
POSITION

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

AUSGABE 3 | APRIL 2019

Brunsbüttel blickt optimistisch in die Zukunft



Der Vorsitzende des Nautischen Vereins Brunsbüttel, Michael Hartmann (r.) zeigte seinem Festredner, dem schleswig-holsteinischen Wirtschaftsminister Bernd Buchholz, die Ziele seines Nautischen Vereins auf. Hartmann setzt sich besonders für die Ansiedlung eines LNG-Importterminals und eine gute infrastrukturelle Anbindung Brunsbüttels ein.

Die schleswig-holsteinische Westküste und die Unterelberegion blicken nach vorne. "Die Elbe darf nun endlich vertieft werden und der Nord-Ostsee-Kanal wird fit für die Zukunft gemacht. Das dauert zwar etwas länger als erwartet, aber es passiert etwas", sagte der Vorsitzende des Nautischen Vereins (NV) Brunsbüttel, Michael Hartmann, in seiner Begrüßung der rund 300 Gäste des 51. Nautischen Essens am 29. März im Brunsbütteler "Elbeforum". Mit der Elbvertiefung, so Hartmann weiter, kämen größere Schiffseinheiten nach Brunsbüttel und es sei gut, dass der Hafen stets bestrebt ist, multifunktional aufgestellt zu sein. So sei neben der erfolgreichen Ansiedlung von flüssigem und festem Massengutumschlag ein LNG-Importterminal unzweifelhaft die konsequenteste Erweiterung des Umschlagportfolios vor Ort, "mit allen Vorteilen für eine unabhängigere Energieversorgung Nordwesteuropas, verbunden mit den ökologisch wie ökonomisch sinnvollen Synergien", so der NV-Vorsitzende. Die Ansiedlung eines solchen LNG-Importterminals in Brunsbüttel, "an einer der vitalsten Schifffahrtsdrehscheiben in Europa", sei ein wichtiger und effizienter Gewinn für einen sauberen, weil emissionsärmeren Schifffahrtsstandort im Bereich der Unterelbe, sagte Hartmann.

Große Hoffnungen setzt der NV Brunsbüttel auch auf die Wiederaufnahme einer Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven. Hartmann: "Wichtig ist, dass die LNG-angetriebene Fähre bald wieder zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein verkehrt". Der NV-Vorsitzende unterstrich außerdem die Notwendigkeit einer infrastrukturell angemessenen Anbindung Brunsbüttels. Hier sei eine Kapazitätserhöhung entlang des bisher eingleisigen und erneuerungsbedürftigen Schienenweges zwischen Wilster und Brunsbüttel durch zweigleisigen Ausbau vonnöten, so, wie es im Bundesverkehrswegeplan 2030 nachzulesen sei.

Empört äußerte sich der NV-Vorsitzende über die inzwischen bekannt gewordenen Hintergründe der Havarie des Containerschiffes "MSC Zoe", auf dem zu Beginn dieses Jahres in der Nordsee bei Schlechtwetter über 380 Container über Bord gegangen waren. "Das Schiff hätte aus guter Seemannschaft und zur Sicherheit von Schiff, Menschen und Ladung den vorgeschriebenen Tiefwasserweg benutzen müssen, was allerdings einen Umweg von 40 Seemeilen bedeutet hätte".

In seiner Festrede zeigte sich der Schleswig-holsteinische Wirtschaftsminister Bernd Buchholz hinsichtlich der Ansiedlung eines LNG-Importterminals "zuversichtlich, dass bis Ende dieses Jahres die Investitionsentscheidung fällt und dass das Terminal hierher kommt. Dafür kämpfen wir in Berlin", sagte der Minister. Dies sei eine Investition in die Zukunft, und dafür würde man auch auf den Bau einer Multi-Purpose-Pier in Brunsbüttel verzichten. "Die Geschäfte der 23 schleswig-holsteinischen Häfen laufen

sehr ordentlich. Sie bilden ein wichtiges Rückgrat in der Logistikkette", so Minister Buchholz. Hier, in Brunsbüttel, wisse man das zu schätzen. Im nördlichsten Hafen Schleswig-Holsteins, in Flensburg, wo kürzlich die Freigabe eines wichtigen Hafenteils zur Wohnraumbauung beschlossen wurde, aber nicht. Dort schiebe man den Hafen offenbar in die Abteilung "schöner Wohnen" ab. Buchholz: "Wer seine Häfen nicht wertschätzt, der verliert sie auf Dauer und verliert damit auch einen Teil der wirtschaftlichen Prosperität", denn für die schleswig-holsteinischen Häfen ergäben sich immer wieder neue Geschäftsfelder. So betteten sich die Aktivitäten in Brunsbüttel ein in die Einschätzung der Landesregierung in Kiel, dass die Westküste Schleswig-Holsteins nicht gerade zu den strukturstärksten Regionen des Landes gehöre. "Jetzt hat aber eine Aufholjagd begonnen" sagte der Minister.



*In seiner Festrede wies der schleswig-holsteinische Wirtschaftsminister Bernd Buchholz
auf die Bedeutung der Regionalhäfen hin:*

"Wer seine Häfen nicht wertschätzt, verliert auch einen Teil der wirtschaftlichen Prosperität".

In einem Grußwort wies der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins, Frank Wessels, auf die Aktivitäten dieses Dachverbandes aller Nautischen Vereine hin und betonte, dass man noch in diesem Jahr zu einem "runden Tisch" zur Frage des seemännischen Nachwuchses in Deutschland einladen werde und nicht erst die Evaluierung der Schifffahrtförderung durch die Bundesregierung im nächsten Jahr abwarten wolle.

Den Navigare Preis des NV Brunsbüttel, mit dem alljährlich Personen oder

Institutionen geehrt werden, die sich um den Hafenstandort Brunsbüttel verdient gemacht haben, erhielt in diesem Jahr Jürgen Wollschläger, Geschäftsführer der Raffinerie Heide. In seiner Laudatio sagte der Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports, Frank Schnabel - ebenfalls bereits ein Navigare-Preisträger - dass die Raffinerie Heide zu den ganz wichtigen Hafennutzern in Brunsbüttel gehöre. Seit der Eröffnung des Elbehafens Brunsbüttel als Rohölumschlagplatz am 1. Juli 1967 mit dem Tanker "Naess Leader" seien inzwischen rund 2000 Anläufe von Rohöltankern erfolgt. Geschäftsführer Wollschläger habe versprochen, den Hafen Brunsbüttel auch weiterhin langfristig als Drehscheibe zu nutzen. Das sei besonders im Hinblick auf die tiefgreifenden Veränderungen, die in den kommenden Jahren im Zuge der Energiewende bevor stehen, von Bedeutung, so Frank Schnabel.

Emissionen: Was kommt auf die Schifffahrt zu?



Der Vorsitzende des NV zu Hamburg, Kapitän Christian Suhr (stehend) leitete die Gesprächsrunde über die zukünftige Handhabung und Verwendung von Schiffsbrennstoffen. Von Links: Kapitän Richard von Berlepsch (Hapag-Lloyd), Torsten Mundt (DNV-GL), Mahinde A. Abeynaike (Nauticor) und Torsten Toedter (IBT).

Mit einem Tischgespräch in Hamburg hat der Nautische Verein zu Hamburg e.V.

(NVzH) dazu beigetragen, zukunftsorientierte Entwicklungen aus den Anforderungen an eine umweltschonende Schifffahrtsindustrie darzustellen. Ab dem 1. Januar 2020 wird gemäß des internationalen Meeresübereinkommens MARPOL der zulässige Schwefelgrenzwert für Treibstoffe von Schiffen, die in weltweiter Fahrt außerhalb der ausgewiesenen Sonderzonen, den "Emission Control Areas" (ECA), unterwegs sind, auf 0,5 Prozent Schwefeloxid (SO_x) reduziert. Darüber hinaus hat die International Maritime Organisation (IMO) einer globalen Regelung zum Klimaschutz für die Schifffahrt zugestimmt. Danach soll die Schifffahrt ihre globalen Kohlendioxid- (CO₂-) Emissionen bis zum Jahr 2050 mindestens halbieren. Spätestens bis zum Ende dieses Jahrhunderts sollen alle Schiffe klimaneutral sein und gar kein CO₂ mehr ausstoßen.

Am Tisch in Hamburg diskutierten unter der Leitung des Vorsitzenden des NVzH, Kapitän Christian Suhr, der Mathematiker Mahinde Alexander Abeynaike, Geschäftsführer bei der LNG-Versorgungsfirma Nauticor, Kapitän Richard von Berlepsch von der Reederei Hapag-Lloyd, Torsten Mundt von der Klassifikationsgesellschaft DNV-GL und Torsten Toedter von der Bunkerölfirma Bunker & Trading (IBT). In der Gesprächsrunde wurde klar, dass trotz des inzwischen beileibe nicht mehr in ferner Zukunft liegenden Termins sowohl bei der Schifffahrt als auch bei den Treibstofflieferanten keine Klarheit darüber herrscht, was nach dem 1. Januar 2020 auf sie zu kommt.

Die Reedereiseite, die eine umweltfreundlichere Schifffahrt ausdrücklich begrüßt und unterstützt, sieht nicht so sehr technische Probleme bei der Umstellung auf den in Zukunft zu verwendenden Brennstoff, von dem ja noch keiner weiß, welche Art Treibstoff das sein wird. Vielmehr bereitet den Reedern die finanzielle Seite Sorgen. Von Berlepsch: "Es werden beeindruckende Mehrkosten auf uns zukommen". Die Hapag-Lloyd-Flotte verbrauche derzeit etwa 4,5 Mio. Tonnen Schweröl pro Jahr. Der neue Treibstoff würde geschätzt etwa eine Milliarde Dollar pro Jahr mehr kosten. "Wir würden die Umstellung gerne in Ruhe vorbereiten und Mitte des Jahres anfangen, umzustellen, aber dazu müssten wir rund eine halbe Milliarde Dollar aus eigener Tasche auf den Tisch legen, denn der Kunde zahlt nicht für Brennstoffe, die noch gar nicht vorgeschrieben sind". Aber von Berlepsch wies auch auf technische Probleme hin, denn viele ungelöste Fragen scheinen sich für die Reedereien auch aus der Kompatibilität der Brennstoffe, die Mischbarkeit des alten mit dem neuen Treibstoff, zu ergeben. "Wir hängen total in der Luft, denn der Brennstoff, den wir in Zukunft verbrauchen sollen, ist ja noch gar nicht auf dem Markt!"

Der LNG-Versorger Nauticor glaubt fest daran, dass LNG der Schiffstreibstoff für die kommenden Jahrzehnte ist. Nauticor-Chef Mahinde Abeynaike betonte, dass sein Unternehmen viel investiert und auch viel umsonst investiert habe. LNG habe einmal wegen der guten Umweltverträglichkeit eine Zukunft. "Es bietet aber auch die einzige wirtschaftlich praktikable Lösung", sagte er.

Aber der Betrieb von LNG erfordert ein Umdenken auf ganzer Linie und wirft auch eine Reihe von offenen Fragen auf, beispielsweise wie man LNG-getriebene Schiffe einsetzt, die man nicht mit halbvollen Tanks vielleicht für drei Monate auflegen kann. Oder, ob eine Werft ein Schiff mit teilweise gefüllten LNG-Tanks zur Bearbeitung überhaupt annimmt. LNG erfordert eine enorm aufwändige Infrastruktur vom Importterminal zum Verbraucher, wobei sich aber laut Abeynaike in Nordeuropa inzwischen viel getan habe. Dort, wo ein Terminal in der Nähe ist, ist der Brennstoff günstiger als wenn es weit weg liegt. Zur Versorgung der Schiffe mit LNG hat Nauticor kürzlich das LNG-Bunkerschiff "Kairos" in Betrieb genommen, das laut Abeynaike "im oberen dreistelligen Millionenbereich" gekostet habe. Wo ein LNG-Importterminal in Deutschland bevorzugt angelegt werden soll, ob in Brunsbüttel, Stade oder Wilhelmshaven, das mache für ihn keinen großen Unterschied, sagte er.



Das LNG-Bunkerschiff "Kairos" wurde in Fernost gebaut und im Februar in Hamburg getauft. Der Bau habe "im oberen dreistelligen Millionenbereich" gekostet, sagte der Chef der Betreiberfirma Nauticor, Mahinde Abeynaike.

Torsten Toedter von der Bunkerfirma IBT bekannte offen, dass keine Ölgesellschaft dafür garantieren könne, dass sich neuer Treibstoff mit altem verträgt. Die Frage laute: Wie kriegen wir es hin, dass die Brennstoffe mischbar sind? Die Umstellung soll im vierten Quartal dieses Jahres "durchgezogen" werden, und: "Es wird verschiedene

Lösungen für verschiedene Schiffe geben", sagte Toedter. Es werde voraussichtlich so ablaufen, wie seinerzeit 2014/2015 bei der Einführung der SECA-Sondergebiete: "Learning by doing", so der Bunkerexperte. Dass Scrubber zur Wäsche von Schwerölabgasen in Zukunft überflüssig sein werden, bestätigte Torsten Mundt von der Klassifikationsgesellschaft DNV-GL. "Scrubber müssen sich jetzt schnell bezahlt machen, denn Schweröl wird bald verboten sein", sagte er. Es könne sein, dass man in zehn Jahren kein Schweröl mehr verwenden dürfe.

Christian Suhr fasste die Gesprächsrunde zusammen mit dem Satz: "Wir wissen, dass wir noch nicht viel wissen", und Kapitän von Berlepsch umriss die Strategie von Hapag-Lloyd, die derzeit ein Großcontainerschiff auf LNG-Betrieb umrüsten lässt, mit den Worten: "Wir bewegen uns mal. Irgendjemand muss ja mal voran gehen". Vielleicht sei aber auch alles, was man jetzt mache, falsch, denn es zeige sich ja erst in sieben bis 15 Jahren, ob sich ein neuer Treibstoff denn überhaupt rentiere, sagte der Reedereimanager.

DNV für überarbeitete LNG-Förderrichtlinie

Um die Umrüstung von Schiffen auf die Verwendung von LNG als Brennstoff zu vereinfachen, regt der Deutsche Nautische Verein (DNV) eine Überarbeitung der LNG-Förderrichtlinie an. Auf einer Diskussionsrunde des "Baltic Sea Forum" zum Thema "Schiffahrt mit neuer Energie" forderte der stellvertretende DNV-Vorsitzende Kapitän Bernd Appel die Küstenländer auf, eine einheitliche und praktikable Regelung bei der Bebung von Seeschiffen möglichst schnell umzusetzen. Appel: "Mann sollte sich dabei an den skandinavischen Ländern orientieren und nicht mit deutscher Spitzfindigkeit die Versorgung der See- und Binnenschiffe verkomplizieren".

Die Gesprächsrunde mit Vertretern aus Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden fand am 10. April unter der Leitung des Geschäftsführers des Deutschen Maritime Zentrums, Dr. Wolfgang Sichermann in der Landesvertretung von Schleswig-Holstein in Berlin statt. In einem Grußwort forderte der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Tourismus, Dr. Bernd Buchholz, die deutsche maritime Wirtschaft auf, sich an die Spitze der Technologieführerschaft im innovativen Schiffbau zu setzen. Einig war man sich in der Runde über eine zügige Abschaffung der Umlage bei der

Landstromversorgung von Schiffen, wie sie das Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) vorschreibt - und dies umso deutlicher, nachdem der Europäische Gerichtshof in einem Urteil entschieden hat, dass die Umlage nicht als Beihilfe zu betrachten sei. Die Einführung von LNG als umweltfreundlicher Brennstoff sollte zumindest in bestimmten Fahrtgebieten zügig umgesetzt werden - auch wenn man LNG als Schiffstreibstoff nur als Brückentechnologie betrachten müsste, bis regenerativ erzeugte Brennstoffe wie Wasserstoff ausreichend zur Verfügung stehen und wirtschaftlich eingesetzt werden können. In der Runde herrschte Einigkeit darüber, dass die zukünftigen Herausforderungen bis hin zu "Green Shipping" größtenteils umsetzbar seien, es bis dahin aber noch einiger innovativer Entwicklungsarbeit bedürfe.

ILO ist "mustergültiges Seearbeitsabkommen"

Am 11. April 2019 ist die International Labour Organisation (ILO) einhundert Jahre alt geworden. Der Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) verbindet mit der ILO die Schaffung eines "mustergültigen und vorbildlichen Seearbeitsübereinkommens", das maßgeblich auf den inzwischen verstorbenen ehemaligen Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Dr. Dirk Lindemann, als sein Erschaffer zurückzuführen sei, so der stellvertretende DNV-Vorsitzende und DNV-Geschäftsführer Nicolai Woelki. Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR erklärt dazu, dass die ILO für die Seeschifffahrt mit der Marine Labour Convention (MLC) die Rechte und Arbeitsbedingungen für Seeleute weltweit vorbildlich geregelt habe. Nagel: "Das Seearbeitsübereinkommen setzt Standards etwa für Arbeitsverträge, Unterkünfte, Verpflegung medizinische Betreuung - und eine wirksame Überprüfung dieser Vorschriften". Das gebe es für keine andere global agierende Industrie. Sowohl der DNV als auch der VDR und seine Mitgliedsunternehmen begrüßen die Konvention besonders, weil sie Lohndumping zu Lasten der Seeleute unterbinde und damit für fairen Wettbewerb Sorge.

Die ILO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Sie soll soziale Gerechtigkeit sowie Menschen- und Arbeitsrechte verbessern. Die ILO nahm ihre Arbeit am 11. April 1919 auf der Friedenskonferenz von Versailles auf. Die MLC haben derzeit 92 Staaten ratifiziert. Für das Jubiläumsjahr 2019 hat die ILO eine

haben derzeit 92 Staaten ratifiziert. Für das Jubiläumsjahr 2019 hat die ILO eine Kampagne gestartet, um 100 Ratifizierungen zu erreichen.

"Bunter Abend" beim NV Cuxhaven



Der Vorsitzende des NV Cuxhaven, Kapitän Ralf Gütlein (links), bedankte sich bei seinem Festredner Dipl.-Ing. Harald Fassmer für seine informative Rede mit einem Modell der Cuxhavener Kugelbake.

Der Nautische Verein Cuxhaven (NVC) zählt zu den mitgliederstärksten Vereinen innerhalb des Deutschen Nautischen Vereins. Kein Wunder also, dass zum Schiffahrtssessen 2019 am 5. April in der Cuxhavener "Kugelbakehalle" der Festsaal voll besetzt war und rund 350 Gäste einen durch den Vorsitzenden des NVC, Kapitän Ralf Gütlein geführten und von seinem Stellvertreter, Kapitän Jürgen Feldmann, moderierten unterhaltsamen "bunten Abend" verfolgten. Erster Höhepunkt nach der über einstündigen Begrüßung einzelner Gäste war die Versteigerung von zwei Mosaiken, die als Dekoration in der Kantine im Verwaltungsgebäude der "Nordsee"

Deutsche Hochseefischerei GmbH (später Deutsche Fischfang-Union, DFFU) in Cuxhaven dienten. Zwar von zweifelhaftem künstlerischen, dafür umso mehr von ideellem Wert, fanden die Werke je einen Abnehmer, und zwar für 600 beziehungsweise 350 Euro. Gestiftet wurden die Darstellungen von der Eigentümerin des Gebäudes, der niedersächsischen Hafenverwaltung Niedersachsen Ports (N-Ports), die es inzwischen hat abreißen lassen. Der Erlös kam je zur Hälfte der Seemannsmission in Cuxhaven und dem Nautischen Verein Cuxhaven zugute.

Anspruchsvolle Unterhaltung bot der Festredner des Abends, der Präsident des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik, Dipl.-Ing Harald Fassmer, der gleichzeitig zusammen mit seinem Bruder Geschäftsführer der Werft Gebr. Fassmer in Berne an der Unterweser ist. Der dem globalen Wettbewerb ausgesetzte Schiffbau "macht Spaß, ist komplex und hat immer Überraschungen parat", so Fassmer. Nachdem der Auftragsbestand in den vergangenen Jahren weltweit um mehr als 50 Prozent zurückgegangen sei, habe sich der Wert der in Deutschland platzierten Aufträge - ohne Marineschiffe - auf rund 20 Milliarden Euro fast verdreifacht. Im Wesentlichen die Meyer Werft in Papenburg und die MV-Werften hätten zu diesem sagenhaften Boom beigetragen. Und: Während um 2008 der Auftragsbestand der Werften noch zur Hälfte aus Containerschiffen bestand, würden solche Schiffe heute fast gar nicht mehr gebaut, legte Fassmer dar. Die jährlichen Ablieferungen seien außerdem von seinerzeit rund 80 auf inzwischen nur noch 20 pro Jahr geschrumpft. Diese Neubauten seien aber -wie bereits erwähnt - deutlich höherwertig als zuvor. Das alles stehe für einen tiefgreifenden Umwandlungsprozess, der dazu geführt habe, dass gegenüber rund 60 000 Beschäftigten in der deutschen Werftindustrie heute nur noch etwa 20 000 Menschen arbeiteten. Ein Symbol dafür, dass hierzu in besonderen Maße auch die Schiffbau-Zulieferindustrie gehöre, sei die Tatsache, dass die 10. Maritime Konferenz in diesem Jahr in Friedrichshafen am Bodensee stattfinde, sagte Fassmer.

Der Weltschiffbaumarkt leidet an extremen Wettbewerbsverzerrungen. "Alle Bemühungen, das zu verändern, blieben ohne Erfolg", beklagte Fassmer. "Erst waren es die Japaner, dann die Koreaner, deren Regierung in die Rettung ihrer Werftindustrie 30 Milliarden Dollar stecken musste". Dann sei China mit einem massiven Ausbau der Schiffbaukapazitäten gekommen, das habe den Markt noch einmal belastet. Der chinesische Staat investiere Milliardenbeträge und steige jetzt auch in den Fähr- und Kreuzfahrtmarkt ein. "Die Chinesen bauen exakt die Meyer Werft nach, mit einem Zuliefergelände gleich daneben. Die wollen pro Jahr 20 Kreuzfahrtschiffe auf den Markt bringen. Da kommt etwas auf uns zu!", das werde die gesamte Branche ernsthaft gefährden, warnte der Schiffbauexperte.

Um diesen Bedrohungen zu begegnen, brauche es eine gute Schiffbaupolitik, unterstrich Harald Fassmer, "denn es müssen überall gleiche Bedingungen herrschen".

Man müsse auch im Schiffbau konsequent in Richtung regenerative Energiequellen und LNG, und für die Entwicklung auch in Richtung "null Emissionen" denken, schließlich habe man in Deutschland viel Lehrgeld bezahlt. Der Werftleiter beklagte, dass viele Aufträge aus Deutschland ins Ausland gegangen seien. "Versuchen Sie mal, einen Auftrag aus Holland zu bekommen", sagte er und forderte im Hinblick auf die Schwierigkeiten der Peene-Werft mit der Auslieferung von Patrouillenbooten an Saudi-Arabien für die Zukunft eine Harmonisierung der Exportkontrollen.



Drei Fässer mit Aquavit waren mit der Expeditions-und Ausbildungsyacht "Hanse Explorer" - auf dem Peildeck gelagert und dort permanent Wind und Wetter ausgesetzt - ein Jahr unterwegs. Die Reise führte durch die Nordpolarregion, über den Äquator, durch die Südpolarregion zurück nach Bremerhaven. Auf dem Foto in der Mitte Ralf Gütlein, links neben ihm der Reeder der "Hanse Explorer", Peter Harren, und daneben Kapitän und Erster Offizier des Expeditionsschiffes. Der Inhalt der Fässer wird in Flaschen verfüllt und - natürlich in sehr begrenzter Menge - zum Verkauf angeboten.

Für entspannte Heiterkeit sorgte Hans-Rolf Rauert mit seiner Kapitänsrede. Er berichtete von seinem Leben als Seemann und Kapitän, letzteres zwischen 1974 und 1985 auf Bulkcarriern und Stückgutfrachtern einer Lübecker Reederei. Wenn auch die mit einer gehörigen Portion Augenzwinkern geschilderten Begebenheiten, wie ein Wassereintritt im Panamakanal oder der Ausfall von drei Hilfsdieseln gleichzeitig auf

dem Nordatlantik das Publikum im Saal eher amüsiert als beunruhigt haben, so war deren Bedrohlichkeit im Moment des Geschehens für jeden im Saal, der mit der Seefahrt befasst ist, vollkommen bewusst. Das veranlasste auch den Vorsitzenden Gütlein zum Schluss der Veranstaltung zu der Aufmunterung an junge Leute, den Beruf des Seemannes zu ergreifen: "Seefahrt ist toll!", rief er, "Seefahrt ist Völkerverständigung! Es gibt keinen Rassismus bei Seeleuten! Wenn auch immer beklagt wird, dass Seeleute keine Familie haben oder ihre Familien zu selten sehen - sie *haben* eine Familie, und das sind ihre Kameraden auf dem Schiff! Seefahrt ist wunderbar - unterstützen wir sie nach Kräften!"

HINWEIS :

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

www.dnvev.de/position-archiv/



KONTAKT

info@dnvev.de

© Copyright 2019 | DNV E.V. | Alle Rechte vorbehalten | © Fotos: Jan Mordhorst, Nauticor.
Redaktion: Jan Mordhorst | Email: jan.mordhorst@hamburg.de | Design by: Williams Design
Creative Studios | Sven Gordon Williams | Email: sven@williams-design.de

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

HERAUSGEBER: DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN VON 1868 E.V.