

# Vereinsblatt



## Vorwort

Liebe Mitglieder des NVC,

die vielen positiven Reaktionen und Ermutigungen haben uns in unserem Vorhaben bestätigt, Sie weiterhin über dieses kleine Vereinsblatt über Schifffahrt und Hafen in und um Cuxhaven informiert zu halten.

Nach wie vor bestimmt unser neuer Weltmitbürger SARS-CoV-2 unser aller Leben. Er verhindert leider, dass wir uns in naher Zukunft alle persönlich wieder sehen und treffen können, so gerne der gesamte Vorstand des NVC und sicherlich auch Sie, liebe Mitglieder, wieder zur Routine und unseren informativen und unterhaltsamen Vortragsabenden zurückkehren würden. Wir kennen das aus der Schifffahrt: SAFETY FIRST!

Und genauso professionell wie an Bord wollen wir gemeinsam mit Ihnen, im übertragenen Sinne, diese schwere See abwettern, bis wir wieder in ruhiges Fahrwasser geraten.

Bleiben Sie gesund und wie Queen Elisabeth sagte: „We will meet again!“

Herzliche Grüße,

Kapitän Arne Ehlers

Vorsitzender des Nautischen Verein Cuxhaven e.V.

**Aus der Redaktion:** Ihre Meinung ist uns wichtig. Wenn Sie Anregungen, eigene Beiträge, Geschichten oder Bildmaterial aus dem Hafen haben, kontaktieren Sie uns gerne unter [post@nvcux.de](mailto:post@nvcux.de). Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen!



Nautischer Verein Cuxhaven e.V.

Kapitän-Alexander-Str. 40  
27472 Cuxhaven

Tel. 04721 201620  
Fax 04721 201621  
Mail [post@nvcux.de](mailto:post@nvcux.de)

Presserechtlich verantwortlich: Arne Ehlers  
Redaktionelle Bearbeitung: Annelie Jung

## Ergänzung: DNV sucht neuen Geschäftsführer

Wie in der Mai Ausgabe berichtet, wurde der langjährige Vorsitzende, Frank Wessels, auf der Jahreshauptversammlung in Hamburg nicht wiedergewählt. Richtig zu stellen ist jedoch, dass Herr Wessels sich nicht zur Wahl hat aufstellen lassen.



Die neue und die alte Klasse von Bundespolizeischiffen nebeneinander am Heringskai, dem bisherigen Stammliegeplatz in Cuxhaven. BP 26 ist die „**Eschwege**“, 68 Meter lang. BP 81, ist die „**Potsdam**“, 86 Meter lang. Die „Potsdam“ wurde im Mai 2019 in Dienst gestellt.

## Zweiter Katamaran für Fährverbindung Hamburg-Helgoland

Die „San Gwann“ wird, nach einigen Umbauarbeiten an Bord, als zusätzlicher High-Speed-Katamaran für die Verbindung Hamburg - Helgoland eingesetzt. Die Reederei FRS Helgoline möchte den Katamaran im Juli und August als Verstärkung während der Coronazeit einsetzen. „San Gwann“ gehöre schon seit einigen Jahren zur international tätigen FRS-Familie, sei allerdings auf die Kapverden verchartert gewesen. Der knapp 50 Meter lange Hochgeschwindigkeitskatamaran wurde 2001 erbaut und fährt unter Maltas Flagge.



<https://www.helgoline.de/> (vorne: Halunder Jet, hinten: San Gwann)





## Norbert Brackmann gibt sein Amt in eineinhalb Jahren auf

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung Norbert Brackmann will sich ab 2021 aus der Bundespolitik zurückziehen. Zuletzt hat er den Zusammenschluss der Bremer Lürssen Werft und der Kieler Werft German Naval Yards für den Marineschiffbau moderiert.

Als Zukunftsthema sieht er den Bereich Green Shipping, welches er als sein primäres Projekt bis zu seinem offiziellen Abschied weiter begleiten wird. „Dass wir den grauen Bereich im Schiffbau zur Schlüsseltechnologie gemacht haben, wirkt sich jetzt positiv aus“, ist Brackmann überzeugt.

## Ausblick zur Lage der Kreuzfahrt (SMM 2021)

Die weltweite Corona-Pandemie könnte auch dazu führen, dass sich verschiedene Kreuzfahrtreedereien beschleunigt von älteren Passagierschiffen trennen, um diese dann verschrotten zu lassen und so einen direkten Einfluss auf das Marktgleichgewicht von Passagierkapazitäts-Angebot und -Nachfrage zu erwirken.



Foto: MS3, Cuxhaven ©BREB

Die Cruise Lines International Association (CLIA) hatte im Frühjahr 2019 18 neue Hochseerkreuzfahrtschiffe (34.000 Betten) und weitere 25 Luxusschiffe (43.000 Betten) neu in den Dienst gestellt. In Fahrt befinden sich zurzeit ca. 400 Kreuzfahrtschiffe, von deren Besatzung der Großteil nach Hause geschickt wurde. Alleine für den Cruise-Branchenführer Carnival kommen monatlich durch den Corona-Ausfall der Schiffe eine Milliarde US-Dollar Kosten zusammen. [www.smm-hamburg.com](http://www.smm-hamburg.com)



Foto: ©BREB, 2020

## Elbvertiefung geht weiter

Die am 23. Juli 2019 offiziell aufgenommene Fahrrinnenanpassung der Elbe kann fortgesetzt werden, die zusätzlich eingeforderten und auch realisierten Umweltausgleichs- und -schutzmaßnahmen reichen laut Gericht aus. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) gab dieses Urteil am Donnerstag in Leipzig bekannt und schlug damit eine Gemeinschaftsklage der im Aktionsbündnis „Lebendige Tideelbe“ vereinten drei großen Umweltverbände BUND, WWF und Nabu aus dem Jahr 2018 nieder.

Der streng geschützte Schierlings-Wasserfenchel wird nun, durch Nachbesserungen der Planer, in zwei alten Absetzbecken der Hamburger Wasserwerke im Stadtteil Rothenburgsort eine neue Ausgleichfläche erhalten. „Nach acht Jahren rechtlicher Auseinandersetzung haben wir die neunte Elbvertiefung nicht verhindern können. Trotzdem haben wir Wichtiges für Natur und Umwelt erreicht: Ufervorspülungen in Naturschutzgebieten wurden verhindert, der Schutz gefährdeter Fischarten wie der Finte verbessert und Pflichtaufgaben im Naturschutz dürfen nicht als Kompensation für Naturzerstörung angerechnet werden“, so die Verbände. [hamburg.nabu.de](http://hamburg.nabu.de)

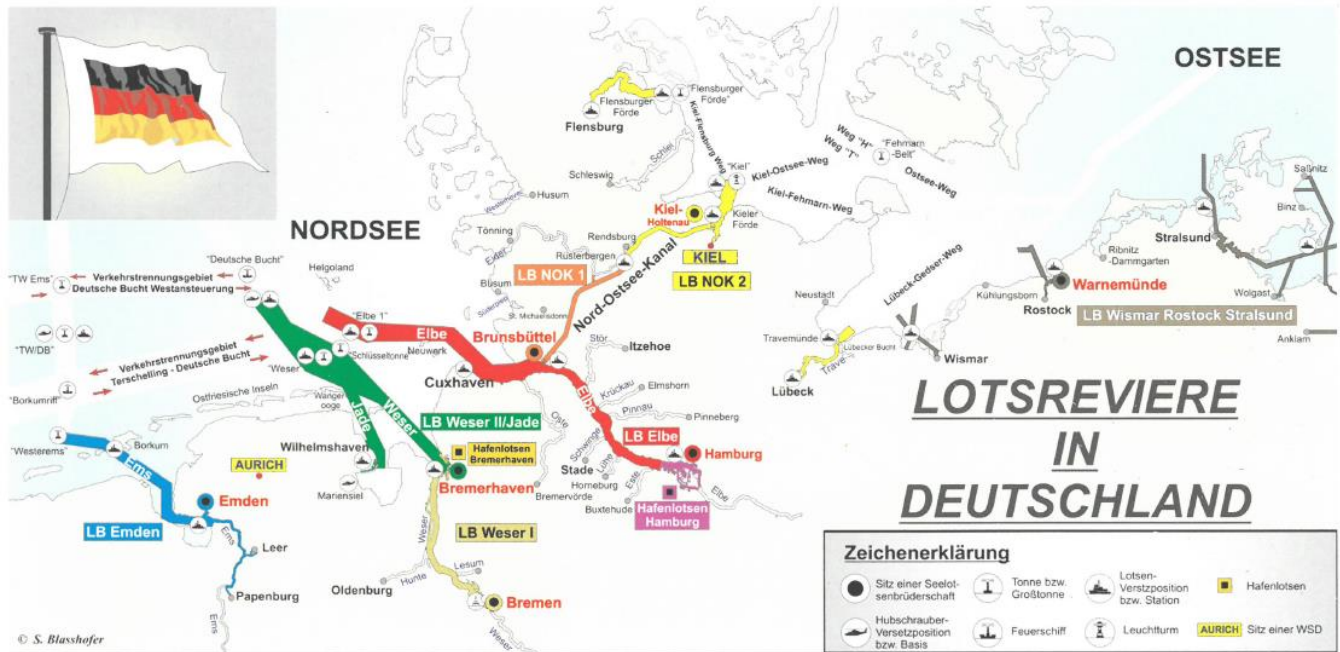


©LBV/ Abeking &amp; Rasmussen, Lemwerder

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>ELBE</b> (oben)</p> <p>Flagge: Deutschland</p> <p>Typ: SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull / Doppelrumpf Halbtender)</p> <p>Länge: 60 m</p> <p>Breite: 25 m</p> <p>Tiefgang: 6 m</p> <p>Baujahr: 2009, von Abeking &amp; Rasmussen, Lemwerder</p> <p>Besatzung (inkl. Tender): 28 Personen</p> | <p><b>DÖSE</b> (mitte)</p> <p>Flagge: Deutschland</p> <p>Typ: SWATH</p> <p>Lotsentender (für Versetzen der Losten)</p> <p>Länge: 25 m</p> <p>Breite: 13 m</p> <p>Tiefgang: 2,7 m</p> <p>Baujahr: 1999, von Abeking &amp; Rasmussen, Lemwerder</p> <p>Besatzung: 3 Personen</p> | <p><b>EXPLORER</b> (unten)</p> <p>Flagge: Deutschland</p> <p>Typ: SWASH (Small Waterplane Area Single Hull / Einrumpf mit zwei Auslegern)</p> <p>Versetzer vor Brunsbüttel</p> <p>Länge: 20 m</p> <p>Breite: 12 m</p> <p>Tiefgang: 3,10 m</p> <p>Baujahr: 2013, von Abeking &amp; Rasmussen, Lemwerder</p> <p>Besatzung: 2 Personen</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



## NVC-Spezial: „Maritime Berufe stellen sich vor“



### Die Lotsenbrüderschaft

In den deutschen Hoheitsgewässern obliegt der Lotsendienst den Seelotsen der jeweils zuständigen Lotsenbrüderschaften, deren Mitglieder für diese Aufgabe ausgebildet wurden und eine behördliche Erlaubnis besitzen. Es gibt insgesamt 7 Lotsenbrüderschaften mit ca. 40 Versetzfahrzeugen, deren Existenz aus dem Seelotsengesetz resultiert und die für bestimmte Reviere zuständig sind. Daneben bestehen noch die Hafenlotsengesellschaft Bremerhaven und die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg, die beide keine Kammermitglieder sind, wegen der gleichgelagerten Interessen jedoch eng mit der Bundeslotsenkammer zusammenarbeiten.

Das deutsche Seelotsenwesen hat eine lange Geschichte, die vor allem durch die sich ändernden technischen Voraussetzungen erfahren wird. Eine große Herausforderung für die Zukunft ist die Suche nach geeignetem Nachwuchs. Weitere Aufgaben der Lotsenbrüderschaften sind:

- Erfüllung der durch Gesetz und Verordnung übertragenen Aufgaben
- Wahrung und Förderung der Belange des Seelotsenreviers
- Überwachung der Erfüllung der Berufspflichten
- Ausbildung sowie Fort- und Weiterbildung
- Regelung des Dienstes der Seelotsen im Rahmen einer genehmigungspflichtigen Börtordnung
- Festlegung des inneren Dienstbetriebes
- Organisation und Überwachung der Maßnahmen für die Altersversorgung der Seelotsen

### Ausbildung der Lotsen im Wandel

- 1. Semester NOA
- 2. - 4. Semester FH
- 5. Semester NOA
- 6. - 8. Semester FH
- Abschluss Studium

Ausbildung **STEP 1:**  
**Theorie**



- Assessment für Alle
- 6 Monate Lotsausbildung 1
- 6 Monate Lotsausbildung 2
- 12 Monate Seelotsenanwärter (Aspirant)
- Berufintegriertes Masterstudium bei Aspiranten, die über LA 1 angefangen haben

Ausbildung **STEP 2:**  
**Praxis & Theorie**



- Höherstufungen in den Lotsenkategorien für Schiffe unterschiedlicher Größen nach Revieranforderung

Ausbildung **STEP 3: Praxis**



Bei Seiteneinsteigern sollen durch ein spezielles Assessment ihre Eignung und erlangte Erfahrungen abgeprüft werden (Ausgebildete Schiffsmechaniker -> Fachschule/STCW -> Erfahrungszeiten mit Patent/NWO/Kapitän)



Fotos: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Von links oben: MELLUM, LNG-Neubau (Bauwerft Abeking & Rasmussen) und ARKONA



Laut Pressemitteilung des WSV wurden Ende 2019 der Bau von zwei neuen Mehrzweckschiffen (Ersatz für Scharhorn und Mellum) und im Juli 2020 der Auftrag für ein drittes neues Mehrzweckschiff (Ersatz Neuwerk) erteilt.

Mit einem Investitionsbudget von ca. 600 Millionen Euro erhalten alle drei Schiffe eine Spezialausstattung, mit der im Falle von Havarien Einsätze deutlich verbessert werden.

## Das Greenpeace-Flaggschiff in Cuxhaven

Seit einigen Wochen liegt die RAINBOW WARRIOR, das bekannte Segelschiff der internationalen Umweltschutzorganisation Greenpeace im Neuen Fischereihafen in Cuxhaven. Ich war an Bord und habe mich mit Capt. Hettie Geenen bei schönstem Wetter auf dem Achterdeck unterhalten.

Hettie ist Niederländerin und fährt seit 1999 auf den Schiffen von Greenpeace und freut sich sehr, nun das Kommando auf der RAINBOW WARRIOR zu haben, da man auf allen Schiffen der Organisation eingesetzt wird.

Es ist ein Segler, der bei Bft 5 raumschots und Vollzeug auch schon mal vierzehn Knoten gelaufen hat. „Aber“, lacht Hettie „das war bergab.“ Sie rechnet die Reisen mit acht Knoten. Das Schiff segelt recht gut, insbesondere seit es den Bugspriet bekommen hat. Der war notwendig, da es zu luvgerig war.

Sie fährt -wie alle- drei um drei Monate. Immer mit sehr vielen Nationalitäten. Diese stark gemischten Besatzungen sind absichtlich so zusammengeführt, damit in den Zielgebieten niemals eine beispielsweise rein europäische oder amerikanische Besatzung an Bord ist. Dies könnte zu Akzeptanzproblemen führen und soll vermieden werden.

Zurzeit sind nur 12 Männer und Frauen aus zehn Nationen an Bord. Zur See fährt das Schiff jedoch einschließlich Kapt mit 16 Mann, wovon zwei sogenannte Volontäre sind. Das sind meist junge Leute, die sich mit einer seemännischen bzw seglerischen Vorbildung bei Greenpeace bewerben und dann Hand für Kojen on the job das Schiff und die Aufgaben kennenlernen. Alle anderen Mitglieder der Crew sind konventionell angemusterte Seeleute. Hier in Cuxhaven liegt das Schiff coronabedingt. Es wäre sehr aufwändig und es ist auch nicht sicher, dass man irgendwo eine Einlaufgenehmigung bekommt und wenn, ob man dann erst einmal wochenlang in Quarantäne müsste. Ob es im nächsten Monat wieder losgeht, ist noch unklar. Aber da sich alle hier in Cuxhaven wohlfühlen, macht es im Grundsatz nichts.

Außer, dass sie nicht das machen können, wozu es sie gibt. In der Planung ist eine Kampagne in Europa. Hettie war zuletzt im Amazonas bei einer Aktion gegen die dort immer stärkere Abholzung.

Große Sorgen macht ihr die Plastikverschmutzung der Meere. Sie hat dies besonders vor den Küsten Indonesiens gesehen, wo die gesamte „Müllentsorgung“ darin besteht, dass man den Abfall in einen Fluss wirft, der es ins Meer bringt. Dies ist in den letzten zwanzig Jahren deutlich mehr geworden, da nicht nur die Bevölkerung gewachsen ist, sondern auch für den Tourismus viele Produkte eingeführt werden, die im Großteil in Plastik verpackt sind. Hettie bestätigt meinen Eindruck, dass die Seeleute sehr viel gelernt haben und von den Schiffen so gut wie kein Müll mehr ins Meer geworfen wird.

Große Sorgen macht sie sich aber auch über den "Climate Change". In ihrer Heimat war es früher das Wichtigste, das Wasser aus dem Land zu bekommen und heute versucht man es für die Landwirtschaft zurückzuhalten. Daran erkennt sie vor Ort und unmittelbar eine Veränderung. Ich frage Capt Hettie, ob sie nicht manchmal verzweifelt, angesichts der Plastikproblematik oder des Zustandes zum Beispiel des Regenwaldes im Amazonas. Hier wurde schon vor Jahrzehnten dagegen protestiert und ich habe das Gefühl, es ist nicht wirklich etwas passiert. „Nein“ sagt sie. Sie habe das Gefühl, dass schon viel erreicht wurde. Vielleicht nicht gegen die Abholzung, aber Greenpeace hat ja ein breites Spektrum. „Und wenn ich zuhause in den Niederlanden bin, dann sehe ich, dass die Flüsse, in denen ich als Kind nicht baden durfte, wieder sauber sind. Es sind Fische darin, die dort früher nicht leben konnten. Und es gibt wieder viel mehr Wasservögel in meiner Heimat. Und es gibt heute neben Greenpeace viele NGOs für eine bessere Umwelt und es engagieren sich viel mehr Menschen für die Umwelt.“ Sie ist sehr positiv und strahlt das auch aus.

Der NVC wünscht Capt. Hettie, dem Schiff und Besatzung immer drei Fuß Wasser unter dem Kiel und „fair winds and following seas“.

Kapt R Gütlein,

Cuxhaven Juni 2020



#### RAINBOW WARRIOR

Flagge: NL

C/S: PF7197

Hh: Amsterdam

Länge : 61,5m (58m vor Verlängerung um den Bugspriet)

B: ~11,5m

T: ~5,2m

Bj: 2011 Fassmer Werft, Berne\_

BRZ 838 180tdw

Antrieb: Caterpillar 1800PS auf Verstellpropeller oder ~1400m2 Segel



## Cyberangriffe auf Schiffe nehmen zu



Die zunehmende Digitalisierung macht Schiffssysteme anfällig für Cyberangriffe. (Foto: istockphoto.com)

Die Zahl der Cyberangriffe auf Systeme in der maritimen Industrie ist in den vergangenen Jahren rasant gestiegen. Wie Naval Dome, ein Entwickler und Anbieter unter anderem von Cyber-Sicherheitssystemen, jetzt mitteilte, seien 2019 mehr als 310 erfolgreiche Angriffe verzeichnet worden. Laut Naval Dome ist aber nicht nur die Anzahl bemerkenswert, sondern auch die Art. Denn immer häufiger sei nicht die Informationstechnik (IT) Ziel solcher Angriffe, sondern die Operationale Technik (OT). Das

könnte verheerende sicherheitstechnische und wirtschaftliche Folgen haben. Gerade die OT ist im Gegensatz zur IT oftmals unzureichend oder auch gar nicht durch Software oder Firewalls geschützt. Experten warnen bereits seit langem vor hohen Sicherheitsrisiken durch zunehmende Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft. Eine Zukunftsvision von unbemannten Schiffen (autonomes Fahren) stellt damit ein noch höheres Sicherheitsrisiko dar (terroristische Anschläge und Gefahr durch Schurkenstaaten).

ANZAHL ERFOLGREICHER CYBER-ANGRIFFE

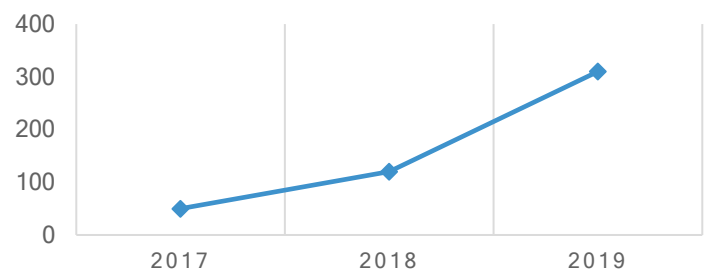


Foto: Horizons III, Cuxhaven ©Oliver Fuhljahn, 2020





Deutsches  
Maritimes  
Zentrum



## Das Deutsche Maritime Zentrum

Eine erfolgreiche Exportwirtschaft ist auf eine innovative und wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft angewiesen. Globale Veränderungen und technische Neuerungen fordern die Branche. Das DMZ konzentriert sich mit seiner branchenübergreifenden und interdisziplinären Ausrichtung auf vier Handlungsfelder:

- 1) Wettbewerbsfähigkeit
- 2) Nachhaltigkeit und Klimawandel
- 3) Technologischer Wandel
- 4) Demografie und Nachwuchssicherung

### 1) (Weiter-)Entwicklung fairer, weltweit gültiger Standards.

Aufgabenfeld: Analyse von Rahmenbedingungen, Produktivitätsfaktoren und Kostenstrukturen im internationalen Kontext; Vorschläge zur Vereinheitlichung und Vereinfachung bürokratischer Anforderungen.

### 2) Unterstützung der maritimen Branche bei Einführung umweltschonender Technologien.

Aufgabenfeld: Entwicklung einheitlicher Vorschriften und Normen für Klima- und Umweltschutz; Vernetzung von Interessengruppen; Studien, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben.

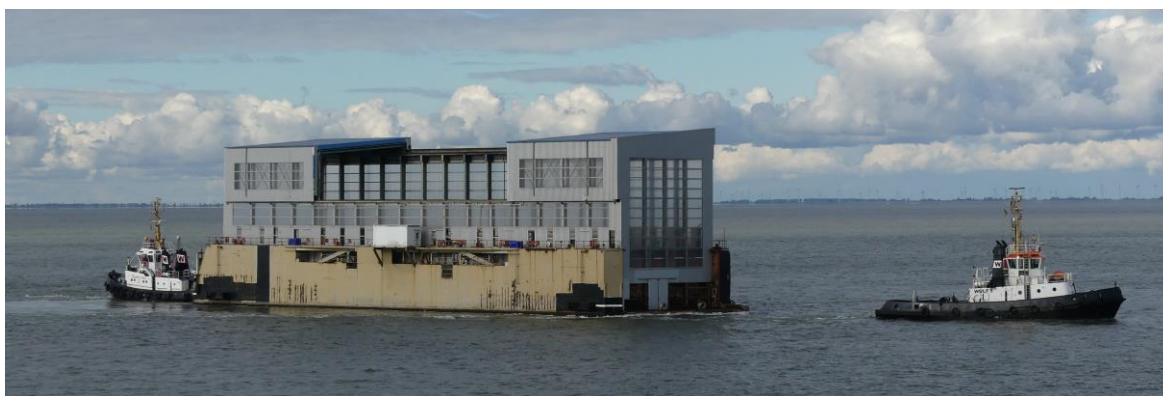
### 3) Potenzial des maritimen Standorts im globalen Wettbewerb erhalten und fördern.

Aufgabenfeld: den Bund bei der Entwicklung neuer Förderungsprogramme sowie bei Koordinierung europäischer Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsvorhaben unterstützen und Projekte initiieren.

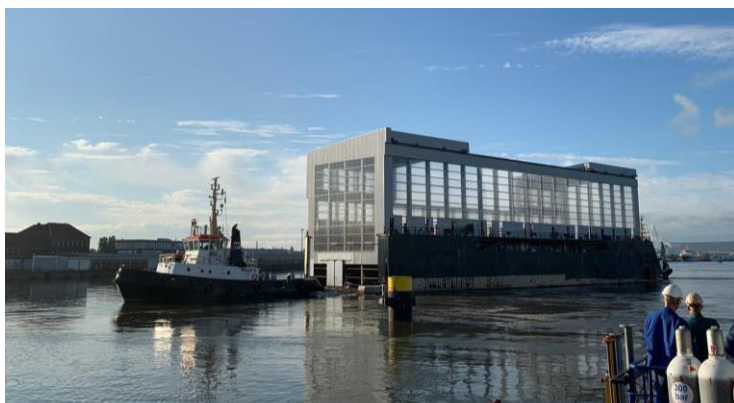
### 4) Ambitionierte Nachwuchs- sowie qualifizierte Fach- und Führungskräfte für die maritime Branche begeistern.

Aufgabenfeld: Die Wahrnehmung von Unternehmen der maritimen Wirtschaft als vielfältige und innovative Arbeitgeber fördern; die Arbeit von Ausbildungsträgern unterstützen.

[www.dmz-maritim.de](http://www.dmz-maritim.de)



Überführung  
Bredo Dock 2,  
aus  
Bremerhaven  
zur  
Mützelfeldwerft  
/ Bredo-  
Cuxhaven am  
15.07.2020  
©Wulf



## WIKING Helikopter Service GmbH fliegt weiterhin für Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee



**Mariensiel.** Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee hat den Vertrag zum Hubschrauberversatz von Seelotsen an WIKING Helikopter Service GmbH vergeben. Der Vertrag wurde bis Mitte 2024 geschlossen und basiert auf den Versatz mit dem Helikoptertyp H145.

WIKING hat seine Zuverlässigkeit seit seiner Gründung im Jahr 1975 mit über 114.000 unfallfreien Flugstunden und fast 56.000 Versetzungen bestätigt. Um die Seelotsen zu versetzen, werden neben den sogenannten Tender-Booten die WIKING-Hubschrauber eingesetzt. Der Hubschrauber wird dabei hauptsächlich in Schlechtwetter-Phasen eingesetzt, wenn die Wellenhöhe einen sicheren Versatz der Lotsen per Boot nicht mehr zulässt. Dabei werden die Lotsen auf gekennzeichneten Positionen am Schiff vom Hubschrauber per Winde oder per Landung abgesetzt beziehungsweise aufgenommen. Bis Windstärke 11 werden die Lotsen noch auf die Schiffe versetzt. [www.wiking-helikopter.de](http://www.wiking-helikopter.de)



Foto: Helikoptertyp H145 ©WIKING Helikopter Service GmbH

## Forschungszentrum zur Dekarbonisierung der Schifffahrt

„Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping“: Um die Dekarbonisierung und die Entwicklung neuer maritimer Treibstoffarten und Technologien voranzutreiben, hat eine Gruppe führender Beteiligter der Schifffahrtsindustrie ein neues Forschungszentrum, mit zukünftigem Sitz in Kopenhagen, ins Leben gerufen. Weitere Partner neben A.P. Møller-Mærsk sind ABS, Cargill, MAN Energy Solutions, Mitsubishi Heavy Industries, NYK Lines und Siemens Energy. Die Anschubfinanzierung durch die A.P. Møller-Stiftung beträgt umgerechnet circa 54 Millionen Euro. „Mit dieser Spende möchte die A.P. Møller-Stiftung die Bemühungen um eine Lösung des Klimaproblems in der globalen Schifffahrt unterstützen“, sagte die Vorstandsvorsitzende Ane Uggle. Zu den künftigen Vorstandsmitgliedern des Forschungszentrums zählt mit Søren Skou auch der CEO von A.P. Møller-Mærsk. [zerocarbonshipping.com](http://zerocarbonshipping.com)



## Neues Wasserstoffpapier für Cuxhaven



Wasserstoff könnte ein möglicher Ausweg aus der langanhaltenden Energiediskussion sein. Als Zukunftstechnologie ist Wasserstoff derzeit weltweit von großem Interesse, da Wasserstoff nahezu emissionsfrei ist. Es braucht allerdings viel Energie, um das Molekül  $H_2$  abzuspalten. Noch in diesem Jahr 2020 will die Bundesregierung eine nationale Wasserstoffstrategie entwickeln, da für diese Technologie zum weiteren Ausbau derzeit noch die nötige Infrastruktur und Speicherkapazitäten fehlen.

Für einen vollständigen Übergang von einer auf fossilen Brennstoffen basierenden Wirtschaft hin zu  $CO_2$ -freien Energieträgern müssen jedoch noch weitere, größere und ambitioniertere Schritte gegangen werden. Für eine vollständige Umsetzung der Energiewende muss sowohl eine Optimierung als auch eine Verzahnung der Energienutzung in den drei energiewirtschaftlichen Sektoren Strom, Wärme und Verkehr vorangetrieben werden, um das Ziel der Dekarbonisierung erreichen zu können. Wasserstoff kann hierbei seine Stärke als Energieträger ausspielen, um Elektrizität zu erzeugen, Wärme bereitzustellen und Mobilität umweltverträglicher zu gestalten. Die Sektorkopplung ist somit der Schlüssel zu einer vollständigen Energiewende.

Für die neuen geplanten Anwendungen von Wasserstoff werden künftig deutlich größere Wasserstoffmengen produziert werden müssen - und zwar auf Basis erneuerbaren Stroms. Um den Speicher- und Nutzungsmöglichkeiten der Wasserstoffwirtschaft in Cuxhaven eine stabile Grundlage zu geben, hat die Agentur für Wirtschaftsförderung 2018 durch die Hydrogentle GmbH aus Hamburg ein „**Konzept zur Nutzung von Wasserstoff in Cuxhaven und im Elbe-Weser-Raum**“ erstellen lassen, welches einer kontinuierlichen Fortschreibung unterliegt.

Anfang 2020 hat die Agentur für Wirtschaftsförderung ergänzend ein Positionspapier zur „**Weiterentwicklung der Wasserstoffstrategie für Cuxhaven**“ erarbeiten lassen. In diesem Positionspapier werden die Chancen und Risiken einer zukünftigen Wasserstoffwirtschaft in Cuxhaven noch einmal näher beleuchtet und konkrete Projekte definiert.

<https://www.offshore-basis.de/wasserstoff/>

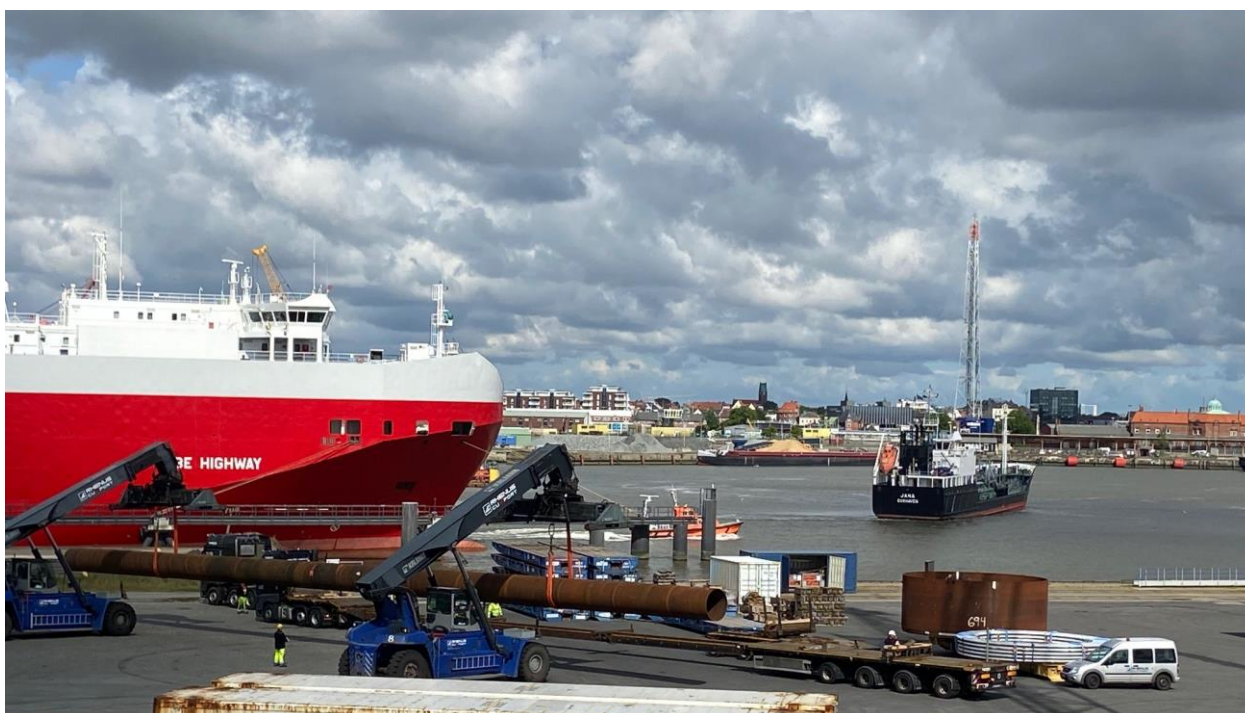


Foto: Amerika Hafen, Cuxhaven ©Oliver Fuhljahn, 2020

## Feuerschiff-Verein „Elbe1“ von 2001 e.V.

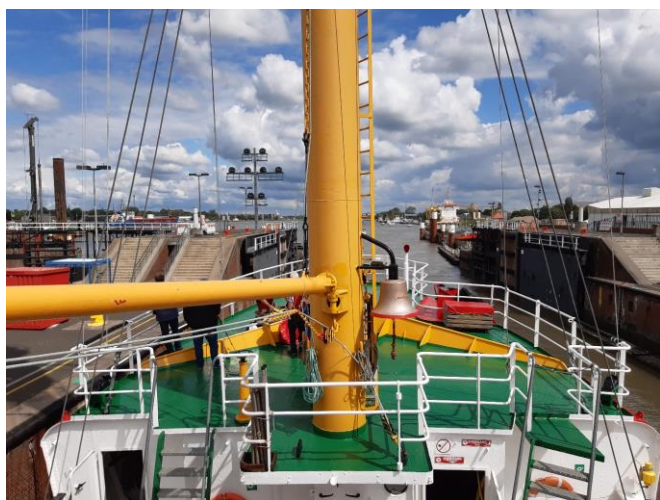
[www.feuerschiff-elbe1.de](http://www.feuerschiff-elbe1.de)



Bürgermeister O'Swald auf Ostseetour.

Seit mehreren Jahren macht das Feuerschiff jedes Jahr eine 12-tägige Ostsee-Reise mit Gästen. Die Corona-Krise hatte die Durchführung in diesem Jahr in Frage gestellt. Durch Aufstellung und Realisierung eines Hygiene-Konzeptes gelang es aber dem Vereins-Vorstand alle Hindernisse zu überwinden.

Am 4. August 2020 konnten wir mit 12 Gästen in See gehen. Bei herrlichem Wetter ging es durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel. Besatzung und Gäste hatten sich schnell und ohne Probleme an die einschränkenden Regeln gewöhnt. Die 32 Menschen an Bord lernten sich schnell kennen, und Klön- und Essensgruppen bildeten sich im Nu.



### *In der NOK-Schleuse*

Von Kiel ging es am nächsten Tag nach Eckernförde. Bilderbuchwetter, viele Sportboote und unser schöner, roter Oldtimer mit den bunten Flaggen der Sponsoren: das war ein herrliches Bild. Mit 3-mal Lang aus dem Typhon meldeten wir der Stadt Eckernförde unsere Ankunft und machten dann direkt im Stadthafen an der Promenade fest.

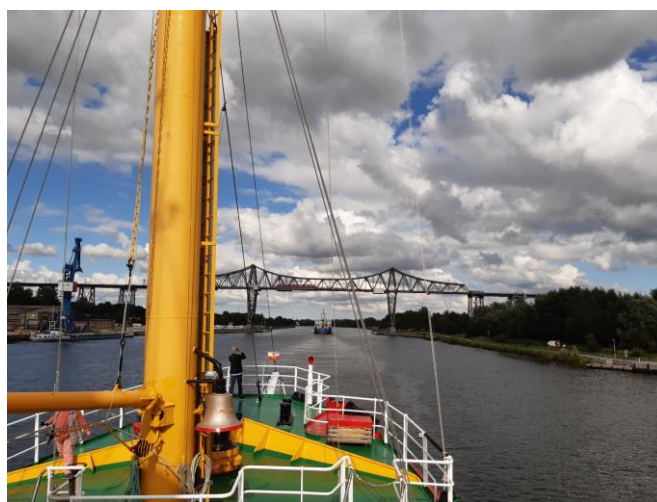
Die Bevölkerung und die Kurgäste zeigten großes Interesse am Schiff. Besichtigungen konnten zwar nur geführt und in kleinen Gruppen stattfinden, aber es wurden viele interessierte Fragen gestellt, die bei einem „normalen“ Open Ship ohne Führung wohl nicht gestellt worden wären. Die Lokalpresse machte ein Interview mit der Schiffsleitung und brachte am folgenden Tag einen sehr schönen, umfangreichen Artikel über unser Schiff und unseren Aufenthalt.

### *Rendsburger Hochbrücke voraus*

Die Welle Nord rief für ein Telefon-Interview an, und als wir 1 Tag später schon auf dem Weg nach Saßnitz vor Fehmarn standen, da rief auch noch das Landesfunkhaus Schleswig-Holstein an und fragte, wann sie uns denn in Eckernförde besuchen könnten. Da müssen sie aber früher aufstehen!

Medien-Interesse gut, Verpflegung gut, Wetter gut, Stimmung an Bord sehr gut. Was konnten wir uns noch wünschen? Nichts, es war optimal.

In Saßnitz standen die Stadt-Oberen mit einem Shanty-Chor zu unserem Empfang bereit. Galt es doch das 30-jährige Bestehen der Städtepartnerschaft Cuxhaven - Saßnitz - Binz zu würdigen. Wir hatten jetzt 2 Tage Zeit für Landgang und Sightseeing. Der Fährverkehr ist nach Mukran verlagert worden, so dass es im Stadthafen Saßnitz ziemlich ruhig geworden ist.



Bei frischen 4 Windstärken machten wir uns dann auf die Reise nach Wismar. Der Bürgermeister O'Swald bewegte sich rege in dem kurzen Wellengang, so dass einige Mitfahrer sich nicht mehr recht wohl fühlten. Es wurde aber dann bald ruhiger, und in einer wunderschönen Nachtfahrt mit Mond und Sternenhimmel näherten wir uns Wismar. Mittags konnten wir dort am Baumhaus-Kai festmachen. Wieder direkt in der Stadt. Und von vielen Touristen und Einwohnern bestaunt.



*Shanty-Chor an Bord*

Nun werden wir noch 2 Tage hier in Wismar liegen. Dann gehen wir nach Lübeck, um uns mit dem Feuerschiff Fehmarnbelt zu treffen, das dort beheimatet ist.

Am 16. Aug. werden wir dann wieder an der Alten Liebe festmachen. Dies war eine der ganz wenigen Fahrten, die trotz Corona in dieser Saison möglich sein werden. Das spannt unsere Finanzen ganz ungewöhnlich an, so dass der Feuerschiffverein Elbe 1 von 2001 e.V. sich über jegliche Spende freuen wird: IBAN:DE47 2415 0001 0000 2675 18

Eberhard Hewicker  
2. Vorsitzender  
Feuerschiff-Verein „Elbe1“v.2001 e.V.  
c/o H.Lohse, Meta-Grube-Weg 17, 27474 Cuxhaven  
Tel.: 04721-6651031  
Fax : 04721-6641399  
E-Mail : feuerschiff-elbe1@t-online.de



AAL KOBÉ, Verladung von Windkraft-Komponenten LP9.2 Cuxhaven ©Blue Water BREB GmbH

## Mehrzweckschiff Neuwerk

Flagge: Deutschland

Länge: 78,91 m

Breite: 18,63 m

Tiefgang: 5,79 m

Baujahr: 1998

Besatzung: 16 Personen

Max. Geschwindigkeit: 15 kn

bzw. 27,8 km/h



Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

GL-Klasse Schiff: +100 A5 E3 FF1 "Oil- and Chemical Recovery Vessel", "Tug", "Icebreaker"

Kran: NFM-Säulendrehkran

### Schadstoffunfallbekämpfung:

Aufnahme von Öl und Chemikalien von der Wasseroberfläche mittels sogenannter mechanischen Aufnahmegeräte.

### Tonnenleger:

Auslegen und Einziehen großer Einheitsleuchttonnen

### Eisbrecher:

Eisbrechleistung 0,5 m Festeis bei 4 - 5 kn Geschwindigkeit, Eisklasse E3, am Achterschiff abnehmbarer Eisschuh für die Aufnahme von Havaristen zur Fahrt aus dem Eis im Verband

### Notschlepper:

Pfahlzugleistung: 1130 kN

Über eine Friktions-Schleppwinde, die in der Kransäule untergebracht ist, 2000 kN Haltekraft, Schleppseildurchmesser 62 mm, 1000 m Schleppseillänge, der Schleppdraht läuft über das für diesen Zweck verstärkte achterliche Hubschrauberabwindschdeck.

### Feuerlöschschiff:

Feuerlöschrüstung nach FF1. Feuerlöschmonitore: 2x 1200 cbm/h über Peildeck (1 x 10m ausfahrbar),

2x 300 cbm/h achterlich Decksaufbau, Schaummittelzumischung aus 20 cbm Schaummitteltank und Feuerlöschhydranten an Deck für die Brandbekämpfung mittels Schlauchleitungen.

### Schifffahrtspolizeiliche Aufgaben:

Überwachung des Schiffsverkehrs auf den Bundeswasserstraßen und des Seegebietes hinsichtlich des Verkehrsrechtes und des Umweltschutzes.



## Handelsschiffsanläufe Cuxhaven im Berichtszeitraum

| Schiff             | Flagge              | Schiffstyp                      |
|--------------------|---------------------|---------------------------------|
| AAL Kobe           | Liberia             | Frachtschiff                    |
| Adler              | Russland            | Fahrgast                        |
| Afalina            | Litauen             | Küstenmotorschiff               |
| Amanda             | Dänemark            | Küstenmotorschiff               |
| Amke               | Portugal            | Küstenmotorschiff               |
| Antonia B          | Antigua und Barbuda | Küstenmotorschiff               |
| Autopremier        | Portugal            | RoRo-Autotransporter            |
| BBC Bahrain        | Antigua und Barbuda | Schwergutfrachter               |
| BBC Carolina       | Antigua und Barbuda | Schwergutfrachter               |
| BBC Hudson         | Antigua und Barbuda | Schwergutfrachter               |
| BBC Olympus        | Antigua und Barbuda | Schwergutfrachter               |
| BBC Reef           | Hong Kong           | Schwergutfrachter               |
| Belgia Seaways     | Litauen             | RoRo-Schiff                     |
| CSL Elbe           | Malta               | Schüttgutschiff-Selbstlöcher    |
| CSL Rhine          | Malta               | Schüttgutschiff-Selbstlöcher    |
| Deo Volente        | Niederlande         | Küstenmotorschiff               |
| Eems Dollard       | Niederlande         | Küstenmotorschiff               |
| Falkfjord          | Norwegen            | Küstenmotorschiff               |
| Hoegh Pusan        | Singapur            | RoRo-Schiff                     |
| Hohe Bank          | Gibraltar           | Küstenmotorschiff               |
| Huanghai Struggler | Hong Kong           | Frachtschiff                    |
| Istrian Express    | Großbritannien      | Containerschiff                 |
| Kathrin            | Portugal            | Frachtschiff                    |
| Knarrlagsund       | Norwegen            | Schüttgutfrachter               |
| Kugelbake          | Deutschland         | RoRo-Deckcarrier                |
| Luca               | Portugal            | Frachtschiff                    |
| Maike              | Deutschland         | Küstenmotorschiff               |
| Marie              | Zypern              | Küstenmotorschiff               |
| Mastery D          | Liberia             | Containerschiff                 |
| Maureen S          | Zypern              | Küstenmotorschiff               |
| Noortruck          | Deutschland         | Offshore Supply Schiff          |
| Norjarl            | Norwegen            | Küstenmotorschiff               |
| Opal Leader        | Bahamas             | RoRo-Autotransporter            |
| Oslo Trader        | Liberia             | Frachtschiff                    |
| Vectis Osprey      | Norwegen            | Frachtschiff                    |
| Ostborg            | Niederlande         | Küstenmotorschiff               |
| Peak Bergen        | Niederlande         | Küstenmotorschiff               |
| Petunia Seaways    | Dänemark            | RoRo-Schiff                     |
| Prometheus Leader  | Singapur            | RoRo-Schiff                     |
| Rix Partner        | Portugal            | Küstenmotorschiff               |
| Rix Spring         | Zypern              | Küstenmotorschiff               |
| Rotra Vente        | Niederlande         | RoRo-Schwergutschiff            |
| Sofia              | Russland            | Küstenmotorschiff               |
| Spauwer            | Niederlande         | Trailing Suction Hopper Dredger |
| Spica Leader       | Singapur            | RoRo-Autotransporter            |
| Stril Server       | Norwegen            | Offshore Support Vessel         |
| Titran             | Norwegen            | Küstenmotorschiff               |
| Torpo              | Barbados            | Küstenmotorschiff               |
| UHL Flash          | Portugal            | Schwergutfrachter               |
| Wilson Gijon       | Barbados            | Küstenmotorschiff               |