfred	Sack	23. 4.

82 Jahre

Winfried	Fischer	14. 3.
Alfred	Eden	18. 3.
Wilfried	Burmester	28. 3.

83 Jahre

Eduard	Bialk	15. 3.
--------	-------	--------

85 Jahre

Tilman-Wilhelm	Gromme	27. 3.
----------------	--------	--------

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

Vereinsfest der Schiffsingenieure Bremen mit der Ehrung unser Mitglieder mit langjähriger Vereinszugehörigkeit im Februar 2017

Traditionsgemäß fand auch in diesem Jahr unser Vereinsfest am 25. Februar 2017 im Hause „Tritonia“ in Bremen statt. In dem Festsaal des „Tritonia“ konnte eine erfreuliche, große Anzahl von Teilnehmerinnen und Teilnehmer durch unseren Vorsitzenden, Herrn Alfred Seif, herzlichst begrüßt werden. Anwesend waren, neben den Jubilaren mit 50-jähriger Vereinszugehörigkeit, auch in diesem Jahr wieder zwei Jubilare mit 60-jähriger Vereinszugehörigkeit. Die eingeladenen Jubilare mit 40-jähriger Mitgliedschaft sind leider nicht erschienen.

Nach der feierlichen Überreichung der Ehrennadeln und Urkunden sowie der Übergabe geschmackvoller Präsente an die 60-jährigen Jubilare, wurde von allen Gästen mit einem Glas Sekt auf das Wohl der Jubilare sowie des Vereins angestoßen.

Mit dem Legen unseres Marschentelegraphen auf „Voll Voraus“ startete ein attraktives Fest mit

zünftigem Reis- und Curryessen nach hergebrachter „Seemannsart“ und ansprechender Tanzmusik. In diesem Zusammenhang muss auch mal erwähnt werden, dass der Musiker mit seiner Anlage und der Auswahl seiner Musikstücke, den Geschmack oder besser gesagt das Herz der anwesenden Gäste traf.

Es begann mit dem Kaiserwalzer, einem Potpourri mit Schlagern u.a. von Hans Albers und bei leuchtendem Sternhimmel in späterer Stunde das Lied von den Capri-Fischern. Unter diesen romantischen Eindrücken und Gefühlen erlernte auch, der unter dem Sternhimmel angebrachte künstliche Albatros, wieder das Fliegen am südlichen Himmel des Indischen Ozeans.

Dieser historische Festsaal, der Walfischsaal, der Nautischen Kameradschaft „Tritonia“ erweckt für die Schiffsingenieure des Bremer Vereins alte Erinnerungen. Dort haben von unserem Verein in den früheren Jahren viele Fes-

**Dipl.-Ing.
Edgar Schröder**

hat am 22. 1. 2017
im Alter von 86 Jahren
und 60-jähriger Mitgliedschaft im Verein
seine letzte Reise angetreten.
Herr Schröder hat sich bis zuletzt
am Vereinsleben beteiligt.
Wir werden Herrn Schröder
in Ehren gedenken.

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

**Dipl.-Ing.
Knut Linde**

ist nach 53-jähriger Mitgliedschaft
im Verein am 2. 2. 2017
auf seine letzte große Reise gegangen.
Wir werden Herrn Linde
in Ehren gedenken.

Verein der Schiffsingenieure in Bremen e.V.

Der Vorstand



te statt gefunden. Besonders beliebt waren die derzeit monatlich erfolgten Kameradschaftsabende, die Weihnachts- und Silvester-Feiern und einiges mehr.

Besonders erfreulich war, dass zu dem diesjährigen Fest einige Mitglieder ihre Familie mit Kindern, ja, sogar mit erwachsenen Enkelkindern, wie zu den erwähnten vergangenen Zeiten, mitgebracht und eingeladen hatten.

Zu hoffen ist, dass dieses Beispiel für die nächsten Feierlichkeiten

Bestand hat und dadurch das Fest vielleicht noch bunter und beschwingter wird.

Ein schöner Abend mit einer gelungenen Feier ging harmonisch zu Ende.

Einige Teilnehmer haben sich dankend und lobend über den Abend bei unserm Herrn Große telefonisch geäußert. Diesem Dank, für seine Arbeit zur Organisation und Durchführung des, für unseren Verein, so wichtigen Festes, schließt sich der übrige Vorstand an.

Der positive, von den Teilnehmerinnen und Teilnehmer empfundene Verlauf unseres Festes, möge den einen oder anderen der Mitglieder und ihren Partnerinnen, eventuell auch ihren Familienangehörigen motivieren, im nächsten Jahr an dem Vereinsfest teilzunehmen.

Das Fest findet dann am Sonnabend, dem 24. Februar 2018, wieder im „Tritonia“ in Bremen statt.

*Bericht von Kurt Satow
Bilder von E. Satow*



„Wieland“ –
Vereinigung der Schiffsingenieure
Bremerhaven e.V. von 1927
Angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiffsingenieure
(VDSI)



Postanschrift:
Am Ostermoor 21, 27578 Bremerhaven
www.schiffsingenieure-bremerhaven.de |
email:
wieland@schiffsingenieure-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.schiffsingenieure-bremerhaven.de
*Der Bezugspreis für die Fachzeitschrift „Schiffs-Ingenieur
Journal“ ist im Mitgliedsbeitrage eingeschlossen.*

Die „Montagsrunde“

der
Stammtisch
der Schiffsingenieure

„Maschine genug“

trifft sich jeden Dienstag
von 10.30 bis 12.00 Uhr
im Restaurant



„Schiffergilde“ Obere Bürger
zum Klönschnack

Neue Mitglieder

Hofmann	Hagen Loxstedt- Fleeste
Heidorn	Nils Bremerhaven
von Helmst	Jan-Peter Schiffdorf-Sellstedt
Huismann	Christoff Bremerhaven
Schmidt	Jörn Hilden
von der Schmitt	Dominik Otterndorf
Tribbe	Thore Cuxhaven

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2017

im Café und Restaurant „Weser Yacht Club“

Borriesstraße 52a, 27570 Bremerhaven

am Donnerstag, dem 27. April 2017, um 18 Uhr.

Tagesordnung

1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Feststellung der Beschlussfähigkeit, Genehmigung der Tagesordnung
 2. Protokolle der HV vom 22. 4. 2016
 - 2.1. Verlesung der Protokolle durch den 1. Schriftführer
 - 2.2. Abstimmung/Genehmigung der Protokolle durch die Versammlung
 3. Gedenken
 4. Rechenschaftsbericht des Vorstandes und Aussprache über die Berichte
 - 4.1. Jahresbericht des 1. Vorsitzenden
 - 4.2. Bericht der Sprecher der Ausschüsse
 - 4.2.1. Festausschuss
 - 4.2.2. Aus dem Verwaltungsausschuss VDSI
 - 4.3. Bericht des Pressewarts
 - 4.4. Bericht des Schatzmeisters / Geschäftsführers
 - 4.4.1. Bericht der Kassenprüfer
 5. Genehmigung des Kassenberichtes durch die Versammlung
 6. Entlastung des Gesamtvorstandes
 7. Bestätigung des geschäftsführenden Vorstandes in seinem Amt durch das Vertrauensvotum
 8. Wahlen/Bestätigung aller weiteren Vorstandsmitglieder
 9. Anträge zur Hauptversammlung
 - 9.1. Beschlussfassung über termingerecht eingebrachte Anträge (schriftlich einzureichen bis spätestens 13. April 2017 (Poststempel) an die Anschrift Geschäftsführer).
 - 9.2. Beschlussfassung über Initiativanträge
 10. Verschiedenes
- Nach Erledigung der Tagesordnung findet um 20.00 Uhr ein Curry-Reis-Essen statt.**
Deshalb ist eine Anmeldung erforderlich. Anmeldung erbeten bis spätestens 20. 4. 2017 bei
Jürgen Armbrust,
Lunestedt-Voßkamp 28,
27616 Beverstedt,
Tel. 0172 - 815 55 87,
Mail: juergen.armbrust@ewetel.net
oder wieland@schiffsingenieure-bremerhaven.de
- Mit freundlichen Grüßen
Der Vorstand
„Wieland“
Vereinigung der Schiffsingenieure
Bremerhaven e.V.

Das Ende der Dampfmaschine

Im Bundestag, die Koalition
Verkündet laut mit Trauerton
die Klimakatastrophe schon.
Es wird erklärt mit bitterer Mine
Schuld wäre
nur die Dampfmaschine.
Sie diene nie dem Umweltschutz
und was sie ausstößt
wäre Schmutz.
Man schwört auf Wind
und Sonnenlicht –
auf Dampfmaschinen schwört
man nicht.
Und so stellt sich hier die Frage,
sind gezählt die letzten Tage
der guten alten Mrs. Watt –
wandert sie nun auf den Schrott?

Die CDU sieht Staub und Ruß –
Man gründet
einen Fachausschuss,
der dies Problem nun klären muss.

Die Freunde von der CSU
Geben ihren Senf dazu:
Wir stimmen diesmal nicht
mit nein –
Allein, sie muss aus Bayern sein!

Die SPD erinnert bloß
an den CO₂-Ausstoß.
Auch werden die Genossen krank
von dem Rauchschwadengestank.

Jetzt erscheint auch noch
ne Grüne
Auf der Bundesrednerbühne.
Laut im Saal hört man sie klagen –
Sie wollte auch dazu was sagen.
obwohl am Wissen ihr gebricht –
sie will die Dampfmaschine nicht,
den ihr genüge nun einmal

ein Windhauch
und ein Sonnenstrahl.

Die FDP zeigt heute Stärke –
wir sind mehr
für Atomkraftwerke.

Die Linken tönen, oh welch Graus:
Werft alle Dampfmaschinen raus!
Sie dienen nur den Kapitalisten
Und halfen denen aufzurüsten.

Nur die AFD
findet dieses Ding OK,
wenn alle sind dagegen hier –
dann sagen wir: Wir sind dafür!

Die Volksvertreter stimmen ab –
Das ist der Dampfmaschine Grab.
Und es folget der Bericht:
Keine Dampfmaschine nicht!
Man beschließt zu guter Letzt
Das Dampfmaschinen-
vernichtungsgesetz!
Das Schwungrad
steht für immer still,
wenn es der Bundestag so will.

Die Sitzung ist nun fast zu Ende –
Da gehen hoch
nochmal die Hände
Und es erfüllt den Saal ein Beben –

Jetzt erhöhen wir die Diäten!
Dann hat der ganze Bundestag
Einstimmig dazu JA gesagt.

Hans-Georg Vöge

Der Vorstand gratuliert folgenden Mitgliedern herzlich zum Geburtstag:

65 Jahre

Schrieber	Karl-Heinz	2. 4. 1952
von Soosten	Jürgen	29. 4. 1952

70 Jahre

Jacobsohn	Wilfried	9. 3. 1947
-----------	----------	------------

75 Jahre

Tacke	Reiner	3. 4. 1942
Soltau	Herfried	18. 3. 1942

80 Jahre

Alpers	Richard	5. 4. 1937
Zentler	Volkmar	21. 4. 1937

81 Jahre

Dr. Arlt	Wifried Walter	30. 3. 1936
Weinle	Karl	25. 3. 1936
Wilters	Hero	7. 3. 1936

82 Jahre

Schicke	Uwe	13. 3. 1935
Schnittger	Heinz	31. 4. 1935

86 Jahre

Henseleit	Kurt	1. 4. 1931
-----------	------	------------

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

GROMEX®

DichtungsHaus