

---

# POSITION

---

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

---

AUSGABE 2 | MÄRZ 2019

---

## Wessels regt einheitliche europäische Flagge an

---



*Der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Emden und des Deutschen Nautischen Vereins, Frank Wessels (l.) unterstrich in seiner Rede die Bedeutung des Emdener Hafens und die Wichtigkeit einer gut funktionierenden Infrastruktur. Sein Vereinskamerad, der niedersächsische Umweltminister Olaf Lies, betonte in seiner Festansprache die Chancen, die sich für die Region aus einer guten Umweltpolitik ergäben.*

Von der durch eine Bankpleite in den USA ausgelösten tiefsten Krise der Schifffahrtsmärkte aller Zeiten hat sich die Branche noch nicht erholt. "Leider sind wir von einer nachhaltigen Erholung oder gar einer Boomphase noch meilenweit entfernt", beklagte der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Emden e.V. (NVzE) und Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V. (DNV), Frank Wessels, in seiner Begrüßungsrede zum diesjährigen Nautischen Essen des Vereins am 15. März in der Seehafenstadt. "Dies scheint sich zu einem Normalzustand zu verfestigen", fügte er hinzu. Für die deutschen Reeder, so Wessels weiter, komme neben dem Ratendruck erschwerend hinzu, dass man nicht einmal im europäischen Kontext von gleichen und damit fairen Wettbewerbsbedingungen sprechen könne. "Wie kann es sein, dass in einem geeinten Europa von Malta oder Zypern aus kostengünstiger Schifffahrt betrieben werden kann als von Hamburg oder der Ems?", fragte Wessels und schlug eine einheitliche europäische Flagge als adäquate Lösung vor.

Zusätzlichen Druck auf die Raten sieht der NVzE- und DNV-Vorsitzende darin, dass sich die deutschen Banken komplett aus der Schiffsfinanzierung zurückgezogen hätten. "Nicht allein, dass den Reedereien Geld für notwendige Investitionen und Neubauten fehlt, vielfach werden zum Zwecke der Bilanzbereinigung moderne Schiffe weit unter tatsächlichem Wert zum Verkauf gestellt". Dies hätten sich griechische Reeder in großem Stil zunutze gemacht, die mit dem selben Schiff aufgrund des günstigen Einstiegspreises auch bei niedrigen Raten kostendeckend fahren würden.

Frank Wessels machte auch seinem Unmut über verschleppte Infrastrukturprojekte Luft: Es verstehe sich von selbst, dass bei allen diesen Maßnahmen ökologische Aspekte berücksichtigt würden. "Was aber nicht sein darf, ist, dass Projekte, die notwendig sind, um den Status Quo zu sichern und Chancen für ein Wachstum zu eröffnen, allein aus ideologischen Gründen durch am Genehmigungsprozess beteiligte Institutionen zeitlich so verschleppt werden, dass akribisch ausgearbeitete Gutachten auf einmal ohne inhaltlichen Wert sind und neu gemacht werden müssen". Hier hatte Wessels die seit nunmehr 17 Jahren auf der Agenda stehende Verbesserung des Fahrwassers der Außenems im Blick, bei der von Teilen der vorherigen Landesregierung in Hannover "ganz offensichtlich Obstruktion" betrieben worden sei. Wessels appellierte an seinen Festredner und nautischen Vereinskameraden, den niedersächsischen Umweltminister Olaf Lies, der ja schon als niedersächsischer Wirtschaftsminister ein starker Fürsprecher für die Fahrrinnenverbesserung der Außenems gewesen sei. "Wir zählen auf Dich, dass Du auch in Deiner jetzigen Funktion als Umweltminister alles dafür vertretbar Notwendige machen wirst, dass dieses für die Zukunft des Emdener Hafens unverzichtbare Projekt noch in dieser Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden kann".

Diese Unterstützung sagte Minister Lies den Emdern zu und schlug in seiner Festrede einen Bogen über die Europapolitik bis hin zur regionalen Gesellschafts-, Wirtschafts-

einen Bogen über die Europapolitik bis hin zur regionalen Gesellschafts-, Wirtschafts- und Umweltpolitik. Lies, der diese Zusage bereits bei seinem letzten Auftritt beim NVzE im März 2016 als Wirtschaftsminister zugesagt hatte, sprach in diesem Jahr als Umweltminister des Landes Niedersachsen. "Wirtschafts- und Umweltpolitik sind nicht voneinander zu trennen", sagte er und bezeichnete es als seine Aufgabe, dass die erneuerbaren Energien zur Wirtschaftspolitik werden müssten. "Warum gelingt es uns nicht, nach drei industriellen Revolutionen jetzt in die vierte zu kommen, dass das Land nämlich völlig CO2-frei wird?", fragte der Minister. Der Klimaschutz biete auch und gerade für die Region Emden und Ostfriesland, die große Standortvorteile besitze, eine gute Chance. Emden sei "das Tor zu den erneuerbaren Energien".



*Bis auf den letzten Platz besetzt war der "Klub zum Guten Endzweck", in dem seit vielen Jahren der Nautische Abend in der Seehafenstadt Emden begangen wird. Minister Olaf Lies zog mit seiner frei gehaltenen Rede die etwa 300 Zuhörer, die wegen des großen Interesses in zwei Etagen untergebracht wurden, in den Bann.*

Die Vertiefung der Außenems und der "Masterplan Ems", der die Ökologie des Emsraumes zum Inhalt hat, hätten ein gemeinsames Ziel, nämlich eine Verbesserung der Situation, so Minister Lies. Die Aufgabe des Ministers sei, diese beiden Interessen klug miteinander zu verbinden. "Der Hafen Emden wird nicht nur durch die Vertiefung, er wird auch durch den Klimaschutz profitieren. Nachhaltigkeit und Klimaschutz schließen sich nicht aus", sagte er.

Die Grüße des Dachverbandes aller Nautischen Vereine, des DNV, überbrachte dessen Vorstandsmitglied Bernd Appel, der darauf hinwies, dass der Ständige Fachausschuss (StFA) des DNV bei seinen regelmäßigen Tagungen unter anderem eine Stellungnahme zum Landstromanschluss in den Häfen erarbeitet habe (siehe unten). Darin werde

empfohlen, die Umlage aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zu streichen, um die Akzeptanz für einlaufende Schiffe zu erhöhen. Zu dem immer wieder aufkommenden Thema Deutsche Küstenwache merkte Appel einmal mehr an, dass eine umfassende Neuorganisation dieser Einrichtung keinen Sinn mache, solange die Politik keine klare Entscheidung zu diesem umstrittenen Thema treffe. "Dies kann vom DNV nicht deutlich genug hervorgehoben werden", sagte Appel.

Der stellvertretende DNV-Vorsitzende kündigte für dieses Jahr die Bildung eines Runden Tisches zur Definition des Maritimen Know-hows unter Berücksichtigung des konkreten Bedarfs und mit Beteiligung der ausbildenden Reedereien an. "Es gilt hier, über die richtigen Impulse nachzudenken, denn der seemännische Nachwuchs sowohl im primären als auch im sekundären Bereich wird der maritimen Wirtschaft in absehbarer Zeit fehlen",

---

## Aktuelle Schifffahrtsthemen auf StFA-Sitzung

---

In einer Zeit, da Dieselfahrverbote in Großstädten in öffentlichen Diskussionen breiten Raum einnehmen, hat der Ständige Fachausschuss (StFA) des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) zum Thema nachhaltige Schifffahrt eine Stellungnahme abgegeben. Darin wird festgestellt, dass die Schifffahrt - abhängig von Lage, Windrichtung und Verkehrsaufkommen - zu einem erkennbaren Anteil der Luftbelastung in den Häfen beitragen könne und dass die Schadstoffemissionen der Schifffahrt durch verschiedene Lösungen gesenkt werden könnten. Eine Möglichkeit sei die Nutzung von Landstrom; es gebe aber auch Alternativen, wie die Verwendung von besonders umweltfreundlichen, an Bord oder an Land mobil verfügbaren Hafen-Stromerzeugern oder die bordseitige Nutzung umweltschonender Antriebe und Brennstoffe. Welche dieser Lösungen genutzt wird, sei den Reedereien und der Schiffsführung überlassen und von der verfügbaren Infrastruktur an Bord und an Land abhängig. Technische Lösungen seien inzwischen verfügbar, es fehlten jedoch noch die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Dazu gehöre unter anderem eine steuerrechtliche Gleichbehandlung von Land- und Bordstrom sowie die Streichung energiepolitischer Abgaben wie z.B. der EEG-Umlage. Außerdem dürften regionale Maßnahmen zur Reduzierung von Schiffsemissionen in den Häfen nicht zu Wettbewerbsnachteilen für die deutschen Seehäfen und Schifffahrtsstraßen oder zur Ladungsverlagerung auf andere Verkehrsträger führen.

Der Arbeitskreis Recht des StFA hat sich mit der Arbeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) befasst. Er bemängelt den fehlenden Rechtsschutz von Betroffenen der BSU-Unfallberichte. Da die Gutachten der BSU eine Indizwirkung auf mögliche Folgeverfahren wie Ordnungswidrigkeits-, Straf- oder Zivilverfahren haben, schlägt der Arbeitskreis Recht vor, den Betroffenen die Möglichkeit der Beantragung einer weiteren Untersuchung zu geben, deren Feststellungen dann gerichtlich überprüft werden könnten. Damit wäre dann der erforderliche Rechtsschutz gewährleistet. Der Arbeitskreis diskutiert darüber, ob die Öffentlichkeit und Transparenz der BSU dadurch erhöht werden könne, dass eingegangene Stellungnahmen dem Bericht angefügt werden. Dies sei bereits auf internationaler Ebene durch das Marine Accident Investigator's International Forum behandelt worden.

Der Arbeitskreis Berufsbildung prüft derzeit, ob Schülerpraktika auch auf ältere Interessenten mit bereits abgeschlossener anderer Berufsausbildung ausgedehnt werden sollten.

Für den Herbst dieses Jahres plant der DNV einen Runden Tisch zum Maritimen Know-how. Es sollen Vertreter des Vereins Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS), des Vereins Deutscher Schiffs-Ingenieure (VDSI), der Berufsbildungsstätte Seefahrt (BBS) des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), der Gewerkschaft ver.di, des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) eingeladen werden. Der NV zu Hamburg teilt dazu mit, dass der Runde Tisch den aktuellen Bedarf an maritimem Know-how feststellen und Lösungsmöglichkeiten erarbeiten soll, wie der Bestand an seamännischem Wissen und Können gesichert und vergrößert werden kann. Ausbildungswillige Reedereien, Verbände der maritimen Industrie, Schifffahrts- und Hafenverwaltungen, Lotsen, Bildungseinrichtungen und die Politik sollen gemeinsam ein zukunftsfähiges Konzept besprechen und neue Aus- und Fortbildungsmaßnahmen entwickeln. Außerdem soll an dem Runden Tisch die Möglichkeit untersucht werden, Ausbildungsgemeinschaften zwischen Reedereien und Betrieben der maritimen Wirtschaft zu bilden.

---

## Kritik an Plänen für den Flensburger Hafen

---





*Gute Laune bei gutem Essen zum Schifffahrtsabend des Nautischen Vereins Flensburg: Der Vorsitzende des NV Flensburg, Jürgen F. Jensen (r.) und der stellvertretende Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins, Kapitän Hans-Hermann Lückert (l.) nahmen den Festredner des Abends, Kapitän zur See Wilhelm Tobias Abry, Kommandant der Marineschule Mürwik, in ihre Mitte.*

In Flensburg gibt es Bestrebungen, den Güterumschlag vom Ost- ausschließlich auf das Westufer zu verlegen, um dem Wohnungsbau Platz zu schaffen. "Diese Informationen haben auch außerhalb Flensburgs erhebliches Aufsehen erregt", sagte der Vorsitzende des NV Flensburg, Jürgen F. Jensen, in seiner Begrüßungsrede zum diesjährigen Schifffahrtsessen am 14. März in der Fördestadt. Jensen zitierte die Deutsche Schifffahrtszeitung THB, die berichtet hatte, dass das von einer Mehrheit des Flensburger Stadtrates für spätestens Ende 2022 beschlossene Aus für den gewerblichen Güterumschlag am Hafenufer inzwischen auch vom Gesamtverband Schleswig-Holsteinische Häfen (GvSH) kritisiert werde. Deren Vorstand habe sich erhofft, dass dem Flensburger Hafen eine Perspektive gewährt würde und er verwies darauf, dass ein ermutigendes Gutachten vorgelegen habe, das dem Standort Ostufer gute Zukunftschancen bescheinigt habe. Der Verband, so Jensen weiter, quitiere die Entscheidung mit Unverständnis und großem Bedauern. Die von der Ratsmehrheit gleichzeitig angebotene Chance, das Umschlaggeschäft künftig ausschließlich auf der Westseite durchzuführen, halte nicht nur der übergeordnete Hafenverband für unrealistisch.

Jensen zitierte auch einen Vertreter der Hafenwirtschaft, der betont habe, dass die Flensburger Stadtwerke ihre Energieerzeugung zwar auf Erdgas umstellen wollten, dennoch aber "auf Sicht" weiter auf Kohle zurückgreifen müssten. Sie würden diese seit Jahren genutzte Kaifront auch weiterhin benötigen. Sie stehe damit für zusätzlichen

seit Jahren genutzte Kaifront auch weiterhin benötigen. Sie stehe damit für zusätzlichen Umschlag nicht zur Verfügung. Jensen: "Am Westufer wird dem Hafen jegliches Wachstum verwehrt. Das wird Arbeitsplätze kosten und die wirtschaftliche Entwicklung der Region eher behindern als fördern".

Kapitän Hans-Hermann Lückert, Vorstandsmitglied im Deutschen Nautischen Verein, äußerte in seinem Grußwort des Dachverbandes DNV Verständnis für die Enttäuschung Jensens über die getrübbten Aussichten für den Flensburger Hafen: "Ich kenne niemanden, der sich mit soviel Herzblut für den Flensburger Hafen eingesetzt hat. Dann ist eine solche Entscheidung natürlich bitter". Auch der DNV halte es für nicht gerechtfertigt, dass man dem Hafen die Chancen verwehrt, sagte Lückert. Er wies auf die sich zuspitzende Situation beim seemännischen Nachwuchs hin und brachte die Sorge des DNV zum Ausdruck, dass "wir und selbst die Deutsche Marine in sechs bis acht Jahren massive Probleme mit dem Nachwuchs haben werden". Da sei man gefordert, eng zusammen zu arbeiten, betonte Lückert.

In seiner Festrede berichtete der Kommandant der Marineschule Mürwik, Kapitän zur See Wilhelm Tobias Abry, über den derzeitigen Stand der Deutschen Marine. Er erklärte, dass seit dem Jahr 1991 in der damals friedensbewegten Zeit in Deutschland ein Schrumpfungsprozess in der Bundeswehr dazu geführt habe, dass die Marine heute über nur noch 46 Schiffe verfüge. Jetzt, so Abry, habe eine Trendwende eingesetzt und dies sei "ein unglaublicher Umbruch, eine der forderndsten Phasen in der Geschichte der Marine". Den größten Teil bei dieser Revitalisierung mache die Herstellung der materiellen Einsatzbereitschaft aus. Es gebe zwar keine "herkömmliche Bedrohung" mehr, so Abry, aber die Großmächte, besonders die USA, betrieben eine Neuausrichtung ihrer Politik und das bedeute große Risiken für die maritimen Seewege. Und dazu gehöre auch der Ostseeraum, für dessen Sicherheit in großen Teilen die Deutsche Marine zuständig sei. "Die großen Seeverbindungslinien der Welt stehen unter Belastung", sagte der Marineoffizier, und das habe Auswirkungen auf den Wohlstand und die Sicherheit bei uns. Abry: "China hat den Willen und das Potenzial, die Vormachtstellung der USA in Fernost in Frage zu stellen". Das Kerngeschäft der Deutschen Marine sei "über Wasser, unter Wasser und in der Luft das Krisenmanagement zu leisten". Hauptaufgabe derzeit sei die Modernisierung der Ausrüstung. "Das ist das Morgen", so der Marineoffizier.

---

## Deutschland braucht die Seeschifffahrt

---



*Der Vorsitzende des NV zu Lübeck, Kapitän Jürgen Schlichting, forderte in seiner Rede eine einheitliche europäische Schifffahrtspolitik, die mit den globalen Partnern abgestimmt ist.*

Einen eindringlichen Appell zur Stärkung einer funktionierenden nationalen Seeschifffahrt hat der Nautische Verein zu Lübeck e.V. (NVzL) abgegeben. "Hört endlich auf mit den Spielchen und dem Geplänkel in Europa, kommt zu vernünftigen Lösungen, einigt Euch auf eine einheitliche europäische Schifffahrtspolitik und stimmt das mit den globalen Partnern ab", forderte der Vorsitzende des NVzL, Kapitän Jürgen Schlichting, in seiner Begrüßungsrede zum 149. Schifffahrtssessen des Vereins am 22. Februar in der Lübecker "Schiffergesellschaft".

Der seemännische Beruf, so Schlichting, verändere sich rasant durch die modernen Techniken und die Digitalisierung. Der Ständige Fachausschuss des DNV habe einen klaren Abwärtstrend der sich für den seemännischen Beruf interessierenden Menschen festgestellt. Deutschland täte es gut, einmal die Frage zu studieren, was andere seefahrende Nationen besser machen würden. Immerhin habe der DNV als Dachverband aller Nautischen Vereine seinen Parlamentarischen Abend im vergangenen November in Berlin unter das Thema "Nachhaltige Förderung der Schifffahrt" gestellt und auch der Deutsche Marinebund habe die Stärkung der deutschen Seeschifffahrt als nationale Aufgabe eingefordert. Die Zugeständnisse der Regierung für die Reeder zur Stärkung der deutschen Flagge hätten diese bisher nicht eingehalten, kritisierte Schlichting. "Wir brauchen eine Schifffahrt mit hochintelligentem maritimen Know-how. Aktuell aber streitet die weltweite Politik über Handelskonflikte, verhängt Sanktionen, übt Protektionismus und unterstützt mit unfairen Subventionen den weltweiten Wettbewerb. Das ist schädlich!", so der NVzL-Vorsitzende. Kritisch sah er auch die Rolle der deutschen Banken, die sich aus dem Schifffahrtsgewerbe zurückzögen, obgleich die Flotte Geldmittel zur Unterhaltung und Modernisierung benötige.





*Der maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann, sieht den Treibstoff LNG als ein zukunftsweisendes Konzept, auf das man erst einmal setzen müsse.*

Das Jahr 2019, so Schlichting weiter, werde die Schifffahrtsbranche herausfordern, weil ab dem 1. Januar 2020 neue Grenzwerte bei den Schiffsabgasen gelten. Das rege die Gedanken über Systeme zur Abgasbehandlung an bis hin zur Umstellung auf neue Brennstoffe wie LNG oder sogar Brennstoffzellen-, Hybrid- oder Elektroantriebe an. Der NVzL-Vorsitzende hat den Eindruck, dass niemand so genau wisse, in welche Richtung man sich bewegen soll. Experten gingen davon aus, dass der Dieselmotor im Jahr 2050 noch etwa die Hälfte aller Schiffsantriebe ausmachen würde.

Dieses Thema griff auch der Gastredner des Abends, der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann, auf. Er wies auf die "ambitionierten Ziele der IMO" hin, die zum Inhalt hätten, den Schadstoffausstoß durch die Schifffahrt bis 2050 um 50 Prozent zu reduzieren. LNG, so der Politiker, sei ein zukunftsweisendes Konzept, "auf das wir erst einmal setzen müssen". "Beispielhaft" sei die Landstromanlage am Lübecker Nordlandkai. Er nannte das zentrale Thema "Green Shipping", das auf der 11. Maritimen Konferenz in Friedrichshafen im Mittelpunkt stehen werde: Neben allem notwendigen Klimaschutz bedeute "Green Shipping" eben auch, die Schifffahrt weiterhin zu ermöglichen".

Die Weltwirtschaft, so Brackmann weiter, mache sich auch in Richtung Ostsee

bemerkbar, und zwar sowohl in der Menge als auch in der Größe der Schiffe. Die Ostsee mit dem Fehmarnbelt und der Kadetrinne sei kein einfaches Revier. "Hier braucht es Vorkehrungen und klare Regeln, um Schiffsunfälle zu minimieren", sagte der Maritime Koordinator. Hier habe der NV zu Lübeck wichtige Eingaben zur Sicherheit gemacht. Ohne den NVzL wäre das Thema nicht in der Form auf den Tisch gekommen, so Brackmann. "Sie sagen wie Schifffahrt und Hafenpolitik geht. Sie sind eine Bürgerinitiative im besten Sinne. Wir brauchen Sie".

---

## Den Lotsen an Bord ersetzt keine Technik

---



*In seiner Festrede unterstrich der Vorsitzende der Bundeslotsenkammer, Erik Dalege (r.), die Bedeutung eines Lotsen an Bord für das sichere Erreichen des Hafens. "Es sind Menschen, die alles am Laufen halten", sagte er. Der Vorsitzende des NV Niederelbe, Kapitän Rolf Wilhelm, freute sich über zwei neue Mitglieder in seinem Nautischen Verein.*

Den Wahlkampfsllogan des damaligen SPD-Bundeskanzlers Helmut Schmidt aus dem Bundestagswahlkampf 1980, "Der Lotse muss an Bord bleiben", hat der Vorsitzende der Bundeslotsenkammer, Kapitän Erik Dalege, angeführt, um die Notwendigkeit der Anwesenheit eines Lotsen beim Navigieren eines Schiffes in Küstengewässern zu unterstreichen. Als Festredner auf dem Schifffahrtsabend des Nautischen Vereins Niederelbe am 12. März im "Fährhaus Kirschenland" in Lühe-Wisch berichtete der Kammervorsitzende, dass die Digitalisierung radikale Veränderungen in sehr vielen Bereichen, darunter auch in der Schifffahrt, mit sich bringe. Das Wort "analog" als Gegensatz zu "digital" stehe heute eher für "rückwärts gewandt". Dennoch, so Dalege weiter, könnten sich die Lotsen durchaus in diesem Begriff wiederfinden, denn ein Lotse muss analoge Kenntnisse haben und eine analoge Ausbildung vorweisen. Nach der Seekarte zu navigieren, sei ein sehr zeitaufwändiger Akt. Dalege: "Der Lotse navigiert nicht, er lotst und navigiert intuitiv", wobei die analogen Landmarken, wie Leuchttürme und Baken sowie die schwimmenden Seezeichen für ihn unverzichtbar sind. "Der Lotse muss physisch an Bord sein", sagte er. "Remote pilotage", also Lotsberatungen von Land aus seien keine Lösung.

Bei der Lotsung eines 400 Meter langen Containerschiffes beispielsweise muss ein Lotse sehr weit vorausschauend handeln. Außerdem muss er ein Raumgefühl besitzen, das er sich über Jahre aneignen muss. "Da kommt man als Lotse aber an die Grenzen seiner Wahrnehmung", berichtete der Kammervorsitzende. Um hier die Sicherheit zu gewährleisten, brauche man digitale Unterstützung, die mit der "Portable Pilot Unit" (PPU) auch inzwischen vorhanden und weit verbreitet im Gebrauch sei. Alle Daten und Parameter, die für die Lotsung in einem bestimmten Revier von Bedeutung sind, seien auf der PPU vorhanden - ebenso Hoch- und Niedrigwasserzeiten, Tidefenster, Gesetze, Verordnungen, regionale Warnmeldungen und Ähnliches. In die Entwicklung der PPU sei sehr viel Lotsen-Know-how und Geld gesteckt worden, sagte Dalege. Sie Sorge für eine "Harmonisierung der Informationen auf der Brücke". Die PPU sei zwar ein inzwischen unverzichtbares digitales Hilfsmittel. "Solange aber Schiffe mit Menschen fahren, müssen auch Menschen die Schiffe in den Hafen bringen", betonte er. Das autonome Schiff sieht der Lotsenkammervorsitzende, ebenso wie die IMO, als Evolution, nicht als Revolution. Die Autonomisierung der Schifffahrt sei ein sehr komplexes Thema und für ihn "beispielsweise in den norwegischen Fjorden vorstellbar". "Völlig autonome Schiffe über den Nordatlantik fahren zu lassen, scheint mir aber nicht möglich", sagte er.

Der Vorsitzende des NV Niederelbe, Kapitän Rolf Wilhelm, konnte am Schifffahrtsabend in Lühe zwei junge Männer als spontane Neumitglieder in seinem Nautischen Verein begrüßen.

---

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 2019 | 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](http://WWW.DNVEV.DE) VIA MAILCHIMP.

HERAUSGEBER: DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN VON 1868 E.V.

[Hinweise zum Datenschutz](#)

