

Netzwerke und Veranstaltungen



„ONSHORE“ und „OFFSHORE“

www.windstammtisch.de

und

www.windschiffe.de



Heinz Otto - Lawaetzweg 3 - 22767 Hamburg

Hamburg, den 6.2.2007

Versäumnisse und Chancen in der windkraftbetriebenen Schifffahrt

Ko-Vortrag zu Kpt. H.B. Schwarz über „Modern merchant sailing ships“
GAUSS am 16.5.08, vorgetragen zur gleichbetitelten PPP von
Heinz Otto, www.windstammtisch.de + www.windschiffe.de

Sehr geehrte Damen + Herren, liebe Gastgeber dieses Arbeitsgesprächs

Als ich in den 70-er Jahren durch die Erfahrungen als Probefahrtsingenieur bei den Abgasmessungen unserer neu erbauten Schiffe anfang, mich mit modernen Rahsegelsystemen zu beschäftigen, dabei den Wilhelm Prölss entdeckte, ahnte ich nicht, dass aus dieser persönlichen Betrachtung in so wenigen Jahren ein weltweites Problem werden würde:

Zunächst betrachte ich die Versäumnisse:

- Obwohl - fast regelmäßig bei den SMM -Terminen das Thema SCHIFF+ KLIMA am Messestand und/oder als Fachgespräch angeboten wurde, gab es keine konkreten Resultate. (BILD 1, IVA-1979, der Spiegel berichtete, <http://wissen.spiegel.de/wissen/dokument/dokument.html?id=40349121&top=SPIEGEL&suchbegriff=wilhelm+pr%C3%B6lss&quellen=%2BBX%2CWIKI%2C%2BSP%2C%2BMM%2CALME%2C%2BMEDIA&vl=0>)
- Obwohl - fast regelmäßig versucht wurde, Landespolitiker und Bundespolitiker auf diesen umweltfreundlichen und ökologischen Schiffsantrieb hinzuweisen, ergaben sich wiederum keine konkreten Resultate oder Ansätze dazu. (Bild 2, SMM 1988).
- auch der Hamburger Appell brachte leider kein Echo (Bild 3 + 4 -HWWA),
- Wir wissen, nicht nur Hauptflugrouten, sondern auch Hauptschifffahrtsrouten sind an ihren Abgasfahnen weltweit zu erkennen und darstellbar (BILD 5)
- In jüngster Zeit wird deutlich, dass auch die Weltschifffahrt sich im Reigen der von Peak Oil betroffenen Branchen wieder finden wird (Bild 6 + 7, Peak Oil.net).

Inzwischen hat die www.DGAP.de in deren Mitteilungen (siehe:<http://www.internationalepolitik.de/archiv/jahrgang-2008/april/--die-sirenen-schrillen-.html>).

in einem Interview mit dem Titel: »**Die Sirenen schrillen**« ein **Signal gesetzt**, welches von der allgemeinen Presse nun auch wieder nicht an vorderster Stelle behandelt wird.

Die IEA schlägt Alarm, die Journalisten „verstecken“ diese Meldung, die Politiker erhalten Preise, schlagen sich an die Brust oder eröffnen Opernhäuser.

Der Alarm der IEA: Schneller als erwartet könnte der Welt das Öl ausgehen – die Gefahr einer Versorgungskrise wächst. Der Interviewtitel kann dramatischer nicht sein:

»Die Sirenen schrillen« Gespräch von Astrid Schneider mit Fatih Birol.

Erschienen im April 2008

Fazit des Interviews:

Heinz Otto, Lawaetzweg 3, 22767 Hamburg ; T: 0177-582 98 04 ; F: 040-3861 8701 ; h.otto@windstammtisch.de

Steuer-Nr.: 02/217/04517 - Finanzamt Hamburg-Altona

Hamburger Sparkasse-Konto-Nr.: 1037 760 095, BLZ: 20050550

Heinz Otto, stellvertretender Landesvorstand Hamburg im [Bundesverband WindEnergie e.V.](http://www.bundesverband-windenergie.de)

Netzwerke und Veranstaltungen



"ONSHORE" und "OFFSHORE"
www.windstammtisch.de und www.windschiffe.de

Energiehunger trifft Energieknappheit: Während die Nachfrage nach Öl wächst, sinkt die Förderung – es drohen Lieferklemmen, eskalierende Preise, Inflation. Im Gespräch mit der Energiepolitikerin Astrid Schneider fordert der Chefökonom der IEA, Fatih Birol, die Mitgliedsstaaten zu einem Politikwechsel auf. Sein Motto: Wir sollten das Öl verlassen, bevor es uns verlässt.

- Die IMO steht am Pranger, weil die Selbstverpflichtung zur Emissionsreduzierung, welche in Kyoto zugesagt wurde, einfach nicht eingehalten wurde. So zu lesen im letzten IPCC - Bericht aus Valencia auf Seite 375: (<http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ar4-wg3-chapter5.pdf>).
- IMO-Kreise haben zwar das Thema "green shipping" entdeckt, Lloydslist versendet regelmäßig Einladungen zu teuren Kongressen, aber: das wird nicht reichen, nur ein paar Schraubchen an den Schiffsbetriebsbedingungen zu drehen. Auch der jüngste IMO-Beschluss zur Reduzierung des Schwefelanteils im Schweröl ist ein Tropfen auf den heißen Stein. Ölknappheit und Klimawandel verlangen mehr.
- Wenn weltweiter Handel auch in fernerer Zukunft noch betrieben werden soll, so sind JETZT Weichen zu stellen.
- Da derzeit die Reeder - auch mit Steuerhilfen- in ihrem System, immer größere Schiffe zu bauen, gefangen sind, **muss die Politik** weitsichtig handeln.
- Da reicht es eben nicht, wenn VDR-Vertreter auf den schon genannten "green shipping" - Konferenzen auftreten.
- Da reicht es auch nicht, wenn politische Beamte zu Konferenzen erscheinen, REGIEREN muss spürbar sein. Es bedarf der Führung durch eine richtungweisende starke Hand in der maritimen Wirtschaft. Und meines Erachtens auch scheinbar gegen die derzeitigen Interessen der maritimen Wirtschaft

Und nun komme ich zu den Chancen

Quereinsteiger in dieser maritimen Wirtschaft machen es vor: BELUGA-SKYSAILS (hier ein Bild -6- von einem Vorgänger, als Herr Wrage noch am Strand spielte) Beachten Sie die damalige Kalkulation und Amortisation, zu lesen auf der Webseite eines damaligen

Besatzungsmitgliedes:

<http://www.ms-altmark-dsr.com/wesch/msbold-eagle.html>.

Auf der Reise hatte das Schiff 400 t Treibstoff verbraucht, 60 t weniger als bei einer vergleichbaren Fahrt ohne Segel. Damals betrug der Preis pro t Treibstoff, wie er auf Frachtschiffen verwendet wurde ca. 450 DM. Also hatte die Reederei schon bei der Erprobungsfahrt ca. 27 000 DM eingespart bzw. den Satz Segel (Kosten 25000 DM) locker eingefahren. Die Reederei schätzte damals das Experiment als erfolgreich ein und stattete daraufhin auch das Schwesterschiff, die "Proud Eagle", mit Segel aus. Der Trend war zur damaligen Zeit, daß weltweit viele Reeder sich Gedanken machten, ihre Schiffe mit Segeln aus- bzw. nachzurüsten, um ihre Reiseziele in der vorgegebenen Zeit, mit der geringstmöglichen Treibstoffmenge zu erreichen.

Heinz Otto, Lawaetzweg 3, 22767 Hamburg ; T: 0177-582 98 04 ; F: 040-3861 8701 ; h.otto@windstammtisch.de

Steuer-Nr.: 02/217/04517 - Finanzamt Hamburg-Altona

Hamburger Sparkasse-Konto-Nr.: 1037 760 095, BLZ: 20050550

Heinz Otto, stellvertretender Landesvorstand Hamburg im [Bundesverband WindEnergie e.V.](http://www.bundesverband-windenergie.de)

Netzwerke und Veranstaltungen



„ONSHORE“ und „OFFSHORE“

www.windstammtisch.de

und

www.windschiffe.de



Dieser Trend war schnell vorbei, das Schweröl preiswert, aber dann kam Skysails, demnächst wird ENERCON mit seinem E-SHIP kommen. (Bild - 9). Jeweils 20-30 % Treibstoffersparnis sind kalkuliert.

Übrigens hatte schon der Greenpeace-Segler mit seinem INDOSAIL- Rigg 40 % Treibstoffersparnis (Bild - 10).

Anlässlich meiner SMM-2006-PK gab es Kontakte zur Maruta Jaya 900, weiter zum KEH -Büro wg. seines Modern Windship und nach Schweden zu W. Wilhelmsen wg. ORCELLE. Schon bei unserem HWWA-Fachgespräch im Mai 2003 sahen wir Pläne von einem DYNARIGG - getakeltem Schiff. **Kpt. Jens Bloch** aus Kopenhagen hatte uns elektrisiert. Er war ein langjähriger Partner von Wilhelm Prölss und hatte dessen Pläne nach dem Tod von Prölss weiter versucht „an den Mann zu bringen“. Das gelang nach 44 Jahren seit die ersten Pläne der Fachwelt vorgestellt wurden.

Seit 2002 wurde im Auftrag von Tom Perkins bei Gerard Dijkstra geplant, entwickelt und dann in Italien und der Türkei gebaut. Seit 2 Jahren besegelt das Schiff die Weltmeere, zurzeit in franz. Polynesien.

Wilhelm Prölss hätte seine Freude daran. Er und auch sein Partner Bloch **hatten RECHT** mit ihren Visionen.

Das Rigg hat sich bewiesen, bis Beaufort 12; bis 24,8 kn. Die Webseite des Schiffes www.symaltesefalcon.com berichtet von KEINEN Schwierigkeiten (Bild 12).

- das also bei diesem Schiff in hervorragender Weise funktionierende automatische Prölss'sche Rahsegelsystem wurde vor ca. 30 Jahren von Kpt. H.B. Schwarz in einer ähnlichen Weise als PINTA - Projekt entwickelt.

- die deutschen Interessen sollten beachten, dass es in vielen Ländern der Welt Projekte gab und wieder gibt, welche den Wind als Antriebskraft nutzen. www.windschiffe.de und meine PK - Datei von der SMM-2006 gibt einen kleinen Einblick dazu.

Nun möchte ich hoffen, dass mit dem folgenden Vortrag von Kpt. Schwarz über sein ehemaliges PINTA - Projekt, jetzt unter dem Namen (Bild 11) CAPE HORN, diese Antriebsart endlich den notwendigen politischen Stellenwert erhält und recht bald nennenswerte CO2-Emissionsreduzierungen einführt. Von den ökologische Auswirkungen ganz zu schweigen.

Danke fürs Zuhören, Heinz OTTO.

Noch eine Anregung: falls hier heute ein „Bremer Appell“ verabschiedet wird, meine Unterschrift habt Ihr hiermit, denn leider muss ich um 11.00 Uhr zurück nach Hamburg.

Kleine Korrekturen am 18.6.08

Heinz Otto, Lawaetzweg 3, 22767 Hamburg ; T: 0177-582 98 04 ; F: 040-3861 8701 ; h.otto@windstammtisch.de

Steuer-Nr.: 02/217/04517 - Finanzamt Hamburg-Altona

Hamburger Sparkasse-Konto-Nr.: 1037 760 095, BLZ: 20050550

Heinz Otto, stellvertretender Landesvorstand Hamburg im [Bundesverband WindEnergie e.V.](http://www.bundesverband-windenergie.de)