



C 20906
ISSN 0177-1116

Schiffsbetriebstechnik Flensburg

ORGAN DER SCHIFFSBETRIEBSTECHNISCHEN GESELLSCHAFT FLENSBURG E.V. (STGF)

3/2023

Nautik und Technik im Schiffsbetrieb

Nr. 263



„Das Maritime Zentrum im Winter“

INHALT

STGF-Intern / Impressum	2
Vorwort	3
New Bearing Monitoring System (BMS3) protects large 2-stroke engines	5
Das 1933 versenkte Bodensee-Dampfschiff SAENTIS soll gehoben werden	7
Die Schweizer Hochseeflotte auf allen Meeren	13
Danish Maritime und die Hochschule Flensburg unterzeichnen eine Kooperationsvereinbarung	18
STG organisiert maritime Nachwuchs- gewinnung an der Hochschule Flensburg	19
Dynamische Modellierung und Regelung eines Festoxidbrennstoffzellensystems	20
Tretboot AG Flensburg Binnenhafencup 2023 in Harburg	21
25. Kutterpullen Regatta Warnemünde 2023	22
Patentvergabe am 14.07.2023 im Schifffahrts- museum Flensburg	23
Impressionen von der 13. Nationalen Maritimen Konferenz	24
STG-Fachausschuss Schiffsmaschinen	26
Erste Hilfe für die Seele	27

Redaktionsschluss
28. Februar 2024
 Wir freuen uns über jeden Artikel

IMPRESSUM

Schiffsbetriebstechnik Flensburg
 Organ der Schiffsbetriebstechnischen
 Gesellschaft Flensburg e.V. (STGF),
 angeschlossen der Vereinigung
 Deutscher Schiffingenieure (VDSI).

Herausgeber:
 Der Vorstand der STGF:
 Stefan Rother (1. Vorsitzender)
 Peter Behrens (2. Vorsitzender)
 Sven Hagedorn (Geschäftsführer/
 Kassenwart)

Anschrift:
 Schiffsbetriebstechnische Gesell-
 schaft Flensburg e.V.
 Postfach 2848, 24918 Flensburg
 Internet: www.stgf.de

**Verantwortlich für die Gestaltung
 sowie Gesamt-Schрифtleitung:**
 Sigrid Lürkens
 E-Mail: sigridluerkens@gmail.com
 Tel.: 0162 6570551

Verantwortlich für die Anzeigen:
 Sven Hagedorn
 E-Mail: stgf-hagedorn@gmx.de
 Inserate gem. Preisliste
 die auf Anforderung übermittelt wird.

Satz & Druck:
 Fotozentrum Tarp / der Kopierladen
 Bahnhofstr. 1
 24963 Tarp
 Tel.: 04638 7832
 Fax: 04638 1494
 E-Mail: info@fotozentrum-tarp.de

Verkaufspreis 4,00 Euro,
 im Mitgliedsbeitrag inbegriffen.
 Nachdruck nach telefonischer
 Rücksprache und Quellenangaben
 gestattet.

Titelbild Heft Nr. 263
Das Maritime Zentrum im Winter ...
 Foto: Stefan Rother

Geburtstagsgrüße

50 Jahre

Arndt von Drathen	14.09.1973
Jan Solle	02.10.1973
Moritz Maiwald	19.12.1973

60 Jahre

Burkhard Schwikowski	25.10.1063
Uwe Hoppe	19.11.1963
Jan Dirk Striesow	23.12.1963

65 Jahre

Hans-Julius Kleihauer	22.08.1958
-----------------------	------------

70 Jahre

Jürgen Gallas	17.09.1953
---------------	------------

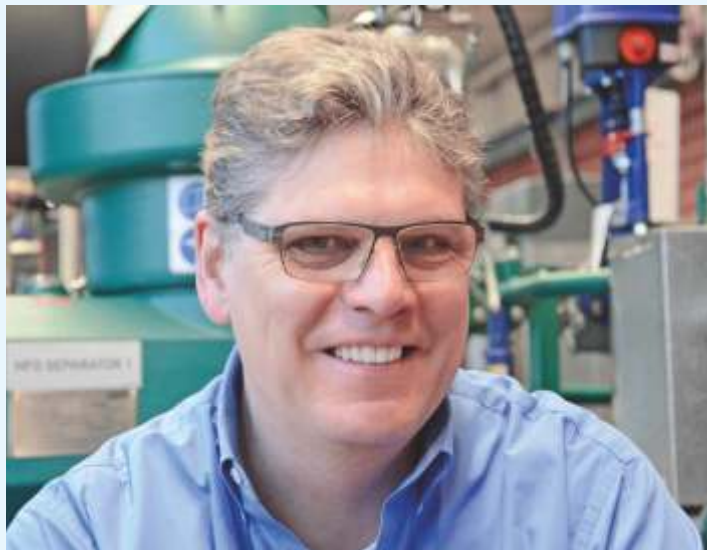
80 Jahre

Hans-Joachim Schaaf	09.09.1943
Asger Lienhard	18.10.1943
Jürgen Paulsen	23.10.1943
Hans Dieter Frotscher	27.12.1943

Über 80 Jahre

Karl Diekmann	04.07.1937
Dieter Schulz	05.07.1937
Hans Joachim Acker	21.07.1941
Werner Reimer	30.07.1936
Johann Gosch	10.08.1941
Hubert Ehrke	18.08.1942
Hans-Dieter Gulde	19.08.1942
Achim Bruns	07.09.1941
Herbert Röckel	12.10.1939
Wolfgang Weber	16.10.1935
Eberhard Wordell	31.10.1939
Volker Wischmann	14.11.1942
Peter-Heinrich Grete	16.12.1038
Udo Boltendahl	27.12.1941
Udo Kühn	27.12.1941

**Der Vorstand wünscht den Mitgliedern
 alles Gute, vor allem Gesundheit und
 weiterhin viel Freude in unserer
 Gemeinschaft !**



Stefan Rother

Liebe Mitglieder und Freunde der STGF,

das Jahr 2023 ist fast vorbei, und die Hoffnung auf eine gewisse Normalität hat sich nur im Hinblick auf die Pandemie bewahrheitet. Neben dem noch immer andauernden Ukraine-Krieg schaut die Welt derzeit auf die Entwicklung im Gazastreifen.

Menschen sind auf der Flucht nach Europa und suchen auch in Deutschland ein neues Zuhause. Hoffentlich dürfen diese Menschen hier auch sofort arbeiten und sich ihren Lebensunterhalt verdienen. An Fachkräften mangelt es uns in jedem Bereich des täglichen Lebens.

Dieses haben mittlerweile viele Reedereien und maritime Zulieferer erkannt und auch ihre Personalpolitik entsprechend ausgerichtet. Wir merken am Standort Flensburg die zunehmende Kontaktaufnahme von Personalabteilungen, die in allen Bereichen offene Stellen haben. Hier bildet die öffentliche Verwaltung keine Ausnahme.

Der Verband Deutscher Reeder hat daher das Jahr 2023 zum „Jahr der Ausbildung“ erklärt und unterstützt die Fachkräftesuche wieder mit Veranstaltungen und Außenwerbung, auch auf den Plattformen der sozialen Medien. Insbesondere zu nennen ist das Ausbildungsforum, welches direkt vor der deutschen Nationalen Maritimen Konferenz am 13. September 2023 in Bremen stattgefunden hat. Unter dem Motto: „Maritimes Know-how am Schifffahrtstandort Deutschland“: Wie sollten sich die maritimen Berufsbilder zukünftig darstellen und beworben werden?“ wurden verschiedene Workshops durchgeführt. Auszubildende im Bereich Schifffahrtskaufmann/frau und SchiffsmechanikerInnen haben hier ihre

Sichtweise auf die Veränderung der Berufsbilder und die Attraktivität für junge Menschen in erfrischender Weise dargestellt. Mithilfe dieser Statements hat der Verband Deutscher Reeder einen neuen Imagefilm erstellt, der unter dem folgenden Link:

<https://youtu.be/geYEykyuv3o> abrufbar ist.

Das Ausbildungsforum wurde unter anderem durch den Verband Deutscher Schiffsingenieure unterstützt und begleitet. Für den VDSI nahm Herr Rother an der Podiumsdiskussion teil.

Leider hat sich das Format der Nationalen Maritimen Konferenz dahingehend geändert, dass keine Workshops mehr zu ausgewählten Themen angeboten wurden. Stattdessen arbeitete man mit Podiumsdiskussionen, bei denen die Teilnehmenden Fragen mithilfe einer App stellen konnten. Aus der Sicht vieler Teilnehmender war dieses ein Rückschritt in der Diskussionsqualität. Trotz des eklatanten Fachkräftemangels wurde der Programmpunkt „Ausbildung“ nur am Rand angesprochen, was aus unserer Sicht völlig unverständlich war.

Allerdings hat die Präsidentin des Reederverbands, Frau Dr. Gaby Bornheim ein klares Statement zur Ausbildung abgegeben, in dem der Verband Deutscher Reeder mindestens 400 seeseitige und 200 landseitige Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen wird. Ob die Besetzung dieser Ausbildungsplätze überhaupt erfolgen kann, bleibt abzuwarten.

Neben der Thematik des Fachkräftemangels stand die Nationale Maritime Konferenz im Zeichen des Klimawandels und der notwendigen Gegenmaßnahmen in der Schifffahrt. Ziel ist es, bis 2050 CO₂ neutral Waren transportieren zu können. Ohne Zweifel sind derartige Maßnahmen notwendig und müssen mit Gesetzen unterlegt werden. Hoffentlich gelingt zum einen die technische Umsetzung ohne Herabsetzung der Sicherheitsstandards und zum anderen die Umsetzung in der Verwaltung der erhobenen Daten ohne größere Zusatzbelastungen der Crews an Bord.

Letzteres erscheint schon jetzt administrativ eine deutliche Mehrbelastung des Bordbetriebes darzustellen, und die erhobenen Daten für die IMO und die EU-Vorschriften werden natürlich unter anderem zum CO₂ Zertifikatshandel in der Schifffahrt führen.

Die STGF freut sich, als größter Ortsverein im Verband Deutscher Schiffsingenieure diese Ziele auch in Zukunft zu unterstützen. Für die seit Jahren steigenden Mitgliederzahlen möchte sich der Vorstand an dieser Stelle sehr herzlich bei allen Unterstützern bedanken. Es freut uns sehr, dass viele junge Menschen in den Reihen der Mit-

glieder zu finden sind, die viel Potenzial haben den Verein zukünftig mit neuen Ideen weiterzuentwickeln.

Für diesen Wandel ist der maritime Standort Flensburg gut aufgestellt. Man hat viele Schwerpunkte in der Forschung zu sauberen Schiffsbrennstoffen und der Reduzierung von Emissionen gesetzt, um den Studierenden aktuelle Techniken präsentieren zu können. Gleichzeitig wird die Kooperation mit den Seemannsschulen, und hier insbesondere mit der Seemannsschule in Travemünde, ausgebaut und mit regelmäßigen Besuchen und Präsentation der Flensburger Einrichtungen unterstützt. Diese und ähnliche Veranstaltungen unterstützt die STGF im Sinne ihrer Satzung und hilft damit, die Attraktivität in der maritimen Ausbildung in Flensburg zu erhöhen.

Derzeit haben wir sehr aktive Studierende, die sich in den Fachschul- und Hochschulgremien und der STGF engagieren und zum Beispiel Erstsemester Begrüßung, Kutterpullen und die Tretboot AG als separate Veranstaltungen durchführen. Erfreulicherweise hat sich die STGF in den letzten Jahren deutlich verjüngt und konnte die Attraktivität des Ortsvereins für junge Menschen erhöhen. Dieses resultiert auch in den immer wieder mit aktuellen Themen besetzten Vorträgen und der Neugestaltung unserer Homepage www.stgf.de.

Dennoch haben Sie gemerkt, dass die dritte Ausgabe unserer Zeitschrift in diesem Jahr nicht in Druck gegangen ist, da wir zu wenig Zuschriften bzw. Artikel gehabt haben. Unser Appell an unsere Mitglieder ist daher recht einfach: Bitte senden Sie uns gerne Artikel über maritime Themen aus ihrem persönlichen Erleben beruflich wie privat, zu und unterstützen uns damit in der Erstellung der Zeitschrift und letztendlich auch mit der Attraktivität der STGF generell.

Ihnen allen und ihren Familien wünscht der Vorstand schöne Weihnachtstage und ein gutes gesundes Jahr 2024. Hoffentlich endlich ohne kriegerische und wirtschaftspolitische Auseinandersetzungen.

Herzliche Grüße aus Flensburg

Stefan Rother



imes
the cylinder pressure people

www.imes.de

EPM-XP^{plus} - Engine Analyser for 2- and 4-stroke diesel engines

- automatic Pcomp and IPOWER calculation without TDC sensor
- professional visualisation software for optimising engine operation
- direct data transfer to IPE - IMES Performance Evaluation software
- more than 20 hours battery capacity

IMEE EPM-XP^{plus} Visualisation

File Edit Tools Options Help

File Online Offline

Contract

Engine Info: 2.0L/1000, 1450 RPM, 4000000 C, 1000, 1100, 1200, 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900, 2000, 2100, 2200, 2300, 2400, 2500, 2600, 2700, 2800, 2900, 3000, 3100, 3200, 3300, 3400, 3500, 3600, 3700, 3800, 3900, 4000

Pressure [bar]

IMEE EPM-XP^{plus} Visualisation

New Bearing Monitoring System (BMS3) protects large 2-stroke engines

Operating a 2-stroke engine safely for many years and decades means monitoring it at all times to its characteristic health features. Dr. E. Horn as a professional vendor of marine safety systems has been supplying the compact and proven Bearing Monitoring System (BMS) since the 2000s. After 3 years of development and validation, now the revised generation BMS3 with completely new features has been launched to the market.

The monitoring system essentially consists of the following main components:

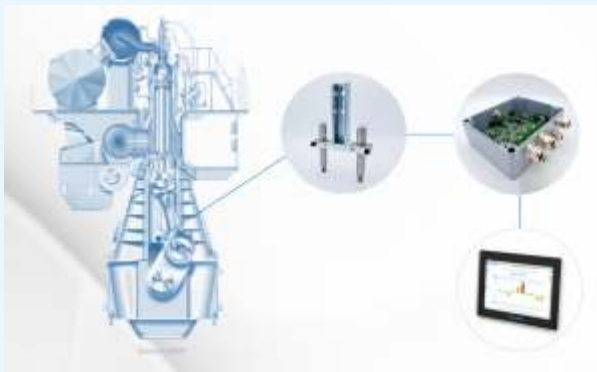
- The Bearing Monitoring System BMS3 realizes a continuous surveillance of 2-stroke engines in regard to the distance between sensor and crosshead in its lower dead point position – which is a measure of the long-term bearing wear.
- Further, it monitors the temperature of the oil in different positions as well as the

solved water content in the oil (Water in Oil Sensor). As an option, the system offers a precise temperature observation of the cylinder liners.

- The distance, temperature as well as the water in oil data are collected by the Sensor Box (SBX) and then transferred over ethernet to the Monitoring Unit (MPU). The SBX unit supplies all connected sensors with power and acts as a data transfer unit changing and organizing the signals received. It tracks the status of each sensor and trans-

mits information to the MPU in case the sensor status changes.

Usually, the monitoring unit MPU is located in the engine control room. It calculates the measured distances and oil temperatures for each compartment separately and compares them with defined alarm limits of the engine manufacturers. Thus, long-term trends can be observed, and on the other hand, in case of an alarm, corresponding relays will be activated. All measured values are stored in different event memories for later use.



General working principle of BMS3

Crosshead position control in lower dead end. Double sensor alignment for monitoring straight movement of crosshead. Each sensor with detection range of 4mm.

Signal conditioning and evaluation. Alerts when reaching faulty orientation of crosshead. Collects data of up to 72 sensors: position, temperature, water in oil.

Touch screen 10" for easy data access. Event memory, datalog, trend analysis and real-time monitoring.



Sensors · Monitoring · Systems



Bearing distance monitoring system



Oil mist detector system



Double channel safety system

Dr. E. Horn GmbH & Co KG
 Max-Planck-Str. 34
 71116 Gärtringen · Germany
 Fon +49 7034 270 24-0
www.dr-horn.org



Water in oil sensor



RPM Pickup



Encoder 2-channel



Flexible mounting indicators



Analog indicators



The BMS3 can be installed as a retrofit into engines already in service.

The complete unit has been designed to fulfill easy-to-handle installation onboard ships in service. Recently this has been executed by our own service team at a German Container vessel during docking in Dubai. Our experienced service team does not only provide such installations but also trains partners all over the world to be capable of mounting and maintaining of Bearing Monitoring Systems.

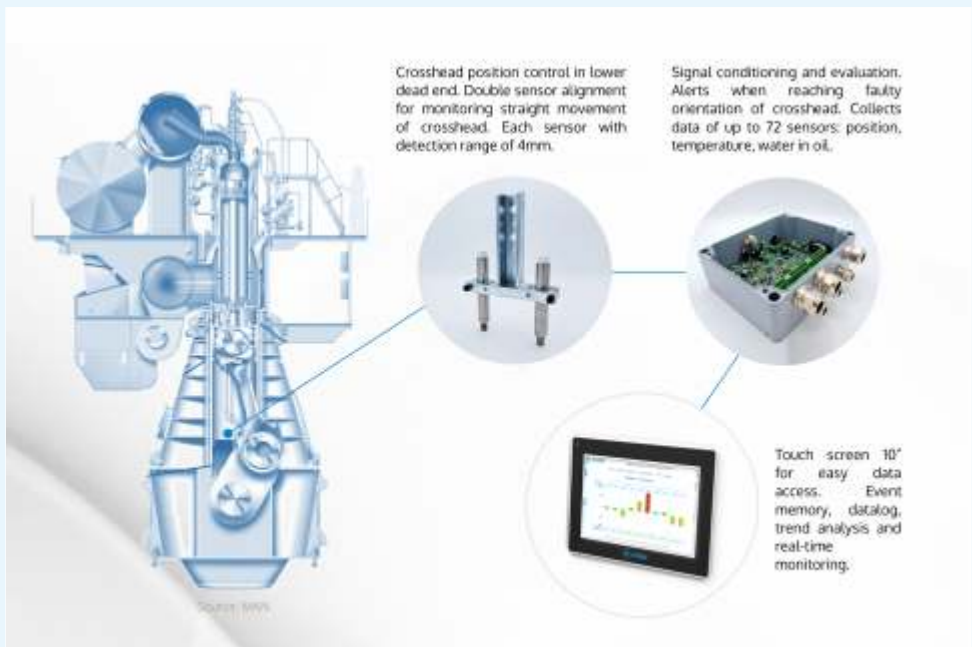
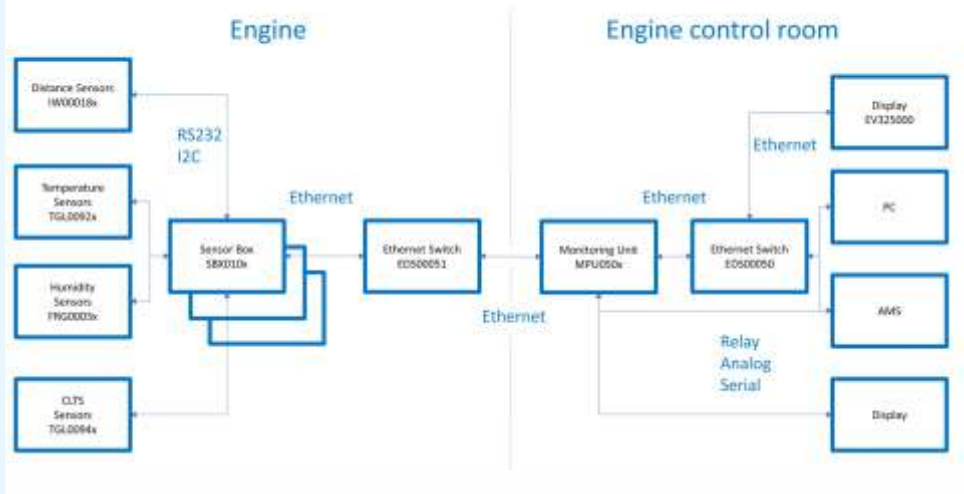
In particular the complete data analysis allows a feedback information of the actual situation inside the large engine. Crosshead position, conrod bearings and crosshead pin bearing, water in lubrication oil, oil temperature, the main bearing-, the crosshead splash oil – and the big end splash oil temperature are therefore continuously measured and monitored. Collected data of the wear including trend analysis over years may lead to omit the 5-year main bearing open-up procedure which means considerable cost savings.

Interface and network options

As interfaces for data exchange to other data handling systems CAN-Open and LAN are supplied. The Module Type Package-protocol (MTP) simplifies the integration of sensors and systems into SCADA units basically by using an OPC UA interface.

The plug & play functionality shortens the commissioning time drastically. The automation system recognizes the MTP-Ready Sensors easily by the sensor-manufacturer supplied parameters. The MTP protocol is being developed by a VDMA working group, which is significantly supported by Dr. E. Horn GmbH in cooperation with the University of Flensburg and other partners.

System architecture:



Das 1933 versenkte Bodensee-Dampfschiff SAENTIS soll gehoben werden

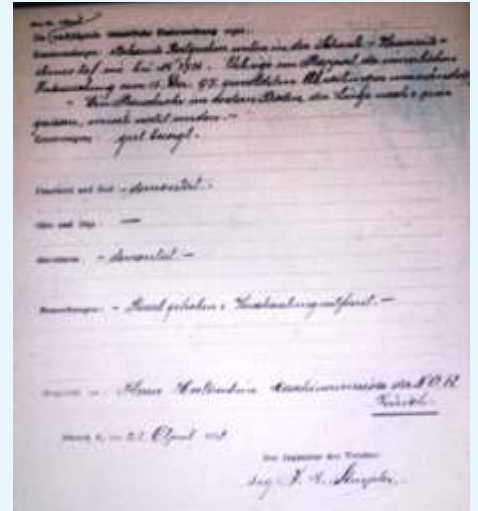
Dipl.-Ing. Martin Uhlig

Eine spektakuläre Bergung des auf 210 Meter Tiefe vor Romanshorn im Bodensee liegende Schiffswrack ist für März 2024 geplant. Hierfür wurde ein privater „Schiffsbergereverein“ gegründet, der sich die Rechte an dem Schiff gesichert und den Mut für dieses weltweit einmalige Projekt hat.

Im Jahre 1890 beschließt die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft für ihre Bodensee-Flotte ein weiteres neues, komfortables Halbsalon-Dampfschiff zu bestellen. Mit ihm sollten die in die Jahre gekommenen Glattdeck-Raddampfer STADT SCHAFFHAUSEN aus dem Jahre 1851 und ST. GALLEN von 1853 außer Dienst gestellt werden. Der neue Raddampfer sollte von der Züricher Maschinenfabrik Escher Wyss & Cie geliefert werden und den Namen SAENTIS tragen, nach dem 2502 Meter hohen Berg des Alpstein-Massivs im Hinterland des Bodensees. Das Schiff erhielt eine damals moderne schrägliegende Triplex-Nassdampf-Verbund-Dampfmaschine und kostete 233.000 Schweizer Franken. Das Schiff hatte einen Klipperbug mit



Prüfungs-Zeugnis zur Wasserdruckprobe am Dampfschiff „SANTIS“ vom 22. April 1898. Foto: Schweizerisches Bundesarchiv / Sammlung Uhlig



Bugspriet, war 48,8 Meter lang und durfte 360 Passagiere befördern. Am 1. Juli 1892 wurde es in Romanshorn in Betrieb genommen. Bereits im Herbst/Winter 1897/1898 war eine umfangreiche Hauptrevision erforderlich, welche von der Nordostbahn auf ihrer Werft in Romanshorn selber durchgeführt wurde. Da ein Teil der Galion (Plattform auf dem Klipperstegen) hätte ersetzt werden müssen, wurde der geschwungene Bug abgeschnitten und durch einen geraden Bug ersetzt. Die Rotonde auf dem

Vorschiff wurde vergrößert, die Mitteldeck-Bedachung wurde verstärkt. Die Anzahl der zu befördernden Passagiere konnte auf 400 erhöht werden.

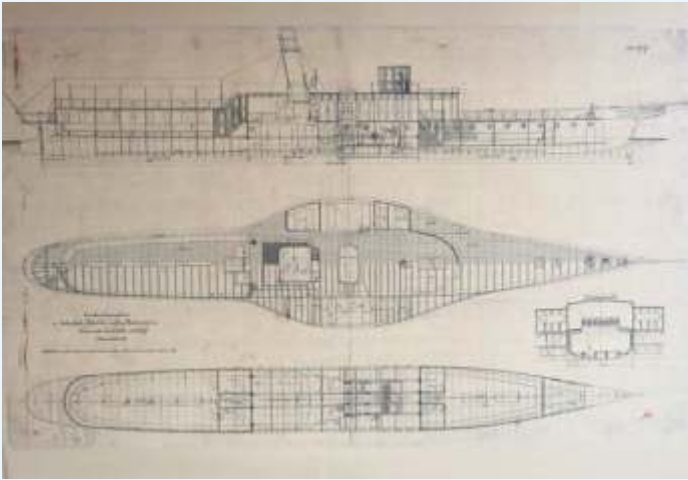
Zum 1. Januar 1902 wurde die Nordostbahn-Gesellschaft samt ihrer Bodensee-Schifffahrt verstaatlicht und von den neu gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) übernommen.

1905 wurde die SAENTIS mit zwei neuen Heißdampf-Kesseln ausgerüstet, wodurch der Kohleverbrauch von 21 kg pro km auf 15,3 kg pro km gesenkt werden konnte.

Das Dampfschiff SAENTIS wurde nicht nur für den Kursverkehr der Nordostbahn-Bodensee-Schifffahrt herangezogen, sondern auch zum Schleppen von Frachtkähnen. Dies belegt eine Postkarte aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg. Mit solchen Kähnen wurde vor allem die Kohle zum Feuern der Schiffskessel von Deutschland in die Schweiz befördert. Ein solcher Kahn, die MOEVE der ehemals Großherzoglich Badischen Staatsbahn ist heute noch vorhanden und steht im Konstanzer Hafen an Land.



Dampfschiff SAENTIS auf dem Slipwagen der Nordostbahn-Werft in Romanshorn. Foto: SBB / Sammlung Uhlig



Plan der ursprünglichen Ansicht des Dampfschiffes SAENTIS.
Zeichnung Archiv Schiffsbergverein / Sammlung Uhlig



Dampfschiff SAENTIS verlässt den Hafen Lindau. Postkarte gestempelt mit 11. August 1903. Foto Eduard Schwarz / Sammlung Uhlig

1920 wurde die SAENTIS als erstes Schiff am Bodensee auf Ölfeuerung (System Omega der Züricher Firma Lipinski & Co, einem Niederdruck-Zerstäubungsbrenner) umgestellt, wodurch die Maschinenbesatzung um einen Mann verringert werden konnte.

Doch die Weltwirtschaftskrise machte auch vor der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt nicht halt: Da im Mai 1932 das erste Motorschiff THURGAU und 1933 das Motorschiff ZÜRICH in Betrieb genommen wurden, konnten 1932 die Dampfschiffe HELVETIA und SAENTIS ausgemustert werden. Da der Schrottpreis zu dieser Zeit im Keller lag, wurden beide Schiffe im Bodensee versenkt. Bei der SAENTIS hätte der Schrottpreis-Erlös nur etwa 10 % der Abbruchkosten gebracht. Am 2. Mai 1933 wurde die SAENTIS als Ganzes vor Romanshorn versenkt. Lediglich das Mobiliar und die Holzdecks wurden zuvor ausgebaut.

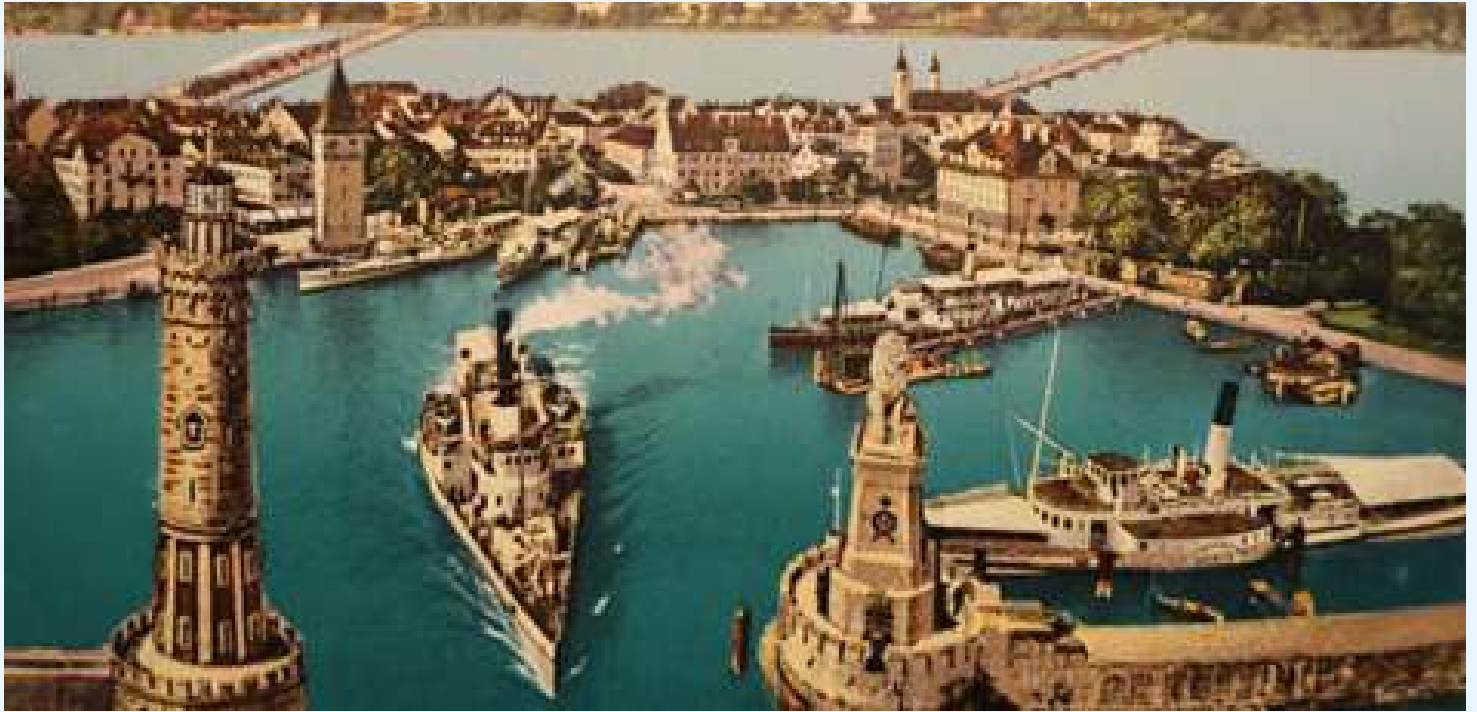
Die SAENTIS ruhte in etwa 210 Meter Wassertiefe auf dem Grund des Bodensees. Bereits 1943 gab es Überlegungen, die SAENTIS wieder zu heben, was sich aber während des Krieges nicht realisieren lies. Danach geriet das Wrack in Vergessenheit. Bei Vermessungsarbeiten im Herbst des Jahres 2013 wurde die SAENTIS jedoch in einer Tiefe von etwa 210 Metern wiederentdeckt.



Dampfschiff SAENTIS schleppt einen Frachtkahn; Aufnahme von vor dem 1. Weltkrieg. Foto: Metz Tübingen / Sammlung Uhlig



Dampfschiff SAENTIS fährt aus dem Lindauer Hafen; Postkarte von 1904. Sammlung Uhlig



Dampfschiff SAENTIS im Hafen von Lindau, ganz rechts unter dem bayrischen Löwen der Hafeneinfahrt. Postkarte gestempelt am 23. September 1915. Aufnahme: Photoglob Zürich / Sammlung Uhlig

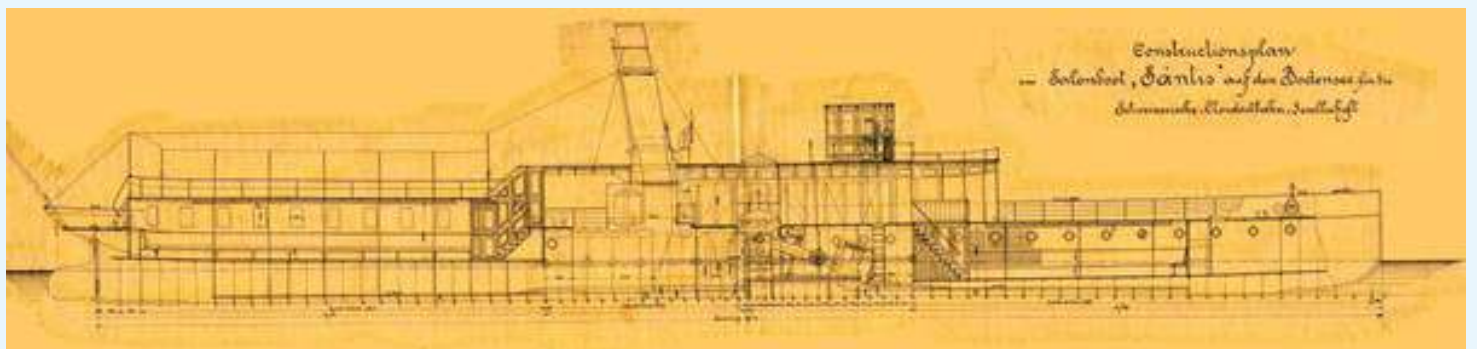


Fotos: SBB / Sammlung Uhlig



Fotos: SBB / Sammlung Uhlig

Versenkung der SAENTIS am 2. Mai 1933 vor Romanshorn. Der Wasserdruck presst den Ruß aus dem Schornstein.



Seitenansicht der SAENTIS mit umgebautem Bug. Zeichn.: Archiv Schiffsbergverein / Sammlung Uhlig

Aufgrund der Sauerstoff-Armut und Dunkelheit (und Süßwasser!) konnte angenommen werden, dass es sich dort unten recht gut erhalten hatte. Schon bald kam die Idee auf, das Schiff doch wieder zu heben. Man

ahnte ja, dass es noch nahezu vollständig sein musste. 2019 trat die Schweiz der *UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser* aus dem Jahre 2001 (in Kraft seit 2009) bei.

Dadurch sollen alle Spuren menschlicher Existenz, die mehr als 100 Jahre ununterbrochen unter Wasser gelegen haben und von historischer oder kultureller Bedeutung sind, an ihrem Standort verbleiben und dort unter

Schutz gestellt werden. Das Übereinkommen untersagt außerdem jeglichen Handel mit Artefakten von Schiffswracks, die älter als 100 Jahre alt sind. Da die SAENTIS im Mai 1933 versenkt wurde, könnte sie also bis Ende April 2033 noch gehoben werden.

In Romanshorn fand sich 2022 eine Gruppe von Schiffs-Enthusiasten um den technischen Leiter der Schweizer Schiffsbetriebe SBS, Silvan Paganini, zusammen, mit der Idee, das Schiff wieder zu heben. Die SBS selber lehnten das Projekt zunächst ab, und so gründete sich am 20. April 2023 in Romanshorn ein „Schiffsbergverein“, der am 21. April 2023 das Dampfschiff SAENTIS für einen symbolischen Franken vom bisherigen Eigentümer SBS übernommen hat. Mittels Crowdfundings sollte die Finanzierung der Bergung vorgenommen werden, was schließlich auch unter großen Mühen gelang. Die Schweizerische Bodensee-Schifffahrt AG (SBS) unterstützte den Verein und sagte zu, die Werfthalle in Romanshorn während mehrerer Wochen benutzen zu dürfen. Angedacht war eigentlich eine Bergung mittels 4 hydraulischer Litzenheber, welche unterhalb des Fährschiffes EUREGIA angebracht werden sollten. Für diese relativ sichere Methode reichte aber das gewonnene Geld

nicht, weshalb die billigere Variante mittels Hebesäcken vorgesehen wird.

Der zuständige Kanton Thurgau weigerte sich, durch eine finanzielle Förderung aus dem prall gefüllten Lotteriefonds (Stand 2022: über 60 Mio CHF) die sicherere Hebung zu unterstützen, indem das Kulturamt Thurgau verkündete: „Aus kultureller Perspektive und gestützt auf unsere Fachexpertinnen und -experten erachten wir die Bergung des Dampfschiffes Saentis für den Kanton Thurgau als wenig zielführend.“ Nach einer Bergung wäre die SAENTIS das älteste zur Besichtigung erhaltene Dampfschiff am Bodensee. Es besitzt eine damals moderne, aber eher seltene Triplex-Dampfmaschine Schweizer Provenienz und ist das einzige erhaltene Schiff aus der Zeit der großen Schweizer Privatbahnen (vor der Verstaatlichung zu den Schweizerischen Bundesbahnen SBB) beziehungsweise das einzige erhaltene Dampfschiff der Schweizer (Thurgauer und SBB-) Bodenseeflotte. Die SAENTIS war das erste auf Ölfeuerung umgebaute Dampfschiff am Bodensee und der Schweiz. Sich darauf festzulegen, dass dies aus kultureller Perspektive unbedeutend sei, erscheint verwegen. Das Interesse an Technik-Geschichte scheint bei den Thurgauer „Fachex-

pertinnen und -experten“ unterrepräsentiert. Es könnte aber auch sein, dass es im Falle einer möglichen Restaurierung des Schiffes durchaus von Vorteil ist, wenn jene selbsterklärten „Fachleute“ nicht mitsprechen können.

Am 6. Juli 2023 wurden die ersten Teile der SAENTIS aus ca. 210 Metern Wassertiefe geborgen: Schornstein-Unterteil und Rauchrohr-Einsatz samt Krägen liegen bereits in der Werfthalle in Romanshorn. Die Bleche sind stark korrodiert. Dabei muss beachtet werden, dass das Schiff bei seiner Ausmusterung schon nicht mehr im besten Zustand war und gerade die Schornstein-Bleche durch den damals im Heizöl eher hohen Schwefel-Anteil sicher besonders angegriffen waren. Die durch die Lagerung im Wasser wirksam werdende schwefelige Säure tat sicher ein Übriges.

Die mittlerweile entstandenen Unterwasser-Aufnahmen der SAENTIS lassen einen durchaus besseren Zustand des Schiffes erwarten.

Interessanterweise wurden bei der Reinigung und Konservierung der Schornstein-Teile dort auch einzelne Quagga-Muscheln entdeckt. Diese seit 2016 am Bodensee nachgewiesene invasive Art(sogenannte Neozoen) breitet sich am Bodensee massiv aus und



Schornstein-Unterteil und Rauchrohr und Krägen liegen in der Werfthalle in Romanshorn. Fotos Uhlig



Bei einem Roboter-Tauchgang auf 210 m Tiefe im Mai 2023 konnten erstaunlich gute Bilder vom Radkasten und dem Schaufelrad aufgenommen werden. Fotos: Schiffsbergverein / Sammlung Uhlig

verursacht allergrößte Schäden auch an Unterwasser-Wracks, wie etwa dem vor Münsterlingen am Seegrund liegende Dampfschiff JURA. Es wird also höchste Zeit, dass die SAENTIS geborgen wird, wenn man sie erhalten will.

Allerdings ist dies auch ein Nachweis dafür, dass es in dieser Tiefe (ca. 210 Meter) durchaus noch genügend Sauerstoff gibt, dass sich die Quagga-Muschel ansiedeln und überleben kann.

Die Bergung des Wracks ist nun für März 2024 mittels zwei Barges und 12 Luft-Hebesäcken geplant; acht Stück für 15 to und vier Stück für 30 to. Die Hebesäcke aus chinesischer Produktion sind bereits bestellt. Nach der Bergung soll das Wrack zwecks Reinigung und Begutachtung auf den Slip in die Romanshorer Werft genommen werden. Erst nach umfangreicher Untersuchung kann dann über die weitere Vorgehensweise entschieden werden, alles andere wäre voreilig. Man darf gespannt sein, wie sich dieses weltweit einmalige Projekt weiterentwickelt. Man kann den Verantwortlichen zu ihrem Mut nur gratulieren

und weiterhin alles erdenklich Gute wünschen! Es wäre natürlich schön, wenn die internationale historische Schiffsflotte am Bodensee um eine weitere Einheit erweitert werden könnte. Die SAENTIS würde die Reihe der historischen Schiffe in geeigneter Weise ergänzen!

Die Web-Adresse des Schiffsbergvereins lautet <https://schiffsbergverein.ch>

Geldspenden sind natürlich herzlich willkommen!



Vom Tauchgang im Mai 2023: Ein Blick ins Schiffsinne: Namensschild und Fabrikschild des Herstellers. Foto: Schiffsbergverein / Sammlung Uhlig



Die Schiffsglocke der SAENTIS ist im Museum in Romanshorn vorhanden; sie wurde nicht mitversenkt! Foto Sammlung Uhlig

Technische Daten zum Dampfschiff SAENTIS

Indienststellung:	1. Juli 1892
Versenkung im Bodensee:	2. Mai 1933
Heimathafen:	Romanshorn, Kanton Thurgau, Schweiz
Eigner:	1892 bis Ende 1901 Schweizerische Nordostbahn (NOB) 1902 bis Ende 1996 Schweizerische Bundesbahnen (SBB) 1997 bis 20.4.2023 Schweizer Bodensee Schifffahrts AG (SBS) ab 20.4.2023 Schiffsbergverein Romanshorn
Erbauer:	Escher, Wyss & Cie, Zürich, Schweiz
Länge:	48,80 m
Breite über Alles:	10,90 m
Breite zwischen den Spanten:	5,60 m
Seitenhöhe:	2,50 m
Verdrängung leer:	206,7 to
Verdrängung beladen:	241 to
Tiefgang leer:	1,36 m
Kapazität:	400 Passagiere
Höchstgeschwindigkeit:	26 km/h

Maschine:

Schrägliegende Dreizylinder-Nassdampf-Verbund-Dampfmaschine

Hersteller:	Escher, Wyss & Cie, Zürich, Schweiz
Kolbenhub:	1050 mm
Kolbendurchmesser:	480/680/980 mm
Leistung:	450 PS bei n = 56 Umdrehungen pro Minute
Seiten-Schauflerräder:	2,87 m Druckkreis-Durchmesser
Anzahl Schaufeln:	8
Höhe x Länge der Schaufeln:	680 x 2200 mm

Kessel:

2 Kessel mit je 2 Flammrohren Bauart Scott

Hersteller:	Escher, Wyss & Cie, Zürich, Schweiz
Betriebsdruck:	11,25 atü Nassdampf (bis 1905) 12 atü Heißdampf (ab 1905)

GROMIEX[®]
DichtungsHaus

Die Schweizer Hochseeflotte auf allen Meeren

Martin Reese



Wieder einmal saßen wir – Günther Hermann und ich – in der Roten Laterne, im „Rotlichtviertel“ der Stadt Flensburg an unserem Stammtisch. Gabi und Camela gesellten sich zu uns und schlürften ihren „Hausmarken-Sekt“. Wir tranken das „Herren-Gedeck“ - wie so oft. Der Schankraum war geschwängert von Zigarettenrauch.

Günther erzählte mir von seinen abenteuerlichen Fahrten mit den schweizerischen Bananenjägern. Von den heißen und schwülen Häfen in Honduras und Ecuador (Mittel u. Südamerika) wurde berichtet. Es ging um die Schwierigkeiten in den 60er Jahren (letztes Jahrhundert!), als die Schiffe noch per Hand mit Bananenstauden vollgeladen wurden. Auch ging es um die damalige Kühltechnik, welche gewährleisten musste, dass die Früchte im unreifen Zustand gekühlt über den Atlantik gebracht wurden, um letztendlich bei den deutschen Verbrauchern auf dem Tisch zu landen.

Günther war ein seltenes menschliches Exemplar – er war ein „Schweizer Seemann“. So etwas, wie der österreichische Seemann Freddy, der mit seiner Gitarre die Meere bereiste (von Land aus).

Günther kam in der Nähe der schweizer Stadt Luzern auf einem Bauernhof zur Welt. Schon früh hatte er sich in der Luzerner Stadtbibliothek über fremde Länder und Meere informiert und wie es der Zufall so wollte, kam er bei einem luzerner Stadtbesuch zufällig mit einem Schweizer Seemann zusammen, welcher gerade seinen Urlaub bei der Familie verbrachte. Dieser erzählte von fernen Ländern, von tropischen Urwäldern und Inseln im Stillen Ozean. Er erzählte von Meeresungeheuern und ausgelassenen Feiern auf hoher See. Er berichtete von schönen Frauen und von Ländern mit fremdartigen Bewohnern der Städte und Häfen.



Flagge zur See (siehe auch Fahne und Wappen der Schweiz)

Günther war beeindruckt und konnte diese Geschichten nicht vergessen. Seine Heimat – die Schweiz – war keine Seefahrernation, jedoch war bekannt, dass einige in der Schweiz ansässige Reedereien (in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg) mehrere unter Schweizer Flagge fahrende Hochseeschiffe betrieben (bereederten). Günther suchte sich Adressen aus Telefonbüchern (Internet und Handys gab es noch nicht) und machte sich auf die Reise zur Suisse-Outremer, Bereederungs- und Befrachtungs A.G. in Zürich, um sich auf eine Stelle auf einem Schiff zu bewerben. Herr Lüssi, der damalige Bürochef war von



Flagge zur See

ihm beeindruckt und wollte ihn in der Bananenfahrt einsetzen. Günther war begeistert und so begann ein Seefahrerleben, das erst einmal darin bestand, den europäischen Kontinent mit Bananen zu versorgen.

Als „Schweizer Hochseeschifffahrt“ werden die Flotten bezeichnet, welche unter der Flagge des Binnenstaates Schweiz auf den Weltmeeren verkehren. Einziger Registerhafen der schweizerischen Seeschiffe ist Basel, das deshalb als Heimathafen für alle Schweizer Hochseeschiffe gilt.

Günther hatte die ersten Kontakte mit der See an Bord der „Calanca“. Owner: Suisse – Outremer, Zürich. Die „Calanca“ und auch ihr Schwesterschiff, die „Castaneda“, gehörten zu einer Serie von kleinen Kühlschiffen, die von der N. V. Werft „Gusto“, Schiedam, Niederlande (bei Rotterdam) gebaut wurden. Die Werft gehörte auch zur Thyssen-Bornemisza Group. Die Calanca lief am 18.12.1961 für H.H. Thyssen von Stapel und wurde am 30.03.1962 an die Eignerfirma St. Gotthard Schifffahrts AG, Chur abgeliefert. Das Kühlschiff wurde unter Schweizer Flagge registriert (Register Nr.: 68, Rufzeichen: HBFJ). Calanca ist ein Tal und eine politische Gemeinde im italienisch sprachigen Teil des Kantons Graubünden.

Das Management übernahm die Suisse-Outremer SA de Gérance et d'Affrètement Maritimes, Genf. Im September 1963 verlegte die Firma ihr Domizil nach Zürich und nannte sich jetzt auf Deutsch „Suisse-Outremer Bereederungs- und Befrachtungs AG“.

Nach der Ablieferung fuhr die Calanca zusammen mit ihrem Schwester-schiff Castaneda in dem holländischen Kühlschiffpool von Dammers en van der Heide. Die gesamte Besatzung kam aus den Niederlanden. Die Calanca fuhr erst einmal Bananen von Conakry, Guinea (bei seinem ersten Präsidenten Sékou Touré noch ein streng sozialistisches Land) nach Hamburg, von wo sie per Bahn nach Prag in die Tschechoslowakei gebracht wurden.

Nach einer Zwischenreise von Reykjavik nach Philadelphia im Mai 1963 transportierte die Calanca für die Grupo Noboa (Luis Noboa, ecuadorianischer Unternehmer 1916 – 1994) über Jahre Bananen der Marke Bonita von Ecuador (Guayaquil, Porto Bolivar, Esmeraldas) durch den Panama-Kanal an die Ostküste der Vereinigten Staaten, hauptsächlich nach Galveston, Tampa und Gulfport. Ab 1968 brachte das Schiff Bananen von Angola (Lobito und Luanda) nach Lissabon. Nachdem anfänglich eine gesamte niederländische Crew an Bord fuhr, wurde sie langsam von Schweizern, Spaniern und Jugoslawen ersetzt. Dem Fahrtgebiet entsprechend wurden auch lokale Seeleute angeheuert, wie Ecuadorianer und Afrikaner.



Bananenplantage in Guinea, Afrika.
Foto: Afrika AOL – öffentliche Domäne

Interessantes über Land und Leute

Conakry [kɔna'kri] (ehemals Kona-kry) ist die Hauptstadt Guineas. Sie ist mit 1.667.864 Einwohnern (Stand 1. März 2014) die größte Stadt des Landes.

Conakry ist das wirtschaftliche Zentrum des Landes. Die Stadt besitzt einen internationalen Flughafen und einen bedeutenden Hafen am Atlantik. Unter anderem werden Bananen, Eisenerz und Bauxit verschifft. Der Hafenumschlag betrug 1997 3.739.463 Tonnen.



Schweizer Schiff MS Calanca (Bananenjäger)
Foto: N.V. Werft "Gusto" Schiedam/ via Frits Olinga

Seit dem Ausbau des Hafens Anfang der neunziger Jahre für Containerschiffe der zweiten Generation nimmt auch der Containerumschlag beständig zu.

Ab 1970 Kühlschiffe und Kühlcontainer

Die Zunahme der Kühlladung verursachte in den 1960er und 1970er Jahren ein Anwachsen der Linienfrachter mit Kühlräumen (s. a. Cap San Diego) und der Kühlschiffsflotte. Nicht nur die Anzahl der Kühlschiffe stieg, auch die Größe der Kühlschiffe nahm zu. In den 1960er Jahren entstanden außerdem viele neue kleine Kühlschiffe um 1000 BRT, wie die Ursula Horn, die besonders für den Fischtransport, zum Teil aber auch für den Fruchttransport eingesetzt werden konnte. Die Besonderheit dieser sonst als Kümo bezeichnete Schiffsgröße war, dass



Bananenstauden – bereit zum Verladen
Foto: AOL – öffentliche Domäne

sie weltweit eingesetzt wurden. Es waren besonders japanische, griechische und auch deutsche Reeder wie H. C. Horn, die auf der Suche nach Nischen im Schifffahrtsgeschäft diese Lücke füllten.

Nach dem sachlichen und geschichtlichen Einstieg in das Thema „Die Schweizer Hochseeflotte auf allen Meeren“ über eine personengebundene Erzählung ist es auch notwendig, die betrachteten Schiffe aus der Reedereilandschaft der Schweiz einzubinden.

In diesem Fall sind es die „MS Calanca“ (Günther Hermann) und die „MS Castagnola und „MS Caribia“ (Martin Reese) bereedert durch die Suisse Outremer Zürich – Schweiz.

Die geschilderten Erlebnisse des schweizer Seemannes Herrn Günther Hermann (geb. in den 40er Jahren, gest. am 23.03.2019) und auch die Notierungen der Geschehnisse des deutschen Seemannes Herrn Martin Reese (geb. am 20.05.1943) (angemustert auf einem schweizer Schiff MS Castagnola, als zweiter Ing. am 26.06.68 in Liverpool) sind in Verbindung mit der Schweizer Hochseeflotte nur zu verstehen, durch die Erwähnung und Schilderung der bereedernden Schweizer Reederei „Suisse Outremer“, Zürich. Anmerkung: Einige Texte des vorliegenden Aufsatzes wurden aus den Unterlagen der „SwissShips“ z.B. Erzählungen über die MS Calanca – November 2022 u. Geschichte der Swiss Outremer entnommen.

Schiffsdaten wurden verwendet: <http://www.test.swiss-ships.ch/> Caribia, Castagnola u. Calanca
Weitere Daten konnten aus der „Wikipedia“ (allgem.) verwendet werden.

Die Quellen der Bilder (meist): AOL-öffentliche Domäne – und ...
https://de.wikipedia.org/wiki/Schweizer_Hochseeschifffahrt

Geschichte der Suisseoutremer

1949 Gründung der "Transports Maritimes Suisse-Outremer SA (TMSO) in Genf.

Kauf von MS ANUNCIADA und Eintrag ins CH-Register. Eigentümerin ist Banque Pictet & Cie., Genève. Bereederung des Schiffes erfolgt durch die Alpina Transport & Affrètements S.A. in Antwerpen, einer Tochtergesellschaft der SCHWEIZERISCHEN REEDEREI AG (SRAG) in Basel. Schiff fährt bis 1953 Getreide für die Eidgenössische Getreideverwaltung. Im Sommer immer zwei Reisen nach Port Churchill in der Hudson Bay (Ohne Radar!).

1952 m/s ALLOBROGIA wird in Flensburg gebaut und unter CH-Flagge in Betrieb genommen. Betrieb erfolgt ebenfalls durch die ALPINA REEDEREI. Dieses Schiff ist ein Schwesterschiff der BASILEA, die nachher von derselben Werft gebaut wurde.

1953 Gründung der Betriebsgesellschaft "Suisse-Outremer S.A. de Gerance et Affrètements Maritimes" in Genf, zum Zwecke des Betriebes der beiden Schiffe in eigener Regie. Direktor Jean Fornet, Technischer Direktor Alfred Lüssi.

1954 Bereederung von m/s FLORIDA, Eigentümer Bogdan G. Pusich aus Suhr, Kanton Aargau. Deutsche Besatzung.

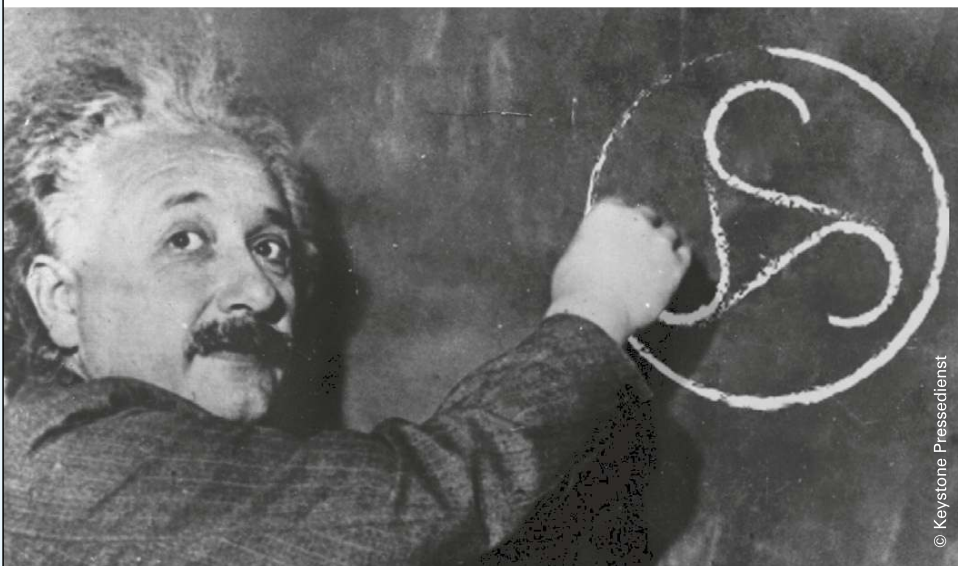
1957 April, Suisse-Outremer übernimmt von Suisse-Atlantique das Management der MS NYON. Leider lief das Schiff am 15.11.1958 an der schottischen Ostküste bei St. Abbs Head auf Grund, damit war auch das Management durch Suisse-Outremer beendet.

1959 in Emden bei den Nordseewerken wird die ARIANA gebaut und unter CH-Flagge in Betrieb genommen. Es ist ein Frachtschiff der Luxusklasse, mit Platz für 10 Passagiere. Verchartert wurde es an die „Deutschen Afrika Linien“ weil es vom Konzept her gut in deren Linie nach Süd- und Ostafrika passte.

1961 Übernahme von MS CASTAGNOLA, Stückgutschiff gebaut in Flensburg für die "St. Gotthard Schifffahrts-AG", Chur, einer Gesellschaft, die Baron Hans Heinrich

Thyssen-Bornemisza (geboren in Scheveningen (NL) 3. April 1921 - † 27. April 2002 Sant Feliu de Guíxols, Spain - Bürger von Lugano) gehörte. Es war sein erstes Schiff unter CH-Flagge. Baron H. H. Thyssen hatte neben seiner Kunstsammlung eine zweite "Schwäche", die Schifffahrt. Bereits vor dem 2. Weltkrieg gehörte zur TB-Gruppe die "Halcyon-Line" in Rotterdam, die sich nur mit Erz- und Kohletransporten befasste. Da der Baron auch mit 25% an der Flensburger Schiffsbaugesellschaft beteiligt war, wurden dort 6 Schiffe für die "Halcyon-Line" gebaut, wovon dann eines, die spätere CASTAGNOLA, als Stückgutschiff konzipiert wurde. Es wurde ein Zwischendeck eingezogen, das Ladegericht wurde erweitert und verstärkt. Es wurde am 16.05.1961 als erstes CH-Schiff des Barons in Dienst genommen. Er wohnte damals in der Villa "Favorita" in Castagnola, bei Lugano, was wohl die

 **Sauer Compressors**



© Keystone Pressedienst

original | exceptional | unique

Dependable up to 500 bar – anywhere, anytime, anygas.

Schiffsnamen erklärt.

1962 Bau und Übernahme der beiden ersten Kühlschiffe unter Schweizer Flagge CALANCA und CASTANEDA für die "St. Gotthard Schifffahrts- AG, Chur". Beide Schiffe fahren im Pool mit der Reederei "Dammers & van der Heide", Rotterdam. Die Bauwerft Gusto in Schiedam, gehörte auch zur Thyssen-Bornemisza-Gruppe.

1961 Übernahme der beiden in Gdansk gebauten Mehrzweck-Frachter RHIN und RHONE. Beide Schiffe gehören der "Socef" in Zürich, einer Tochtergesellschaft der Reederei "Louis Dreyfus & Cie.", Paris. Der Baron ist mit einem Drittel an den Schiffen beteiligt. Beide fahren unter CH-Flagge im Liniendienst der SEAS, einem Verbund französischer Reedereien zwischen Südamerika Ostküste und Hamburg.

1963 Verkauf der 3 Schiffe der Banque Pictet an die Suisse-Atlantique in Lausanne. Es erfolgt die Übernahme der Reederei SUISSE-OUTREMER durch Hans Heinrich Thyssen-Bornemisza. Zugleich Verlegung des Sitzes nach Zürich. Neuer Direktor ist Alfred Lüssi.

1966 Verkauf von MS RHIN.

1967 Verkauf von MS RHONE.

1966 Bau und Übernahme von m/s CASSARATE bei der Warnowwerft in Warnemünde.

1967 Es folgt das Schwesterschiff CARIBIA, beide fahren unter CH-Flagge. Eigentümer sind die Gesellschaften von Hans Heinrich Thyssen-Bornemisza.

1969 Übernahme des vollautomatischen Kühlschiffes FAVORITA, gebaut in Dünkirchen. Das Schiff stammt aus einer Serie von 8 Schiffen für verschiedene französische

Reedereien. Es ist das erste Schiff unter Liberia-Flagge von SUISSE-OUTREMER. Es wird für 10 Jahre an die "Cie. Generale Transatlantique" in Paris verchartert.

1970 Übernahme von MS CAVALLINO, einem Kühlschiff gebaut in La Rochelle, ebenfalls unter Liberia-Flagge. Das Schiff fährt im Pool mit der Reederei "Dammers & van der Heide".

1974 Verkauf von MS CAVALLINO nach Marokko.

1975 Verkauf von MS CASTAGNOLA nach Peru

1976 Bau und Übernahme von MS CERESIO, gebaut in Niteroi bei Rio de Janeiro und unter Liberia-Flagge in Fahrt gesetzt. Dies war ein Stückgutschiff vom Typ SD-14 aus einer Serie, welche Hamburg-Süd in Brasilien bauen ließ.

1977 Februar: Verkauf der beiden Kühlschiffe CALANCA und CASTANEDA an US-Griechen. Die ALBAFRIGO, ex CALANCA lag vom 14. März 1980 bis 1985 mit einer gebrochenen Kurbelwelle in der Bucht von Panama.

1978 Am 01.04. wird der langjährige Direktor Alfred Lüssi pensioniert. Sein Nachfolger wird Rolf Greter. Die Reederei wird umbenannt in "Suisse-Outremer Reederei AG".

1979 Per 1.1. erfolgt die Übernahme der OBO-Flotte der Reederei "Johannes Fritzen und Sohn" in Emden, welche zur Thyssen-Bornemisza Gruppe gehörte. Es werden die Schiffe DORADO 42'979 DWT, BALBINA und MOZART, je 84'000 DWT und RECIFE und YEMANJA, je 150'000 DWT übernommen. Dies bedingte einen Umzug in grössere Büroräume an der Winterthurerstrasse 92 und Aufstockung des technischen Personals und der Buchhaltung.

Nach dem frühen Tode des Familienreeders Klaus Fritzen rettete H. H. Thyssen-Bornemisza diese Firma, indem er sie übernahm und mit der "Halcyon Line" zusammenfügte. Die Schiffe der letzteren wurden bald liquidiert. Der Name „Fritzen-Halcyon Line“, sowie das Verbindungsbüro in New York, das Herr Proeller leitete, blieb nur für die Verlader stehen.

1979 Per 10.07. Verkauf der DORADO nach China.

1979 wurde von der Reederei Fritzen in Emden noch die Bauaufsicht für einen 312'000 Tonnen Supertanker s/t SETTEBELLO bei Setenave in Portugal übernommen. Wegen jahrelanger Verzögerung im Bau wurde der Vertrag mit der Werft schlussendlich aufgelöst und das Schiff nicht abgenommen. Diese Geschichte dauerte bis 1982.

1980 Verkauf von MS CASSARATE und CARIBIA nach Hongkong.

1980 Übernahme der dem Baron gehörenden Jacht HANSE. Ein neuer Erwerbszweig wird damit eröffnet. In der Folge werden noch mehrere Grossjachten betrieben, z. B. BLUE CLOUD III, BLUE SHADOW, MARIA ALEXANDRA, ANJA YLINA.

1980 bis 1981 erfolgt Bau und Übernahme der drei, bei Bremer Vulkan gebauten OBO's ALEXANDER, AUGUST THYSSSEN und KASZONY. Die OBO's gehören zur TB-Gruppe. Alle OBO's fahren unter Liberia-Flagge.

1980 bis 1981 erfolgt Bau und Übernahme der beiden grossen Kühlschiffe ALBULA und BERNINA von der Werft "Stocznia Gdanska" in Gdansk/Polen. Beide fahren unter CH-Flagge und erhalten eine längerfristige Zeitcharter mit einer Tochterfirma von Noboa in Ecuador.

1983 In diesem Jahr erfolgte der Verkauf folgender Schiffe ins Aus-

land: BALBINA, MOZART, RECIFE, YEMANJA, CERESIO und FAVORITA.

1983 bis 1984 Bereederung von zwei italienischen Kühlschiffen, PUNTA BIANCA und PUNTA VERDE. Diese gehörten der römischen Tochterfirma von NOBOA in Ecuador. Leider mussten sie wegen einem Disput über Garantie mit dem Motorenhersteller FIAT für längere Zeit aufgelegt werden.

1984 Übernahme des VLCC (Very large crude carrier) Dampfturbinen Tankers TIBURON für Deutsche Eigner unter Liberia-Flagge vor dem Persischen Golf. Das Schiff wurde bereits sieben Tage später von einer irakischen Exocet Rakete getroffen, und wurde von der Versicherung zum Totalverlust erklärt. Leider gab es unter der Besatzung acht Tote zu beklagen. Ein Deutscher 2. Ing. und sieben Spanier von der Maschinencrew. Die Ladung von 250'000 Tonnen Rohöl konnte unbeschädigt geborgen werden.

1984 bis 1985, während ca. 10 Monaten Bereederung von zwei Liberia-Tankern für eine Genfer Bank, die damit Hypothekenschulden gutmachen wollte. Die Schiffe hiessen HASSAN B und BLUE OCEAN.

1984 Übernahme des Bulklers FAVORITA (II) von der Werft "Astilleros de Bilbao", unter Liberia-Flagge. Das Schiff wurde 1985, nach 10 Monaten Betrieb, verkauft.

1985 Übernahme des Kühltankers ORANGE BLOSSOM unter Liberia-Flagge von der Werft Trosvik in Norwegen. Eigentümer "Atlanship" in Lausanne, eine Tochterfirma des Citruskonzerns Cutrale aus Brasilien.

1985 bis 1986 Umbau und Inbetriebnahme des zweiten Kühltankers ORANGE STAR von der Werft Bremer Vulkan. Beide Schiffe wurden eingesetzt zum Transport von Orangensaftkonzentrat zwischen

Brasilien und Europa. Ab dem 01.08.1987 wurden beide Schiffe von deren Eigentümergesellschaft betrieben.

1985 Verkauf der Jacht HANSE.

Von Interesse kann noch sein, dass zwischen 1986 und 1988 zwei Nigeria-Schiffe bereedert wurden, die UDOFE II und die UDOFE IV OKEBHO PALM. Ebenso zwischen 1989 und 1995 ein Küstentanker namens VICTORY unter St. Vincent-Flagge.

Von 1987 bis 1993 war Suisse-Outremer auch als Lloyd's Broker für die Schweiz tätig. Diese Aufgabe wurde mit der Pensionierung von J. Johannsen aufgegeben.

1987 Verkauf der drei OBO's ALEXANDER, AUGUST THYSEN und KASZONY nach Norwegen. Aufgrund der sich verschlechternden Marktlage war die Thyssen-Bornemisza-Gruppe nicht mehr an dieser Schifffahrt interessiert. Die Reederei "Suisse-Outremer", wie auch die Schiffe CASTAGNOLA, CALANCA, CASTANEDA, FAVORITA, ALBULA und BERNINA waren Privateigentum des Barons H. H. Thyssen-Bornemisza, wogegen die OBO-Flotte ganz der Thyssen-Bornemisza-Gruppe, also dem Konzern gehörte.

1988 Nachdem sich Baron Thyssen endgültig ins Privatleben zurückzog, wurden die beiden Kühlschiffe ALBULA und BERNINA verkauft, und zwar an einen griechischen Reeder.

1989 Als Folge des Rückzugs des Barons wurden die Aktien der Suisse-Outremer verkauft, der Handwechsel erfolgte per 01.11.1989 an neue CH-Investoren.

Der bisherige Direktor Rolf Greter schied aus der Firma aus. Neuer Direktor wurde Herr Paul Preisig. Er bringt eine Flotte von 3 Rhein-Seeschiffen mit, SEA RHINE, SIX MADUN und LAI DA TOMA.

1990 Inbetriebnahme des Stückgutschiffes MARTIN P, welches unter CH-Flagge im Trampverkehr eingesetzt wird.

Das Schiff wurde in einem Orkan im Dezember 1999 in Istanbul auf Grund gedrückt, worauf es zum Totalverlust erklärt werden musste. Die Reederei hat bereits vorher ihre Tätigkeit eingestellt. Die verbliebenen Schiffe wurden zum Betrieb der befreundeten Reederei ABC Maritime AG, Nyon übergeben.

J. J. -SwissShips 30.10.2002

**Die Geschichte hat eine Fortsetzung
(Teil 2 in der nächsten Ausgabe)**



Danish Maritime und die Hochschule Flensburg unterzeichnen eine Kooperationsvereinbarung

Rasmus Brandt



v.l.r.: Dekan FB1, Prof. Dr. D. Manoharan, A. Giesebrecht v. Danish Maritime, Präsident d. HS-FL Prof. Dr. C. Jansen, Leiter MZ R. Brandt

Foto T. Haase

Danish Maritime und die Hochschule Flensburg haben im Rahmen der Veranstaltung „Students meet Industry“ eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Ziel der Zusammenarbeit ist es, den Wissensaustausch, die Forschung, die Innovation und die Ausbildung in den relevanten Bereichen zu fördern.

Die Kooperationsvereinbarung baut auf einer langen Tradition der guten Zusammenarbeit zwischen der maritimen Industrie in Dänemark und Deutschland auf. Deutschland ist eines der wichtigsten Exportländer Dänemarks, und es ist notwendig, die guten Beziehungen fortzusetzen, die einen kontinuierlichen Austausch von Wissen, Forschung und Handel innerhalb der maritimen Industrie gewährleisten können. Daher sieht auch Jenny Braat, CEO von Danish Maritime, gute Perspektiven in der Kooperationsvereinbarung.

„Ich freue mich, dass wir heute eine Kooperationsvereinbarung mit der Hochschule Flensburg unterzeichnen, die einen starken Fokus auf die Ausbildung von technischen Mitarbeitern für die maritime Industrie hat. Wir haben eine lange und gute Beziehung zur deutschen maritimen Industrie, und wir freuen uns daher, diese Beziehungen weiter auszubauen. Gleichzeitig ist es ein Schritt in

die richtige Richtung, um dem großen Arbeitskräftemangel zu begegnen, da die Vereinbarung den Studierenden einen leichteren Übergang vom Studium in den Arbeitsmarkt ermöglicht. Die Hochschule Flensburg verfügt über hervorragende maritime Einrichtungen, was sowohl den Studierende als auch unseren Unternehmen zugutekommt“, sagt Jenny Braat.

Die Unterzeichnung der Vereinbarung fand am 27. Oktober im Hörsaalzentrum der der Hochschule statt, wo Danish Maritime an der Konferenz "Students meet Industry" teilgenommen hat. Die jährlich stattfindende Konferenz wird von der deutschen Schiffbautechnischen Gesellschaft e. V. organisiert.

Die Zusammenarbeit umfasst auch eine Vereinbarung, die den Übergang von der Hochschule zum Arbeitsmarkt erleichtern soll. Praktika, Studentenjobs oder echte Arbeitsmöglichkeiten für Hochschulstudenten und -absolventen werden im Mittelpunkt stehen und wertvolle Erfahrungen und einen reibungslosen Übergang in den Arbeitsmarkt ermöglichen.

„In dieser neuen Vereinbarung mit dem Wirtschaftsverband Danish Maritime liegt ein großes Potential in der deutsch-dänischen Wirtschafts-

region, den maritime Sektor zu stärken und in Zukunft gut ausgebildete Fachkräfte für den maritimen Sektor in der Grenzregion und darüber hinaus gewinnen zu können“, so Hochschulpräsident Dr. Christoph Jansen. In Zukunft werden Danish Maritime und die Hochschule Flensburg durch gemeinsame Konferenzen, Seminare und andere Veranstaltungen mehr Möglichkeiten zum Wissensaustausch und zur Vernetzung schaffen. Sie werden auch zusammenarbeiten, um Ausbildungsprogramme, Kurse oder Workshops zu entwickeln und durchzuführen, die die Fähigkeiten und das Wissen innerhalb des dänischen maritimen Sektors stärken.

Danish Maritime ist der einzige Handels- und Arbeitgeberverband, der sich für die dänische maritime Industrie einsetzt. Zu seinen Mitgliedern zählen alle großen Werften, sowohl Neubau- als auch Reparaturwerften, die breite Palette der maritimen Hersteller und Zulieferer, die Schiffskonstruktionsbüros und die vielen maritimen Dienstleister. Ziel des Verbandes ist es, die besten Rahmenbedingungen für die maritime Industrie in Dänemark und für dänische maritime Unternehmen außerhalb Dänemarks zu schaffen. Der Verband ist weltweit aktiv, initiiert und beteiligt sich an Arbeiten auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene zur Verbesserung der Möglichkeiten für maritime Unternehmen. Die dänische maritime Industrie ist eine der Kernindustrien Dänemarks.

Das Maritime Zentrum an der Hochschule Flensburg sieht der Zusammenarbeit mit Spannung entgegen. Wir haben stets die Nachbarn im Norden in unserem Blick. Mit dieser Vereinbarung werden wir unsere Kontakte nach Dänemark sicher noch erweitern können.

STG organisiert maritime Nachwuchsgewinnung an der Hochschule Flensburg

Karsten Werner

Alljährlich nimmt sich der Fachausschuss, Ausbildung und Fortbildung' der Schiffbautechnischen Gesellschaft e.V. dem Thema Nachwuchsgewinnung an. Die bekannte Vortragstagung ‚Students meets Industry‘ wurde gemeinsam mit dem Maritimen Zentrum der Hochschule Flensburg organisiert und fand in diesem Jahr turnusmäßig bei uns im hohen Norden statt. Das Flensburger Maritime Zentrum bildet insbesondere Nautiker und Schiffstechniker aus, die im Anschluss an ihr Studium zur See fahren. Zu Gast in Flensburg waren fast 200 Maritim-Studierende des Schiffbaus und der Schiffstechnik der Deutschen Hochschulstandorte Kiel, Rostock, Berlin, Duisburg-Essen, Emden-Leer, Hamburg, Bremen und natürlich das größte Kontingent der Schipper aus Flensburg. Nach einem abwechslungsreichen Vortagesprogramm mit Besichtigung der hiesigen Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und der Gelegenheiten, große Schiffe in den beiden Simulatoren auch selbst als Kapitän und Chief zu steuern, ging es in die seit langer Zeit wieder aktivierte Schipperklause. Bei gespon-

sertem, eigens gebrautem Hochschulbier und Freigetränken ging es gewohnt maritim hoch her, die Nacht in der komplett maritim ausgebuchten Flensburger Jugendherberge war kurz.

Eröffnet vom Präsidenten der Hochschule Flensburg, Herrn Dr. Christoph Jansen, gab es am eigentlichen Vortragstag mit insgesamt über 300 Teilnehmern reichlich Gelegenheit zum Netzwerken mit über 15 anwesenden Firmenvertretern der maritimen Industrie. Alle Firmen sind natürlich auf der Suche nach qualifiziertem Nachwuchs und waren mit Werbematerialien und Ansprechpartnern aus ihrer Ingenieurs- und Personalbesetzung vertreten. In informativen Firmenvorträgen gab es reichlich Karrierechancen zu entdecken, hilfreiche Bewerbungstipps für Praktika und sogar Einstiegspositionen galt es abzustauben. Der Platz im Campus-Hörsaalzentrum reichte bei weitem nicht aus, um den vielen Firmenanfragen und Interessenten an den Messeständen zu potentiellen Nachwuchskräften zu entsprechen.

Insgesamt acht hochkarätige Vorträge von Studierenden, die ihre

Abschluss- oder Studienarbeiten vorstellten, zeigten die hohe Bandbreite an Themen auf, mit der sich die maritime Industrie heute auseinandersetzen muss, um die gesteckten Ziele der Klimaneutralität möglichst bald zu erfüllen. Herausragende Themen waren der Einsatz von neuen Kraftstoffen, neuartige Schiffs-Designs, Lebenszyklusanalysen und anspruchsvolle Berechnungstechniken. In ungewohnt sicherer Vortragsweise der jungen Studierenden wurde wieder einmal das sehr hohe Niveau und der Anspruch an die eigene Arbeit deutlich. Alle jungen Leute auf dem Podium haben sich somit bereits dem Fachpublikum empfohlen und ihre Visitenkarte abgeliefert. Die von der Schiffbautechnischen Gesellschaft e.V. überreichten Preisgelder erreichten alle Vortragenden gleichermaßen, allein die Auswahl für einen Vortragsplatz war schon schwer genug.

So war es wieder eine gelungene Veranstaltung; ‚mehr davon‘ war von allen Seiten zu hören. Wir sehen uns in einem Jahr wieder an der Hochschule Emden-Leer!

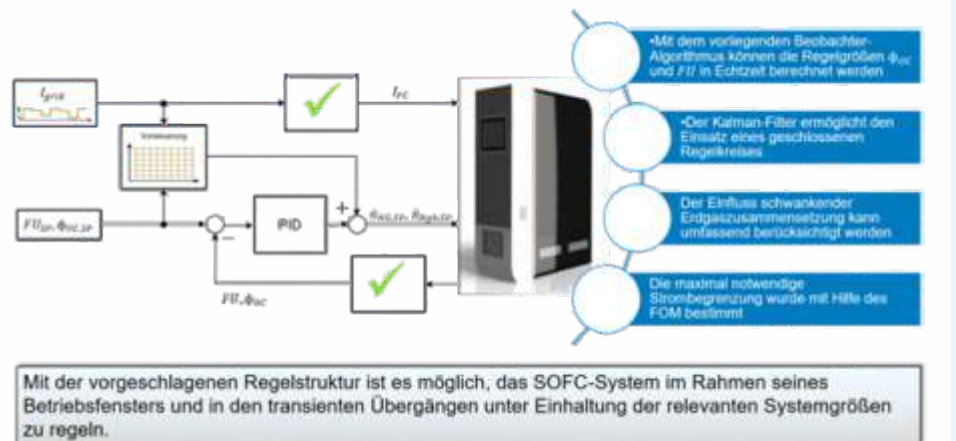


Alle Fotos: Pressestelle Hochschule Flensburg, T. Haase

Dynamische Modellierung und Regelung eines Festoxidbrennstoffzellensystems

Prof. Dr.-Ing. Holger Watter

Die HOCHSCHULE FLENSBURG bedankt sich für das entgegengebrachte Vertrauen, das Promotionsverfahren von Dr. DANIEL JANSEN an der TECHNISCHEN UNIVERSITÄT DRESDEN und dem FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR KERAMISCHE TECHNOLOGIEN UND SYSTEME (IKTS) gutachterlich begleiten zu dürfen.



1. Proud to be part of the game!

DANIEL JANSEN hatte bis 2014 an der HOCHSCHULE FLENSBURG Schiffsbetriebstechnik studiert. Hier fiel er bereits durch seinen sehr präzisen wissenschaftlichen Arbeitsstil und seine Neugier an aktuellen ingenieurwissenschaftlichen Fragestellungen auf. Seine Abschlussarbeit zum Thema "Anforderungen an eine Power-to-Gas-Anlage für den Offshore-Einsatz mit einer Anschlussleistung von 240 MW" durfte er daher auf der Tagung "Students meet Industry 2014" der SCHIFFBAUTECHNISCHEN GESELLSCHAFT (STG) in Bremen präsentieren. Die Ergebnisse der Arbeit gingen als Teil von Kap. 9.3.1 zu den Projektbeispielen in die 5. Auflage des Lehrbuches REGENERATIVE ENERGIESYSTEME - GRUNDLAGEN, SYSTEMTECHNIK UND ANALYSEN AUSGEFÜHRTER BEISPIELE NACHHALTIGER ENERGIESYSTEME ein.

2. Zielstellung

In der vorliegenden Arbeit geht es um die Entwicklung der Steuerung und Regelung von internen Prozessgrößen einer Hochtemperaturbrennstoffzelle (SOFC) der Firma ROBERT BOSCH GmbH aus Stuttgart. Da nicht alle Größen innerhalb der Brennstoffzelle mit wirtschaftlichem Aufwand beobachtet werden können, kommt ein optimaler Zustandsschätzer (KALMAN-Filter) zur Anwendung. Zur Auslegung und Analyse der Filtereigenschaften sind umfangreiche Parameterstudien notwendig. Die Dissertation beschreibt die Problemstellung, den methodischen Ansatz, das mathematische Modell sowie die Vorgehensweise bei der Parametervariation und die Begründungen zu der Parameterauswahl. Die fachliche Begleitung erfolgt durch das FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR KERAMISCHE TECHNOLOGIEN UND SYSTEME (IKTS)].



3. Details und Hintergrundinformationen

<https://holgerwatter.wordpress.com/blog/>

<https://holgerwatter.wordpress.com/2023/10/17/dynamische-modellierung-und-regelung-eines-festoxidbrennstoffzellensystems-sofc/>



Tretboot AG Flensburg Binnenhafencup 2023 in Harburg

Kristopher Stoyke, Jonas Jordans

Für einen sportlichen Wettkampf haben sich dieses Jahr zum zweiten Mal Tretboot-Teams der Norddeutschen Seefahrt und Schiffbau Hochschulen getroffen, um im Harburger Binnenhafen gegeneinander anzutreten. Das Team des AStA der Hochschule Flensburg ist mit zwei seiner Boote ins Rennen gestartet. Die „5 vor 12“ und die beliebte „Tigerente“ haben mit den 6 Teilnehmern einige erfolgreiche Rennen bestritten. Unter anderem wegen technischer Probleme der anderen Teams mit

ihren Booten und im Umkehrschluss der Verlässlichkeit unserer Boote und Crews, konnten wir einen 3. Platz in der Gesamtwertung und einen 3. Platz im Slalom erreichen. Untergekommen ist das Team bei einem der Harburger Teilnehmer, wofür wir uns an dieser Stelle nochmal herzlich bedanken möchten. Auch der Austausch mit den anderen Teams über fachliche Themen, wie unter anderem die Verwendung von Foils und CFK (Carbon Fibre Kompound), war äußerst interes-

sant. Natürlich fanden auch alle anderen studentischen Themen drum herum Raum für Diskussionen im „Doppelboden“.

Wenn auch das Wetter an dem Renn- tag nicht mitspielte, so war die allge- meine Stimmung bei den Teams gut, und wir freuen uns auf die Einla- dung im nächsten Jahr.

Besonders danken möchten wir noch der STGF für ihre Unterstüt- zung bei der Teilnahme unseres Teams.

Foto: Kristopher Stoyke, Jonas Jordans



Flensburger Boote im Rennen

Foto: Kristopher Stoyke, Jonas Jordans



Wettkampf der Tigerduck gegen Renate aus Rostock

Foto: Kristopher Stoyke, Jonas Jordans



Treffen und Besprechung nach den Rennen beim Ausklingen im „Doppelboden“

25. Kutterpullen Regatta Warnemünde 2023

Kai Kruse, Rasmus Fokuhl, Kristopher Stoyke

Am 14.10.2023 fand wieder das alljährliche Kutterpullen in Warnemünde statt, und die Kutterpullen AG des AStA der Hochschule Flensburg war wieder mit dabei. Zwei Teams, die „Kutterschrullen“ und die „Kutterstullen“, sind mit 20 Leuten aus Flensburg angereist, um bei der Regatta teilzunehmen und sich mit den anderen Teams im Wettkampf zu messen.

Die Anreise fand über den Freitagnachmittag verteilt statt, und trotz Stau und anderer Hürden waren bis 21:00 Uhr alle im „Sumpf“ der Seefahrtsschule Warnemünde angekommen. Dies ist die Studentenkneipe vor Ort, die eine enge Verbindung zur Flensburger Schipperklausur pflegt. Nun hieß es erstmal ankommen und vorfeiern, um für den nächsten Tag in die richtige Stimmung zu kommen. Im Laufe des Abends wurde auch die Startreihenfolge für den nächsten Tag ausgelost.

Kutterpullen ist ein traditioneller Sport, der seinen Ursprung in den Beibooten früherer Schiffe hat. Zehn Personen bemannen die Riemen und hören auf das Kommando des Kutterführers, der neben dem Steuern des Kutters für die Moral der Besatzung verantwortlich ist. In Warnemünde wurde dieses Jahr

eine Strecke von 400 Metern, inklusive zweier Wenden gepullt. Nachdem sich die Steuerleute am Morgen der Regatta zum ersten Captains Meeting getroffen haben, versammelte sich auch der Rest der Mannschaften am Alten Strom. Gestartet wurde mit Zeitrennen, wobei sich nur die 16 schnellsten Teams für das Achtelfinale qualifizierten.

In diesem Qualifikationsrennen gewann das Team „Kutterstullen“ mit einer Zeit von 3 Minuten und 37 Sekunden gegen das Team „Aquametroianer“. Das Team „Kutterschrullen“ hatte in seinem Qualifikationsrennen mit 3 Minuten und 44 Sekunden gegen dem SSC Ketzin leider das Nachsehen.

Im Achtelfinale führen die „Kutterstullen“ ein spektakuläres Rennen gegen die „Warnemünder Pulldogs“, dass diese jedoch nach einem harten Kampf mit 0,3 Sekunden Vorsprung für sich entscheiden konnten. Die „Kutterschrullen“ lieferten im Achtelfinale ebenfalls eine mindestens genauso aufregende Show ab, zu welcher die ganze Truppe, Flaggen, Musik und reichlich gute Stimmung beitrugen. Hier gelang es dem Kutterführer, die Mannschaft so zu motivieren, dass zwischen den Wendehots in Höchstform gepullt wurde, was zu einem ähnlich knappen

Ergebnis von nur 2,62 Sekunden Abstand führte.

An diese Performance kamen nur der „Sumpf“ aus Warnemünde und die „Frasses“ aus Schweden mit ihrem eigenen unterhaltsamen Kopf-an-Kopf-Rennen ran.

Am Ende des Tages, nach vielen weiteren spannenden Rennen, nahm der Müllroser Kutterclub einen knappen, aber wohlverdienten Gesamtsieg gegen den Vorjahressieger aus Ketzin mit nach Hause.

Die „Kutterschrullen“ erreichten am Ende den 16. und die „Kutterstullen“ den 10. Platz in der Gesamtwertung. Die Siegerehrung fand am Abend wieder im Studentenverein Sumpf statt, welcher zusammen mit dem Fachschaftsrat Seefahrt der Seefahrtsschule Warnemünde das ganze Event organisiert hat.

Anschließend wurde noch lange bis in die Nacht (und ein gutes Stück in den nächsten Morgen hinein) im Sumpf gefeiert. Nach einer viel zu kurzen Nacht wurde sich Sonntagmittag wieder auf den Rückweg nach Flensburg gemacht. Auch wenn diese Regatta damit zu Ende war, freuen wir uns bereits auf die Nächste und bedanken uns an dieser Stelle auch bei der STGF für ihre Unterstützung der Teams bei diesem Rennen.



Foto: Toni Weist

Die Mannschaft der Kutterstullen



Foto: Toni Weist

Die Mannschaft der Kutterschrullen

Patentvergabe am 14.07.2023 im Schiffahrtsmuseum Flensburg

Maike Bock

Endlich gab es für unsere 21 AbsolventInnen Ihre Befähigungszeugnisse zum/zur Technische/n Wachoffizier/in und zum/zur Nautische/n Wachoffizier/in. Um 14 Uhr begann die Veranstaltung im Schiffahrtsmuseum Flensburg. Die Eröffnung fand durch den Schulleiter Sven Hagedorn statt. Er begrüßte die SchülerInnen, die Angehörigen und geladenen Gäste.

Zudem verabschiedete er nach 48 Arbeitsjahren die Chemielaborantin Hannelore Nissen in die Rente und würdigte ihre Leistungen an „ihrer“ Schule.

Frau Fenna Stomberg richtete danach als Schulsprecherin vertretend für alle SchülerInnen Dankesworte an das Kollegium und ihre Mitschüler.

Schließlich kam es zur Buch-Prämienausgabe durch den 1. Vorsitzenden der STGF Herrn Stefan Rother. „Liebe Jungs, das war wohl nichts!“ Beide Buchpreise gingen an die Damen.

Für die Technik bekam Frau Ümran Bilen und für die Nautik Frau Julia Griezmann die Prämien überreicht. Herr Sven Hagedorn schloss die Veranstaltung durch das gemeinsa-

me Flensburger „Plopp“ mit den SchülerInnen und lud danach zum Sekttempfang im ersten Stock des Schiffahrtsmuseums ein.

Dort und im Hofklang der gelungenen Tag mit guten Gesprächen aus.



Hannelore Nissen Foto: Fachschule f. Seefahrt

Zunächst überbrachte die Stadtpräsidentin Frau Susanne Schäfer-Quäck Grußworte und Glückwünsche der Stadt Flensburg.

Die Festrede hielt Herr Holger Jäde vom VDR über die Bedeutsamkeit der Ausbildung in der Seeschifffahrt. Danach erhielten die AbsolventInnen Ihre heiß ersehnten Befähigungs- und Schulzeugnisse.



Foto: Fachschule f. Seefahrt

Techniker C24 v.l.n.r.: Ü. Bilen, T. Meier, F. Stomberg, C. H. Pfortner, R. Thiel, F. O. Negwer, F. J. Praefke, C. Assmann, P. Stieb, L. Rieß, N. Sembritzki, M. Grünwald, M. Schaber



Foto: Fachschule f. Seefahrt

Nautiker A24 v.l.n.r.: K. Marnau, J. Wulff, J. Griezmann, I. de Boer, J. Kratzke, J. Paul, J. Thiel, J. B. Rauschen

Impressionen von der 13. Nationalen Maritimen Konferenz

Prof. Dr.-Ing. Holger Watter

Die Nationale Maritime Konferenz ist die zentrale Veranstaltung der Bundesregierung zur Unterstützung der maritimen Wirtschaft. Sie ist zugleich größtes Treffen der maritimen Branche. Die Konferenz steht unter der Schirmherrschaft des Bundeskanzlers und findet seit dem Jahr 2000 alle zwei Jahre statt. In dieser Zeit hat sich die Veranstaltungsreihe als wichtiger Impulsgeber am Standort Deutschland und als Plattform für einen konstruktiven Dialog zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Gewerkschaften und Politik zu Herausforderungen und Chancen der Branche etabliert.

Die 13. Nationale Maritime Konferenz fand am 14. und 15. Sept. 2023 unter dem Motto „**Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten.**“ im Congress Centrum Bremen statt. Es werden die zentralen globalen, europäischen und nationalen Herausforderungen der maritimen Branche aufgegriffen und diskutiert.





www.smile-engineering.gmbh



Winkel 2
24226 Heikendorf
Tel. 0431-21080-0
Mail: info@smile-consult.de

STG-Fachausschuss Schiffsmaschinen

Prof. Dr.-Ing. Holger Watter

Am Freitag, den 8. Sept. 2023 besuchte der Fachausschuss Schiffsmaschinen der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) die THYSENKRUPP MARINE SYSTEMES GmbH in Kiel. Der Fachausschuss hat den bisherigen Stellvertreter, Prof. Dr.-Ing. HOLGER WATTER, im Nov. 2022 mit der kommissarischen Leitung und am 9. Sept. 2023 mit der Leitung beauftragt. Zur Stellv. Lei-

tung wurde CHRISTOPH GESSNER von der CPO Holding (GmbH & Co.) KG gewählt. Der Fachausschussleiter konnte bei TKMS in Kiel ca. 25 Personen begrüßen. Neben den Formalien und dem fachlichen Austausch standen Planungen für zukünftige Veranstaltungen sowie das Leitthema „*Zeitenwende und Rückwirkungen auf den Schiffsmaschinenbau der Deutschen Marine:*

Klimaneutrale Segelschiffe oder cyberfähige Plattform?“ auf der Tagesordnung. Dr.-Ing. Markus Duckenbrod, Head of Propulsion Systems, stellte verschiedene Antriebskonzepte für Überwasser-Marineschiffe vor. Anschließend konnten die Anlagenkonzepte einer MEKO-A200-Fregatte in der Ausrüstungsphase besichtigt werden.



Erste Hilfe für die Seele

Dirk Obermann, Koordinator für psychosoziale Notfallversorgung



In den letzten Wochen und Monaten haben sich mehrere dramatische und traurige Unfälle an Bord ereignet. Aufgrund des Ausmaßes und der Anzahl der beteiligten Seeleute, sind hier vor allem die Havarie der Fremantle Highway am 26. Juli bei der 1 Seemann verstarb und die tragische Kollision der VERITY mit der POLESIE am 24. Oktober, bei der die VERITY innerhalb von Minuten versank, 1 Seemann verstarb und 4 weitere Seeleute bis heute vermisst werden. Unsere Gedanken und unsere Gebete sind bei den Verstorbenen, bei ihren Familien und bei den Seeleuten, die bei diesen Ereignissen ebenfalls an Bord waren. Sie haben Kollegen vielleicht sogar Freunde verloren und für alle, unabhängig des jeweiligen Ranges an Bord, ist mit diesen Unglücken von einer Sekunde auf die andere, die Sicht auf die eigene Lebenswelt zusammengebrochen, mindestens aber schwer in Frage gestellt. Neben diesen beiden schweren Unglücken gibt es eine Vielzahl weiterer Unfälle und Todesfälle an Bord, über die nicht in den Medien berichtet wird. So hat die Deutsche Seemannsmission im vergangenen Jahr 47 Einsätze im Kontext der psychosozialen Notfallversorgung geleistet. Dabei handelte es sich um schwere Unfälle mit und ohne Todesfolge, um plötzlichen Tod an Bord, sowie um drei Suizide.

„Wir leisten Erste Hilfe für die Seele und unterstützen Seeleute dabei, kritische Ereignisse und die damit einhergehenden psychischen Belastungen zu bewältigen,“ sagt Dirk Obermann, der psychosoziale Notfallversorgung in der Deutschen Seemannsmission koordiniert.

Die körperlichen und psychischen Belastungen der Seeleute sind groß und mit der steigenden Zahl von Konflikten und Kriegen in der Welt, sowie der Zunahme von schweren Stürmen und Schlechtwetterereignissen, wird die Arbeit an Bord zunehmend auch als bedrohlich wahrgenommen. „Die Angst fährt immer mit“, so äußerten sich aus Sorge vor Piratenüberfällen, bereits vor vielen Jahren Seeleute, wenn sie an der somalischen Küste vorbeifahren sollten.

Seeleute müssen diese psychischen, wie physischen Belastungsfaktoren standhalten, oftmals über viele Monate hinweg und ohne dabei die unmittelbare Unterstützung und Fürsorge Ihrer Familien und Freunde zu erfahren. An Land würden solche außergewöhnlichen, belastende Ereignisse unmittelbar zu einer kurzfristigen, abgesicherten Auszeit führen, damit die Betroffenen sich erholen können und keine Folgeerkrankungen erleiden. Dies ist in der Regel bei Seeleuten nicht vorgesehen, von Ihnen wird erwartet,

dass sie auch nach sehr belastenden Ereignissen ihrer Verantwortung an Bord nachkommen und weiterhin ihren Einsatz leisten.

Psychosoziale, mentale Unterstützung nach belastenden Ereignissen muss aber an Bord auch für die betroffenen Seeleute zeitnah ermöglicht werden. Dafür gibt es in der Deutschen Seemannsmission aktuell 40 ausgebildete Fachkräfte, die bei Bedarf Unterstützung leisten. Dies kann idealerweise in Form persönlicher Gesprächsangebote geschehen, die bei größeren Distanzen oder auf See im Einzelfall auch online angeboten werden können.

Seeleute können uns online 24/7 auf der Chat Plattform www.dsm.care kontaktieren!

Deutsche Seemannsmission e.V.
www.seemannsmission.org

Dirk Obermann, Koordinator für psychosoziale Notfallversorgung
dirk.obermann@seemannsmission.org

Tel.: +49 (0) 40 2393 698 15



**Wir wünschen Ihnen
und Ihrer Familie
frohe Weihnachten
und einen guten
Rutsch ins neue Jahr 2024**

