



## Schifffahrtskrise vorbei? – Chance für Veränderungen verpasst?

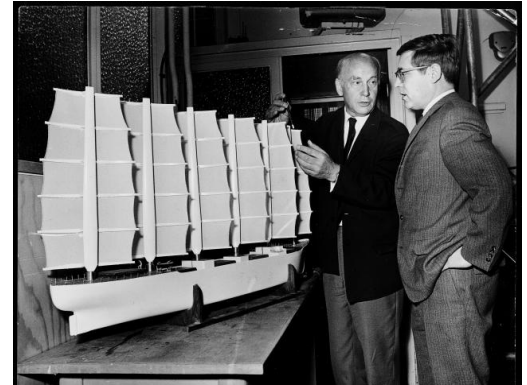
27.05. 2015 - Anlässlich des BSH-Meeresumwelt-Symposiums 2015 in Hamburg

Die Windnutzung auf See wird nicht nur für die Offshore-Windkraft immer wichtiger, dort weht der Wind naturgemäß stärker, als an Land. Das sah in den 60-er Jahren des vorigen Jahrtausends auch ein Hamburger Visionär: Wilhelm Prölss (hier neben dem von ihm entwickelten DYNARIGG stehend) also vor ca. 55 Jahren in dieser Stadt. Mit der Umsetzung seiner Technologie hätte Hamburg hätte also schon viele Jahre Technologieführer bei der schadstoffarmen Handelsschifffahrt sein können.

Jedes Jahr ein Massengutschiff mit diesem Rigg ausgerüstet, hätte viele MIO Tonnen Schifffabgase eingespart.

Viele in Wissenschaft und Wirtschaft kennen die Zusammenhänge zwischen der Verbrennung fossiler Energievorräte und dem Klima. Uns Bürgern sind schmelzende Eismassen und Gletscher und Kriege um Energie wohlbekannt.

Mit einem, dem Dynarigg ähnlichen Rigg, von Kpt. Schwarz in den 80-ern des vorigen Jahrhunderts entwickelt, hier als Fotomontage das Projekt „Cape Horn“, könnten umgehend Schiffe gebaut werden. Kpt. Schwarz hat in einer Projektstudie dargelegt, dass ein „Panamax-Bulker“ mit einer Erzladung von Brasilien nach China in fast gleicher Zeit mit NULL Kosten für Treibstoff das Ziel erreicht, dank „Wetterrouting“, siehe: ( <http://www.modern-merchant-sailing-vessel.com> )



Das erste Schiff mit diesem weiterentwickelten Prölss'schem Rigg -eine private Yacht, namens Maltese Falcon- erbrachte den Beweis: es funktioniert gut. Seit 2006 segelt das Schiff zur Zufriedenheit von Eignern, Mannschaft und Gästen. Die niederländischen Designer haben Ihre Erfahrungen genutzt und neue Frachtsegelschiffe in der Planung, genannt ECOLINER (vgl. [www.ecoliners.eu](http://www.ecoliners.eu)).

Die Schifffahrts-Branche selbst hat bisher zu wenig unternommen, um die Abgasmengen deutlich zu reduzieren. Die IMO-Regularien (Internationale Schifffahrtsorganisation) zur Minderung von Schwefelanteilen im Schweröl sind leider nur ein Tropfen auf den heißen Stein.



Die UNO-Klimaziele von „max 2°“, auch von der Bundeskanzlerin propagiert, werden ohne gravierende Änderungen beim mengenmäßigen Schadstoffausstoß -auch der Schifffahrt- nicht eingehalten werden können. Mein Anliegen zur Windkraftnutzung für Schiffsantriebe basiert auf mehrmaligen Mängelrügen in IPCC-Papieren (Februar-2015-Negotiating-Text, „to achieve max 2°“, - und einem Brief der Marshall-Inseln an die IMO, dass diese endlich Abgasreduzierungsziele fixieren möge. Moderne Segeltechnik könnte helfen, aber nein: Das Anliegen ist bei der jüngsten MEPC-Sitzung verschoben worden. Dem Wind als Schiffs-Hauptantrieb für Massengutschiffe eine Chance zu geben, ist also wieder schändlich vertan.