



Dezember 2015

DNV-Arbeitskreis „Schiffssicherheit und Unfallmanagement“

## Ladungsbergung nach Havarie von enormer Bedeutung

Trotz eines bisweilen erheblichen Aufwandes kann die Bergung der Ladung eines havarierten Containerschiffes, das oft über kein eigenes Ladegeschrir verfügt, notwendig werden. Daran hat der Arbeitskreis „Schiffssicherheit und Unfallmanagement“ im Ständigen Fachausschuss des DNV im Zusammenhang mit dem Thema „Mega-Containerschiffe: Immer größer - aber auch sicher?“ des Arbeitskreises VIII des Verkehrsgerichtstages im Januar 2016 erinnert. Dafür gebe es verschiedene Gründe: Der kommerzielle Druck zur Bergung der Ladung geht in erster Linie von den Ladungsversicherern aus, denn der Wert der Ladung übersteigt oft den Wert des Schiffes um ein Vielfaches. Außerdem können sich bei der Bergung des Schiffes nach dem Abpumpen des Brennstoffes erhebliche Stabilitäts- und Festigkeitsprobleme ergeben, was zumindest die Leichterung der Decksladung erforderlich macht. Schließlich fallen noch Umweltsichtspunkte ins Gewicht, denn fast immer beinhaltet die Ladung auf Containerschiffen einen Anteil an gesundheits- und/oder um-



Foto: Titan Salvage

*Einen genialen Trick wandte die Bergungsfirma bei der „Vikartindur“ an: Um die Ladung fernab jeglicher technischer Hilfsmittel bergen zu können, wurden die eigenen Kräne des 45° auf der Seite liegenden Havaristen aufgerichtet und damit benutzbar gemacht*

*Der Deutsche Nautische Verein und die Redaktion POSITION wünschen allen Lesern und Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr*

**2016**

weltgefährdenden Stoffen. Obendrein können das Wrack selbst oder auch davon abfallende Container eine erhebliche Gefährdung für die Schifffahrt darstellen.

Der Arbeitskreis hat bei seiner Untersuchung sechs Schiffsunfälle betrachtet, die thematisch für relevant gehalten wurden. Alle untersuchten Fälle zeigen, dass die größten Probleme für die Einsatzkräfte bei Strandungen in unwegsamen Uferbereichen - noch dazu offen zur Brandung - in dem oft völligen Fehlen notwendiger Hilfsmittel und Logistik liegen. Bei einer Strandung in einem gut erschlossenen Revier dagegen stehen Leichterungskapazitäten schneller zur Verfügung und das eingesetzte Gerät kann meist sehr nahe am Havaristen arbeiten.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass der technische Entwicklungsstand und das Know-

how der Fachleute im Bergungswesen als extrem hoch anzusehen sind. Es gebe kaum einen Fall, der für unlösbar erklärt wird, entscheidend sei nur die Höhe der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Für eine „normale“ Wrackbeseitigung spiele es kaum eine Rolle, ob Ausrüstung erst von weit her herangeschafft werden muss. Bei Gefährdung der Umwelt oder der Verkehrssicherheit komme dagegen dem Zeitfaktor eine große Bedeutung zu. Zu beachten sei dabei, dass die Leichterung selbst auch zu einer Umweltgefährdung führen kann. Ständige Verfügbarkeit von Einsatzgerät sei wünschenswert, aber wegen der geringen Einsatzhäufigkeit nicht darstellbar. Der Arbeitskreis empfiehlt die Vorhaltung von Schwerlast-Hubschraubern, Stelzenpontons, Hubinseln, schweren Crawlerkränen und Spezialfahrzeugen aus der Offshore-Windenergie.

Schiffahrtssessen in Wilhelmshaven

## Nautische Vereine liefern Sachkenntnis



Foto: WZ Bilddienst

Erstmals hielt beim NV Wilhelmshaven eine Frau die Kapitansrede: Der NV-Vorsitzende Gottfried Hoch (r.) begrüßte Korvettenkapitän Inka von Puttkamer (2. v.l.) sowie den Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, Kapitän Alfred Hartmann (2. v.r.), und den Oberbürgermeister der Stadt Wilhelmshaven, Andreas Wagner (l.)

Bei einer Fülle von unterschiedlichen, sich bisweilen sogar widersprechenden Darstellungen über maritime Abläufe hilft nur eine intensive und breite Informationsmöglichkeit und ein Netzwerk von unmittelbar Beteiligten, um sich eine eigene, fundierte Meinung zu bilden.

Gottfried Hoch, 1. Vorsitzender des Nautischen Vereins Wilhelmshaven-Jade e.V. nannte in seiner Begrüßung zum diesjährigen Schiffahrtssessen am 6. November ein Beispiel für eine völlig voneinander abweichende Berichterstattung: Kürzlich habe die lokale Presse berichtet, dass die Umschlagsmenge in Wilhelmshaven gegenüber den Vergleichszahlen des Vorjahres um satte 21 Prozent (darunter auch der Containerumschlag) gestiegen sei. Dagegen hätten einige überregionale öffentlich-rechtliche Medien eine überaus negative Darstellung über die Gesamtentwicklung des Hafens und der Stadt Wilhelmshaven als Ganzes verbreitet. „Wer soll sich da noch auskennen?“, fragte der NV-Vorsitzende. Er betonte, dass neben einer fundierten Meinungsbildung das Wissen um die Bedeutung der Maritimen Branche in unserem Wirtschaftssystem einer breiten Öffentlichkeit vermittelt werden sollte. Hoch: „Genau dieser Aufgabe haben sich die Nautischen Vereine mit dem Dachverband DNV verschrieben. Wir bieten mit unseren Vortragsveranstaltungen eine breite Informa-

tionsbasis über das ganze Jahr, wir beteiligen uns an der Meinungsbildung über alle relevanten Fragen der zivilen und militärischen Schiffahrt und bieten an unseren Schiffahrtssessen die einmalige Gelegenheit, nicht nur die Auffassung von Fachleuten und Verbandsspitzen zu hören, sondern diese auch mit den Vertretern der verschiedenen Branchen und Fachbereiche auszutauschen“. Zum ersten Mal hielt bei einem Schiffahrtssessen des NV Wilhelmshaven-Jade eine Frau die Kapitansrede. Korvettenkapitän Inka von Puttkamer legte in launigen Worten dar, dass Frauen an Bord von Schiffen der Deutschen Marine kein Unglück brächten. Sie kam schließlich zu dem Fazit, dass die professionelle Arbeit von Frauen und Männern an Bord eine Frage der Persönlichkeiten und der Charaktere sei. „Es liegt am Kommandanten oder Kapitän, gleiche Voraussetzungen für alle zu schaffen“, sagte die Marineoffizierin. Von Puttkamer ist Kommandantin auf dem Minenjagdboot „Homburg“ der Deutschen Marine. Ein Maschinenschaden in schwerer See mit einem verletzten Soldaten machte einmal das Anlaufen eines Nothafens erforderlich. „In dieser Situation hatte ich eine Besatzung, die, egal ob Mann oder Frau, daran arbeitete, das wir den Hafen sicher anlaufen konnten. Ich war als Kommandant nicht allein, und darauf kommt es an“.

DNV intern

## NV-Vorsitzende einmal im Jahr zur StFA-Sitzung

Um sich selbst ein Bild über die Arbeit des Ständigen Fachausschusses (StFA) machen zu können, sollen die Vorsitzenden der einzelnen Nautischen Vereine einmal im Jahr zur Teilnahme an einer StFA-Sitzung eingeladen werden. Das ist das Ergebnis einer erweiterten Beiratssitzung des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), die am 11. November 2015 in Berlin stattgefunden hat und die sich im Wesentlichen der Arbeit des StFA widmete. An der Sitzung nahmen der Beirat, der Vorstand und die Vorsitzenden der Nautischen Vereine teil.

Wie der stellvertretende DNV-Vorsitzende und DNV-Geschäftsführer Nicolai Woelki auf der letzten StFA-Sitzung in diesem Jahr Ende November in Hamburg weiter sagte, mache man sich im DNV Gedanken darüber, ob sich der StFA mit seinem maritimen Sachverstand nicht stärker an Veranstaltungen, wie beispielsweise der Seesicherheitskonferenz am 10. und 11. November in Berlin einbringen sollte. Diese Konferenz habe eine Vielzahl von



Foto: Jan Nordhorst

Nicolai Woelki

Themen aufgeworfen und sei hochinteressant gewesen, so Woelki. Außerdem werde dadurch der DNV „sichtbarer“ gemacht. Der StFA besteht aus verschiedenen Arbeitskreisen. So befasste sich der Arbeitskreis „Sicherheit auf See und an Bord“ intensiv mit der Initiative der Nautischen Vereine Ostsee zur Sicherheit der Fehmarnbeltquerung während der Bauphase des Fehmarnbelttunnels. Der Arbeitskreis „Berufsbildung“ habe sich eingehend mit den Ergebnissen der Neunten Nationalen Maritimen Konferenz im Hinblick auf Ausbildung und Beschäftigung befasst, berichtete der DNV-Geschäftsführer. Die Auswirkungen einer geänderten Schiffsbesetzungsverordnung, wie auf der Maritimen Konferenz angekündigt, seien dargestellt worden und es bestünden berechnete Hoffnungen, dass es zu Rückflaggen kommen wird.

Nautischer Verein Niedersachsen e.V. von 1865

# Schiffahrtessen im Zeichen des 150-jährigen Bestehens

Das Schiffahrtessen des Nautischen Vereins Niedersachsen e.V. am 13. November stand in diesem Jahr ganz im Zeichen seines 150jährigen Bestehens. Die wechselvolle Geschichte des Vereins seit der Gründung der Schiffer- und Rheder-Gesellschaft „Concordia“, aus der im Jahr 1956 der Nautische Verein Niedersachsen e.V. von 1865 hervorgegangen ist, umriss der Vorsitzende, Kapitän Horst-Werner Janssen, in seiner Begrüßung der über 400 Gäste in der Elsflether Stadthalle und sagte: „Die vergangenen 150 Jahre waren nicht nur geprägt von entscheidenden politischen und sozialen Umbrüchen, sondern auch von großen technischen Entwicklungen - und das in einem zuvor nie da gewesenen Maße“. Die Geschichte des Vereins sei stets die Geschichte seiner Mitglieder und Freunde gewesen, so Janssen, „immer um Freiheit und Frieden und Unabhängigkeit sowie Zuverlässigkeit und Weitblick bemüht“. Mit einem bewährten Team habe der Nautische Verein Niedersachsen in zweijähriger Arbeit ein Jubiläumsbuch erarbeitet. Glückwünsche zum Jubiläum überbrachte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels und wies darauf hin, dass Horst-Werner Janssen, seit nunmehr 36 Jahren Vorsitzender des Nautischen Vereins Niedersachsen e.V. von 1865, auch als Mitglied des Vorstands



Titel des Jubiläumsbuchs, das im Oceanum Verlag, Wiefelstede, erschienen ist. ISBN 978-3-86927-405-8

viele Jahre die Geschicke des DNV mitbestimmt habe. Wessels ging auch auf die Ergebnisse der Neunten Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober in Bremerhaven ein: Neben einer Steigerung des Fortschritts im Bereich des Schiffbaus, der Meerestechnik und der umweltfreundlichen Schiffahrt hätten feste Zusagen für die Reederschaft im Mittelpunkt gestanden. Diese hätten auch auf der Linie der vom Deutschen Nautischen Verein öffentlich geforderten vollen Nutzung der EU-Beihilfevorschriften gelegen, um Wettbewerbsverzerrungen innerhalb Europas zu Ungunsten des Schiffahrtsstandortes Deutschland zu vermeiden. Wessels: „Wir sind nun gespannt auf die unternehmerische Reaktion der Reederschaft, den Ausfluggungstrend zu stoppen sowie Ausbildung und Beschäftigung am Schiffahrtsstandort Deutschland zu stärken“. Der Personalbedarf sowohl im primären als auch im sekundären seemännischen Bereich bleibe hoch, so der DNV-Vorsitzende. Wessels griff auch das Thema „umweltfreundliche Schiffahrt“ auf. Dieses passe wunderbar in den gerade erst zu Ende gegangenen 20. Nautischen Parlamentarischen Abend in Berlin. Dort sei es



Foto: J. Meyer

Das Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (r.) trotz des Flüchtlingsproblems „oder anderer wirtschaftlicher Katastrophen in Wolfsburg und anderer Leckstellen im Staatsschiff“ nach Elsfleth kam, erfreute Horst-Werner Janssen besonders



Foto: Jan Mordhorst

Frank Wessels, Vorsitzender des DNV

um „Green Shipping - umweltbewusste Schiffahrt“ gegangen und man habe von den Vertretern der Bundesregierung ihre politischen Vorgaben und Vorstellungen zu den Umweltaforderungen an die Schiffahrt und darüber hinaus im internationalen Rahmen erfahren. Wessels: „Es stellt sich die Frage, ob LNG tatsächlich die einzig richtige Antwort auf die Herausforderungen an umweltbewusste Schiffahrt im Hinblick auf eine objektive und erforderliche Ökobilanz ist“. Der Gastredner des Abends, Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) sieht in der maritimen Wirtschaft im Allgemeinen und beim Jade-Weser-Port im Speziellen „trotz schwerer See“ einen positiven Trend. Der Kurs in der Schiffahrt gehe in Richtung Großcontainerschiffe, was dem Jade-Weser-Port in die Karten spiele. Man müsse sich irgendwann über den zweiten Bauabschnitt für den Jade-Weser-Port unterhalten, so der Ministerpräsident.

## IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. · Striepenweg 31  
21147 Hamburg · Redaktion: Jan Mordhorst  
E-Mail: jan.mordhorst@hamburg.de  
www.dnvev.de  
© Deutscher Nautischer Verein  
Nachdruck unter Quellenangabe gestattet