

---

# POSITION

---

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

---

AUSGABE 5 | NOVEMBER 2018

---

## Lebhafte Podiumsdiskussion in Berlin

---



*Der 23. Parlamentarische Nautische Abend in Berlin wurde eröffnet mit Ansprachen des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), Frank Wessels (links), und des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesverkehrsministeriums, Enak Ferlemann*

Trotz verbesserter Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt durch die Bundesregierung im Jahre 2016 hat der Anteil von Schiffen unter deutscher Flagge gegenüber der Gesamtzahl der Schiffe der von Deutschland aus betriebenen Flotte

gegenüber der Gesamtzahl der Schiffe der von Deutschland aus betriebenen Flotte einen neuen Tiefstand erreicht. Angesichts dieser Erosion der Schifffahrt in Deutschland mit gravierenden Folgen für das auch künftig erforderliche maritime Know-how hält der Deutsche Nautische Verein (DNV) eine Diskussion über die Wirkung der Schifffahrtförderung für gegeben, denn es gehe "um nicht weniger als um die Zukunft des Schifffahrtsstandortes Deutschland mit den über 400 000 Menschen, deren Existenz von der maritimen Wirtschaft abhängig ist", wie der DNV-Vorstand erklärte.

Eine solche Podiumsdiskussion mit Publikumsbeteiligung fand im Rahmen des 23. Parlamentarischen Nautischen Abends am 7. November in Berlin statt. Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels betonte in seiner Einführung, dass für eine seemännische Ausbildung in Deutschland auch ausreichend Schiffe unter deutscher Flagge vorhanden sein müssten und stellte die Frage, ob die Förderung der deutschen Schifffahrt durch die Bundesregierung auch einen nachhaltigen Erfolg bringe. In einem Grußwort unterstrich der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, die Bedeutung des Zusammenhalts in der Europäischen Gemeinschaft. "Jeden Tag wird der Einfluss der 500 Millionen Europäer gegenüber den inzwischen auf sieben Milliarden Menschen gewachsenen Weltbevölkerung geringer". Man dürfe nicht glauben, dass man aus einer solchen Position heraus weltweite Standards durchsetzen könne. Insofern sei zumindest eine europäische Zusammenarbeit notwendig, sagte Ferlemann. Im Hinblick auf das Thema des 23. Parlamentarischen Nautischen Abends sagte er, dass man nach den Rahmenanpassungen durch die Bundesregierung auch gewisse Erwartungen an die Reeder habe. Die Wirkung der Fördermaßnahmen werde man in Kürze "evaluieren", so der Politiker.

Unter der Moderation des stellvertretenden DNV-Vorsitzenden und DNV-Geschäftsführers Nicolai Woelki diskutierten anschließend Oliver Grundmann von der CDU, Uwe Schmidt von der SPD, Hagen Reinhold von der FDP, Claudia Müller von den Grünen und Andreas Mrosek von der AfD, ob die Fördermaßnahmen der Bundesregierung zur Förderung der deutschen Schifffahrt auch den gewünschten Erfolg bringen würden. Zuvor aber gab der Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Ralf Nagel, eine Einschätzung der Lage aus Sicht der deutschen Reederschaft ab. Er gab zu bedenken, dass die Reeder derzeit wegen verschiedener Faktoren, wie Globalisierungsdruck und immer neuen und strengeren Umweltauflagen, unter enormem Kostendruck stünden. Nagel: "Die deutsche Handelsflotte wird immer älter und die Rolle, die sie in der Welt spielt, immer kleiner. Ich frage mich angesichts der derzeitigen Entwicklung, was in zehn oder 15 Jahren noch da ist, was zu fördern wäre". Immerhin, so Nagel weiter, sei es ja gelungen, den Rückgang der Anzahl deutscher Seeleute bei 6000 zu stoppen.

In der Diskussion nahmen nach den Darlegungen der Politiker ihrer jeweiligen

In der Diskussion nahmen nach den Darlegungen der Politiker ihrer jeweiligen Standpunkte allerdings Defizite bei der Umsetzung der angekündigten Maßnahmen durch die Politik den breiteren Raum ein. Aus dem Publikum wurde beklagt, dass die vom Bund zugesagten Förderbeträge lange auf sich warten ließen, was ein Vertreter der zuständigen Behörde, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auch in gewissem Umfang zugab und in diesem Falle Besserung versprach. Ein anderer Reeder fühlte sich schlecht behandelt, weil er nach einer Kollision eines seiner Schiffe auf der Schelde bei der Dienststelle Schiffssicherheit mit dem Hinweis, es sei Freitag Nachmittag und keine Dienstzeit mehr, eine Weiterfahrgenehmigung des Schiffes nach Dänemark zur Reparatur verweigert wurde. "Das hat mich 30 000 Euro gekostet", so der empörte Reeder. Die Unerreichbarkeit nach Feierabend allerdings bestritten die Dienststelle Schiffssicherheit und das BSH und stellten klar, dass die Behörden in einem solchen Falle rund um die Uhr sieben Tage die Woche für alle Reeder zu erreichen seien.

Kritik wurde auch an den hohen Gebühren geübt, die das Amtsgericht für das Schiffsregister erhebt. "Die Reederei Maersk wird sicherlich viel Geld dafür bezahlt haben, die kürzlich erworbenen Hamburg-Süd-Schiffe aus dem deutschen Schiffsregister zu löschen. Die Eintragung der Schiffe in das dänische Register wird die Reederei dagegen wohl nichts gekostet haben", so eine Stimme aus dem Publikum. Damit sollte klar gemacht werden, dass zwar der Wille in der Verwaltung vorhanden sei, den Reedereien keine unnötigen Schwierigkeiten zu bereiten, es bei der Umsetzung dessen aber oft hapert. "Im Vergleich zum Ausland stehen wir schlecht dar", hieß es. Einigkeit unter den Diskussionsteilnehmern herrschte bei der Frage nach den Treibstoffen der Zukunft darüber, dass Dieselkraftstoff noch mindestens zehn, wenn nicht noch mehr Jahre der Treibstoff in der Transportbranche bleiben werde.



*Der stellvertretende DNV-Vorsitzende und DNV-Geschäftsführer Nicolai Woelki (3. v.r.) leitete die Diskussionsrunde, die aus den Politikern (von links) Andreas Mrosek (AfD), Uwe Schmidt (SPD), Hagen Reinhold (FDP), Oliver Grundmann (CDU), dem Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, Ralf Nagel, und Claudia Müller (Die Grünen) bestand.*

---

# Autonomisierung hat auch ihre Grenzen

---



*Grundsätzliche Anmerkungen über künstliche Intelligenz auch in der Seeschifffahrt machte Ministerialdirektor Reinhard Klingen in seiner Ansprache. "Wie weit wollen wir noch Gott spielen", fragte er.*

Unmittelbar vor dem 23. Parlamentarischen Nautischen Abend des DNV fand in Berlin die alljährliche "Seeschiffahrts-Sicherheitskonferenz" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) statt. Unter der Moderation von Ministerialrat Jan Reche, dem Leiter des Referats Sicherheit in der Seeschifffahrt des BMVI, trugen insgesamt zwölf Referenten aus verschiedenen maritimen Branchen und Tätigkeiten vor, inwieweit sie beziehungsweise ihr Unternehmen oder Engagement zur allgemeinen Sicherheit auf See beitragen. Ganz allgemein wurde festgestellt, dass sich die Seeschifffahrt im Hinblick auf eine weiter gehende und schließlich vollständige

die Seeschifffahrt im Hinblick auf eine weiter gehende und schließlich vollständige Autonomisierung wegen ihrer höchst sensiblen Beschaffenheit derzeit nur sehr begrenzt eigne. Der Abteilungsleiter im Ressort Wasserstraßen und Schifffahrt im BMVI, Ministerialdirektor Reinhard Klingen, wünscht sich eine gesellschaftliche Diskussion über den Sinn von künstlicher Intelligenz: "Wie weit wollen wir noch Gott spielen", fragte er ins Publikum. Man müsse erst einmal definieren, was eigentlich autonome Schifffahrt bedeute. Schließlich sei autonom nicht gleichzusetzen mit automatisch. Die Geschwindigkeit der Rechtsetzung könne niemals der Geschwindigkeit der technischen Entwicklung angepasst werden, so Klingen.

Zu dem Kernthema des 23. Parlamentarischen Nautischen Abends, der Diskussionsion über die Wirksamkeit der Schifffahrtförderung merkte Klingen an, dass sich die Bundesregierung in nächster Zukunft mit diesem Thema beschäftigen werde, und "evaluieren, ob wir damit unsere Ziele erreicht haben". Klingen sprach von "tiefgreifenden Veränderungen" und sprach hier direkt die bevor stehende Neuausrichtung in der Lotsenausbildung an. Die überaus wichtige Rolle der Lotsen im Hinblick auf eine sichere Seeschifffahrt hatte zuvor der Ältermann der Bundeslotsenkammer, Kapitän Erik Dalege, in seinem Redebeitrag zum Thema Seeschifffahrts-Sicherheit dargelegt. Er widersprach vehement der Einschätzung, die Schiffsführung könne in absehbarer Zukunft von künstlicher Intelligenz ergänzt oder gar ersetzt werden.

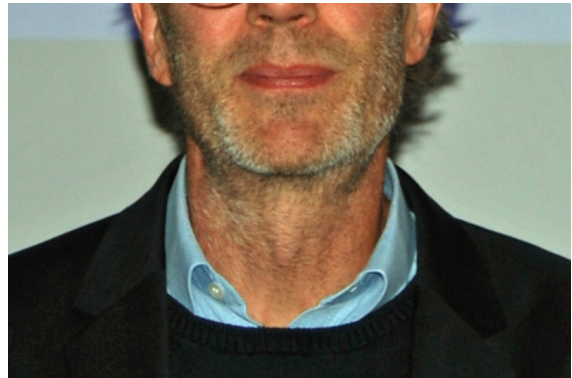
Die Vorträge sind unter der Internetadresse [www.seeverkehrssicherheit.de](http://www.seeverkehrssicherheit.de) einzusehen.

---

## Zwei große Jubiläen in Bremerhaven

---





*Der Ehrenvorsitzende des NV zu Bremerhaven, Frerich van Dieken (links) hielt eine unterhaltsame Rede zu zwei wichtigen Jubiläen in der Seestadt Bremerhaven. Festredner des Abends war der Fischereibiologe Dr. Gerd Kraus.*

Die Jubiläumsrede zum 150-jährigen Bestehen des Nautischen Vereins (NV) zu Bremerhaven und eine Verknüpfung dieses Jubiläums mit dem 150-jährigen Bestehen des Dachverbandes aller Nautischen Vereine, des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), das dieser im September mit einer würdigen Feier im Hamburger Rathaus begangen hatte, hat der Ehrenvorsitzende des NV zu Bremerhaven, Frerich van Dieken, am Nautischen Abend seines NV am 26. Oktober in Bremerhaven gehalten.

Der NV zu Bremerhaven betrachtet das Gründungsjahr 1868 des DNV auch als das Gründungsjahr des NV zu Bremerhaven, denn bei Gründung des DNV habe es angeblich bereits Nautische Vereine gegeben. Van Dieken: "Vom Nautischen Verein Bremerhaven gehörte Konsul Beuermann zu den DNV-Gründungsmitgliedern. 1871 wurde Beuermann zum Vorsitzenden des NV zu Bremerhaven gewählt. Daraus können wir schließen, dass Bremerhaven 1868 einen Nautischen Verein hatte. Den sicherlich noch früheren Gründungstermin können wir aber nicht beweisen, da alle Unterlagen dazu in zwei Weltkriegen verloren gingen. Es ist daher durchaus sinnvoll, dass wir das Jahr 1868 auch als unser Gründungsjahr feiern. Es war das Gründungsjahr der großen Nautischen Gemeinschaft".

Eine andere, nicht nur für Bremerhaven wichtige Tatsache ist der Beginn der Polarforschung vor 150 Jahren. 1868 erreichten Kapitän Koldewey und elf Mann Besatzung mit der "nordischen Jagd" "Grönland" während einer fünfmonatigen Reise eine nördliche Breite von 81°. Sie kehrten am 10. Oktober heil nach Bremerhaven zurück. Die "Grönland" existiert heute noch. Zum 125-jährigen Jubiläum im Jahr 1993 hat man an die gesunde Rückkehr der Expedition erinnert und die historische "Grönland" auf der Weser in Begleitung eines Hapag-Lloyd-Schleppers aufkreuzen lassen. Van Dieken: "Wir feiern damit zwei große Jubiläen: 150 Jahre NV zu Bremerhaven und 150 Jahre Zusammenarbeit mit den Forschungsinstituten der Meere, der Polargebiete und der Seefischerei". Damit hatte Van Dieken den Bogen zum Festredner des Abends, dem Fischereibiologen Dr. Gerd Kraus, Institutsleiter beim

Festredner des Abends, dem Fischereibiologen Dr. Gerd Kraus, Institutsleiter beim Thünen Institut für Seefischerei in Bremerhaven geschlagen.

Das Thema seines Festvortrags lautete "Von Fischernetzen und Nahrungsnetzen" und behandelte die Auswirkungen der Fischerei auf unsere Meere. Dass die Überfischung der Meere zunehme, so Kraus, stimme zwar bedenklich, doch der in der Öffentlichkeit entstandene Eindruck, die Meere seien leergefischt, "ist nicht so gravierend, wie wir es glauben könnten", sagte er. Derzeit lägen die Erträge der Meeresfischerei bei rund 80 Millionen Tonnen jährlich. "Man könnte sogar bis zu 130 Millionen Tonnen nachhaltig fischen", so der Fischereibiologe. Allerdings müssten dazu Erträge aus Aquakulturen deutlich zunehmen. Die Frage hier sei aber, wie weit solche Aquakulturen wachsen können. Der Wissenschaftler machte sogar Mut für die Zukunft: Zwar sei die EU, was die Fischereipolitik Europas betreffe, "ein heillosen Wust". Überfischung sei nie gut und obendrein ökonomisch sogar unsinnig. Aber: "Unser Weg in eine Nachhaltigkeit der Fischerei in Europa ist gut, weil wir, was die Fischbestände angeht, nahe an der Ideallinie sind".

Deutlich problematischer als die Überfischung sieht Kraus die Fischerei mit Grundschleppnetzen, beispielsweise bei der Muschelfischerei. "Das hat schlimme Folgen, weil eine Regeneration des Meeresbodens hunderte von Jahren dauert. Fischbestände erholen sich dagegen innerhalb von vier bis fünf Jahren, wenn man sie in Ruhe lässt". Zusammenfassend stellte Dr. Kraus fest, dass die Produktivität der Meere sinke, die Nachfrage nach Nahrung steige, die Konkurrenz zunehme und die Zusammenhänge immer komplexer würden.

## Schiffssicherheit ist Umweltschutz



*Als besonders umweltfreundlich gelten die zahlreichen Fährschiffe der verschiedenen Liniendienste nach Skandinavien, die mehrmals täglich den Rostocker Hafen anlaufen und wieder verlassen.*

Den diesjährigen Schifffahrtsabend an Bord der Scandlines-Hybridfähre "Berlin" hat der Vorsitzende des Nautischen Vereins Rostock e.V., Helmut Martin, unter das Motto "Schifffahrt und Umweltschutz" gestellt. Er begrüßte, dass die Ostsee und ihre Küsten in den zurückliegenden Jahren von größeren Umweltschäden verschont geblieben seien. "Aber das Gefahrenpotenzial ist nach wie vor groß. Alte Gefahren, wie Kollisionen und Grundberührungen, existieren natürlich permanent und das Risiko eines Schadstoffeintritts nimmt bei weiterhin hoher Verkehrsbelastung nicht ab", sagte Martin in der Begrüßung seiner Gäste.

Der NV-Vorsitzende erkannte die Bemühungen der Reinhaltung der Luft durch die Schifffahrt ausdrücklich an: "Der verbindliche Einsatz von schwefelarmen Treibstoffen in den SECAS-Gebieten waren und sind ein vielversprechender Beginn. Was aber sind diese Maßnahmen angesichts der globalen Veränderungen wert?", fragte er. Denn der Luftaustausch mache nicht an den Grenzen der Ostsee halt. Man könne aber in den größeren Häfen mit der Versorgung von Landstrom für Fähr-, Ro/Ro- und Kreuzfahrtschiffe einen weiteren kleinen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten.

Die Schifffsicherheit auf der Ostsee, so Helmut Martin, sei eine wesentliche Grundlage für einen funktionierenden Umweltschutz. Er appellierte an die Verantwortung des Einzelnen und der Gemeinschaft der Ostseeanrainer: "Ich will nicht für noch mehr Kontrollinstanzen und noch mehr Dokumentation an Bord und an Land plädieren", sagte er. Das Bewusstsein der Nutzer der Ostsee sollte aber dringend weiter entwickelt werden, wofür auch die Politik beitragen könne und auch müsse. Aber auch die Nautischen Vereine könnten dazu beitragen: "Durch die Betrachtung der möglichen Konflikte und Risiken, die wir aus praktischer Erfahrung sowie aus theoretischem Wissen kennen, können wir Behörden, Institutionen und Dienstleister auf See und an Land wirksam unterstützen", sagte der NV-Vorsitzende Martin.

Die anschließende Kapitänsrede hielt der noch amtierende Ältermann der Lotsenbrüderschaft Wismar-Rostock-Stralsund (WiRoSt), Kapitän Dr. Christian Subklew. Er berichtete von seinem Einstieg in die Seefahrt in der damaligen DDR und über Schwierigkeiten in seiner Laufbahn, die er durch im Westen lebende Verwandtschaft bekam. Er lieferte einen launigen und unterhaltsamen Querschnitt über die Schifffahrt der DDR, beispielsweise auf dem "Framo Vogel", den 1740-BRT-Frachtmotorschiffen mit den Vogelnamen ("Albatros", "Kormoran", "Flamingo", "Pinguin", etc), und später auf dem "Brottschiff" der DDR-Handelsflotte, den Frachtern des Typs X. Eines dieser Schiffe war die "Bernhard Bästlein", die in Havanna auf Kuba, dem häufigen Zielhafen des Schiffes, "Bernardo Bastolino" genannt wurde. "Reiner Stress" sei die Fahrzeit auf dem DSR-Container-Feederschiff "Rudolstadt" in die Levante gewesen. Nach der



Wende fuhr Subklew zunächst bei der Hamburg-Süd, bevor er sich entschied, Lotse zu werden - erst Kanallotse auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) und nach der Verkehrsflaute im NOK in den 1990er Jahren in seiner ursprünglichen Heimat, dem Lotsenbezirk Stralsund. Im Jahr 2000 wurde er Ältermann der Lotsenbrüderschaft WiRoSt. Dieses Ehrenamt endet zum Jahresende, wenn Christian Subklew danach "noch einmal in die Bört" steigt, bevor er endgültig in den Ruhestand geht.



*Mit einem Leuchtturmkalender bedankte sich der Vorsitzende des NV Rostock, Helmut Martin (links) bei seinem Gastredner, dem Lotsenältermann Christian Subklew für seinen Beitrag zum diesjährigen Schifffahrtsabend*

---

# Hamburg hat weiterhin einen guten Ruf

---



*Björn Pistol (links) berichtete dem Publikum des NV Niederelbe über die strategische Ausrichtung des Hamburger Hafens.*

*Rechts der Vorsitzende des NV, Kapitän Rolf Wilhelm*

Bei einer regen Beteiligung von Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins Niederelbe e.V., die der Vorsitzende Kapitän Rolf Wilhelm am 25. Oktober in Stade begrüßen konnte, berichtete der Strategiechef der Hamburger Hafenbehörde Hamburg Port Authority (HPA), Björn Pistol über die Bedeutung und strategische Ausrichtung des Hamburger Hafens in Zeiten zunehmender Globalisierung und sich verändernder Rahmenbedingungen. Grundsätzlich, so Pistol, habe der Hamburger Hafen noch immer einen sehr guten Ruf in der Welt. Das liege zum Teil auch daran, dass der Hafen etwa 100 Kilometer im Binnenland liege und der Landtransport gegenüber dem Transport auf dem Wasser immer noch "unschlagbar teurer" sei. Das, so Pistol, habe eine große Bedeutung für die Region.

Zur Frage, wann das Wachstum der Schiffsgrößen im Containertransport zum Stillstand

Zur Frage, wann das Wachstum der Schiffsgrößen im Containertransport zum Stillstand komme, sagte der Hafenstratege, dass die Transportkosten pro TEU mit wachsenden Schiffsgrößen zwar geringer, die Abfertigungskosten aber steigen würden. "Wir können in Hamburg wohl eine Schiffslänge bis 430 Meter abfertigen, doch steigen die Transportkosten ab einer Länge von 400 Meter an", sagte Pistol. Da der Ausbau des Elbfahrwassers jetzt beginnen könne, würden voraussichtlich mehr große Containerschiffe den Hamburger Hafen anlaufen. Daher werde im Zuge des Elbeausbaus auch bei Wedel eine Begegnungsbox für diese Giganten gebaut.

Der Hamburger Hafen, so der Hafenstratege weiter, arbeite an einem Plan für externe Energieversorgung für Schiffe. Es gebe eine Landstromanlage in Altona, die im Jahre 2017 insgesamt 20mal genutzt worden sei. Eine weitere Anlage dieser Art sei in der Hafencity geplant. Damit sei Hamburg in diesem Bereich Vorreiter in Europa. In China funktioniere das System aber bereits, sagte Pistol.

Zum Schluss räumte der HPA-Stratege ein Dilemma ein, in dem er stecke: Damit der Hamburger Hafen wettbewerbsfähiger wird, müsse man immer mehr Arbeitsgänge automatisieren. Andererseits müsse man aber dafür sorgen, dass der Hafen auch Arbeitgeber ist. "Das ist zugegebenermaßen ein Widerspruch. Das ist meine Aufgabe und ich habe noch keine Antwort darauf", sagte Björn Pistol.

---

## Cyberangriff auf Schiffe? Kinderleicht!

---





*Testweise wurde das Streifenboot "Bürgermeister Weichmann" der Wasserschutzpolizei Hamburg einem künstlichen Cyberangriff ausgesetzt. "Das war kinderleicht", wie Wilfried Honekamp berichtete*

Erschreckende Einblicke in Möglichkeiten zur Gefährdung der Schifffahrt durch Cyberangriffe waren kürzlich beim Nautischen Verein (NV) zu Hamburg e.V. zu bekommen: In einem Vortrag vor Mitgliedern und Freunden des NV hat Prof. Dr. Wilfried Honekamp von der Akademie der Polizei in Hamburg dargelegt, wie einfach es derzeit für "Menschen, denen die Umwelt völlig egal ist", noch sei, immensen Schaden anzurichten. Dazu hätten er und sein Team umfangreiche Versuche durchgeführt. Ein Angriff zum Beispiel über die elektronische Seekarte ECDIS: "Es war völlig einfach und es ging sehr schnell, per USB-Stick dort herein zu kommen und die Karten zu überschreiben", so Honekamp. "Wir haben testweise das Polizeiboot 'Bürgermeister Weichmann' erfolgreich umprogrammiert, theoretisch auf Land zu fahren. Das Warnsignal konnte ebenfalls ausgeschaltet werden", berichtete der Wissenschaftler.

Es gebe auch noch andere GPS-Manipulationen. Dafür geeignete Geräte könne man **problemlos** im Internet kaufen. Sie kosteten unter 100 Euro und hätten eine Reichweite von 500 bis 800 Metern. Damit sei es möglich, zertifizierte GPS-Empfänger zu manipulieren. Angesichts dieser Bedrohungen mache sich inzwischen auch die Zulassungsbehörde BSH Gedanken über eine andere Zertifizierung. Honekamp: "Man kann damit Untiefen, Brückenhöhen, Landkonturen, Wassertiefen und Fahrwassertonnen manipulieren, auch Bauwerke - völlig unproblematisch".

Kurt Steuer, Hafенlotse und Schriftführer des NV zu Hamburg, relativierte die Szenarien Honekamps etwas: "Wir arbeiten mit zwei völlig unabhängig voneinander arbeitenden Systemen", so der Nautiker. "Außerdem gucken wir auch gelegentlich mal aus dem Fenster. Wenn die Lotsen geschult sind und ihr Revier kennen, merken sie schnell: 'Hier stimmt was nicht'". Dass die Seefahrtschüler aber nicht mehr an

schnell: 'Hier stimmt was nicht'. Dass die Seefahrtschüler aber nicht mehr an Seekarten ausgebildet würden, sei ein schlechter Weg. Steuer resümiert: "Wir müssen die Sache realistisch sehen. Keiner kann von außen ein Schiff so manipulieren, das es woanders hinfährt oder gar als Waffe benutzt werden kann".

---

**Hinweis: Die POSITION können Sie auch als pdf-Datei von der DNV-Webseite herunterladen:**

[www.dnvev.de/position-archiv/](http://www.dnvev.de/position-archiv/)

---



## KONTAKT

[info@dnvev.de](mailto:info@dnvev.de)

© Copyright 2018 | DNV E.V. | Alle Rechte vorbehalten | © Fotos: Jan Mordhorst.  
Redaktion: Jan Mordhorst | Email: [jan.mordhorst@hamburg.de](mailto:jan.mordhorst@hamburg.de) | Design by: Williams Design  
Creative Studios | Sven Gordon Williams | Email: [sven@williams-design.de](mailto:sven@williams-design.de)

ÄNDERUNG IHRER DATEN ODER AUS EMPFÄNGERLISTE ENTFERNEN:  
IHRE DATEN: [Daten ändern](#) | ABMELDUNG: [Newsletter abmelden](#).

SIE ERHALTEN DEN HTML NEWSLETTER - POSITION - ÜBER UNSERE INTERNETSEITE  
WWW.DNVEV.DE VIA MAILCHIMP.

HERAUSGEBER: DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN VON 1868 E.V.

[Hinweise zum Datenschutz](#)

