

Schiffs-Ingenieur *Journal*

Mitteilungen für Mitglieder und Freunde der Schiffs-Ingenieursvereine

Meeresströmung
Die Gezeitenturbine ORBITAL 02
produziert emissionsfrei Strom

Schuppi

Ein lustiger Name aber kein Fisch

Ammoniak

Von Schiff zu Schiff umpumpen!

Die Thomas-Katastrophe

Bombenattentat mit Zeitzünder als großer Versicherungsbetrug



Schiffs-Ingenieur Journal
Mitteilungen für die
Mitglieder der Schiffs-
Ingenieursvereine

Herausgeber:

Verein der Schiffs-Ingenieure zu
Hamburg e.V. (VSIH)
Gurlittstraße 32
20099 Hamburg
Tel: 040 280 3883
Fax: 040 280 3565
Mail: vsih-vdsi@t-online.de

Redaktionelle Koordination (V.i.S.d.P):

Dipl.-Ing. Thomas Lage
Für Bremen (V.i.S.d.P):
Dipl.-Ing. Heinz-Hermann Große
Für Wieland (V.i.S.d.P):
Dipl.-Ing. Thomas Lage
Für VSIH (V.i.S.d.P):
Dipl.-Ing. Bernd Röckemann
Für VSIR (V.i.S.d.P):
Dipl.-Ing. R. Griffel

Anzeigenteil:

Der geschäftsführende Vorstand
T: 040 280 3883

Gestaltung und Satz:

www.thomasjantzen.com

Druck:

Druckerei A. Bretzler
26723 Emden

Anschrift der Redaktion:

Gurlittstraße 32 · 20099 Hamburg
Tel: 04743 – 5350
Mail: tholage@gmail.com
Erscheinungsweise: 6 mal p.a.



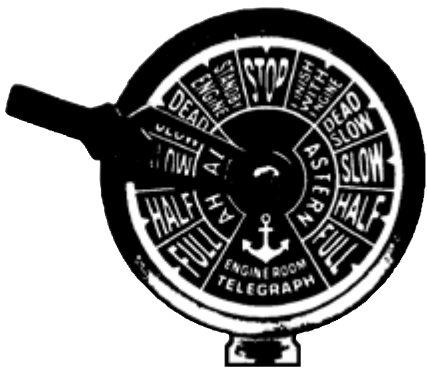
https://schiffsingenieure-hamburg.de

Foto- / Bildnachweis

Titelfoto: Orbital Marine Power
Seite 4: Lloydwerft, Seite 7: mtu
Seite 8: Yara International
Seite 10/11: Orbital Marine Power
Seite 12/13: Orbital Marine Power
Seite 15/17: PALFINGER MARINE
Seite 19: Hafen Hamburg
Seite 20/21: Wikipedia, Seite 22: Louis Koch
Seite 26/27: Richter, Seite 31: Propp
Seite 32: Jantzen

INHALT

4	Schuppi Ein lustiger Name aber kein Fisch
6	Mehr Leistung für schnelle Schiffe und Yachten Der neue 2000-er mtu-Motor von Rolls-Royce
8	Ammoniak Von Schiff zu Schiff umpumpen!
10	Meeresströmung Die Gezeitenturbine ORBITAL 02 produziert in den schottischen Orkneys emissionsfrei Strom
14	Kran auf hoher See PALFINGER MARINE liefert 107 Krane für Windpark Baltica 2
18	Containerumschlag Hamburger Hafen verzeichnet im ersten Halbjahr kräftiges Wachstum
20	Die Thomas-Katastrophe Im 19. Jahrhundert ereignete sich in Bremerhaven das erste Bombenattentat mit einem Zeitzünder, das als großer Versicherungsbetrug angelegt war
22	Die Hunnenrede des Kaisers in Bremerhaven
24	Mit Zahnschmerzen in 43 Tagen um die halbe Welt. Die Leiden eines Seefahrers
26	Seefahrt mit Tücken Schraubenschaden, Äquatortaufe und eine Hochzeit
28	VSIH Hamburg
29	VDSI Wieland Bremerhaven
30	VDSI Bremen
31	VSIR Rostock



Liebe Leserin,
lieber Leser,

Wer, mit einigen Wochen Verspätung, das Journal nun endlich im Briefkasten findet, wird einen Unterschied feststellen: Es fehlt das Bild von Herrn Peter Pospiech.

Er ist im Juli, ganz überraschend für uns alle, verstorben. Wir verlieren einen dominierenden Autor im Journal, der durchaus eine Lücke hinterlässt.

An seiner Stelle steht nun im Editorial mein Name, Thomas Lage. Ich bin Wieland und ich bin für die Pressearbeit der Wielanden in Bremerhaven zuständig.

Vom plötzlichen Ableben des Herrn Pospiech erfuhr ich per Telefon. Gleichzeitig wurde ich gebeten, das Journal weiter am Leben zu halten.

Ich habe sofort mit der Arbeit begonnen und stehe dabei gleich vor zwei Hausforderungen. Einmal für eine neue Journal-Ausgabe schreiben und interessante Artikel zusammenzustellen. Dann, was fast noch schwieriger ist, die Zusammenarbeit der Journal-Redaktion auf andere, auf kooperativer Beine zu stellen. Die Zukunft des Journals soll ein technisches Journal sein, in dem nicht einer autoritär bestimmt. Vielmehr wünsche ich mir Beiträge aus allen Vereinen, von Hochschulen und von Forschungseinrichtungen. Dafür ist eine Menge Motivation notwendig.

Es sind viele Kontakte geknüpft worden, vieles wurde auf den Weg gebracht. Das ging auch zu Lasten der neuen Ausgabe. Für die Wochen Verzögerung bitte ich die Leserinnen und Leser um Entschuldigung, mehr war in der Haupturlaubszeit nicht möglich. Die Arbeit an der Ausgabe Nr. 420 war manchmal nicht einfach. Auch das Schreiben der Beiträge für die Ausgabe Nr. 421 wird nicht immer reibungslos sein.

Es wird auf dem Wege zu den nächsten Ausgaben „ruckeln“ und nicht alles klappen. Trotzdem ist es unser Ziel, sechs Journal-Ausgaben im Jahr zusammenzustellen.

Im Moment stehe ich zwar allein, aber ich habe, in der Kürze der Zeit, doch eine beträchtlich breite Unterstützung erfahren. Aber ich benötige noch mehr. Mein Wunsch und Aufruf geht besonders an alle Vereine, ich möchte jeden zum Schreiben ermutigen. Schreiben Sie Beiträge, die thematisch zu unserem Journal passen. Berichten Sie aber auch aus vergangenen Zeiten, über Technik von gestern. Und geben Sie dem Journal ein Stück Menschlichkeit zurück.

Nun noch ein Wort, das mir besonders am Herzen liegt: Bisher gab es eine Redaktionsleitung, darauf lege ich für mich keinen Wert, denn das bin ich nicht. Ich bezeichne mich als die **redaktionelle Koordination**. Darauf lege ich großen Wert, denn ich bin in keinem Fall der neue Chefredakteur.

Ich bin von niemandem der Chef. Ich bin bestenfalls ein Macher, der das Journal am Leben erhält. Dazu hoffe ich auf ein Autorenkollektiv, welches, in loser Reihenfolge, Artikel beisteuert und somit ein lebendiges Journal macht, das bei unseren Leserinnen und Lesern auch ankommt. Ebenso würde ich mir wünschen, dass sich ein jüngerer Kollege findet, der Spaß am Zeitungsmachen hat und weitermacht. In meinem Alter, ich habe ein ¾ Jahrhundert hinter mir, muss man eine solche Aufgabe nicht bis zum Ende seiner Tage ausfüllen.

Für die erste Ausgabe, für die ich verantwortlich bin, habe ich das Bild des Maschinentelegraf gewählt. Diesen stellen wir nun auf „VOLL VORAUSS“, packen die Sache an und machen ein neues Journal.

Thomas Lage

Schuppi

Ein lustiger Name
aber
kein Fisch



Wer unvoreingenommen den Namen SCHUPPI hört, der denkt vielleicht ans Angeln, an einen Fisch oder an ein Kuscheltier in Form eines Fisches. Nichts davon trifft zu.

SCHUPPI wird mit der etwas spröden Bezeichnung „Demonstrator“ beschrieben, nur, was ist ein Demonstrator?

In der heutigen Zeit hilft das Internet mit folgendem Zitat:

„Ein technischer Demonstrator ist ein Prototyp oder ein unvollständiges Modell eines Produkts oder Systems, das dazu dient, dessen Funktionsweise, Machbarkeit und potenzielle Anwendungen zu demonstrieren. Er wird oft als Proof of Concept verwendet, um Ideen

zu veranschaulichen und zu testen, bevor eine vollständige Entwicklung stattfindet“.

SCHUPPI ist also einmal eine Machbarkeitsstudie und außerdem eine real existierende Versuchsfähre. SCHUPPI ist kein Computerbild, kein Entwurf auf Papier, SCHUPPI fährt, man kann sie sehen und anfassen.

Die Lloydwerft in Bremerhaven hat SCHUPPI gebaut, hier haben AZUBIs Hand angelegt und Versuchsschiff vollständig aus 6 mm starkem Aluminium gefertigt. Die Auslegung des Rumpfes basiert auf einem Katamaran-Prinzip mit zwei Schwimmern, die jeweils 500 mm breit und 500 mm hoch (Seitenhö-

he) sind. Der Freibord beträgt 400 mm.

Hier eine Zusammenstellung der Hauptabmessungen

- Länge über alles: 3,00 m
- Breite: 1,80 m
- Gewicht (leer): ca. 550 kg
- Verdrängung: ca. 0,7 m³
- Gesamtverdrängung inkl. Passagierlast: ca. 1.100 kg
- Anfangsstabilität: GM ≈ 408 mm
- Widerstand (bei 0,28 m/s Fahrt): 1,57 N
- Gesamtwiderstand inkl. Luft- und Windwiderstand (bis 4 Bft): ca. 63,20 N

In jeder der vier Ecken wurde - in

45°-Stellung - ein T500 Thruster von Blue Robotics montiert. Diese Anordnung erlaubt omnidirektionale Bewegungen. SCHUPPI bewegt sich also in jede Richtung.

- Maximaler Schub pro Thruster: 158 N
- Maximale Vorwärts-/Rückwärts-/Seitwärts-Schubkraft ca. 369 N

Für die Versuchsfähre ist die Antriebsanordnung nicht ideal hinsichtlich der Effizienz, aber für die Validierung des Demonstrators ist es ausreichend. Für die Energieversorgung kommen zwei 24 Volt LiFePO₄-Batterien (Lithium-Eisenphosphat) mit je 200 Ah zum Einsatz. Außerdem ist eine dritte Batterie mit 50 Ah vorhanden, sie dient der Versorgung von Steuerung, Sensorik und Kommunikation.

Die Sensorik wurde modular aufgebaut und auf die Anforderungen des Testbetriebs zugeschnitten. Für SCHUPPI werden bzw. wurden folgende Systeme integriert:

- GPS (inkl. RTK-Unterstützung)
- Lidar (zur Umfeldwahrnehmung)
- Kamerasysteme (optisch)
- AIS-Empfänger
- Ultraschall-Sensorik

Weitere Systeme wie Radar sind für größere Strecken und komplexere Umgebungen vorgesehen.

Die Sensorik wird stets an den konkreten Einsatzort angepasst – ein modularer Aufbau ermöglicht einfache Skalierbarkeit. Aktuell existieren keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen unter denen eine vollständig autonome Fähre mit Passagieren im Regelbetrieb verkehren darf. Daher operiert der Demonstrator ausschließlich zu Testzwecken unter Sondergenehmigungen und unter strengen Sicherheitsauflagen. Eine grundlegende Neuausrichtung in der maritimen Zulassungspraxis ist notwendig und derzeit im Entstehen.

Dazu schreibt der DNV auf seiner Website

DNV hat die Klassenzeichen Autonomous und Remotely Operated Ships (AROS) eingeführt, die einen Rahmen für die Sicherheit autonomer Schiffe bieten. Diese reichen vom ferngesteuerten Betrieb bis hin zu vollständig unbemannten Schiffen und können Vorteile

wie höhere Sicherheit, optimierte Logistik, bessere Treibstoffeffizienz und reduzierte Betriebskosten bieten.

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) entwickelt derzeit einen Code für autonome maritime Überwasserschiffe (MASS), der ab 2025 auf freiwilliger Basis gelten soll. Dieser Code wird jedoch erst ab 2032 verbindlich vorgeschrieben sein.

Die AROS-Klassenzeichen von DNV bieten der Branche die notwendige Struktur für die künftige Entwicklung autonomer Schifffahrtstechnologien, in enger Zusammenarbeit mit den Flaggen- und Küstenstaaten, welche die letztendliche Verantwortung für die Zulassung tragen.

„Autonome Schifffahrt wird ein wichtiger Bestandteil der maritimen Zukunft sein“, sagt Geir Dugstad, Technischer Direktor bei DNV Maritime. „AROS ermöglicht innovative Pilotprojekte, die mindestens das gleiche Sicherheitsniveau wie konventionelle Schiffe erreichen.“

Die AROS-Familie deckt vier Hauptfunktionen ab – Navigation, Technik, Betrieb und Sicherheit – sowie verschiedene Autonomiestufen. Sie basiert auf der DNV-Richtlinie für autonome Schiffe und kombiniert umfassende Risikobewertungen mit flexiblen Funktionsanforderungen, um künftige Innovationen zu ermöglichen.

Dugstad ergänzt: „Für vollständig autonome Schiffe ist es noch zu früh, aber AROS wächst mit technologischen Fortschritten und gesetzlichen Entwicklungen.“

Das Klassenzeichen wurde im Dezember eingeführt und ist seit dem 1. Januar 2025 verfügbar.

Sicherheitskonzepte und Notfallmaßnahmen

Die Kollisionsvermeidung hat oberste Priorität. Die Fähre ist mit einer vorausschauenden Sensorik ausgestattet, die rechtzeitig stoppt oder ausweicht. Ergänzend dazu sind folgende Vorkehrungen vorgesehen.

- Sicherheitskonzept: Jede Erprobung ist an ein Sicherheitskonzept gekoppelt, das Szenarien wie Kollision, Ausfall der Technik oder über Bord gegangene Personen

berücksichtigt.

- Fallback-Instanz. Die Sicherheit bei autonomen Fahrzeugen muss unter allen Umständen, besonders bei Ausfällen, gesichert sein. Daher ist, je nach Testaufbau, entweder ein Schiffsführer an Bord oder eine autorisierte Person an Land in Bereitschaft, die im Notfall eingreifen kann. Das geschieht per Schlauchboot, das bereitliegt.
- Fernüberwachung: Die Fähre ist dauerhaft über ein Kontrollsystem fernüberwacht.

SCHUPPI dient als Versuchsträger für eine geplante größere, autonome Doppelendfähre, die künftig im Fischerhafen Bremerhaven betrieben werden soll. Es ist ein flexibler Einsatz geplant, die Fähre soll nicht nur zwischen zwei Anlegern verkehren, sondern es ist der Einsatz an weiteren Stellen im Fischerhafen vorgesehen.

Wünschen wir diesem Projekt viel Erfolg und eine baldige Umsetzung.

Thomas Lage

Autonome Doppelendfähre Projektedaten:

- Länge: ca. 9,00 m
- Breite: ca. 5,00 m
- Bauweise: Aluminium, geschlossene Überdachung mit Stehhöhe
- Kapazität: bis zu 15 Personen, dazu Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen
- Nutzlast: ca. 2.000 kg
- Antrieb: Wasserstoffbasierte Brennstoffzellen
- Fahrtstrecke: 60 m Querung
- Maximale Fahrzeit: 5 Minuten
- Automatisierung: Autonomiestufe 3 mit Fallback-Funktion durch Landstation
- Zugänglichkeit: barrierefreie Rampen an beiden Seiten
- Schiffsdesign: Doppelendfähre

Mehr Leistung für schnelle Schiffe und Yachten

Der neue 2000-er mtu-Motor von Rolls-Royce

Rolls-Royce bietet ab dem Jahr 2026 die neue 12-Zylinder-Version der mtu-Baureihe 2000 mit der Bezeichnung 12V2000 M96Z für schnelle Yachten, Patrouillen- und Polizeiboote an. Durch die Weiterentwicklung verschiedener Komponenten erhöht sich die Leistung von bisher 1.472 kW (2.002 PS) auf 1.634 kW (2.222 PS). Die Leistungsdichte steigt damit auf ein neues Niveau, mit nur geringfügigen Abweichungen bei Gewicht und Abmessungen gegenüber dem Vorgängermodell 12V 2000 M96X.

„Die neue 12-Zylinder-Version der mtu-Motoren der Baureihe 2000 steht für Höchstleistung, gesteigerte Leistungsdichte und ein beeindruckendes Beschleunigungsverhalten – ein weiterer Meilenstein in unserem Anspruch, unseren Kunden erstklassige Antriebslösungen für anspruchsvolle maritime Anwendungen zu bieten“, sagt Dr. Jörg Stratmann, CEO von Rolls-Royce Power Systems.

„Damit schreiben wir die Erfolgsgeschichte der Baureihe 2000 fort – und entwickeln sie zur zukunftsweisenden Plattform für innovative, nachhaltige Antriebslösungen. Als verlässlicher Partner unterstützen wir unsere Kunden dabei, ihre maritimen Projekte leistungsstark, effizient und zukunftssicher umzusetzen.“

Das weiterentwickelte Turbolader-System gewährleistet die für viele Betreiber von Yachten und anderen schnellen Schiffen wichtige starke Beschleunigung bei niedrigen Abgas-Emissionen. Ein verbessertes Kurbelgehäuse, verbesserte Zylinderköpfe und neue Kolben sorgen für

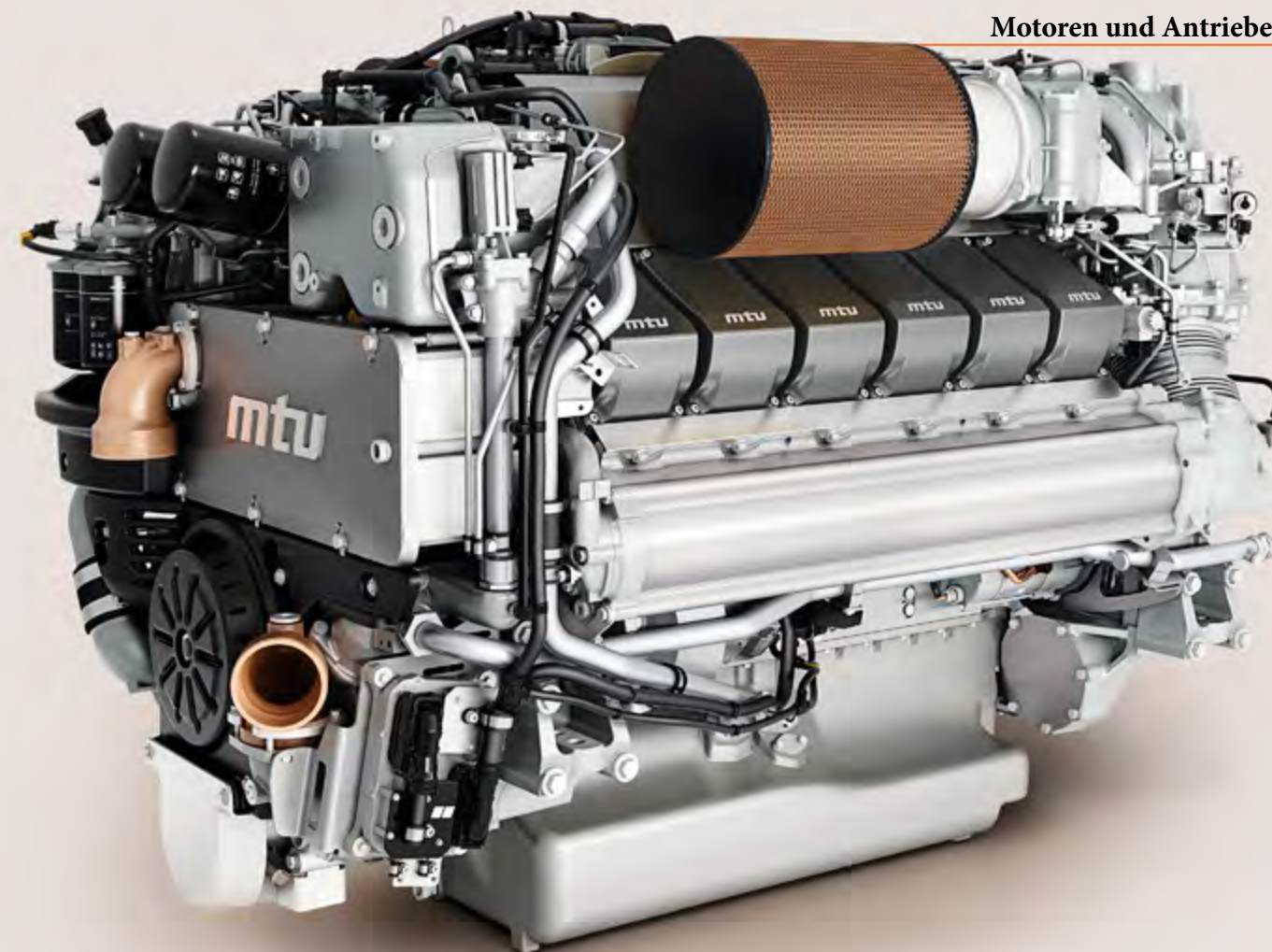
die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit des Motors. Auch die neue Version 12V2000 M96Z ist wie die anderen mtu-Yachtmotoren für den nachhaltigen Kraftstoff HVO (Hydriertes Pflanzenöl) freigegeben. IMO-II- und EPA-Tier-3-recreational- Zertifizierungen sind möglich.

Rolls-Royce Power Systems baut mit seiner Bridge-to-Propeller-Strategie und seiner Premium-Marke mtu seine führende Position im internationalen Yachtmarkt weiter aus. Ein komplettes Portfolio für den gesamten Antriebsstrang für Yachten anzubieten, sowohl mit modernsten mtu-Motoren, als auch mit Hybrid-Antriebssystemen, Pod-Antrieben, Brücken und Automationssystemen, verbunden mit einem weltweiten Serviceangebot, ist im Markt einzigartig“, sagt Denise Kurtulus, Senior Vice President Global Marine bei Rolls-Royce Power Systems.

Unter der Marke mtu bietet Rolls-Royce Power Systems, mit Sitz in Friedrichshafen, innovative Lösungen für die Energie- und Antriebstechnik – darunter schnelllaufende Motoren und Systeme für Schiffe, schwere Land- und Schienenfahrzeuge sowie für militärische Anwendungen. Das Portfolio reicht von fortschrittlichen Diesel- und Gasmotoren über Batterielösungen bis hin zu integrierten Energiesystemen für sicherheitskritische Anwendungen, Dauerstromversorgung, Kraft-Wärme-Kopplung und Microgrids. Das Unternehmen entwickelt gezielt nachhaltige Technologien, um sie zur Marktreife zu bringen.

Rolls-Royce Power Systems

Rechte Seite oben: **Der Neue 12-Zylinder-mtu-Motor der Baureihe 2000 M96Z leistet 2.222 PS und hat seine Leistungsdichte gegenüber Vorgänger verbessert. Vielseitig einsetzbar und ideal für schnelle Yachten, Patrouillenboote und Polizeiboote. Foto: mtu**





Brennstoff, Schmierstoff, Hydraulik-Öl



- Tragbare Testgeräte
- Schnellanalysenschränke
- Musterziehgeräte

- In-line Sensorik
- Ultraschall-Reinigung



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



Ammoniak

Von Schiff zu Schiff umpumpen!

Linke Seite: **Ammoniakübertragung über eine Schlauchverbindung von der GREEN PIONEER zur NAVIGATOR GLOBAL. Foto: Yara International**

A

AUF DER GRUNDLAGE einer Pressemitteilung hat man in Pilbara, das liegt an der Westküste von Australien, einen Umpump-Versuch bzw. Bunkerversuch von Schiff zu Schiff unternommen. Bei diesem Versuch wurden eine nennenswerte Menge Ammoniak von einem Schiff zu einem anderen gepumpt und dann wieder zurückgeführt. Der Bunkerversuch fand auf Reede statt. Laut Google Maps ist der Hafen Pibara nicht mehr in Betrieb.

In Norwegen ist die Firma Yara-International der größte Ammoniak-Produzent. An dem besagten Bunkerversuch waren der Tanker GREEN PIONEER (IMO 9471018) der MOL, erbaut 2010 unter Panama Flagge, sowie NAVIGATOR GLOBAL (IMO 9536375), erbaut 2011 unter Liberia Flagge, der Navigator Gas beteiligt. Es wurden 4000 m³ Ammoniak, das entspricht 2715 Tonnen, zunächst vom Tanker GREEN PIONEER zur NAVIGATOR GLOBAL gepumpt und dann wieder zurückgeführt. Damit wollte man, unter den gegebenen höchsten Sicherheitsstandards, so den Beweis erbringen, dass das Bunkern von erheblichen Ammoniakmengen sicher und gefahrlos möglich ist.

Man sieht in diesem Versuch einen wichtigen Schritt um Ammoniak als Schiffskraftstoff weiter zu verbreiten. Einige wenige Testprojekte, bei denen Ammoniak in nur vergleichsweise geringer Menge umgeschlagen wird, wird nicht den Durchbruch bringen. Erst wenn eine Infrastruktur mit weltweiten Ammoniak-Bunkerplätzen erbaut wurde, die dann alle notwendigen Sicherheitsstandards erfüllen, erst dann wird sich Ammoniak etablieren und durchsetzen.

Die Sicherheitsanforderungen, die beim Bunkern von Ammoniak anzuwenden sind, sind um ein Vielfaches umfangreicher als bei der Bunkerung mit Schweröl. Ohne Zweifel sind Leckagen bei der Übernahme von Schweröl eine große Belastung für die Umwelt. Niemand wünscht sich so etwas. Das Beseitigen von Schweröl ist ein langwieriges, schmutziges Geschäft, für den Menschen ist es nicht toxisch.

Das beschriebene Umpumpen von Ammoniak geschah vor der Küste von

Australien, nicht einmal in der Nähe einer Hafens, der in Betrieb war. Ideale Bedingungen für einen Test.

Wie aber wird die Situation in Zukunft sein, wenn Ammoniak ein „etablierter“ Kraftstoff ist und in Häfen gebunkert wird, die in Stadtnähe sind? Welche Vorsorgemaßnahmen müssen dann getroffen werden?

Schaut man in die Merkblätter der Feuerwehr, die sich mit Empfehlungen zu Einsätzen bei Ammoniak-Austritten beschäftigen, so findet man unter Punkt Allgemeines: Ammoniak ist ein giftiges, ätzendes Gas.

Außerdem wird geschrieben: Aus tretendes Ammoniak bindet sich an der Luftfeuchtigkeit und wird dann als „Nebel“ schwerer als Luft. Dieser sammelt sich in Bodennähe. Je größer die Luftfeuchtigkeit im Bereich der Leckage bzw. des Austretens, desto mehr Ammoniak wird sich in Bodennähe sammeln und kann das typische Schwergas-Verhalten zeigen: Es sammelt sich in Senken.

Das sichere Arbeiten beim Abdichten von Ammoniak-Leckage kann nur im Chemikalien-Schutzanzug erfolgen. Die Feuerwehrmänner, die unter „Vollschutz“ arbeiten dürfen, müssen eine arbeitsmedizinische Gesundheits-Untersuchung nach G 26.3 positiv bestanden haben, ebenso sind sie als Atemschutz-Geräteträger ausgebildet.

Welche Schulungen und welche gesundheitlichen Voraussetzungen wird man in Zukunft vorschreiben, wenn Ammoniak der Brennstoff für Schiffe wird? Die einfache Untersuchung der Seedenstauglichkeit wird wohl nicht mehr ausreichen.

Thomas Lage

Meeresströmung

Die Gezeitenturbine ORBITAL 02
produziert in den schottischen Orkneys
emissionsfrei Strom

Die Gezeitenturbine ORBITAL 02 nutzt die Strömungsenergie von Ebbe und Flut und ist laut Hersteller das leistungsfähigste System weltweit. Sie versorgt tausende Haushalte sowie einen Elektrolyseur zur Herstellung von grünem Wasserstoff. Foto: Orbital Marine Power

In Schottland liefert die Gezeitenturbine ORBITAL O2 erstmals Strom. Sie nutzt die Strömungsenergie von Ebbe und Flut und ist laut Hersteller das leistungsfähigste System weltweit. Sie versorgt tausende Haushalte sowie einen Elektrolyseur zur Herstellung von grünem Wasserstoff.

Mit dem Wort Gezeitenkraftwerk ist zuerst der Ort Saint-Malo an der französischen Küste vom Ärmelkanal verbunden. Schon 1966 wurde hier ein Damm gebaut, in dem sich 24 Gezeitenturbinen befinden.

An dieser Küste beträgt der Tidenhub rund 12 Meter, sehr viel mehr als an der heimischen Nordsee. Strömt das Wasser in die Bucht, die der Damm abriegelt, fließt das Meereswasser durch die Turbinen und erzeugt so elektrische Energie. Schon damals war das Gezeitenkraftwerk mit verstellbaren Turbinenschaukeln ausgerüstet. So konnte sowohl der Flutstrom wie auch der Ebbstrom genutzt werden. Im Jahre 1966 war das ein einmaliges System.

Der französische Präsident Charles de Gaul hat damals das Kraftwerk seiner Bestimmung übergeben, es trägt seinen Namen.

Das Gezeitenkraftwerk in Schottland

Während das Gezeitenkraftwerk in Saint Malo seine Energie aus dem hohen Tidenhub holt, ist die Energiequelle hier die Meeresströmung. Die Inselgruppe vor Schottlands Küste, die Orkneys, bietet ideale Bedingungen für den Einsatz dieser Technik. Die Strömungsgeschwindigkeit, die hier herrscht, erreicht 4 m/s. Als Ort hat man das Gebiet nördlich der Insel Eday gewählt.

In Frankreich hat man einen Damm gebaut, in Schottland wird ein andres Konstruktionsprinzip gewählt.

Orbital Marine Power hat eine Rumpfstruktur mit 74 Meter Länge und einem Gewicht von 680 Tonnen gebaut. Zwei 1-Megawatt-Stromerzeugungsgondeln sind am Ende von einziehbaren Beinstrukturen installiert, die einen kostengünstigen Zugang zu allen Hauptteilen der Turbine für die laufende



Wartung ermöglichen. Die zehn Meter langen Rotorblätter verleihen der Turbine eine über 600 m² große überstrichene Fläche, um die Gezeitenenergie einzufangen. Die gesamte Konstruktion befindet sich unter Wasser. Hier wird ein sogenanntes Vier-Punkt-Verankerungssystem eingesetzt, um die schwimmende Struktur mit Verankerungsketten - jede Verankerungskette ist theoretisch stark genug um mehr als 50 Busse anzuheben - am Meeresboden zu befestigen. Der erzeugte Strom wird von der Turbine über ein dynamisches Kabel zum Meeresboden und über ein statisches Kabel entlang des Meeresbodens an das lokale Stromnetz an Land übertragen.

Strom für 2.000 Haushalte

Nach dem Anschluss an das lokale Stromnetz bei EMEC wird die



2-MW-Gezeitenturbine genug Strom erzeugen, um den Bedarf von etwa 2 000 Haushalten zu decken und etwa 2 200 t CO₂-Produktion pro Jahr auszugleichen.

Ausserdem versorgt sie zusätzlich einen Elektrolyseur an Land, der grünen Wasserstoff erzeugt.

Der Hersteller Orbital Marine Power bezeichnete seine erste kommerzielle Anlage als einen wichtigen Meilenstein. Geschäftsführer Andrew Scott lobte sein Team für die sichere und erfolgreiche Durchführung dieses Pionierprojekts. Orbital Marine Power strebt die Kommerzialisierung seiner Technologie an und verspricht sich davon auch neue Jobs für Küstenorte.

Andrew Scott dazu: „Unsere Vision ist, dass dieses Projekt der Auslöser dafür ist, Gezeitenstrom auf der ganzen Welt zu nutzen, um zur Bekämpfung des Klimawandels beizutragen und gleichzeitig einen neuen, kohlenstoffarmen Industriezweig zu schaffen.“

Es wurde im Mai nach 18 Monaten Bauzeit von der Stadt Dundee zu den Orkney-Inseln gebracht. Dort wurden verschiedene Systeme getestet, die Strom aus der Energie des Meeres erzeugen. Orbital O2 soll die nächsten 15 Jahre in Betrieb sein.

Links: **Nördlich der Insel Eday in der schottischen Inselgruppe Orkney liefert die Gezeitenturbine ORBITAL O2, angeschlossen an das lokale Stromnetz bei EMEC, erstmals Strom an etwa 2 000 Haushalte.**



Inzwischen hat ORBITAL O2 seine Zuverlässigkeit eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Daher wird, in Zusammenarbeit mit der Firma SKF, an Gezeitenkraftwerken höherer Leistung gearbeitet. Denn die Energie, die in der Meeresströmung im Fall of Warness steckt, ist noch lange nicht erschöpft. Ganz im Gegenteil, solange der Mond mit seiner Gravitation Ebbe und Flut auf der Erde erzeugt, so lange ist die Strömungsenergie dort kostenlos vorhanden.

Gezeitenkraftwerke

Weltweit gibt es derzeit etwa 20 Gezeitenkraftwerke, die meisten davon befinden sich in Frankreich und China, aber auch in Kanada. Hier ist Zusammenstellung einiger Gezeitenkraftwerke:

- **Rance Tidal Power Station** in Frankreich: Das erste und bisher größte Gezeitenkraftwerk der Welt wurde im Jahr 1966 in der Bretagne gebaut und hat eine Leistung von 240 MW.
- **Sihwa Lake Tidal Power Station** in Südkorea: Mit einer Leistung von 254 MW ist es das weltweit größte

Gezeitenkraftwerk mit Seeschleuse und befindet sich in der Nähe von Seoul.

- **Annapolis Royal Generating Station** in Kanada: Das Gezeitenkraftwerk in der Bay of Fundy hat eine Leistung von 20 MW und nutzt die hohen Gezeitenunterschiede von bis zu 16 Metern aus.
- **Jiangxia Tidal Power Station** in China: Das Kraftwerk befindet sich am Qiantang-Fluss und nutzt die Gezeitenenergie des Meeres, um Strom zu erzeugen. Mit einer Leistung von 3,2 MW ist es das derzeit größte Gezeitenkraftwerk in China.

In der nächsten Ausgabe des Journals beschreiben wir dieses Projekt.

MeyGen Tidal Array in Schottland.Das Gezeitenkraftwerk, das sich in der Pentland Firth zwischen Schottland und den Orkney-Inseln befindet, ist das weltweit größte Gezeitenenergieprojekt und hat eine geplante Leistung von 398 MW. Die Leser dürfen gespannt sein.

Thomas Lage



Oben: **Der Rumpf ist 74 Meter lang und wiegt 680 Tonnen. Die Rotorblätter der Turbine haben eine Länge von 10 Metern. Damit überstreichen die Rotoren der beiden Turbinen eine Fläche von über 600 m². Foto: Orbital Marine Power**

Links: **Blick auf den mächtigen Rumpf der ORBITAL O2. Die einziehbaren Beinstrukturen ermöglichen einen leichten Zugang zu allen Hauptteilen der Turbine und senken die Kosten für die laufende Wartung. Foto: Orbital Marine Power**

Kran auf hoher See

**PALFINGER MARINE liefert
107 Krane für
Windpark Baltica 2**



Rechts: Service-Plattform mit Davit-Kran und Service Operation Vessel (SOV) auf dem ein Offshore Passenger Transfer System (OPTS) installiert ist, mit dem Personen vom Schiff auf die Plattform gehoben werden können. Foto: PALFINGER MARINE

„Auf hoher See wird einem Kran viel abverlangt und muss bei Wind und Wetter zuverlässig funktionieren“

Der Windpark Baltica 2 kann mit seinen 107 Turbinen mit jeweils 14 MW Leistung als ein Windpark der neuen Dimension bezeichnet werden. Er liegt in der Ostsee ca. 40 km nördlich des Küstenortes Leba in Polen. Sein Gebiet erstreckt sich über 190 km². Viele Akteure sind an der Realisierung des Projektes beteiligt. Um für die Wartung der 107 Windturbinen beste Hilfestellung zu geben, liefert die Firma PALFINGER MARINE für jede Anlage einen Kran.

Um die Besonderheiten zu erfahren, die von einem Kran auf hoher See verlangt werden, der in Wind und Wetter steht und zuverlässig funktionieren muss, hat Iavor Markov, Global Key Account & Segment Manager Offshore Wind bei PALFINGER MARINE dem Journal ein kurzes Interview gegeben.

Windpark Baltica 2 wird von PALFINGER MARINE mit Kranen ausgerüstet. Liefern sie für jede Anlage einen Kran?

Ja, es werden 107 vollelektrische PF120-Servicekrane für die Wartungsplattformen jeder Turbine geliefert. Ein zusätzlicher Kran wird für Schulungszwecke bereitgestellt, damit sich Serviceteams unter realistischen Offshore-Bedingungen auf ihre Arbeit vorbereiten können.

Welche Last kann jeder Kran heben?

Die Tragfähigkeit dieses Krans beträgt 1.000 kg bei einer signifikanten Wellenhöhe von maximal zwei Metern.

Ist ein Personentransport mit ihren Kranen erlaubt?

Nein. Jeder Kran besitzt zwar einen Anhängepunkt für die Evakuierung von Verletzten. Um das zu nutzen, sind jedoch die richtigen zusätzlichen Rettungsmittel und Equipment wie Winde, Kettenzug, Liege und ähnliche Dinge erforderlich.

Handelt es sich für Baltica 2 um elektrisch betriebene Krane oder gibt es auch andere Antriebsverfahren?

Ja, alle Krane werden ausschließlich elektrisch betrieben.

Liefert PALFINGER MARINE für solche Offshore- Anwendungen auch hydraulische Krane?

Die elektrischen Krane haben sich auf diesen Service-Plattformen bewährt. In den Gondeln und auch auf Substations kommen noch hydraulische Krane zum Einsatz. Wir haben den Wandel als Möglichkeit gesehen, Innovationen umzusetzen. Die steigenden Anforderungen waren ein wichtiger Impuls für uns. Damit sind eine Reihe von Vorteilen

verbunden: eine deutliche Reduktion der Betriebskosten, weniger Zeitaufwand für Wartung und Service, geringerer Bedarf an Ersatz- und Verschleißteilen, geringerer Verbrauch von Betriebsmitteln, ein deutlich reduziertes Umweltisiko im Falle eines Hydraulikölaustritts und spürbar kürzere Service- und Wartungseinsätze.

Gibt es bei ihren Kranen Maßnahmen gegen Ölverluste um die Verschmutzung von Seewasser mit Öl zu verhindern?

Wir bieten diverse Bio-Öle an, wählen die Wartungsintervalle mit Bedacht und bieten auch die dementsprechende Wartung an. Außerdem arbeiten wir kontinuierlich an der Weiterentwicklung unseres Portfolios. Der Einsatz biologisch abbaubarer Getriebeöle, geringerer Wartungsaufwand, eine längere Lebensdauer unserer Produkte, höhere Sicherheit und Zuverlässigkeit, Elektrifizierung sowie eine konsequente Vereinfachung leisten dabei einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung.

Seewasser und Salzluf sind eine aggressive Mischung für jedes technische System. Schützen sie ihre Krane besonders gegen die problematischen Umgebungsbedingungen?

Ja. Alle Krane werden spritzverzinkt und dann mit drei Schichten Epoxy lackiert. Die Gesamt-Schichtstärke im trockenen Zustand liegt bei ca. 420 Micrometer. Das System übertrifft sogar die Anforderungen der Offshore Lackiernorm System CX (ISO 12944). Alle beweglichen Teile bzw. Teile, wo Lasten angeschlagen werden, sind aus hochwertigem Edelstahl.

Auf welche Lebensdauer sind die Krane bei diesem Einsatz ausgelegt?

Bei einer regelmäßigen und gewissenhaften Wartung, das bedeutet mindesten einmal pro Jahr nach Herstellervorgaben, liegt die Lebensdauer bei ca. 30 Jahren. Ein hochwertiger Korrosionsschutz trägt entscheidend dazu bei, Nachlackierungen und den Austausch einzelner Bauteile deutlich zu reduzieren. Dadurch sinkt nicht nur der Ressourcenbedarf, sondern auch die Anzahl der notwendigen Serviceeinsätze. Offshore-Windparks sind auf eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren ausgelegt. Jeder vorzeitige Austausch oder Ersatz von Ausrüstung treibt die Betriebskosten (OPEX) in die Höhe und mindert die langfristige Wirtschaftlichkeit der Anlage. Deshalb setzen wir auf einfache, zuverlässige und zweckorientierte Lösungen, ausgestattet mit Korrosionsschutz auf höchstem Niveau. Mit dem gezielten Fokus auf Langlebigkeit, Bedienfreundlichkeit und minimale Wartungsanforderungen.

PALFINGER MARINE ist an der Küste ein bekanntes Produkt. Nach meinem Kenntnisstand liefern sie Krane mit Seegangs-Kompensation. Verfügen die Krane bei Baltica 2 auch über diese Technik?

Nein. Der Schwerpunkt bei diesen Kranen liegt auf ihrer durchdachten Architektur und ihrer Funktionalität. Der PF120 ist ein Davit-Kran mit einem Plug-and-Play-System, das eine schnelle und unkomplizierte Installation ermöglicht und die Betriebskosten erheblich senkt. Entwickelt von PALFINGER MARINE für effizientes Materialhandling auf Turbinenplattformen, überzeugen diese Krane durch höchste Sicherheit, Zuverlässigkeit, kompakte und leichte Bauweise, geringen Wartungsaufwand sowie Umweltfreundlichkeit. Jedoch verfügt eine unserer neuesten Innovationen über diese Technik: Das Offshore Passenger Transfer System (OPTS), entwickelt für den sicheren und effizienten Transfer von Personen und Fracht zwischen einem sich bewegenden Schiff und einer statischen Offshore-Struktur, wie etwa einer Windkraftanlage. Es bietet eine einzigartige und innovative 3D-Kompensation: Das System wird über mehrere Achsen kompensiert, um den Wellengang auszugleichen, kann gleichzeitig bis zu sechs Personen heben sowie Güter mit einem Gewicht von bis zu 1.000 kg. Damit hebt sich das OPTS von allen anderen am Markt verfügbaren Systemen oder Methoden ab.

Herr Markov, vielen Dank für das Gespräch.



Oben: Der PF120 ist ein Davit-Kran mit einem Plug-and-Play-System, das eine schnelle und unkomplizierte Installation ermöglicht und die Betriebskosten erheblich senkt. Foto: PALFINGER MARINE
Unten: Kartenausschnitt der Ostsee. Der Windpark Baltica 2 liegt ca. 40 km nördlich von Leba (Polen).



Containerumschlag

Hamburger Hafen verzeichnet im ersten Halbjahr kräftiges Wachstum

Trotz einer weiterhin zurückhaltenden wirtschaftlichen Entwicklung und einer angespannten geopolitischen Lage zeigt der Hamburger Hafen einen stabilen Wachstumstrend und konnte im ersten Halbjahr 2025 gegenüber den beiden großen Westhäfen wieder Marktanteile hinzugewinnen. Das starke Wachstum im Containersegment im ersten Halbjahr 2025 trug maßgeblich zu einem soliden Plus beim Seegüterumschlag bei. Leichte Minderungen zeigten sich beim Umschlag von Massengut und konventionellem Stückgut. Zusätzlich stärkten neue Liniendienste Hamburgs Rolle im internationalen Seegüterverkehr. Die Container-Hinterlandverbindungen konnten ihre positive Entwicklung fortsetzen, während die Transshipmentverkehre ein sehr starkes Halbjahresergebnis aufwiesen.

Containerumschlag als Wachstumstreiber

Der Seegüterumschlag konnte in den Monaten Januar bis Juni 2025 ein Wachstum auf 57,8 Mio. Tonnen (+3,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum) verzeichnen. Dies begründet sich maßgeblich durch ein starkes Wachstum von 9,3 Prozent im Containerumschlag auf 4,2 Mio. Standardcontainer (TEU). Beim Import konnte ein zweistelliges Wachstum von 11,6 Prozent verzeichnet werden, während der Containerumschlag im Export um 6,9 Prozent zunahm. Auf Tonnenbasis wuchs der containerisierte Stückgutumschlag auf 41,2 Mio. Tonnen (+6,8 Prozent). „Wir freuen uns sehr, dass der Hamburger Hafen in diesem Maße von neuen Liniendiensten sowie den Umstrukturierungen der Reedereien profitieren kann. Im Vergleich zu den Wettbewerbshäfen kann Hamburg damit ein äußerst positives Zeichen setzen und Marktanteile gewinnen“, so Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing.

Der konventionelle Stückgutumschlag und der Massengutumschlag (-3,7 Prozent auf 0,6 Mio. Tonnen bzw. -3,8 Prozent auf 16,0 Mio. Tonnen) gingen in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres leicht zurück. Im Bereich der Flüssiglading gab es eine Steigerung auf 4,7 Mio. Tonnen (+10,3 Prozent), Minderungen hingegen in den Bereichen Greifergut (-6,6 Prozent auf 8,5 Mio. Tonnen) und Agrargüter (-13,9 Prozent auf 2,9 Mio. Tonnen). Beim Greifergut wirkte sich erneut der zurückgehende Bedarf an Kohle und Erzen auf den Umschlag aus. Im Bereich Agribulk hat ein deutlich geringerer Export von Getreide (-80,8 Prozent auf 852.000 Tonnen) das Ergebnis beeinflusst, wenn-

gleich der Import von Ölfrüchten (+8,9 Prozent auf 1,7 Mio. Tonnen) gestiegen ist.

Märkte in Asien und der Ostseeregion mit positiven Trends

Das Wachstum im Containerumschlag generierte sich vor allem aus den Fahrtgebieten Fernost (+10,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf 1,8 Mio. TEU) und Ostsee (+20,8 Prozent auf 734.000 TEU). In Asien zeigten sich Malaysia (+93,2 Prozent auf 169.000 TEU), das von veränderten Transshipment-Routungen profitierte, Indien (+41,6 Prozent auf 137.000 TEU) und China (+10,5 Prozent auf 1,2 Mio. TEU) als starke Wachstumsmärkte für den Umschlag im Hamburger Hafen. Im Handel mit den Ostseeanrainern konnten vor allem mit Dänemark (+36,0 Prozent auf 98.000 TEU), Finnland (+20,1 Prozent auf 125.000 TEU) und Polen (+28,8 Prozent auf 182.000 TEU) mehr Container umgeschlagen werden. Unter den wichtigsten Partnerländern des Hamburger Hafens wiesen lediglich die USA einen Rückgang auf (-19,3 Prozent auf 275.000 TEU), was auch auf die Verwerfungen durch die Handelspolitik der US-Administration zurückzuführen ist.

Mehr Schiffsanläufe bei Großcontainerschiffen

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum liefen insgesamt 0,7 Prozent mehr Schiffe mit Kapazität für Containerladung den Hamburger Hafen an. Die Anzahl der Anläufe von Großcontainerschiffen mit Stellplätzen für mehr als 10.000 TEU nahm über alle Größenklassen hinweg wieder stark zu (+51,6 Prozent auf 285). Auch Anläufe von Schiffseinheiten mit Kapazitäten von über 24.000 TEU verzeichneten im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 wieder einen deutlichen Zuwachs (+29,6 Prozent auf 127).

Positiv wirkten sich dabei neue Liniendienste aus, die den Hamburger Hafen mit den Fahrtgebieten Mittelmeer und Mittlerer Osten, Fernost und Indien verbinden. Zudem haben sich die Container-Carrier besser an UmROUTEN um das Kap der Guten Hoffnung angepasst, sodass sich die Anzahl der Schiffsanläufe stabilisiert hat.

Transshipment und Container-Hinterlandverkehre weiter im Aufwind

Das Umschlagwachstum wirkte sich auch positiv auf die Container-Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens aus, die

im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,2 Prozent auf 2,6 Mio. TEU zunahm. Noch stärker konnte sich der Umschlag im Transshipment entwickeln. Dieser lag im ersten Halbjahr 2025 bei 1,6 Mio. TEU, was einem Wachstum von 23,8 Prozent entspricht. „Mit einem erneuten Wachstum in den Container-Hinterlandverkehren setzt der Hamburger Hafen einen langfristigen Trend fort. Er wird seiner Drehscheibenfunktion zwischen den Märkten in Fernost und Nordeuropa, insbesondere dem Ostseeraum, wieder stärker gerecht. Die größeren addierten Schiffsbreiten in der Begegnungsbox vor Wedel, die seit April getestet werden, lassen dabei bereits jetzt eine flexiblere Gestaltung der Verkehre zu. Mit der nun eingeleiteten Transformation des Wal-

tershofer Hafens und der damit einhergehenden Drehkreiserweiterung sind zudem richtungsweisende Projekte gestartet und wichtige Signale gesetzt worden, um diese Entwicklungen auch in der Zukunft fortschreiben zu können“, erläutert Friedrich Stuhmann, CCO der Hamburg Port Authority.

Hamburger Hafen

Bild unten: **Hamburger Hafen steigert Containerumschlag um 9,3 Prozent auf 4,2 Mio. TEU und bringt den Seegüterumschlag (57,8 Mio. Tonnen) mit 3,6 Prozent ins Plus.**
Foto: Hafen Hamburg




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 Thomas-Katastrophe

Im 19. Jahrhundert ereignete sich in Bremerhaven das erste Bombenattentat mit einem Zeitzünder, das als großer Versicherungsbetrug angelegt war

Vor 150 Jahren ereignete sich in Bremerhaven ein verheerender Bombenanschlag, der 81 Opfer forderte. Es ist das erste Bombenattentat mit einem Zeitzünder.

Es war am 11. Dezember 1875, ein kalter, klarer Tag. Viele Menschen bevölkerten die Pier. Was heute undenkbar ist, damals war es möglich. Man konnte die Schiffe sehen, die man sehen wollte, die Bordwand lag da, zum Greifen nah, die Piers waren frei zugänglich.

Aber auch Fans mit anderen Interessen als Ship-spotting kamen in Bremerhaven auf ihre Kosten, weil es in den damaligen Häfen keine abgesperrte Bereiche gab. Das galt auch für die Ankunft von Elvis Presley, der am 1. Oktober 1958 in Bremerhaven an der Kolumbuspier deutschen Boden betrat. Die Fans waren außer sich, die Teenies schrien, es soll Ohnmachtsanfälle gegeben haben, heute alles undenkbar, denn nach dem 11. September trat der ISPS-Code in Kraft. Er ist ein umfassendes Regelwerk der Internationalen Seeschiffahrts-Or-

ganisation (IMO), das weltweit verpflichtende Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe und Hafenanlagen vorschreibt. Und das bedeutet für Besucher: Sie stehen vor verschlossenen Toren.

Im Jahr 1875 war das nicht so.

Bremerhaven war ein wichtiger Hafen für Auswanderer. Man nannte die Stadt auch stolz die Vorstadt von New York. An diesem Tag wollten 576 Passagiere mit dem Dampfer MOSEL des Norddeutschen Lloyd die Reise antreten. Sehr viele waren Auswanderer.

Vor dem Auslaufen herrschte hektische Betriebsamkeit. Arbeiter brachten letztes Gepäck an Bord, Familien nahmen Abschied. Als letztes kam ein Fuhrwerk vorgefahren, geladen hatte es schwere Kisten und Fässer. Eines davon war mit Eisenteilen beschlagen und offensichtlich sehr schwer. Der Dampfkran der MOSEL sollte das Fass an Bord hieven. Die nächsten Ereignisse sind nie ganz geklärt worden. War das Fass vom

Anhänger gerollt oder riss der Stropp, in jedem Fall gab es eine ungeheure Explosion. Der Boden erzitterte, Sand, Glas und Trümmer lagen weit verstreut, ebenso auch menschliche Körperteile und tote Tiere. Wo vorher noch Menschen unbeschwert zusammenstanden, war ein vier Meter tiefer Krater in der Pier.

Die Zahl der Todesopfer wurde später mit 81 angegeben, 200 Personen wurden verletzt. Nicht nur auf der Pier, auch an Bord des Schiffes gab es Tode und Verwundete, dazu Schäden am Rumpf.

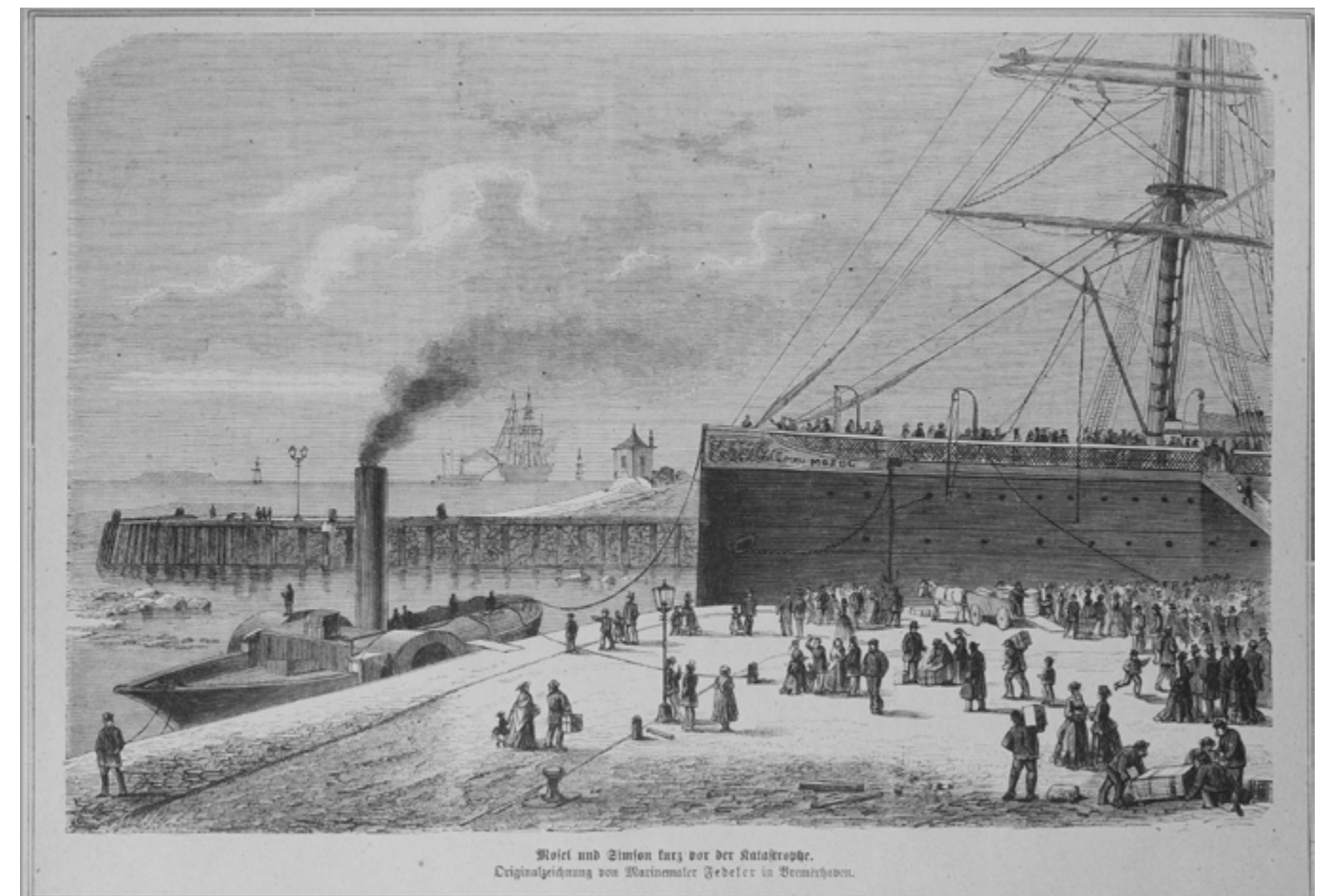
Die polizeilichen Ermittlungen ergaben sehr schnell, dass das Fass eine Bombe mit einem gigantischen Sprengsatz war, man sprach damals von einer Höllenmaschine.

Der Täter, ein Amerikaner namens William King Thomas oder auch William Keith Thomas, war an Bord der MOSEL. Als er erkannte, dass sein Attentat gescheitert war, versuchte er sich mit seiner Waffe das Leben zu nehmen. Der Schuss verletzte ihn zwar schwer, dennoch starb er nicht sofort daran. Erst drei Tage später erlag er seiner Verletzung. Am letzten Lebenstag gestand er die Tat.

Der Attentäter war ein dubioser Charakter mit großer krimineller Energie. Es soll hier nicht seine ganze Lebensgeschichte erzählt werden, wer genaue Details liebt, der lese doch im Netz den Bericht: "Uhrmacherkunst im Dienst der Verbrechen". Neben einer genauen Schilderung seines Lebens und seiner

Links: **Der Schlepper SIMSON und das Dampfschiff MOSEL kurz nach dem Bombenattentat 1875 in Bremerhaven.** Rechts oben: **MOSEL und SIMSON kurz vor der Katastrophe.**

Rechts unten: **Alexander Keith, alias William King Thomas (1830-1875), amerikanischer Attentäter, welcher das Dampfschiff MOSEL mit einer Bombe sprengen wollte.**



Moel und Simson kurz vor der Katastrophe.
Originalzeichnung von Maximilian Redeler in Bremen.

kriminellen Entwicklung ist hier auch die Technik der „Höllenmaschine“ beschrieben.

William King Thomas wollte seine schlechte wirtschaftliche Lage überwinden und die drohende Insolvenz mit Versicherungsbetrug abwenden. Dazu gab er Güter auf, die er vorher hoch versichert hatte. Die HAPAG warb damals mit dem schnellen Transport von Gütern über den Atlantik. Der Norddeutsche Lloyd bot das auch an,



zusätzlich versicherte er auf Wunsch, die Ladung an Bord seiner Schiffe. Das machte den Lloyd für den kriminellen Thomas umso interessanter.

Der spätere Attentäter ließ sich von einem Uhrmacher Ignaz Fuchs ein besonderes Uhrwerk bauen, dass er für das „Versenken“ der MOSEL vorgesehen hatte. Ein Anschlagversuch auf den Lloydampfer RHEIN war fehlgeschlagen, der Mechanismus hatte die Sprengung nicht ausgelöst. Jetzt sollte es anders laufen. William King Thomas wollte nichts dem Zufall überlassen. Mit der Höllenmaschine an Bord wollte er von Bremerhaven nach Southampton mitfahren, natürlich in der ersten Klasse. Auf der

Überfahrt wollte er den Zünder aktivieren und in England das Schiff verlassen. Mitten auf dem Atlantik sollte dann die Explosion das Schiff versenken. Niemand hätte je einen Beweis für seine Tat finden können.

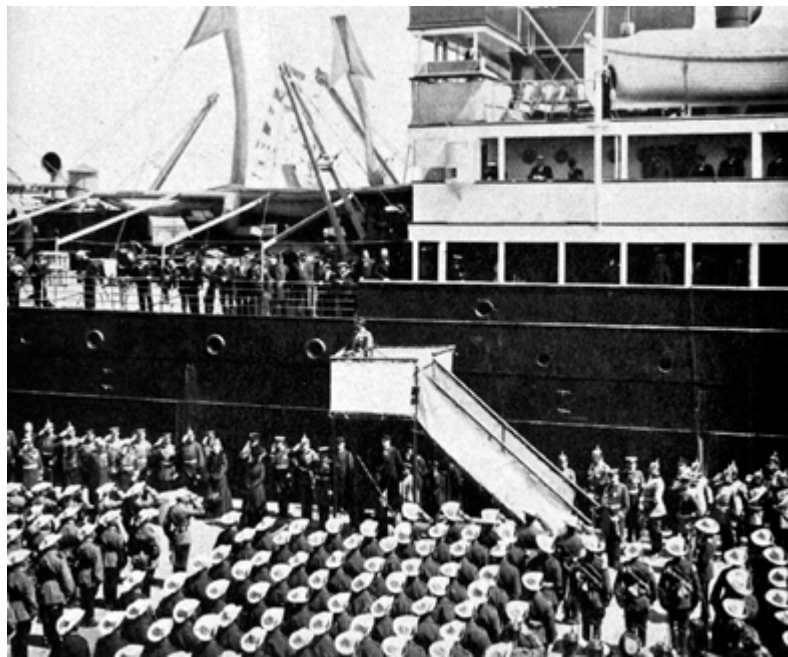
Leider hatte die Technik eine Schwachstelle: Das Uhrwerk war nicht stoßgesichert. So kam es durch das Hantieren mit dem Fass an der Pier zur vorzeitigen Auslösung. Es gab die vielen Toten und zahllose unschuldige Opfer, die schwer verletzt wurden.

Damals hätte eine gesperrte Pier wohl das Schlimmste verhindert.

Thomas Lage

DIE HUNNENREDE

DES KAISERS IN BREMERHAVEN



Kaiser Wilhelm II. verabschiedete am 27. Juli 1900, kurz nach 13 Uhr, in Bremerhaven eine große Gruppe von Soldaten. Sie sollten zur Bekämpfung des sogenannten Boxeraufstandes nach China verschifft werden. Für die Truppen, die der Kaiser mit einer Ansprache verabschiedete, lagen die Truppentransporter „Batavia“, „Dresden“ und „Halle“ bereit, um die Freiwilligen zu verschiffen. Neben den angetretenen Soldaten hatte sich eine Vielzahl Schaulustiger eingefunden und natürlich Vertreter der Presse. Ein Besuch des Kaisers, das wollte man sich nicht entgehen lassen.

Kaiser Wilhelm II war dafür bekannt, dass er gern freisprach und sich nicht immer an ein vorbereitetes Manuskript hielt. Darüber, was Wilhelm dort gesagt hat, gibt es verschiedene Auffassungen, letztlich ist die Ansprache des letzten deutschen Kaisers als Hunnenrede in die Geschichte eingegangen.

Wir stellen die besagte Rede hier im Journal vor, weil sie sich vor 125 Jahren in Bremerhaven ereignete. Die historischen Folgen, die Entwicklung bis hin zum 1. Weltkrieg, sind ein Thema für Historiker und keines für das Journal. Daher nur kurz einen Bericht darüber. Eine Rede zum Abschied der Soldaten hat der Kaiser gehalten, das ist überliefert. Für den Text jedoch gibt es mindestens zwei Versionen.

Der Kaiser hielt diese Ansprachen meistens frei und soll dazu geneigt haben, sich an der eigenen Rede zu betauschen. Dabei kam es auch zu verbalen Übertreibungen. Das soll in Bremerhaven der Fall gewesen sein. Der damalige Staatssekretär des Äußeren und der Reichskanzler beschlossen, noch während der Rede, Maßnahmen zu ergreifen. So wurden die anwesenden Journalisten verpflichtet, die Rede erst zu veröffentlichen, wenn Bülow eine redigierte Fassung fertiggestellt hätte.

Daran hielten sich die meisten, so dass zunächst nur zwei Versionen verbreitet wurden. Die erste enthielt lediglich zwei Zitate des Kaisers, die zweite Version verwendete wörtliche Rede.

Die inoffizielle Langversion mit der Hunnenpassage geht vermutlich auf einen Mitarbeiter des Wolffschen Telegraphischen Bureaus zurück, der die Rede mitstenografiert haben soll. Besonders diese Version fand in den norddeutschen Lokalzeitungen und der sozialdemokratischen Presse große Verbreitung. Im Süden des deutschen Kaiserreich war die Resonanz nicht besonders. Man kannte Äußerungen von Kaiser Wilhelm, die nicht diplomatisch waren. Und trotz der negativen Reaktion im Ausland wollte der Kaiser stets „den Säbel scharf und das Pulver trocken halten“.

Mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges erschien die Hunnenrede nun in einem anderen Licht. Vor allem die Briten

und Amerikaner nahmen das Schlagwort von den „Hunnen“ dankbar für ihre Kriegspropaganda auf. Es wurde mit der Rede von den Hunnen unterstellt, dass der Kampf gegen Deutschland ein Kampf gegen die Barbarei sei, der nicht im klassischen Sinne geführt werden könne. Damit ließ sich nicht nur die Bevölkerung mobilisieren, sondern auch die eigenen Kriegsziele verschleiern.

Wie hat Bert Brecht einmal treffend formuliert: „Das erste Opfer im Krieg ist die Wahrheit.“

Der Auslöser für die Titulierung der Deutschen als „Hunnen“ war die Zerstörung der Bibliothek in der belgischen Universitätsstadt Löwen (25. August 1914). Die näheren Umstände sind bis heute nicht restlos aufgeklärt. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich die alliierte Propaganda bereits auf das Hunnenfeindbild festgelegt. Die renommierte Zeitung „The Times“ unterstützte 1914 dieses Feindbild nach Kräften in ihren Artikeln.

Was damals klar als Feindpropaganda zu identifizieren war, ist heute noch in fremden Köpfen. So hat sich der Begriff „Hunnen“ für die Deutschen leider bewahrt und ist nicht überall verschwunden.

Und was ist von Kaiser Wilhelm II geblieben?

Es gibt in Bremerhaven den Kaiserhafen, die Kaiser-schleuse, in Wilhelmshaven gibt es die Kaiser Wilhelmbrücke. Und für uns alle, was ist uns geblieben?

Die Sektsteuer. 1902 führte Kaiser Wilhelm die Sekt- bzw. Schaumweinsteuer ein, die zur Finanzierung seiner Flottenpläne dienen sollte.

Es war damals eine zweckgebundene Steuer. Heute ist die kaiserliche Flotte längst versunken, verschrottet und vergessen. Die Sektsteuer, heute eine allgemeine Abgabe, gibt es immer noch, 123 Jahre nach der Einführung.

Kaiser Wilhelm II dankte im November 1918 ab, ging ins Exil in den Niederlanden und ist dort am 4. Juni 1941 in Door gestorben.

Thomas Lage

Linke Seite: **Am 27 Juli 1900 verabschiedet Kaiser Wilhelm II das deutsche Ostasien-Expeditionscorps in Bremerhaven . Foto: Louis Koch, Bremen**

GROMEX®
DichtungsHaus

HTS Hamburger Technik Service
 Ausschlager Billdeich 32 · D-20539 Hamburg
 Phone: (040) 31 78 30-0 · Fax: (040) 31 68 51 · E-Mail: hts@hts-hamburg.de

Deliveries:
 2 + 1 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 – Kiegeilverfahren
 Ausschlager Billdeich 32
 20539 Hamburg
 Telefon: (040) 78 08 91-0
 Fax: (040) 78 08 91-20

Mit Zahnschmerzen in 43 Tagen um die halbe Welt

Im Jahre 1970 fuhr ich als zweiter Offizier auf dem kleinen Levantefrachter LIBANON, 4.435 BRT, 6.135 t.d.w. Die Maschinenanlage war ein 5-Zylinder WUMAG mit einer Leistung von gerade einmal 3.000 PS.

Wir hatten zwei Mittelmeerreisen gemacht und wurden dann in die Südsee geschickt. Die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft war eine Großreederei, die viele Liniendienste unterhielt. Ein Liniendienst führte von Nordeuropa zu den Südseeinseln. Von 1964 bis 1969 war ich im Liniendienst zwischen Nordamerika und Australien bzw. Neuseeland eingesetzt und freute mich nun in den Pazifik zurückzukehren.

Wir luden in Hamburg, Antwerpen und London. In Dänkirchen, dem

letzten Ladehafen, lagen wir vom 13. – 18. März. Am 16. März bekam ich Zahnschmerzen und ging am nächsten Tag zum Dentisten. Der Arzt, dessen Englisch mit französischem Akzent gut zu verstehen war, eröffnete mir, dass meine Schmerzen von einem Weisheitszahn hervorgerufen wurden, der schräg bzw. schief lag und so gegen den daneben liegenden Backenzahn drückte. Den müsse man herausoperieren. Wieviel Zeit hätte ich denn noch?

Als ich ihm sagte, dass wir am folgenden Tag auslaufen würden, machte er mir klar, er könne mir nicht helfen. Nach einer Extraktion müsste man die Wunde mindestens drei Tage lang überwachen. Er packte mir ein Paket Schmerzmittel und Antibiotika ein,

falls es eine Entzündung gäbe und wünschte mir alles Gute.

Wir verließen Dänkirchen mit 3.280 t Stückgut-Ladung. Die Reise über den Atlantik war, dank eines Azorenhochs, ruhig und ohne Probleme. Auch die Karibik zeigte sich von ihrer schönsten Seite. Die Hurrikansaison begann erst im August. Das Motorschiff LIBANON war nur 12 Knoten schnell, das vereinfachte die Küstennavigation doch sehr. Meine Zahnschmerzen waren erträglich, Schmerzmittel brauchte ich nur selten zu nehmen, so konnte ich ohne Probleme meine 12 – 4 – Wache gehen.

Nach der Überfahrt von siebzehn Tagen erreichten wir am Sonnabend, den 4. April Cristotan in der Panamakanalzone. Wir bunkerten, ergänzten

Wasser und Proviant und ich ging zum Zahnarzt. Seeleute und Zahnschmerzen waren das Geschäft des Mannes. Als ich ihm sagte, dass wir in drei Stunden auslaufen würden, sagte er mir das Gleiche wie sein Kollege in Dänkirchen.

Ich erhielt erneut ein Paket mit Schmerzmitteln und Antibiotika. Nach meiner Rückkehr von Land warfen wir die Leinen los, durchquerten den Panamakanal und begannen unsere Reise nach Westen. Sie führte uns von 9° Nordbreite nach 18° Südbreite, also immer in den Tropen. Nach einundzwanzig Tagen auf See – der 24. April fiel wegen der Datumsgrenze aus – erreichten wir am Sonntag, den 26. Juni vormittags Suva, die Hauptstadt der Fidschi Inseln. Die Inseln waren damals eine britische Kolonie, die am 10. Oktober 1970 unabhängig wurde.

Ende der 1960er Jahre waren die Einwohner Inder, Fidschianer (je etwa 250.000), dazu rund 6.000 Europäer

und etwa 5.000 Chinesen.

Als der Agent an Bord kam, sah er sofort, dass ich einen Zahnarzt brauchte, dringend. Nach zwei Stunden kam er von Land zurück und sagte: „Der einzige Zahnarzt, der sie behandeln kann, ist am Wochenende ins Gebirge gefahren und kommt erst am Montag zurück.“ In Suva, mit damals 50.000 Einwohnern, praktizierte nur ein Zahnarzt mit europäischem Standard. Da wir in Suva bunkerten und dort nur 12 t Ladung zu löschen hatten, verließen wir den Hafen am Montag wieder. Mein Gesicht war inzwischen sehr aus der Form geraten. Drei Tage später erreichten wir Noumea, Hauptstadt Neukaledoniens, eine französische Kolonie.

Der Agent in Noumea erkannte sofort mein Problem. Er arrangierte für den folgenden Tag einen Termin und berichtete dem Zahnarzt umfassend. Der Zahnarzt war ein junger Elsässer, der hervorragend deutsch sprach und auf meinen Fall gut vorbereitet schien.

Ich erhielt eine Narkose und weiß nur noch, dass ich nach dem Eingriff, ins Taxi gesetzt wurde. Den nächsten Tag habe ich in der Koje verbracht, am dritten Tag konnte ich wieder arbeiten. Da wir damals siebzehn Tage in Noumea lagen, konnte eine umfassende Nachsorge stattfinden.

Mit meinen Zahnschmerzen habe ich damals die halbe Welt umrundet, von 2°30' Ost (Dänkirchen), über die gesamte Westhälfte der Erde, bis zur Datumsgrenze. Dann, nach queren dieser, weiter bis nach 167° Ost (Noumea). Insgesamt sind das 195° auf der Erdkugel.

Mit über fünf Monaten war das meine längste Reise vor einem Landjob.

Dr. Peter Dittrich

Komplett-
filter

Filter-
elemente

Ersatzteile

Zubehör

Zentrifugen

Reinigungs-
mittel

Reparatur

Installation



Die Spezialisten für Filtertechnologie in Schifffahrt und Industrie

Wir liefern Filterelemente und Ersatzteile für Einfach-, Doppel- und Automatikfilter für Schmieröle, Brennstoffe, Hydrauliköle, Wasser und Luft aller namhaften Hersteller (z. B. Boll & Kirch), sowie **Ersatz für** Filtrex, Moatti, Nantong und Kanagawa Kiki.

Auch **Sonderanfertigungen**, verbesserte Speziallösungen, kundenspezifische Einzelstücke nach Muster/Zeichnung gehören zu unserem Geschäftsbereich.

Mehr als 35 Jahre Erfahrung in Filtertechnologie mit weltweitem Service rund um die Uhr

FIL-TEC RIXEN GmbH®

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



Als **Vertragspartner** liefern wir Austausch- und Originalfilterelemente von



+ viele andere gängige Produkte.





Oben: Die MS Rabenfels am 20. Juli 1967 im Dock von Bombay, Indien.

Links: Im Dock in Karachi, Pakistan, werden im Mai 1967 zwei gegenüberliegende Flügel gekürzt.

Unten: Normalerweise benutzte die Schiffe der DDG Hansa den Suezkanal. Im Zuge des 6-Tage Krieges war der Kanal von 1967 bis 1975 nicht befahrbar, auch die Hansa-Schiffe mussten rund um Afrika. Die Äquatortaufe fand am 13. August 1967 trotzdem statt.



Seefahrt mit Tücken

Nachdem ich den C5 Lehrgang positiv beendet hatte, startete ich bei der DDG Hansa. Das erste Schiff war die MS STURMFELS, ein kleines 3869 BRT Stückgutschiff. Anschließend wurde es abwechslungsreicher, ich machte auf den verschiedensten Schiffen der Reederei Urlaubsvertretungen – sehr interessant und lehrreich!

Zwischen den einzelnen Einsätzen hatte ich freie Tage und nützte die, um unsere Bremer Wohnung zu renovieren – wir wollten ja im Mai heiraten.

Im Februar musterte ich auf MS RABENFELS 6592 BRT an – das Schiff lag in Emden bei den Nordseewerken. Dort wurde eine neue MAN 6 Zylinder Hauptmaschine installiert, da sich auf der vorigen Reise in Port Said eine Kurbelwellenexplosion ereignete – leider mit einem Toten!

Am 18. März 67 ging es dann mit der teilerneuerten Maschinenanlage los – einen Hilfsdiesel mussten wir so schnell wie möglich noch überholen, denn wir hatten Kühlladung, die entsprechend viel Stromkapazität verlangte.

Den Suez Kanal durchfahren wir am 18. April 67 – da hatten wir noch viel Glück, denn am 5. Mai 67 brach der Suezkrieg aus. Den Kanal konnte dann bis zum 5. Juni 75 kein Schiff mehr passieren.

Wir hatten mehrfach Probleme mit unseren Stromerzeugern, bis wir feststellen, dass die Entlüftungsleitungen des Bilgenwasser-Entölers und der Diesel-Tagestanks in einer Leitung zusammengeführt waren, mit dem entsprechenden Ergebnis!

Wir liefen Dschidda an und weiter ging es Richtung Osten. Im Indischen Ozean gab es morgens plötzliche starke Schwingungen im ganzen Schiff, wir vermuteten einen Schraubenschaden. Doch alle unsere Tauchversuche brachten kein Ergebnis! So humpelten wir nach Karachi. Dort auf Reede stellte der Taucher fest, dass ein Flügel der Schraube abgebrochen war.

Am 22. Mai 67 kamen wir ins Dock, es wurden die zwei gegenüberliegenden Flügel gekürzt. Im Dock hatten wir keinen Landanschluss, wir bekamen über eine Schlauchleitung Wasser, um unsere Hilfsdiesel laufen zu lassen und genügend Strom für die Kühlladung und Bordbetrieb zu haben.

Das nächste Ziel war Bombay, das wir mit reduzierter Geschwindigkeit ansteuerten. Doch alle Vorsicht nutzte nichts, denn am 25. Mai 67 brachen die nächsten Flügel – mit geringer Fahrt ging es dann nach Bombay, wo wir bis 20. Juli 67 auf Reede lagen.

Die MS DRACHENFELS brachte eine neue Schraube. Das dauerte natürlich sehr lange, denn sie musste um Afrika die Südroute nehmen und sehr schnell fuhr das alte Schiff auch nicht.

Am 8. August 67 fuhren wir mit neuer Schraube in Bombay ab, die neue Route ging ums Kap der Guten Hoffnung.

Wir passierten natürlich auch den Äquator, ein guter Grund, um die Äquatortaufe zu veranstalten – mir wurde der Name „Quappwurm“, verpasst.

Am 7. September 97 erreichten wir Antwerpen, der Ablöser war zur Stelle und so konnten wir am 13. September 1967 mit gut 3 Monaten Verspätung heiraten.

Die 13 blieb bis heute unser Glückstag!

Erwin Richter



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)

Postanschrift:
Gurlittstraße 32 · 20099 Hamburg
Tel: 040 2 80 38 83
Fax: 040 2 80 35 65
Mail: vsih-vdsi@t-online.de
Internet:
<https://schiffsingenieure-hamburg.de>
Kontonummer:
Hamburger Sparkasse
IBAN: DE58200505501280112838
BIC: HASPDEHHXXX

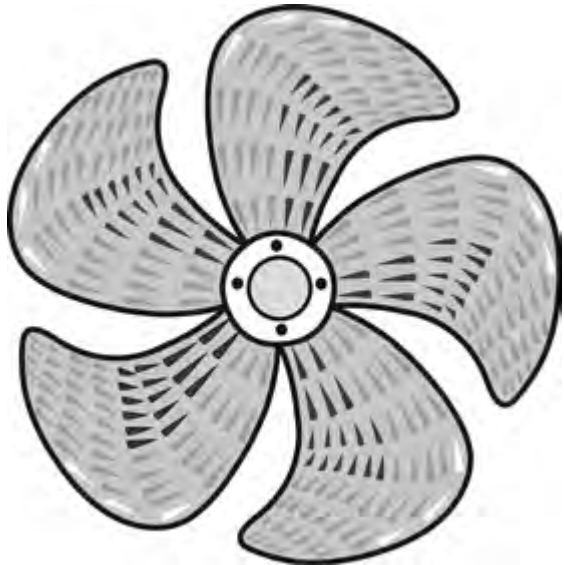
Geschäftsführender Vorstand:
unbesetzt
Dipl.-Ing. Hajo Gerkens (Schriftführer)
Dipl.-Ing. Bernd Röckemann (Kassenwart)

Anzeigenteil:
Geschäftsführender Vorstand
Tel: 040 2 80 38 83.
Inserate gemäß gültiger Preisliste

Herzlichen Glückwunsch!
Der Vorstand gratuliert zum Geburtstag.

Fritz Arp	10.09.1931	94
Norbert Aue	07.10.1933	92
Hans-Hermann Behrens	19.10.1936	89
Fritz-Hinrich Berg	04.09.1936	89
Wolfgang Böhm	27.09.1939	86
Hubert Borsutzky	23.10.1940	85
Eckhard Braun	09.10.1940	85
Gerd Bresemann	06.10.1940	85
Gerd Brütt	16.10.1941	84
Egon de Wall	24.09.1942	83
Michael Drenkhan	17.09.1942	83
Ronald Fischer	18.10.1942	83
Kurt Grewe	08.09.1943	82
Helge Hansen	05.09.1943	82
Jörn Hintz	12.10.1944	81
Jan Howindt	21.09.1946	79
Werner A.K. Huehn	21.10.1946	79
Klaus Jansen	13.09.1946	79
Karl-Jürgen Kiemer	23.10.1946	79
Ernst-Christoph Krackhardt	18.09.1948	77
Dieter Laskowski	16.10.1948	77
Dieter Lensch	11.09.1948	77
Klaus P. Lohmeyer	12.09.1949	76
Dieter Lott	16.09.1950	75
John Rainer Maack	18.10.1950	75
Fred-Armin Mann	01.10.1950	75
Klaus Miesner	14.10.1953	72
Peter Neugebauer	17.09.1955	70
Joachim Ortlepp	09.09.1956	69
Roland Reichelt	09.09.1956	69
Horst-Peter Schneider	30.10.1959	66
Holger Sievers	28.10.1959	66
Karl-Heinz Witz	09.09.1959	66

Jahre



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

Postanschrift:
Voskamp 28,
27616 Beverstedt-Lunestedt
Mail:
wieland@schiffsingenieure-bremerhaven.de
Kontonummer:
Weser-Elbe Sparkasse
IBAN: DE 15 2925 0000 0001 6028 96
BIC: BRLADE21BRS
Internet:
www.schiffsingenieure-bremerhaven.de

Geschäftsführer Vorstand:
Vorsitzender: Dipl.-Ing. Klaus Ehlen,
Tel: 0471 - 6 63 82
Schriftführer: Dipl. Ing. Uwe Grüber
Tel.: 04747-918535
Mobil: 01511-8648475
Mail: uwe.grueber@t-online.de
Schatzmeister:
Dipl.-Ing. Jürgen Armbrust,
Tel: 0172 - 8 15 55 87
Mail: j.armbrust@outlook.de

Verantwortlicher Redakteur
Dipl.-Ing. Thomas Lage
Tel: 04743 – 5350
Mail: thomas-lage@web.de

Herzlichen Glückwunsch!
Der Vorstand gratuliert zum Geburtstag.

Naumann, Hans-Jürgen	26.09.1936	89
Schultz, Norbert	26.09.1938	87
Ondrej, Günter	12.10.1938	87
Voß, Peter	20.09.1940	85
Dreimann, Uwe	27.09.1941	84
Kaidel, Otto	23.10.1941	84
Lohmann, Hans-Dieter	06.10.1941	84
Hein, Harm	22.09.1944	81
Brose, Jürgen	10.09.1950	75
Schramm, Torsten	13.09.1960	65

Jahre

Montagsrunde
Die „Montagsrunde“ findet wie gewohnt, am Dienstag von 10:30 - 12:00 Uhr in der „Schiffergilde“, „Obere Bürger“ statt. Gäste sind herzlich willkommen.

Schatzmeister/ Geschäftsführer
Der Schatzmeister/Geschäftsführer bittet die „Selbstzahler“ um zeitnahe Überweisung des Mitgliedbeitrags 2025 auf das Vereinskonto.
Eine weitere Bitte, bei Adresswechsel / Kontowechsel die neuen Daten dem Schatzmeister/Geschäftsführer mitteilen.

Ihr Service-Partner.

Reparatur. Fertigung. Beratung.

Diesel-Elektrik
F. Tacke GmbH
Tiedemannstraße 7
22525 Hamburg

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



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

Postanschrift:
c/o Heinz-Hermann Große,
Poelitzer Straße 17
28717 Bremen,
Tel: 0421-5 28 83 14
Mail: info@vdsi-bremen.de
Kontonummer:
Sparkasse in Bremen
IBAN: DE30 2905 0101 0001 0162 52
SWIFT-BIC: SBRE DE 22XXX
Internet: www.vdsi-bremen.de

Vorsitzender:
Schiffsingenieur Alfred Seif
Tel: 04401 - 7 25 19
Schriftführer:
Dipl.-Ing. Kurt Satow
Tel: 0160 - 94 46 94 82
Kassenwart:
Dipl.-Ing. Heinz-Hermann Große
Tel: 0421 - 6 36 42 02

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl.-Ing. Kurt Satow
Dipl. Ing. Heinz-Hermann Große
Mail: hh.grosse@nord-com.net
Tel: 0421-5288314

Herzlichen Glückwunsch!
Der Vorstand gratuliert zum Geburtstag.

Gerd Pawlik	27.09.1928	97
Walter Koczulla	28.09.1930	95
Diedrich-Wilhelm Gromme	27.10.1933	92
Rolf Plewa	02.10.1936	89
Peter Fischer	19.09.1937	88
Dieter Hensing	24.10.1938	87
Klaus Haubold	13.10.1940	85
Gerd Matrose	13.09.1941	84
Rüdiger Lüders	17.10.1946	79
Manfred Stähr	15.09.1947	78
Georg Zwerger	03.10.1947	78
Konrad Holzberger	21.09.1948	77
Jürgen Prochnow	13.10.1949	76
Andreas Pawlik	02.09.1956	69
Uwe Stähr	02.09.1958	67

Jahre

Unser langjähriges Vereinsmitglied
Dipl.Ing. Ulrich Doll
hat am28.Juli 2025
im Alter von 74 Jahren und 54 jähriger Vereinsmitgliedschaft
seine letzte große Reise angetreten.
Wir werden Ulrich Doll in Ehren gedenken.
Der Vorstand
Verein der Schiffsingenieure in Bremen.

In eigener Sache.
Wir werden wie jedes Jahr am 28.Februar 2026 unser Reis - und Curry Essen in der Tritonia durchführen. Wie jedes Jahr wird die Ehrung der Jubilare durchgeführt.
Beginn der Veranstaltung ist 12 Uhr.
Die Jubilare werden im nächsten Journal bekannt gegeben.



Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V.
Angeschlossen der Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI)

Postanschrift:
Hochschule Wismar, Bereich Seefahrt
Anlagentechnik und Logistik (SAL)
Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V.
Richard-Wagner-Straße 31
18119 Rostock-Warnemünde
Mail: webmaster@vsir.de
Internet: www.vsir.de
Kontonummer:
Ostseesparkasse Rostock
IBAN: DE70 1305 0000 0450 0012 02
BIC: NOLADE21ROS

Vorsitzender:
Dr.-Ing. Frank Bernhardt
Schriftführer:
Dipl.-Ing. Ralf Griffel,
Schatzmeister:
Dipl.-Ing. Helmut Jürchott

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl.-Ing. Ralf Griffel
Tel: 0381 - 96 98 45 31



Herzlichen Glückwunsch!
Der Vorstand gratuliert zum Geburtstag.

Eberhard Wagner	02.09.1938	87
Manfred Prokesch	11.09.1939	86
Peter Weiskirchen	20.09.1939	86
H. Christian Kloss	27.09.1940	85
Klaus Witte	20.09.1955	70
Rolf Stück	26.10.1955	70
Frank Bernhardt	26.10.1955	70

Jahre



VSIR - Stammtisch
Der Stammtisch der Schiffsingenieure zu Rostock trifft sich normalerweise jeden zweiten Donnerstag im Monat um 17 Uhr im Restaurant „Der Stralsunder“
Wismarsche Straße 22, 18057 Rostock.

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser hochangesehenes Vereinsmitglied

Diplom- und Schiffsingenieur Alfred Strauch
am 28.07.2025 plötzlich und unerwartet verstorben ist.

Er hat nicht nur als Leitender Ingenieur im Bordbetrieb, sondern auch als Flottenbereichsdirektor in der DSR die moderne Seeschifffahrt mit geprägt. Nach der Neustrukturierung der Reedereien hat Alfred Strauch wesentlich am Aufbau der AIDA-Flotte mitgewirkt. Aktiv beteiligte er sich an der Aufarbeitung der Betriebsgeschichte der ehemals größten deutschen Universalreederei mit Sitz in Rostock sowie an unserem Vereinsleben. Wir werden ihn ehren, indem wir ihn in guter Erinnerung behalten.
Der Vorstand des VSIR

Hanse Sail 2025
Ohne Öffentlichkeitsarbeit geht's nicht!

Auch im VSIR sinkt die Mitgliederzahl immer weiter. Seit Jahren beraten wir darüber, wie wir da gegensteuern können. Unterstützt werden wir dabei vom Maritimen Rat. Dieser hat sich unter anderem das Ziel gesetzt, mit mehr Öffentlichkeitsarbeit die Interessen der Vereine und der Maritimen Wirtschaft such durch mehr Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen und bei Interesse auch zu koordinieren.So kam es zu dem Angebot, dass auch wir uns während der Hanse Sail öffentlich darstellen können.

Der Hanesail-Verein kümmerte sich um die Bereitstellung der gewünschten Container und um deren Ausrüstung, wir waren für die öffentliche Darstellung des Vereins zuständig. Während der Hauptzeiten der Hanse Sail waren wir ständig mit 2 Personen präsent, hatten zur Information verschiedene Vereinszeitschriften ausgelegt und zeigten daneben mit einer Powerpoint-Präsentation eine Übersicht unseres Vereinslebens. Wie waren, neben dem Maritimen Rat, mit einer Gruppe verschiedener Maritimer Vereine vertreten, jeder nutzte eine eigene Form der Darstellung. Zum Abschluss der Hanse Sail wussten wir, dass auch unser Verein etwas bekannter geworden ist.

H.-W. Propp

V.d.Schiffsingenieure z.HH e.V., Gurlittstr. 32, 20099 Hamburg
ZKZ 13903, CLASSIC+2 Pressepost, DPAG, Entgelt bezahlt

