

---

# POSITION

---

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

---

AUSGABE 5 | OKTOBER 2019

---

## Jubiläumsfeier an der Kieler Förde

---



*Der Begrüßungsempfang zur 150-Jahr-Feier des Nautischen Vereins zu Kiel fand an Bord des historischen Seglers "Thor Heyerdahl" am Kieler Sartorikai statt. An der Reling rechts der Vorsitzende des NV, Kapitän Hans-Hermann Lückert mit seiner Frau Gudrun und links daneben der 2. Vorsitzende, Kapitän Ingo Berger mit seiner Frau Kerstin.*

Der Nautische Verein zu Kiel e.V. ist mit 150 Jahren so alt wie der Suezkanal - genau genommen sogar über ein halbes Jahr älter, denn als am 18. April des Jahres 1869 Kieler Reeder, Makler und Kapitäne den Verein an der Förde gründeten, waren die Eröffnungsfeierlichkeiten für den Kanal in Ägypten erst in der Vorbereitung. Schleswig-Holstein war damals preußische Provinz und Kiel der Hafen der Marine geworden. Das Schifffahrtsgeschäft belebte sich, Georg Howaldt gründete eine Werft und man debattierte über die Notwendigkeit eines Kanals zwischen Nord- und Ostsee. Viele Fragen im Schifffahrtsgeschäft standen zur Klärung an und die Politik bediente sich gerne des Fachwissens der Nautiker. Damals, in der Zeit nach der Gründung, sei die Politik eigentlich schon viel weiter gewesen als heute, sagte der NV-Vorsitzende Hans-Hermann Lückert in seiner Rede zur 150-Jahr-Feier des Nautischen Vereins zu Kiel - damals hätten die Politiker bei maritimen Fragen diejenigen gefragt, die die Expertise haben. "Der Deutsche Nautische Verein als Dachverband aller Nautischen Vereine und der NV zu Kiel fördern nämlich nicht einen Berufsstand, sondern die nautische Expertise", so Lückert. Dabei sei dem Kieler NV die regionale Expertise wichtiger als die überregionale, dafür sei der Ständige Fachausschuss des DNV gegründet worden. Der befasse sich beispielsweise mit alternativen Brennstoffen, Havarievermeidung, Ausbildung und dem Erhalt des maritimen Know-how. Regionale Themen des NV zu Kiel seien zum Beispiel der Nord-Ostsee-Kanal oder die Kreuzschifffahrt. Hierzu veranstalte der NV zu Kiel regelmäßig Themenabende. "Wir wollen die Diskussion versachlichen, das ist das Credo unseres Nautischen Vereins. Wer unsere fachliche Meinung nicht abrufen will, bekommt sie frei Haus geliefert", sagte Hans-Hermann Lückert, und fügte hinzu: "Wir liefern den Rundumschlag an Fachwissen".



*Das Deck der "Thor Heyerdahl" bot kaum genug Platz für die zahlreichen Gäste zum Empfang des Jubiläums des NV zu Kiel e.V (linkes Bild). Rechts begrüßt Hans-Hermann Lückert gemeinsam mit seiner Ehefrau den Festredner des Abends, den ehemaligen schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Peter Harry Carstensen.*

In seiner Festrede ging auch der ehemalige Schleswig-holsteinische Ministerpräsident Peter Harry Carstensen auf die lange Tradition des NV zu Kiel ein und bescheinigte ihm eine "Beständigkeit wie der Suezkanal". Die Schifffahrt, so Carstensen, habe die Entwicklung der Menschheit geprägt und Wohlstand gebracht. Allerdings sei man sich in Deutschland nicht immer der Bedeutung der Schifffahrt mit ihren zahlreichen Bereichen bewusst. Die habe laut Bundesregierung immerhin ein Umsatzvolumen von 50 Milliarden Euro pro Jahr und beschäftige rund 400 000 Menschen. Zu einem Besuch einer ehemaligen Maritimen Koordinatorin auf einer schleswig-holsteinischen Werft habe er einst empfohlen, auf jedem der auf dem zu besichtigenden Schiffsneubau eingebauten Geräten zu markieren, wo genau dieses Teil produziert wurde. "Damit sollte klargemacht werden, dass Schiffbau nicht nur hier an der Küste stattfindet, sondern im ganzen Land". Carstensen plädierte mit Nachdruck dafür, dass der geplante Großauftrag für neue Marineschiffe ("MKS 180") in Deutschland abgewickelt wird: "Wie können unsere Werften im Ausland Marineschiffs-Aufträge akquirieren, wenn die eigene Regierung solche Aufträge ins Ausland vergibt?" fragte der Politiker. Sorgen macht sich Carstensen auch um das Genehmigungsrecht in Deutschland, das er zwar für "außerordentlich demokratisch, aber nicht mehr verantwortungsvoll" hält. "Wie können wir in der Entwicklung der Verkehrspolitik erfolgreich sein, wenn jedes kleine Projekt von einzelnen Gruppen dermaßen beklagt werden kann?" fragte er.

Zum Schluss seiner Rede zitierte Carstensen noch die alte Seefahrerweisheit "Navigare necesse est - vivere non est necesse", die in abgewandelter Form von seiner eigentlichen Bedeutung von den Seeleuten als "Seefahrt ist wichtig - Weiber sind nicht wichtig" verballhornt wird. "Das ist heute zum Glück nicht mehr so!" rief Carstensen und bezog sich dabei auf die inzwischen sehr zahlreichen weiblichen Seeleute. Er forderte den Nautischen Verein schließlich zur Fortsetzung seiner Arbeit auf: "Machen Sie weiter. Sie haben den Sachverstand und Ihre Aufgabe ist noch lange nicht erfüllt!"

---



*Froh über die gelungene 150-Jahr-Feier zeigte sich der NV-Vorsitzende Hans-Hermann Lückert (in der Mitte). Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels (links) und der 2. NV-Vorsitzende Ingo Berger stimmten ihm zu*

Kiel sei nicht nur "Sail City", sondern auch Motor der innovativen maritimen Industrie, betonte der Kieler Stadtpräsident Hans-Werner Tovar in einem Grußwort. Kiel sei eine maritime Stadt im Wandel und mit Zukunft. Er unterstrich die Bedeutung des Nautischen Vereins zu Kiel und ermutigte die Mitglieder in ihrer Arbeit: "Der NV mischt sich ein und bezieht Stellung. Machen Sie so weiter - die Politik braucht das manchmal".

Eine launige und humorvolle Kapitänsrede schließlich hielt der von der Insel Rügen stammende Kapitän Frank Gülzow. Er hatte als junger DDR-Seemann in Havanna auf Kuba einmal die "Lotsenplatte", die dem dortigen Revierlotsen zum Verzehr gereicht worden war und die noch reichlich Reste enthielt, von der Kommandobrücke in die Kombüse zurück bringen sollen - natürlich nicht ohne auf dem Weg dorthin einmal kräftig zuzulangen. Gülzow: "Solche Delikatessen hatte ich an Bord zuvor noch nie gesehen, und da wusste ich: Ich werde Lotse". Er sei das lebende Beispiel dafür, dass nach der Wende zusammengewachsen ist, was zusammen gehört. "Ich habe ein Kapitänspatent mit Hammer und Zirkel im Lorbeerkranz und eine Lotsenbestallung mit Bundesadler", sagte der Nautiker, der obendrein noch Sänger in des Kieler Lotsengesangvereins "Knurrhahn" ist. Als passenden Abschluss der Jubiläumsfeier konnte der Vorstand des Nautischen Vereins zu Kiel dann noch eine neue Mitgliedschaft eines der insgesamt etwa 130 Gäste verzeichnen.

---

## NV Rostock: Bilanz 30 Jahre nach Mauerfall

---





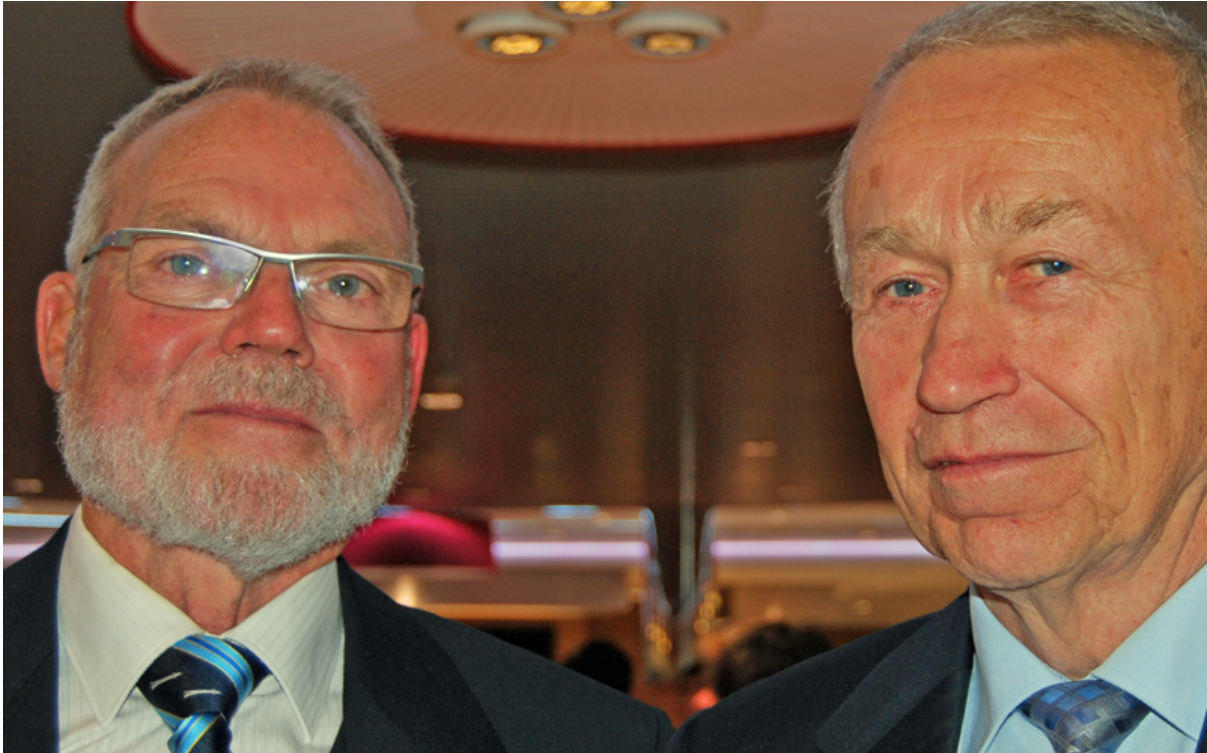
*Die Anpassung des Rostocker Seekanals für tiefgehende Tanker und Bulkcarrier (der auf dem Foto hat einen Tiefgang von 13 m) war immer ein wichtiges Anliegen des NV Rostock e.V.. Inzwischen wurde das Projekt in den laufenden Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und der NV hofft, dass der Planfeststellungsbeschluss zügig umgesetzt werden kann.*

Vor 30 Jahren begann in Rostock der Prozess der "friedlichen Revolution", der in nicht einmal zwölf Monaten zur Wiedervereinigung Deutschlands führte. "Dieser letztlich doch unvermeidbare Schritt kam für den größten Teil der ostdeutschen Wirtschaft etwas unvorbereitet, denn es folgte eine sehr harte Zeit", sagte der Vorsitzende des NV Rostock e.V., Dipl.-Kfm. Helmut Martin, in seiner Begrüßungsrede zum diesjährigen Nautischen Abend des NV am 18. Oktober an Bord des Scandlines-Fährschiffes "Berlin". Martin, der internationale Kreuzfahrtpassagiere während der Saison als Stadtführer begleitet, berichtet dann den erstaunten ausländischen Gästen, dass die Menschen trotz der gewonnenen Freiheit, trotz der D-Mark, die sie jetzt besaßen, oft Schwierigkeiten hatten, "im Konzert der Privatisierung mitspielen zu können".

Die maritime Industrie, so Martin weiter, habe es damals besonders hart getroffen. "Nicht nur, dass fast die gesamte Schifffahrt den Bach 'runter ging und die Werften von einer Krise in die nächste schlitterten - und mit ihnen auch viele Zulieferer. Alle verloren ihre Auftraggeber und neue Märkte konnten erst sehr langsam erschlossen werden". Der Rostocker Hafen habe den tiefsten Fall, nämlich von 22 Millionen Tonnen auf nur noch acht Millionen Tonnen zwei Jahre später, bewältigen müssen, erinnerte Helmut Martin.

Die Wiedervereinigung habe aber auch einen gewaltigen Schub in der Entwicklung der Infrastruktur in Gang gesetzt, sagte der NV-Vorsitzende. Bei den Werften beispielsweise fielen heute die neu errichteten Hallen bei den MV Werften und bei

"Neptun" auf. "Wichtiger ist jedoch, dass die Produktion auf höchstem technischen Niveau stattfindet und die Investitionen nachhaltig sind, so dass man auch noch in zehn Jahren im Wettbewerb bestehen kann". Ein weiteres Beispiel seien die Entwicklung des Rostocker Hafens vom reinen Umschlagplatz zu Hafen-, Gewerbe- und Logistikstandorten. Und als Umschlagplatz habe Rostock wieder einen führenden Platz in Deutschland - derzeit die Nummer vier - eingenommen.



*Für ein Grußwort hatte der Vorsitzende des NV Rostock e.V., Dipl.-Kfm. Helmut Martin (links), den stellvertretenden Vorsitzenden des DNV, Kapitän Bernd Appel, gebeten, vor das Publikum zu treten. Appel machte in seiner Rede auch auf den in Kürze in der Bundeshauptstadt Berlin stattfindenden Nautischen Parlamentarischen Abend aufmerksam.*

Unbedingt noch Erwähnung finden müsse die weitere Vertiefung des Rostocker Seekanals, so Helmut Martin. "Viele Beteiligte aus Wirtschaft, Politik und den zuständigen Behörden und Institutionen haben über Jahre hinweg darauf hingearbeitet, dass diese Maßnahme in den jetzt laufenden Bundesverkehrswegeplan Aufnahme gefunden hat. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Generaldirektion Wasserstraßen nicht mit zu vielen Einwendungen auseinandersetzen muss und der Planfeststellungsbeschluss zügig erfolgen kann", so der NV-Vorsitzende. Was das Reedereigeschäft angehe, so sei es immerhin gelungen, dass nach dem Verlust der DSR, der Fischerei- und der Technischen Flotte AIDA Cruises als größte deutsche

Kreuzfahrtreederei von Rostock aus geführt wird und sich mit AROSA ein zweiter Anbieter im Kreuzfahrtsegment dauerhaft etabliert habe. Und mit der Verlegung des Hauptsitzes der Reedereigruppe Laeisz von Hamburg nach Rostock habe ein weiteres deutsches Schifffahrtsunternehmen seinen Platz in Rostock gefunden.

In seinem Grußwort wies der stellvertretende DNV-Vorsitzende, Kapitän Bernd Appel, auf den in Kürze in Berlin stattfindenden Nautischen Parlamentarischen Abend hin. Man werde sich dann mit dem Thema "Maritime Realpolitik - aktuelle Positionen aus dem Bundestag" beschäftigen. Appel: "Im politischen Berlin stellt unser Nautischer Parlamentarischer Abend ein wichtiges Bindeglied zu den Abgeordneten dar, die bei dieser Gelegenheit für die Schifffahrtsthemen und die gesamte maritime Wirtschaft sensibilisiert werden können", sagte Appel.

Die Kapitänsrede hielt der erst kürzlich in sein Amt eingeführte Rostocker Hafenskapitän Falk Zachau. Er berichtete über seine Seefahrtszeit auf den Hapag-Lloyd-Expeditions-Kreuzfahrtschiffen "Hanseatic" und "Bremen". "Auf Kreuzfahrten ist heute an Bord grundsätzlich alles möglich", sagte Zachau. Anders sei es allerdings bei den Expeditions-Kreuzfahrten. Hier würden die Angebote zwar auch vielfältiger, "aber die Destination bleibt im Vordergrund". Einzigartig bei Reisen in Polargebiete sei beispielsweise die Tierbeobachtung und von solchen Reisen sei er immer "mit einer großen Portion Demut" nach Hause zurück gekehrt. Auch heute seien, so der Nautiker, die Polargebiete navigatorisch eine große Herausforderung, denn die Seegebiete dort seien nicht genau vermessen und "das Risiko, auf Untiefen zu treffen, deutlich höher als sonst" sei. Eine weitere große Herausforderung sei das Eis: "Packedeis ist sehr dynamisch", sagte Zachau, und es könne hart wie Stahl sein. Zum Schluss seines Vortrags erzählte Zachau noch eine Begebenheit, bei der in einem schweren Sturm im Polargebiet zwischen Eisbergen und "Growlern" (umhertreibenden Eisbrocken) auf einem seiner Schiffe durch einen überkommenden Brecher die Brückenfenster zerschlagen wurden, was zu einem Ausfall fast aller Navigationsmittel bis auf die Hauptmaschinen geführt habe. Man habe zwar nach und nach bis auf ECDIS alles wieder in Gang bekommen. Aber ein solcher Vorfall sollte einem Seemann in Erinnerung rufen, "niemals den Respekt vor der See zu verlieren", sagte Zachau.

---

# "Scrubber" waschen Schiffsabgase sauberer

---



*Schiffe mit einem "Scrubber" zur Reinigung der Schiffsmotorenabgase von Schwefel haben in der Regel einen deutlich vergrößerten Schornstein, der die gesamte Scrubber-Anlage ummantelt. Nach dem Umbau haben diese Schiffe dann eine sehr skurrile Silhouette und bieten damit einen äußerst ungewohnten Anblick. Der Tanker "Levana" der Reederei Büttner war das erste Schiff, das die Firma Saacke mit einem Scrubber ausgerüstet hat.*

In wenigen Wochen treten die Vorschriften der MARPOL rules annex VI für die Seegebiete mit kontrollierten Schiffsabgasen (Emission Controlled Areas, ECA) in Kraft. Ab dem 1. Januar 2020 gibt es ein weltweites Schwefellimit im Treibstoff von 0,5 Prozent und ab dem 1. März 2020 darf schwefelhaltiges Schweröl als Treibstoff an Bord nicht mehr vorhanden sein. Die Vorzüge eines sogenannten Scrubbers, einer Abgasreinigungs-, oder besser gesagt Abgas-Waschanlage, bei dessen Vorhandensein weiterhin Schweröl verbraucht werden darf, hat Frank Neitzel, Verkaufsdirektor für Abgasreinigungsanlagen bei der Bremer Gesellschaft Saacke GmbH, am 10. Oktober in einem Vortrag vor Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins Niederelbe dargelegt. "Von allen Möglichkeiten, die MARPOL Regeln ab dem kommenden Jahr einzuhalten, ist der Scrubber am günstigsten in der Anschaffung, im Betrieb und bei der Verfügbarkeit", sagte Neitzel.



Bei der Nachhaltigkeit böten nur die Verwendung von LNG und synthetischen Brennstoffen Vorteile. Die Ausrüstung einer Maschinenanlage beispielsweise eines Bulkcarriers mit 15 000 kW koste rund 2,5 Mio. \$, und zwar 1,5 Mio. \$ für die Anlage selbst und noch einmal eine Million Dollar für den Einbau, rechnete Neitzel vor. Nach verschiedenen Versuchen an Bord mit Trockenscrubbern, die auch diverse deutsche Küstenschiffsreedere vorgenommen haben, hat sich inzwischen der "U-Type-Scrubber" durchgesetzt. "Dry Scrubbers" seien für den Schiffsbetrieb wegen der Produktion von Gips nicht die erste Wahl, sagte der Experte. Bei Eintritt eines Schiffes in die ECA-Zone muss der Scrubber, an den sowohl die Hauptmaschine als auch Hilfsdiesel und Kessel angeschlossen sind, angestellt werden und bei Erreichen der Küstengewässer beispielsweise bei Cuxhaven wird der offene Kreislauf (open loop) in einen geschlossenen (closed loop) umgestellt. Dabei wird, wie Neitzel erläuterte, das Abgas erst abgekühlt, dann fein vernebelt, "wobei schon das meiste an Schwebstoffen herausgeholt" werde. Dann passiert das Abgas die Hauptspüldüse, wo der eigentliche Waschvorgang stattfindet. Das dafür verwendete Seewasser wird anschließend über Bord gegeben. Neitzel: "Wenn das Spülwasser, das nach dem Reinigungsprozess schweflige Säure enthält, direkt ins Wasser geht, hat das kaum schädliche Effekte auf die Qualität des Meerwassers, denn Seewasser enthält ohnehin 800 ppm Schwefel". Das Spülwasser trete mit einem pH-Wert von 2,7 aus dem Schiff und müsse, so sieht es die Vorschrift vor, in vier Metern Entfernung vom Schiff neutralisiert sein. Der schädliche Effekt des Schwefels im Meer entstehe kaum durch das Scrubber-Spülwasser, sondern durch den sogenannten sauren Regen, so Neitzel. Ein Scrubber inklusive Pumpen, SO<sub>2</sub>- und CO<sub>2</sub>-Alarmanlage sowie der pH-Wert-Sensorik verbräuche etwa 1,5 bis zwei Prozent der Energie der Hauptmaschine. Die Investition in einen Scrubber, so berichtete Neitzel weiter, habe sich in 280 Tagen amortisiert, weil auf dem Schiff ja weiterhin schwefelhaltiges Schweröl verwendet werden könne. Scrubber-Anlagen sind lieferbar für Schiffe mit Motoren von 7000 bis 30 000 kW. Das Gewicht beträgt - je nach Größe - 7,5 bis 21 Tonnen.

---

# Wunsch: Zivile Seenotrettung überflüssig

---



*Zu Gast beim Nautischen Verein zu Hamburg war im Oktober Mattea Weihe, die von der zivilen Seenotrettung der Organisation "Sea-Watch" im Mittelmeer berichtete. Der Vorsitzende des Vereins, Kapitän Christian Suhr, zeigte sich, wie viele der Mitglieder und Gäste des NV ebenfalls, beeindruckt von den Ausführungen von einer engagierten Aktivistin, die in vorderster Front an den Brennpunkten im Mittelmeer dabei war*

"Ich wünsche mir, dass es die zivile Seenotrettung für Flüchtlinge einmal nicht mehr geben muss und stattdessen ein gut funktionierendes staatliches System vorhanden ist". Das sagte die Aktivistin der zivilen Seenotrettungsorganisation "Sea-Watch" e.V., Mattea Weihe in einem informativen Vortrag vor Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V. am 15. Oktober in der Hansestadt. Weihe schilderte in ihren Ausführungen die katastrophalen Zustände, die für die Flüchtlinge - die meisten kommen aus der "Subsahara", also aus Ländern südlich der Sahara - beispielsweise in den Auffanglagern (Detention Camps) in Libyen herrschen. "In diesen Lagern leben bis zu einer Million Flüchtlinge, davon über 5000 in Haft" berichtete Weihe. geschickten Menschen dann auch noch getäuscht, indem man ihnen eine vor der libyschen Küste liegende, nachts beleuchtete Bohrinself als Küste von Italien vorgaukelt".

Die überwiegende Zahl der Menschen, die im Mittelmeer von der "Sea-Watch" gerettet würden, seien aus diesen Auffanglagern geflohen. "Von den aus den Lagern geflohenen Menschen sind seit April dieses Jahres etwa 1000 umgekommen, viele wurden verletzt", teils durch Bombenangriffe auf das Lager, teils auf der Flucht, berichtete Weihe. Sie hätten für ihre Flucht über das Mittelmeer nach Europa oft ihre gesamten Ersparnisse - viele hätten sich dafür sogar hoch verschuldet - an dubiose Schlepperbanden gegeben, die ihnen dann die Passage nach Europa versprochen hätten. "Oft werden die auf den nicht seetüchtigen Booten aufs Meer. Von den insgesamt 15 mit Geldern auch aus Deutschland angeschafften Patrouillenbooten der libyschen Küstenwache seien nur sechs einsatzfähig sagte Weihe.Überhaupt handele es sich bei dieser Organisation um keine Küstenwache, denn eine ordentliche Küstenwache müsse als solche registriert sein, müsse eine Adresse und Telefonnummer haben und müsse die englische Sprache sprechen. All dies erfülle diese "sogenannte libysche Küstenwache" nicht, beklagt Weihe. Sie hätten nur das Ziel, die Flüchtlinge wieder in das Lager zurück zu bringen. "Bei uns müssen die Geflohenen keine Rückführung nach Libyen oder an die nordafrikanische Küste fürchten", sagte die Aktivistin. Deutlich widersprach sie der Vorhaltung aus dem Publikum, "Sea-Watch" betreibe keine Seenotrettung, sondern animiere mit ihrer Anwesenheit auf See nur zur gefährlichen Flucht über das Meer. Die Flüchtlinge betrieben eine "missbräuchliche Inanspruchnahme" der Rettungsschiffe. Das wies die "Sea-Watch"-Aktivistin entschieden zurück. Der Hamburger Reeder Frank Leonhardt machte auf der Veranstaltung klar, dass die Kapitäne seiner Schiffe, die auch häufig libysche Häfen anliefen, die ganz klare Anweisung hätten, Schiffbrüchigen auf See - ob Flüchtling oder nicht - zu helfen. Mattea Weihe ist an Bord der "Sea-Watch" als "kultureller Vermittler" diejenige, die den ersten Kontakt mit dem Boot in Seenot aufnimmt und anschließend die Schnittstelle zwischen Geflüchteten und der eigenen Besatzung bildet. Sie besitzt bereits einige Universitätsabschlüsse, studiert Migrationswissenschaft und macht derzeit ihren "Master" in Friedensforschung. Durch ihre Ausbildung spricht sie Englisch, Französisch und Arabisch und kann so mit einem Großteil der Geflüchteten in ihrer Muttersprache kommunizieren. Neben dem Studium und der ehrenamtlichen Tätigkeit bei "Sea-Watch" arbeitet sie bei einem Forschungsinstitut an einem Projekt zur Migration in Nordafrika, am Horn von Afrika und in der Levante.

---

## 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 VIA MAILCHIMP.

HERAUSGEBER: DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN VON 1868 E.V.

[Hinweise zum Datenschutz](#)

---



