

POSITION

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

AUSGABE 1 | MÄRZ 2020

Neuer DNV Vorstand seit Februar im Amt



Das ist der neue Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins: Der Vorsitzende Kapitän Christian Suhr (links) mit seinen beiden Stellvertretern Kapitän Hans-Hermann Lückert und Dr. Iven Krämer (von links).

Auf der Jahresmitgliederversammlung des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) am 20. Februar 2020 in Hamburg ist ein neuer Vorstand gewählt worden. Mit klarer Mehrheit entschieden sich die Mitglieder der anwesenden Nautischen Vereine für Kapitän Christian Suhr als neuen Vorsitzenden und Kapitän Hans-Hermann Lückert und Dr. Iven Krämer als seine Stellvertreter. Sie lösen den bisherigen Vorsitzenden Dipl.-Kfm. Frank Wessels und seine Stellvertreter Nicolai Woelki und Kapitän Bernd Appel ab. Suhr ist Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V., der ehemalige Präsident der Bundeslotsenkammer Lückert ist Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Kiel e.V. und Krämer, Referatsleiter für Hafenvirtschaft & Schifffahrt bei der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, ist Vorsitzender des Beirats des Nautischen Vereins zu Bremerhaven e.V. Der bisherige stellvertretende Vorsitzende und hauptamtliche Geschäftsführer Nicolai Woelki ist auf der ersten Sitzung des neuen Vorstands am 18. März 2020 in Hamburg im beiderseitigen Einvernehmen von seinen Aufgaben entbunden worden. Nach Worten des neuen DNV-Vorsitzenden Suhr soll die Geschäftsführung bis auf Weiteres, ebenfalls wie alle übrigen Vorstandsposten, ehrenamtlich ausgeführt werden.

Als wichtigstes Ziel der Arbeit des neuen Vorstands nannte Suhr den Zusammenhalt des DNV. „Wir müssen wieder als Einheit auftreten und unbedingt das Auseinanderdriften der nautischen Vereine stoppen“, sagte er vor der ersten Sitzung des neuen Vorstands in einem Gespräch mit der Redaktion der POSITION. Mit einem engen Dialog zwischen Vorstand und den Vereinen, die einen umfassenden Einblick in die Arbeit des Vorstandes bekommen

würden, solle der innere Zusammenhalt des DNV wieder hergestellt werden. Als weiteres Ziel nannten die Vorstände eine Konsolidierung des Vereinshaushalts. Dazu werde man sich genau jede Kostenstelle anschauen, sagte Krämer. Mit der ins Auge gefassten Umstellung der Geschäftsführung auf eine ehrenamtliche Basis werde man schon bei der nächsten Haushaltsabrechnung eine deutliche Entlastung auf der Personalkostenseite bekommen, stellte Suhr in Aussicht.

Im Hinblick auf die Außendarstellung will der neue Vorstand darauf hinwirken, dass die Stimme des DNV mit seinem Expertengremium „Ständiger Fachausschuss“, einer einmaligen Konzentration von maritimem Sachverstand in einer Hand, bei den politischen Kräften im Lande - und das reiche von den einzelnen Länderbehörden bis hin zur Bundesregierung - deutlicher gehört werde. „Die Meinung des DNV muss wieder erwünscht sein, die Stimme des DNV muss wieder mehr Gewicht bekommen“, betonte Suhr. Innerhalb des DNV-Vorstandes wird es keine Aufteilung nach bestimmten Ressorts oder Schwerpunkten geben. „Wir sind als Team angetreten“, sagte der neue DNV-Vorsitzende.



Christian Suhr wurde am 9. Januar 1953 im niedersächsischen Warstade geboren. Der heute im Ruhestand befindliche Kapitän auf Großer Fahrt ging nach dem Abitur 1973 zur See mit anschließendem Seefahrtsstudium und Fahrzeiten als 2. und 1. Nautischer Offizier auf Schiffen der Reederei Ernst Russ, Hamburg, und von 1980 bis 1986 als 1. Nautischer Offizier und Kapitän auf Schiffen der Reederei Ahrenkiel, Hamburg. 1986 wurde er Technischer Direktor der Ahrenkiel-Gruppe und 2006 zum Geschäftsführer der Ahrenkiel Shipmanagement GmbH & Co. KG berufen. Im März 2019 trat er in den Ruhestand. Suhr bekleidet mehrere Ehrenämter, darunter als Vorsitzender des Lenkungsgremiums der DNV GL Business Assurance, als Vizepräsident des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS) und als Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V.. Außerdem ist er Mitglied verschiedener Kommissionen und Arbeitsgruppen im VDR.

Hans-Hermann Lückert wurde am 18. Juli 1953 im niedersächsischen Meppen geboren. Er ging nach dem Abitur 1975 zur See und fuhr auf Schiffen der DDG „Hansa“, Bremen. Von 1978 bis 1981 besuchte er die Hochschule für Nautik in Bremen und studierte Nautik und Betriebswirtschaft. Anschließend war er als 2. und 1. Nautischer Offizier sowie als Kapitän und später als Schiffssachverständiger und Supercargo bei verschiedenen Reedereien tätig. Lückert studierte von 1983 bis 1989 Rechtswissenschaften und wurde 1993 Lotse bei der Lotsenbrüderschaft NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg, deren Ältermann er 2006 wurde. 2009 wurde er Vorsitzender der Bundeslotsenkammer und des Lotsenbetriebsvereins e.V. sowie 2008 Vizepräsident der International Maritime Pilots Association (IMPA) in London. Seit 2007 ist Hans-Hermann Lückert Mitglied im Vorstand des Nautischen Vereins zu Kiel e.V. und seit 2017 deren Vorsitzender. 2018 trat der zugelassene Überseelotse der Ostsee in den Ruhestand.





Jüngstes Mitglied im neuen DNV-Vorstand ist **Iven Krämer**. Er wurde am 6. Mai 1973 in Stralsund geboren. Nach Abschluss der Oberschule absolvierte er eine Berufsausbildung mit Abitur zum Elektromonteur in Greifswald und den Wehrdienst bei der Bundesmarine. 1994 trat er eine Ausbildung als Schiffsmechaniker bei der Reederei Hamburg-Süd auf verschiedenen Containerschiffen an. Von 1996 bis 2002 studierte Krämer Wirtschafts- und Verkehrsgeografie mit den Nebenfächern Planungs- und Umweltrecht und einer Diplomarbeit zum Thema „Hafenkooperation“. 2002 wurde er Mitarbeiter im Bereich „Hafenentwicklung und Strategie“ bei der bremenports GmbH und 2005 Assistent der Geschäftsführung. Seit 2009 ist Krämer Referatsleiter „Hafenwirtschaft und Schiffahrt“ im Bremer Senat. Neben seinen beruflichen Verpflichtungen hat Krämer im Jahr 2014 an der Universität Bremen im Kontext des Nationalen Hafenkonzeptes promoviert und engagiert sich seither als Lehrbeauftragter zu Hafen- und Schifffahrtsthemen u.a. an den Hochschulen in Bremen und Bremerhaven sowie der Jade Hochschule Elsfleth. Krämer ist Vorsitzender des Beirats des Nautischen Vereins zu Bremerhaven.

Jensen: Hafenumzug schafft viele Verlierer



Das Ostufer des Flensburger Hafens: Kai- und Umschlaganlagen in ausreichendem Maße vorhanden, aber kaum Schiffe am Kai. Stattdessen viele Sportboote. Die Wohnbebauung (rechts) ist schon dicht an das Hafengebiet herangerückt. Gegenüber auf dem Westufer die Werftanlagen der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (links im Bild).

Der Nautische Verein Flensburg kämpft um den kommerziellen Güterumschlag in der Fördestadt, der dem Wohnungsbau weichen und auf das gegenüber liegende Westufer umgelagert werden soll. "Es bleibt bei dem Unternehmen ‚Hafenumzug‘ ein ungutes Gefühl. Es wird dabei viele Verlierer, aber nur sehr wenige Gewinner geben", sagte der Vorsitzende des Nautischen Vereins Flensburg, Jürgen F. Jensen, in seiner Begrüßungsrede zum diesjährigen Nautischen Essen am 12. März in Flensburg. Schon im vergangenen Jahr, so Jensen, seien ernste Bestrebungen erkennbar gewesen, den Umschlag vom Ost- zum Westufer zu verlegen. "Jetzt haben diese Überlegungen konkrete Formen angenommen. Es wird ganz offen über die Verlegung diskutiert und wenn man diese Überlegungen zu Ende denkt, liegt für mich die Vermutung nahe, dass man aus den verschiedensten Gründen feststellen wird, dass unter diesen Voraussetzungen eine weitere Umschlagstätigkeit wie im jetzigen Umfang unmöglich sein wird", sagte der NV-Vorsitzende. Das heißt im Klartext, dass nach der Realisierung des Hafenumzugs ein nennenswerter Hafenumschlag im Flensburger Hafen nicht mehr zu erwarten ist. Belastbare Zahlen über die Kosten der Verlegung, so Jensen weiter, lägen seiner Kenntnis nach bis jetzt nicht vor, es werde aber über Beträge im Bereich von etwa 21 Millionen Euro gesprochen. Der NV-Vorsitzende fragt sich, wer denn diese Kosten tragen wolle und könne. Vielleicht gäbe es sogar Investoren, die aus ganz anderen als den bekannten Gründen auf eine Verlegung drängen. Hier vertraut der NV-Vorsitzende aber auf die Politik und die Verwaltung, eine optimale Lösung für die Bürger und die Wirtschaft Flensburgs zu erarbeiten - "auch für die Probleme, die sich aus der Tatsache ergeben, dass zusätzlicher Verkehr durch die Nordstadt zu erheblichen Belastungen für die Bevölkerung" führen werde. Es lohne sich allemal, so Jürgen F. Jensen, über die Zukunft des über 750 Jahre alten Handelshafens nachzudenken und für den Fortbestand des Wirtschaftshafens Flensburg einzutreten.



Skeptisch äußerte sich der Vorsitzende des NV Flensburg, Jürgen F. Jensen (links) zu Plänen, den Hafenumschlag in Flensburg vom Ost- auf das Westufer der Flensburger Förde zu verlegen. DNV-Vorstandsmitglied Kapitän Hans-Hermann Lückert unterstützt Jensen in dieser Frage und sagte, es graue ihm, wenn intakte Hafenbereiche entwidmet würden. „Die kriegen wir nie, nie wieder“, warnte er.

Der Stellvertretende Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), Kapitän Hans-Hermann Lückert, erläuterte in einem Grußwort die Ziele des erst drei Wochen zuvor neu gewählten DNV-Vorstandes (siehe oben). In den zurückliegenden schwierigen Zeiten habe sich der DNV zu sehr mit sich selbst beschäftigt. Dabei seien Kompetenzen gebunden worden. Lückert: „Der DNV ist ein Sprachrohr der maritimen Interessenvertreter und es ist wichtig, alle Nautischen Vereine dabei mit ins Boot zu holen“. Der DNV müsse jetzt in die Zukunft blicken und seine Reputation verbessern. Oberstes Ziel sei die Beibehaltung des maritimen Know-hows in Deutschland. „Wir müssen die deutsche Flagge stärken“, sagte er. Aber auch zu Einzelthemen werde sich der DNV äußern, so zum Beispiel zur Frage, ob der Marineschiffbau eine Schlüsselindustrie für Deutschland sei. „Es kann einfach nicht angehen, dass, wie geschehen, große Marineaufträge ins Ausland gehen“, sagte der stellvertretende DNV-Vorsitzende und kritisierte damit die Entscheidung der Bundesregierung, den Auftrag zum Bau der Fregatten des Typs MKS 185 in die Niederlande zu vergeben. Was eine einheitliche Küstenwache betreffe, so stünde das Havariekommando derzeit in der Kritik. „Wir sind aber zu der Überzeugung gekommen, dass es nicht das Havariekommando selbst ist, sondern es an den Möglichkeiten liegt, die es hat“. Das Havariekommando müsse mehr Kompetenzen haben, „so wie eine Küstenwache“, sagte Lückert. Das wolle er über den DNV zusammen mit dem Havariekommando thematisieren. Ebenso das Thema Ausbildung: „Da werden wir uns klar äußern und klare Kante zeigen“, kündigte Lückert an. Auf diesem Wege könne es passieren, dass es unter den verschiedenen Nautischen Vereinen auch unterschiedliche Meinungen geben werde, „das müssen wir aushalten und auch maritime Verbände und Organisationen müssen es aushalten, dass wir zu bestimmten Themen auch einmal eine andere Meinung als sie haben“. Als Beispiel nannte Lückert die geplante feste Fehmarnbeltquerung, die der NV Vogelfluglinie ablehnt. Der DNV müsse aber dafür sorgen, dass der Bau ordentlich abläuft und die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt während der Bauphase gewährleistet bleibe. Lückert: „Wir hören Klartext und wir reden auch mal Klartext“. Auf Flensburg bezogen sagte der stellvertretende DNV-Vorsitzende, er könne sich durchaus vorstellen, dass der DNV auch ein Positionspapier zu den Plänen für den Flensburger Hafen erstellt. Es graue ihm nämlich, wenn intakte Hafenbereiche entwidmet würden: „Wenn die erstmal weg sind, kriegen wir sie nie, nie wieder“, warnte er.

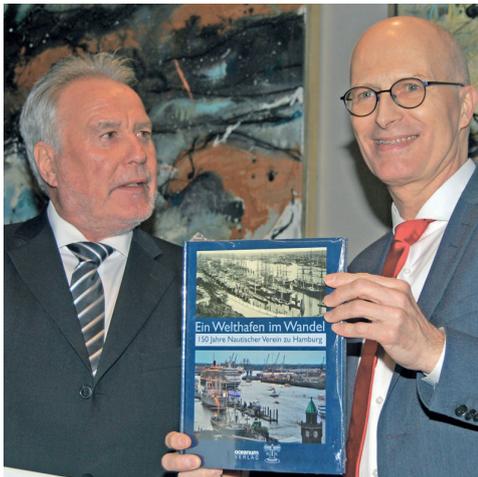
NV zu Hamburg: So beliebt wie nie zuvor



Für ihre herausragenden Leistungen als Auszubildende in der Schifffahrt zeichnete der NV zu Hamburg-Vorsitzende, Kapitän Christian Suhr, die beiden Jahrgangsbesten ihres Lehrjahres, Finja Rathlau von Hapag-Lloyd (Mitte) und Lisa Marijke Fischer der Peter Döhle Schifffahrts KG, mit einer Urkunde und einem Geldbetrag aus.

Etliche Tische auf der Empore des Hotels „Grand Elysée“ in Hamburg mussten hinzugezogen und eingedeckt werden, um der großen Menge an Gästen, die sich zum diesjährigen Schifffahrtssessen des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V., angemeldet hatten, überhaupt Herr zu werden. „Mit 613 Gästen können wir dieses Jahr eine neue Rekordteilnahme verzeichnen“ sagte der Vorsitzende des NV zu Hamburg, Kapitän Christian Suhr, in seiner Begrüßungsrede. Noch vor Suhr hatte Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher das Wort ergriffen und im Foyer des Hotels ein Grußwort an die zahlreichen Gäste des Schifffahrtsabends gerichtet. „Der Hamburger Hafen hat Zukunft“ rief er dem Publikum zu und stellte im Hinblick auf die „Fridays for Future“-Bewegung klar, dass der Hafen dargestellt habe, wie umweltfreundlich die Schifffahrt sei. Diese sei mit drei Gramm CO₂-Ausstoß pro einen Kilometer weit bewegter Ladungstonne der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger überhaupt. Dennoch könne der Hafen noch umweltfreundlicher gemacht werden, „aber am Ende muss man verstehen, dass der Transport auf dem Wasser kein Umweltproblem darstellt“, so der Politiker. Das müsse in das Bewusstsein treten und so werde man umsetzen, was die junge Generation sich wünscht.

Der NV zu Hamburg zeichnet im Rahmen seines Schifffahrtssessens seit einigen Jahren die jeweils beiden Jahrgangsbesten der Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bzw. zur Schifffahrtskauffrau an der Berufsschule Berliner Tor mit dem Förderpreis des Nautischen Vereins zu Hamburg aus. Suhr: „Im Gegensatz zur seemännischen Ausbildung ist die duale Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bzw. zur Schifffahrtskauffrau in Deutschland nach wie vor ein Erfolgskonzept“, denn mit dieser Ausbildung eröffneten sich zahlreiche Beschäftigungsmöglichkeiten auch außerhalb der Schifffahrt. Die diesjährigen Jahrgangsbesten sind Finja Rathlau von Hapag-Lloyd und Lisa Marijke Fischer von der Reederei Peter Döhle. Ihnen überreichte Kpt. Suhr vor dem Publikum einen üppigen Blumenstrauß und eine Urkunde. Außerdem ist mit dem Förderpreis auch eine finanzielle Anerkennung verbunden.



Im Anschluss an das Grußwort des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Peter Tschentscher, überreichte Christian Suhr ihm die Festschrift zum 150-jährigen Jubiläum des NV zu Hamburg (linkes Bild). Eine vielbeachtete Rede zu den Zusammenhängen der Weltwirtschaft und ihre künftigen Auswirkungen auf Europa

Große Aufmerksamkeit erhielt die Festrede des bekannten Wirtschaftswissenschaftlers Professor Thomas Straubhaar, die sich mit den Auswirkungen der Globalisierung auf die Schifffahrt beschäftigte. In der von ihm so bezeichneten „alten Globalisierung“ bis etwa zum Jahr 2005 habe der Welthandel nur aus Warentransport bestanden. „Das Kapital blieb im Lande, der Seetransport war ein reiner Gütertransport“. Arbeit und Rohstoffe seien billig gewesen und in vielen Regionen der Welt sei der Umweltschutz nicht besonders groß geschrieben gewesen. „Wir hatten goldene Jahre“, sagte er. Heute, in der „neuen Globalisierung“, würden nicht mehr nur Güter, sondern in zunehmendem Maße auch Dienstleistungen über den Globus transportiert. „Die Dienstleistungen werden von zu Hause aus geleistet und sind unfassbar schwer zu regulieren“, so Straubhaar. Die großen „Player“ der Weltwirtschaft seien heute Firmen wie Apple, Google, Microsoft oder Facebook, die nicht ansatzweise etwas mit Schifffahrt zu tun hätten. Straubhaar: „Das sind heute diejenigen, die die Normen der Globalisierung setzen“.

Es komme nämlich, so der Wissenschaftler in seiner „makro-ökonomischen Botschaft“ weiter, in der Weltwirtschaft zu neuen Regeln: Wenn früher der Grundsatz der Macht des Gesetzes geherrscht habe, so gelte heute das Gesetz der Macht. Und das sei genau bei den Weltmächten China und den USA zu beobachten, die, da ist sich Straubhaar sicher, den Machtkampf unter sich ausmachten. „Wir in Europa haben von der alten Globalisierung enorm profitiert, aber die Zeiten sind jetzt vorbei“, warnte der Professor. „Wir machen uns hier über kleine Dinge viel zu viele Gedanken; die Dominanz im Cyberspace ist viel wichtiger“, sagte er. In mikro-ökonomischer Hinsicht sei seine Botschaft aus europäischer Sicht etwas günstiger: Ein Teil der Produktion kehre nach Europa zurück, weil sich die Bedingungen in Übersee auch langsam veränderten: Es werde beispielsweise die Kinderarbeit abgeschafft, Rohstoffe und Löhne würden auch in anderen Gebieten der Erde teurer und auch das Umweltbewusstsein setze sich überall auf der Welt allmählich durch. Mit den Worten: „Es wird weiter einen Bestand von Gütertransporten geben“, machte er den Hamburger Schifffahrtstreibenden am Ende seiner ernüchternden Rede doch noch ein wenig Hoffnung auf die Zukunft.

In seiner Kapitänsrede berichtete Kapitän Uwe Pahl von der Reederei F. Laeisz über die Forschungsschifffahrt in Polarregionen. Das Pech des ehemaligen Eisfrachters „Gotland II“, der während einer Expeditionsreise in die Antarktis von Eismassen zerdrückt wurde und am 18. Dezember 1981 dort versank, sei ausschlaggebend für den Bau der „Polarstern“ gewesen. Da das Schiff sich jetzt im 38. Nutzungsjahr befinde, habe man sich 2010 zusammengesetzt und zunächst erwogen, die „Polarstern“, die laut Kapitän Pahl bis heute ihre Aufgaben erfül-

le und eines der wenigen Forschungsschiffe weltweit sei, das sowohl in der Arktis als auch in der Antarktis ganzjährig eingesetzt werden kann, wegen seiner guten Rumpfform und Bauqualität umzubauen und zu modernisieren. Da sich aber sowohl Betriebsvorschriften als auch Forschungsziele im Laufe der Jahre geändert hätten, habe man sich für die europaweite Ausschreibung eines umweltschonenden Neubaus mit einer Lebensdauer von 30 Jahren entschieden. Da die Vergabe eines solchen Auftrages eine „sensible Sache“ sei, habe man bei der Planung vorsorglich einen Vergabekjuristen hinzu geholt.

NV Lübeck: 150 Jahre aktive Schifffahrtspolitik



Gut gefüllt zum feierlichen Jubiläums-Schiffahrtessen war das traditionsreiche Lübecker Lokal „Schiffergesellschaft“ mit ihrer passenden maritimen Atmosphäre.

„Ich glaube fest an die Zukunft des Nautischen Vereins Lübeck, wenn wir uns - wie gerade beim Hafendialog für den Lübecker Hafenentwicklungsplan 2030 - aktiv einbringen und alle weiteren maritimen Themen vor Ort, im Land und im Bund gründlich begleiten“. Das sagte der Vorsitzende des Nautischen Vereins Lübeck, Kapitän Jürgen Schlichting, anlässlich eines Empfangs im Lübecker Rathaus zum 150jährigen Bestehen des Vereins am 7. Februar in der Hansestadt. Der NV Lübeck wurde 1870 gegründet, damit die Lübecker Schifferbruderschaft, die in Lübeck einst mächtig in Ämtern und dem Senat vertreten war, in der Schifffahrtspolitik auch weiter mitreden konnte. Dem NV konnten damals alle der Schifffahrt Zugehörigen beitreten, und in Arbeitsgruppen und am Stammtisch wurden alle regionalen und nationalen Belange der Seefahrt angepackt und an die gesetzgeberischen Gremien weiter geleitet. Schlichting: „Die Aufgaben damals waren vielfältig, veränderte doch das neue Maschinenzeitalter das Berufsbild des Seemannes rasant, und die daraus entstandenen Veränderungen mussten mit neuen Regeln und Gesetzen angepasst werden“. Das sei viel Arbeit für den Nautischen Verein Lübeck gewesen, der im Jahr 1895 schon über 200 Mitglieder zählte. Jetzt hat wieder ein neuer Zeitabschnitt in der Seeschifffahrt begonnen. Schlichting: „Uns fordern die Globalisierung der Weltwirtschaft, die enormen Entwicklungen im Schiffbau und der Technik sowie die galoppierende Digitalisierung - überschattet durch den Klimawandel - heraus“. Größtes Problem für die Nautischen Vereine sei die weitere Reduzierung der Handelsflotte unter deutscher Flagge, und die Sorge um das maritime Know-how in Deutschland beschäftige alle. Aber: „Die Frage nach der Attraktivität für den Beruf des Seemannes zeigen uns die deutlichen Spuren der Fluktuation aus der Schifffahrt. Viele Versuche des Gegensteuerens verpuffen“, sagte der NV-Vorsitzende. Das habe auch Auswirkungen auf den Mitgliederbestand und daher müsse man neue Mitglieder anziehen und binden können.

In seinem Grußwort hob der DNV-Vorsitzende Frank Wessels den Einsatz des NV zu Lübeck in den Gremien des DNV hervor, der von dem gemeinsamen Wunsch getragen werde, die Aufmerksamkeit für das Seewesen und alles Maritime hoch zu halten.

Volles Haus trotz „Corona“-Verunsicherung



Kapitän Birger Möller zeigte sich als humorvoller Unterhalter, als er dem Publikum des NV Niederelbe seinen Werdegang zum Kapitän und Begebenheiten aus seiner Fahrzeit berichtete. Interessantes wusste er auch über das Hamburger Traditionsschiff „Cap San Diego“ zu berichten, dessen Kapitän er inzwischen ist.

Der Festsaal des mit viel altländler Tradition behafteten „Fährhaus Kirschenland“ in Lühe an der Unterelbe war trotz der großen Verunsicherung in der Bevölkerung über die Verbreitung des Corona-Virus im Lande gut gefüllt, als der Vorsitzende des NV Niederelbe, Kapitän Rolf Wilhelm, am 10. März seine Gäste begrüßen konnte. Bei seinem Überblick über die Vorkommnisse des zurück liegenden Jahres musste Wilhelm nach der Strandung des Großcontainerschiffes „CSCL Indian Ocean“ im Februar 2016 erneut auf eine dramatische Havarie im Bereich des NV Niederelbe hinweisen: In Höhe der Schwingemündung kollidierte am 8. Juni 2019 der historische Lotsenschoner „Elbe No. 5“ mit dem Containerschiff „Astrosprinter“. Trotz eines richtigen Kommandos der Schiffsführung des Seglers, aber wegen eines falsch gelegten Ruders lief die „Elbe No. 5“ dem Containerschiff direkt vor den Steven. „Zum ganz großen Glück für alle waren die örtlichen Rettungsboote gerade zur Stelle, hatten den Unfall beobachtet und konnten dank des schnellen Eingreifens mit Sicherheit einige Leben retten. Nicht auszudenken, was passiert wäre ohne die sofortige Anwesenheit der Seenotretter und der Feuerwehr mit ihrem Boot, der es auch gelang, die „Elbe No. 5“ in die Schwinde zu schleppen und in Stadersand an der Pier für weitere Bergungsmaßnahmen festzumachen“.

In einem Grußwort des neu gewählten DNV-Vorstandes (siehe oben) wies der stellvertretende DNV-Vorsitzende Hans-Hermann Lückert auf die „gewaltige Expertise“ hin, die der DNV mit seinem Ständigen Fachausschuss besitze. Lückert: „Wir wollen wieder dahin

kommen, wo wir vor 20 Jahren schon einmal waren“. Der DNV sieht sich als eine dynamische Interessenvertretung, deren Sachverstand gefragt sei.

Die Festrede hielt der in Argentinien aufgewachsene deutsche Kapitän Birger Möller, der erst seit Kurzem das nautische Kommando auf dem fahrtüchtigen Hamburger Museumschiff „Cap San Diego“ hat. Er berichtete über den Anfang seiner Hamburg-Süd-Laufbahn im Jahr 1967 auf der „Cap San Antonio“, über den Beginn der Containerfahrt mit zwei von der DDG „Hansa“ angekauften Schiffen, die in der Südsee eingesetzt wurden, bis hin zur Bewahrung der „Cap San Diego“ vor dem Verschrotten durch den Ankauf des „in schlimmem Zustand“ befindlichen Schiffes durch den Hamburger Senat. Vor zwei Jahren, so berichtete Möller, sei er angesprochen worden, weil ein Kapitän für die „Cap San Diego“ fehle. Daraufhin habe er, der eigentlich schon im Ruhestand war, alle seine Zeugnisse und Bescheinigungen erneuert und den Dienst auf dem Schiff angetreten. Derzeit bereite man die im nächsten Jahr fällige Werftzeit vor, die voraussichtlich 1,2 Millionen Euro kosten werde. Dabei stehe eine gründliche Prüfung der Außenhaut auf dem Programm. In Frage kämen Werften in Emden, Bremerhaven und Blohm + Voss in Hamburg. Die Instandhaltungskosten der „Cap San Diego“ lägen bei 200 000 bis 500 000 Euro pro Jahr. Das sei Geld, das bei Fahrten durch rund 5000 zahlende Passagiere und rund 70000 Museumsbesucher pro Jahr eingenommen werden müsste. Die „Cap San Diego“ ist bei Revierfahrten für 500 Passagiere zugelassen, „bei einer Tour nach Helgoland aber beispielsweise nur noch für zwölf“, berichtete Birger Möller.

Währung des Welthandels ist Verlässlichkeit

Über die Perspektiven für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und die Konsequenzen für den Hamburger Hafen berichtete Prof. Dr. Rüdiger Grube, Aufsichtsratsvorsitzender der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) auf Einladung des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V. am 22. Januar 2020 in der Hansestadt. Es muss im Vorfeld angemerkt werden, dass zum Zeitpunkt des Vortrags von Prof. Grube noch keine Rede war von einer Gefährdung der Menschen in Europa durch die Ausbreitung des Corona-Virus und dem damit verbundenen äußerst negativen Einfluss auf die Weltwirtschaft. Die Entwicklung der darauffolgenden Wochen hat den weltweiten Handel in eine Krise gestürzt, deren Ausmaße vermutlich erst langsam deutlich werden.

Grundsätzlich habe man hier im Lande, so Grube, eine durchweg positive Ausgangssituation: Deutschland sei Export- und Logistikweltmeister und hier herrsche ein gesunder Split zwischen Dienstleistungen, produzierendem Gewerbe und der Land- und Forstwirtschaft. Ein Nachteil seien allerdings die hohen Löhne. „Wir stehen derzeit auf der Kippe. Einigen geht es gut, einigen geht es schlechter und die Rezession ist nicht mehr weit entfernt“, sagte er. Das Bruttoinlandsprodukt sei stetig gesunken. Wichtig für Hamburg sei der Export, denn etwa die Hälfte aller im Lande hergestellten Produkte gehe in den Export. Die Ursache für den bevorstehenden Abschwung seien „politische Fehlsteuerungen“, wie Grube es nannte, und zwar der Handelsstreit zwischen den USA und China, der Rückgang bei den Autoverkäufen durch neue Abgasvorschriften, der Brexit, Turbulenzen in der Türkei sowie die Sanktionen gegen Russland, den Iran und Nordkorea. „Die Währung des Welthandels ist Berechenbarkeit und Verlässlichkeit“, sagte der Wirtschaftsexperte.

Deutschland, so Grube, sei in hohem Maße abhängig von China. „China sagt, wo die Reise hingeht“, sagte Grube. Die Schaffung der Neuen Seidenstraße sei das größte Infrastrukturprojekt der Welt; hier seien bereits 730 Milliarden Euro investiert worden, wovon auch der Hamburger Hafen profitiere. Denn schließlich sei der Endpunkt der Neuen Seidenstraße eigentlich der Hamburger Hafen mit 2,62 Millionen pro Jahr umgeschlagenen Containern aus China und nicht der vergleichsweise kleine Umschlagplatz Duisburg, der stattdessen oft genannt werde. Der Wirtschaftsexperte meint jedoch, dass man China das Feld nicht allein überlassen dürfe. China sei enorm wichtig, es sei ein riesiger Absatzmarkt, aber es gebe dort eine große Rechtsunsicherheit. „Die Spielregeln müssen stimmen“, sagte Grube, und die Konsequenzen für den Hamburger Hafen im Hinblick auf Wettbewerbsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit sei, dass die regionalen Bedingungen wie ausreichende Wassertiefe des seewärtigen Zugangs und die Hinterlandanbindung stimmen müssten.

Wegen der Ausbreitung des Corona-Virus auch in Deutschland mussten seit Anfang März 2020 nahezu alle Veranstaltungen des DNV und der verschiedenen Nautischen Vereine ausfallen. Wann ein normaler Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ist derzeit nicht absehbar. Es ist aus diesem Grunde ungewiss, wann die nächste Ausgabe der POSITION erscheinen wird.



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.