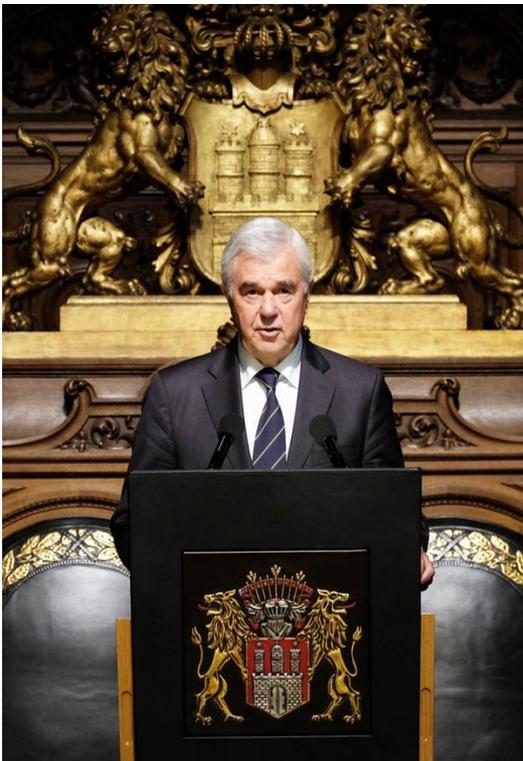


POSITION

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

AUSGABE 4 | OKTOBER 2018

Würdiger Festakt zum DNV-Jubiläum



Etwa 300 Gäste begrüßten Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (l.) in Vertretung des verhinderten Ersten Bürgermeisters Peter Tschentscher und der DNV-Vorsitzende Frank Wessels im Großen Festsaal des Hamburger Rathauses

Mit einem Senatsempfang im Großen Festsaal des Hamburger Rathauses und einem anschließenden Schiffahrtssessen im Restaurant „Das Parlament“ im Rathauskeller hat der Deutsche Nautische Verein von 1868 e.V. (DNV) mit rund 300 Gästen sein 150jähriges Bestehen gefeiert und eine Festschrift vorgestellt. „Im Deutschen Nautischen Verein bündeln sich seit 150 Jahren Kenntnis und Sachverstand. Er ist aus der maritimen Welt nicht mehr wegzudenken und ein fester Bestandteil der maritimen Wirtschaft“, sagte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch in seinem Grußwort. Der Verein trage mit seiner Arbeit vielfältig und hoch engagiert zum Erhalt des maritimen Standortes Deutschland bei. Besonders hob der Senator die Arbeit des Ständigen Fachausschusses (StFA) des DNV hervor, der „erfolgreich die Weichenstellung bei aktuellen Fragen und maritimen Themen ganz generell“ betreibe. Die ganze maritime Wirtschaft brauche seemännisches Wissen, sagte der Senator. Dafür sei die Ausbildung wichtig, um die sich der DNV engagiert kümmere. „Dafür gebührt Ihnen, Herr Wessels, stellvertretend für Ihren DNV, großer Dank“, sagte Senator Horch.



Gespannt hörten die DNV-Ehrengäste den Ausführungen des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann (hinten in der Bildmitte) zu, der sich für seine temperamentvolle und frei gehaltene Festrede mitten unter das Publikum stellte

Der DNV wurde damals auf Initiative eines breiten Kreises von an der Schifffahrt interessierten Menschen gegründet. Der heutige Vorsitzende Frank Wessels schlug einen Bogen in die Vergangenheit und fragte, was die Menschen vor 150 Jahren wohl dazu bewogen haben mochte, einen Nautischen Verein zu gründen. 1868 seien es die eisernen Dampfschiffe gewesen, die die zumeist hölzernen Segelschiffe zu verdrängen begannen. Es hätten aber nationale und internationale Regeln und Empfehlungen gefehlt, die diesen tiefgreifenden Wandel begleiteten. „Der Verein wurde daher gegründet, um kostenfrei Einschätzungen zu allen im Zusammenhang mit solchem Wandel stehenden Fragen zu liefern. Damit haben unsere Gründerväter sehr weitsichtig gehandelt“, sagte Wessels. Ziel der Gründung war damals, die im Norddeutschen Bund in Entstehung befindliche deutsche Schifffahrtspolitik fachlich und unabhängig zu beraten. Waren es in den Jahren der Gründung noch Fragen wie die grundsätzliche Stellung des Kapitäns oder die Gründung einer „Deutschen Seewarte“, so ist es heute beispielsweise die Digitalisierung im Seeverkehr mit allen Auswirkungen auf Mensch und Technik, die die maritime Gemeinschaft des DNV beschäftigt. Diesen Schulterschluss werde man weiterführen und unterstützen. Der DNV-Vorsitzende betonte in diesem Zusammenhang, dass der Verein keine Partikularinteressen vertrete. Im Hinblick auf kritische Stimmen im Vorfeld der Veranstaltung, die eine festliche Rückschau für unangemessen erachteten, sagte Wessels: „Unser erster Bundespräsident Theodor Heuss hat einmal gesagt, nur wer weiß, woher er kommt, weiß auch, wohin er geht“. In diesem Sinne werde der DNV „mit voller Kraft die Arbeit zum Wohle des Seewesens“ fortführen.



Einen historischen Überblick zur Geschichte des DNV gab der Beiratsvorsitzende Prof. Dr. Peter Ehlers

In einem historischen Überblick ging auch Prof. Peter Ehlers, Beiratsvorsitzender des DNV, auf die internen Diskussionen ein: „Wir führen gerade intensive Gespräche, wo wir stehen und wohin wir gehen“, sagte Ehlers. Dabei habe sich der StFA zu einem zentralen Organ des DNV entwickelt und gebe Anstöße für die Zukunft. In einer Zeit des Auf- und Umbruchs gehe es heute in erster Linie um das Zusammenwachsen Europas. Im Hinblick auf die gegenwärtig zu lösenden Probleme führte Prof. Ehlers die CO₂-Reduzierung bei den Schiffsabgasen an, die die Schifffahrt vor gewaltige Herausforderungen stelle. Das alles ginge aber nicht ohne die Einbeziehung des Menschen. „Es kommt darauf an, dass wir unsere Mitglieder mit den neuen Herausforderungen begeistern können. Wir müssen junge Menschen von dem Wert unseres Anliegens überzeugen - packen wir's an“, rief Prof. Ehlers seinen Gästen zu. Die Grüße der Bundesregierung überbrachte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. „Der DNV ist eine Lobby, die unseren Politikern sagt, worum es geht. Und wir sind froh, dass es Sie

gibt“, so Ferlemann. „Der DNV weiß genau, wie Seefahrt geht, Sie geben uns Hinweise, die wir selbst nicht haben können. Und mit dem Ständigen Fachausschuss haben Sie ein tolles Instrument bei der Lösung ganz vielfältiger Fragen“, sagte der Staatssekretär. Ob es nun das Abschmelzen der Polkappen sei, das zur Bildung neuer Seewege führe, ob es die Entwicklung der Schiffstreibstoffe sei oder die Frage, wie wir die jungen Leute für die Seefahrt begeistern können. „Sie sind eine Bürgerinitiative im besten Sinne. Wenn es Sie nicht gäbe, müsste man Sie erfinden. Die Seefahrt hat es nötig, dass Sie da sind“, sagte Ferlemann.

10. Schifffahrtsseminar in Bremerhaven



Walter Collet von der Hamburger Fairplay-Reederei erläuterte Möglichkeiten zur Reduzierung von Abgasen bei der Arbeit seiner rund 120 in ganz Europa eingesetzten Schlepper und stellte den neuartigen "Carousel tug" vor

Die „Themennachmittage“ des Nautischen Vereins (NV) zu Bremerhaven sind inzwischen weit über die Grenzen der Seestadt hinaus wegen ihrer Qualität bekannt. Schon zum zehnten Mal hat der NV seine Mitglieder und interessierte Freunde für den 13. September nach Bremerhaven eingeladen, um auch diesmal wieder hoch qualifizierte Referenten zu aktuellen Fragen der maritimen Industrie berichten zu lassen. In der jüngsten Vortragsreihe, wiederum in der bewährten Moderation vom Beiratsvorsitzenden

des NV, Dr. Iven Krämer, ging es um das Thema „Arbeitsschiffe in den Häfen und auf den Wasserstraßen im Blick neuer Umweltanforderungen“.

Walter Collet, Geschäftsführer der Hamburger Fairplay-Gruppe, berichtete über die neuen Umweltaspekte in der Seeschiffsassistenten. Diese, so Collet, stünde derzeit unter enormem Druck, da sich in diesem Geschäftszweig in ganz Europa inzwischen ein reiner Verdrängungswettbewerb entwickelt habe mit daraus folgenden unzureichenden Erträgen. Dennoch achte man sehr auf Umweltverträglichkeit, beispielsweise damit, dass auf den Schleppern mit kombiniertem Diesel- und Dieselelektroantrieb die Anfahrten zum „Job“ nur mit dem Elektromotor durchgeführt würden. Das entfalte seine volle Wirkung aber nur in Häfen mit längeren Anfahrtswegen wie beispielsweise Rotterdam. Neben der Umweltverträglichkeit gewinnt bei wachsenden Schiffsgrößen und höheren Geschwindigkeiten bei der Assistenten die Sicherheit der Manöver immer mehr an Bedeutung. Collet: „Wir können nicht immer größere und stärkere Schlepper bauen. Daher haben wir innerhalb von zehn Jahren einen Schlepper entwickelt, der auch bei hohen Geschwindigkeiten noch assistieren kann. Das ist bei den herkömmlichen Assistentenschleppern nicht möglich“. Der „Carousel tug“ besitzt zwei Voith-Antriebe und der Punkt, an dem die Kraft aufs Schiff gebracht wird, wandert, und zwar auf einem Stahlring um den Aufbau herum in der Mitte des Schleppers. Der Schlepper ist schlanker als bisher üblich, und die Winde, die den Zug auf dem Stahlring aufnimmt, liegt etwa in Höhe des Schanzkleids. Collet: „Der Carousel tug krängt daher nicht mehr, sondern er wird aus dem Wasser gezogen“. Damit gerate der Schlepper nie in Gefahr, zu kentern. Ein erster Carousel tug arbeitet bereits im Hafen von Antwerpen, weitere sind in der Planung.

Auf eine stattliche Flotte von etwa 1300 Wasserfahrzeugen von der Donau bis zu den Küsten von Nord- und Ostsee bringt es die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes. Davon verfügten rund 700 Fahrzeuge über einen eigenen Antrieb. Da der Altersdurchschnitt der Staatsflotte relativ hoch liege, befinde man sich in einem Erneuerungsprogramm, „das allerdings immer das verfügbare Budget überfordert“, berichtete Michael Heidbrink von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Er habe den Auftrag, bei der Erneuerung der Flotte umweltfreundliche Antriebe zu

verwenden. So würden bei dem derzeit größten Projekt, dem Neubau eines oder mehrerer Mehrzweck- und Gewässerschutzschiffe, die langfristig die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Neuwerk“ und „Mellum“ ersetzen sollen, nahezu emissionsfreie LNG-Flüssiggasantriebe zum Einsatz kommen. Bei einem weiteren Großprojekt, der Erneuerung der Fähren über den Nord-Ostsee-Kanal, setzt die WSV auf dieselektrische Hybridsysteme mit Voith-Schneider-Antrieben und Landstromversorgung. Ein zurzeit in Bau befindlicher Laderaumsaugbagger erhält einen konventionellen Dieselantrieb mit Filtertechnologie. Des Weiteren befindet sich ein Wasserinjektionsgerät für die Elbe, ebenfalls mit LNG-Antrieb, in der Planung, berichtete Heidbrink. Kleinere Einheiten, bei denen die Verwendung von Flüssiggas keine Option ist, würden mit einer Abgasnachbehandlungsanlage mit Katalysator und Partikelfilter nachgerüstet, berichtete Dipl.-Ing. Heidbrink.

Viel beschäftigte Fahrzeuge sind die Lotsenversetzboote des Lotsbetriebsvereins Bremerhaven. Dessen stellvertretender Geschäftsführer Thomas Mrusek stellte die Flotte vor und erklärte, neben der ständigen Wartung aller Fahrzeuge und deren Nachrüstung der Antriebsmotoren auf den neuesten technischen Standard würden beispielsweise alle Geeste-Versetzer bei Stillliegezeiten mit Landstrom versorgt.

„Die Flotte muss grün werden“ lautet laut Bürgerschaftsbeschluss der Auftrag an Karsten Schönwald, Geschäftsführer der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, in der inzwischen sämtliche Fahrzeuge der Stadt Hamburg zusammengefasst sind. Es handelt sich dabei um insgesamt 52 Schiffe und Boote, die im Auftrag der Stadt unterwegs sind und nach Möglichkeit multifunktional genutzt werden. Sein Konzept sieht vor, emissionsarme Kraftstoffe zu verwenden, bei Neubauten eine Abgasnachbehandlung vorzusehen, Nachrüstungen mindestens nach der Norm EU 5 zu planen, innovative Antriebstechnologien, wie Diesel-Hybrid-Antriebe oder Methanol-Brennstoffzellen zu verwenden und, was sehr erfolgreich sei, mit einer Verhaltensschulung der Besatzungen (Mülltrennung, Müllvermeidung, etc.) einen energieeffizienten Schiffsbetrieb zu forcieren. LNG-Antriebe, so Schönwald, spielen bei seinen Planungen, die zwei bis drei Neubauten pro Jahr umfassten, keine Rolle. „Das passt nicht in unser Aufgabenprofil“. Sämtliche Schiffsantriebe sollten darüber hinaus laut einem Beschluss aus dem

vergangenen Jahr auf die Verwendung von sogenanntem GtL-Diesel als Brennstoff umgerüstet werden. GtL ist ein aus Erdgas gewonnener Dieselkraftstoff, der deutlich umweltverträglichere Eigenschaften aufweist, als herkömmlicher Diesel. Das bedeute allerdings auch Mehrkosten im Betrieb von rund zehn Prozent, so Schönwald.

Sämtliche Schiffe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sind nach Darstellung von Kai Twest, Referatsleiter Schiffe und Geräte beim BSH, mit einem Dieselelektroantrieb versehen. Es handelt sich um fünf eigene und ein Charterschiff. Der derzeit in Bau befindliche Neubau „Atair“, der im Jahr 2020 in Dienst gestellt werden und das zurzeit älteste BSH-Schiff gleichen Namens ersetzen soll, werde einen LNG-Antrieb erhalten, sagte Twest.

Über den Eimerkettenbagger „Bremerhaven“, den Spüler „Weser“, die Wasser-Injektionsgeräte „Hol Deep“ und „Hol Blank“, das Taucherschiff „Taucher Bremenports“ und sechs Klappschuten verfügt die bremenports GmbH & Co. KG, die für die Bewirtschaftung der staatlichen Hafensflotte in den Häfen Bremen und Bremerhaven zuständig ist. Deren Geschäftsführer Robert Howe berichtete, dass ein nachhaltiges Bodenmanagement des Flussbettes der Weser und der Hafenbecken mit den Wasserinjektionsgeräten im vergangenen Jahr fast eine Million Kubikmeter Baggerei erspart habe. Bei den Neubauten kämen LNG, Filtertechnik und auch GtL-Dieselmotoren in Betracht - alles Kraftstoffe, die eine Reduzierung der Abgase bewirken. Als aktuelles Vorführobjekt hatte bremenports ihr Vermessungsschiff „Seeadler“ mitgebracht, deren batteriegetriebener Antrieb eine emissionsfreie Fahrtdauer von bis zu fünf Stunden ermöglicht.



Die Themennachmittage des NV zu Bremerhaven erfreuen sich großer Beliebtheit beim Fachpublikum, besonders aufgrund der Auswahl kompetenter Redner. Von links: Fairplay-Geschäftsführer Walter Collet, Michael Heidbrink von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Kai Twest vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Robert Howe von bremenports und Karsten Schöneward von der Flotte Hamburg GmbH.

DNV unterstützt Forderung des NV Kappeln zur Schifffahrt auf der Schlei

Der Deutsche Nautische Verein unterstützt das Anliegen des Nautischen Vereins Kappeln-Schlei nach Erhalt der Schlei als Bundeswasserstraße. „In der Festschrift zum 150-jährigen Jubiläum des DNV ist auch der Nautische Verein Kappeln-Schlei mit

seinem Schwerpunktthema Wasserstraße Schlei gut zur Geltung gekommen“, sagte DNV-Vorstandsmitglied Bernd Appel auf dem Reis- und Curryessen des NV Kappeln-Schlei am 28. September in der Schleistadt. Eine Entwidmung der Schlei als Bundeswasserstraße würde einhergehen mit einer eingeschränkten Befahrbarkeit sowie einer Kostenverlagerung für die Unterhaltung auf das Land Schleswig-Holstein beziehungsweise auf die anliegenden Kommunen. Appel räumte aber gleichzeitig ein, dass die Durchsetzung dieser Forderung beim Bund sehr schwierig sei, denn außer von Sportbooten und Ausflugsschiffen werde die Schlei leider nicht mehr von Handelsschiffen befahren. „Die Realität ist, dass fast der gesamte Umschlag der kleineren Häfen unserer Küsten aus Kostengründen auf die Straße verlagert wurde“. Obwohl die Politiker aller Orten von ‚Short Sea Shipping‘ und ‚Nachhaltigkeit‘ redeten, sei ein Umsteuern gegenwärtig nicht in Sicht, so DNV-Vorstandsmitglied Appel. Dies sei ein sehr komplexes Thema.

Zusammenschluss für mehr Effizienz



Im Bremerhavener Fischereihafen ist ein Betriebsteil von Bredo Dry Docks angesiedelt.

Bredo Dry Docks ist einer neuer Verbund von Reparatur- und Umbauwerften aus dem Elbe-Weser-Raum. Es ist ein Zusammenschluss der Werften German Dry Docks, Bredo und Mützelfeldtwerft, die ihre Aktivitäten jetzt in einem weiteren Schritt konzentriert haben, um im Wettbewerb besser und effizienter bestehen zu können. Alle Dock- und Reparaturaktivitäten werden künftig unter dieser Marke fortgeführt. Darüber hat Dirk Harms, Hauptgeschäftsführer des Verbundes, jetzt vor Mitgliedern und Freunden des NV Cuxhaven berichtet.

Die neue Marke steht auch für die Tradition und den guten Ruf der drei beteiligten Werften, die dabei ihre Eigenständigkeit und ihren eigenen Namen behalten. Die gemeinsame und standortübergreifende Vermarktung sei aber vor allem deshalb sinnvoll, weil die Familien Petram und Rönner Gesellschafter der drei Einzelunternehmen sind, unterstrich Harms.

Bredo Dry Docks bewirtschaftet derzeit zehn Docks mit 250 Beschäftigten. Die Dockmaße betragen bis zu 355 x 35 Meter und bis zu elf Meter Tiefgang an den drei Standorten Bremerhaven Fischereihafen (vier Docks), Bremerhaven Kaiserhafen (fünf Docks einschließlich Kaiserdock I und II) und Cuxhaven Mützelfeldtwerft (ein Dock). Ein weiteres Dock soll demnächst nach Cuxhaven verlegt werden. Harms schilderte ausführlich die Geschichte der beteiligten Partner, die aus der Seebeckwerft, der Rickmers-Werft und MWB entstanden sind. Besonderes Augenmerk richtete er auf die Cuxhavener Mützelfeldtwerft und ihre wechselnden Eigentumsverhältnisse seit der Gründung. Die Hauptgeschäftsfelder aller drei Betriebe liegen in der Reparatur, Wartung & Instandhaltung von Schiffen. Umbau, Technologie und Optimierung, aber auch Neubau sind weiterhin möglich. Harms berichtete von großen Herausforderungen: Zahlreiche Wettbewerber kämpften bei schrumpfender Kundschaft auf dem heimischen Markt um Aufträge. Das Auftragsvolumen sinke bei knapper werdenden Budgets der Reedereien und der Preisdruck werde durch Poolbildung der Reedereien sogar noch erhöht. Auf der anderen Seite hätten die Werften einen hohen Investitionsbedarf für die Modernisierung ihrer Anlagen. Um das Know-how zu erhalten müsse Personal gehalten und weiter ausgebildet werden. Und bei allem müsse auch noch eine stabile Planungssicherheit gewährleistet

sein. Die Firmenphilosophie basiere, so Harms, auf dem persönlichen Kontakt zu den Kunden, wie sich am Beispiel des Lotsbetriebsvereins erfolgreich gezeigt habe.

Karl Kühne †

Am 30. April 2018 verstarb Kapitän Karl Kühne, Ehrenmitglied des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V. (DNV) und langjähriger Vorsitzender des Nautischen Vereins Cuxhaven. Sein Leben lang war Kapitän Kühne Synonym für die Bodenständigkeit des deutschen Seemannes. Den 1969 gegründeten Nautischen Verein Cuxhaven e. V. hat er 18 Jahre lang erfolgreich geführt und mit einem eigenen Spektrum versehen. Es ist auch der tatkräftigen Unterstützung durch Kühne zu verdanken, dass dieser Nautische Verein lange Zeit mitgliedsstärkster norddeutscher Einzelverein von 20 regionalen Nautischen Vereinen unter dem Dach des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e. V. war. Karl Kühne hatte ebenfalls entscheidenden Einfluss darauf, dass der DNV die Stadt an der Elbmündung bereits zweimal als Austragungsort für den Deutschen Seeschiffahrtstag ausgewählt hat. Die Aufnahme auch anderer Veranstaltungen mit maritimem Bezug in den Deutschen Seeschiffahrtstag ermöglichte dank Kühne eine bessere Einbeziehung der Bevölkerung. Ausgangspunkt waren dabei die guten Geschäftsbeziehungen Cuxhavener Unternehmen und Kapitän Kühne als einer ihrer aktivsten Mentoren.

Mit Karl Kühne verliert die nautische Gemeinschaft ein engagiertes und bedeutendes Mitglied.



KONTAKT

info@dnvev.de

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

HERAUSGEBER: DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN VON 1868 E.V.

[Hinweise zum Datenschutz](#)