

Schiffs-Ingenieur *Journal*



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



Internationaler Congress für Schiffstechnik ICST

des VSIH mit der Hamburg Messe und Congress GmbH Hamburg
am 10. September 2015

**Thema: Emissionsreduzierte Antriebe –
Alternative Energieerzeugung an Bord – Status BZ**

(siehe Seite 3)



Als Prüfungsleistung Bremer Schiffbau-Studenten:
**Mehrzweck-Rettungsschiffe
für Bootsflüchtlinge entworfen**

Siehe Seite 20

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



angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiffs-Ingenieure
(VDSI) und der Hamburger
Gesellschaft zur Förderung
des Schiffs-Ingenieurwesens
(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.schiffsingenieure.de

Feste Büro-Sprechzeiten:

montags und mittwochs von 9.30 bis 13 Uhr
Vorankündigung erwünscht

Konto:

Hamburger Sparkasse:
IBAN: DE520050501280112838
BIC: HASPDEHHXXX

Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V. (VSIR)

Richard-Wagner-Straße 31
18119 Rostock-Warnemünde
Internet: www.vsir.de



Bankverbindung:

Ostseesparkasse
IBAN: DE7013050000450001202
BIC: NOLADE21ROS

Schiffs-Ingenieur Journal -

Mitteilungen für die Mitglieder der Vereine.

Herausgeber der Verein der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V., vertreten durch den **Vorstand**: Dipl.-Ing. Jürgen Witte, Dipl.-Ing. Klaus Meerjanßen und Dipl.-Ing. Klaus Kowalsky. **Chefredakteur**: Dipl.-Ing. Joachim Ortlepp. **Verantwortlicher Redakteur für den Teil Rostock**: Dipl.-Ing. R. Griffel, **für den Teil Bremerhaven**: Dipl.-Ing. U. Grüber und **für den Teil Bremen**: Dipl.-Ing. Herwig Pollem.

Anzeigenteil:

Die Geschäftsleitung. Telefon (040) 2 80 38 83.
Inserate gemäß gültiger Preisliste, die auf Anforderung übersandt wird.

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

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

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

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

Geburtstage

Der Vorstand gratuliert herzlich folgenden Kollegen zum Geburtstag

60 Jahre		
Manfred	Fröhling	am 03. 06
65 Jahre		
Johannes	Köster	am 11. 05.
Jürgen	Laatz	am 16. 05.
Henning	Fechner	am 16. 06.
70 Jahre		
Rainer	Deyhle	am 25. 06.
Jörg-Peter	Camrath	am 30. 06.
75 Jahre		
Rolf	Petermann	am 02. 05.
Erhard	Luttkau	am 09. 05.
Heinz	Endres	am 13. 05.
Hans-Jürgen	Malzahn	am 19. 05.
Klaus	Modersitzki	am 30. 05.
Herbert	Markhoff	am 04. 06.
Jürgen	Witte	am 22. 06.
In Rostock:		
Jan	de Wilde	am 08. 05.
80 Jahre und mehr:		
Hans	Semmelhack (84)	am 05. 05.
Ulrich	Harder (84)	am 12. 05.
Rolf	Schwiner (85)	am 12. 05.
Robert	Puchta (82)	am 19. 05.
Gerd	Laske (85)	am 23. 05.
Hans-Jürgen	Wagner (80)	am 25. 05.
Heiko	Hillig (82)	am 26. 05.
Bernhard	Müller-Schwenn (80)	am 30. 05.
Johannes	Erdmann (84)	am 06. 06.
Gernoth	Geisler (82)	am 10. 06.
Bernhard	Kuball (81)	am 10. 06.
Klaus	Siegmund (83)	am 10. 06.
Werner	Alicke (94)	am 11. 06.
Werner	Bolgen (86)	am 12. 06.
Georg	Buck (81)	am 13. 06.
Werner	Gebert (87)	am 17. 06.
Fouad	Hamdy (82)	am 19. 06.
Hans Wilhelm	Beißner (81)	am 20. 06.
Detlef	Sager (83)	am 22. 06.
In Rostock:		
Alfred	Strauch (81)	am 22. 05.
Eckhard	Moock (81)	am 23. 06.
Bernhard	Gleß (81)	am 24. 06.

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

Ein weiteres, treues Mitglied
hat seine letzte, große Reise angetreten.

Unser langjähriges Mitglied
Dipl.-Ing.

Friedrich (Fiete) Schild

ist am 8. März 2015
im Alter von 85 Jahren von uns gegangen.

Herr Schild gehörte unserem Verein
seit dem 1. 3. 1957 an und war
somit 57 Jahre unser treues Mitglied.
Er hat intensiv an unserem Vereinsleben
teilgenommen und war bei vielen
Vorträgen mit seinen Diskussionsbeiträgen
sehr willkommen.

Wir werden Herrn Schild in Ehren
gedenken.

Der Vorstand

Mitteilung des Vorstands

Vortragswesen:

Im Juni, Juli und August 2015 finden
keine Vorträge statt (Sommerpau-
se). Im September folgt dann der
ICST-Congress, wie auf Seite 3 avi-
siert.

Für den 8. Oktober ist eine Exkursion
zur Shell-Raffinerie in Harburg mit
Besichtigung der Motorenprüfhalle
vorgesehen.

Fest der Schiffs-Ingenieure:

Am 5. Dezember 2015 wird wieder
das „Fest der Schiffs-Ingenieure“ im
Hotel „Grand Elysee“ stattfinden,
gefolgt von der Kinder-Enkel-Weih-
nachtsfeier, am 19. Dezember, wie-
der in den Mozartsälen, mit Vorfüh-
rung des Märchens „Dornröschen“

Neueste Mitteilungen finden Sie
auch auf unserer Internetseite unter
www.schiffsingenieure.de.

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Geburtstage / Trauer	2	Ankopplungstechnik	
ICST-Congress	3	für LNG-Hybrid-Barge Hummel"	12
Protokoll der Jahreshauptversammlung 2015		Echtzeit-Systemüberwachung	12
in Hamburg	4	Der Nabu und der Umweltschutz auf dem	
Von B+V zu Nordic Yards	8	Wasser – ein Kommentar	13
FSG-Übernahme abgeschlossen		Kraftstoff sparen mit variabler Drehzahl	14
Zum Schmünzeln	8, 19, 24	Neuwahl des Vorstandes für den VSIH 2015	16–17
Halbzeit bei der Umstellung auf Methanol-Antrieb	9	Neues Flaggschiff der P&A-Schlepper-Flotte	18
Absichtserklärung für Prototyp von Meyer Turku		Reduzierter Stromsteuersatz	
in Festauftrag umgewandelt	10	für Landstrom beschlossen	18
Weniger CO ₂ durch Bug-Nachrüstung	10	Bomin Linde LNG führt die Betankung des ersten	
Flettner-Rotor nachgerüstet	11	deutschen Schiffs mit Flüssigerdgas durch	19
ReVolt: Design für die nächste Generation		Mehrzweck-Rettungsschiffe für	
Short Sea Shipping	11	Bootsflüchtlinge entworfen	20
		EU unterstützt Bau von Helgoland-Fähre	21
		Offizieller Baustart für „Mein Schiff 5“	21
		Scandlines verlegt Verwaltungssitz	22
		Grundsteinlegung in Hamburg	22
		BestShip sucht nach Effizienzgewinnen	22
		Ahrenkiel Steamship entscheidet sich	
		für die ShipManager-Software von DNV GL	24
		Reederei Claus-Peter Offen erhält das	
		Zertifikat DNV GL Excellence – 5 Stars"	25
		MTU seit 1950er Jahren an Bord	26
		Ausstieg aus der deutschen Flagge	26
		Bremen-Seiten	27–29
		Wieland-Seiten	30–32



13. ICST- Congress 2015

Verein der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V.

Gurlittstraße 32, 20099 Hamburg
Telefon: 040 / 280 38 83 • Telefax: 040 / 280 35 65
e-mail: vsih-vdsi@t-online.de

*Der VSIH führt zusammen mit der Hamburg Messe und Congress GmbH
in der Vorbereitung für die „SMM 2016“ einen*

Internationalen Congress für Schiffstechnik International Congress on Ship's Technology

in Hamburg, CCH Saal 6, Marseiller Straße 2, 20355 Hamburg
am Donnerstag, dem 10. September 2015, durch.

Das Thema lautet:

Emissionsreduzierte Antriebe – alternative Energieerzeugung an Bord – Status BZ (Emissionred. Propulsions – altern. Energyproduction on ships – status fuel cells)

Vorgesehener Ablauf der Tagung am Donnerstag, 10. 9. 2015:

10.00 Uhr Begrüßung durch den Vorsitzenden des VSIH, Herrn Jürgen Witte,
Herrn Claus Ulrich Selbach, Business Unit Director SMM
und Herrn Senator angefragt, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und
Innovation des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg.

10.15 Uhr Beginn des ICST

Teil 1: Moderation Herr Prof. Dipl.-Ing. Hark-Ocke Diederichs (10.15 – 12.45)
Siemens AG
Referent: Herr Dr. Hoffman
Thema:
Brennstoffzellen – Status heute – mögl. altern. Energieerzeugung

11.00 – 11.15 Kaffeepause

11.15 Uhr ABS Europe Ltd. TBD Northern Region
Referent: Dipl.-Ing. Dietrich Dabels plus NN
Thema:
Technological guidance on bunkering barges

12.00 Uhr HAW Hamburg
Referent: Herr Prof. Dr. Wolfgang Winkler
Thema:
Anforderung an die Systemauslegung von Schiffsantrieben
mit Brennstoffzellen

12.45 – 13.45 Mittagspause

Teil 2: Moderation Prof. Dr.-Ing. H. Watter/ Prof. Dr. Thiemke (13.45 – 16.00)

13.45 Uhr MAN Diesel & Turbo SE DK
Referent: Dipl.-Ing. Kjeld Aabo
Thema:
Two stroke engines for diff. fuels-reduc. CO₂, NO_x

14.30 Uhr Becker Marine Systems GmbH & Co. KG
Referent: Dipl.-Ing. Dirk Lehmann
Thema:
LNG in der Schifffahrt – Erfahrungsbericht und Zukunftsperspektiven

15.15 Uhr MTU Friedrichshafen GmbH
Referent: Dipl.-Ing. Peter Friedl
Thema:
Chancen und Risiken bei der Nutzung von Gasmotoren

16.00 – 16.30 Kaffeepause

Teil 3: Moderation Herr Prof. Dipl.-Ing. Hark-Ocke Diederichs (16.30 – 18.15)

16.30 Uhr MAN Diesel & Turbo SE D
Referent: N.N
Thema: folgt

17.15 Uhr DNV GL SE
Referent: Dipl.-Ing. Lars Langfeldt
Thema:
Status maritimer Brennstoffzellen Technologie-Regulieren
und laufende Projekte

Schlusswort ca. 18.00 Uhr

Änderungen zum jetzigen Zeitpunkt vorbehalten. (Stand: 5. Mai 2015)
Vorträge von 30 – 45 Minuten Dauer inklusive Diskussion.

18.15 Uhr Labskaus-Essen

Ende der Veranstaltung gegen 20.00 Uhr

Teilnahme pro Person:

Nichtmitglieder und Firmenmitglieder: € 80,-
persönliche Mitglieder: € 60,- / Studenten: € 25,-

Mittagessen, Kaffee und Labskaus-Essen (trocken)
sind im Teilnahmepreis enthalten!

Konto:
Hamburger Sparkasse: Konto-Nr. 1280/112 838, BLZ 200 505 50

Schriftliche Anmeldungen sind in jedem Fall erforderlich!
(Siehe Beilage)

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2015 am Donnerstag, den 19. März 2015

Liebe Mitglieder,

Zu der heute stattfindenden Jahreshauptversammlung des Verein der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V. begrüße ich Sie sehr herzlich. Ich freue mich, dass zahlreiche Mitglieder gekommen sind, immerhin ist die Jahreshauptversammlung das wichtigste Organ unseres eingetragenen Vereins.

Die Einladung erfolgte frist- und formgerecht in unserem Journal Nr. 356 Januar/Februar Ausgabe 2015. Die Beschlussfähigkeit der Versammlung wurde festgestellt.

Der Vorstand arbeitet ehrenamtlich. Er hat nach bestem Wissen die Belange des VSIH vertreten. In diesem Jahr findet am 10. September unser ICST im Raum 6 des CCH statt.

Ich möchte noch auf den nächsten Vortragsabend hinweisen. Am 16. April 2015, Thema: Latest Kappel propeller experience and references von MAN Frederikshavn.

Am 14. Mai, Himmelfahrt, findet die Delegierten-Versammlung aller fünf Vereine, dieses Mal in Bremen, statt.

Zum TOP 2 unserer Tagesordnung bitte ich nun unseren Schriftführer, Herrn Klaus Kowalsky, den Rechenschaftsbericht des Vorstandes vorzutragen.

Vielen Dank

Anwesende Vorstandsmitglieder:

J. Witte, K. Meerjanßen, G. Scheel, K. Kowalsky, D. Lensch, E. A. Neumann, T. Radtke, B. Röckemann, M. Skomrock.

Vom Ältestenrat:

F. Berg, J. Ortlepp, H. J. Wagner.

Anwesende Vereinsmitglieder:

F. Arp, E. Beling, H. Hansen, Wolfram Heer, Wolfgang Heer, H. Hemesath, H. Hinz, K.J. Kierner, E. Krackhart, J. Labotzki, H. Lucklum, R. Mandl, B. Müller-Schwenn, S. Riedel, W. Schmidt, H. Schmooch, K. Schmitz, B. Schoen, G. Weber. Als Gast Frau R. Heer.

TOP. 2 Rechenschaftsbericht des Vorstandes

Vorgetragen vom Schriftführer des VSIH, Herrn Dipl.-Ing. Klaus Kowalsky.

Thema „Mitgliederwesen“

Im Jahre 2014 sind 4 Mitglieder verstorben, 6 ausgetreten, 3 konnten als Neumitglieder begrüßt werden, sodass wir am 1. 1. 2015 leider nur noch 556 Mitglieder hatten, davon sind 79 korporativ. Bitte denken Sie daran, am Jahresanfang ihren Mitglieds- Beitrag zu überweisen, oder noch einfacher, geben Sie unserem Büro eine Einzugsermächtigung. Sie ersparen sich und uns Arbeit und Kosten zwecks Erinnerung, zumal das handschriftliche Ausfüllen der neuen Überweisungsformulare mühsam und fehlergefährdet ist.

Jedes Jahr wieder die traurige Pflicht: Von 4 Mitgliedern, Freunden, Kollegen mussten wir uns leider für immer verabschieden, zum Angedenken bitte ich Sie sich zu erheben, es sind dies die Herren

Michael Berger
Henner Dührkoop
Günther Felskowski
Peter Dieckmann

Bitte nehmen Sie wieder Platz.

Wir kommen zum Thema „Vortragswesen“

Im Rahmen unserer technischen Vortragsabende jeweils am 2. Donnerstag des Monats, waren folgende Vorträge im Angebot:

Januar:

Kein Vortrag.

Februar:

Energieeinsparung und Kavitationsvermeidung an Seewasserpumpen
Ref. Hr. D. Muus, Fa. Allweiler GmbH, Radolfzell.

März:

Jahreshauptversammlung des VSIH

April:

Umschaltung von Kraftstoffen gemäß EK 2015.

*Ref. : Hr. Dipl. Ing K. Paschen,
Fa. TX Marine, Hamburg*

Mai:

Exkursion zum „HPA-Tower“ -
Hafenbahn Hamburg
Ref. : Frau P.F. Pelz.

Im Juni, Juli und August gab es zur Sommerpause keine Vorträge.

September:

An diesem Termin fand die SMM statt, auf die ich gleich noch speziell eingehen möchte.

Oktober:

Probleme bei Hafenstaatenkontrollen vermeiden. Leitfaden für Schiffsoffiziere.

Ref. : Herr Dipl. Ing. H. Gehrken, DNV GL.

November:

Emissionsmessung – Technik, Geräte, Regularien – Ausblick.

Ref. : Herr Dipl.-Wirtsch. Ing. Thorsten Koch, Fa. DURAG, GmbH

Dezember:

Kein Vortrag wegen Ball und Kinderweihnachtsfeier.

Im Durchschnitt nahmen 20 Personen teil, min 12, max 35, d.h. 4% ! Seit ca 15 Jahren beklagen wir an dieser Stelle dass es immer schwieriger wird, Referenten für unsere Vortragsreihe zu finden.

Gespräche mit Vorständen anderer Vereine die ähnliche Probleme haben, wie z.B. „VDSS“, Verband Deutscher Schifffahrts-Sachverständiger, hinsichtlich gemeinsamer Veranstaltungen, verliefen im Sande. Dank an unseren Vorstandskollegen Torsten Radtke als „Vortrags-Besorger“ und Referentenbetreuer.

Die Einladungen dazu erschienen regelmäßig und rechtzeitig im Schiffs-Ingenieur Journal, das nach wie vor 6 mal im Jahr erscheint und unserem Hobby-Redakteur Jochen Ortlepp jedes mal viel Arbeit und auch Sorgen bereitet! Sowohl die Bremerhavener Kollegen vom „Wieland“, wie auch die Bremer Kollegen haben ihren „Antrieb“ eingestellt und nach Muster „Wieland“ sich an unser Journal angehängt! Das beschert unserem Redakteur mindestens ein Drittel Mehrarbeit! Mittlerweile funktioniert diese Lösung zur allgemeinen Zufriedenheit.

An dieser Stelle danken wir unserem Redakteur Joachim Ortlepp für seine journalistische und auch anzeigenwirksame Arbeit, die jedes Mal akribische Platzaufteilung, Korrektur lesen und manchen Kampf mit dem Drucker kosten. Außerdem gehört auch noch die Adressenpflege und Abstimmung mit der Versandfirma AWU dazu, gerade hinsichtlich des „Wielander“ und „Bremer“ Zuwachses!

Bei dieser Gelegenheit nochmals die Bitte ans Publikum: unterstützen Sie unseren Kollegen, senden Sie Döntjes, Stories, Begebenheiten von Bord, Land oder Binnensee an das Journal!

Haussanierung

Einbrecher und andere Chaoten haben im vorigen Jahr – Gottseidank – einen Bogen um unser Büro- und Wohnhaus gemacht. Die Herren Röckemann und Hemesath sind nach wie vor mit Renovierungen beschäftigt. Die Studenten- und Lehrlingszimmer müssen nach jedem Auszug überholt werden. Außerdem wurden neue Strom- und Internet-Kabel im ganzen Haus verlegt.

Computerprobleme und Trojaner-Einbruch gibt es auch jedes Jahr kostenlos! Deshalb Dank an unsere vielseitigen Haushandwerker!

Die kriminellen Machenschaften haben sich leider nur verlagert: Es verging kaum ein Monat, in dem unser Schatzmeister nicht zur Polizei laufen musste um Anzeige gegen „Unbekannt“ zu stellen: wiederholt haben „Hacker“ und andere „Internet-Experten“ – nicht nur aus dem Ausland, versucht von unseren Haspa- und Postbank-Konten Geld abzuzocken!!

Bisher sind durch das schnelle Eingreifen unseres Schatzmeisters keine Schäden entstanden. Dafür gebührt ihm ein Extra-Applaus!! Wir sind dabei uns deshalb von der Postbank zu trennen.

VDSI-Jahreshauptversammlung

Am 6. Mai fand in Rostock die Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Schiffs-Ingenieure statt. Harmonisch, wie immer, verlief die Sitzung der Delegierten aller Schiffs-Ingenieurs-Vereine. Themen und Aussagen dazu sollten als bekannte „gelbe Seiten“ später im Journal nachlesbar sein. Den VA-Delegierten aller Vereine ist mittlerweile, mit Assistenz unseres Mitglieds Herrn Dr. Schwarz, der Aufbau und die Installation einer VDSI-webpage gelungen. Später hören sie noch den detaillierten Tätigkeitsbericht des VDSI nebst personellen Veränderungen.

Messe SMM 2014

Vom 9. bis 12 September fand dann die „26. Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft“ (Originalton HMC) statt, zeitgleich mit der „MS&D“, d.h. maritime security and defence mit eigenem Konferenz-Programm, sowie dem „gmec“: global maritime environmental congress zwecks Umweltschutz.

Ein neuer, anderer Standort in derselben bescheidenen Halle mit vibrierendem Boden lehrte uns, das ein Beamer nur

stört. Aber: wieder ein Rekord: mit 2.100 Ausstellern und über 50.000 Besuchern die bisher erfolgreichste SMM aller Zeiten!! Ein „Missverständnis“ führte dazu, dass unser Matjes- und Köhm-Sponsor ausfiel, aber das wurde intern geregelt und unsere Gäste mussten nichts Gewohntes entbehren!! Die Kosten blieben in etwa im Rahmen wie im Jahre 2012.

Jeden Tag volles Haus am Stand: nochmals Dank an alle Beteiligten sowie an unsere Damen!!

Erste Zielobjekte als Referenten zum diesjährigen ICST am 10. 9. 15 konnten gewonnen werden!

Mitgliederehrung

Frühzeitig im Mai-Heft wurden 63 Mitglieder zur Ehrung geladen. Gerade 32 Leute hatten zugesagt, erschienen sind dann knapp die Hälfte aller Angeschriebenen. Nur 15 waren wegen Krankheit oder anderer Gebrechen entschuldigt, 18 „nicht-Antwortende“ sind unverständlich Viele zu Zeiten der kurzen Kommunikationswege für meinen Geschmack! Selbst wenn es etwas umsonst gibt, wie ein Super-Buffer, kostenlose



Since 1911
Measuring Instruments

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

visit us at
www.lemag.de

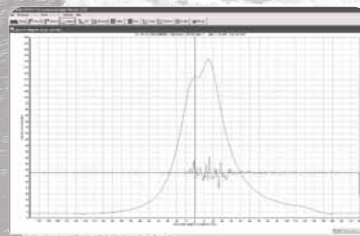
LEMAG PREMET® C-XL

Engine Performance Monitoring

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

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

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



Getränke und nette Gespräche mit alten Bekannten, kommen zu wenige vom Sofa runter.

Der verabredete Laudator liess sich dann 1 Tag vorher durch die Senatskanzlei auch noch entschuldigen, aber unser unverwundlicher Jürgen Witte schaffte auch dafür Ersatz, dafür nochmals großen Dank!!

Fest der Schiffsingenieure

Auch hier sind Vorarbeiten nötig, die nicht im Licht der Öffentlichkeit stehen: Gleich nach dem letzten Fest und kurz vor dem nächsten „Event“ ist unser „Team Fest - Komitee“ in Verhandlungen wegen Abrechnungen, Kosten, Aufwendungen für das letzte und das nächste Mal. Die bunten Tischflaggen müssen auch jedes Jahr wieder aufgebügelt werden, sehen dann gut aus, deshalb verschwinden wohl auch so manche.

Nach den guten Erfahrungen in den Vorjahren im „Grand Elysee“, wurde wie gewohnt am 1. Sonnabend im Dezember, diesmal am 6. 12. wieder im „Festsaal“ gefeiert. Hinsichtlich Musik-Art und -Lautstärke gibt es jedes Jahr unterschiedliche Wahrnehmungen und Wünsche! Die 23-Uhr-Einlage, diesmal die uns gut bekannte Jazz-Formation „Abby Hübner And His Low Down Wizzards“, war auch in diesem Jahr ein voller Erfolg! Dank an diverse Sponsoren und das Festkomitee!! Leider mussten wir feststellen, dass mit nur 35 Tischen entsprechend 292 Personen der Saal nicht ausverkauft war und wir gegenüber dem Vorjahr einen spürbaren Einbruch erfuhr!

Heute können wir schon bekannt geben: 2015 feiern wir am 5. 12. im Elysee und die Kinderweihnacht findet statt am Sonnabend, 19. 12. wie gehabt im Mozart-Saal, Moorweidenstraße. Ein Appell an das Publikum: Machen Sie Werbung für unseren, für Ihren Verein, für die Branche, für den Berufsstand, bringen Sie Freunde, Verwandte, Kollegen, Kunden und Nachbarn mit zum Ball!!

Die Kinderweihnachtsfeier am Sonntag, 14. 12. fand großen Anklang, zumal das Stück „Die Bremer Stadtmusikanten“ vom „Tournée-Theater“ toll inszeniert dargeboten wurde. Kaffee und Kuchen, Gedichtaufsagen beim Weihnachtsmann mit Sonderbelohnung und der Weihnachtstütenempfang ließen nicht nur die Augen der Kleinsten leuchten.

Aber, die Kosten dafür werden schon lange nicht mehr von den Balleinnahmen kompensiert!! Der Umzug in den

Mozartsaal und die Zuzahlung der 2. und 3. Erwachsenen haben die Kosten schon reduziert.

Im vergangenen Jahr wurden 12 normale Vorstandssitzungen abgehalten, auf denen wir über die obigen Themen und auch über viele andere z.B. das Vereinshaus und die HGFS betreffend, oder über moderne Kommunikation wie E-Mail, Homepage, Kosten sparen usw., beraten und beschlossen haben. Ein besonderer Dank gebührt auch unserem J. Witte, der neben den repräsentativen Aufgaben eines 1. Vorsitzenden auch noch als Bürochef und Ansprechpartner aller Kommunikationsmedien seine Freizeit opfert!

Verehrte Mitglieder, liebe Anwesende, bitte bedenken sie, alle Vorstände, die sie hier sehen, machen das alles ehrenamtlich und werden auch nicht jünger! Deshalb geben sie sich einen Ruck, stellen sie sich der Vorstandswahl!!

Hiermit endet mein Vortrag, es folgt der Kassenbericht, vorgetragen von unserem Schatzmeister Klaus Meerjanßen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Der Schatzmeister, K. Meerjanßen erläuterte anschließend den finanziellen Teil des Rechenschaftsberichtes, den Kassenbericht:

Es wurden per Dia-Projektor die Charts des Kassenberichtes vorgetragen. Herr Meerjanßen gibt Auskunft über die wesentlichen Ausgabe- und Einnahme-Posten: Druckkosten des „Schiffs-Ingenieur Journals“, Kosten des „ICST“, (Internationaler Congress für Schiffstechnik), des Vereinshauses nebst Büropersonal, das Fest der Schiffsingenieure und die Kinder-Weihnachtsfeier. Der nächste Ball wird wieder im Hotel „Grand Elysee“ stattfinden und zwar dieses mal wieder am traditionellen 1. Sonnabend im Dezember: 5.12.2015. Die Kinderweihnachtsfeier fand nicht im CCH, sondern in den „Mozartsälen“ an der Moorweide statt. Die günstigeren Kosten zeigten ihre Wirkung. Die engagierte Arbeit des Festkomitees und seine Ideen bringt Erfolg und Applaus!

Es wurde den Mitgliedern freigestellt, hier oder später den Kassenbericht einzusehen und Fragen zu stellen. Es ergaben sich keine Wortmeldungen.

TOP. 3 Bericht der Kassenprüfer

Als Kassenprüfer sprach Herr W. Schmidt über seine Arbeit und die der Herren K. Schmitz und K.J. Kiemer und stellte fest, dass die Überprüfung der Kasse am 23. 2. 2015 keine Unstimmigkeiten ergab. Die Kasse ist in Ordnung, und es ergaben sich

keine Beanstandungen. Er legte der Hauptversammlung nahe, dem Vorstand die Entlastung zu erteilen.

TOP. 4 Entlastung des Vorstandes

Das Mitglied, Herr F. Berg, stellte den Antrag auf Entlastung des Vorstandes. Diese wurde von der H.V. mit 0 Gegenstimmen und 9 Enthaltungen (9 Vorstände) erteilt. Herr J. Witte bedankte sich für das Vertrauen der Mitglieder.

TOP. 5 Festsetzung des Mitgliederbeitrages 2015

Der Beitrag wird nicht angehoben.

TOP 6 Einsetzen eines Wahlausschusses und Vorschläge von Kandidaten für die VSIH-Vorstandswahl

Heute stellt sich Herr H. Lucklum als weiterer Kandidat zur Wahl.

Als Wahlausschuss fungieren die Herren C. D. Pries, W. Wehling und G. Weber.

TOP. 7 Behandlung fristgemäß eingereicherter Anträge und Anfragen

Es waren keine Anträge oder Anfragen eingegangen.

Bericht aus der Tätigkeit der VDSI

D. Lensch verlas die Ausarbeitung des Dipl.-Ing. H. Gerkens, Mitglied im VA-Ausschuss, über die Arbeit im VA. Das Protokoll der letzten Jahreshaupt- und Delegiertenversammlung wird mit dem nächsten Journal verteilt.

1 Parlamentarischer Abend in Berlin

Am 4. 6. 14 fand der Parlamentarischer Abend vom VDMA, VSR, und VSM in Berlin statt.

Der Einladung zum abendlichen Austausch mit dem Titel „LNG-saubere Energie“ für die maritime Wirtschaft folgten 160 Gäste aus Wirtschaft und Politik.

Zentrale Voraussetzung aus Sicht der Schiffsbetreiber war, dass Einbau und Nutzung der LNG-Technologie durch wirksame Förderprogramme für die Schifffahrt unterstützt werden. Finnland und Norwegen unterstützen solche Programme, in Deutschland fehlt bislang so ein entsprechendes Programm. Es war auch heraus zu hören, dass alle möchten gerne, nur die Kosten will keiner übernehmen. Der Parlamentarischen Staatssekretär Uwe Beckmeyer äußerte, dass die staatlichen Mittel begrenzt seien.

2 VA Sitzung am 30. 9. 14

Herr Dr. Boy berichtete am 30. 9. 14 vom Verbandstag des VDKS am 21. Juni in Bremerhaven, es wurde ein Positionspapier zur Situation des nautischen Personals verabschiedet, aus dem die prekäre Lage der jungen ausgebildeten und auszubildenden nautischen Offiziere hervorgeht. Generell ist es zurzeit äußerst schwierig Bordpraktikantenplätze für die Ausbildung zuzubekommen.

Am 23. Juni 2014 tagte in Hamburg der Ständige Fachausschuss des DNV. Der DNV wird auf Basis des VDKS Positionspapiers eine eigene Stellungnahme verfassen. Dieses Papier wird von Herrn Dr. Boy an alle Ortsvereine verschickt und soll dann auf der Nächsten VA-Sitzung in Hinblick auf das technische Personal diskutiert werden.

Interessant war der Vortrag von Pricewaterhouse Coopers über Schifffahrt-Aktuelle Entwicklungen.

3 VA Sitzung am 9. 12. 14

Herr Diederichs gab am 9. 12. 14 ein Statement für den Flensburger Verein ab und erklärte, dass die STGF nur dem ersten Teil des von Herrn Scheel vorgeschlagenen

Worttextes zu § 5 (Delegiertenversammlung) zustimmen könne, nicht jedoch dem zweiten Teil des Vorschlages bezüglich der qualitativen Besetzung.

Einvernehmlich wurde festgestellt, dass der Auftrag der DV der VDSI nur eine Präzisierung der quantitativen Zusammensetzung der DV sowie der Übernahme der Reisekostenregelung in die Satzung und entsprechende Streichung aus der GO des VA betraf.

Die Herren Prof. Dr. Bernhardt und Prof. Diederichs erklärten sich bereit, die aufgetragenen Änderungen sowie die in dem Vorschlag aufgeführten Richtigstellungen in bestehende Satzung von 2011 einzuarbeiten

3.1 Aktuelle Entwicklung

In einem Papier des VDR wird vorgeschlagen, zur Verringerung der Kosten die Ausbildungskapazitäten für Schiffsoffiziere dem zu erwartenden Bedarf der deutschen Handelsschiffsflotte „anzupassen“ und entsprechend die Ausbildungseinrichtungen zusammen zu legen. Dagegen wird im Schreiben von „Verdi“ vom 25. 11. 2014 an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie einem gemeinsam

vom DNV, dem VDKS, der VDSI, der Deutschen Seemannsmission, dem Bundesverband der See- und Hafenlotsen und der Bundeslotsenkammer betont, dass der Erhalt des Maritimen Standortes Deutschland Vorrang und Erhalt des Maritimen „Know How“ habe, der sich Fragen der Finanzierung unterzuordnen habe. Hierüber sowie über den Ausbildungsstand werde auf der im nächsten Jahr (2015) stattfindenden Maritimen Konferenz zu diskutieren sein. Aus derzeitiger Sicht sei eine Reduzierung der Ausbildungskapazität kontraproduktiv und nicht zielführend.

3.2 Berichte aus der BG-Verkehr

Der Neuordnung der UVV-See ist durch BMAS zugestimmt worden. Diese wird nun mit Hochdruck von BGV vorangetrieben.

Die Fusion der BGV mit anderen BG'en ist soweit vorbereitet, dass diese bis zum 1. 1. 2016 vollzogen werden könne.

TOP. 9 Verschiedenes

Zur Kassenprüfung im nächsten Jahr stehen die Herren K.J. Kiemer, K. Schmitz und neu B. Schön zur Verfügung.

Für das Protokoll: Klaus Kowalsky

Since 1911
Measuring Instruments

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

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

visit us at
www.lemag.de

Engine Performance Monitoring
LEMAG PREMETS®

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

Emission Reducing Technologies
LEMAG Slashpol® E WiF

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

Ship Performance Monitoring
LEMAG SEEAmax®

Exhaust Gas Cleaning Systems - Scrubbers -

Von B+V zu Nordic Yards



Mit Dr.-Ing. Herbert Aly (56) ist einer der angesehensten deutschen Schiffbauexperten zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung der Nordic Yards-

Gruppe ernannt worden. Er folgt damit auf Dr. Vitaly Yusufov, der dem Unternehmen weiterhin als Gesellschafter verbunden bleiben wird.

Mit der Ernennung von Dr.-Ing. Aly wird das Top-Management der Nordic Yards Werftengruppe verstärkt und der Fokus konsequent auf margenträchtige Geschäftsbereiche ausgerichtet, so

Werfteigner Yusufov. Mit der Verstärkung des Managements soll der Umbau der Unternehmensgruppe von einer Werft hin zu einem Ingenieurs- und Projektdienstleister vorangetrieben werden.

Aly hat seine Tätigkeit am 16. April aufgenommen. Er wird unterstützt vom bestehenden Managementteam um Jürgen Wollny, Fred-G. Wegener und Hans Jürgen Wio. Aly, der an der Bundeswehr-Hochschule in Hamburg und an der Universität Hannover Maschinenbau studiert und später an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) promoviert hatte, war 1989 nach zwölfjähriger Dienstzeit als Kapitanleutnant bei der Deutschen Marine ausgeschieden und hatte als Entwicklungsingenieur bei Blohm + Voss seine zivile Berufskarriere begonnen.

Danach war er acht Jahre in leitenden

Positionen in Unternehmen der Energiewirtschaft aktiv. Seit über einem Jahrzehnt ist Aly im Werftgeschäft tätig. Ab 2004 war er Vorsitzender der Geschäftsführung von Blohm + Voss Industries GmbH; ab 2006 zusätzlich Mitglied des Vorstandes der Thyssen-Krupp Marine Systems AG und Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm + Voss Repair GmbH in Hamburg. Ab 2008 war er Sprecher der Geschäftsführung und bis März diesen Jahres geschäftsführender Gesellschafter der Blohm + Voss Repair GmbH und der Blohm + Voss Shipyards GmbH.

Daneben nimmt er diverse ehrenamtliche Aufsichts- und Beiratsmandate wahr, unter anderem ist er Vorsitzender des Aufsichtsrates der HSVA sowie Beiratsvorsitzender bei der SMM und war bis vor kurzem Präsidiumsmitglied im VSM.

Jens Meyer

FSG-Übernahme abgeschlossen

Die Übernahme der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) durch Siem Industries Inc. ist erfolgreich abgeschlossen.

Damit ist das norwegische Unternehmen nun neuer Eigentümer der FSG. Für die Werft und ihre Mitarbeiter erwartet das Management positive Impulse.

Die familiengeführte Siem-Gruppe ist international tätig, u.a. in der Serviceindustrie für die Öl- und Gasförderung, in der Kühl- und Autotransportschifffahrt, in der Pottasche-Produktion sowie im Finanzmarkt und bei weiteren Industriebeteiligungen. Die Gruppe betreibt 145 Schiffe und hält eine maßgebliche Beteiligung an der Offshore-Reederei Siem Offshore sowie an SubSea 7, einem Serviceunternehmen im Öl-Offshore-Sektor.

Das Management der FSG hatte gemeinsam mit von Orlando Management AG beratenen Investoren die FSG im Dezember 2008 übernommen. Florian Pape, der die Investoren beraten hat, kommentiert: „Die Altgesellschafter sind sehr froh, in Siem – einem finanzstarken Familienunternehmen mit großen Erfahrungen im Offshore-Markt – einen idealen Partner für die FSG gefunden zu haben. Wir freuen uns, dass wir die Werft während der Finanzkrise und beim erfolgreichen Übergang von einer reinen RoRo-Werft in eine Werft mit jetzt zwei Standbeinen begleiten konn-

ten. Der Einstieg in das wachsende Offshore-Geschäft war für die mit großem technischem Know-How ausgestattete FSG ein zentraler Schritt, der bedeutende Investitionen und großen Einsatz der FSG Mitarbeiter verlangt hat. Wir freuen uns, wenn die FSG zukünftig sowohl im Offshore als auch im RoRo-Markt Erfolge feiern wird.“

Die FSG hat in 143 Jahren mehr als 760 Schiffe verkauft, konstruiert und gebaut. Sie zählte in den vergangenen 14 Jahren international zu den führenden Werften im RoRo-Schiffbau. Diese Position untermauerte die FSG zuletzt durch den Auftrag zum Bau der weltweit ersten LNG-betriebenen RoRo-Fähre, für die australische Reederei SeaRoad. Seit drei Jahren konzentriert sich die Werft auf den zukunftssträchtigen Offshore-Markt und konnte international Aufträge für Schwerlast- Transportschiffe, Seismik-Forschungs-Schiffe und Well-Intervention-Schiffe gewinnen. Zurzeit hat das Unternehmen folgende Aufträge in seinen Büchern stehen: das zweite Offshore-Seismik-Schiff für Western-

Geco (England), zwei Offshore-Well-Intervention-Schiffe für Siem Offshore (Norwegen) sowie eine innovative LNG-RoRo-Fähre für SeaRoad (Australien). Durch diese Aufträge ist die Werft bis ins 3. Quartal 2016 voll ausgelastet.

Zum Schmunzeln

Ingenieure begreifen

Ein Pfarrer, ein Arzt und ein Ingenieur warteten eines Morgens auf eine besonders langsame Gruppe von Gaffern. Der Ingenieur ziemlich sauer „Was ist mit denen ... Wir müssen hier bereits seit 15 Minuten warten!“ Der Arzt zustimmend: „Ich weiß nicht, aber ich habe noch nie so ein Unvermögen gesehen“. Der Pfarrer sagte: „Hey, da kommt der Platzwart. Lasst uns mit ihm reden (dramatische Pause)...

Hei George, was ist eigentlich mit dieser Gruppe da vor uns? Die sind ziemlich langsam. oder?“ Der Platzwart antwortete: „Ah ja, das ist die Gruppe der blinden Feuerwehrmänner. Sie verloren ihr Augenlicht letztes Jahr, als sie den Brand im Clubhaus löschten. Wir lassen sie immer kostenlos spielen. Die drei wurden ganz still. Dann sagte der Pfarrer: „Das ist traurig. Ich glaube ich werde heute Abend ein Gebet für sie sprechen. Der Arzt: „Gute Idee. Ich werde mich mal mit meinem Kumpel, dem Augenarzt in Verbindung setzen. Vielleicht kann der irgendetwas machen.“ Der Ingenieur: „Warum spielen die Jungs nicht Nachts???

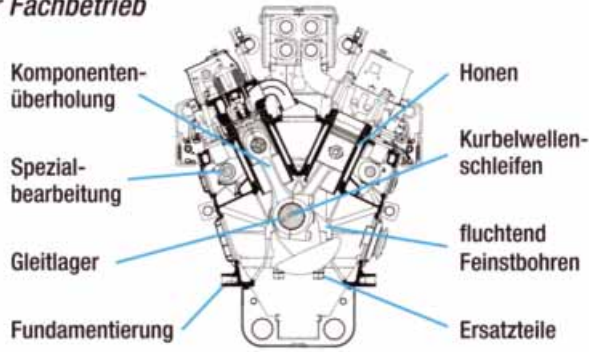


**PRÄZISION
SEIT 1905**

**Carl Baguhn Hamburg, der Fachbetrieb
mit der Kompetenz für:**

Carl Baguhn GmbH & Co. KG
Wendenstraße 252-254
20537 Hamburg
Telefon: +49(0) 40-25 155-0
Telefax: +49(0) 40-25 155-150
e-Mail: info@carlbaguhn.de





Komponenten-überholung
Spezial-bearbeitung
Gleitlager
Fundamentierung
Honon
Kurbelwellen-schleifen
fluchtend Feinstbohren
Ersatzteile

Wir vertreten:






Halbzeit bei der Umstellung auf Methanol-Antrieb

Um den seit Anfang dieses Jahres u.a. für die Ost- und Nordsee verbindlichen niedrigeren Emissionsgrenzwerten gerecht zu werden, setzten die dort tätigen Reedereien u.a. auf den Einbau von Abgaswäschern (Scrubber), die Nutzung von vergleichsweise teurem schwefelarmen Dieselöl oder alternative Brennstoffe wie verflüssigtes Erdgas (LNG- bzw. Hybridantriebe.

Die schwedische Fährreederei geht einen anderen Weg: Ihre 2001 erbaute und zwischen Kiel und Göteborg eingesetzte „Stena Germanica“ wird das erste Ro/Pax-Fährschiff weltweit sein, das ab Ende März mit dem umweltfreundlichen Kraftstoff Methanol betrieben wird. Das Umbauprojekt wird in Kooperation mit dem Motorenhersteller Wärtsilä, dem Hafen Göteborg, dem Seehafen Kiel und dem weltweit führenden Methanolhersteller und -zulieferer Methanex Corporation geplant und durchgeführt.

Der Umbau der „Stena Germanica“ erfolgt seit Januar in der Remontowa-Werft im polnischen Gdansk statt und wird voraussichtlich Ende März abgeschlossen sein. Die Gesamtkosten des durch die EU-Initiative „Motorways of the Seas“ kofinanzierten Projekts belaufen sich auf rund 22 Millionen Euro.

„Der Umbau auf der Werft schreitet gut voran und wir sind stolz darauf, mit diesem Projekt eine Vorreiterrolle in unserer Branche einzunehmen. Unser Fokus liegt seit jeher auf Innovation, die sowohl unseren Fahrgästen als auch der

Gesellschaft im Allgemeinen zugute kommt. Der weltweit erste Eigner eines Schiffes mit Methanol-Antrieb zu sein, ist ein großer Schritt in Richtung nachhaltiger Transportlösungen,“ sagt Stena Line -CEO Carl-Johan Hagman.

Wärtsilä hat in Zusammenarbeit mit der Stena Line die Technologie und die

Komponenten für die Umrüstung der Motoren entwickelt. Nach dem Umbau ist der Motor für den Dual-Fuel-Betrieb geeignet, bei dem Methanol der Hauptbrennstoff ist und als Unterstützung die Möglichkeit besteht, auf Marinediesel umzuschalten. Neben der Umrüstung der Motoren werden die im Doppelboden des für 1.500 Gäste sowie 300 Pkw ausgelegten und über insgesamt 4.000 Spurmeter für rollende Ladung verfügenden Schiffes angeordneten Ballasttanks zu Methanoltanks umgebaut.

Die Emissionwerte von Methanol sind annähernd mit denen von LNG (Flüssigerdgas) vergleichbar. Methanol ist jedoch einfacher zu verarbeiten und stellt geringere Anforderungen an die Infrastruktur.



Premiere im März auf der Kiel-Göteborg-Route: „Stena Germanica“ wird derzeit in Polen für den Einsatz von Methanol als Hauptbrennstoff umgerüstet.
Foto: Jens Meyer

Seit 2005 arbeitet Stena Line im Rahmen eines Energiesparprogramms, durch das der Energieverbrauch der Schiffe jedes Jahr um 2,5 Prozent gesenkt werden konnte, aktiv daran, die Auswirkungen auf die Umwelt zu vermindern. Seit einem Jahr wird von der schwedischen Reederei als Brennstoff im Versuchsbetrieb der Frachtfähre „Stena Scanrail“ auf der Route Göteborg-Frederikshavn getestet. Inzwischen befinden sich auch ers-

te Schiffsneubauten für den Einsatz dieses Brennstoffes in Auftrag. Dabei handelt es sich um vier je 50.000 Tonnen tragende Tanker, die von der Hyundai-Mipo-Werft in Südkorea nach den Vorschriften und unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft DNV GL für Rechnung der schwedischen Reederei Marininvest und das norwegische Schifffahrtsunternehmen Wesfal-Larsen zur Lieferung ab 2016 erstellt werden.

Jens Meyer

Absichtserklärung für Prototyp von Meyer Turku in Festauftrag umgewandelt

Die estnische AS Tallink Grupp hat ihre am 11. Dezember 2014 unterzeichnete Absichtserklärung zum Bau einer rd. 230 Millionen Euro teuren 49.000-BRZ-Schnellfähre für 2.800 Gäste bebei der finnischen Tochter der Papenburger Meyer Werft, Meyer Turku Oy, in einen Festauftrag umgewandelt. 20 Prozent des Preises sind während der Bauzeit und der Rest bei Ablieferung des Schiffes zu zahlen.

Der zwischen Tallinn und Helsinki zum Einsatz kommende Neubau soll durch die Nutzung von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage die neuen niedrigeren Grenzwerte in den Emissionskontrollgebieten (ECAs) wie z.B. der Ostsee einhalten. Zugleich soll sich der 212 m lange Neubau durch zahlreiche Innovationen und neue technische Lösungen durch „grüne Werte“ wie die signifikante Verbesserung der Energieeffizienz, Minimierung des Abfallaufkommens und erweitertes Recycling auszeichnen.

Die innovative Rumpfform soll den hydrodynamischen Widerstand minimieren und bei hoher Energieeffizienz sowohl eine Dienstgeschwindigkeit von 27 kn ermöglichen, als auch gute Eiseigenschaften bieten. Als Repräsentant einer neuen Schnellfährgeneration

wurde beim Entwurf auch besonderer Wert auf schnelle Umlaufzeiten in den Häfen gelegt. AS Tallink Grupp-Vorstandsmitglied Janek Stalmeister verspricht sich von dem Neubau eine Aufwertung des langjährig von der Reederei betriebenen Fährverkehrs zwischen Tallinn und Helsinki. „Mit dem Shuttle-Konzept haben wir ein neues Verständnis für schnelle Fährdienste entwickelt. Wir haben von unseren Erfahrungen gelernt sowie auf unsere Kunden und Experten gehört und sind jetzt sehr gespannt auf das Endergebnis“.

Werftchef Dr. Jan Meyer wies darauf hin, dass dieses Schiff nach einer Serie von sechs zwischen 2002 und 2009 gelieferten Fähren der siebte Neubau für Tallink sein wird. „Ich bin sehr glücklich, dass Meyer Turku die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Tallink fortsetzen wird und mit unserer neuen fortschrittlichen LNG-Antriebsanlage bringen wir die Partnerschaft auf die nächste technologische Stufe. Dieser neue Fährschiff-Prototyp bietet uns zugleich eine hervorragende Gelegenheit, verbesserte Entwurfs- und Bauverfahren umzusetzen“. Der Auftrag sichert der Werft eine Beschäftigung von ca. 2.000 Mann/Jahre. Damit werde der Ausstoß der Werft im nächsten Jahr um 30 Prozent gesteigert, freute sich Meyer, was nicht nur eine gute Nachricht für die Werft, sondern auch für die Zulieferer und die gesamte Region sei.

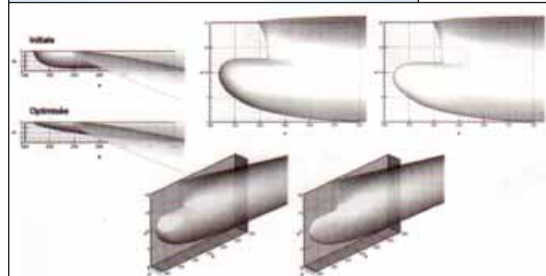
Jens Meyer



Animation: Meyer Turku Oy

Weniger CO₂ durch Bug-Nachrüstung

Die französische Linienreederei CMA CGM will die Energieeffizienz ihrer Flotte weiter optimieren. Wie das Unternehmen mitteilte, wird daher an zehn Schiffen der Wulstbug umgerüstet. Abgesehen von der verbesserten Effizienz soll durch den verringerten CO₂-Ausstoß auch der ökologische Fußabdruck der Reederei verringert werden.



CMA CGM lässt zehn Schiffe umrüsten.

Grafik: CMA CGM

Wegen des Einflusses des Bugdesigns auf den Wellenwiderstand der Schiffe verändert sich auch maßgeblich deren hydrodynamische Effizienz. Ursprünglich waren die nun umgerüsteten Schiffe für eine Geschwindigkeit von 24 kn konstruiert. Durch die Umsetzung des „Slow Steaming“-Konzeptes fahren sie nun aber nur noch mit 16 bis 18 kn, entsprechend wurde das Bugdesign angepasst. Beteiligt an der Neukonzipierung war auch Hydrocean, ein französischer Hydrodynamikspezialist, der die nötigen Berechnungen durchführte.

Neben den zehn Schiffen, die jetzt nachgerüstet werden, hat CMA CGM bereits 15 solcher Anpassungen zwischen 2013 und 2014 vorgenommen. Die Arbeiten im Trockendock dauern jeweils rund zehn Tage pro Bug. Nach Angaben von CMA CGM fahren nun alle Schiffe, die 2014 neu in die Flotte aufgenommen wurden, mit einem optimierten Bug. Damit sei man auf einem guten Weg, die vom Unternehmen angestrebte Reduktion um 50% CO₂ pro transportiertem TEU zwischen 2005 und 2015 zu erreichen.

Die Reederei verfügt nach eigenen Angaben über eine Flotte von insgesamt 428 Schiffen, mit einer Gesamtkapazität von 1.556.000 TEU. Die Fahrzeuge kommen weltweit auf 170 Schiffsrouten zum Einsatz.

Flettner-Rotor nachgerüstet

Auf dem RoRo-Schiff „Estraden“ der Reederei Bore Lines hat das finnische Unternehmen Norsepower eine 18 m hohe, modernisierte Version eines Flettner-Rotors zur Energieerzeugung montiert.

Wie Norsepower mitteilte, konnte der Anbau des Rotors während eines siebenstündigen Aufenthaltes im finnischen Turku erfolgen. Das Fundament war bereits während der letzten Werftfliegezeit installiert worden. Zuvor sei das System mit der Bezeichnung „Rotor Sail-Solution“ auf einer Testanlage in Naantali geprüft worden. Tuomas Riski, CEO und Partner von Norsepower, erklärte, die Anlage könne auf jedem Schiff installiert werden. Bei günstigen Windverhältnissen sollen so Kraftstoffeinsparungen von über 10% möglich sein, bei einer Amortisierungszeit von weniger als vier Jahren. Ziel des Pilotprojekts sei es, die Einsparpotenziale und Usability der Technologie unter Beweis zu stellen.



Die „Estraden“ ist das zweite RoRo-Schiff mit Flettner-Rotoren.

Die Rotoren sind eine Erfindung des deutschen Ingenieurs Anton Flettner, aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Die neue Anlage aus Finnland unterscheidet sich jedoch in Hinsicht auf Material und Leistungsfähigkeit von den Anlagen von Flettner, so Norsepower. Die 162 m lange „Estraden“ ist derzeit weltweit das zweite RoRo-Schiff, das nach dem „E-Ship 1“ von Enercon mit Flettner-Rotoren arbeitet, teilte das Unternehmen mit. Die „E-Ship 1“ ist allerdings mit vier Flettner-Rotoren ausgestattet. 1999 bei Aker Yards in Rauma erbaut, verkehrt die „Estraden“ seit der Indienstellung in Charter für die Mann Lines zwischen Turku, Paldiski, Bremerhaven, Harwich und Cuxhaven und verfügt über eine Transportkapazität für 145 Trailer. (aus Hansa 1-2015)

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

ReVolt: Design für die nächste Generation Short Sea Shipping

Angesichts der zunehmenden Belastung von Logistiknetzwerken an Land gilt die Kurzstreckenseefahrt als mögliche und vielversprechende Transportalternative.

Mit „ReVolt“ liegt jetzt das Konzept für ein batteriebetriebenes und unbemanntes Schiff vor. Die Idee stammt von Forschern der Klassifizierungsgesellschaft DNV GL. Statt des üblichen Dieselmotors nutzt das „ReVolt“-Schiff eine 3.000-kWh-Batterie als Antrieb. Da sich hierdurch die Anzahl wartungsintensiver Teile – wie etwa rotierender Komponenten – verringert, sinken zudem die Betriebskosten. Die Reichweite beträgt laut DNV GL 100 sm, dann müsse die Batterie wieder aufgeladen werden.

Für den Fall, dass die benötigte Energie aus erneuerbaren Quellen gewonnen wird, entfallen auch die Kohlendioxid-Emissionen.

Der Schiffsentwurf ist für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 6 kn ausgelegt und habe zudem einen geringeren Wasserwiderstand als andere Schiffe, die normalerweise mit einem Tempo von 8,7 Knoten unterwegs sind. Dank dieser

leichten Geschwindigkeitsreduzierung konnten die Ingenieure das Schiff mit einem geraden, senkrechten Bug ausstatten, wodurch das Strömungsprofil des gesamten Rumpfes weiter verbessert und Energie gespart werden kann.

„ReVolt“ soll unbemannt operieren und könnte eine gravierende Schwäche der Schifffahrtsbranche verringern – die Sicherheit. Mit durchschnittlich 900 Todesfällen pro Jahr liegt die Mortalität auf See laut DNV GL immerhin um 90% höher als in vergleichbaren Branchen an



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



Land. Studien zufolge ist menschliches Versagen die Hauptursache dieser tödlichen Unfälle. Auf unbemannten Schiffen kommt dieser Faktor erst gar nicht zum Tragen. Auch die entfallenden Personalausgaben senken die Betriebskos-

ten. Zudem entfielen Crew-Einrichtungen wie die Kommandobrücke – die Ladefläche wird größer. Alle diese Faktoren könnten dafür sorgen, dass ein „Re-Volt“-Schiff während seiner rund 30-jährigen Lebensdauer im Vergleich zu einem diesel-betriebenen Schiff bis zu 34 Mio. \$ einsparen kann.

Derzeit sei diese Konzeptschiff noch in der Testphase. „Der Bau und Betrieb dieses Schiffes wäre aber schon mit heutiger Technik möglich“, sag Hans Anton Tvete, Senior Researcher bei DNV GL.

Ankopplungstechnik für LNG-Hybrid-Barge „Hummel“

Für die vor kurzem in Hamburg getaufte LNG-Hybrid-Barge „Hummel“ hat die für den Ankopplungsprozess erforderliche Technik zugeiefert. Die Ankopplungstechnik stellt die Verbindung zwischen Barge und Kaikante her. Die Energieführungsexperten lieferten das gesamte System, vom Schaltschrank bis zu den Steckern. Der Lieferumfang enthielt ebenfalls die Konzeptionierung und Umsetzung der gesamten Elektronik sowie des kompletten Stahlbaus.

Der automatisierte Ankopplungsprozess umfasst eine Gangway für den Personenverkehr. Unter dieser

Gangway befinden sich die Igsu-Energieketten, die vor allem vier dicke 6/10 kV-Leitungen mit Steckern führen. Diese werden am Kai an große Stromversorgungskästen angeschlossen, sobald die Gangway angedockt und die Kette herausgefahren sind.

Das System koppelt nicht nur die Barge an, sondern gleicht auch die Bewegung von Wellengang und Gezeitschwankungen aus. Ab der Kreuzfahrtsaison 2015 soll die Barge regelmäßig zum Einsatz kommen. Dann soll sie Kreuzfahrtschiffe während ihrer Liegezeit im Hafen mit Energie versorgen.



Die Ankopplungstechnik für die Verbindung zwischen Barge und Kaikante lieferte Igsu.

Echtzeit-Systemüberwachung

Die Nachfrage nach leistungsfähigen Lösungen zur Überwachung von Hydraulik- und Schmierölsystemen wächst stetig.

Der Ölzustand – also das Ergebnis aus der natürlichen Alterung des Mediums, dem Abbau von Additiven und der Verunreinigung durch Fremdpartikel – ist dabei der wesentliche Faktor zur Bestimmung des optimalen Zeitpunktes für einen Ölwechsel. Denn ein zu frühes Austauschen des Fluids verursacht unnötige Kosten-, ein zu später Wechsel erhöht den Verschleiß innerhalb der Anlage und kann Komponentenausfälle und somit weitaus höhere Kosten verursachen.



Foto: Walter Stauffenberg GmbH & Co. KG.

Ölzustandssensoren des Typs OCS („Oil Condition Sensor“) von Stauff ermitteln in Echtzeit den aktuellen Zustand von Hydraulikflüssigkeiten und Schmierölen unter Berücksichtigung aller zuvor genannten Kriterien.

Wartungsfachkräfte, Instandhalter und Produktionsverantwortliche sind mit den Sensoren in der Lage, aufwendige und kostenintensive Ölwechsel bedarfsgerecht nach dem tatsächlichen Zustand des Fluids durchzuführen und nicht auf Verdacht oder statischen Wartungsplänen folgend zu veranlassen. Dies steigert die Verfügbarkeit und Produktivität von Maschinen und Anlagen, vermindert potentielle Umweltbelastungen und reduziert die auf die gesamte Laufzeit des Systems bezogenen Betriebs- und Instandhaltungskosten.

Ölzustandssensoren des Typs OCS wurden für die dauerhafte Installation in Hydraulik- und Schmierölsystemen ausgelegt und ermöglichen dank ihrer robusten Bauweise mit einem Edelstahl-Gehäuse auch die Verwendung unter extremen Umgebungsbedingungen mit

**Motoreninstandsetzung**

**Maschinenbau**

**Schleiftechnik**

**Service**



Weltweiter Reparatur-Service für Dieselmotoren

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

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

Temperaturen zwischen -20°C und $+120^{\circ}\text{C}$. Sie eignen sich für den Einsatz mit Betriebsdrücken bis 20 bar. Die optional als Zubehör erhältliche Anzeigeeinheit des Typs OCD („Oil Condition Display“)

stellt die vom Sensor ermittelten Werte mittels einer mehrsegmentigen LED-Anzeige dar, was die Erfassung des Ölzustandes auf einen Blick und ohne Verbindung zu einem PC möglich macht.

Das Anzeigegerät verfügt außerdem über einen integrierten Messwertspeicher, aus dem die Daten per USB-Schnittstelle auch nachträglich zur Auswertung übertragen werden können.

Der Nabu und der Umweltschutz auf dem Wasser – ein Kommentar

Für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist der Umweltschutz auf dem Wasser „auf einem guten Weg“, so jedenfalls dessen Präsidentin, Monika Breuch-Moritz, am 12. März 2015, beim „Nautischen Essen“ des Nautischen Vereins Flensburg.

Der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) sieht das völlig anders und präsentiert einen Tag später eine Studie zur Frage, ob Abgaswäscher für den Schiffsverkehr eine Lösung seien. Er betonte zwar, dass er seine Hauptaufgabe nicht darin sähe, gegen Abgaswäscher vorzugehen, greift aber dennoch diese Technik an, die eine zugelassene Lösung zur Einhaltung von Emissionsvorschriften für die Seeschifffahrt ist.

An dieser Stelle Plutarch zu zitieren, ist nicht ohne Risiko, zumal der berühmte Satz fast ausschließlich verkürzt verwendet wird. Schließlich hat er Pompeius nicht nur „Seefahrt tut not“ zugeschrieben, sondern fortgesetzt: „zu leben nicht“. Da die globale Wirtschaft unverändert gigantische Transportkapazitäten benötigt, ist die Seefahrt unverzichtbar. Unter welchen

Rahmenbedingungen sie jedoch betrieben werden kann oder besser sollte, ist höchst umstritten.

Kommt der Umweltschutz ins Spiel, lässt sich das Zitat leicht modifizieren, denn: Umweltschutz tut ebenfalls not. Und man müsste eigentlich fortsetzen, aber nicht um jeden Preis. Die Frage ist daher nicht, was technisch machbar wäre, sondern was unter Berücksichtigung der geltenden Vorschriften möglich ist. Und hier scheiden sich die Geister.

Zum Kern des Themas: Zahlreiche Fachleute betrachten den Einsatz von im offenen Kreislauf arbeitenden Abgaswäschern, bei denen die aus dem Abgas ausgewaschenen Schwefelverbindungen ins Meer geleitet werden, nur als eine Übergangslösung. Doch auch die mit geschlossenem Kreislauf arbeitenden Wäscher

sind nicht ohne Probleme, da die Rückstände aus dem Reinigungsvorgang an Land entsorgt werden müssen. Und dafür gibt es gegenwärtig weder einheitliche Vorgaben noch brauchbare Lösungen.

Einen Vorwurf kann man dem Nabu nicht ersparen: Er verwechselt Äpfel mit Birnen. Während sich im Abgas der Dieselmotoren Schwefeldioxid (SO_2) befindet, das mit Wasser Schweflige Säure (H_2SO_3) bildet, entstehen beim Auswaschen der Oxide mit Seewasser Salze, wie sie nicht nur in Nahrungsmitteln, sondern auch im Seewasser schon enthalten sind.

Für den Nabu geht es allerdings nur vordergründig um die Abgaswäscher und die Frage, wo die ausgewaschenen Schwefelverbindungen bleiben. Er will, dass die Schifffahrt als Kraftstoff nur noch Gasöl verwendet, besser noch, die Motoren mit Erdgas betreibt. Da der Preisunterschied zwischen HFO und MGO unverändert

GROMEX®
DichtungsHaus

hoch ist, ist seitens der Reeder kein Verzicht auf Schweröl zu erwarten, solange sie mit HFO und Abgaswäschern die geltenden Regeln einhalten und billiger fahren.

Insofern sind die vom Nabu attackierten Reeder die falsche Adresse. Solange sie sich beim Betrieb ihrer Schiffe innerhalb von Gesetz und Ordnung bewegen, gelten allein die Regeln der Betriebs- und der Marktwirtschaft. Wer vergibt sich schon ohne Not eines Wettbewerbsvorteils?

Selbstverständlich ist es nicht nur gutes

Recht des Nabu, sondern in bester Ordnung, auf Missstände hinzuweisen, doch die Adressaten müssen stimmen – auch wenn dann Dickbrettbohren angesagt ist. Im Fall des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt sind heute in Europa nicht die jeweiligen Landesregierungen und auch nicht die EU, sondern allein die IMO der Adressat – selbst wenn das, wie man in der Nabu-Organisation meint, dort „hundert Jahre dauert“.

Hans-Jürgen Reuß
© PR Pressebüro Reuß

Kraftstoff sparen mit variabler Drehzahl

Bordaggregate von Rolls-Royce Power Systems mit Asynchrongeneratoren

Spätestens mit der Indienstellung des Kabinenschiffes „Viking Legend“ von 2009 ist Bewegung in die Gestaltung und Auslegung von Stromerzeugungsanlagen und elektrischen Schiffsantrieben gekommen. Die auf dem Gebiet der Leistungselektronik erzielten Fortschritte machen es inzwischen möglich die Generatoren der Stromerzeugungsaggregate nicht mehr synchronisieren zu müssen. Das vereinfacht die Schaltanlagen sowie die peripheren Anlagen erheblich und verringert deren Platzbedarf und Gewicht entsprechend.

Das von E-MS, e-powered marine solutions entwickelte System, das inzwischen an Bord von rund 50 Kabinenschiffen erfolgreich im Einsatz ist, führt bei konsequentem Einsatz dieser Technik zu großen Kraftstoffeinsparungen. Reaktionen aus der Elektroindustrie ließen folglich nicht lange auf sich warten. ABB ging sogar so weit, wieder Bordnetze mit Gleichspannung einführen zu wollen. Doch dafür gibt es, abgesehen von den technischen Problemen im Detail, gegenwärtig kein anwendbares Regelwerk.

E-MS hat seine Technik inzwischen weiterentwickelt und bietet den Betrieb von Bordaggregaten nicht nur mit konsequenter Nutzung der variablen Drehzahl an,

sondern auch mit Start-Stopp-Funktion (vgl. New Solutions for Electric Ship Propulsion in: Maritime Reporter October 2014, Seite 24ff.).

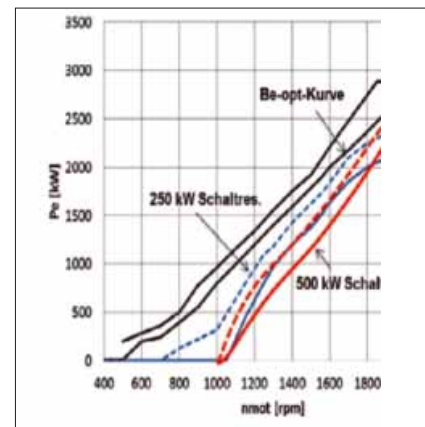
Nun ist auf der SMM 2014 auch der erste Motorenhersteller mit einer entsprechenden Idee aufgetreten. Rolls-Royce Power Systems (ex Tognum, ex MTU Friedrichshafen) kündigte in Hamburg „drehzahlvariable Gensets“ an, die „im Teillastbereich deutlich weniger Kraftstoff“ als Aggregate mit konstanter Drehzahl verbrauchen sollen. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass der Betreiber eines derartigen Aggregates auch dessen Maximalleistung nutzen kann, da keine Rücksicht auf die Synchrodrehzahl genommen werden muss und folglich der volle Drehzahlbereich des jeweiligen Dieselmotors genutzt werden kann. Die Generatoren bieten in dieser Hinsicht keine Probleme.

Um jeweils den bestmöglichen Betriebspunkt des Dieselmotors für den Bedarf an elektrischer Energie anzusteuern, sollen die drehzahlvariablen Aggregate mit einem dem Unternehmen patentierten Regler ausgerüstet werden.

Als Beispiel nannte das Unternehmen ein Aggregat mit einem 16-Zylinder-Motor, das bei der Festdrehzahl von 1.800 min⁻¹ mit 2.240 kW belastet werden kann. Bei

der maximalen Drehzahl von 2.100 min⁻¹ stehen jedoch 3.440 kW zur Verfügung. Damit verbessert sich die Leistungsdichte des Aggregates um mehr als 50 Prozent. Soweit bis jetzt bekannt wurde, gibt es bislang erst eine Anwendung dieser Art. Das betreffende Schiff ist jedoch noch nicht in Fahrt. Daher beziehen sich alle Aussagen auf in Friedrichshafen durchgeführte Prüfstandsversuche.

Obwohl noch kein Aggregat an Bord eines Schiffes im regelmäßigen Einsatz ist, geht man bei Rolls-Royce davon aus, eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 13 Prozent erzielen zu können.



Das Diagramm zeigt zwei Beispiele mit einem Abstand zur Kurve des optimalen Kraftstoffverbrauchs mit 250 bzw. 500 kW als Schaltreserve.
Grafik: Rolls-Royce

Weiter wird als Vorteil dieser Technik genannt, dass eine höhere Maximalleistung als bei Aggregaten mit konstanter Drehzahl zur Verfügung steht. Bezogen auf ein bestimmtes Aggregat ist das zwar richtig, doch viel wichtiger ist der Vorteil, dass derartige Aggregate wesentlich kleiner ausgelegt werden können, da der Drehzahlbereich der Dieselmotoren voll zu nutzen ist. Das spart zusätzlich Raum und Gewicht.

Weitere Vorteile sieht das Unternehmen bei den Wartungskosten der Aggregate. Erwartet werden Einsparungen bis zu 19 Prozent, man räumt jedoch ein, dass diese Einsparung stark vom Lastprofil abhängig ist. Falls die Aggregate ausschließlich mit Drehzahlen unterhalb der Synchrodrehzahl betrieben werden, ist selbstverständlich ein geringerer Verschleiß der Bauteile zu erwarten. Nutzt man jedoch auch den Bereich darüber, dann dürfte er sich wohl ausgleichen.

Wesentliche Voraussetzung für die Auslegung derartiger Aggregate und ihrer Peripherie ist nach Aussage von Rolls-Royce die Festlegung eines Arbeitsdiagramms, mit dem die gewünschte oder mögliche Lastaufschaltung in Abhängigkeit von der Mo-



Bordaggregat von Rolls-Royce Power Systems mit einem 16-Zylinder-Motor der MTU-Baureihe 4000 für den Betrieb mit variabler Drehzahl und einer maximalen Leistung von 3.440 kW. Der nutzbare Drehzahlbereich reicht von 500 bis 2.100 min⁻¹
Foto: Rolls-Royce

Die Spezialisten für Filtertechnologie in Schifffahrt und Industrie



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



FIL-TEC RIXEN GmbH

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



tor- bzw. Generator Drehzahl bestimmt wird. Der geringste Kraftstoffverbrauch ist zwangsläufig nur dann zu erzielen, wenn die Betriebspunkte nahe an der Kurve der maximalen Dauerleistung liegen. Liegen die Punkte jedoch zu nahe dran, dann ist keine Leistungsreserve mehr für Beschleunigungsvorgänge vorhanden. Sind große Leistungssprünge zu erwarten, muss der Abstand entsprechend groß gewählt werden. Letztlich ist hierfür das vorgesehene Leistungsmanagementsystem ausschlaggebend.

Für die Anpassung der von Asynchrongeneratoren gelieferten Leistung an die Verbraucher ist eine entsprechende Leistungselektronik erforderlich, die beim heutigen Stand der Technik jedoch einen wesentlich geringeren Platzbedarf hat als die Schaltanlagen für die Synchronisierung von Aggregaten, die mit konstanter Drehzahl laufen. Zwischen den Generatoren und den Verbrauchern wird ein Gleichspannungs-Zwischenkreis angeordnet.

Umrichter sorgen einerseits für die Leistungsübertragung von den Generatoren auf die Gleichspannungsschiene und andererseits für die korrekte Spannung und Frequenz bei den Verbrauchern.

Rolls-Royce beabsichtigt nicht nur die Aggregate, sondern auch die Leistungselektronik für die Gleichrichtung der Generatorspannung und die dafür erforderlichen Reglereinheiten zu liefern.

Als Anwendungsbeispiele nennt Rolls-Royce an erster Stelle Offshore-Versorger, bei denen die erforderliche elektrische Leistung aus Sicherheitsgründen auf mehrere Aggregate verteilt wird. Überraschenderweise sieht das Unternehmen eine Anwendung auf Handelsschiffen nur, falls diese eine „verhältnismäßig kleine Dauerlast“ benötigen, „aber hohe Spitzenlasten auftreten“. Hier ließen sich einige Beispiele anführen, bei denen sich gerade aufgrund hoher, aber dennoch wechselnder Dauerlasten erhebliche Kraftstoffeinsparungen erzielen lassen.

Für den Sonderfall „Yachten“ wird als Vorteil nur auf die geringe Geräuschentwicklung bei Drehzahlen unterhalb der Synchro Drehzahl hingewiesen.

Deutlich wird Rolls-Royce Power Systems in diesem Zusammenhang

bei der Betrachtung diesel-elektrischer Anlagen mit einer apodiktischen Aussage, die hier in der Originalfassung zitiert wird: „Electricity production with synchronous frequency is not an issue anymore.“ Sind Bordaggregate mit konstanter Drehzahl wirklich kein Thema mehr? Technische wie wirtschaftliche Gründe, verbun-

Fortsetzung auf Seite 18


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

Die nach Satzung § 18 unseres Vereins festgelegte Amtsdauer des Vorstandes endet im März 2016.

Daher erfolgt, wie in der Satzung vorgesehen, die Neuwahl der Vorstandsmitglieder mit Briefwahl, damit alle Mitglieder die Möglichkeit haben, sich an der Vorstandswahl zu beteiligen.

Auf der Jahreshauptversammlung im März 2015 wurden die Kandidaten für die Vorstandswahl aufgestellt und werden nachstehend genannt.

Gleichzeitig werden die Kassenprüfer gewählt.

Der Ältestenrat wird auf der Jahreshauptversammlung 2016 gewählt die Mitglieder des Ältestenrates werden hierfür besonders geladen.

Die Wahlunterlagen mit den Wahlscheinen und bereits freigemachten Briefumschlägen für deren Rücksendung werden Sie in der nächsten Zeit erhalten.

Wie bereits oben erwähnt wird die Wahl als Briefwahl durchgeführt.

Es wird um rege Teilnahme gebeten.

Das Ergebnis der Wahl wird auf der nächsten Jahreshauptversammlung und in unserer Fachzeitschrift „Schiffs-Ingenieur Journal“ bekannt gegeben.

Angaben über die Kandidaten, die zur Vorstandswahl 2015/2016 fristgemäß vorgeschlagen wurden:



1

Jürgen Witte

geb. 22. 6. 1940.
Ehemals Vertriebsingenieur bei MAN B&W Diesel.

Mitglied seit 1963, im Vorstand seit 1992. Vorsitzender seit 2004.



3

Klaus Kowalsky

geb. 5. 3. 1944.
Ehemals im Technischen Dienst der Mobil Oil AG,

Mitglied seit 1988 im Vorstand seit 2004 als Schriftführer



5

Joachim Bruhn

geb. 20. 7. 1949.
Maschinenschlosserlehre bei B+V, Mitglied seit 1973, Studium in Ham-

burg. Fahrzeiten bei ESSO u. Hamburg-Süd, Verkaufs- u. Service Ingenieur bei Drew Ameroid, Unitor, ESSO AG, ehemals Territory Manager bei EXXON Mobil AG., im Ruhestand seit 1. 6. 2011, Mitglied seit 1973. **Neukandidat**



2

Günter Scheel

geb. 16. 1. 1941.
Ehem. Abteilungsleiter in der Reparaturabteilung bei Blohm + Voss AG.

Mitglied seit 1974, im Vorstand seit 1980. **Festausschuss**



4

Bernd Röckemann

geb. 21. 8. 1962.
Dipl.-Ing. für Kraftwerk- u. Umwelttechnik. Mitglied seit 1991.

EDV-Spezialist. HGFS-Vorsitzender seit 2005.



6

Hark Ocke Diederichs

geb. 5. 5. 1944
Maschinenschlosserlehre auf der Stückenwerft,

Studium Schiffsbetriebstechnik an der FH Hamburg, Studium Schiffsmaschinenbau an der TU Hannover, Fahrzeit als WO. und LI., Versuchs- und Entwicklungsing. bei MaK, Kiel. Von 1985 bis 2010 Lehrtätigkeit an der FH Flensburg. Mitglied seit 1980. **Neukandidat**



7

Hans-Otto Facklam

geb. 14.12.1942.
Maschinenschlosserlehre, Fahrzeiten bei Hamburg-Süd, Hornlinie,

Bruns & Co. und Ahrenkiel. C6 1974. Verkaufsing. bei Peiniger Offshore, Schichtleiter bei Philips. Seit 1972 Mitglied im VSIH, im Vorstand seit 2012, Kassenwart der HGFS seit 2014.



10

Dieter Lensch

geb. 18.10.1942.
Seefahrtszeit bei F. Laeisz und Hamburg-Süd, C6 1971.

Eigenes Ing. Büro 1978, Instandhaltungsleitung 1979 am Flughafen Hamburg. Mitglied seit 1978, im Vorstand seit 2012. Abgeordneter im VA der VDSI seit 2014.



13

Torsten Radtke

geb. 4. 5. 1962.
von 2001 bis 2010 beim Germanischen Lloyd, Abt. Leiter bei der

Sietas-Werft, seit 2012 Inspektor bei Reederei Thode, Sachverständiger bei LR, Mitglied seit 1993, im Vorstand seit 2004. Organisator für Vorträge.



8

Hajo Gerkens

geb. 13. 9. 1965.
Nach FH-Besuch und Fahrzeit bei B+V und A&R, seit 2003 Dipl.-Ing.

beim Germanischen Lloyd als Schiffsbesichtigter und Auditor. Mitglied seit 1997, im Vorstand seit 2008, Mitglied im Verwaltungsausschuss der VDSI seit 2004.



11

Hanno Lucklum

geb. 29. 5. 1948.
Mitglied seit 2010, Maschinenschlosserlehre, CI, Fahrzeiten

bei ARGO, Hapag-Lloyd, Fördereederei, Leiter div. Tankläger, Instandhaltungssteuerung bei der Bundesmarine.

Neukandidat



14

Manfred Skomrock

geb. 3. 3. 1946.
Fahrzeiten bei verschiedenen Reedereien, Inbetriebnahme

Ingenieur, selbstständiger Ingenieur, Sachverständiger der Handelskammer Hamburg. Mitglied seit 2002, im Vorstand seit 2008.



9

Jürgen Labotzki

geb. 1. 6. 1960.
Dipl.-Ing. FH für Schiffsmotoren-betrieb, MAR-POL-Ermittler

WSP Hamburg, Sachbearbeiter Umweltdelikte WSP Hamburg. Fahrzeiten auf verschiedenen Schiffen 1988–2010. Bei der WSP seit 1996.

Neukandidat



12

Edmund A. Neumann

geb. 5. 4. 1939.
ehemals als technischer Sachverständiger Havarieexperte

beim Verein Hamburger Assecureure bzw. Verein Hanseatischer Transportversicherer. Mitglied seit 1962. Im Vorstand seit 2008.

Festausschuss

Hinweis

Für die Wahl zum Ältestenrat sind nachstehend genannte Herren vorgeschlagen.

Die Wahl des Ältestenrates erfolgt nach § 17 der Satzung auf der Jahreshauptversammlung im März 2016 mit einfacher Mehrheit.

1. Fritz-Hinrich Berg, geb. 10. 9. 1931, Mitglied seit 1956, Vorstandsmitglied von 1976 bis 2004.

2. Klaus-Günter Gosch, geb. 28. 7. 1935 Mitglied seit 1971, Vorstandsmitglied von 1984 bis 2000, ex Geschäftsstellenleiter und Redakteur.

3. Joachim Ortlepp, geb. 7. 10. 1933, Mitglied seit 1970, Vorstandsmitglied von 1988 bis 2004, Redakteur Schiffs-Ingenieur Journal seit 1993.

4. Hans-Jürgen Wagner, geb. 25. 5. 1935, Mitglied seit 1985, Vorstandsmitglied von 1988 bis 2004. Schatzmeister von 1991 bis 2004.

5. Claus Dieter Pries, geb. 27. 8. 1932, Mitglied seit 1965, ex Dozent an der FH Hamburg, Wahlleiter

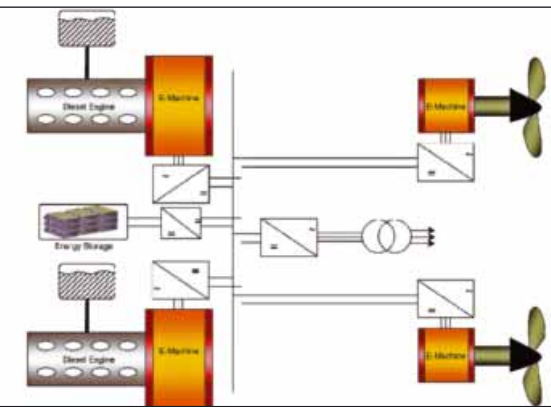
Angaben über die als Kassenprüfer vorgeschlagenen Kandidaten:

Karl-Jürgen Kiemer, geb. 4. 9. 1936, Mitglied seit 1961 (ehem. Betriebsingenieur bei der ESSO AG)

Bernd Schön, geb. 23. 3. 1942, Mitglied seit 1964

Klaus Meerjanßen, geb. 9. 3. 1941, Mitglied seit 1964 (ex Schatzmeister des VSIH)
Technischer Direktor bei verschiedenen Reedereien

Fortsetzung von Seite 15



Schema einer diesel-elektrischen Stromversorgungs- und Antriebsanlage mit einem Gleichspannungs-Zwischenkreis. Grafik: Rolls-Royce

den mit erheblichen Vorteilen hinsichtlich des Umweltschutzes, sprechen für die von

E-MS entwickelte Technik der variablen Generator-drehzahl. Kommen diesel-elektrische Stromerzeugungs- und Antriebsanlagen zum Einsatz, dann sollte auch diese Technik verwendet werden.

Die 50 Schiffe der Reederei Viking River Cruises zeigen, was auf diesem Gebiet möglich ist, auch wenn deren Aggregate noch nicht mit variabler Drehzahl betrieben werden. Allein der Verzicht auf deren Synchronisierung bietet schon bedeutende Einsparungen. Da bleibt nur die schon mehrfach gestellte Frage, wann andere Reedereien diesem Beispiel folgen. Ausschlaggebend sind allein die Betriebsbedingungen für die Stromerzeugungssaggregate. Schwankender Strombedarf ist in jedem Fall eine gute Voraussetzung, gleichgültig mit welcher Leistung.

Hans-Jürgen Reuß
© PR Pressebüro Reuß

Reduzierter Stromsteuersatz für Landstrom beschlossen

Die Wirtschafts- und Finanzminister der EU-Mitgliedsstaaten (ECOFIN-Rat) haben Deutschland zugestanden, im Hafen liegenden Schiffen ermäßigten Strom zu liefern. Ein entsprechender Durchführungsbeschluss räumt einen ermäßigten Stromsteuersatz für die in deutschen Häfen an ihren Liegeplätzen mit elektrischer Energie versorgten Schiffe ein.

Demnach würden für eine Megawattstunde (MWh) Schiffsstrom weiterhin nur noch 0,50 Euro statt 20,50 Euro an Stromsteuer anfallen. Diese Ausnahmeregelung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Nutzung landseitiger Elektrizität bieten, um die Luftverschmutzung durch Schwefeloxid- und CO₂-Emissionen und den Lärm von Schiffen an den Liegeplätzen der Hafenstädte zu verringern. Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) begrüßte diese Maßnahme in einer Stellungnahme. Aus Sicht des Verbandes sollte dieser Anreiz durch eine Privilegierung von Landstrom bei der EEG-Umlage zusätzlich verstärkt werden.

Ferner hat der Rat der EU-Verkehrsminister sich zum Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines Zugangs zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz positioniert. Diese Positionierung des Rates sei ein Zwischenschritt und stelle nicht den Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens dar. Nunmehr müsse sich das Europäische Parlament zum Verordnungsentwurf und den Änderungen des EU-Verkehrsminister-Rates positionieren.

Es bleibe jedoch bei dem Rechtsakt einer Verordnung mit allgemeiner Gültigkeit und unmittelbarer Wirksamkeit in den Mitgliedstaaten.

Die Verordnung gelte für alle Seehäfen im TEN-Netz (Kernnetz und erweitertes Gesamtnetz). Bestimmte Ausnahmen seien in Abhängigkeit von den jeweiligen regionalen Bedingungen innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten möglich.

Umschlagdienste seien von den Vorschriften über den Marktzugang – wie von der EU-Kommission vorgeschlagen –

Neues Flaggschiff der P&A- Schlepper-Flotte



Um die erste Einheit des neu entwickelten Typs Damen ASD 2913 und ihren bisher stärksten Neubau handelt es sich bei dem von der Hamburger Schleppreederei Petersen & Alpers am 11. Februar in der Elbmetropole übernommenen Schlepper „Michel“. Der von den Damen Shipyards im niederländischen Gorinchem erstellte Neubau, dessen Taufe im Frühjahr nachgeholt werden soll, befindet sich seit dem 16. Februar überwiegend im Hamburger Hafen und im Unterelbebereich im Einsatz. Die seit über 200 Jahren in Familienbesitz befindliche und heute von Peter Lindennau in siebter Generation geführte Reederei, in deren Flotte sich bereits seit vier Jahren einen Damen-Schlepper des Typs ASD Tug 2411 bewährt, hat in den Bau ihres neuen Flaggschiffes eine Vielzahl eigener Erfahrungen eingebracht. Mit seinem Pfahlzug von bis zu 80,3 Tonnen gehört der bei einer Länge von 28,90 m und einer Breite von 13,23 m

mit einer Bruttoreumzahl von 435 vermessene stärkste Schlepper, der je für P&A gebaut wurde, zur Spitzenklasse der im Hamburger Hafen arbeitenden Schlepper. Damit hat das mit der „Peter“, „Wilhelmine“ und „Hans“ sowie den an die litauische Schleppreederei Towmar Baltic, Klaipeda, vercharterten Schleppern „Johanna“, „und „Ise“ über fünf Schlepper mit Zugkräften zwischen 30 und 70 Tonnen verfügende Unternehmen sein Leistungsspektrum für die zunehmend in Fahrt kommenden Großcontainerschiffe nochmals erweitert.

Der erstmals bei einem Damen-Schlepper in Doppelhüllenbauweise ausgeführte Rumpf des nach den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft DNV GL für die Klasse +100A5 Tug MC AUT erstellten Neubaus bietet nicht nur zusätzliche Sicherheit für den Umweltschutz. Der zusätzliche Auftrieb der Doppelhülle führt auch dazu, dass der Tiefgang trotz vergleichsweise großer Ruderpropeller nur maximal 5,40 m beträgt. Die beiden zusammen 5.050 kW (6.772 PS) leistenden Caterpillar-Hauptmotoren des Typs 3516C HD+TA/D ermöglichen in Verbindung mit den beiden Rolls Royce-Ruderpropellern des Typs US 255 neben dem hohen Pfahlzug eine Freifahrtgeschwindigkeit von 13,1 kn. Für die Crew stehen sechs klimatisierte Einzelkabinen zur Verfügung.

ausgenommen. Die Mitgliedstaaten könnten diese Ausnahmeregelung auf die Lotsdienste innerhalb und außerhalb der Häfen erweitern, hieß es. Die Regeln über die finanzielle Transparenz seien eingeschränkt auch auf Umschlagdienste und Lotsdienste anwendbar. Durch die Trans-

parenz in den Finanzbeziehungen zwischen den Mitgliedsstaaten, den Häfen und den Hafendienstleistern sei eine bessere Verteilung öffentlicher Mittel sowie eine effektive und gerechte Anwendung von europäischen Wettbewerbsregeln in Häfen zu erwarten.

und schnelle Betankung gewährleisten.“

Im Anschluss an die gelungene Erstbunkerung wird die von der Brenn- und Verformtechnik Bremen (BVT) auf Flüssigerdgas umgerüstete Personenfähre mehrwöchige Tests an Land und auf dem Wasser durchlaufen. Ab Mitte des Jahres wird dann das erste LNG-betriebene Schiff unter deutscher Flagge den täglichen Linienverkehr zwischen Emden und der Nordseeinsel Borkum aufnehmen. Durch den Einsatz von LNG wird die MS „Ostfriesland“ pro Jahr über eine Million Liter Marinediesel einsparen.

Bomin Linde LNG führt die Betankung des ersten deutschen Schiffs mit Flüssigerdgas durch

Der Testlauf für die Betankung der Borkumfähre MS „Ostfriesland“ der Reederei AG EMS mit dem umweltfreundlichen Treibstoff LNG in Bremerhaven verlief erfolgreich.



Am 30. April wurde erstmals ein unter deutscher Flagge fahrendes Schiff, die Auto- und Passagierfähre MS „Ostfriesland“ der AG EMS, in Bremerhaven mit emissionsarmem Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) betankt. Die Erstbunkerung der rund 94 m langen Borkumfähre wurde von Bomin Linde LNG durchgeführt. Nach Abschluss der Sicherheitsvorkehrungen konnten innerhalb kurzer Zeit 40 Kubikmeter LNG in den Tank der Borkumfähre gepumpt werden.

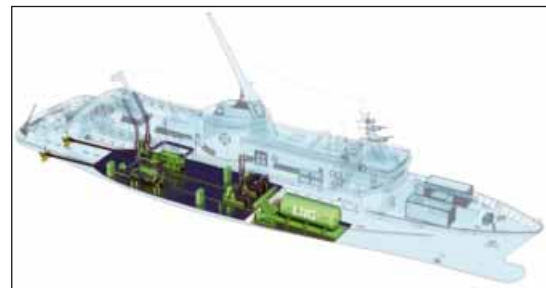
„Wir freuen uns sehr über diesen erfolgreichen Testlauf, der unter der Aufsicht von Bomin Linde LNG sicher und schnell realisiert werden konnte“, führte AG EMS-Vorstand Dr. Bernard Brons aus. „Dies war möglich, weil das Zusammen-

spiel unserer Partner gut funktioniert hat und Bomin Linde LNG den gesamten Bunkerprozess im Vorfeld mitgeplant und umfassend vorbereitet sowie alle notwendigen Genehmigungen eingeholt hatte. Mit diesem Schritt sind wir unserem Vorhaben, mit dem regulären LNG-Betrieb der MS „Ostfriesland“ im Juni zu starten, sehr nahe gekommen.“



Betankung der MS „Ostfriesland“ mit Flüssigerdgas.
Foto: Marlies Menger

Auch Günter Eiermann, Technischer Direktor Bomin Linde LNG, ist zufrieden: „Wir freuen uns darauf, bald mit der regelmäßigen Versorgung der Fähre mit flüssigem Erdgas beginnen zu können. Durch den Einsatz innovativer Technik werden wir eine sichere, reibungslose



„Bomin Linde LNG und die Reederei AG EMS haben gemeinsam einen bedeutenden Schritt hin zu einer Nutzung von flüssigem Erdgas als sauberem und kostengünstigem Treibstoff gemacht“, ergänzte Robert Howe, Geschäftsführer der Hafengesellschaft bremenports. „Das sind gute Nachrichten für die deutsche Schifffahrt.“

Zum Schmunzeln

Ingenieure begreifen

Der Optimist: „Das Glas ist halb voll“.
Der Pessimist: „Das Glas ist halb leer“.
Der Ingenieur: „Das Glas ist doppelt so groß wie es sein müsste“



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

Zum Titelbild

Als Prüfungsleistung Bremer Schiffbau-Studenten

Mehrzweck-Rettungsschiffe für Bootsflüchtlinge entworfen

Als praxisnahe Prüfungsleistung im Master-Studiengang Schiffbau und Meerestechnik haben Studierende der Hochschule Bremen für eine fiktive Nicht-Regierungs-Organisation zwei unterschiedlich große Schiffe zur Suche und Rettung von Bootsflüchtlingen entworfen, die zusätzlich auch zu alternativen Aufgaben eingesetzt werden können. Hintergrund ist die drastische Zunahme der auf dem Mittelmeer durch überfüllte, seeuntaugliche und unzureichend ausgerüstete Boote in Seenot geratenden Bootsflüchtlinge.

Ergebnis sind das 94 Meter lange und 17 m breite Rettungs- und Krankenhausschiff „Nausikaa“, sowie die 55 Meter lange „Ray of Hope“, ein umgebautes Rettungs- und Forschungs- bzw. Vermessungsschiff. Diese Schiffe können 300 bzw. 66 Schiffbrüchige an Bord nehmen und gegebenenfalls auch medizinisch versorgen. Ausgerüstet sind sie mit Tochter- und Beibooten, um einen sicheren Transfer zwischen dem Schleuserboot und den Rettungsschiffen zu gewährleisten.

Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 20 Knoten (37 km/h) kann die „Nausikaa“ auch in entlegenen Katastrophengebieten mit ihrem Containerhospital und bordeigenem Operationssaal zur medizinischen Versorgung eingesetzt werden. Die geringe Seitenhöhe von 6,4 Metern bei einem Tiefgang von 5,2 Metern erleichtert die Bergung von Personen auf hoher See. In Anlehnung an die bewährten Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) soll dieses Schiff mit drei leistungsstarken Tochterbooten ausgestattet werden, die insgesamt 120 Personen aufnehmen können. Die Boote können über eine Heckwanne oder über Kransysteme selbst bei schwerem Seegang zu Wasser gebracht

werden. An Bord des Mutterschiffes können die Schiffbrüchigen dann in einem Übergangsbereich medizinisch erstversorgt und anschließend in Achtbett-Kammern auf mehreren Mehrzweckdecks untergebracht werden. Der medizinische Bereich umfasst neben Behandlungsräumen eine Intensiv- und eine Quarantänestation sowie einen im Krankenhausbetrieb einsetzbaren OP-Saal. Die Bewirtung der Flüchtlinge und der Besatzung erfolgt über eine bordeigene Großküche mit einer Kapazität von 1.000 Mahlzeiten pro Tag.

Für den Umbau der „Nausikaa“ zu einem Krankenhausschiff stehen neun Containerstellplätze zur Verfügung. So können – zusätzlich zu den an Bord befindlichen Kapazitäten – in einem Containerkrankenhaus eine Hals-Nasen-Ohren-, eine Zahnarztpraxis sowie ein Labor mit Radiologie direkt am Kai schiffsgestützt aufgebaut werden. Die Behandlungskapazität beträgt bis zu 58 Personen pro Tag. Das Mehrzweckdeck, das je nach Bedarf umgerüstet werden kann, kann in diesem Fall in eine reguläre Krankenstation mit 40 Betten umgebaut werden und bietet Unterkünfte für Ärzte und Pflegepersonal. Zur Unterstützung von Rettungsoperationen kann ein Hubschrauber die bordeigene Landeplattform anfliegen, die auch für Drohnen zur Großraumüberwachung genutzt werden kann. Selbst zur Brandbekämpfung kann die „Nausikaa“ eingesetzt werden. Durch die Klassifizierung als Offshore-Service-Vessel kann das Schiff alle relevanten Sicherheitsvorschriften einhalten und garantiert

selbst bei maximaler Besetzung Rettungsbootplätze für alle 335 Personen an Bord.

Im Gegensatz zur „Nausikaa“ bot sich bei der Planung und Konstruktion der „Ray of Hope“ als Such- und Rettungsschiff (SAR-Schiff) zur Bergung Schiffbrüchiger aus dem Mittelmeer aus Zeit- und Kostengründen der Umbau eines vorhandenen Schiffes als Alternative zum klassischen Neubau an. Als Basis diente die „MV Aurelia“ der in Bremen ansässigen Hempel Shipping GmbH. Dabei handelt es sich um einen 55 Meter langen, zum Forschungs- und Vermessungsschiff umgerüsteten ehemaligen Fischtrawler. Ein kurzer Zwischenhalt der „MV Aurelia“ in Bremen erlaubte genaue Eindrücke der baulichen Gegebenheiten und die Klärung noch offener Fragen direkt an Bord. Eckpunkte des Umbaus waren ein modernes und treibstoffeffizientes Antriebskonzept und Rettungskonzept, bei dem zwei große Festrumpf-Schlauchboote (Rigid Infla-



table Boats, RIBs) zum Einsatz kommen, die über seitliche Aussetzvorrichtungen ausgebracht und eingeholt werden können. Weiterhin sollten alle aktuellen Vorschriften erfüllt und ein möglicher Treibstoffausfluss im Schadensfall auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Mit der „Ray of Hope“ ist ein Schiff entstanden, das durch den Einsatz einer Drohne zur Überwachung einer größeren geographischen Fläche ein schnelleres Auffinden von in Seenot geratenen Schiffen möglich macht.

Das Schiff bietet die Möglichkeit bis zu 71 Personen in geschützten Räumen aufzunehmen. Eine medizinische Erstversorgung sowie die Versorgung mit Nahrung,



GROMEX®
DichtungsHaus

Wasser und Medikamenten werden über Bordmittel gewährleistet. Im Falle einer größeren Anzahl Schiffbrüchiger können in Ausnahmefällen sogar bis zu 550 Personen aufgenommen werden, ohne die Sicherheit des Schiffes zu gefährden. Ausgelegt ist das Schiff für ein Fahrprofil mit einer Patrouillengeschwindigkeit von 10 Knoten (18,5 km/h) und einer maximalen Geschwindigkeit von 16 Knoten (29,6 km/h). Hierbei wird die Patrouillengeschwindigkeit über einen Elektromotor gewährleistet, während zum Erreichen der Maximalgeschwindigkeit die Hauptmaschine hinzugeschaltet wird, um bei Sichtung eines in Not geratenen Schiffes schnell vor Ort zu sein. Mit der auf dem Achterschiff angeordneten Abwisch-Plattform können Personen mit einem Helikopter von Bord geborgen werden. Außerdem dient die Plattform zum Start der Seeüberwachungsdrohne. Ferner lassen sich auf der Abwischplattform zwei Standardcontainer stauen, um zusätzliche Ausrüstung an Bord zu nehmen. Zur Wahrnehmung zusätzlicher Aufgaben blieben der bereits existierende A-Rahmen auf der Steuerbordseite, der Moonpool (Öffnung im Boden des Schiffsrumpfes) sowie weitere techni-

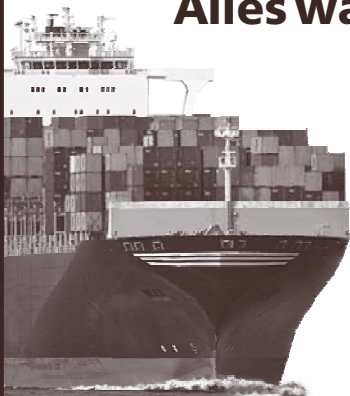


Kloska Group
www.kloska.com

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

ISO 9001/14001
BUREAU VERITAS
Certification



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

sche Ausrüstung erhalten. Weiterhin sind neben den Crewkabinen drei Kabinen für Wissenschaftler erhalten geblieben. Hierdurch kann das Schiff seine derzeiti-

ge Funktion als Forschungs- und Vermessungsschiff weitestgehend beibehalten.

Animation beider Schiffe.

Quelle: Hochschule Bremen

EU unterstützt Bau von Helgoland-Fähre

Das neue Helgolandschiff von Cassen Eils erhält eine EU-Förderung für sein LNG-Antriebssystem.

Mit 4,175 Mio. Euro unterstützt die EU die Pilotentwicklung. Die Mittel werden aus dem TEN-T-Programm zum Bau und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt. Die neue Fähre mit Dual-Fuel-Antrieb soll zu über 99% mit LNG betrieben werden, für den Bordstrom sorgt ein MAN Gasmotor. Der gasmechanische Antrieb soll insgesamt 20% weniger CO₂, 90–95% weniger NO_x und SO_x sowie praktisch keinen Feinstaub ausstoßen. Zur Versorgung mit LNG hat Cassen Eils kürzlich einen Vertrag mit Bomin Linde

unterzeichnet. Da es bislang noch keine LNG-Infrastruktur in deutschen Häfen

gibt, soll das Gas zunächst per LKW einmal wöchentlich von Rotterdam und Zeebrügge nach Hamburg gebracht werden.

Bomin Linde plant aber, bis 2017 in Hamburg ein LNG-Terminal zu errichten. Der Genehmigungsantrag wurde eingereicht. Auch ein LNG-Bunkerschiff mit einer Kapazität von ca. 7.000 m³ soll gebaut werden.

(aus „Hansa“ 1-2015)



Der Kasko des Neubaus wurde in Stettin gebaut und im Dezember nach Deutschland überführt.

Offizieller Baustart für „Mein Schiff 5“

Auf der finnischen Werft Meyer Turku Oy hat mit dem Stahlschnitt der „Mein Schiff 5“ der offizielle Baustart des dritten Kreuzfahrtschiffneubaus für TUI Cruises begonnen.



Bis 2017 soll die Flotte der Hamburger Kreuzfahrtreederei auf sechs Schiffe mit insgesamt 14.000 Betten wachsen. Am 5. Juni 2015 will TUI Cruises mit der „Mein Schiff 4“ erst-

mals ein Schiff in Kiel taufen lassen. Die „Mein Schiff 5“ und „Mein Schiff 6“ sollen 2016 und 2017 in Dienst gestellt werden.

Die baugleichen 99.500-BRZ-Schiffe mit 15 Decks weisen eine Länge von 295 m und eine Breite von 36 m auf und bieten in 1.253 Kabinen Platz für 2.506 Passagiere. 90 Prozent der Kabinen sind Außenkabinen, 82 Prozent verfügen über einen Balkon.

(aus „Schiff & Hafen“ 1-2015)

Scandlines verlegt Verwaltungssitz

Die Fährreederei Scandlines hat beschlossen, ihren deutschen Verwaltungssitz nach Hamburg zu verlegen. Dieser Schritt ist Unternehmensangaben zufolge Bestandteil der geschäftlichen Neuausrichtung. Das deutsche Management und die Finanzabteilung werden von Rostock-Warnemünde nach Hamburg verlegt.

In Mecklenburg-Vorpommern wird Scandlines seine Präsenz im Rostocker Überseehafen konzentrieren.

Des Weiteren soll eine kleine Anzahl an Verwaltungsaufgaben ausgelagert oder zentralisiert werden. Insgesamt wird diese Ampassung weniger als sechs Prozent der deutschen Belegschaft betreffen. Mitarbeiter an Bord der Fähren, in den Terminals und in den Border-Shops sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Grundsteinlegung in Hamburg

Die Reederei Hamburg Süd hat kürzlich den Grundstein für den Erweiterungsbau der Reedereizentrale in Hamburg gelegt. Der Neubau entsteht in der Willy-Brandt-Straße 63 und 65 auf den Nachbargrundstücken des traditionellen Hamburg Süd-Hauptsitzes.



Gesamtansicht der neuen Hamburg Süd-Zentrale.

Neben dem Neubau wird gleichzeitig der unter Denkmalschutz stehende Hauptsitz kernsaniert und das Hochhaus um eine Etage aufgestockt. In dem Gebäudekomplex werden rund 800 Arbeitsplätze der Reederei zusammengefasst. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2016 abgeschlossen sein.

(aus „Schiff & Hafen“ 1-2015)

BestShip sucht nach Effizienzgewinnen

Die E.R. Schifffahrt, eine der größten deutschen Charterreedereien, investiert Millionen in die Modernisierung ihrer Flotte.

Über die neu gegründete Unternehmenstochter BestShip wird das dabei erworbene Know-how inzwischen auch erfolgreich Dritten angeboten.

Für gut ein Dutzend Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 7.850 TEU und 13.100 TEU gab es für insgesamt 30 Mio. US-\$ neue Propeller und verkleinerte Bugwülste. Das Einsparpotenzial nach dem Umbau liegt laut Reedereichef Hermann Klein bei 10 bis 15%. Innerhalb der nächsten zehn Jahre sollen so der Kraftstoffverbrauch um 700.000 t und die CO₂-Emissionen um 2,1 Mio. t reduziert werden und damit die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber vergleichbaren Schiffen deutlich gesteigert werden.

Innerhalb der E.R. Schifffahrt wurde jetzt ein Expertenteam gebildet, nicht nur für die bereits eingeleiteten Projekte. Mit der „BestShip GmbH“ gibt es künftig sogar eine eigene Unternehmenstochter, die für mehr Effizienz im Schiffsbetrieb und Flottenmanagement sorgen soll.

Mit mehr als 110 Schiffen verfügt die E.R. Schifffahrt im Verbund mit der nach dem Zusammenschluss mit der Reederei Komrowski entstandenen Blue Star Holding über eine der größten Flotten unter deutschem Management. Der Kraftstoffverbrauch ist zwar der größte und für die jeweiligen Charterunternehmen interessanteste, aber bei weitem nicht der einzige Kostenfaktor. Für die Eigner, ob Banken, Private Equity oder langfristige Investoren, sind es die Betriebskosten in ihrer ganzen Vielfalt, „Wir betrachten daher alle technischen, operativen und kaufmännischen Fragen“, sagt Helge Bartels, einer der beiden Geschäftsführer bei BestShip.

Das Besondere sei diese ganzheitliche Betrachtung des Schiffsmanagements mitsamt aller Kosten und Einsparpotenziale. Dafür sei in den vergangenen zwei Jahren ein ganz eigenes System aufgebaut worden. „Denn alles, was auf dem Markt angeboten wird, konnte unsere Ansprüche nicht erfüllen“, so Geschäftsführer Jürgen Kudritzki. Entweder beschränkten sich die Produkte auf das reine Monitoring, oder es gab große Datenlücken, oder aber es handelte sich lediglich um Nischenlösungen für bestimmte Teilbereiche.



An Bord der E.R.-Schiffe werden alle Faktoren des Schiffsbetriebs überwacht.

Foto: Sven Pedersen

Kernstück des BestShip-Systems ist das Zusammenspiel aus technischen Messdaten von Bord der Schiffe und einem Data Warehouse, in dem beliebig viele Informationen nicht nur gespeichert, sondern auch verarbeitet und nach bestimmten Kriterien ausgewertet werden können. „Wir haben Hard- und Software so miteinander verknüpft und schnittstellenfähig gemacht, wie es noch kein anderer Anbieter geschafft hat“, sagt Kudritzki. „Denn wir können künftig nur besser managen, was wir vorher gemessen und analysiert haben.“ Um Brücken zwischen den verschiedenen Interessen des Bereederers, des Schiffseigners und des Charterers bauen zu können, werde großer Wert auf Transparenz gelegt. Derzeit befinde sich das System „FuelSafe“ in der offiziellen Anmeldung.

In Zeiten, in denen viele Containerschiffe angesichts historisch schwacher Frachtraten kaum ihre Betriebskosten einfahren und auch Linienreedereien unter enormen Wettbewerbsdruck stehen, geht es darum, die zu reduzieren. „Der Markt definiert ganz klar die Zielsetzung“, sagt Bartels. Also müsse mindestens eingespart werden, was technisch möglich sei. BestShip aber verspricht mehr.

Ohne jegliche Umbauten seien in der Flotte eines großen Charterkunden schon mal 10% allein bei den Kraftstoffkosten eingespart worden. Doch es gehe zudem um Betriebs-, Personal-, Wartungskosten, die geleisteten Betriebsstunden oder zunehmend auch Umweltthemen wie den CO₂-Ausstoß oder den Energieaufwand pro transportierter Tonne. Das bei BestShip entwickelte Tool erlaube nicht nur eine umfangreiche Dokumentation des Ist-Zustandes, sondern sei auch eine Entscheidungshilfe, welche Maßnahmen an Bord ergriffen werden müssen. „Wir verknüpfen die Parameter und stellen die richtigen Zusammenhänge her“, sagt Kudritzki.

„Es kann daher auch sinnvoll sein, ältere Schiffe nachzurüsten“, so Kudritzki. Mit der eigens programmierten Analyse-Software werden diese Daten dann ausgewertet und sorgen für aussagekräftige Ergebnisse, aus denen dann Empfehlungen abgeleitet werden können. „Wir machen so Dinge sichtbar, die vorher gar nicht zu sehen waren“, ergänzt Bartels.

Welches Schiff verbraucht auf welcher Route wie viel Kraftstoff? Fährt ein Kapitän ökonomischer als der andere? Wie viele Betriebsstunden hält ein bestimmtes Aggregat an Bord? Wer muss wie oft in die Werft? Wie können der Trimm verbessert und die Ladung optimal gestaut werden? Solche und andere Fragen könnten künftig beantwortet werden. Zudem hat BestShip drei Expertenteams, bestehend aus einem Kapitän der Flotte und einem Leitenden Ingenieur, jeweils für zwei Wochen auf wechselnden Schiffen im Einsatz. „Wir wollen und müssen mit der Mannschaft besprechen, was wir vorhaben und warum wir das tun“, erklärt Kudritzki. Es sei nicht immer einfach, erfahrenen Seeleute zu vermitteln, dass sie sich verbessern könnten, „aber bislang ist die Akzeptanz gut“. Denn jedem sei inzwischen bewusst: „Die Alte Welt gibt es nicht mehr“. Wer heute bestehen wolle, müs-

FLUID FILM

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

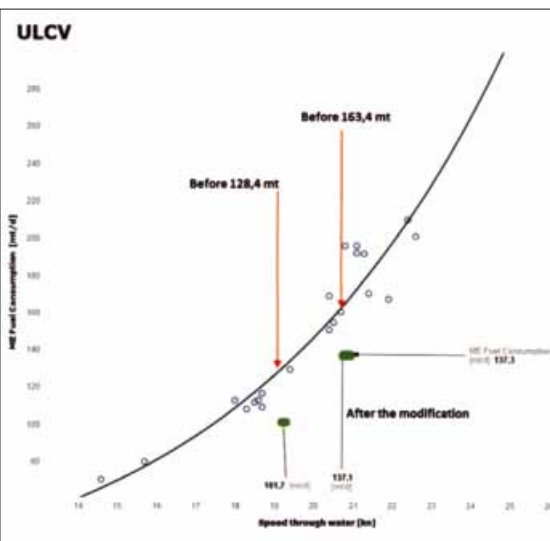
PERMA FILM

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

HODT Korrosionsschutz GmbH

Tel: +49-40-72904030 Fax: +49-40-72904059

E-mail: info@hodt.de Internet: www.hodt.de



Das Einsparpotenzial am Beispiel eines ULCV.

Foto: E.R. Schiffahrt

Voraussetzung sei natürlich die Übermittlung möglichst vieler und möglichst präziser Daten über die an Bord bereits installierte Messtechnik, also das Monitoring eines Schiffes.

se sich verändern. Auch da helfe es, dass das System und der Umgang damit sehr transparent, also einsehbar und nachvollziehbar, gehalten sei.

E-Learning für die Besatzung

Nicht nur durch Experten an Bord werde geschult, sondern auch durch ein neu entwickeltes E-Learning-Tool. Denn ohne Training könne die Crew nicht verstehen, wie sie den Schiffsbetrieb optimieren könne, und die Maßnahmen nicht umsetzen.

Es gebe eine Vielzahl von technischen Möglichkeiten, Verbrauchs- und Betriebskosten zu verringern. Wie durch Modifikationen an Maschinen und Turboladern, die richtige Geschwindigkeit, die Verwendung von modernen Unterwasseranstrichen, Optimierungen bei Trimm und Ballastierung oder die Berücksichtigung von Wetterinformationen. „So erhalten wir eine Benchmark, für einzelne Schiffe oder ganze Flotten – auch im Vergleich zu Wettbewerbern“, sagt Bartels.

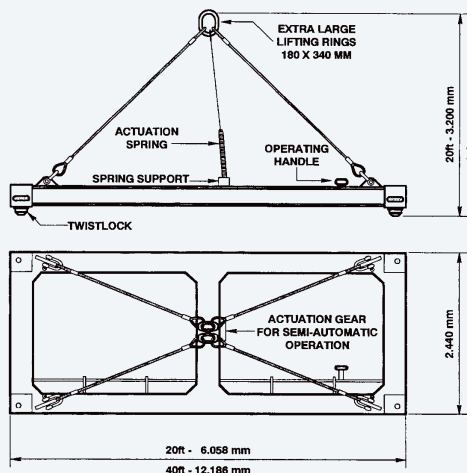


Bruno Dabelstein GmbH
Stahl- und Maschinenbau

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 SPREADERS 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

Daraus könnten sich gezielte Empfehlungen ergeben – für die eigene Reederei im laufenden Bordbetrieb ebenso wie für Retrofit oder auch spätere Neubau-Projekte. So schnitten die modernisierten E.R.-Schiffe nur unwesentlich schlechter als die sogenannten Eco-Neubauten ab, aber deutlich besser als die Schiffe der

Wettbewerber. Dank der umfangreichen Datenbasis könne auch auf veränderte Marktbedingungen schnell und flexibel reagiert und der Schiffsbetrieb angepasst werden. „Wir können jegliche Szenarien durchspielen, auch mit Parametern, die heute vielleicht noch keine Rolle spielen“, sagt Kudritzki.

Künftig wird diese Dienstleistung der Datenerfassung und -analyse sowie Beratung über die neue Gesellschaft Best-Ship auch an deren Reedereien angeboten. „Wir hatten bereits das Know how und die Erfahrung – und haben jetzt auch das beste System am Markt“, sagt Bartels. (aus „Hansa“ 1-2015)

Ahrenkiel Steamship entscheidet sich für die ShipManager-Software von DNV GL

Die Reederei Ahrenkiel Steamship hat beschlossen, die ShipManager-Software von DNV GL bei ihrer gesamten Flotte von 60 Schiffen einzuführen. Damit kann das Unternehmen seine Systeme optimieren und von den Best-Practice-Methoden der Branche profitieren.

Ahrenkiel Steamship ist in diesem Jahr durch die Fusion der Christian F. Ahrenkiel Group mit einem von der MPC-Gruppe gegründeten Joint Venture entstanden. Dadurch wurden die Flotten von Ahrenkiel Shipmanagement, MPC Steamship und Thien & Heyenga zusammengeführt. Nach der Fusion hat das neue Unternehmen begonnen, die vorhandenen Systeme in eine gemeinsame, zentralisierte und dem neuesten Stand der Technik entsprechende Schiffsmanagement-Lösung zu überführen, die sämtliche Anforderungen, einschließlich technischer Belange, Beschaffung, Crewing und des Bereichs QHSE (Qualität, Gesundheit, Sicherheit und Umwelt) erfüllt.

Nach einem detaillierten Ausschreibungsverfahren hat sich Ahrenkiel Steamship für die ShipManager-Software von DNV GL entschieden. Der Beginn der Einführung von ShipManager ist für dieses Jahr geplant. Die Flotte be-

steht aus 60 Schiffen, mehrheitlich Containerschiffe und Schüttgutfrachter. Die Einführung wird von einem Projektteam durchgeführt, das aus Experten von DNV GL und Ahrenkiel Steamship besteht.

Investitionssicherheit

„Für uns war es sehr wichtig, einen zuverlässigen Partner zu finden, der viel Erfahrung bei der Einrichtung von Managementsystemen in der Reedereibranche hat. Nach Auswertung des Marktes und MPC Steamships früheren Erfahrungen mit der ShipManager-Software war DNV GL eindeutig unsere erste Wahl. Besonders die Benutzerfreundlichkeit der Software und der Best-Practice-Ansatz haben uns überzeugt“, erklärte Nick Topham, Geschäftsführer bei Ahrenkiel Steamship. „Wir waren außerdem auf der Suche nach Konzepten für eine zukünftige Weiterentwicklung und Verbesserung der ShipManager-Lösung und fanden die DNV GL Roadmap ebenfalls überzeugend“, erläuterte er.

Eine zentralisierte Schiffsmanagement-Lösung vereinigt sämtliche relevanten Bereiche, und die gemeinsame Datenbank gestattet einen umfassenden Blick auf das Tagesgeschäft. Überdies stellt ShipManager mit dem Modul ShipManager Analyzer maximale Transparenz und KPI-Auswertung bereit.

„DNV GL bietet eine umfassende Palette an Schiffsmanagementlösungen für Schiffs-

eigner, -betreiber und -manager“, sagte der Geschäftsführer für den Bereich Software von DNV GL, Are Føllesdal Tjønn. „Unsere beste Praxis, unser praktischer Ansatz und unser Schwerpunkt auf Datenübernahme aus vorhergehenden Systemen sind für unsere Kunden wichtig. Wir sind in der Lage, nicht nur eine Software-Lösung, sondern die komplette Einführung von dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Systemen anzubieten“, erklärte er.

Bei Ahrenkiel Steamship werden folgende ShipManager-Module zum Einsatz kommen: ShipManager Technical, ShipManager Procurement, ShipManager QHSE, ShipManager Crew und ShipManager Analyzer.

Zum Schmunzeln

Ingenieure begreifen

Es war einmal ein Ingenieur, der ein besonderes Händchen dafür hatte, mechanische Sachen zu reparieren. Nachdem er 30 Jahre lang treu in seiner Firma gearbeitet hatte, ging er glücklich in Pension. Einige Jahre später kontaktierte ihn seine Firma, die ein offensichtlich unlösbares Problem mit einer Millionen teuren Maschine hatte. Sie hätten alles versucht und jeder hätte es versucht – aber nichts brachte Erfolg. In ihrer Verzweiflung wandten sie sich an den pensionierten Ingenieur, der schon so viele Probleme gelöst hatte. Dieser nahm die Herausforderung widerstrebend an. Er brauchte einen Tag um die riesige Maschine kennen zu lernen. Am Ende des Tages machte er ein kleines x mit Kreide an die Maschine und sagte: „Hier ist das Problem“. Das Teil wurde ersetzt und die Maschine funktionierte perfekt. Die Firma erhielt eine Rechnung über 50.000 Mark von dem Ingenieur für seine Arbeit. Sie forderten eine genaue Aufschlüsselung seiner Rechnung. Der Ingenieur antwortete kurz: „Eine Kennzeichnung mit Kreide: 1 DM. Zu wissen, wo die Markierung hin muss 49.999 DM“. Er wurde voll bezahlt und lebt weiterhin friedlich in Pension. (basiert auf wahrer Begebenheit)



Reederei Claus-Peter Offen erhält das Zertifikat „DNV GL Excellence – 5 Stars“

Für die höchsten Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsstandards hat die Klassifikationsgesellschaft DNV GL die Reederei Claus-Peter Offen mit dem Zertifikat „DNV GL Excellence – 5 Stars“ ausgezeichnet.

Matthias Ritters, Regional Manager Germany bei DNV GL, überreicht die Auszeichnung in Hamburg an den Reederei-Inhaber Claus-Peter Offen.

„Die Reederei Claus-Peter Offen setzt sich für Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und Sicherheit ein und beweist somit, dass sie zu den verlässlichsten und umweltfreundlichen Unternehmen der Branche gehört“, sagte Matthias Ritters.



Matthias Ritters, Regional Manager Germany bei DNV GL (links), überreichte die Auszeichnung in Hamburg an den Reederei-Inhaber Claus-Peter Offen

Verliehen wird die Auszeichnung für einen zuverlässigen Schiffsbetrieb und die Einführung und Einhaltung überdurchschnittlicher Sicherheits-, Umwelt- und Qualitätsstandards. Die Reederei Offen hat acht Pflichtanforderungen für das „5 Star Excellence“-Zertifikat erfüllt, darunter ISO 9000, ISO 14000, ISO 50000, ISO 18000, MLC (Seearbeitsübereinkommen), ISM (Internationales Sicherheitsmanagement), ISPS (Gefahrenabwehr) und ERS (Notfalldienste). Hinzu kommen optionale Anforderungen wie eine Notfalleinsatzübung (ERS), das Klassenzusatzzeichen BWB, EP (Environmental Passport) und ein modernes internationales Trainingsprogramm.

Die Reederei Claus-Peter Offen verfügt über eine moderne Containerschiffsflotte von ca. 80 Schiffen, die zu den Klassen Handymax (1.800–3.000 TEU), Panamax (4.000–5.100 TEU), Postpanamax (5.500–9.700 TEU) und Super-Postpanamax (>10.000 TEU) gehören. Die Reederei fährt Liniendienste für große Charterer und bietet durch ihren Management-Service auch technische Beratung an.

„Die Nutzung von innovativen, effizienten und umweltfreundlichen Technologien nimmt für uns einen großen Stellenwert ein. Die Auszeichnung von DNV GL freut uns sehr und ist für uns ein Ansporn, die Qualität und Verlässlichkeit unserer Dienstleistungen weiterhin kontinuierlich zu verbessern. Für Charterer ist das Excellence-Zertifikat ein ausgezeichnetes Nachweis für Qualität und Verlässlichkeit“, sagte Claus-Peter Offen bei der Überreichung.

DNV GL Excellence

Internationale Vorschriften und Management-Systeme zielen darauf ab, die Sicherheit, den Umwelteinfluss und die operativen Prozesse von Schiffen stetig zu optimieren.

Das Zertifikat „DNV GL Excellence – 5 Stars“ dokumentiert durch einen unabhängigen Dritten, dass ein Schiffsfahrtsunternehmen die geltenden Vorschriften erfüllt und sich darüber hinaus freiwillig für die kontinuierliche Verbesserung von Qualität, Nachhaltigkeit, Sicherheit und sozialer Verantwortung einsetzt.

Das Excellence-Zertifikat kann erworben werden, indem ein Kunde mindestens zehn Voraussetzungen in den Kategorien Management-Systeme, Sicherheit und Sicherung, Umwelt und Effizienz sowie Operation und Komfort erfüllt. Diese bestehen aus einer Mischung aus verpflichtenden und optionalen Anforderungen, wie zum Beispiel



Tacke

Einspritztechnik · Injektionstechnik

Einspritztechnik in Präzision



Ihr Service-Partner

Reparatur · Fertigung · Beratung

Diesel-Elektrik F. Tacke GmbH · Tiedemannstraße 7 · D-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

ein zertifiziertes Management-System für Energieeffizienz (ISO-Norm 50001) oder die Nutzung von Schiffsmanagement-Software von DNV GL. Erfüllt ein Schiffseigner fünf der sieben Anforderungen für Management-Systeme (ISO 9001, ISO 14001, ISO 50001, OHSAS 18001, ISM- und ISPS-Code sowie MLC 2006), qualifiziert er sich für die Zertifizierung mit „DNV GL Excellence – 5 Stars“.

Das Zertifikat ist ein Beweis für einen verlässlichen Schiffsbetrieb und dokumentiert für Kunden und Interessenvertreter überdurchschnittliche Standards für Sicherheit und Qualität. Die kontinuierliche Einhaltung der höchsten Qualitätsstandards wird alle drei Jahre im Zuge der ISM- und ISO-Betriebsprüfung verifiziert.

GROMEX®

DichtungHaus

150 Jahre Deutsche Seenotretter:

MTU seit 1950er-Jahren an Bord

150 Jahre deutsche Seenotrettung wird mit Schiffstaufe gefeiert.
Sechs MTU-Motoren für drei neue 28-Meter-Seenotrettungskreuzer bis 2018.
MTU seit Geburtsstunde der modernen Seenotrettungskreuzer
in den 1950er-Jahren dabei.

Anlässlich ihres 150-jährigen Bestehens tauft die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) am 30. Mai 2015 in Bremerhaven den ersten von drei Seenotrettungskreuzern der neuen 28-Meter-Klasse.

Das neue Schiff ist für die Station Amrum bestimmt und wird dort an der schleswig-holsteinischen Westküste gemeinsam mit den Seenotrettungskreuzern der Nachbarstationen diesen Teil der viel befahrenen Deutschen Bucht absichern. Das neue Flottenmitglied der DGzRS ist mit zwei 16-Zylinder-Motoren der MTU-Baureihe 2000 ausgestattet sowie mit dem MTU-Automationsystem Blue Vision New Generation.

Der 2.880 Kilowatt starke Antrieb wird so ausgerüstet, dass er auch bei extremem Wetter, das große Krängungen (Schräglagen) des Schiffes mit sich bringt, noch funktionsfähig bleibt. Die Marke MTU ist Teil von Rolls-Royce Power Systems innerhalb der Division Land & Sea von Rolls-Royce.

Die Zusammenarbeit der Seenotretter mit MTU hat eine lange Tradition. Eines der ersten von MTU motorisierten Schiffe war 1957 die „Theodor Heuss“. Die DGzRS etablierte den Seenotrettungskreuzer als damals neue 23,2-Meter-Klasse nach aufwändigen Versuchsfahrten. Dieser erste in Serie gebaute Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot galt als technischer Meilenstein in der Weiterentwicklung der Rettungseinheiten und wurde von drei MTU-Motoren mit einer Gesamtleistung von 1.290 Kilowatt angetrieben.



Mit Indienstellung der „Theodor Heuss“ begann laut DGzRS eine neue, wegweisende Ära im Bau moderner, vielseitig einsetzbarer Rettungsboote – mit an Bord bis heute: MTU mit Antriebsmotoren, Bordstromaggregaten und Schiffsautomation.

Heute ist der größte Seenotrettungskreuzer der DGzRS die „Hermann Marwede“, mit 46 Metern doppelt so groß wie die „Theodor Heuss“ – und mehr als fünf Mal so stark. In der „Hermann Marwede“ versehen drei MTU-Dieselmotoren der Baureihe 4000 mit einer Gesamtleistung von 6.800 kW ihren Dienst.

Aktuell betreiben die Seenotretter rund 60 Schiffe – die 16 größten Flottenmitglieder der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind mit insgesamt 27 MTU-Motoren ausgestattet.

Außergewöhnliche Anforderungen an Motoren

„Rausfahren, wenn andere reinkommen“ – so beschreiben die Seenotretter selbst ihre Arbeit. Seenotrettungskreuzer müssen auch bei schwerer See extrem manövrierfähig sein. „Das setzt hohe Leistung und Zuverlässigkeit der Motoren zu jeder Zeit und in jeder Lage voraus“, erklärt Carsten Panke von der MTU Deutschland in Hamburg, der mit seinen Kollegen seit vielen Jahren die Seenotretter betreut.

Lebensnotwendig für die Seenotretter sei zum Beispiel, dass die Antriebsanlagen auch bei extremer Krängung funktionieren. Das macht eine spezielle Ausrüstung von MTU möglich:

Dazu gehören eine vertiefte Ölwanne mit Dämpfungsschotten, eine geänderte Kurbelraumventilation sowie eine angepasste Motorsteuerung und -überwachung.

Eine spezielle Gasschutzausrüstung wurde für die 23,1-Meter-Klasse der Seenotrettungskreuzer entwickelt. Sie stellt sicher, dass die Maschinen zuverlässig laufen, auch wenn über die Atmosphäre ein explosives Gasgemisch angesaugt wird – wie zum Beispiel bei einem Gas- oder Chemikalien-tankerunglück.

Ausstieg aus der deutschen Flagge

Die Buxtehuder Reederei NSB plant den kompletten Ausstieg ihrer Flotte aus der deutschen Flagge. Konkret bedeutet dieser Schritt die sukzessive Ausflagung der zurzeit noch 38 deutsch geflaggten Containerschiffe und damit die schrittweise Entlassung von 486 Mitarbeitern auf See bis Juni 2017.

Das Unternehmen sieht sich aufgrund der wirtschaftlichen Lage in der deutschen Schifffahrtsbranche zu diesem Schritt gezwungen.



Insgesamt 38 Containerschiffe werden ausgeflaggt.

Die weitere Beschäftigung von deutschen und europäischen Seeleuten ist laut NSB vor dem Hintergrund der anhaltend schlechten Marktbedingungen nicht mehr tragbar und würde den Unternehmensfortbestand gefährden.

Auch unter Einbindung von Politik und Verbänden sei es nicht gelungen, gemeinsam den Förderrahmen für die deutsche Flagge auf ein Niveau zu bringen, das langfristig eine internationale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Beschäftigter auf See sicherstelle und das maritime Now-how am Standort Deutschland sichere, so die Reederei weiter.

Die Reederei hat mit dem NSB-Seebetriebsrat unter Einbindung einer Einigungsstelle einen Interessenausgleich und Sozialplan für die Beschäftigten verabschiedet.



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. (privat) 04221 - 31 5

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.

Kurzprotokoll der Mitglieder - Hauptversammlung

von Donnerstag, dem 19. März 2015, um 17.00 Uhr,
im Hause der „Tritonia“, Leinestraße 5, 28199 Bremen

Die Einladung zur Mitglieder-Hauptversammlung erfolgte in der Fachzeitschrift Schiffs-Ingenieur-Journal, Ausgabe 1/2015, fristgerecht auf unserer Vereinsseite. Zusammen mit der Einladung wurde die vorgeschlagene Tagesordnung angekündigt.

Teilnehmer:

Die Namen und die Mitgliedsnummern der teilnehmenden Mitglieder wurden in einer Anwesenheitsliste dokumentiert. Nach Prüfung der Anwesenheitsliste wurde festgestellt, dass entsprechend der Satzung, die Beschlussfähigkeit der Mitglieder-Hauptversammlung gegeben war.

Beginn der Versammlung: 17.02 Uhr
Ende der Versammlung: 18.31 Uhr

Vorsitz: Herr Alfred Seif

gab, wurde entsprechend der vorgeschlagenen Tagesordnung verfahren.

Das Protokoll der letzten Mitglieder-Hauptversammlung vom 20. März 2014 lag zur Einsichtnahme in unserer Geschäftsstelle, Bremen-Huchting, aus.

Da es keine Änderung- oder Ergänzungsberichte von den Mitgliedern gab, wurde das Protokoll zur Genehmigung und zur Abstimmung gebracht. Das vorliegende Protokoll vom 20. März 2014 wurde einstimmig genehmigt.

Top. 2:

Jahresberichte des Vorstandes und der Ausschüsse

Top. 2.1: Berichte des Vorstandes:

Bericht durch Herrn Seif:

Neben Mitteilungen aus dem Verein wurden in dem Bericht des Vorstandes auch die Mitgliederbewegungen im Berichtszeitraum erläutert.

Mitgliederstand am 1. Januar 2015 – 197 Mitglieder

Leider musste mitgeteilt werden, dass im letzten Jahr, 2014, nachstehende Mitglieder verstorben sind:

Herr Werner Albers,
Herr Bernhard Hechler,
Herr Klaus Osmer,
Herr Georg Blanke.

Zur Trauer und zur Ehrung der verstorbenen Mitglieder bat Herr Seif, dass sich die Versammlungsteilnehmer von ihren Plätzen erheben möchten. Nach einer Gedenkminute wurde die Versammlung fortgesetzt.

Top 2. 2:

Auflösung der Geschäftsstelle

Bericht durch Herrn Große:

Wie bereits in dem Schiffs-Ingenieur Journal, Ausgabe September/Okttober 2014, mitgeteilt wurde, ist unsere Geschäftsstelle in Bremen-Huchting zum 30. 9. 2014 aufgelöst worden.

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

65 Jahre

Theodor Borchers 3. 6.

70 Jahre

Werner Helmerich 28. 5.

75 Jahre

Hartmut Jahn 6. 5.

Siegfried Stellmacher 22. 5.

Eberhard Patermann 24. 6.

Wolfgang Düsing 19. 6.

80 Jahre

Günter v.d. Dovenmühle 2. 5.

Hans-Heinrich Dzieia 17. 6.

81 Jahre

Paul-Wolfgang Cichy 28. 5.

Arnold Haesihus 5. 6.

83 Jahre

Rolf Blume 28. 6.

Germuth von Hoffmann 3. 6.

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

Der Kassenwart erinnert an die Beitragszahlungen

Das 1. Halbjahr ist fast vorbei und es sind noch ca. 70 ausstehende Beiträge zu vermerken !!!!

Dieses wurde in einer außerordentlichen Vorstandssitzung am 11. August 2014 mit einer Mehrheit der anwesenden Vorstandsmitglieder beschlossen, mit drei Ja-Stimmen, einer Nein-Stimme und einer Enthaltung.

„Begründung“:

Der Beschluss zur Schließung erfolgt aus Kostengründen.

Die Nutzung der Geschäftsstelle stand in keinem Verhältnis zu den anfallenden Kosten. Zu den Geschäftszeiten am Montag, die regelmäßig durch den Kassenwart abgehalten wurden, gab es kaum Telefonanrufe oder E-Mails und nur sehr selten persönliche Mitgliederbesuche. Mit der Einstellung unserer Vereinszeitung „Antrieb“ gab es nur noch sehr wenig Brief- und Postverkehr.

Auf dieser Sitzung, die mit der Mehrheit der Vorstandsmitglieder die Schließung beschlossen hatte, ist dann unser 1. Vorsitzender, Herr Prof. H.-H. Albers, von allen seinen Ämtern zurückgetreten.

Seine Begründung: „Ohne Geschäftsstelle ist eine Vereinsführung nicht möglich“.

Den Vorsitz des „Vereins der Schiffsingenieure“ übernahmen daraufhin Herr Große und Herr Seif kommissarisch.

Anmerkung:

Nicht alle Schiffsingenieursvereine haben eine kostenverursachende Geschäftsstelle, ebenfalls auch der Verein „Wieland“ in Bremerhaven nicht.

Top. 2.3:

Bericht über die Aktivitäten des VA im VDSI durch Herrn Große

Der Verein der Schiffsingenieure in Bremen hat am 29. 5. 2014 in Rostock turnusgemäß den Vorsitz im Verwaltungsausschuss (VA) im VDSI übernommen. Durch diese Übernahme des Vorsitzes ist natürlich zusätzliche Arbeit auf uns zugekommen.

Da Herr Albers mit dem Rücktritt von seinen Ämtern, auch den Vorsitz im VA niederlegte, hat Herr H.-H. Große mit tatkräftiger Unterstützung von Herrn K. Satow, den Vorsitz und die Arbeit im VA übernommen und weitergeführt.

Der Verwaltungs-Ausschuss (VA) tagt 5- bis 6-mal im Jahr in der Hamburger Vereins-Geschäftsstelle. Für diese Sitzungen müssen von uns die Einladungen mit Tagesordnung an die anderen Mitgliedsvereine aufgestellt und versandt werden und nach erfolgter Sitzung das Protokoll erstellt werden.

Die nächste Jahreshaupt- und Delegierten-Versammlung des Verbandes ist am 14. Mai 2015 in Bremen.

Tagungsort ist das Inside-Hotel auf dem Gelände der ehemaligen „AG-Weser-Werft“. Auf dieser Versammlung wechselt auch der Vorsitz im VA des VDSI vom Bremer Verein nach Bremerhaven zum Verein „Wieland“.

Top. 2.4: VA-Aktivitäten

Auf dem jährlich stattfindenden maritimen, parlamentarischen Abend in Berlin, ging es um Liquid Natural Gas (LNG) als Brennstoff für Schiffsantriebsmotoren. An dieser Tagung nahm Herr Boy als Vertreter des VDSI teil. Diskutiert wird LNG als Alternativbrennstoff zum Schweröl zur Reduzierung von Luftverschmutzung durch Schwefel und Feinstaub.

Seit Anfang des Jahres 2015 ist der Brennstoff in den Schwefelemissionen kontrollierten Gebieten, den sogenannten Sulphur Emission Control Area (SECA), auf 0,1% Schwefelgehalt begrenzt.

Ein weiterer Schwerpunkt der Aktivitäten des VA ist die Mitarbeit bei der Erarbeitung von Richtlinien zur Ausbildung des technischen Schiffspersonals. Zu Bedauern ist der Rückgang in der Ausbildung von Schiffsmechanikern. Der hat sich aus Mangel an Perspektiven in den vergangenen sieben Jahren fast halbiert. Im Jahre 2014 haben 188 auszubildende Schiffsmechaniker ihre Lehre bzw. Tätigkeit aufgenommen.

Auch die Ausflaggung durch deutsche Reeder ist ein Diskussionsthema, weil damit Ausbildungsmöglichkeiten für seemännisches Personal entfallen.

Momentan sind bei ca. 2888 Schiffen der deutschen Handelsflotte nur 368 Schiffe mit deutscher Flagge unterwegs. Aus diesen vorgenannten Gründen soll der Ausbildungsfond von der Bundesregierung gekürzt werden.

Top. 2.5:

Schiffs-Ingenieur Journal

Die dem Bremer Verein zustehenden zwei Seiten im „Schiffs-Ingenieur Journal“ werden von Herrn Pollem betreut. Die Mitglieder, die Beiträge veröffentlichen möchten, müssen Herrn Pollem kontaktieren. Für diese Tätigkeit und der Pflege des Journals dankt der Verein. Dieses wurde bei der Versammlung hervorgehoben.

Top. 3:

Jahresbericht der Finanzverwaltung

Top. 3.1: Bericht des Kassenwartes Herr Große

Der Kassenbericht 2014 lag bei der Jahres-Hauptversammlung aus und konnte von den anwesenden Mitgliedern zur Unterrichtung und Einsicht mitgenommen werden. Insgesamt steht der Verein finanziell gut da.

Top. 3.2:

Berichte der Kassenprüfer

Kassenprüfung für das Geschäftsjahr 2014 fand statt im Haus Tritonia, Leinestraße, Bremen am 9. Februar 2015.

Anwesend waren: Herr Hans-Hermann Große als 1. Kassenwart, Herr Loerts und Herr Satow als Kassenprüfer.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden 218 Eingänge und 94 Ausgänge verbucht. Hiervon wurden sporadisch ca. 10 % der Belege mit den Eintragungen in den Journalbüchern kontrolliert. Es wurden einwandfreie Aufzeichnungen vorgefunden, die Einnahmen und Ausgaben entsprachen den Belegen.

Wir danken dem Kassenwart für seine korrekte und aufwendige Arbeit.

Top. 4: Bereitschaft zur Mitarbeit im Verein

Durch die Ausrichtung der Haupt- und Delegiertenversammlung am 14. Mai 2015, Himmelfahrtstag, in Bremen, entsteht zusätzliche Arbeit. Unter anderem muss das Damen-Programm organisiert werden und die mitgereisten Damen der teilnehmenden Delegierten und der VA-Mitglieder betreut werden.

Nach Aufforderung um Mitarbeit und Hilfestellung für die Delegiertenversammlung baten wir die Mitglieder um Meldung. Leider gab es keine Zusagen zur Mitarbeit von den anwesenden Mitgliedern.

Top. 5: Entlastung des Vorstandes

Aus dem Teilnehmerkreis der Mitgliederhauptversammlung wurde von dem Mitglied, Herrn Beckmann, der Antrag auf die Entlastung des Vorstandes gestellt, einschließlich der Finanzverwaltung. Der Antrag wurde zur Abstimmung gebracht. Dem Antrag wurde zugestimmt und dem gesamten Vorstand die Entlastung erteilt.

Top. 6: Wahlen zum Vorstand Wahl des Vorstandes

Durch den Rücktritt des Herrn H. H. Albers musste ein neuer 1. Vorsitzender gewählt werden. Ebenfalls neu zu wählen waren der 1. Schriftführer und der 1. Kassenwart. Von den anwesenden Mitgliedern war niemand bereit für die Ämter zu kandidieren und diese zu übernehmen. Herr H.-H. Große und Herr Kurt Satow schlugen Herrn Alfred

Seif als Kandidat zum 1. Vorsitzenden vor.

Von den anwesenden Mitgliedern kam folgender Vorschlag:

Herr A. Seif als 1. Vorsitzender,
Herr K. Satow als 1. Schriftführer,
Herr H.-H. Große als 1. Kassenwart.

Die Kandidaten für die vorher genannten Positionen, stimmten dem Vorschlag zu und stellten sich zur Wahl und wurden einstimmig gewählt. Die benannten Herren nahmen die Wahl an und bedankten sich für das Ihnen ausgesprochene Vertrauen.

Diese Änderung im Vorstand des Vereins muss im Vereinsregister eingetragen werden. Hierfür bedarf es der Hilfe eines Notars, mit dem ein Termin vereinbart wird.

Der Herr Blume und der Herr Seif haben sich bereit erklärt als Delegierte, Herr Große und Herr Satow als VAMitglieder, den Verein der Schiffssingenieure in Bremen e.V. (VdSI) bei der Haupt- und Delegierten Versammlung zu vertreten.

Top. 7: Auflösung des Vereins der Schiffssingenieure in Bremen e.V.

Diskussionen über den Bericht: „Die Zukunft des Vereines der Schiffssingenieure in Bremen e.V. (VdSI)“.

In der Mitglieder-Hauptversammlung von März 2014 stellte Herr Schön den Antrag: „Die Zukunft des Vereins der Schiffssingenieure in Bremen e.V. (VdSI)“. Der Antrag von Herrn Rolf Schön wurde angesprochen und erklärt.

Der Vorstand erklärte: „Dass aus sachlichen Gegebenheiten, wie die Schließung der Geschäftsstelle, oder aus finanzieller Sicht, wie etwa zu wenig Guthaben, es keine Notwendigkeit gibt, den Verein aufzulösen“. Der Vorstand wird den Verein so weiter führen und bei der nächsten Mitgliederversammlung 2016 erneut über die Situation des Vereins berichten.

Die anschließende Diskussion über das Thema, brachte viele Wortmeldungen und Zwischenrufe, die nicht immer zum Thema beitrugen und keine konkreten Ergebnisse brachten.

Im Vordergrund stand die Auflösung der Geschäftsstelle, welches von Herrn Albers kritisiert wurde. Die teilweise von Herrn Albers angesprochenen Punkte entsprachen nicht immer den Tatsachen. Ein Archiv des Vereins war bei der Auflösung der Geschäftsstelle nicht vorhanden. Die vorhandenen Fachbücher waren vollständig veraltet und die angesprochenen Institute wollten die Bücher nicht übernehmen. Einige Fachbücher neuerer Art hatten im Vorwege schon Abnehmer gefunden.

Top. 8: Diskussionen über zukünftige Vereinsaktivitäten und Veranstaltungen

Die gute Resonanz, die das diesjährige Reis- und Curry-Essen gefunden hatte, erfordert auf Wunsch der Mitglieder eine Wiederholung. Der Raum im „Tritonia“ wurde für den 27. Februar 2015 vorreserviert und der Beginn auf 18.00 Uhr festgelegt.

Zur Belegung des Vereins wurde von Herrn Klages der Vorschlag eingebracht doch wieder Ausflugsfahrten zu organisieren.

Der Vorstand wird sich des Vorschlages annehmen. Herr Seif wird für einen Busausflug bei mehreren Reiseunternehmen einmal anfragen. Es kann ja auch die Lüneburger Heide sein. Um weitere Mitarbeit wird gebeten.

Top. 9: Verschiedenes

Da es keine weiteren Wortmeldungen von den Anwesenden gab, schloss Herr Seif die Versammlung um 18.32 Uhr mit Dank für die Teilnahme sowie dem Wunsch auf einen guten Nachhauseweg und ein gesundes Wiedersehen zur nächsten Mitgliederversammlung im März 2016.

Das vollständige Protokoll kann unter unserer Vereinstelefonnummer oder unserer E-Mail Adresse angefordert werden. Beides, Telefonnummer und E-Mail Adresse stehen auf unserer Vereinsseite im Schiffss-Ingenieur-Journal.

*Kurzprotokoll aufgestellt:
Kurt 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

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

Hauptversammlung 2015

Die Jahreshauptversammlung der „Wieland“, am Freitag, dem 24. April 2015, im „Weser-Yacht-Club“, war in diesem Jahr besonders gut besucht.

Es waren 52 Mitglieder anwesend, darunter auch eine Reihe von Studenten, die von dem 1. Vorsitzenden, Herrn Klaus Ehlen, besonders begrüßt und willkommen geheißen wurden. Dies war eine Rekordbeteiligung, wie wir sie lange nicht mehr gehabt haben. Besonders begrüßt wurde auch unser Ehrenmitglied Herr Gerd Wiese, und unser Alterspräsident Herr Horst Könecke.

Die anwesenden Mitglieder bildeten ein gutes Abbild der Altersstruktur unseres Vereins. Es waren alle Altersgruppen vertreten, von Studenten über Leute die voll im Berufsleben stehen, bis hin zu hochbetagten Rentnern. Von der Anzahl her überwiegen allerdings die rüstigen „Wielanden“ im Ruhestand. Einige Mitglieder haben auch sehr weite Wege auf sich genommen, um auf dieser Hauptversammlung alte Kollegen wieder zu treffen. Es waren „Wielanden“ aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg anwesend.

Die diesjährige Hauptversammlung hatte keine besonderen Schwerpunkte, sodass der geschäftliche Teil kurz gehalten werden konnte, um mehr Zeit für Gespräche und das gesellige Zusammensein zu haben. Die üblichen Tagesordnungspunkte wurden von der Hauptversammlung zügig abgearbeitet.

Auf Antrag unseres Alterspräsidenten, Herrn Könecke, wurde der Kassenbericht genehmigt, dem Gesamtvorstand Entlastung erteilt, und dem geschäftsführenden Vorstand, bestehend aus dem 1. Vorsitzenden Klaus Ehlen, dem Schatzmeister und Geschäftsführer Jürgen Armbrust und dem 1. Schriftführer Gustav Schlag, für ein weiteres Jahr das Vertrauen ausgesprochen. Herr Armbrust hat die Kassenabrechnung für den Geschäfts-Jahresabschluss 2014 erstellt. Außerdem hat er die Kassenprüfung durch die Rechnungsprüfer vornehmen lassen. Herr Kräfft, als Rechnungsprüfer, bestätigte der Hauptversammlung, dass bei der Kassenprüfung alles für in Ordnung befunden wurde. Der Jahresabschluss

weist ein deutliches Plus auf und wir sind unserem Schatzmeister für die sparsame Haushaltsführung zu Dank verpflichtet.

In seinem Jahresbericht als 1. Vorsitzender berichtete Herr Ehlen über die Vereinsaktivitäten.

Das Matjesessen in der Seebeck-Villa war eine gelungene Veranstaltung. Außerdem wurden drei Themenabende – Erfahrungsaustausch – abgehalten, wovon das Thema – Effektives Lernen – von Herrn Prof. Kniebusch besonders erwähnenswert ist. Dieser Themenabend fand im Rahmen der Erstsemesterwoche im September 2014 an der Hochschule Bremerhaven statt.

Die Werbeveranstaltungen für Studenten der Hochschule Bremerhaven und der Seefahrtsschule Cuxhaven, waren mehr oder weniger erfolgreich. Es sind einige Studierende neu in die „Wieland“ eingetreten. Der „Wieland“-Vorstand ist sich jedoch darin einig, dass wir nicht nachlassen dürfen, bei den Studierenden für unseren Verein zu werben, damit das langfristige Überleben des Vereins gesichert werden kann.

Andere Ortsvereine beneiden uns um unsere Situation. Wir haben hier in unserem Gebiet zwei Ausbildungsstätten, Bremerhaven und Cuxhaven, woraus wir unseren Nachwuchs rekrutieren können. Der aktuelle Mitgliederstand beträgt 297 Mitglieder, davon 47 Studenten.

Die Sprecher der Ausschüsse informierten die Hauptversammlung über ihre Arbeit: Herr Kreitz für den Festausschuss. Die Vorbereitungen für das diesjährige Matjesessen und die Jubilarehrungen sind bereits angelaufen. Herr Schlag berichtete über die Arbeit im VDSI-Verwaltungsausschuss und die bevorstehende Jahreshaupt- und Delegiertenversammlung am 14. Mai 2015 (Himmelfahrt) in Bremen. Herr Grüber berichtete über seine Arbeit als Pressewart und ermunterte die Mitglieder Artikel oder Anekdoten für das „Journal“ beizusteuern.

Die „Montagsrunde“

der
**Wieland-Schiffsingenieure-
Stammtisch**

„Maschine genug“

trifft sich jeden Dienstag
von 10.30 bis 12.00 Uhr
im Restaurant

**„Schiffergilde“ Obere Bürger
zum Klönschnack**

**Der Vorstand
gratuliert
folgenden Mitgliedern
herzlich
zum Geburtstag:**

65 Jahre

Henning Schröder 9. 06. 50

80 Jahre

Bodo Schulz 25. 05. 35

Heinz Schnittger 31. 04. 35

85 Jahre

Dietrich Hermann 1. 04. 30

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



Wir nehmen Abschied von
Peter-Michael Sapia
Träger der Goldenen Ehrennadel
„Wieland“

Vereinigung der Schiffsingenieure
Bremerhaven e.V.

In der anschließenden Aussprache über die Berichte, wurde recht lebhaft über die derzeitige Situation in der deutschen Seeschifffahrt diskutiert, und dass es schwierig sein kann, nach Abschluss des Studiums ein geeignetes Schiff zu finden, um das Patent auszufahren. Es gab hier einige interessante Vorschläge, wie man bestehende Kontakte von „Wielanden“ dazu nutzen könnte, um eine Stelle an Bord mit angemessener Bezahlung zu finden, denn praktische Erfahrung an Bord als Schiffsingenieur ist für den weiteren Berufsweg überaus wichtig, auch im Hinblick auf eine spätere Landstellung. Darin war sich die Hauptversammlung einig.

Änderungen im Gesamtvorstand

Da Herr Bastian Gruschka sein SBT-Studium in Bremerhaven erfolgreich abge-

schlossen hat, wird er nach Elsflath wechseln, um dort seinen Master im maritimen Management zu machen. Deswegen möchte er sein Amt als Beisitzer im Vorstand aufgeben. Herr Gruschka hat als Verbindungsmann zwischen der Studentenschaft und der „Wieland“ sehr gute Arbeit geleistet. Für seine berufliche Zukunft wünschen wir ihm alles Gute und viel Erfolg.

Als Nachfolger für die studentischen Belange, hat sich Herr Philipp Richter bereit erklärt, für den Vorstand zu kandidieren. Herr Richter stellte sich der Hauptversammlung vor. Er ist Student im 3. Semester SBT an der Hochschule Bremerhaven. Herr Richter wurde von der Hauptversammlung einstimmig als Beisitzer in den Vorstand gewählt. Mit der Wahl von Herrn Richter, ist die Studentenschaft im

„Wieland“-Vorstand mit drei Vorstandsmitgliedern gut vertreten. Wir haben neben Herrn Richter Frau Francisca Handschuch als 2. Vorsitzende und Herrn Marc Thaden für die Mitwirkung im Vortragswesen.

Wir erhoffen uns von den jungen Leuten positive Anregungen zur Gestaltung der Vereinsaktivitäten.

Im Anschluss an den offiziellen Teil der Jahreshauptversammlung fand das traditionelle Curry-Reis-Essen statt. Wegen der großen Teilnehmerzahl wurde es beim Essen zwar etwas eng an den Tischen, aber dafür war das Essen hervorragend, und die Nähe förderte die kollegialen Kontakte und führte zu interessanten Gesprächen.

Gustav Schlag

Die Siegesfahrt der „Europa“

Nachlass Heinz Eints



Chief Ing. Heinz P. Eints

Das waren zwei tolle Tage an der Wasserkante, als am 15. Aug 1928 bei Blohm & Voß an der Elbe die „Europa“ und 24 Stunden später auf der Weser die „Bremen“ vom Stapel liefen.

Die „Bremen“ legte am 16. Juli 1929 zu ihrer Jungfernfahrt ab. Sie gewann sofort das „Blaue Band“, die Trophäe für das schnellste Schiff auf dem Nordatlantik. Auf der „Europa“ war während der Neubauzeit ein Brand ausgebrochen, der die Indienstellung um ein Jahr auf den 19. März 1930 verzögerte.

In Cherbourg begegnete sich zwei Schiffe, die „Majestic“, die ehemalige nach dem ersten Weltkrieg requirierete „Bismarck“, sie war das größte Schiff, das Blohm & Voß je gebaut hatte und die „Europa“, sie wurde das schnellste.

Eine Meisterleistung deutscher Ingenieure

Der Neubau „Europa“ ist gerade soweit, dass dem Schiff „inneres Leben“ verliehen werden soll. Die 24 großen Wasserrohrkessel des Schiffes mussten nacheinander unter Dampfdruck gebracht und dem Aufsichtsamt für Dampfkessel zur Abnahme vorgeführt werden. Heizöl war an Bord zu nehmen, zu diesem Zweck mussten Öltanks, Pumpen und Rohrleitungen betriebsklar gemacht werden.

Dasselbe galt für das Kesselspeisewasser und dessen Tanks, Pumpen und Rohrleitungen. Die großen Dieselmotoren für die elektrische Zentrale des Schiffes mussten angefahren werden, damit die Unzahl elektrischer Pumpen, Lüfter und sonstiger Maschinen mit Strom versorgt werden konnten. Das Schiff hatte vier Antriebsschrauben, deren jede von vier Turbinen getrieben werden sollte, sie würden die 120.000 Pferdekkräfte für die garantierten 26 bis 27 Knoten Geschwindigkeit des Schiffes hervorbringen müssen. Das Schwimmbad erhielt einen eigenen Maschinenraum mit Pumpen, Kompressoren und Apparaten für die Unterwasserbeleuchtung. Oben in den Schornsteinen des Schiffes sollten große Saugzuggebläse den etwaigen Rauch aus den Schornsteinen hinaus hoch nach oben schleudern, um das Deck des Schiffes und die Passagiere vor Belästigung durch Gase und Ruß zu bewahren. Die vielen Maschinen für den seemännischen Betrieb des Schiffes, Ankerspill, Rudermaschine, Bootswinden sowie die Kühlmaschinen, die Küchenherde und vieles mehr mussten erprobt und vorgeführt werden.

So wurde das Schiff von Tag zu Tag selbständig, in seinem Aderwerk flossen Dampf, Wasser, Öl und elektrischer Strom, es wurde warm an Bord – die Fahrt der „Europa“ bekam Leben. Endlich war die „Europa“ fertig zur Probefahrt! Jetzt sollte sie unter Beweis stellen, dass sie ein Spitzenschiff war. Ihr Schwesterschiff, die „Bremen“, hatte der „Mauretania“ die zwei Jahrzehnte lang unbestritten das schnellste Schiff auf dem Nordatlantik gewe-

sen war, aus ihrer Jungfernfahrt das Blaue Band entrisen. Sie hatte, von prächtigem Wetter während der ganzen Überfahrt nach New York begünstigt, einen Reisedurchschnitt von 27,83 Knoten Geschwindigkeit erzielt, rund 1 1/2 Knoten mehr, als ihrer Vertragsgeschwindigkeit entsprochen hätte. Die „Mauretania“ wollte sofort das Blaue Band zurückerobert und erreichte bei weniger gutem Wetter auf der Ausreise 26,90 und auf der Heimreise 27,22 Knoten. Sie hatte damit den Rekord der „Bremen“ nicht brechen können, ihren eigenen früheren Durchschnitt aber erheblich übertroffen. Das war für ihre



Ingenieure bei dem Alter des Schiffes ohne Zweifel eine große Leistung.

Nun sollte die Siegesfahrt der „Europa“ gegenüber diesen hochliegenden Zahlen in Konkurrenz treten. Und das auf dem „Präsentierteller“ vor der ganzen Welt! Zwei Faktoren spielten dabei eine große Rolle. Der eine war das Wetter, das im günstigsten Falle ebenso gut wie bei der „Bremen“ werden könnte, wahrscheinlich aber bedeutend schlechter ausfallen würde, denn die „Bremen“ war im Juli gefahren, also zu einer Zeit, während die „Europa“ im März fahren sollte, einem der unfreundlichsten Monate auf dem Ozean. Der zweite Faktor war das Gewicht des Schiffes. Da die „Europa“ schwerer gebaut war als die „Bremen“, mussten die Maschinen viel mehr hergeben und dem schlechteren Reisewetter Rechnung tragen.

Man konnte klar voraussehen, dass von den Ingenieuren, den Kesseln und den Maschinen das Äußerste verlangt werden müsse. Es galt, nicht nur die Vertragsgeschwindigkeit zu erzielen, wie bei anderen Schiffen auch, sondern darüber hinaus die viel höher liegenden Geschwindigkeitszahlen der „Bremen“ und der „Mauretania“ zu erreichen oder, wenn möglich, noch zu übertreffen. Andernfalls würde die Fahrt der „Europa“ nur zu den Schiffen gehören, die unter „ferner liefen“ gerechnet werden.

Am 22. Februar 1930 ging die „Europa“ zur ersten Probefahrt in See nach Norwegen. Von Hamburg bis über Blankenese hinaus wimmelten die Elbufer von Menschen, die dem scheidenden Schiff des Geleit gaben – der erste Beweis dafür, wie sehr die Welt alle Bewegungen des Schiffes mit wachen Augen verfolgte und alle Voraussicht nach auch weiterhin verfolgen würden. Ohne Grundberührung wurde Cuxhaven erreicht, für die Seeleute schon ein erfreuliches Ereignis. Darin ging es mit zunehmender Belastung über die Nordsee und an der Südostküste Norwegens in die Fahrten mit hoher Maschinenleistung. Während einer Fahrt mit Überlast wurde eine Hochdruckturbine unklar. Die Versuche wurden sofort abgebrochen, und das Schiff ging nach Bremerhaven zur Reparatur. Man nahm die verdächtige Turbine auf es zeigten sich einige Schaufelschäden. Kurzerhand baute man alle vier Hochdruckturbinen aus, schickte sie auf Lastautos nach Hamburg und ließ sie dort ausbessern. Mitte März waren sie wieder eingebaut.

Dann konnte zum zweiten Male auf Probefahrt gegangen werden. Langsam und vorsichtig ging man über die Garantieleistung hinaus, und immer höher stieg bei allen Beteiligten die innere Spannung in Erwartung der bevorstehenden Ergebnisse. Würde man die 27,87 Knoten der „Bremen“ erreichen? Die Ingenieure wussten, dass man sie sogar er-

heblich übertreffen müsste; denn sie waren ja das Mittel einer ganzen Ozeanüberquerung. Eine Stunde Messfahrt ist aber noch lange keine Reise über den Atlantik!

Als das Ergebnis bekannt wurde, atmeten alle freudig auf, mit 136.400 Pferdekraften war eine Geschwindigkeit von 28,91 Knoten gemessen worden. Nun konnte man also doch mit den beiden Spitzenschiffen in Konkurrenz treten! Befriedigt kehrte man, nachdem am Großmast die Flagge des Norddeutschen Lloyds gesetzt worden war, nach Bremerhaven zurück. Es war aber auch keine Zeit mehr zu verlieren, denn man schrieb den 17. März 1930, und am 19. schon sollte die „Europa“ fahrplanmäßig auf die Jungfernfahrt gehen.

Ausrüstung und Proviant kamen an Bord, die Tanks wurden mit Heizöl und Kesselspeisewasser gefüllt. Man glaubte schon einen Hauch von Ozeanluft zu spüren. Man sprach von „übermorgen in Southampton“ und „nächste Woche in New York“.

Für die Ingenieure von Werft und Reederei aber lag zwischen der Verwirklichung dieser beiden Aussprüche die unabwendbare Entscheidung: „Sieg“ oder „ferner liefen“. Nun war es soweit, dass die Welt erfahren würde, was die Turbinen und ihre Meister würden leisten können. Der schöne Erfolg der Probefahrt war nur das Ergebnis einer mehrstündigen Messung, er war leichter zu erringen, als ein Füntagerennen über See.

Werden die Turbinenschaukeln der hohen Dauerbeanspruchung standhalten? Wie wird das Wetter werden? Wird die erforderliche hohe Luftleere in den Kondensatoren der Maschine auch in warmen Seewasser des Golfstromes bei zuhalten sein?

Der Vielzahl dieser aufregenden Fragen, die immer mehr anwuchs, je näher die Abschiedsstunde heranrückte, erlag die Gesundheit des Leitenden Ingenieurs des Schiffes – in der Nacht vor der Abreise erlitt er einen Schlaganfall und musste an Land bleiben. Das war ein ungünstiger Anfang. Sollte es ein böses Omen sein? Heinz Eints rückte auf und übernahm als neuer Leitender Ingenieur die „Europa“.

Am 19. März 1930, um 13 Uhr, sprangen die Maschinentelegraphen unerbittlich auf „Achtung“ und dann auf „Langsam Voraus“. Die Jungfernfahrt hatte begonnen. Gemächlich ging es die Weser hinab und dann in flotter Fahrt über die Nordsee. Den Anmarschweg nach Southampton und Cherbourg benutzten die Ingenieure als willkommene Gelegenheit zum Einspielenlassen der großen Maschinenanlage. Schrittweise konnte man mit der Leistung von Kesseln und Turbinen höher gehen und dabei jedesmal so lange abwarten bis sich das Gleichgewicht zwischen allen dabei wirkenden Kräften eingestellt hatte. Am nächsten Morgen war Southampton erreicht. Während der Begrüßungsfeierlichkeiten und der Übernahme von Post und Passagieren erschien in der Einfahrt ein zweites großes Schiff, zunächst nur von der Wache auf der Brücke bemerkt. Es entpuppte sich als die „Bremen“, die auf Heimreise befindliche „Königin des Atlantik“! Eine Stunde lang ankerten die Rivalinnen nebeneinander, es gingen Grüße von Bord zu Bord. Ob sich die Ingenieure der „Bremen“ jetzt wohl Gedanken machten über ihren Besitz des „Blauen Bandes“? Hatte die „Europa“ die Absicht, die Fähigkeiten, die Pferdekraft, die Ingenieure, das Wetterglück, sich auf einen Wettstreit einzulassen? Solche oder ähnliche Erwägungen mochten ihnen wohl durch den Kopf gehen. Aber allzu viele Gedanken brauchten sie sich eigentlich kaum zu machen. Denn selbst wenn beiden Schiffe gleichwertig wären, wussten sie doch, dass der Ozean, den sie soeben verlassen hatten, alles andere als freundlich und damit nicht auf der Seite der „Europa“ war.

Ähnliches sagten sich auch die Ingenieure der „Europa“. Aber dennoch – ihre Anlage war stark und intakt – sie wollten es versuchen! Unter diesen Gedanken bedienten sie ihre Kessel und Turbinen auf der Weiterfahrt nach Cherbourg mit ausgesuchter Fürsorge und liebevoller Pflege.

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe

GROMEX®
DichtungsHaus