

POSITION

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

AUSGABE 6 | DEZEMBER 2019

Starkes Interesse für den DNV in Berlin



Der 24. Nautische Parlamentarische Abend in Berlin hat in diesem Jahr die Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern weit übertroffen. In seiner Rede unterstrich der DNV-Vorsitzende Frank Wessels die Bedeutung dieser Veranstaltung und freute sich auf eine interessante Diskussion mit fünf Abgeordneten der im Bundestag vertretenen Parteien.

„Maritime Realpolitik“ war das Thema des diesjährigen Nautischen Parlamentarischen Abends in der Bundeshauptstadt Berlin. „In der maritimen Wirtschaft haben wir es mit Schlagwörtern wie Digitalisierung, Nachhaltigkeit und autonomer Schifffahrt zu tun“, sagte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels in seiner Einführungsrede vor den knapp 150 Gästen, darunter 15 Bundestagsabgeordnete. Realpolitik, so Wessels weiter, orientiere sich an den als real anerkannten Bedingungen und Möglichkeiten, um rasch Entscheidungen mit breiter öffentlicher Akzeptanz zu treffen. „Wir möchten heute konkret werden und erfahren, wie sich die Politik die Zukunft zu aktuellen maritimen Themen vorstellt“. Dabei nannte er beispielhaft den Zustand und Ausbau der Wasserwege von Ems, Weser, Elbe und NOK, die Hinterlandanbindung der Seehäfen sowie die Zukunft des maritimen Standorts Deutschland insgesamt.

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Enak Ferlemann, überraschte das Publikum in seiner Rede mit etwas, worauf nicht nur die maritime Industrie lange gewartet hatte: „Wir haben einen Weg gefunden, der verfassungsrechtlich und planungsrechtlich möglich ist, um das Planungsrecht zu ändern“, sagte der Staatssekretär. Es sei ein Unding, dass bestimmte Interessenvertre-



Im Anschluss an die Podiumsdiskussion des DNV verbrachte Enak Ferlemann (rechtes Bild, rechts) einen unterhaltsamen Abend beim Labskausessen, Bier und mit angeregten Gesprächen. Links neben ihm der Justitiar des NV zu Hamburg e.V., Dr. Hans-Heinrich Nöll. Auf dem linken Bild gratuliert der DNV-Vorsitzende Frank Wessels der Trägerin des Ehrenpreises des Deutschen Nautischen Vereins, Petra Müller; zu ihrer Masterarbeit über den ungeklärten Grenzverlauf zwischen Deutschland und den Niederlanden im Ems-Dollart-Gebiet.

tungen wichtige Industrieprojekte immer wieder verzögerten oder gar blockierten. Bei dem neuen Gesetzentwurf sei die Handhabung dieses Problems in Dänemark das Vorbild gewesen. Eine der wesentlichen Änderungen sei, so Ferlemann, dass in Zukunft das Recht, das bei Beginn eines Projektes gilt, auch weiterhin Gültigkeit besitzt und vorgesehene Baumaßnahmen nicht permanent an eventuell neue Rechtslagen angepasst werden müssten.

Zur Lage in der Seeschifffahrt sagte der Politiker, dass die Krise in der Schifffahrt weiter anhalte. „Das Problem sind die Banken“, sagte Ferlemann, die mit ihrer Geldpolitik den Reedern das Leben schwer machten. Das Ziel der Förderung der Schifffahrt durch die Bundesregierung sei zwar nicht erreicht, sagte er, aber der Weg sei richtig. „Wir müssen einfach weiter Ausbilden - und dem dient diese Förderung“. Deutschland müsse Export- und Logistikweltmeister bleiben und „dazu gehört eine gute Infrastruktur und eine gute Seefahrt“.



Die Podiumsdiskussion fand unter der Leitung des stellvertretenden DNV-Vorsitzenden und Geschäftsführers Nicolai Woelki (Mitte) statt. Es diskutierten: Johann Saathoff (SPD, mit Mikrofon) und (von links) Andreas Mrosek (AfD), Hagen Reinhold (FDP), Claudia Müller (B90/Die Grünen) und Rüdiger Kruse (CDU).

Die anschließende Podiumsdiskussion leitete der stellvertretende DNV-Vorsitzende und Geschäftsführer Nicolai Woelki. Das Thema „Maritime Realpolitik“ diskutierten Rüdiger Kruse (CDU), Johann Saathoff (SPD), Claudia Müller (B90/Die Grünen), Hagen Reinhold (FDP) und Andreas Mrosek (AfD). Einigkeit herrschte zu Beginn über die Ankündigung Ferlemanns, dass das Planungsrecht geändert werden würde - das wurde von allen Teilnehmern parteiübergreifend begrüßt. In weiteren Diskussionspunkten gingen die Meinungen jedoch weit auseinander und es entwickelte sich eine sehr lebhaft Diskussionspunkte, unter anderem über die WSV-Reform, den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals oder die Marktposition Deutschlands im internationalen Schiffbau. In der Diskussion mit dem Publikum ergriff der Cuxhavener Reeder Andreas Wulf die Gelegenheit, den Behörden massive Vorwürfe wegen der Nichteinhaltung des Gleichheitsprinzips zu machen. Zumindest in Europa werde versprochen, dass für den Bau und den Betrieb von Schiffen die gleichen Regeln gälten. Das sei aber nicht der Fall, denn in Deutschland würden immer noch andere, strengere Maßstäbe angelegt, beklagte Wulf. Das führe in seiner Reederei zu nicht unerheblichen Mehrkosten.

Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels nutzte die Veranstaltung dazu, öffentlich den Ehrenpreis des Deutschen Nautischen Vereins zu verleihen. Es ist ein Preis, dessen Bedeutung nicht so sehr in seinem materiellen Wert, sondern vielmehr in seinem Symbolcharakter zu sehen ist und der eine außergewöhnliche individuelle Leistung würdigt. Damit will der DNV seine Anerkennung zeigen, wenn sich junge Menschen maritim geprägten Berufen zuwenden. Der DNV hat dafür die Masterarbeit „Der völkerrechtlich ungeklärte Grenzverlauf im Ems-Dollart-Gebiet: Probleme und Chancen“ von Petra Müller ausgesucht. Bekanntlich gilt nach dem Ems-Dollart-Vertrag zum Grenzverlauf zwischen Deutschland und den Niederlanden der Grundsatz: „Es besteht Einigkeit, dass man sich nicht einig ist“. Die Verfasserin kommt bei ihrer Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die deutsch-niederländische Ems-Kommission trotz des ungeklärten Gesamtzustandes für viele Einzelbereiche wie beispielsweise zur Geltung der Kollisions-Verhütungs-Regeln (KVR) und Lotsdienste praktische Lösungen gefunden hat.

Der Nautische Parlamentarische Abend fand im Anschluss an die 5. Seeschiffahrts-Sicherheitskonferenz 2019 statt. Zwei Tage lang beschäftigten sich die Teilnehmer in den Räumen des BMVI mit verschiedenen Themen, die die Sicherheit im Seeverkehr betreffen. Die Vortragenden waren Prof. Thomas Jung von der Hochschule Bremen über internationale Schifffahrtsrouten in der westlichen Ostsee, Dagmar Karsten (GDWS) über Verkehrsregeln in Windparks, Gerrit Tuschling von der Hochschule Wismar über VTS-Simulationen zur Optimierung von Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs, Dr. Agnes Schubert von der Hochschule Wismar über Bausteine für die hochautomatisierte Schifffahrt, Dr. Evelin Engler (DLR Bremerhaven) über Möglichkeiten und Grenzen der autonomen Schifffahrt und Hans-Joachim Wiegmann über elektronische Zeugnisse. Im zweiten Block am zweiten Tag referierten Erik Hirsch von der Hapag-Lloyd AG über den Einfluss der Digitalisierung und Automatisierung auf die Ausbildung in der Seeschifffahrt, Dr. med. Philipp Langenbuch und Annelie Ewen von seeärztlichen Dienst, stellten ihr soeben erschienen „Medizinisches Handbuch See“ vor und Hans-Christoph Ernst sprach über „Seafarer’s welfare“. Der dritte und letzte

Block betraf das Thema Ladung. Harald Erdbeer von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung beleuchtete anhand der Eigenschaften von Ammoniumnitrat enthaltenden Düngemitteln den Seeunfall „Purple Beach“ in der Deutschen Bucht und Dr. Heike Michael-Schulz thematisierte die Einstufung von Gefahrgut im Seeverkehr.

Wilhelmshaven: Marinehauptstadt an der Nordsee



Die Fregatte „Augsburg“ ist vom Typ 122 die vorletzte Einheit, die noch im aktiven Dienst steht. Bis zum Jahresende wird auch sie außer Dienst gestellt, so dass von diesem Typ nur noch die „Lübeck“ unter der Bundesdienstflagge der Deutschen Marine betrieben wird. Die Klasse 122 wird durch Neubauten und Modernisierungen ersetzt.

Wilhelmshaven ist der größte Standort der Deutschen Marine an der Nordsee. Kein Wunder also, dass bei den Schifffahrtsabenden des Nautischen Vereins Wilhelmshaven-Jade e.V. die Marine immer einen hohen Stellenwert genießt und daher die Vorsitzenden des Vereins oder die Festredner der Nautischen Abende in enger Verbindung zur Marine stehen. Keine geringere als die neue Bundesverteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer war daher als Festrednerin des diesjährigen Nautischen Essens des NV Wilhelmshaven-Jade e.V. am 8. November vorgesehen, die jedoch, seit wenigen Monaten auch CDU-Vorsitzende, wegen dringender Termine in Berlin ihre Teilnahme absagen musste und statt ihrer den Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Peter Tauber für ihre Festrede in Wilhelmshaven auserkoren hatte. Allerdings konnte der Vorsitzende des NV Wilhelmshaven-Jade e.V., Dietmar Janssen, wegen aktueller Ereignisse in Berlin auch Tauber nicht als Ehrengast präsentieren. Die Rede wurde den rund 170 Gästen aber dennoch nicht vor-enthalten und in angemessener Vertretung durch Flottillenadmiral Christoph Müller-Meinhard von der Deutschen Marine vorgetragen.

„Die Industrie und die Werftbetriebe in Wilhelmshaven sind für unsere Marine von grundlegender Bedeutung“, sagte Müller-Meinhard. Das gelte sowohl für laufende Rüstungsprojekte als auch für die Instandhaltung der seegehenden Einheiten durch das Marinearsenal. Umgekehrt sei die Marine auch ein wesentlicher Faktor für die maritime Industrie nicht nur in Wilhelmshaven. Die Einführung der Waffensysteme F 125 und MKS 180, die Umsetzung der EU-Arbeitszeitverordnung für Soldatinnen und Soldaten sowie die Sanierung der Hafenanlagen machten große bauliche Maßnahmen erforderlich. „Am Standort Wilhelmshaven haben wir in den letzten fünf Jahren

bereits rund 240 Millionen Euro in die Infrastruktur der Liegenschaften investiert. Weitere rund 930 Millionen Euro kommen in den nächsten Jahren hinzu“, sagte der Marineoffizier.



Als Festredner des Schifffahrtssessens des Nautischen Vereins Wilhelmshaven-Jade e.V. konnte dessen Vorsitzender Dietmar Janssen (rechts) den Flottillenadmiral Christoph Müller-Meinhard begrüßen. Er unterstrich die enge Verbundenheit der Deutschen Marine und ihres Stützpunktes in Wilhelmshaven mit der maritimen Industrie.

Ende des Jahres, so Müller-Meinhard weiter, würde die Fregatte „Augsburg“ als vorletzte Einheit ihrer Klasse außer Dienst gestellt. Die Fregatte „Lübeck“ bleibe noch bis 2021 in Dienst. Diese vielseitigen und leistungsstarken Marineschiffe seien über 30 Jahre lang auf allen Weltmeeren zu sehen gewesen, „und ihre Nachfolger läuten einen Generationswechsel ein“, betonte der Marineadmiral. Außerdem würden die Fregatten der Klassen 123 und 124 umfangreich umgerüstet und modernisiert. Für das Mehrzweckkampfschiff 180 seien sechs Einheiten geplant - das sei ein wichtiger Schritt mit Blick auf die Bündnisverpflichtungen Deutschlands. Über drei Viertel der erwähnten Investitionen fließen in den Marinestandort Wilhelmshaven am Heppenser Groden und in die Reorganisation des Marinearsenals.

Wichtige Bauvorhaben, so berichtete Flottillenadmiral Müller-Meinhard weiter, seien auch die Erhöhung der Deichanlagen und die notwendige Instandsetzung der Schleusentore. Die Schleusenanlage im Heppenser Groden befinde sich im Eigentum des Verteidigungsressorts und die Bundeswehr finanziere sowohl die Baumaßnahmen als auch den Betrieb. Altersbedingte Störanfälligkeit gefährdeten den reibungslosen Hafenbetrieb mit Auswirkungen auch auf die Marine. Daher investiere die Bundeswehr auch rund 97 Mio. Euro in die laufende Grundsanierung.

Zum Schluss seiner Ausführungen ging Müller-Meinhard noch auf die weltweite Sicherheitslage ein, die sich seinen Worten nach „grundlegend verändert“ habe und „komplexer als je zuvor“ sei. Der Militärexperte: „Die Kernfähigkeit der Deutschen Marine bleibt die Seekriegsführung in all“

ihren Bereichen. Allerdings angepasst an Bedrohungsszenarien mit Akteuren, die in allen Dimensionen agieren, unter, auf und über dem Wasser sowie im Cyber- und Weltraum unter Nutzung neuester Technologien“. Vor diesem Hintergrund könne es wichtiger nicht sein, dass die Deutsche Marine den umfassendsten Modernisierungsprozess ihrer Geschichte durchlebe und seit 25 Jahren erstmals wieder wachse.

Die anschließende Kapitänsrede hielt der Seelotse Marc Petrikowski vom Lotsbezirk Weser II/Jade. Er plauderte über seine Seefahrtszeit, die unter dem Motto „Ship happens“ und „The Holiday Captain“ stand und die in der Holzproduktenfahrt in Nord- und Ostsee begann. Weitere Stationen seiner Seemannskarriere waren eine Fahrtzeit auf dem Seebäderschiff zwischen Bremerhaven und Helgoland sowie die Forschungsschiffahrt.

Elsfleth ist „Niedersachsens Tor zur Welt“



Mit der Hand an der Vereinsglocke und mit seiner Rede hatte Niedersachsens Innenminister Boris Pistorius (Mitte) die Gäste in der gut gefüllten Elsflether Stadthalle fest im Griff. Der Vorsitzende des NV Niedersachsen e.V., Gerd Bielefeld (links), und der DNV-Vorsitzende Frank Wessels hatten zuvor ebenfalls zu den Gästen gesprochen.

Zum Elsflether Schiffahrtssessen des Nautischen Vereins Niedersachsen e.V. am 14. November konnte dessen Vorsitzender Gerd Bielefeld in diesem Jahr über 420 Gäste in der Stadthalle begrüßen. Bielefeld verzichtete diesmal auf eine politische Bestandsaufnahme der aktuellen Lage in der Schiffahrt; es gebe so viele Themen, die angesprochen werden müssten, sagte er. Aber ein Thema wollte er dann doch anklingen lassen: „Deutschland verfügt über eine sehr große Schiffsflotte - die meisten aber unter ausländischer Flagge. Die Bundesregierung kommt der Schiffahrt mit Förderungen entgegen, aber trotzdem gibt es keine Rückflaggung. Sind die Rahmenbedingungen anderer Länder besser? Wenn ja, dann gibt es dringend etwas zu tun! Vielleicht weniger Gesetze und Verordnungen“, empfahl Gerd Bielefeld.

Der Festredner des Abends, Niedersachsens Innenminister Boris Pistorius, betonte gleich zu Beginn seiner Rede den Schwerpunkt seiner Kompetenz: „Ich komme nicht, um Ihnen hier in Elsfleth, in Niedersachsens Tor zur Welt, von der Seefahrt zu berichten. Mein Thema ist die Sicherheit in unserem Land, in den Häfen und die Sicherheit auf See“, wobei es aber viele Gemeinsamkeiten gebe, sagte er, und machte dies an einem Beispiel deutlich: Wenn ein Kapitän mit seinem Schiff eine neue Route nehmen soll, die er noch nie zuvor befahren hat, bereitet er sich gründlich darauf vor. Grundlage für die Routenplanung bilden seine lange Erfahrung auf See und natürlich die vorhandenen Hilfsmittel wie Seekarten und Instrumente. Plötzlich, so der Minister weiter, komme ein junger Seemann in seine Kammer gestürzt und warnt den Kapitän davor, diese unbekannte Route zu nehmen - es wimmele dort von Gefahren. „Wem vertraut der Kapitän wohl, seiner jahrelangen ei-

genen Erfahrung oder dem jungen Seemann?“ fragte er. Ähnlich sei es mit der inneren Sicherheit in einer Gesellschaft. Zwischen objektiver Sicherheit und dem Sicherheitsgefühl bestehe in Deutschland gegenwärtig eine große Diskrepanz. „Die Menschen im Lande müssen nicht nur sicher sein, sondern sich auch sicher fühlen“, sagte Minister Pistorius. Er versicherte, dass „Niedersachsen sehr, sehr lange nicht mehr“ so sicher gewesen sei, wie heute. Hinsichtlich der Sicherheit auf dem Wasser nannte er das Ziel, mehr Menschen mit maritimen Kenntnissen für den Dienst zum Beispiel bei der Wasserschutzpolizei begeistern zu wollen.

Pistorius ging auch auf das Flüchtlingsdrama im Mittelmeer ein: Viele von seinen Zuhörern wüssten, was es heißt, auf dem Meer allein zu sein. Er sei kürzlich in der Ägäis gewesen, und „wenn Sie das einmal gesehen haben, erhalten Sie ein anderes Bild von den Leuten, die dort fliehen. Wir haben die Pflicht, zu helfen und wir dürfen die Mittelmeerländer nicht allein lassen“, rief der Minister. Er werde diese Frage weiter politisch voran treiben. Zur Gefahrenabwehr auf See sagte er, dass die unklaren Zuständigkeiten bei dem Holzfrachter „Pallas“ damals zur Strandung geführt hätten. „Was dann passierte, war folgerichtig“, so der Minister. Das daraufhin gebildete Havariekommando sei ein „echtes maritimes Kompetenzzentrum und inzwischen unverzichtbar“.



Der junge Kapitän Steve Oertel erhielt als Dankeschön für seine Rede eine Flasche Korn und eine Chronik des NV Niedersachsen. Er beklagte in seiner Rede die mangelhaften Möglichkeiten für deutsche Seeleute, Beschäftigung auf einem deutschen Schiff zu finden. In Holland genossen Seeleute eine höhere Wertschätzung, sagte er.

Die Kapitänsrede hielt der Elsflether Nautiker Steve Oertel, Kapitän auf einem niederländischen Schiff. Er griff das Thema auf, das der NV-Vorsitzende Bielefeld zu Beginn des Abends schon angesprochen hatte: „Warum ist es möglich, dass ich in Deutschland kein Schiff bekommen habe, auf einem niederländischen Schiff aber gerne Kapitän bin“, fragte er und lieferte auch gleich die Antwort: Erstens, weil die Arbeitsbedingungen z.B. mit flexibleren Einsatzzeiten in den Niederlanden besser seien als in Deutschland und der Seemann als Mensch dort eine höhere Wertschätzung erfahre. Und zweitens, so Oertel weiter, „messen niederländische Reeder der Arbeit einen höheren Stellenwert zu, als den Kosten“. Sie schafften es trotzdem, kostendeckend zu arbeiten. Der junge Kapitän sprach auch die immer mehr in den Vordergrund rückende Digitalisierung bzw. Automatisierung an: Sie solle den Seemann entlasten; dies sei aber nicht immer der Fall. Auch er sei zunächst an Bord sehr begeistert davon gewesen, später jedoch, als sich herausstellte, dass

ständig neue Systeme oder neue Programme aufgespielt und eingeübt werden mussten, habe sich diese Neuerung, die eigentlich als Arbeitsentlastung gedacht gewesen sei, als starke Arbeitsbelastung herausgestellt. Auch beklagte er das Übermaß an Bürokratie beim An- und Abmustern von Besatzungsmitgliedern mit „Bergen von Papieren“, also genau dem Gegenteil dessen, was ursprünglich beabsichtigt gewesen sei.

Was geschieht mit dem Wrack der „Seute Deern“?



Einen traurigen Anblick bietet das inzwischen bereits teilweise abgeriggte Wrack der „Seute Deern“ im Hafen des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven. Ständig fördern mehrere Pumpen große Mengen von Hafenwasser aus dem völlig maroden Schiffsrumpf. Viele Fachleute sind der Meinung, dass auch der unerwartete Geldsegen aus Berlin das zum Stadtbild gehörende Segelschiff nicht retten oder gar ersetzen kann.

Natürlich war das tragische Schicksal des Bremerhavener Museumsschiffes „Seute Deern“ das Thema Nr. 1 der rund 70 Teilnehmer am Schifffahrtsabend des Nautischen Vereins zu Bremerhaven e.V., die der Vorsitzende des Vereins, Reiner Schumacher, am 22. November in der Seestadt begrüßen konnte. Das begehrte und erlebbare Ausstellungsschiff des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven (DSM) war in August dieses Jahres am Liegeplatz gesunken, nachdem im Februar in der Kombüse des hölzernen Seglers, der in diesem Jahr einhundert Jahre alt geworden ist, ein Brand mit dramatischen Folgen ausgebrochen war. In seinem Grußwort zum Schifffahrtsabend sagte der Bremerhavener Stadtverordnetenvorsteher Torsten von Haaren, dass viele Menschen zu recht beklagten, dass das Schiff vernachlässigt worden sei. Über Jahrzehnte hinweg sei zu wenig Geld in die Museumsflotte des DSM geflossen. Von Haaren betonte, dass die Stadtverordneten schon früher darauf hingewiesen hätten, dass das Schiff in einem kritischen Zustand sei und es seien bereits im Jahr 2018 Gelder für eine Reparatur „organisiert“ worden. Der Brand im Februar 2019 habe die Sanierung dann aber „erschwert“, weil zunächst geprüft werden müsse, ob das Schiff überhaupt noch zu retten gewesen wäre. Es sei festgestellt worden, dass das Abwracken die einzig mögliche Lösung sei. Nach dem Untergang im August hätten dann Bremerhavener Unternehmen eine Expertise erstellt, wie und zu welchem Preis das Abwracken zu bewerkstelligen sei. Dann habe man in der vergangenen Woche die Botschaft erhalten, dass das DSM als „Zuwendungsempfänger“ 46 Mio. Euro erhalten würde, und zwar 34 Mio. Euro für die „Seute Deern“ und 12 Mio. Euro für die Sanierung der übrigen Flotte und für das Außengelände.

Das sei ein „Gewinn für Bremerhaven“, sagte von Haaren. Danach ließ man aus Kreisen des DSM die Öffentlichkeit wissen, dass der unerwartete Geldsegen aus Berlin für die Verschrottung und eine Replik der „Seute Deern“ unter Verwendung möglichst vieler Teile des alten Schiffes verwendet werden solle.

Nicht gelten ließ von Haaren das Argument, das Geld sollte lieber für die Verbesserung von Kitas und Schulen verwendet werden. Das werde trotzdem gemacht und beide Ressorts sollten nicht gegen einander ausgespielt werden. „Wir sollten die klassische norddeutsche Nörgelei beenden“, sagte der Stadtverordnetenvorsteher.



Die Festrednerin des Nautischen Abends war die Bremer Senatorin für Schifffahrt und Häfen, Dr. Claudia Schilling. Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels (links) hob in einem Grußwort die Aktivitäten der Nautischen Vereine hervor und dankte dem NV-Bremerhaven-Vorsitzenden Reiner Schumacher für die Ausrichtung des Abends.

Festrednerin des Abends war die Bremer Senatorin für Schifffahrt und Häfen, Dr. Claudia Schilling. Sie unterstrich die Bedeutung der bremischen Häfen für ganz Deutschland und betonte, dass die Leistungsfähigkeit der Häfen nicht unter der Finanzknappheit des Landes leiden dürfe. In diesem Zusammenhang würden, so kündigte die Senatorin an, in Bremerhaven die Columbuskaje und die Nordmole erneuert. Zwar stagniere in Bremerhaven derzeit die Umschlagsentwicklung, aber Bremerhaven sei geprägt durch die großen Containerschiffe. Daher sei die Vertiefung der Außenweser fest im Koalitionsvertrag verankert und „sehr wichtig“, so die SPD-Politikerin. Auch die EU messe den bremischen Häfen „einen großen Stellenwert“ zu. Auch die Bahn und der Bund müssten in die Schienenverbindungen in den und zu den bremischen Häfen investieren.

In Bremen, so die Senatorin weiter, seien 30 Reedereien ansässig, die eine Flotte von fünf Millionen BRZ bereederten. Die Stärke des Schifffahrtsstandortes Bremen sei auch die Ausbildung und Schilling zeigte sich erfreut,

dass der Bremer Rhederverein den seemännischen Nachwuchs unterstützt. „Ausbildung ist Zukunft“ sagte sie. Schließlich umriss die Politikerin drei maritime Schwerpunkte der Bremischen Landesregierung: Die Digitalisierung der Schifffahrt, eine langfristig angelegte Hafenentwicklung mit dem Ziel eines CO2-neutralen Hafenbetriebes und eine umweltfreundliche Schifffahrt, wobei die Reeder einen Beitrag für den emissionsfreien Betrieb der Schiffe liefern müssten. Schließlich äußerte sie den Wunsch, „mit Ihnen und den Machern des Hafens ins Gespräch“ zu kommen.

Eine Brise Seefahrtsromantik beim NV Hamburg



Rund drei Jahre dauert die Renovierung und Aufarbeitung der Viermastbark „Peking“ bei der Peters Werft in Wewelsfleth an der Stör. Im Sommer kommenden Jahres sollen die Arbeiten abgeschlossen sein und der 1911 in Hamburg gebaute ehemalige Frachtsegler als Museumsstück im Hamburger Hafen einen ständigen Liegeplatz finden. Über die Meere segeln wird die „Peking“ aber nie wieder.

Ein „volles Haus“ gab es am 19. November beim NV zu Hamburg e.V., als der Vorsitzende des Vereins „Freunde der Viermastbark PEKING e.V.“, Matthias Kahl, über den Stand der Renovierungen des historischen Frachtseglers aus der Zeit der „Flying P-Liner“ der Hamburger Reederei Laeisz berichtete. Insgesamt rund 70 Mitglieder und Freunde wollten sich diesen Vortrag nicht entgehen lassen - so viele wie selten zuvor im Konferenzraum der „Stiftung Seefahrtsdank“ an der Palmaille in Hamburg-Altona, durch den an diesem Abend eine nostalgische Brise von Seefahrtgeschichte aus längst vergangener Zeit wehte.

Ursprünglich hätten die Amerikaner in New York, wo die „Peking“ seit 1976 an einem „wunderschönen Liegeplatz“ (Kahl) gelegen hatte, 8,7 Millionen Dollar für eine Überstellung der 1911 bei Blohm & Voss in Hamburg gebauten Viermastbark in ihren ursprünglichen Heimathafen verlangt. „Wir haben 14 Jahre verhandelt, bis es dann endlich eine Schenkung wurde“ berichtete Kahl. Allerdings hätten die Vorbesitzer auch unter einem gewissen Druck gestanden, die „Peking“ abzugeben, denn das Segelschiff habe nie einen realen Bezug zu Amerika oder New York gehabt. Außerdem war vor einigen Jahren ein Hurrikan über New York weggezogen, den zwar die „Peking“ unbeschadet überstanden habe, der zunehmende Verfall aber und die dringende Renovierungsbedarf seien danach aber immer deutlicher zutage getreten, so der Vereinsvorsitzende. Im Sommer 2017 wurde das Schiff dann mit einem Dockschiff zur Elbe zurückgeholt, weil eine Überführung im Schlepp auf eigenem Kiel zu riskant war.

Die Aufarbeitung der „Peking“ kostet rund 30 Millionen Euro, ein Betrag, der Hamburg beziehungsweise dem Hafenumuseum zum größten Teil aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt wurde. Ursprünglich waren für die Renovierung 26 Millionen Euro vorgesehen, doch habe es bei genauer Inspektion des Schiffes einige „böse Überraschungen“ gegeben, wie Kahl erklärte. So sei unter den über Deck ausgelegten Spanplatten statt eines Decks nur noch feuchter Torfmüll vorhanden gewesen, was den Neubau eines kompletten Stahldecks erforderlich gemacht habe. Die Rahen des Seglers hätten zudem aus ausgedienten Laternenpfählen aus New York bestanden, die direkt auf die Masten aufgeschweißt gewesen seien. Es existierten, so Kahl weiter, nur noch drei Originalrahmen von der „Peking“, von denen zwei aus New York mitgebracht worden seien und eine weitere in dem finnischen Ort Uusikaupunki aufgespürt worden sei. „Die wollen sie aber zurzeit nicht hergeben“, sagte Kahl. Man werde aber weiter verhandeln, um die Finnen von einer Herausgabe zu überzeugen, sagte er. Außerdem müsse die „Peking“ als begehrtes Museumsschiff auch behindertengerecht ausgebaut werden, was ein weiterer Kostenfaktor sei.

Matthias Kahl peilt die Überführung der „Peking“ von Wewelsfleth nach Hamburg für Juli oder August 2020 an. „Der endgültige Liegeplatz soll an der Westspitze des Grasbrooks sein, dem Gelände, das bei der Olympia-Bewerbung Hamburgs einmal für die Errichtung des „Olympischen Dorfes“ vorgesehen gewesen sei. Bis dieser hergerichtet sei, würde das Schiff wahrscheinlich beim derzeitigen Hafenumuseum am Kai von Schuppen 50 liegen können.

FROHE WEIHNACHTEN



Der Deutsche Nautische Verein und die Redaktion POSITION wünschen allen Mitgliedern und Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr 2020



KONTAKT

info@dnvev.de

© Copyright 2018 | DNV E.V. | Alle Rechte vorbehalten | © Fotos: Jan Mordhorst, Havariekommando
Redaktion: Jan Mordhorst | Email: jan.mordhorst@hamburg.de | Design by:
Williams Design Creative Studios | Sound & Vision | Email: sven@williams-design.de

ÄNDERUNG IHRER DATEN ODER AUS EMPFÄNGERLISTE ENTFERNEN:
Daten ändern | 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 finden Sie im HTML Newsletter.