1870 – 2020

150 Jahre
Nautischer Verein Lübeck

1870 - 2020

150 Jahre

Nautischer Verein Lübeck

70 Jahre Soziale Wohlfahrt

© 2020 Copyright by

Nautischer Verein Lübeck
Engelsgrube 1-17
23552 Lübeck
Germany

Druck:

Dräger+Wullenwever print+media
Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30
23556 Lübeck

Festschrift zum 150jährigen Bestehen des Nautischen Vereins Lübeck e.V. am 07.02.2020

Der Nautische Verein Lübeck e.V. feiert am 7. Februar 2020 seinen 150. Geburtstag. Zu diesem Anlass wurde bereits im September 2017 ein Redaktionsteam unter Leitung des Stellvertretenden Vorsitzenden, Kapitän Wolfgang Pistol, mit den Redaktions-Mitgliedern Hagen Scheffler, Thomas-Markus Leber, Dr. Florian Hofacker und Kapitän Jürgen Schlichting gebildet. Weiterhin arbeiteten die Vereinsmitglieder Lars Warnholz und Kapitän Peter Walden mit.

Aufgabe des Redaktionsteams war es, die vorliegende Festschrift, mit einem Anhang, der das jährlich erscheinende Jahrbuch, in verkürzter Form, ersetzt, zu erstellen. Zu diesem Zweck wurden umfangreiche Recherchen anhand der vorliegenden Unterlagen des Nautischen Vereins Lübeck, des Stadtarchivs sowie weiterer Quellen durchgeführt.

Wolfgang Pistol

Redaktionsteam von links nach rechts: Dr. Florian Hofacker, Unternehmensberater Thomas-Markus Leber, Landespolizeidirektor a. D. Kapitän Wolfgang Pistol, Seelotse a. D. Kapitän Jürgen Schlichting und Studiendirektor a. D. Hagen Scheffler

Inhaltsverzeichnis

Grußworte: 05

Entwicklungen, die zur Gründung des Nautischen Vereins Lübeck führten 10

Gründung des Nautischen Vereins Lübeck e.V. am 7. Februar 1870 11

Gründung der Sozialen Wohlfahrtseinrichtung des NVL1950 12

Chronik:

Chronologie bedeutsamer Ereignisse für die maritime Entwicklung im lübschen Raum **vor** Gründung des Nautischen Vereins Lübeck 13

Chronologie bedeutsamer Ereignisse für die maritime Entwicklung und den Nautischen Verein im lübschen Raum **seit** Gründung des Nautischen Vereins Lübeck 21

Die Vorsitzenden des NVL seit Gründung 48

Vorstand des Nautischen Vereins Lübeck im Jahre 2020 49

Sonderkapitel:

Soziale Wohlfahrt e.V. des NVL 50

Schiffergesellschaft 55

Freitagsback 60

Nautisches Essen 65

Seefahrtschule 74

Seemannsschule 77

Arbeitsgruppen des NVL 83

Ausblick / Zukunft 94

Lübecks Zukunft als Hafenstadt 95

Lübecker Kapitänin – weltweit unterwegs 99

In Lübeck ansässige Reedereien im Jahre 2019 103

Anhang:

Jahresbericht 2019 108

Anhang Satzung des NVL im Jahre 2020 117

Danksagungen 124

1870
NVL

Grußwort des schleswig-Holsteinischen Ministerpräsidenten

Am 7. Februar 1870 wurde in den historischen Räumlichkeiten der Lübecker Schiffergesellschaft der Nautische Verein Lübeck gegründet. Die Wurzeln des Nautischen Vereins reichen sogar bis ins Jahr 1535 zurück. Ausgangspunkt des Vereins ist die "Bruderschaft der Seefahrenden", die sich Schiffergesellschaft nannte und noch heute besteht. Doch als 1866 die Gilden und Zünfte aufgelöst wurden, musste sich auch die Schifferbruderschaft etwas einfallen lassen. So gründeten sie den Nautischen Verein mit dem Zweck, alle Angelegenheiten der Schifffahrt und des Seewesens wahrzunehmen und zu fördern. Dafür sollten sich möglichst viele Persönlichkeiten aus der Schifffahrt, des Schiffbaus und der Hafenwirtschaft im Verein zusammenschließen.

Diesen Zweck hat der Nautische Verein Lübeck in den 150 Jahren seines Bestehens erfüllt. Dank der vielfältigen Kompetenz seiner Mitglieder hat er unzählige entscheidende Beiträge und Initiativen für die Angelegenheiten der Schifffahrt und des Seewesens ergriffen. Er leistet und tut das auch heute noch. Der Landesregierung ist er ein wichtiger Ratgeber in maritimen Fragestellungen. Nicht immer war der Nautische Verein mit seinen Initiativen erfolgreich. Als 1902 etwa die bis dahin geltenden Ruderkommandos „Rechts" und „Links" durch „Steuerbord" und „Backbord" ersetzt werden sollten, bestand der Nautische Verein darauf, die alten Kommandos beizubehalten. Doch zwei Jahre später trat die kaiserliche Verordnung in Kraft, welche die heute noch geltenden Kommandos „Steuerbord" und „Backbord" festlegte.

Es gab andere Erfolge. Eine herausragende Aktion des Nautischen Vereins ist zum Beispiel seine Hilfe gewesen, 16 Fischerboote für Sri Lanka zu beschaffen. Das war nach dem schlimmen Tsunami 2005 eine große Unterstützung für die Betroffenen. Erwähnenswert ist auch der jahrzehntelange Einsatz für einen Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals. Die fachliche Kompetenz des Nautischen Vereins Lübeck, die sich aus der Sachkunde von Nautikern, Maschinisten, Reedern, Juristen, Verwaltungsfachleuten, Spediteuren und weiteren zahlreichen Berufen seiner Mitglieder ergibt, ist auch zukünftig ein Garant für kompetente Beratung von Schifffahrt, Wirtschaft, Verwaltung und Politik.

Ich gratuliere dem Nautischen Verein Lübeck mit seinen fast 400 Mitgliedern herzlich zu diesem Jubiläum und wünsche eine glückliche Zukunft und weiterhin gute Ideen zur Förderung der Schifffahrt und des Seewesens.

Daniel Günther
Ministerpräsident
des Landes Schleswig-Holstein

Grußwort des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten a.D.

Ich gratuliere dem Nautischen Verein Lübeck recht herzlich zu seinem 150. Geburtstag!

Mit seinem fachlichen Wirken für die Belange der Schifffahrt und der Pflege hanseatischer, maritimer Gepflogenheiten, ist der Nautische Verein Lübeck, mit seinen knapp 400 Mitgliedern aus Seefahrt, maritimer Wirtschaft und an der Seefahrt interessierten Menschen und Institutionen, ein zu Recht gefragter und geschätzter Ratgeber zu Themen von See- und Binnenschifffahrt und allen nautischen Fragen.

Mit seinen Vortragsveranstaltungen in der Schiffergesellschaft und dem jährlich stattfindenden Nautischen Essen, zu dem Repräsentanten aus Politik, Verwaltung, maritimer Wirtschaft und Vereinsmitglieder zusammenkommen, stellt der Nautische Verein einen wertvollen Teil im Veranstaltungskalender der Hansestadt Lübeck dar.

Ich wünsche dem Nautischen Verein Lübeck für die Zukunft alles Gute und ein weiterhin positives Wirken für die Angelegenheiten der Schifffahrt im Allgemeinen und für die Hansestadt Lübeck im Besonderen.

gez. Björn Engholm

Ministerpräsident a.D.

des Landes Schleswig-Holstein

Grußwort des Bürgermeisters der Hansestadt Lübeck

Im Namen der Hansestadt Lübeck gratuliere ich dem Nautischen Verein herzlich zum 150jährigen Jubiläum.

Die Hansestadt Lübeck, für die die Schifffahrt in der langen Geschichte der Stadt immer eine herausragende Rolle gespielt hat und auch zukünftig spielen wird, weiß das Wirken des Nautischen Vereins sehr zu schätzen.

Die lübeckischen Häfen im Südwesten der Ostsee sind ein wichtiger Knotenpunkt, welcher die Verkehrsträger Seewasserstraße, Binnenwasserstraße, Schiene und Straße miteinander verbindet.

Damit dient Lübeck als Drehscheibe für Güter- und Personenverkehre zwischen den Ostseeanrainerstaaten Dänemark, Schweden, Finnland, Russland, Estland, Lettland, Litauen und Polen – auch über den Anschluss an das europäische Binnenwasserstraßennetz – mit Zentraleuropa.

In den 150 Jahren seines Wirkens hat der Nautische Verein Lübeck immer wieder wichtige Impulse, Initiativen und Ratschläge aus dem Fundus seiner breit aufgestellten Kompetenz an die Bürgerschaft und den Senat der Hansestadt Lübeck herangetragen, um die Förderung von Schifffahrt und Handel voranzubringen. Der Verein pflegt zudem in besonderer Weise auch heute noch die maritimen Traditionen der alten Hansestadt.

Für das langjährige Engagement und den herausragenden Einsatz ist die Hansestadt Lübeck dem Nautischen Verein zu großem Dank verpflichtet.

Ich freue mich auf ein weiterhin aktives Wirken des Nautischen Vereins Lübeck zum Wohle der Schifffahrt und wünsche ihm alles Gute für die zukünftigen Jahre.

Jan Lindenau
Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

Grußwort des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins

Der Deutsche Nautische Verein von 1868 e.V. (DNV) gratuliert dem Nautischen Verein Lübeck e. V. herzlich zu seinem 150jährigen Bestehen.

Im Vorfeld der Reichsgründung war es im Jahre 1870 selbstverständlich, dass in dem wichtigen deutschen Ostsee-Hafen Lübeck, der über Jahrhunderte wichtigsten Stadt der Hanse und Drehkreuz des Ostseehandels, ein Nautischer Verein gegründet wurde. Schon lange zuvor hatte man sich in Lübeck zur bedeutenden Schiffergesellschaft zusammengeschlossen, die seit 1401 aus der St.Nikolaus-Bruderschaft und später hinzugekommenen St. Annen-Bruderschaft entstanden war. Das erhaltene beeindruckende Haus der Schiffergesellschaft war Versammlungsort und stellte Alten und Bedürftigen Speisen und Wohnraum zur Verfügung. Später kamen durch die seemännischen Kenntnisse das Ausstellen von Schiffspässen, Bewachung des Hafens und Beratung des Senats als Aufgaben hinzu. Die Schiffergesellschaft geht bis heute noch ihren sozialen Aufgaben nach und ist Mitglied im Nautischen Verein zu Lübeck e. V.

Im Haus der Schiffergesellschaft finden die jährlichen Nautischen Essen des Nautischen Vereins zu Lübeck e. V. statt, das somit lebendiger und beliebter Treffpunkt der nautischen Gemeinschaft Lübecks und weit darüber hinaus ist.

Seine besondere Bedeutung hat der Nautische Verein Lübeck e. V. auch dadurch unter Beweis stellen können, dass er den Deutschen Seeschifffahrtstag mit dem DNV schon dreimal erfolgreich ausgerichtet hat, und zwar in den Jahren 1926, 1962 und 2004. Die Seeunfalluntersuchung und die Stellung des Kapitäns waren sowohl 1926 in den damals jährlich stattfindenden Seeschifffahrtstagen als auch 1962 Schwerpunktthemen. 2004 wurde auf der Fachtagung in zehn Arbeitsgruppen ein breites Spektrum von Schifffahrtsthemen eingehend diskutiert. Der Nautische Verein Lübeck e. V. beteiligt sich weit über seinen historischen Standort hinaus intensiv an allen maritimen Fragen in Deutschland. Mit ihrer Vereinsarbeit und in den Gremien des DNV leisten die Lübecker seit 150 Jahren wertvolle Beiträge zur Entwicklung des Seewesens in Deutschland. Es sei hier stellvertretend für viele andere an das Gründungsmitglied des DNV, den bedeutenden Lübecker Schiffbaumeister J.A. Meyer, erinnert.

Wir freuen uns auch künftig auf die konstruktive Zusammenarbeit mit dem Nautischen Verein Lübeck e.V.

gez. Frank Wessels, Vorsitzender

Grußwort des Vorsitzenden des Nautischen Vereins Lübeck

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Freunde des Nautischen Vereins Lübeck,

wie unsere Satzung sagt, befasst sich unser Verein mit allen im allgemeinen Interesse liegenden Angelegenheiten der Handels- und Sportschifffahrt, der Seestreitkräfte, der Fischerei, der Häfen- und Wasserstraßen sowie der maritimen Umwelt. Ein weites Aufgabenfeld! Niemand hat bei der Gründung vor 150 Jahren voraussehen können, welch eine rasante Entwicklung die deutsche und damit verbunden die internationale Schifffahrt in dieser für uns kurzen Zeit nehmen würde.

Es waren hier in Lübeck Kapitäne und der Schifffahrt nahestehende Personen, die sich zusammenfanden, den Nautische Verein gründeten und so ihre Interessen für das Maritime gegenüber Behörden der Stadt kundtaten. Mit dem Beitritt zum Deutschen Nautischen Verein wurde das auf Bundesebene übertragen.

Die technische Entwicklung im Schiffbau bis zum heutigen Baukastensystem, die Abkehr vom Segler zur Dampfmaschine und hin bis zum Dieselmaschinenantrieb sowie auch die Entwicklung in der Navigation wurden von tüchtigen Personen aus unserem Verein begleitet und mitgestaltet.

Darum hat auch die schifffahrtsverbundene Hansestadt Lübeck über all diese Jahre ein großes Interesse unserem Verein entgegengebracht. Diese enge Kooperation zu Stadt, Behörden, Verbänden und Vereinen werden wir auch zukünftig weiter pflegen.

Für das 150jährige Jubiläum haben wir uns entschlossen, eine Festschrift herauszugeben, die die Geschichte des Vereins unseren Mitgliedern und Freunden näherbringen soll. Wird es in 50 Jahren wieder eine Festschrift geben?

Wie es zukünftig mit der Schifffahrt im Zeitalter der Digitalisierung weiter gehen wird, das wage ich nicht vorauszusagen. Unsere Mitglieder werden den Zukunftsprozess aber mitgestalten - es wird Schifffahrt weitergeben, das ist sicher.

Ich möchte mich für die Ausgestaltung dieser Festschrift bei allen, die daran mitgewirkt haben, ganz herzlich bedanken. Ich bedanke mich auch an dieser Stelle für die Unterstützung des Lübecker Senats und der Lübecker Wirtschaft in organisatorischer wie auch finanzieller Art.

Lübeck, im Februar 2020
Der Vorsitzende
Kapitän Jürgen Schlichting

Entwicklungen, die zur Gründung des

Nautischen Vereins Lübeck führten

Die erste in ihren Aufgabenstellungen einem Nautischen Verein am nächsten kommende Zusammenschließung von mit der Seeschifffahrt verbundenen Interessen in Lübeck ist die Schiffergesellschaft zu Lübeck. Sie wurde im Jahre 1535 als Nachfolgerin geistlicher Bruderschaften der Seefahrenden gebildeten.

Diese Bruderschaften waren die am 26.12.1401 gegründete St. Nicolaus-Bruderschaft, welche sich den heiligen Nicolaus zu ihrem Schutzpatron erkoren hatte, und die etwa hundert Jahre später gegründete St. Annen-Bruderschaft, die sich die heilige Anna zu ihrer Schutzpatronin erkoren hatte und die der Jakobikirche einen Altar gestiftet hat.

Wenn auch die Schiffergesellschaft (die 1535 Grundstück und Gebäude Breitestr. 2 / Ecke Engelsgrube erwarb) bald nach ihrer Entstehung im Jahre 1535 zu einer Art Berufsgenossenschaft wurde, weil nur noch die Schiffer – die Schiffsführer selbst – den Kreis der Mitglieder bildeten, so umfasste die erste geistliche Bruderschaft der Seefahrenden von 1400 nicht nur die Schiffer und das Schiffsvolk, sondern auch andere, z. B. Kaufleute.

So gehören ja auch heute zum Nautischen Verein Lübeck nicht nur Kapitäne und Schiffsoffiziere, sondern viele an dem Großbereich der Seefahrt interessierte Menschen aus den verschiedensten Berufszweigen.

Mit dem Gesetz zur Einführung der Gewerbefreiheit vom 29.09.1866 und einer damit einhergehenden Auflösung der Gilden und Zünfte auch in Lübeck wurden in der Schifferbruderschaft neue Überlegungen angestellt.

Erste Anregungen zur Gründung eines Allgemeinen Deutschen Nautischen Vereins gingen dann im Jahre 1867 von dem Hamburger Kapitän P.H. Berg aus, nachdem es schon vorher in Memel und Königsberg zu Zusammenschlüssen Schifffahrtsinteressierter aller Bevölkerungsschichten gekommen war.

- Am 14. April 1868 wurde im Berliner Hotel „Hotel d´Hambourg“ der Deutsche Nautische Verein gegründet.

Die Schifferbrüder in Lübeck waren damals der Auffassung, dass man den Vereinszweck, nämlich die Wahrnehmung und Förderung aller Angelegenheiten der Schifffahrt und des Seewesens, nur durch eine Zusammenarbeit möglichst vieler Persönlichkeiten aus der Schifffahrt, des Schiffbaus und der Hafenwirtschaft erfüllen könnte.

Daher erklärte auf der Gründungsveranstaltung des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin der anwesende Lotsenkommandeur Zuhr als Vertreter der Lübecker Schiffergesellschaft, den Beitritt seiner Organisation zum neu gebildeten Deutschen Nautischen Verein.

Kapitän Wolfgang Pistol

Gründung des Nautischen Vereins Lübeck e.V. am 07.02.1870

Der Aufforderung des Deutschen Nautischen Vereins, in den Hafenstädten Nautische Vereine zu bilden, kam man auch in Lübeck nach entsprechender Initiative von 6 Mitgliedern der Schiffergesellschaft nach.

Am 31. Januar 1870 wurde im Saal der Schiffergesellschaft mit der Gründung des Nautischen Vereins zu Lübeck begonnen. Angehörige der Schiffergesellschaft und auch Nichtmitglieder schrieben sich, nachdem die Statuten des Nautischen Vereins vorgelesen und darüber keine Diskussion verlangt worden war, in die Listen ein.

Der vorläufig mit dem Präsidium beauftragte Lotsenkommandeur Zuhr legte nach acht Tagen den Entwurf für eine Vereinssatzung vor, die mit wenigen Änderungen als „Statut des Nautischen Vereins zu Lübeck“ angenommen wurde.

In den „Lübeckischen Blättern“, (Heft Nr. 11 von 06. November 1870) ist in der „Kleinen Chronik“ über die Gründungsversammlung folgende Notiz zu lesen:

„(Nautischer Verein). In dem neuerbauten Saal der Schiffergesellschaft fand am 7. Februar eine Abendveranstaltung zur Constituierung eines hiesigen Zweigvereins des allgemeinen Deutschen Nautischen Vereins statt.

Der vorgelegte Entwurf von Statuten wurde genehmigt. Nach denselben können außer Schiffern und Rhedern auch alle anderen Personen, die sich für das Seewesen interessieren, Mitglieder des Vereins werden.

Die Mitglieder haben jährlich einen Beitrag von einem Thaler zu entrichten. Der Vorstand besteht aus 7 Personen. In denselben wurden gewählt I.A. Suckau als Vorsitzender, A. Rehder als Stellvertreter desselben, die Ältesten der Schiffergesellschaft Wendlitz, Thiel und Heitmann, der Capitain Steffen und der Secretair der Handelskammer Dr. Franck.

Zu dem am 14., 15. und 16. Februar d.J. in Berlin stattfindenden zweiten Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins hat der hiesige Zweigverband den Schiffscapitain Heitmann delegiert, sowie die Handelskammer, welche von Bremen aus um Entsendung eines Abgeordneten ersucht wurde, das Mitglied der Kaufmannschaft I.A. Suckau.“

Untertrave um 1870 (Quelle NVL-Unterlagen)

Kapitän Wolfgang Pistol

Gründung der Sozialen Wohlfahrtseinrichtung

des Nautischen Vereins Lübeck e.V. im Jahre 1950

Die Soziale Wohlfahrtseinrichtung des Nautischen Vereins Lübeck e.V. wurde 1950 als Ergänzung zur Arbeit des Muttervereins gegründet. Mit dem Entschluss zum Bau von Wohnungen galt es damals in erster Linie zur Linderung der extremen Wohnungsnot seiner Mitglieder nach dem Kriege beizutragen. So entstanden dann 41 Wohneinheiten in Lübeck, die heute weiterhin dem sozialen Wohnungsmarkt zur Verfügung stehen. Heutiger Zweck des Vereins ist die Unterstützung gemeinnütziger Einrichtungen, die dem Satzungszweck nahestehen. Deshalb ist der Verein bei der Vergabe von Unterstützungen eng an das Gemeinnützigkeitsrecht der Abgabenordnung gebunden. Einzelhilfen sind daher nur möglich, wenn die Höchsteinkommens- und Vermögensgrenzen derjenigen, die um Hilfe suchen, beachtet werden. Des Weiteren wird eine Sterbekasse angeboten.

Der Verein hat rund 100 Mitglieder, und Mitglied kann nur werden, wer auch Mitglied im Nautischen Verein Lübeck e.V. ist. Der Jahresbeitrag beträgt derzeit 21 Euro, hierin sind 18 Euro für die Sterbekasse enthalten. Beim Tode eines Mitgliedes wird an die Angehörigen ein Sterbegeld von 1.000 Euro für die Begräbniskosten gezahlt, wenn das Mitglied mindestens 6 Jahre dem Verein angehört hat.

Das Vermögen des Vereins besteht im Wesentlichen aus den Häusern mit denMietwohnungen Mönkhofer Weg 23, 25 und 27 sowie Ratzeburger Allee 30-32. Die Häuser werden von einem Verwalter betreut; er ist Mitglied und sitzt auch im Vorstand des Vereins.

Die Häuser wurden zwischenzeitlich saniert und modernisiert. Dabei wurden entsprechend Fördermittel aufgenommen. Aufgrund der soliden Ausstattung des Vereins mit liquiden Mitteln konnte aber auch eine geplante Sondertilgung vorgenommen werden. Alle nicht förderungsfähigen Kosten konnten aus vorhandenen Eigenmitteln finanziert werden.

Die Mieten der Häuser entsprechen dem Lübecker Mietspiegel. Alle Wohnungen sind vermietet, die Ergebnisse aus den Vermietungen verlaufen weiter sehr positiv. Die laufenden Ausgaben des Vereins, insbesondere die Bedienung der Darlehen, konnten aus den Eigenmitteln zügig bezahlt werden. Wir sehen sehr positiv in die Zukunft.

Kapitän Jürgen Schlichting

Chronologie bedeutsamer Ereignisse für die maritime Entwicklung im lübschen Raum *vor* Gründung des Nautischen Vereins Lübeck

1143 Alt Lübeck, gelegen auf der von der Trave und der Schwartau gebildeten Halbinsel, war wiederholt feindlicher Zerstörung ausgesetzt. Deshalb baute Graf Adolf II. von Schauenburg die Stadt im Bereich des heutigen Burgtores mit Ansiedlern aus Flandern, Holland, Westfalen und Friesland auf.

1159 Nach einer Feuersbrunst wurde Lübeck durch Herzog Heinrich den Löwen, den neuen Schutzherrn der Stadt, zum zweiten Male gegründet.

1160 Bildung der „Gotlandfahrer-Genossenschaft“

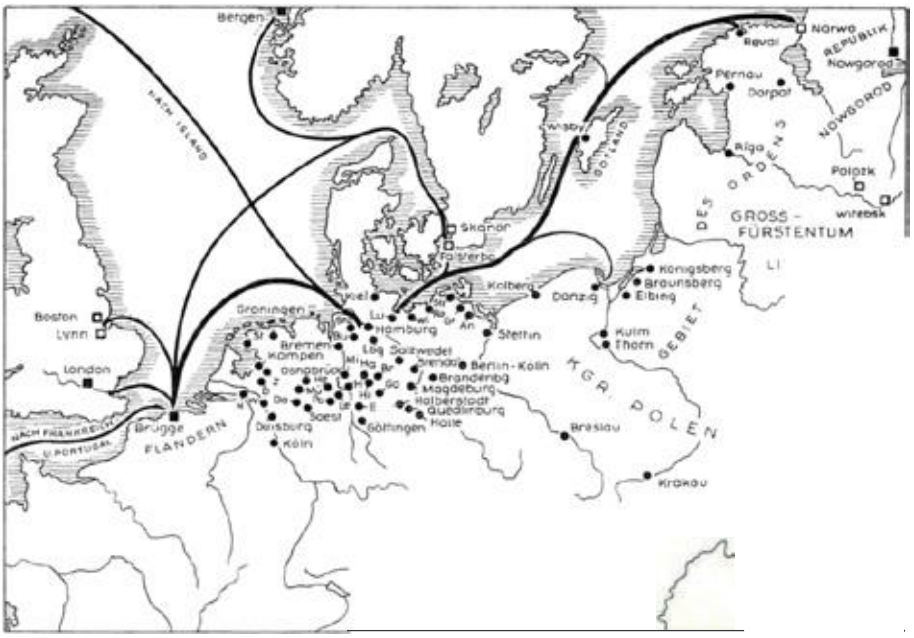
1161 Erster Handelsvertrag zwischen Lübeck und Schweden

1192 Der Seekompass wird erstmalig in Europa nachgewiesen.

1226 Werden die von Heinrich dem Löwen und die im ersten kaiserlichen Privileg 1188 der Stadt gewährten Rechte durch ein zweites Reichsfreiheitsprivileg erweitert, d. h., Lübeck bleibt dem Kaiser direkt unterstellt und erhält für sich und seine Bürger erhebliche Rechte, welche die bis 1937 gültige Bezeichnung „Freie und Reichsstadt“ begründen.

Ältestes Seezeichen bei Travemünde erwähnt.

1230/1241 Verträge zwischen Lübeck und Hamburg zur Sicherung der Landstraße zwischen beiden Städten. Zugleich Sicherung des hansischen Seehandelssystems in Ost- und Nordsee über die schleswig-holsteinische Landenge. Anfänge der Hanse.



(Bild NVL-Unterlagen)

- Bedeutende Hansestädte
- Hansekontore / Sonstige Niederlassungen der Hanse

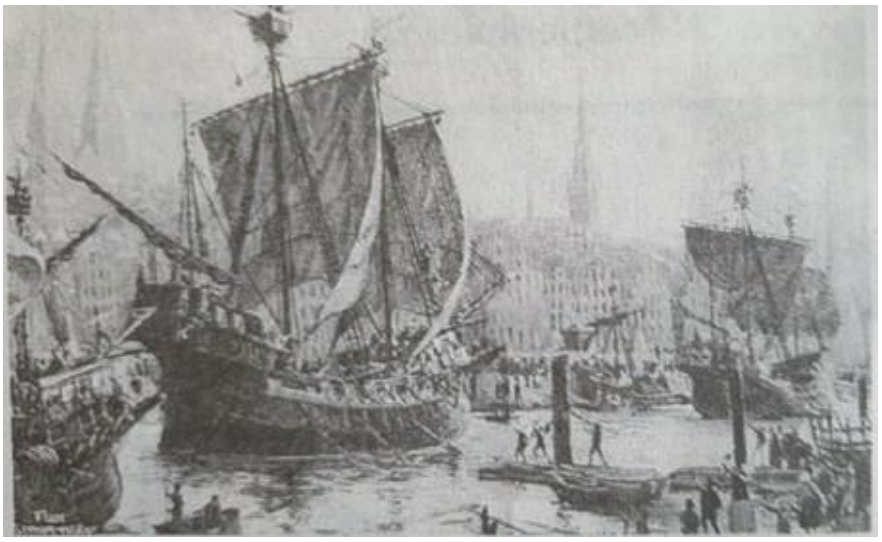
1329 Lübeck kauft „Ort und Turm“ Travemünde, um sich auch vor Überfällen von See zu schützen.

Einfahrt Travemünde (Bild NVL Unterlagen)

1398 Am 22.07. Eröffnung der ersten künstlichen Wasserstraße Europas, des Stecknitz-Kanals zwischen Lauenburg und Lübeck. Ende des 14. Jahrhunderts Gründung des Amtes der Stecknitzfahrer.

1428 Einführung des Sund-Zolls bei Helsingör und Helsingborg.

1458 Achtzehn Schiffe der Lübecker Baienflotte, die mit Wein und Salz aus Südfrankreich kamen, werden von den Engländern gekapert.



Untertrave um 1450 (Bild NVL-Unterlagen)

1492 Die erste Entdeckungsreise des Columbus nach Amerika macht die vorher gelegentlich nachweisbare Kenntnis der magnetischen Missweisung zum Allgemeingut der nautischen Wissenschaft.

1530 Am 20.06. wird die von Lübeck erlassene Ordnung für Schiffer und Bootsleute vom Hansetag angenommen. Diese Ordnung regelt in 31 Absätzen die Rechte und Pflichten aller am Seeverkehr Beteiligten, insbesondere Partenvertrag, Befrachtung, Heuer und Verpflegung – diese mit Zulagen für die Besatzung bei Fahrten westwärts nach Holland, Seeland, England und Schottland – sowie die Ordnung an Bord mit Wach- bzw. Anwesenheitspflichten auf der Reede und im Hafen.

1535 Die 1400 gegründete St. Nikolaus-Bruderschaft schließt sich mit der St. Annen-Bruderschaft des seefahrenden Mannes zur Schiffergesellschaft zusammen und erwirbt Grundstück und Gebäude Breite Straße 2 / Ecke Engelsgrube, heute noch als Haus der Schiffergesellschaft bekannt.

Giebel Haus der Schiffergesellschaft (Foto NVL Unterlagen)

1539 In jedem Testament soll zur Erhaltung der Tiefe der Trave eine Mark vermacht werden.

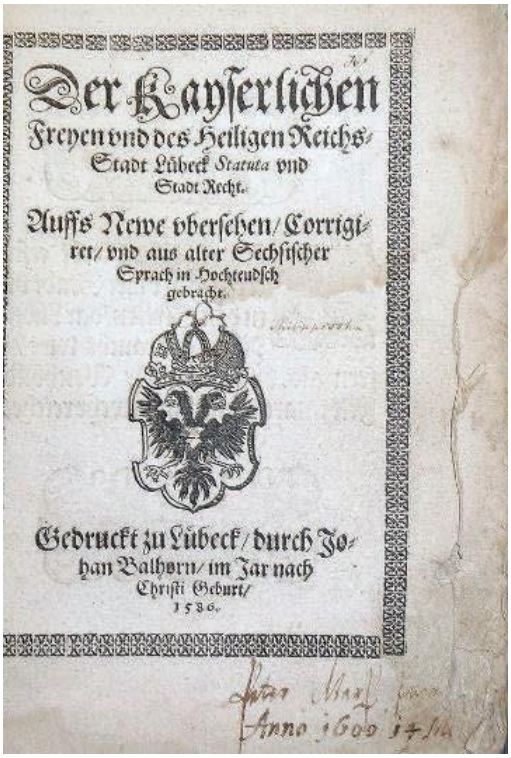
1565 Sweder Hoyer, Prediger an St. Jakobi, stirbt in Ausübung seines Dienstes als Schiffsprediger an den Folgen einer Seuche an Bord einer lübschen Kriegskogge.

1567 Mit der Fertigstellung der „Adler von Lübeck“ vollbringt der Lübecker Schiffbau seine bis dahin größte Leistung.

„Adler von Lübeck“ (Bild Unterlagen NVL)

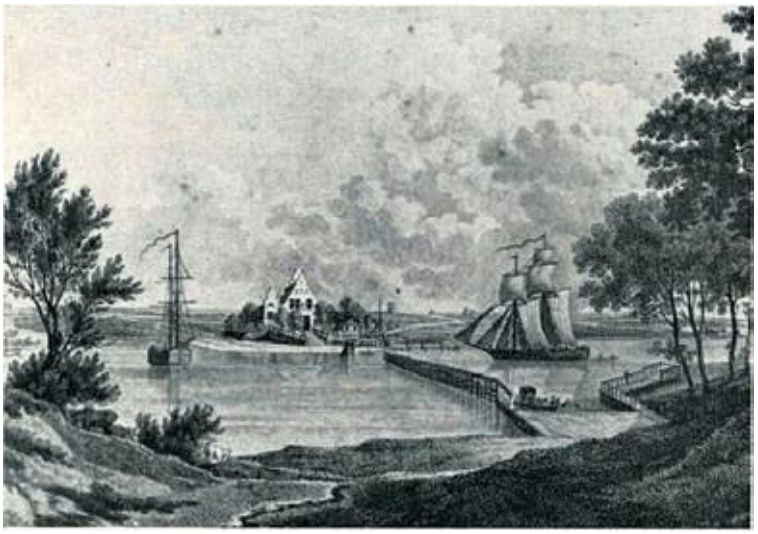
Abmessungen: 109 lübsche Ellen lang (Elle = 57,5 cm), 26 Ellen breit, 800 Last = 1600 Tonnen Tragfähigkeit. Seemännische Besatzung: 400 Mann, dazu 500 Soldaten und 120 Mann Geschützbedienung. Armierung: 120 Geschütze zwischen acht 40pfündigen Kartaunen und 28 Mörsern.

1569 Gerhard Mercator bringt eine „Große Weltkarte“ heraus in der nach ihm benannten Mercatorprojektion, die auch heute noch für fast alle Seekarten benutzt wird.


Der Kayserlichen
Freyen vnd des Heiligen Reichs
Stadt Lübeck Statuta vnd
Stadt Recht.
Auffs Newe vbersehen/ Corrigiret/ vnd aus alter Sechsischer
Sprach in Hochteudsch
gebracht.
Gedruckt zu Lübeck/ durch Johan Balhorn/ im Jar nach
Christi Geburt/
1586.

Druck der Statuten der „Freien und Heiligen Reichsstadt Lübeck“ (Unterlagen NVL)

1600 Zur Erhaltung der Travetiefe muss je Last (ca. 200 kg) Kaufmannsgut eine Abgabe gezahlt werden.



Ansicht der Herrenfähre an der Trave bei Lübeck (Bild NVL-Unterlagen)

1614 Eine überarbeitete Ausgabe der „Ehrbaren Hanse-Stätte Schiffs-Ordnung und Seerecht“ wird am 23. Mai 1614 in Lübeck beschlossen und gedruckt.

Der Erbaren
HanseStätte
Schiffs-Ord-
nung vnd Seerecht.
Deren sich ihre Bürger/ sonderlich die Schiffs-Redere/ Befrachtere / Schiffer vnd Schiffsvolck zuverhalten.
Vonneuen vbersehen vnd gebessert/ vnd vnter gewisse Titul aufgetheilet.
Gedruckt in der Käyserlichen Freyen Reichs Statt Lübeck / bey Samuel Jauchen.
ANNO M. DC. XIIII.

Schiffsordnung von 1614 (Bild NVL-Unterlagen)

1629 Die Lübecker dehnen ihre Seefahrten bis ins Mittelmeer aus. Nach dem Verfall der Seemacht Spaniens kapern die Seeräuber Nordafrikas seit 1615 neben anderen 22 Lübecker Schiffe und setzen 84 Personen gefangen. Um die für den Loskauf erforderlichen Mittel aufzubringen, werden für die 1629 gegründete Sklavenkasse ein Zoll von den aussegelnden Schiffen und eine Abgabe vom Schiffer erhoben.

1655 Frankreich gewährt den Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck ein günstiges Privileg, das für Lübeck den Ruf der Rotweinstadt (Lübecker Rotspon) begründet.

1696 Schifffahrtsnachrichten der im „Lloyd“ vereinigten englischen Seeeinzelversicherer erscheinen. Lloyds Kaffeehaus in London wird damit die erste Schiffsmeldestelle der Welt.

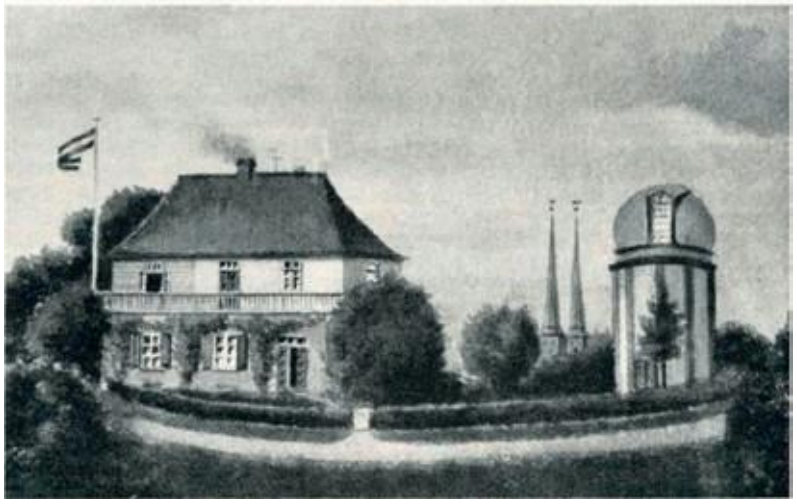
1731 Hadley bringt den Spiegelsextanten heraus, dessen Grundform bis heute beibehalten worden ist.

1764 Harrison erhält eine Prämie für die Konstruktion des ersten brauchbaren Chronometers.

1806 Französische Truppen erobern Lübeck und zwingen Blücher an der lübeckisch-dänischen Staatsgrenze zur Kapitulation. 1811-1813 war Lübeck dem französischen Kaiserreich einverleibt. In jener Zeit ist beabsichtigt, den Hemmelsdorfer See zu einem französischen Kriegshafen auszubauen, der durch die Aalbeck bei Niendorf von der Ostsee aus erreicht werden sollte.

1807 Fultons Dampfschiff mit Maschine von James Watt macht am 7. Oktober die erste planmäßige Fahrt auf dem Hudson.

1808 Am 27. Juli erfolgt die Gründung der Seefahrtschule Lübeck durch die 1789 ins Leben gerufene Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit unter ihrem Vorsteher Pastor Dr. Suhl.



Seefahrtschule Lübeck auf der Wallanlage (Bild NVL-Unterlagen)

1823 Das erste Dampfschiff, die „PRINCESS WILHELMINE“, befährt die Trave.

„Princess Wilhelmine“ auf der Trave (Bild NVL-Unterlagen)

1824 Protest der Fischer gegen das Ausschütten glühender Asche in das Fahrwasser.

Beginn der regelmäßigen Dampfschifffahrt nach Kopenhagen mit dem Dampfer „KAROLINE“ (zweimal wöchentlich).

1827 Josef Ressel aus Wien erhält am 11. Februar ein Patent auf die Erfindung der Schiffsschraube.

1829 Der Travemünder Leuchtturm erhält sein jetziges Aussehen. Der 1817 errichtete Turm wird am 9.1.1927 durch Blitzschlag schwer beschädigt. Der Turmhelm brennt aus. Anstelle eines 1534 von den Holsteinern zerstörten Leuchtturms war bereits 1539 ein neuer errichtet worden.

1831 Beginn der regelmäßigen Dampfschifffahrt Travemünde – Sankt Petersburg. „Anfangs mit zwei, später mit drei großen Schiffen wurden in diesem Jahr 14 glückliche Fahrten gemacht“, wird von Zeitzeugen berichtet.

1834 Rath- und Bürgerbeschluss vom 12. April: „Austiefung der Trave Mündung und der Untertrave bis zur Normaltiefe von 14 Fuß vermittels Dampfbagger sowie Berichtigung des Travestromlaufs vermittels Schlickzäunen“.

Lloyd´s Register of Shipping als Klassifikationsgesellschaft gegründet.

1837 Gründung der Firma H. Thomsen, Schiffsklempnerei und Herstellung von Schiffslaternen. Erste Firma dieser Art in Deutschland.

1838 Samuel F. Morse erprobt am 6. Januar den von ihm erfundenen Schreibtelegraphen über eine längere Strecke. Das damals verwendete Morsealphabet gilt mitgeringfügigen Veränderungen noch heute.

1847 Gründung des Stammhauses L. Possehl & Co. – der Obergesellschaft der Possehl-Gruppe – als Eisen- und Kohlenhandlung.

1850 Am 2. Februar Gründung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Wegen Einspruchs Dänemarks kann eine direkte, bereits 1831 geplante Linie nach Hamburg nicht gebaut werden.

Beginn der ersten Linienschifffahrt Finnland – Lübeck.

1851 Am 15. Oktober Eröffnung der Eisenbahnlinie Lübeck-Büchen. Lübeck erhält damit Anschluss an die seit 1846 bestehende Bahn Hamburg-Berlin und 1864 über Lauenburg und Lüneburg nach Süden. Der direkte Verkehr nach Hamburg wird erst am 1. August 1865 aufgenommen.

1853 Im Zuge der politischen Neuordnung im Stadtstaat Lübeck nach 1848 schließen sich Kaufleute-Kompagnien zusammen und begründen die Handelskammer zu Lübeck.

1856 Am 19. September Gründung der Credit- und Versicherungsbank, die ab 1. Juni 1856 als Commerz-Bank in Lübeck und später als Handelsbank Lübeck firmiert.

1857 Am 14. März erklärt sich Dänemark vertraglich zur Aufhebung des Sundzolls bereit gegen Zahlung von 30.476.325 dänischen Thalern (1 dänischer Thaler=2,25 Reichsmark) von den beteiligten Staaten im Verhältnis ihres jeweiligen Schiffsverkehrs.

Lübecks Anteil beträgt 102.996 dänische Thaler = 231.741 Reichsmark. Man zahlt diese Summe aus den Beständen der Sklavenkasse, die bald darauf aufgelöst wird.

1864 Im Januar Gründung der Fachzeitschrift „HANSA“.

1865 Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

1867 Am 16. März Gründung des Germanischen Lloyd, Deutsche Gesellschaft zur Klassifizierung von Schiffen.

Am 28. Mai Gründung der Firma H. Weigel, Schiffsausrüstung in Lübeck.

Am 1. Juli Gründung des Norddeutschen Bundes (Preußen, Hamburg, Bremen, Lübeck, Oldenburg, Mecklenburg und weitere Länder), dessen Verfassung in Art. 54

vorschreibt: „Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.“

Am 25. Oktober Einführung einer gemeinsamen Handelsflagge Schwarz-Weiß-Rot.

1868 Am 14. April erklärt der Vertreter der Schiffergesellschaft, Lotsenkommandeur Zuhr, auf der konstituierenden Versammlung des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin den Beitritt seiner Gesellschaft zu diesem Verein.

Am 9. Mai Nautischer Verein in Vorbereitung, Vorsitzender Konsul W. Minlos.

1869 Am 17. November Eröffnung des 161 km langen, schleusenfreien Suez-Kanals.

Um 1860 Dampfschiffe an der Untertrave (Bild NVL-Unterlagen)

Chronologie bedeutsamer Ereignisse für die maritime Entwicklung und den Nautischen Verein im lübschen Raum *seit* Gründung des Nautischen Vereins Lübeck

1870 Am 7. Februar Gründung des Nautischen Vereins Lübeck

Unterschriften aus der ersten Mitgliederliste:

Am Jahresende 1870 hat der Verein 121 Mitglieder.

Während der Gründerzeit haben die örtlichen Nautische Vereine ihren Sitz in: Memel, Danzig, Rügenwalde, Stettin, Wolgast, Greifswald, Barth, Zingst, Rostock, Lübeck, Kiel, Hamburg, Vegesack, Elsfleth, Brake, Timmel, Papenburg und Berlin (DNV).

Heute (2019) haben die örtlichen Nautischen Vereinen ihren Sitz in: Lübeck, Bremen, Bremerhaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, Emden, Flensburg, Hamburg, Kappeln, Kiel, Neustadt i.H., Stade, Elsfleth, Husum, Rostock, Saßnitz, Stralsund, Puttgarden, Wilhelmshaven, Wismar, Hamburg (DNV).

1871 Am 6. Februar Erstellung einer Denkschrift des NVL über „Auslegung eines Leuchtschiffes bei dem Riff vor Gedser und die Errichtung eines Leuchtfeuers auf Bukow.

Am 22. Juli Eingabe des NVL an den Senat betreffs „Begradigung und Vereinfachung des Fahrwassers der Trave mit Durchstich der Landverbindung Glashütte-Alt Lübeck“.

1872 Am 13. November Hochwasserkatastrophe. Höchster Wasserstand in Travemünde 3,30 m über NN, in Lübeck 3,17 m über NN.

Darstellung der Überflutungsbereiche 1872 (Bild NVL-Unterlagen)

1872 Am 27.12. Erlass der Seemannsordnung. An der Erstellung wie auch der Weiterentwicklung 1878 und 1902 haben alle Nautischen Vereine mitgewirkt.

1876 (Erste deutsche) Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See.

1877 Senator Wm. Minlos, Vorsitzender zur Zeit der Gründungsvorbereitungen des NVL von 1868-1870, stiftet einen Pokal mit folgender Widmung:

(Foto Wolfgang Pistol)

„Lassen Sie den Pokal nie zu lange trockenstehen.
Feuchtigkeit schadet ihm nicht, und diejenige,
welche aufzunehmen er bestimmt ist,
erfreut des Menschen Herz“.

Am 27. Juli wird das Seeunfall-Untersuchungsgesetz erlassen. Bildung des Oberseeamtes und der Seeämter.

1879 Auf dem DNV-Vereinstag am 10. März findet das vom NVL-Mitglied Thomsen für Segelschiffe hergestellte Nebelsignalgerät allgemeine Anerkennung „welches statt mit

dem Munde geblasen zu werden, durch einen mittels mechanischer Kraft hergestellten Luftdruckes zum Tönen gebracht wurde, besonders wegen der Leichtigkeit der Handhabung, Stärke und Preiswürdigkeit."

Lotsenboote vor Travemünde 1880 (Bild Unterlagen NVL)

1880 Behandlung des Themas des geplanten Baues eines Nord-Ostsee-Kanals durch den NVL. Forderung an den Senat: „zur Abwendung des Lübecks möglicherweise entstehenden Nachteiles eine durchgreifende Verbesserung des bestehenden Stecknitz-Kanals einzuleiten".

Untertrave 1880 (Bild Unterlagen NVL)

1887 Am 13. Juli führt das zum Schutze der im Beruf tätigen Seeleute erlassene Seeunfall-Versicherungsgesetz zur Gründung der See-Berufsgenossenschaft und der Seekasse.

1890 Erlass der ersten Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der See-Berufsgenossenschaft.

Am 19. Februar NVL Eingabe an den Senat: „Der Hohe Senat wolle 1. Die Errichtung einer Nebelsignalstation am Brodtener Ufer oder am Norderbollwerk bei Travemünde und 2. Die Auslegung einer Heul- oder Glockenboje an Stelle der bisherigen Steinrifftonne geneigtest in Erwägung ziehen.“ Nach vielen Diskussionen und praktischen Erprobungen beschloss die Bürgerschaft am 1. Februar 1897 „die Anschaffung zweier Sirenen und beauftragte die Baudeputation bis zur definitiven Errichtung einer Nebelstation in Travemünde regelmäßig bei Nebelwetter vermittels einer bei der Ansegelungstonne provisorisch auf einem Dampfer zu postierenden Dampfsirene Signale geben zu lassen.“

1891 Für den ausscheidenden Konsul Suckau wird Präses H. Lange 1. Vorsitzender des NVL.

1893 Rudolf Diesel konstruiert den ersten nach ihm benannten Motor, der nach laufender Weiterentwicklung sehr bald Verwendung als Schiffsantriebsmaschine findet.

Die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) wird eingeführt.

Staatsvertrag Preußen/Lübeck zum Bau des Elbe-Trave-Kanals.

1894 Für den ausscheidenden Präses H. Lange wird Dr. jur. C. Franck 1. Vorsitzender des NVL.

1895 Der Kaiser-Wilhelm-Kanal (99km lang, mit zwei Schleusengruppen an den Enden des Kanals) wird eröffnet.

In den Jahren 1895 bis 1897 überbrückt Marconi erstmalig größere Entfernungen mit den von Hertz entdeckten elektromagnetischen Wellen, die Grundlage der Funknavigation werden.

1898 Die als Anzeigegerät für Fischlupe, Echolot, Radar und Sichtpeiler, auch die im Fernsehen benutzte Kathodenstrahlröhre wird von F. Braun erfunden.

1899 Ratsbeschluss: Die Tiefe des Fahrwassers der Trave soll von 7,50 m bis zum Jahre 1912 auf 8,50 m gebracht werden.

Gründung der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG).

1900 Am 16. Juni Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals, heute Elbe-Lübeck-Kanal, durch teilweise Nutzung der Trasse des Stecknitz-Kanals. Er verkürzt die Verbindung zwischen Lauenburg und Lübeck von 94 km auf 67 km, vermindert die Zahl der Schleusen von 17 auf 7 und vergrößert die Tragfähigkeit der Schiffe von 7 ½ t auf 1000(!) t. Der Bau des Kanals kostet 23,5 Mio. Reichsmark, von denen Preußen 7,5 Mio. Reichsmark übernimmt.

Gründung des deutschen Schulschiffsvereins in Berlin.

In der Sitzung vom 13. Januar des NVL wird die Forderung nach Verbesserung der Befeuerung des Fehmarnbelts u. a. durch Auslegung eines Feuerschiffes erhoben.

Der Nautische Verein Emden hat die gesetzliche Festlegung der Ruderkommandos beantragt. Der NV Lübeck beschließt, das Kommando „Rechts“ und „Links“ gesetzlich unter der Voraussetzung einzufordern, dass dies auch für die Kriegsmarine gilt.

In der Hafen- und Revierordnung für die Trave soll festgelegt werden, dass, wenn zwei mit elektrischem Scheinwerfer versehene Schiffe einander im Fahrwasser begegnen, jedes Schiff gehalten sein soll, den Scheinwerfer nach der rechten Seite zu drehen.

Der Nautische Verein Lübeck hat 300 Mitglieder.

1902: Ersatz der Herrenfähre durch eine Straßendrehbrücke von sieben Metern Durchfahrtshöhe.

Im Hintergrund die alte Straßendrehbrücke, Vordergrund: die 1964 in Betrieb gegangene Klappbrücke (Bild Unterlagen NVL)

Der Verein der Reeder des Unterwesergebietes hat beschlossen, auf seinen Schiffen die Steuerkommandos „Steuerbord“ und „Backbord“ einzuführen, wie bei der Kaiserlichen Marine seit 1879 üblich. Der Verein Hamburger Reeder und der Deutsche Nautische Verein möchten weiterhin an den Ruderkommandos „Rechts“ und „Links“ festhalten. Dies ist auch die Position des Nautischen Vereins Lübeck.

Gründung der Firma „Drägerwerk“ von Heinrich und Bernhard Dräger.

1903 Am 28. Oktober 1903 ist eine neue kaiserliche Verordnung über einheitliche Ruderkommandos erlassen worden, die am 1. April 1904 in Kraft tritt.

Nach dieser Verordnung darf fortan nur ein solches Ruderkommando gebraucht werden, welches die Legung des Ruderblattes, nicht der Pinne bezeichnet.

Vom 1. April 1905 ab sind – zur Legung des Ruderblattes – ausschließlich die Kommandoworte „Steuerbord“ und „Backbord“ zu verwenden, soweit erforderlich mit dem das Maß des Ruderlegens angebenden Zusatz.

Damit sind die vom Nautischen Verein Lübeck energischen Versuche, das Ruderkommando „Rechts“ und Links“ zur Einführung zu bringen, endgültig gescheitert.

„Der vollendeten Tatsache gegenüber blieb dem hiesigen Verein nichts übrig, als sein Bedauern über die mit unnötiger Eile erlassene, im Ergebnis nicht unbedenkliche Verordnung Ausdruck zu geben“, so der Vorstand des NVL.

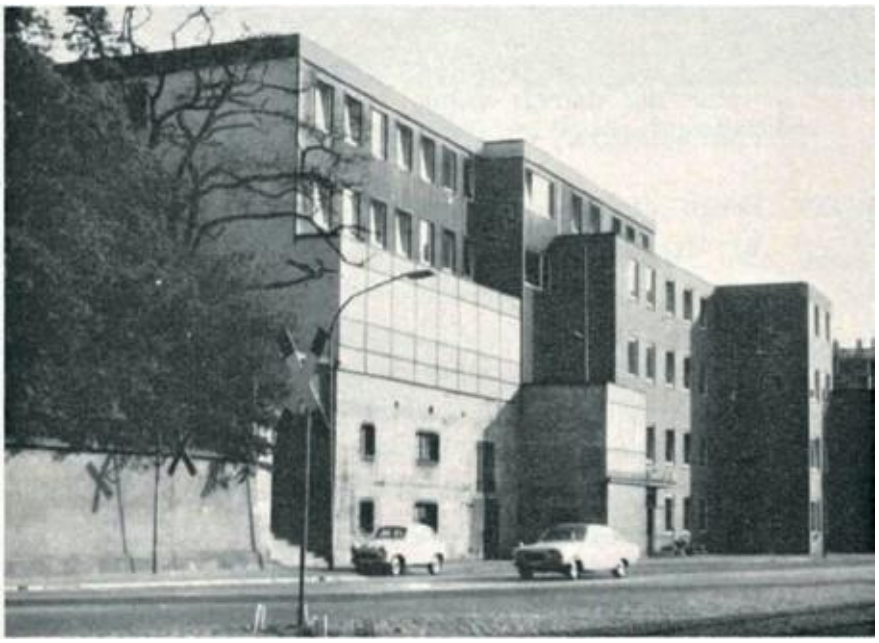
Dr. Meyer-Lürssen wird 1. Vorsitzender des NVL.

Der Nautische Verein Lübeck hat 134 Mitglieder (Jahresbeitrag 3 Mark).

1904 Erstes deutsches Schiff mit Turbinenantrieb: Kleiner Kreuzer „Lübeck“.

1906 Auf der Internationalen Funkkonferenz in Berlin wird für den Notruf das SOS beschlossen und ab 1908 international eingeführt.

1907 Gründung des Vereins Lübecker Seemannsheim e.V., der am 13.2.1913 sein Lübecker Seemannsheim An der Untertrave 1 einweihen kann.



Das Lübecker Seemannsheim „Sweder-Hoyer Haus“ um 1960 (Bild Unterlagen NVL)

1908 Anschütz-Kämpfe konstruiert den ersten Kreiselkompass.

1911 Gründung der DEBEG (Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie mbH), die in Deutschland die Ausrüstung der Handelsschiffe mit Funknachrichten- und Funknavigationsanlagen übernimmt.

Schlepperdampfer „Travemünde“ 1911 (Bild Unterlagen NVL)

1912 Am 15. April Untergang der Titanic (47.000 BRT) auf der Jungfernreise von England nach den USA nach einer Kollision mit einem Eisberg. Über 1.500 Menschen ertrinken. In diesem Zusammenhang werden später die Dienststunden für den Telegraphisten festgelegt, der 1921 als Schiffsoffizier eingruppiert wird.

Dieser Unfall hat die Schaffung eines internationalen Eispatrouillendienstes und die erste internationale Schiffssicherheitskonferenz in London zur Folge (1914), deren Ergebnis jedoch wegen des Ersten Weltkriegs nur teilweise verwirklicht wird.

Als Sofortmaßnahme wird die Telegraphie-Ausrüstungspflicht beschlossen für Schiffe über 1.600 BRT oder mit mehr als 12 Fahrgästen oder mit mehr als 50 Personen (einschließlich Besatzung).

Weiter internationale Konferenzen erfolgen. Die SOLAS-Konvention (Safety of Life at Sea) wird letztlich eingeführt. Die IMCO, später IMO (International Maritime Organisation) in London, besteht noch heute und soll aufkommende Probleme schnell behandeln.

1913 Behm baut das Echolot. Die anfangs verwendeten Knallsignale werden abgelöst durch zunächst hörbare, später unhörbare Unterwasserschallfrequenzen.

1914 Ausbruch des Ersten Weltkriegs.

In Lübeck beheimatet sind 48 Dampfer mit insgesamt 53.023 BRT.

Seefahrtschuldirektor Franz Schulze wird 1. Vorsitzender des NVL.

Logo des NVL 1914

1917 Gründung der Lübecker Flender Werke AG. Sie entwickeln sich zu einer weltbekannten Großwerft, die Schwimmdocks, Stahl- und Brückenbauten, Frachtschiffe, Spezialschiffe sowie Passagier- und Fährschiffe und Schnellfrachter konstruiert und baut.

1918 Ende des Ersten Weltkriegs.

1919 Gründung der Firma Nordischer Maschinenbau Rud. Baader, deren Fischverarbeitungsmaschinen ein fester Begriff in aller Welt sind.

Gründung der Possehl-Stiftung nach dem Tode von Senator Emil Possehl.

Der Versailler Vertrag schreibt u. a. die Ablieferung aller Schiffe über 1.600 BRT und der Hälfte der Schiffe zwischen 1.000 BRT und 1.600 BRT vor.

In Travemünde wird am 1. Oktober eine Reichswasserschutzpolizeistation eingerichtet (1 Offizier, 12 Mann, 2 Boote). Sie wird 1924 wieder aufgelöst.

Logo des NVL 1920

1920 Die Lübecker Flotte umfasst nach Rückschlag durch den Krieg und Reparationen noch 20 Schiffe mit 7.649 BRT.

Lübecker Hafen um 1920 (Bild Unterlagen NVL)

Der Nautische Verein Lübeck begeht sein 50jähriges Bestehen.

1923 Im November wird die seit Kriegsende außergewöhnlich beschleunigende Inflation beendet. Aus 1.000.000.000.000 Mark (1 Billion) wird eine Rentenmark.

1924 Gründung der Lübeck Linie

(Bild Unterlagen NVL)

1925 Vizeadmiral a.D. Robert Kühne wird 1. Vorsitzender des NVL (bis 1944).

Egon Oldendorff verlegt seine Reederei von Hamburg nach Lübeck, wo sie zunächst Nordische Dampfer-Reederei GmbH heißt. 1932 wird erstmals ein Schiff der Reederei auf den Namen eines Familienmitgliedes getauft: „Gisela Oldendorff".

Dampfer „Gisela Oldendorff" (Bild NVL Unterlagen)

1926 Anlässlich der 700-Jahr-Feier der Reichsfreiheit Lübecks wird der Seeschifffahrtstag des Deutschen Nautischen Vereins in Lübeck durchgeführt.

Die Reederei Oldendorff wird korporatives Mitglied im Nautischen Verein Lübeck und ist es auch 2020 noch und damit das älteste korporative Mitglied des NVL.

1930 Am 20. Mai Patentanmeldung des Dr. Meint Harms, Mitglied des NVL, mit dem Vorschlag, den Phasenvergleich elektrischer Wellen als nautische Messmethode zu verwenden. Das Patent enthält den Grundgedanken des Decca-Navigators, kommt aber infolge zeitbedingter Umstände nicht zur Verwirklichung in der Praxis.

1933 Die Nationalsozialisten übernehmen die Macht in Deutschland. Adolf Hitler wird Reichskanzler**.**

Über die Versammlung des NVL am 22. September, an der 39 Mitglieder teilnehmen, findet sich folgende Protokollnotiz: „Ferner war vom Vorstand eine Anfrage über die Gleichschaltung der Nautischen Vereine an den deutschen Nautischen Verein gerichtet worden, um evtl. dahinzielende Fragen der Mitglieder beantworten zu können. Die Antwort desselben lautete, dass einstweilen die noch im Fluss befindliche Entwicklung in der Schifffahrt abzuwarten sei."

1934 Am 23. März erklärt der Vorsitzende des NVL in der Generalversammlung:

„Er sei vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins dahin informiert, dass Staatsrat Essberger als Führer der gesamten Schifffahrt den Führer des Deutschen Nautischen Vereins ernennen würde, der wiederum die Führer der einzelnen örtlichen Vereine genehmigen würde. Es wurde also das Führerprinzip eingeführt, was sich auch in den Satzungen niederschlug."

Wie sich dies in Lübeck entwickelte, zeigt der folgende Protokollauszug:

„Die außerordentliche Mitgliederversammlung wählte am 3.8. den bisherigen, seit 1925 amtierenden Vorsitzenden, Vizeadmiral a.D. Robert Kühne, zum Vereinsführer. Anschließend wurden von ihm die bisherigen Vorstandsmitglieder sowie noch drei weitere Herren für den Beirat ernannt. Die neu ausgearbeitete Satzung wurde

gutgeheißen; diese fand ebenso wie der neue „alte“ Vorstand die Billigung des Führers der deutschen Seeschifffahrt.“

1935 Kapitän Emil Stemmler, Mitglied des NVL, konstruiert den mit Uhrwerk betriebenen Sonnenkompass, verwendbar für Nord- und Südbreite mit direkter Ablesung der rechtweisenden Richtung (erstmaliger Einsatz bei der Ritscher-Expedition in der Antarktis und später im hohen Norden).

In den folgenden Jahren werden von ihm entwickelt die mechanische Kompensierungs-Einrichtung für Magnetkompass und 1939 in Zusammenarbeit mit der Firma F. Ludolph, Bremerhaven, der kardanfreie Steuerkompass mit federnder Pinne.

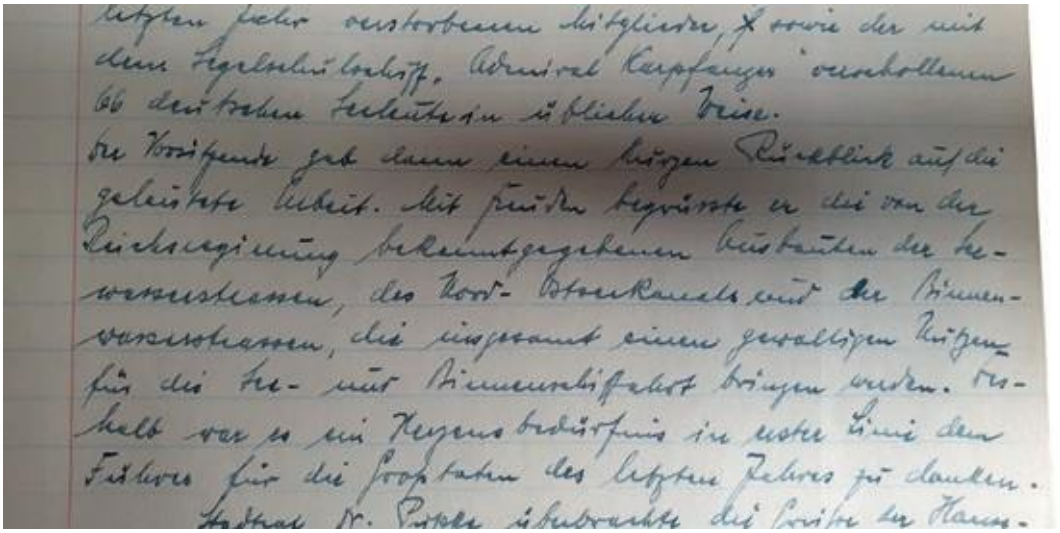
Am 2. Januar übernimmt die 1934 gegründete Lübecker Hafengesellschaft mbH von der Kaufmannschaft zu Lübeck die landseitigen Dienste des Umschlags wie Kaiverwaltung, Güterschreiben usw., dazu den Einsatz der Regieschlepper auf dem Elbe-Lübeck-Kanal.

1936 Einrichtung des Wasserschutzpolizeireviers Lübeck.

1937 Durch das Groß-Hamburg-Gesetz verliert Lübeck am 1. April nach 711 Jahren seine territoriale Eigenständigkeit und wird Teil der Provinz Schleswig-Holstein.

Lübeck verliert 19 Enklaven (2 in Mecklenburg, 13 in Lauenburg und 4 in Eutin gelegen) und damit 1/3 seiner Gebietsfläche.

1939 <u>Auszug aus dem Protokollbuch des NVL 1933 – 1940 am 17.02.1939:</u>

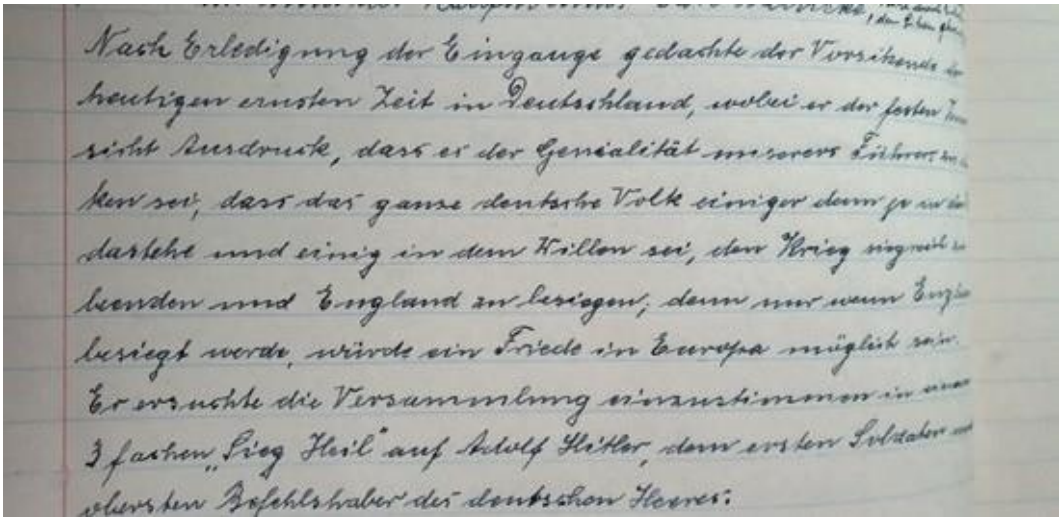


*„Mit Freude begrüßte er (*der Vorsitzende des NVL*) die von der Reichsregierung bekanntgegebenen Ausbauten der Wasserstraßen…Deshalb war es ein Herzensbedürfnis in erster Linie dem Führer für die Großtaten des letzten Jahres zu danken.“*

Das Linienschiff „Schleswig-Holstein“ der Reichsmarine beschießt am 1. September die Westerplatte bei Danzig. Beginn des 2. Weltkrieges.

Die in Lübeck beheimatete Seeschiffstonnage umfasst bei Kriegsbeginn am 1. September 32 Schiffe mit insgesamt 38.038 BRT.

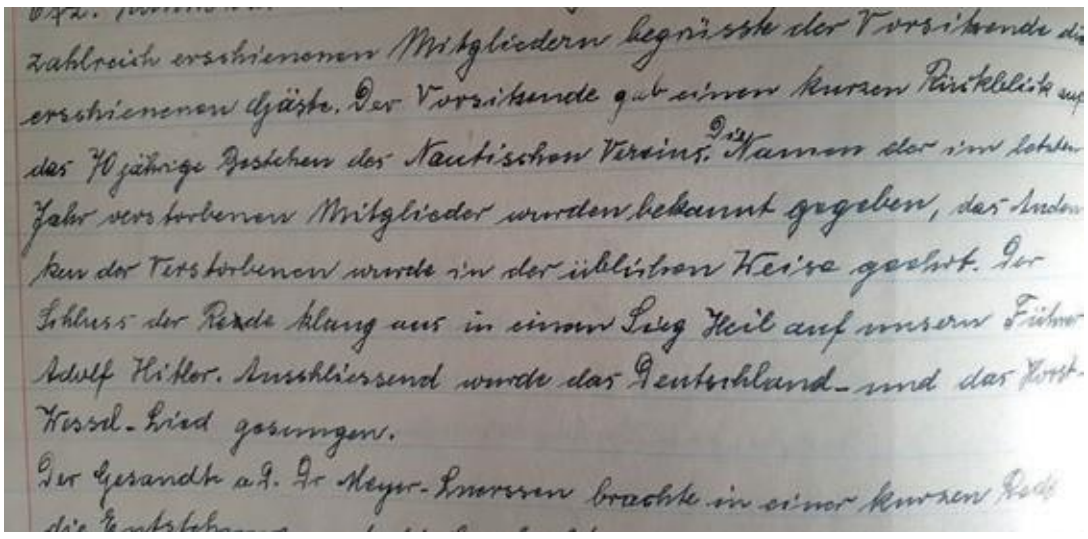
1940 Auszug aus dem Protokollbuch des NVL 1933 – 1940 am 25.01.1940 (Mitgliedervers.):



Nach Erledigung der Eingänge gedachte der Vorsitzende der heutigen ernsten Zeit in Deutschland, wobei er der festen Zuversicht Ausdruck gab, dass es der Genialität unseres Führers zu danken sei, dass das ganze deutsche Volk einiger denn je in der Welt dastehe und einig in dem Willen sei, den Krieg siegreich zu beenden und England zu besiegen; denn nur wenn England besiegt werde, würde ein Friede in Europa möglich sein. Er ersuchte die Versammlung einzustimmen in ein 3-faches „Sieg Heil" auf Adolf Hitler, dem ersten Soldaten und obersten Befehlshaber des deutschen Heeres.

„…Nach Erledigung der Eingänge gedachte der Vorsitzende der heutigen ernsten Zeit in Deutschland, wobei er der festen Zuversicht Ausdruck (verlieh), *dass es der Genialität unseres Führers zu danken sei, dass das ganze deutsche Volk einiger denn je in der Welt dastehe und einig in dem Willen sei, den Krieg siegreich zu beenden und England zu besiegen; denn nur wenn England besiegt werde, würde ein Friede in Europa möglich sein. Er ersuchte die Versammlung einzustimmen in ein 3-faches „Sieg Heil" auf Adolf Hitler, dem ersten Soldaten und obersten Befehlshaber des deutschen Heeres."*

Auszug aus dem Protokollbuch des NVL 1933 – 1940 am 16.02.1940:

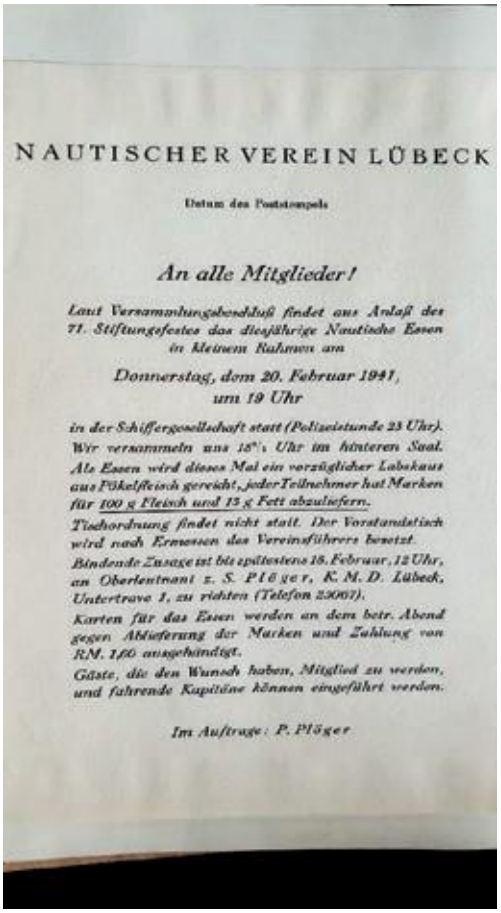


zahlreich erschienenen Mitgliedern begrüsste der Vorsitzende die erschienenen Gäste. Der Vorsitzende gab einen kurzen Rückblick auf das 70jährige Bestehen des Nautischen Vereins. Namen der im letzten Jahr verstorbenen Mitglieder wurden bekannt gegeben, das Andenken der Verstorbenen wurde in der üblichen Weise geehrt. Der Schluss der Rede klang aus in einem Sieg Heil auf unseren Führer Adolf Hitler. Anschliessend wurde das Deutschland- und das Horst-Wessel-Lied gesungen.

„*In der Schiffergesellschaft fand aus Anlass des 70. Stiftungsfestes – der Kriegszeit Rechnung tragend – ein schlichtes Fisch-Labskaus-Essen statt…Der Vorsitzende gab einen kurzen Rückblick auf das 70jährige Bestehen des Nautischen Vereins.*

Der Schluss der Rede klang aus in einem Sieg Heil auf unseren Führer Adolf Hitler. Anschließend wurde das Deutschland- und das Horst-Wessel-Lied gesungen."

1941 Nautisches Essen im Kriegsjahr 1941



NAUTISCHER VEREIN LÜBECK

Datum des Poststempels

An alle Mitglieder!

Laut Versammlungsbeschluß findet aus Anlaß des 71. Stiftungsfestes das diesjährige Nautische Essen in kleinem Rahmen am

Donnerstag, dem 20. Februar 1941, um 19 Uhr

in der Schiffergesellschaft statt (Polizeistunde 23 Uhr). Wir versammeln uns 18½ Uhr im hinteren Saal. Als Essen wird dieses Mal ein vorzüglicher Labskaus aus Pökelfleisch gereicht, jeder Teilnehmer hat Marken für 100 g Fleisch und 15 g Fett abzuliefern. Tischordnung findet nicht statt. Der Vorstandstisch wird nach Ermessen des Vereinsführers benutzt. Bindende Zusage ist bis spätestens 18. Februar, 12 Uhr, an Oberleutnant z. S. Pfleger, K. M. D. Lübeck, Untertrave 1, zu richten (Telefon 23067). Karten für das Essen werden an dem betr. Abend gegen Ablieferung der Marken und Zahlung von RM. 1,60 ausgehändigt. Gäste, die den Wunsch haben, Mitglied zu werden, und fahrende Kapitäne können eingeführt werden.

Im Auftrage: P. Pfleger

(Bild Unterlagen NVL)

1942 Am 29. März mehrstündiger Bombenangriff auf Lübecks Altstadt. Von weiteren Bombenangriffen bleibt die Stadt verschont, da sie zum Nachschubhafen für die Liebesgabensendungen des Internationalen Roten Kreuzes erklärt wird.

Anmerkung der Redaktion: Trotz intensiver Recherche sind über die vorstehenden Auszüge aus dem Protokollbuch 1933-1940 hinaus in dieser Chronologie und im Sonderkapitel „Nautisches Essen“ (S. 65 ff.) leider keine weitergehenden Hinweise auf spezielle Vorkommnisse im Bereich des NVL während der Nazizeit auffindbar gewesen.

1944 An der Jahreshauptversammlung am 10. März nehmen 22 Mitglieder teil.

1945 Am 8. Mai bedingungslose Kapitulation. Ende des 2. Weltkrieges für Deutschland.

Am 2. August Beschluss des Potsdamer Abkommens, welches u.a. die militärische Besetzung Deutschlands regelt. Die Grenze zwischen der Sowjetzone und der britischen Zone verläuft ab Ratzeburger See bis zum Priwall. Von der 122 km langen Stadtgrenze Lübecks sind fast 40 km zugleich Zonengrenze. Hierdurch wird Lübeck von seinem bis Rostock und Neubrandenburg reichenden wirtschaftlichen Einzugsbereich getrennt.

Statt einer Nationalflagge muss auf deutschen Schiffen der Stander „C“ des internationalen Signalbuches gezeigt werden.

Während des Zweiten Weltkriegs werden neue Funkortungsverfahren wie Radar, Consol, Loran und Decca sowie in der Folgezeit die Navigation nach Satelliten entwickelt.

1946 Die Kontrollratsdirektive Nr. 37 vom 26. September erlaubt den Bau von Schiffen bis 1.500 BRT mit einer Probefahrtgeschwindigkeit von 12 kn, einem Aktionsradius von 2.000 sm und einem Ladegeschirr von 3 t.

Schiffe über 33,5 m Länge müssen Dampfantrieb durch Kohle haben. Der Bau von Schiffsmotoren über 300 PS ist verboten.

1947 Die Internationale Funkkonferenz von Atlantic City legt für Telefonie die 2182 kHz als Notfrequenz fest. Gleichzeitig wird „Mayday“ internationaler Notruf.

1949 Die Vereinstätigkeit des 1870 gegründeten Nautischen Vereins Lübeck, der während des Krieges unter der Leitung des langjährigen Vorsitzenden Robert Kühne stand, hatseit dem 10. März 1944 geruht.

Der Initiative einiger Vorstandsmitglieder, insbesondere des langjährigen Schriftführers Kapitän Nagel, ist es zu verdanken, dass der Verein in der auf den 11. Februar 1949 einberufenen Mitgliederversammlung neu aus der Taufe gehoben wird.

An der Mitgliederversammlung am 29. April nehmen 102 Mitglieder teil.

Die Versammlung, verbunden mit dem historischen Nautischen Essen, zu dem Labskaus serviert wird, findet in der kerzenbeleuchteten Halle der Schiffergesellschaft statt.

Auf Anregung des Landgerichtsdirektors Dr. Runde wird an den Bürgermeister und die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck folgende Huldigungsadresse gerichtet:

„Die im Schifferhaus nach alter Sitte versammelten lübeckischen Schiffer, Reeder und Freunde senden ihrem verehrten Bürgermeister freundliche Grüße. Wir hoffen, dass Handel und Schifffahrt wieder aufblühen und dazu beitragen, alle Völker um die Ostsee durch ein Band von Freiheit, Frieden und Freundschaft miteinander zu verbinden.“

Einstimmig erfolgt die Wahl des Vorstandes. Zum Vorsitzenden wird Kapitän Erich Schulze gewählt. Der Jahresbeitrag wird auf 4 DM bzw. 10 DM festgelegt.

Bei einer zweiten Mitgliederversammlung am 29. April 1949 wird die endgültige Satzung genehmigt. Es werden folgende zwei Arbeitsausschüsse gebildet:

- Stellungnahme zur Hafenordnung
- Entwurf zur Errichtung einer Ausbildungsstätte für Schiffsjungen (W. Kuppe)

Der Stammtisch des Vereins, die Freitagsback, wird erneut aufgenommen. Er findet seitdem jeden Freitag von 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr in der Schiffergesellschaft statt.

Der Nautische Verein Lübeck hat 215 Mitglieder.

Das Washingtoner Abkommen vom 30. April erlaubt den Bau von Frachtschiffen und Tankern bis 7.200 BRT und max. 12 kn Geschwindigkeit sowie den Ankauf von weiteren 300.000 BRT Frachtschiffsraum der gleichen Dimensionierung, zusätzlich den Ankauf von bis zu 100.000 BRT Tankschiffsraum bis zu 10.000 BRT und 14 kn Geschwindigkeit.

Logo NVL 1949

1950 Gründung der Sozialen Wohlfahrtseinrichtung des Nautischen Vereins Lübeck e.V. am 26. Mai.

- 1951 Fertigstellung des Hauses Ratzeburger Allee 30/32 mit 8 Wohnungen.
- 1954 Fertigstellung der Häuser Mönkhofer Weg 23 25 und 27 mit 33 Wohnungen.
- 1957 Einrichtung einer Unterstützungskasse.

1951 Das Nautische Essen findet am 23. Februar in der Schiffergesellschaft statt. Es wird Pökelnacken mit Sauerkraut und Erbsenpüree gereicht. Es nehmen 300 Personen teil. Die Tellersammlung erzielt 432,32 DM.

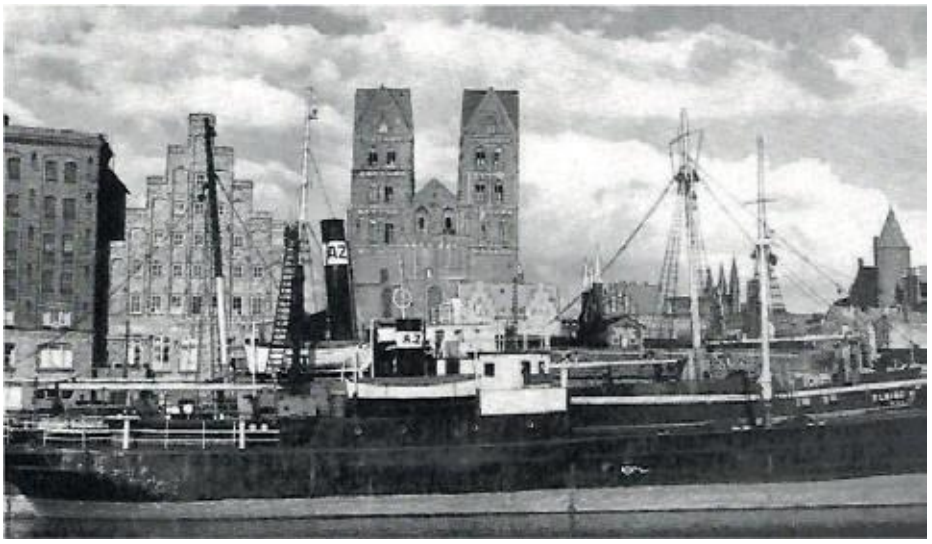
Es wird in der Mitgliederversammlung am 14. Dezember beschlossen, das nächste Nautische Essen im historischen Ratsweinkeller durchzuführen, um alle Teilnehmer in einem Saal zu haben.

Deutsche Handelsschiffe dürfen statt des Signalstanders „C“ die schwarz-rot-goldene Flagge setzen.

Die letzten wesentlichen Beschränkungen für die deutsche Handelsschifffahrt werden durch das Petersberger Abkommen aufgehoben.

1952 Einrichtung der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall. Vorbereitende Arbeiten leistet der NVL durch sein Mitglied Werner Kuppe.

Erstmals findet das Nautische Essen im historischen Ratsweinkeller statt. Der Nautische Verein hat 296 Mitglieder.



Untertrave in den 1950er Jahre mit Blick auf St. Marien (Bild Unterlagen NVL)

1952 Reedereidirektor Ernst Bohm wird 1. Vorsitzender des NVL.

1957 Untergang der in Lübeck beheimateten „Pamir“ am 21.09. im Atlantik mit 86 Mann, Kapitän, Offiziere, Mannschaften und Kadetten, nur 6 Mann werden gerettet.

Zum Gedenken aller mit Lübecker Schiffen auf See Gebliebenen wurde das geborgene, stark beschädigte Rettungsboot der „Pamir“ mit einer Gedenktafel in einer Kapelle der alten Schifferkirche St. Jakobi aufgestellt.

Das Schwesterschiff „Passat“, ebenfalls in Lübeck beheimatet, kehrt im Dezember nach einer Sturmreise nach Hamburg zurück. Verhandlungen über eine erneute Ausreise scheitern. Seit Januar 1960 liegt die „Passat“ in Travemünde, anfangs als schwimmende Schiffsjungenschule, später mit anderen Nutzungen, heute als Museumsschiff.

„Passat“ (Foto Wolfgang Howaldt)

Der Nautische Verein Lübeck hat 364 Mitglieder. Die Lübecker Handelsflotte zählt 150.00 BRT. Der Vortrag am 11.10. steht unter dem Titel „Moderne elektronische Hilfsmittel für die Schifffahrt“ und beschreibt die Vorteile des „True Motion“-Zusatzgerätes für einige Decca-Radartypen.

Der NVL richtet mit Datum vom 17.09. eine detaillierte Ausarbeitung zum Thema „Mangel an Lager- und Umschlagplätzen in den Lübecker Stadthäfen“ an den Senat der Hansestadt Lübeck.

1958 Die Teilnehmer des Nautischen Essens im historischen Ratsweinkeller gedenken der 80 Toten des Segelschulschiffes „Pamir“.

Im Rahmen der 150-Jahrfeier der Seefahrtschule Lübeck überreicht der Vorsitzende des NVL erstmals dem Jahresbesten des A6-Lehrganges eine Prämie in Form eines Fernglases.

1960 Der NVL arbeitet in einer Kommission mit, die sich mit folgenden Themen befasst: Schlepperfragen auf der Trave, Leuchtfeuer Travemünde, Hafenausbauten, Schiffsliegeplätze, Befeuerung des Fahrwassers und Herrenbrücke.

Travemünde Mole mit Molenfeuer (Bild Unterlagen NVL)

1962 Sturmflut am 16./17. Februar an der deutschen Westküste fordert viele Todesopfer.

Am 4. September richtet der Nautische Verein Lübeck zum zweiten Male nach 1926 den Deutschen Seeschifffahrtstag aus.

1963 Der Nautische Verein Lübeck hat 406 Mitglieder.

Im Hinblick auf den ablaufenden Eiswinter formuliert der Nautische Verein folgende Forderungen an die „zuständigen Stellen“:

1. Sofortiger Anschluss an die nordische Eiskonvention mit gegenseitigen Hilfspflichten.
2. Sofortiger Abschluss von Bereitstellungsverträgen von Eisbrechern für den Winter 1963/1964.
3. Bildung von Eisbrechbezirken (Bezirk 2: Lübecker Bucht vom Fehmarnbelt bis Gedser.
4. Neubau von zwei ausreichend starken Eisbrechern.
5. Sicherstellung der Luftaufklärung in den Eisbrechbereichen zur Beratung freifahrender Schiffe.

Eisbrecher „Hanse“ 1963 bestellt, 1966 in Dienst gestellt (Bild Unterlagen NVL)

1965 Der Jahresbeitrag im Nautischen Verein beträgt 10,- DM für Einzelmitglieder und 40,- DM für korporative Mitglieder.

Kongress der „Amicale Internationale Des Capitaines Au Long-Cours CAP HORNIERS” in Lübeck und Travemünde mit 1.000 Teilnehmern aus 10 Nationen.

1966 Kapitän Karl Dräger, Mitglied des NVL, stellt am 26. März anhand eines Modells die auf seinen Namen patentierte „Signalblinkanlage“ (Kursänderungsanzeige für Schiffe)auf einem groß angelegten Ausspracheabend vor.

Am 12. Mai wird der erste deutsche Passagierschiffsneubau nach dem Kriege, die „Regina Maris“, für die Lübeck Linie von der Flender Werft gebaut und in Dienst gestellt.

Ab 15.12. wird der jeweilige 1. Vorsitzende des NVL in den Planungsbeirat des Hafens Lübeck berufen, an dem er bereits seit 1962 als Gast teilnimmt.

1969 Streik der Seefahrtschüler A6 und A 5 in Lübeck. Der Nautische Verein setzt sich intensiv bei der Landesregierung dafür ein, dass die Seefahrtschule durch das neue Fachhochschulgesetz in den Bereich der Fachhochschulen eingegliedert wird, mit einer daraus resultierenden Graduierung der A6-Absolventen. Das Gesetz bezieht dann die Seefahrtschule mit den entsprechenden Konsequenzen ein.

Die neue Bezeichnung lautet:
„Fachhochschule Lübeck für Technik und Seefahrt – Fachbereich Seefahrt -“

Es erfolgt eine Graduierung zum Diplom - Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr, später Diplomingenieur für Seeverkehr.

Von Lübeck bzw. Travemünde verkehren 15 Passagier- bzw. Fährschiffe im Liniendienst, davon 6 Linien mit 12 Schiffen ganzjährig und größtenteils mehrmaligen Abfahrten täglich.

Am 31. Dezember sind in Lübeck 95 Seeschiffe mit 539.060 BRT beheimatet.

Seit Aufhebung der Schiffbaubeschränkungen im Jahre 1949 wurden bis zum 31.12.1969 von Lübecker Werften gebaut:

- 388 Seeschiffe mit 1.638.864 BRT / 2.324.283 tdw
- 9 Docks mit 59.900 t Hebefähigkeit
- 20 Laderaumsaugbagger mit 35.313 t
- 48 Schneidkopfsaugbagger
- 29 Eimerbagger und Saugheber
- 6 Spezialwasserfahrzeuge

1970 Am 27. Februar Festakt des NVL im Börsensaal zum 100-jährigen Bestehen. Empfang durch die Hansestadt Lübeck im Audienzsaal. Nautisches Essen im Ratskeller.

1972 Segelolympiade in Kiel. Operation Sail (Großsegler - Fahrt) Lübeck – Kiel. Windjammerzu Besuch in Travemünde.

1973 Die 3. UNO Seerechtskonferenz tagt permanent mit 3.000 Delegierten aus 150 Staaten.

Festlegung von Meereszonen (Hoheitsgebiete, Wirtschaftszonen), Ende des 300 Jahre alten Prinzips der Freiheit der Meere.

OPEC löst Ölkrise aus. Katastrophale Auswirkungen auf den Tankermarkt. Aufliegen deutscher Tankertonnage in der Geltinger Bucht.

Reederei Oldendorff verlässt den Verband Deutscher Reeder. Ausflaggen.

1974 Verlegung des Travemünder Leuchtfeuers auf das Dach des Maritim Hotels. Damit ist das Travemünder Leuchtfeuer das höchste Leuchtfeuer Europas und zweithöchste der Welt.

1975 Erstes Mai-Singen des NVL in der Schiffergesellschaft.

Die beiden Schiffe „Münsterland“ und „Nordwind“ kehren nach Hamburg zurück, nachdem sie mehr als 8 Jahre im Großen Bittersee, mitten im Suez-Kanal, infolge des sogenannten 6-Tage-Krieges und danach, zwischen Israel und Ägypten gelegen hatten. Die „Münsterland“ hatte die längste verbürgte Reise in der Geschichte der Seefahrt hinter sich: Acht Jahre, drei Monate und vier Tage.

Verlegung Geschäftsstelle des NVL von Untertrave 107 in die Engelsgrube 1-17.

1977 Nachdem das Nautische Essen 25 Jahre auswärts (Ratskeller) stattgefunden hat, findet es wieder in der Schiffergesellschaft statt.

Das schnellste Fährschiff der Welt, das Gasturbinenschiff FINNJET, macht erstmals in Travemünde am Skandinavienkai fest und verkehrt dann regelmäßig zwischen Helsinki und Travemünde.

„Finnjet“ (Bild Unterlagen NVL)

Die Reedereien am Skandinavienkai bündeln ihre Schiffsabfertigungen und gründen die Skandinavienkai Betriebsgesellschaft (SKB).

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung und des Vorstandes des Nautischen Vereins Lübeck hat sich am 18.04.1977 eine Kommission gebildet, um zu prüfen, wie sich die Forderungen der Matrosen-Ausbildungsordnung (MAO) vom 23. Mai 1975 mit den derzeitigen Anforderungen an die Ausbildung in der deutschen Handelsschifffahrt am besten verwirklichen lassen. Die Kommission hat sich in zwölf Sitzungen zu je 2 bis 2,5 Stunden mit dem Inhalt des §7 MAO eingehend befasst. Das Ergebnis ihrer Arbeit ist das Muster eines Ausbildungsplanes, wie er nach §9 MAO gefordert wird.

1978 Nach dem Sommersemester Aufhebung des Studienganges Seefahrt an der Fachhochschule Lübeck. Damit endet nach 170 Jahren die Ausbildung von Nautischen Schiffsoffizieren und Kapitänen in Lübeck. Offizielle Verlegung des Studienganges, nachdem er jahrelang geruht hat, nach Flensburg im Jahre 1993. Offizielles Ende der Seefahrtschule Lübeck nach 185 Jahren.

Eiswinter. Von Dezember bis weit ins Jahr 1979 ist die Lübecker Bucht 18 sm seewärts mit Eis bedeckt. Nord-Ostsee-Kanal zugefroren.

Die International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships (Marpol) tritt in ihrer geänderten Fassung in Kraft und regelt den Umweltschutz auf See.

1979 In Lübeck wird der Verein „Rettet den PASSAT e.V.“ gegründet, der bis in die heutige Zeit Gelder zur Pflege und Instandhaltung der PASSAT sammelt.

Auf der Schlichting Werft in Travemünde läuft der größte Neubau, ein 17.000 t Containerschiff, vom Stapel.

Der Vorstand der Lübeck Linie AG beschließt die Übertragung seiner Schiffe an die Hamburger Reederei Christian F. Ahrenkiel zum 01. Januar 1980.

1980 Die SOLAS Convention (Safety of Life at Sea) - Ergänzung von 1974 tritt in Kraft.

Unter Koordination des NVL kommen Vertreter der Stadt, des Vereins „Rettet die PASSAT e.V.“ und anderer maritimer Vereinigungen/Fachfirmen zusammen und beraten eine erforderliche Sanierung der Takellage der PASSAT.

Gast beim 110. Stiftungsfest ist Dr. Westphal, Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein.

Das „Schiff der Zukunft“ ist das große Thema jener Zeit. Damit verbunden ist stets die Frage nach der Reduzierung des an Bord tätigen Personenkreises. Seit den 1970er Jahren wird durch den Einsatz von Mehrzweckbesatzungen die Mannschaftsstärke um bis zu 15 Mann reduziert. Das „Schiff der Zukunft“ soll nach den Vorstellungen des Verbandes Deutscher Reeder und anderer Schifffahrtsexperten mittelfristig nur noch mit zwölf und zu einem späteren Zeitpunkt sogar nur noch mit acht Besatzungsmitgliedern auf Fahrt gehen. Durch erhöhte Zuverlässigkeit des technischen Standards und durch erhebliche Verbesserungen der technischen Ausstattung dieser Schiffe glaubt man dieses Ziel erreichen zu können. Mit dem auf der Kommandobrücke einzubauenden Maschinenleitstand soll das „Schiff der Zukunft“ mit nur insgesamt fünf Offizieren fahren, wobei drei Nautiker mit technischer (AG + CWo) und zwei Ingenieure mit nautischer Zusatzausbildung (CI + AWo) erforderlich sein sollen.

Günter Winnicker referiert über die Grenzen der Integration von technischem und nautischem Schiffspersonal im Offiziers- und Mannschaftsbereich

1981 Gast beim 111. Stiftungsfest ist Dr. Helmut Lemke, Präsident des schleswig-holsteinischen Landtages. Die Schifffahrt müsse wirtschaftlicher werden, ist das Credo. Der Trockenmassengut- und Tankermarkt liegt seit 1974/1975 darnieder. Es gibt ein Überangebot an Tonnage.

Der ständige Fachausschuss fokussiert u.a. Themen, bei denen der Mensch an Bord der Seeschiffe im Mittelpunkt steht. Es wird für möglich gehalten, dass der Computer wichtige Aufgaben an Bord erledigen kann.

Dipl. Geologe Dr. Hans Wolf referiert über Öl und Gas aus der Nordsee

1982 Die Lotsen auf der Trave erhalten neue 18 Knoten schnelle Lotsenboote (Norwegerboote), die die alten langsamen Boote HANSEAT und TRAVELOTSEN ablösen.

Der Skandinavienkai in Travemünde feiert sein 20-jähriges Bestehen. Am 28.03.1962 startet die NILS HOLGERSSON zur ganzjährigen Verbindung zwischen Travemünde

und Trelleborg. Der 290 Meter lange Anleger 7 mit Gleisanschluss wird in Betrieb genommen.

Der Lübecker Hafen nimmt eine positive Entwicklung. Er profitiert von der Erweiterung des Ro/Ro-Fährschiffsverkehrs in Travemünde und am Nordlandkai.

Der Welthandel verliert an Dynamik. Wachstumseinbrüche und Strukturprobleme kennzeichnen die wirtschaftliche Lage für den Seeverkehr. In der Werftindustrie werden Personalreduzierungen angekündigt. Es wird nach Maßnahmen gesucht, um die Werften konkurrenzfähig zu halten.

Themen des ständigen Fachausschusses sind u.a. die Neufassung der SBAO (Schiffsbesatzungs- und Ausbildungsordnung) im Zusammenhang mit dem Projekt „Schiff der Zukunft“, die Verbesserung der Schiffssicherheitseinrichtungen (Boote, Davits, Rettungsflöße) sowie das Verhalten der Kapitäne deutscher Schiffe bei Begegnungen mit „Boat-People“.

1983 Gast beim 113. Stiftungsfest ist Ministerpräsident Dr. Dr. Uwe Barschel.

Die Lage für Schifffahrt, Schiffbau, Meerestechnik und Hafenwirtschaft ist weiterhin schwierig. Tonnageüberkapazitäten im Tanker- und im Massengutbereich dominieren das Geschehen. Auch die Linienschifffahrt wird erfasst. Es wird erwartet, dass die Ausflaggungstendenzen sich fortsetzen.

Themen des Ständigen Fachausschusses sind das Berufsbild des Kanalsteuerers Nord-Ostsee-Kanal, die Verkehrsregelung in der Deutschen Bucht, die Schiffsmechaniker- und Matrosenausbildung sowie Rettungssatelliten.

1984 Dr. Bernd Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, ist Gast beim 114. Stiftungsfest

Der Abwärtstrend auf den Schifffahrtsmärkten scheint aufgehalten, die Talsohle erreicht. Seit 1980 ist der Tonnageüberschuss stets größer geworden. Strukturelle Schwächen werden deutlich. Das Fahren unter fremder Flagge nimmt zu.

Themen des Ständigen Fachausschusses sind u.a. Maßnahmen gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle, der Schiffsoffizier von morgen, die Ausbildung von Schiffsmechanikern und Schiffsbetriebsmeistern.

1985 Themen des Ständigen Fachausschusses sind u.a. die Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle auf Handelsschiffe, das sichere Vertäuen von Seeschiffen, das Frei-Fall-Rettungsboot, die elektronische Seekarte und der Einsatz und die Ausbildung künftiger Schiffsoffiziere für die Wahrnehmung von nautischen und maschinentechnischen Belangen auf Schiffen mit Schiffsführungszentrale.

1986 Das Atomkraftwerk in Tschernobyl explodiert.

Von den 700 deutschen Handelsschiffen fahren 60% unter deutscher Flagge und 40% unter fremder Flagge.

Nach achtjähriger Beratung wird das alte Seeunfalluntersuchungsgesetz von 1935 abgelöst und durch ein neues SUG ersetzt. Die letzte Untersuchung nach dem alten Gesetz findet in Emden statt.

Gäste des 116. Stiftungsfestes sind Bundeswirtschaftsminister Dr. Martin Bangemann sowie der Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Manfred Biermann.

In diesem Jahr stehen Existenzprobleme der Werften und Hafenwirtschaft im Fokus. Hilfe durch Bundes- und Landesregierung wird erhofft.

Im Lübecker Hafen besteht erheblicher Investitionsbedarf. Die Notwendigkeit eines schleswig-holsteinischen Werftenhilfeprogramms wird festgestellt. Eine Umstrukturierung der Branche erscheint unausweichlich. Zukunftschancen werden in der Meereswirtschaft und im Spezialschiffbau gesehen.

1987 Die Schlichting Werft in Travemünde gerät in den Sog der internationale Werftenkrise und muss Konkurs anmelden. Auch die 1950 fusionierten Betriebe LMG und O&K in Lübeck stellen ihren Schiffbau ein.

Gast beim 117. Stiftungsfest ist Dr. Manfred Biermann, Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein.

1988 Der Vorsitzende des Nautischen Vereins Lübeck berichtet, dass die Mitgliederzahl des Vereins 500 Personen überschritten hat, und hofft auf zukünftig guten weiteren Zuspruch.

Nachwuchsprobleme in der deutschen Seeschifffahrt. Als Gründe werden u.a. genannt: eine negative Außendarstellung der Seeschifffahrt, schlechte Urlaubsregelungen und zu lange Ausbildungszeiten. Ein zukünftiger Nachwuchs deutscher Seeleute wird immer lauter in Frage gestellt.

Auf der Jahresmitgliederversammlung des Nautischen Vereins kommt es zu lebhaften Debatten über „eingesammelte“ Vollmachten durch den Vorstand. Es führt zu Rücktritten von Vorstandsmitgliedern.

Die Begegnungsregel für die Travemünde Enge bereiten einigen Fährschiffsreedereien Sorgen, weil sie zu Verspätungen führen.

Der Hafenbeirat trifft sich zu seiner ersten Sitzung und diskutiert die Fertigstellungstermine für den Schlutuper Hafen und den 8. Anleger am Skandinavienkai.

1989 Die Travemünder Woche feiert ihr 100jähriges Jubiläum.

Travemünder Woche (Bild Unterlagen NVL)

Die Lübeck Linie nutzt den günstigen Markt für Autotonnage und verkauft ihre letzten drei Schiffe. Damit ist die Geschichte der Lübeck-Linie beendet.

Der Tanker EXXON VALDEZ läuft im Prince-William-Sund auf Grund und verursacht die schlimmste Ölkatastrophe in der Geschichte der USA.

Jubiläum: Seit 40 Jahren wird die Freitagsback abgehalten.

Themen des Ständigen Fachausschusses sind u.a. die Änderung der Schiffsbesetzungsordnung (Gleichstellung der Patente AM/CT und AG/CI), Nachwuchsprobleme, die Neuregelung für Freifahrer im Nord-Ostsee-Kanal, die Sicherheit an Bord sowie die Katastrophenbekämpfung auf den deutschen Revieren.

1990 Die innerdeutsche Grenze wird geöffnet; die gelben Grenztonnen in der Lübecker Bucht werden eingezogen. Der Tag der Wiedervereinigung wird am 03. Oktober gefeiert.

Die neuen Vorschriften der Tiefgangsbeschränkungen auf der Trave für größere Schiffe bereiten den Lübecker Stadthäfen einen Verlust an Attraktivität. Die Schiffsmakler fordern den NVL auf, gemäß ihrer guten alten Tradition des Einmischens, tätig zu werden

Die Lübecker Hafengesellschaft übernimmt die SKB und ist nunmehr größter Hafenbetreiber in Lübeck.

Gast beim 120. Stiftungsfest ist Konsul Klaus Richter, Präses der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck und Präsident des Bundesverbandes des Deutschen Groß- und Außenhandels e.V.

Den Streit um die Verklappung von Baggergut in die Ostsee stuft Richter als einen „klassischen Fall von Umwelthysterie“ ein. Für unabdingbar hält er die feste Fehmarnbelt Querung, um die Vogelfluglinie langfristig zu sichern.

.

1991 Der Fähranleger 8 am Skandinavienkai mit Gleisanschluss wird feierlich eingeweiht.

In Ägypten läuft das Fährschiff SALEM EXPRESS auf ein Riff, und 700 Menschen ertrinken, 200 werden gerettet.

Die Gedser-Travemünde Linie stellt ihren Dienst ein und konzentriert sich auf Warnemünde.

Beim Nautischen Essen kritisiert der Festredner der Reederei Poseidon Schifffahrt, Herr Eschke, die Lübecker Hafenpolitik und fordert mehr Gemeinsamkeit. Der „Hafenkrieg“ müsse aufhören.

1992 Die EUROWAY eröffnet mit der FRANS SUELL einen neuen Dienst zwischen Lübeck und Malmö.

Die neue moderne Revierzentrale in Travemünde nimmt ihren Dienst auf.

1993 Die Deutsche Seereederei (DSR) wird privatisiert. Nach 185 Jahren wird auf Anordnung der Landesregierung von Schleswig-Holstein der Betrieb der Seefahrtschule Lübeck eingestellt und nach Flensburg verlegt.

Die LHG wird in den nächsten 5 Jahren 160 Millionen Mark für die Hafenerweiterung ausgeben und sich somit für die Zukunft rüsten.

1994 Der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS) feiert sein 100jähriges Bestehen – ehemals gegründet als Verband Deutscher Seeschiffer Vereine.

In der Ostsee sinkt die Fähre ESTONIA in einem Sturm, 852 Menschen verlieren ihr Leben.

Spatenstich für den Herrentunnel, der die marode Herrenbrücke über die Trave ersetzen soll.

Henning Redlich wird neuer Hafenkapitän von Lübeck und übernimmt die Nachfolge von Erich Jarchau.

1995 Der Vorsitzende des Nautischen Vereins, Johannes Jarchau, legt den Vorsitz nieder, weil er seine Frau als erste Frau in der bisherigen Geschichte des NVL als Mitglied aufgenommen hat, was zu einer erheblichen Unruhe in der Mitgliedschaft geführt hat. Gleichwohl wird seit 1995 eine Mitgliedschaft von Frauen im Nautischen Verein möglich und damit ein altmodischer Zopf abgeschnitten.

1996 Eine neue Möglichkeit für die Ausbildung zum Kapitän auf großer Fahrt, über ein einjähriges Praktikum, wird vorgestellt.

Lübeck will einen neuen Hafenentwicklungsplan bis 2010 vorlegen – Rostock läuft Lübeck immer mehr den Rang ab.

1997 China bekommt Hongkong von Großbritannien zurück.

Die Lübecker Schiffmakler wünschen eine enge Zusammenarbeit zwischen den Vorständen beider Vereine.

1998 Die Fährlinie mit der FINNJET wird eingestellt und nach Warnemünde verlegt.

Alle zukünftigen Nautiker, die ihre Ausbildung am 01.08.1998 oder später beginnen, müssen im Einklang mit STC-W95 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) ausgebildet werden. Das trifft auch auf technische Offiziere zu.

1999 Die Bundesregierung zieht von Bonn nach Berlin um.

Auf Initiative von Kapt. Jürgen Schlichting gründet der NVL eine Arbeitsgemeinschaft Elbe-Lübeck-Kanal, die in Zusammenarbeit mit der IHK und der LHG den Ausbau des Kanals für das Große Gütermotorschiff zum Ziel hat.

Der Panamakanal wird von den USA an Panama übergeben. Seit der Eröffnung 1914 hat er unter US Hoheit gestanden.

2000 Der Elbe-Lübeck-Kanal feiert sein 100-jähriges Bestehen mit einem großen Fest, u.a. an der Hubbrücke.

2001 Der NVL interveniert bei der Landesregierung von Schleswig-Holstein und bittet die Ministerpräsidentin Heidi Simonis, einen drohenden Konkurs der Flender Werft abzuwenden.

2002 Die Flender Werft, als letzte verbliebene Schiffbau-Werft in Lübeck, meldet Konkurs an. Letzter Neubau ist die Fähre NORRÖNA und die Fertigung von einem Vorschiffskasko für ein Kühlschiff.

2004: Deutscher Seeschifffahrtstag in Lübeck, ausgerichtet vom NVL.

Die alteingesessene Lübecker Reederei und Firma Lehmann KG erwirbt den größten Teil des Flender Werftgeländes und plant den Umbau zum Hafenumschlag.

Logo NVL 2004

2005: Durch einen verheerenden Tsunami im Indischen Ozean ist u.a. auch der Inselstaat Sri Lanka schwer betroffen. Zahlreiche Fischer verlieren ihre Boote.

Der Nautische Verein Lübeck übernimmt auf Beschluss des NVL-Vorstandes die Schirmherrschaft über das Projekt „Fischerhilfe Kathaluwa“ des Arbeitskreises „Aktion Lübeck hilft“.

Nach Überweisung von 56.000 Euro auf das NVL-Devisenkonto Colombo erteilt der 2. Vorsitzende des NVL, Kapitän Eike Schulz, den Auftrag zum Bau von 16 Küstenfischerbooten an die Blue-Star-Werft Colombo. Am 22.05.2005 werden die neuen 16 Boote von Dr. Kroehnert und Eike Schulz an ihre neuen Eigner übergeben. Boot Nr. 16 hat den Namen „NV Lübeck“ erhalten. Für weitere 5 Seeboote und 10 Flussfischerboote werden 20.000 Euro auf das Devisenkonto überwiesen und die Bauaufträge erteilt.

Insgesamt können somit 21 Seeboote und 10 Flussfischerboote übergeben werden.

2007 Auf Initiative des NVL wird die Arbeitsgruppe Nautische Vereine Lübecker Bucht gegründet,die sich übergreifend mit Themen, die die Schifffahrt im Bereich der westlichen Ostsee betrifft, gegründet. Sprecher und Organisator dieser AG wird Kapitän Jürgen Schlichting vom NVL. Die AG entwickelt sich im Laufe der nächsten Jahre weiter und benennt sich in AG Nautische Vereine Ostsee um. In dieser AG arbeiten die Nautischen Vereine Lübeck, Kappeln-Schlei, Kiel, Vogelfluglinie, Neustadt i.H., Wismar, Rostock, Saßnitz und Stralsund zusammen.

2010 Der am 3. September 2008 unterzeichnete „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbelt-Querung“ tritt in Kraft. Danach übernimmt Dänemark Planung, Bau und Finanzierung des Querungsbauwerks. Für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen ist in Dänemark allein das Königreich Dänemark und in Deutschland allein die Bundesrepublik Deutschland verantwortlich.

Geplante feste Fehmarnbelt-Querung (Bild Unterlagen NVL*)*

2012 Die AG Nautische Vereine Ostsee befasst sich u. a. auch mit der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt während der Bauphase der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung. Kapitän Jürgen Schlichting und der Vorsitzende des NV Kiel tragen eine diesbezügliche Ausarbeitung in Berlin vor Parlamentariern vor.

Am 13. Januar kollidiert das 114.147 BRZ große Kreuzfahrtschiff „Costa Concordia" vor der Insel Giglio im Mittelmeer mit einem Felsen, schlägt leck, treibt nördlich des kleinen Hafens auf Grund und erleidet mit der Zeit 65° Schlagseite. Dabei kommen 32 Menschen ums Leben. Der italienische Kapitän Schettino hat das Schiff als einer der ersten verlassen und behauptet später, er sei in ein Rettungsboot gefallen. Das Schiff wird später nach aufwändiger Bergung nach Genua geschleppt und dort zwischen 2014 und 2017 abgewrackt.

2013 Die Maritime Labor Convention (MLC) von 2006 tritt 2013 in Kraft und regelt die Arbeitsverhältnisse der Seeleute. Sie ist die 4. Säule der Seeschifffahrt.

2015 Der Stellvertretende Vorsitzende des NVL, Kapitän Eike Schulz, stürzt am 23. März in der Schiffergesellschaft so unglücklich eine Treppe hinunter, dass er an den Folgen verstirbt. Am 23. April werden als Nachfolger von Eike Schulz Kapitän Wolfgang Pistol zum Stellvertretenden Vorsitzenden des NVL und Kapitän Jürgen Schlichting als Nachfolger des nicht wieder kandidierenden Kapitäns Peter Kaminsky, zum Vorsitzenden des Nautischen Vereins Lübeck gewählt. Kapitän Pistol übernimmt die Funktion des Speakers beim Nautischen Essen.

Erstmals in der Geschichte des NVL wird mit Susanne Kasimir eine Frau als Beisitzerin in den Vorstand des NVL gewählt.

Nach einer Mitgliederbefragung zur Ausrichtung des NVL wird u. a. eine Geschäftsordnung erstellt, die die Aufgabenverteilung innerhalb des Vorstandes des NVL regelt, außerdem wird die Satzung aktualisiert.

2016 Jahrelange Bemühungen des Nautischen Vereins Lübeck im Zusammenwirken mit IHK und anderen Akteuren führen dazu, dass das Bundesverkehrsministerium in den Bundesverkehrswegeplan 2030 einen Vollausbau des Elbe-Lübeck-Kanals mit einem Volumen von 838 Mio. Euro als vordringliche Baumaßnahme eingestellt hat.

2017 Bedauerlicherweise hat das Bundesverkehrsministerium die Bundeswasserstraße Trave von der Kategorie A in die Kategorie B zurückgestuft, was Auswirkungen auf mögliche

Ausbau- und Neubaumaßnahmen an der Trave hat. Der NVL wird sich für eine Rückstufung in die Kategorie A massiv einsetzen.

Unser Mitglied, Kapitän Wolfgang Pistol, hat in einem Vortrag über seine beiden Reisen 2010 und 2014 nach der entlegenen Insel Pitcairn im Südpazifik berichtet, wo er einige Zeit mit den Nachfahren der Meuterer der legendären „Bounty“, die dort 1790 landeten, gelebt hat. Unter den Zuhörern ist auch der bekannte Weltumsegler Burkhard Pieske.

Auf Pitcairn vor dem Anker der „Bounty“ (Foto Wolfgang Pistol)

2018 Der Nautische Verein veröffentlicht in den Lübecker Nachrichten eine viel beachtete, vom Vorsitzenden Kapitän Jürgen Schlichting erstellte, umfängliche, detaillierte Studie mit zahlreichen Plänen, Zeichnungen und Luftbildern des Bereiches von Lübeck bis zur Travemündung zur zukünftigen Gestaltung/Ausbau des Trave-Fahrwassers und der Lübecker Häfen. Auch durch Vorträge von Jürgen Schlichting und Wolfgang Pistol werden bei der IHK Lübeck, dem Bundeswasserstraßenamt Lübeck, der Lübeck Port Authority, den Schiffsmaklern, der Lübecker Hafengesellschaft etc. die Ideen für die Zukunft der Hafenstadt Lübeck vorgestellt.

Immer größere und tiefer gehendere Schiffe machen einen Ausbau von Hafenbereichen und Travefahrwasser erforderlich.
(Fotos Wolfgang Pistol, Jürgen Schlichting, Rüdiger Pfaff).

Die Forderungen des NVL:

Neben einer generellen Verlagerung von Hafenbereichen seewärts der Warburg Brücke und des Baus eines kompletten neuen Hafens in der Schlutuper Wiek sowie einer Erweiterung des Skandinavienkais und weiterer detailliert aufgelisteter Maßnahmen hält der NVL für notwendig:

1. Rücknahme der Kategorisierung der Bundeswasserstraße Trave von A nach B.
2. Erneute Trave-Korrektur hinsichtlich Vertiefung und Verbreiterung des Fahrwassers.
3. Kein Verbauen der Travemünder Enge. Optionen für bessere Begegnungsmöglichkeiten schaffen.
4. Verlängerung und Begradigung des Ostpreußenkais.
5. Schaffung einer temporären Passagierschiffsabfertigung für Schiffe bis 300 m Länge am Nordgate des Skandinavienkais.
6. Einsetzung eines Hafenbeirates, der eine nachhaltige Hafenplanung zur Sicherung des Hafens für die zukünftigen Verkehre begleitet.

2020 Der Nautische Verein Lübeck begeht seine 150-Jahrfeier. Der Verein hat 331 Einzelmitglieder, 34 korporative Mitglieder inklusive 2 Ehrenmitglieder.

Bei Drucklegung dieser Chronik steht fest, dass der 1. Ehrengast beim Festessen am 07.02.2020 der schleswig-holsteinische Ministerpräsident a. D. Björn Engholm sein wird.

Vor dem Festessen in der Schiffergesellschaft ist ein Empfang des Lübecker Senats für geladene Gäste im Rathaus vorgesehen.

Die Vorsitzenden des Nautischen Vereins Lübeck seit Gründung

1868 – 1869	(Vorbereitungszeit) Konsul Wm. Minlos
1870 – 1891	Kaufmann und Konsul I. A. Suckau
1891 – 1894	Präses Hermann Lange
1894 – 1903	Dr. jur. Carl Franck
1903 – 1914	Landrichter Dr. Meyer-Lürssen
1914 – 1924	Seefahrtschuldirektor Prof. Dr. Franz Schulze
1925 – 1944	Vizeadmiral a.D. Robert Kühne
1949 – 1954	Hafenkapitän Erich Schulze
1955 – 1975	Reedereidirektor Ernst Bohm
1975 – 1987	Kapitän Knud Delfs
1987 – 1995	Kapitän Alfred Vogel
1995 – 1995	Kapitän Johannes Jarchau
1995 – 1999	Bankkaufmann Ingo Petersen
1999 – 2015	Kapitän Peter Kaminsky
Ab 2015	Kapitän Jürgen Schlichting

Vorstand des Nautischen Vereins Lübeck im Jahre 2020

Vorsitzender: ***Kapitän Jürgen Schlichting*** ***2.Vorsitzender:*** ***Kapitän Wolfgang Pistol***

1. Schriftführer: ***Kapitän Klaus Bieber*** ***2. Schriftführer:*** ***z. Zt. unbesetzt***

Kassenführer: ***Bankkaufmann Ekkart Wedig***

Beisitzer: ***Kapitän Michael Schau*** ***Beisitzer:*** ***Kapitän Ralph Domschke***

Beisitzer: ***Kapitän Jens-Uwe Lütje*** ***Beisitzer:*** ***Rechtsanwalt Klaus Lemke***

Beisitzer: ***Vertriebsleiter Siegmund Dandek***

Beisitzerin: ***Dipl. Verwaltungswirtin Susanne Kasimir***

Von links: Dipl. Verwaltungswirtin Susanne Kasimir, Kapitän Michael Schau, Bankkaufmann Ekkart Wedig, Kapitän Wolfgang Pistol, Kapitän Klaus Bieber, Kapitän Jürgen Schlichting, Kapitän Ralph Domschke, Rechtsanwalt Klaus Lemke, Kapitän Jens-Uwe Lütje, Vertriebsleiter Siegmund Dandek. (Foto Bernd Pagel)

Vereinssekretärin: ***Heidrun Korup***

(Fotos Wolfgang Pistol)

Die Soziale Wohlfahrt e.V. des NVL

1950 Aufgrund des Wohnungsmangels der Nachkriegszeit entsteht die Idee, für die Mitglieder des Nautischen Vereins diesen zu lindern, indem man den Bau von Wohnungen anstrebt. Die Gründung des „eingetragenen Vereins“ erfolgt, um den einzelnen Mitgliedern des Nautischen Vereins aus der persönlichen Haftung für das große Objekt freizuhalten und gleichzeitig eine handlungsfähige „juristische Person“ zu schaffen. Geistiger Vater und Gründer der Wohlfahrtseinrichtung ist Kapitän Carl Walter.

1951 Am 1. September wird trotz aller Hindernisse das 8 Familienhaus Ratzeburger Allee 30/32 schlüsselfertig übergeben und sofort bezogen. Die Gründer der Wohlfahrtseinrichtung machen aber deutlich, dass sie sich als Treuhänder des NVL fühlen, sollte die Erhaltung des Hauses Probleme machen. Sie bitten in dieser Anfangszeit um Zuwendungen und Unterstützung zur Tilgung der laufenden Belastungen durch den Nautischen Verein.

(Foto Jürgen Schlichting)

1952 Der Appell an die Mitglieder des NVL zur Unterstützung findet leider keinen Widerhall. Dank einer großen Spende der Possehl-Stiftung können Kredite geordert werden.

1953 Die völlige Tilgung der Kredite wird durch weitere Zuwendungen vorgenommen, und es kann sogar Vorsorge getroffen werden, um weitere Wohnungen für Mitglieder des NVL schaffen zu können. Der Bau weiterer Wohnblocks wird beschlossen.

1954 Während der Bauzeit stellt sich leider heraus, dass Reflektanten auf Wohnungen in den Neubauten verzichten, sodass man an Personen aus dem nicht der Schifffahrt zugehörenden Kreis vermieten muss.
Die Wohlfahrtseinrichtung bewirtschaftet die auf 99 Jahre von der Stadt Lübeck in Erbpacht übernommenen Grundstücke:

Ratzeburger Allee 30-32	8 Wohnungen
Mönkhofer Weg 23/25	24 Wohnungen
Mönkhofer Weg 27	9 Wohnungen.

1955 Der Verein zählt 42 Mitglieder. Nach Abzug aller Verbindlichkeiten wird ein geringer Überschuss erzielt. Das Bargeld ist knapp, und man freut sich über jede Spende.

1958 Die Ausgaben des Vereins sind gestiegen, und man muss auf mühsam angesammelte Bestände zurückgreifen. Der Vorstand beschließt eine Verdoppelung der Mitgliedsbeiträge. Ebenfalls wird eine Satzungsänderung beschlossen.

1960 Anlässlich des 10jährigen Bestehens der Wohlfahrt wird eine Denkschrift herausgegeben und das Ziel „Bau eines Altenheimes“ formuliert.

1963 Der Vorsitzende Kapitän Carl Walter ist verstorben. Als neuen Vorsitzenden wählt die Einrichtung Kapitän Rudolf Seefisch.

1964 Für den Initiator und Begründer der Wohlfahrt wird an seinem 80. Geburtstag in Anwesenheit von Angehörigen und einer großen Anzahl Mitglieder eine Gedenktafel am Haus Ratzeburger Allee 30-32 enthüllt.
Die Hypotheken der Häuser am Mönkhofer Weg können mit Hilfe einzelner Mitglieder und Zuschüsse restlos getilgt werden.

1966 Der Jahresabschluss bringt nach Erledigung aller Verbindlichkeiten einen Überschuss, der dem Vereinsvermögen zugeschrieben wird. Die Rücklage für ein geplantes Altersheim erhöht sich durch Spenden erfreulich.

1967 Die Jahreshauptversammlung des NVL beschließt eine Beitragserhöhung, von der 2 DM pro Mitglied und 10 DM pro Körperschaftliches Mitglied als Beitragszahlung an die Wohlfahrt weitergeleitet werden sollen, um deren vermehrte Verpflichtungen zu unterstützen.

1968 Es wird wieder ein Überschuss erzielt und dem Vereinsvermögen zugeschrieben. Die Rücklage für ein Altersheim erhöht sich durch Spenden und Zuweisungen. Mit einer anderen Organisation wird der Bau des Altersheims besprochen mit dem Ziel, eine möglichst schnelle Realisierung des Vorhabens zu erreichen.
Ausführlich wird das Bauvorhaben der Hansestadt Kreuzung Ratzeburger Allee/Wakenitzbrücke diskutiert, das zu erheblichen Nachteilen für das in unmittelbarer Nähe liegende Grundstück des Hauses Ratzeburger Allee 30-32 führt. Verhandlungen mit der Stadt über eine Entschädigung sind noch nicht abgeschlossen.

1971 Der Mitgliederbestand zählt nun 50 Mitglieder (einschließlich 6 Damen) und 2 korporative Mitglieder.

1973 Einnahmen, Zuweisungen und Spenden entwickeln sich erfreulich für den Verein. Die Nordwand des Hauses Mönkhofer Weg 23 wird neu verputzt.

1975 Kapitän Seefisch gibt den Vorsitz der Wohlfahrt an Direktor i.R. Ernst Bohm ab, der seinen Vorsitz im NVL an Kapitän Knut Delfs übergeben hat. Eine Satzungsänderung wird nach eingehender Diskussion beschlossen. Die Verhandlungen mit der Seemannsmission betr. Altersheim sollen weitergeführt werden. Ausführlich wird die Beteiligung der Wohlfahrt an der Sozialstation der Seemannsmission behandelt, die eine Betreuung der Mitglieder in Notfällen sicherstellen soll. Direktor E. Bohm wird mit einer Gedenktafel geehrt.

1977 Der Bauzustand der vereinseigenen Häuser soll gründlich überprüft werden. Anschließend sollen dann nach einer Prioritätenlisten Instandsetzung- bzw. Unterhaltsmaßnahmen durchgeführt werden. Die geplante Beteiligung an der Hafen - Sozialstation muss mit der Seemannsmission weiter geklärt werden. Abgesehen davon werden nunmehr Gespräche über eine Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lübeck für eine Altenpflegeeinrichtung geführt.

1979 Neuer Vorsitzender der Wohlfahrt wird Prokurist Karl-Heinz Leonhardt.

1981 Eine Kommission für Gebäude- und Mietangelegeheiten wird gegründet, die sich u. a. mit der Anpassung der Mieten befassen soll.
Die Mitgliederwerbung führt zur Aufnahme von 6 Mitgliedern und 1 Firma.
Das Bankeinzugsverfahren wird für die Beitragszahlungen eingeführt.
Die Wohnungen werden immer häufiger auf dem freien Markt zur Vermietung angeboten – die Nachfrage der Mitglieder aus der Schifffahrt ist gering.

1982 Für 25 Wohnungen werden Mieterhöhungen von 8,5 % vorgenommen. Der Quadratmeterpreis liegt bis auf wenige Ausnahmen zwischen 4,- und 6,- DM.

1983 Umbau- und Reparaturarbeiten (Altengerechte Wohnung) stehen an – u. a. die Dacherneuerung in der Ratzeburger Allee. Die Stadt bietet der Wohlfahrt eine Beteiligung an der Finanzierung der Umgestaltung eines Teils im Heiligen-Geist-Hospital an. Im Gegenzug wird man der Wohlfahrt und dem NVL zwei Pflegebetten in beliebigen städtischen Heimen vorhalten.

1984 Der Vorstand erkennt, dass die Errichtung eines eigenen Altersheimes weder finanziell noch vom Bedarf her durchführbar ist. Die Wohnungen werden entsprechend für altengerechtes Wohnen renoviert. Man beschließt die Unterstützung der Umgestaltung des Heiligen-Geist-Hospitals mit 150.000 DM und bekommt die Berechtigung für die Unterbringung in städtischen Pflegeheimen.

1986 Mit der Firma Heidemann, Haus- und Wohnungsverwaltung, werden Gespräche geführt und ein befristeter Verwaltervertrag abgeschlossen.

1988 Die Bausubstanz der Häuser wird als gut befunden; es fallen wenige Reparaturen an.

Eine neue Satzung der Wohlfahrt wird vorgestellt. Der Vorstand diskutiert, ob die Erbbaurechte an den Grundstücken durch Kauf abgelöst werden sollten, was sich nach Diskussion als unwirtschaftlich erweist.

1989 Die neue Satzung wird angenommen. Dem Hausmeister wird wg. Mietrückständen gekündigt. Das Vermögen der Wohlfahrt hat sich deutlich erhöht. Bei jedem Mieterwechsel werden die Wohnungen nach modernem Standard renoviert.

1991 Die Mitgliederversammlung diskutiert über die Zukunft der Wohlfahrtseinrichtung. Für den Bau altengerechter Wohnungen könnte man ein Nachbargrundstück erwerben. Die Diakoniestation „Hafen“ hat finanzielle Sorgen.

1994 Auf den Einbau einer gemeinsamen Zentralheizung wird verzichtet, da einige Mieter noch über eigene Heizungen verfügen. Die Diakoniestation „Hafen“ wird aufgelöst undgeht in eine neue Trägergemeinschaft, der Standort Untertrave bleibt vorerst erhalten.

1996 Der Ankauf der Erbbaugrundstücke wird erneut angeboten. Die Stadt will möglicherweise die Erbbauzinsen auch an bestehende Altverträge anpassen.

1998 Die Wohnungsverwaltung wird der Firma Denker GmbH übergeben. Die Erbbaugrundstücke werden von der Stadt erworben. Das Abwassersystem und die Außenwände der Häuser Ratzeburger Allee werden saniert.

2000 Das 50jährige Vereinsbestehen wird in kleinem Rahmen gefeiert. Für die Gebäudeunterhaltung stehen zwei Themen an: 1.Die Durchsetzbarkeit zu Lasten der Mieter; 2. die Erneuerung sanierungsbedürftiger Versorgungsleitungen.

2001 Herr Leonhardt scheidet als Vorsitzender der Wohlfahrt aus, Rechtsanwalt Hans- Jürgen Wolter übernimmt den Vorsitz. Die Fortsetzung der Sanierungen der Häuser mit Einbau von Gasheizungen, Isolierung der Kellerdecken, Isolierungen im Dachbereich und Austausch sämtlicher Ver- und Entsorgungsleitungen geht in mit Mietern abgestimmten Perioden weiter.
Der Verein zählt nunmehr 80 Mitglieder. Die Hausverwaltung wechselt zu Herrn Andreas Voß.

2004 Die Renovierungen der Objekte Mönkhofer Weg werden abgeschlossen – unsaniert ist noch das Haus Ratzeburger Allee. Die Wärmedämmmaßnahmen haben das gewünschte Ergebnis erbracht. Alle Wohnungen sind vermietet.

2006 Die Sanierung des Hauses Ratzeburger Allee und die Erneuerung der Fenster Mönkhofer Weg werden beschlossen.
Der Vorstand will rechtlich klären, ob ein Mitglied nach Kündigung im NVL noch Mitglied in der Wohlfahrt bleiben darf.

2007 Alle Baumaßnahmen sind nunmehr abgeschlossen. Kein Mieter kommt mehr aus dem Bereich der Schifffahrt. Es wird noch einmal besonders betont, dass der Verein auf Grund seiner Gemeinnützigkeit keine Renditeobjekte aus den Häusern machen darf. Die Mieten belaufen sich auf 6,60 €/qm und sind gesetzlich angepasst. Herrn Timmermann wird für seine geleistete Arbeit als Bauleiter besonders gedankt.

2009 Wasserschäden durch ein schadhaftes Dach am Mönkhofer Weg. Die Trennung von Regen- und Schmutzwasser steht an. Außenwände sollen mit Dämmung verkleidet werden. Die Arbeiten werden nach Abbau der Bankkredite ausgeführt.

2011 Der Vorsitzende weist wiederholt darauf hin, dass Zweck und Aufgabe des Vereins die gemeinnützige, wohltätige Tätigkeit seien. Die Unterstützung der Diakonie fällt weg, da sich diese in eine GmbH umgewandelt hat. Der Vorstand schlägt vor, die Satzung der modernen Zeit anzupassen. Die Frage nach Verkauf der Gebäude zur Reduzierung von Verbindlichkeiten wird gestellt und verworfen.

2013 Ein Baubeirat wird gewählt, der den Vorstand hinsichtlich zukünftiger Baumaßnahmen beraten soll. Der Verein hat nach einer intensiven Werbung nunmehr 103 Mitglieder. Die Mietsituation ist sehr gut.

2016 Es wird ein Jahresüberschuss erwirtschaftet und dem Eigenkapital zur Stärkung zugeführt. Vorstand und Bauausschuss haben nach Beratung die Sanierung für den Mönkhofer Weg an ein Architektenbüro abgegeben.

2018 Die Häuser am Mönkhofer Weg werden bis Sommer 2018 saniert. Die Gesamtkosten liegen leicht unterhalb der Planung des Architektenbüros. Die Finanzen der Wohlfahrt stehen auf soliden Beinen. Alle Wohnungen sind derzeit voll vermietet. So können auch in Zukunft die Zwecke des Vereins erfüllt und sichergestellt werden.

Die Vorsitzenden der Sozialen Wohlfahrt:

1.	Kapitän Carl Walter	1950 – 1963
2.	Kapitän Rudolf Seefisch	1963 – 1975
3.	Direktor i.R. Ernst Bohm	1975 – 1979
4.	Prokurist Karls-Heinz Leonhardt	1979--- 2001
5.	Rechtsanwalt Hans-Jürgen Wolter	2001 – 2019
6.	Ltr. Seemannsschule Holger Garbelmann	ab 2019

Der Vorstand (2020)

Schulleiter Holger Garbelmann 1. Vorsitzender

Kapitän Jens-Uwe Lütje 2. Vorsitzender

Geschäftsführer Rolf Sobik Schriftführer

Bankkaufmann Roman Beulen Kassenführer

Kauffrau Gisela Martens Kassenprüfer

Architekt Ansgar Speer Stellv. Kassenprüfer

Fotos: Soziale Wohlfahrt

Kapitän Jürgen Schlichting

Die Schiffergesellschaft zu Lübeck

Die Schiffergesellschaft blickt auf eine lange Geschichte zurück. Die Wurzeln der Seefahrervereinigung liegen in der frühen Neuzeit.

Die St. Nikolaus - Bruderschaft als ein Wegbereiter

1401 Als ein Wegbereiter der Schiffergesellschaft gilt die St. Nikolaus-Bruderschaft, die am Stephanstag 1401 (26.12.1401) im Burgkloster gegründet wurde.

Ehrliche Kaufleute, Schiffsherren – heute würde man Kapitäne oder Schiffsführer sagen – sowie Schiffsleute waren zusammengetreten, willens, eine ewige Bruderschaft und Gilde zu gründen zur Ehre Gottes, seiner heiligen Mutter, der Jungfrau Maria, aller Heiligen, besonders des heiligen St. Nikolaus, zur Hilfe und zum Trost der Lebenden und der Toten und all derer, die ihren redlichen Erwerb auf dem Wasser suchen, seien es Schiffsführer, Kaufleute oder Schiffsleute.

Der Zweck der Vereinigung ergibt sich aus der Gründungsurkunde:

„tho hulpe ende tho troste der levendigen unde oden unde alle derjenigen, de ere rechtfertige neringe soken tho waterwarth, de sind schipperen, koplude edder schippmanns“.

Aus dem Wortlaut („zu Hilfe und Trost der Lebenden und Toten und aller, die ihren ehrlichen Unterhalt in der Schifffahrt suchen, als da sind Schiffer, Kaufleute oder Mannschaften“) wird ersichtlich, dass es sich bei dieser Bruderschaft nicht um eine Standes- oder Berufsvereinigung handelte, sondern um einen Zusammenschluss jener, die mit der Seefahrt in Verbindung stehen.

Geistliche Bruderschaften, wie sie im Zeichen des intensiven religiösen Lebens bestanden, rekrutierten sich aus Angehörigen der gleichen Sozialschicht oder des gleichen Berufsstandes. Getrieben von der Sorge um ihr Seelenheil schlossen sich Männer und Frauen zusammen, hielten regelmäßige Andachten und Messen ab – möglichst in einer eigenen Kapelle – , begingen feierliche Leichenbegräbnisse für die verstorbenen Brüder und Schwestern, verteilten Almosen an die Bedürftigen und trafen sich zu Geselligkeiten und Festmählern.

Indem sich der Einzelne in die Ordnung einer Bruderschaft eingliederte, stillte er seine religiösen, seine wirtschaftlich-sozialen und seine geselligen Bedürfnisse. Es liegt nahe, dass gerade der Fürbittengedanke für die auf hoher See – ohne Beichte und Sakramente – gebliebenen armen Seelen bei der Schiffer-Bruderschaft eine besondere Rolle spielte.

1444 In einem Vertrag mit den Dominikanern des Burgklosters stiftete die St.Nikolaus-Bruderschaft 1444 für 200 Mark lübisch eine tägliche Messe „tho ewigen tiden“ für die verstorbenen und lebenden Mitglieder.

1505 Der Satzung aus dem Jahre 1505 ist zu entnehmen, dass 4 Olderlude, davon 2 Schiffsherren und 2 Kaufleute, der St. Nikolaus - Bruderschaft vorstanden. Der Jahresbeitrag wurde mit 8 Pfennig festgelegt, das Eintrittsgeld mit 4 Schilling. 2 Schilling wurden für Wachskerzen berechnet. Jedes Mitglied war verpflichtet, täglich ein Paternoster und ein Ave-Maria für das Seelenheil der Lebenden und der Toten zu beten.

1520 Dank testamentarischer Vermächtnisse wuchs das Vermögen der St. Nikolaus-Bruderschaft rasch an. Im Jahre 1520 belief es sich auf 600 Mark lübisch. Das Geld wurde in Häusern und Grundstücken angelegt. Die Einnahmen aus dem Vermögen kamen karitativen Zwecken zugute, darunter den Pröven, regelmäßigen Verteilungen von Brot, Butter und barem Geld an Bedürftige und Hinterbliebene. Ein eigenes Gesellschaftshaus scheint die Bruderschaft nicht besessen zu haben. Zu Beratungen traf man sich in der Kapelle, sommers auf dem Friedhof und zu geselligen Veranstaltungen in den Wohnungen der Brüder oder in gemieteten Räumen.

Die St. Annen-Bruderschaft als ein weiterer Wegbereiter

1495 Neben der St. Nikolaus-Bruderschaft ist als weiterer Wegbereiter der Schiffergesellschaft die St. Annen-Bruderschaft zu nennen. Sie wurde 1495 erstmals erwähnt. Ein Rechnungsbuch, das die Jahre 1497 bis 1525 umfasst, gilt als wichtiger Beleg für die Existenz dieser Bruderschaft. Die Eintragungen im Buch lassen Rückschlüsse auf die Struktur zu. Die St. Annen-Bruderschaft war ähnlich wie die St. Nikolaus-Bruderschaft organisiert, allerdings wurden die Älterleute, oldeman der boslude, nicht schepherren genannt. Es handelte sich insoweit um eine Vereinigung von Schiffern und von Schiffsvolk, nicht jedoch von Kaufleuten.

1497 Die St. Annen - Bruderschaft stiftete 1497 an der Nordseite der Jakobi-Kirche eine Kapelle sowie einen Altar, der der Gottesmutter Maria, der hl. Anna, dem hl. Nikolaus, dem hl. Moritz und allen übrigen Heiligen geweiht war.

1523 Das Vermögen der Bruderschaft belief sich im Jahre 1523 auf 230 Mark. Zahlreiche Darlehen für Fracht- und Sozietätsgeschäfte wurden gewährt.

Die Reformation als Zäsur

1530 Die Zeit der Reformation war für Bruderschaften und Gilden mit tiefgreifenden Veränderungen verbunden. Luther lehnte das Bruderschaftswesen ab. Kritisch sah er insbesondere „das Prinzip der Fürbitten, fromme Werke zum Besten des Seelenheils sowie das Fressen und Saufen bei geselligen Veranstaltungen“. Luthers Lehre entzog den Bruderschaften die religiöse Grundlage. In der Folge lösten sich nahezu alle Bruderschaften auf. Nur die Ziele der Armenpflege blieben bestehen und konnten mit noch vorhandenen Finanzmitteln verfolgt werden. Die Leonhards-Bruderschaft und die Antonius-Bruderschaft waren die einzigen, die noch eine gewisse Zeit fortgeführt wurden.

Die Gründung der Schiffergesellschaft

Wappen der Schiffergesellschaft (Bild Unterlagen NVL)

1535 Die Gründung der Schiffergesellschaft in der Nachfolge der Bruderschaften geht auf das Jahr 1535 zurück. Nicht abschließend geklärt ist, ob die beiden vormals bestehenden Bruderschaften, also die St. Nikolaus- und die St. Annen-Bruderschaft, in einer neuen Vereinigung aufgingen oder ob eine völlig neue Vereinigung gegründet wurde. Vieles spricht für die erste Annahme. Die Aufgaben wurden danach als „Schepherrn-Selschop“ wahrgenommen.

Die neue Standesorganisation trat erstmals 1535 in Erscheinung, als die olderlude des zevarenden mannes bynnen Lübeck für 940 Mark lübisch ein Grundstück mit einem im 13. Jahrhundert erbauten Haus gegenüber der St. Jakobikirche unmittelbar an der Ecke Breite Straße/Engelsgrube erworben haben.

Zuvor wurden die alten Älterleute entlassen und vier neue Älterleute gewählt. Ihr Auftrag: Erwerb eines Hauses, das „einer ehrlichen Gesellschaft zum Nutzen, zur Wohlfahrt des gemeinen seefahrenden Mannes und zum Trost der Armen dienen solle“.

1538 Das neue Gebäude der Schiffergesellschaft wurde 1538 umgebaut. Nachbargebäude wurden hinzugekauft. 18 Wohnungen und die bis heute erhaltene historische Halle entstanden während dieser Arbeiten.

Die religiösen Bindungen der Bruderschaften gingen trotz der Reformation nicht verloren. An die Stelle der geistlichen Gebetsbruderschaften traten weltliche Berufsorganisationen, deren Mitglieder fortan vor allem Seeleute waren. Das Siegel der St. Annen-Bruderschaft wurde noch bis ins 17. Jahrhundert hinein verwendet.

Im Laufe der Jahre kamen der Schiffergesellschaft durch die seemännischen Kenntnisse ihrer Brüder weitere Aufgaben zu, die weit über das ursprüngliche Engagement hinausgingen: Schiffspässe, Schiffstaxen, Schlichtungsaufgaben, die Bewachung des Hafens oder die Beratung des Senats, all das oblag der Schiffergesellschaft. Sie unterlag nicht der Zunftverfassung. Die Lübecker Schiffer mussten aber Mitglieder der Gesellschaft sein. Auch bedurften die Statuten der Genehmigung des Stadtrates.

1542 Das Rechtsverhältnis zwischen der Hansestadt und der Schiffergesellschaft begründete eine 1542 erlassene Ordnung, die mit geringen Veränderungen bis 1848/1853 bestehen blieb. Zweck dieser Ordnung war die Kontrolle der Besatzungen im Interesse des Rates, der Schiffer und der Kaufleute.

1614 Das Hansische Seerecht von 1614 schrieb fest, dass Streitigkeiten zwischen Seeleuten der Schiffergesellschaft vorzutragen seien. Die Zuständigkeit erstreckte sich auf arbeits- und zivilrechtliche Streitfälle zwischen Schiffern, Besatzungen und Reedern.

1665 Durch den Bürgerrecess erhält die Schiffergesellschaft einen Sitz im Rat der Staats- und Stadtverwaltung. Von diesem Sitz konnte sie bis 1848 Gebrauch machen und Einfluss auf die Besetzung wichtiger Ämter, wie Lotsenkommandeur, Herrenfährenpächter, Wasserschout, Hafenmeister u. a. nehmen.

1867 Mit Einführung der Gewerbefreiheit ab dem 01.01.1867 wurde der Zunftzwang aufgehoben. Die Schiffergesellschaft verlor Mitglieder und damit notwendige Einnahmen. Die Mitglieder der Schiffergesellschaft entschieden sich mehrheitlich dafür, die Organisation als freie Genossenschaft weiterzuführen und die gewerblichen Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten und zu unterstützen.

Der Status führte schnell zu Schulden in einer Größenordnung von 4000 Courantmark. Es wurde erforderlich, das historische Gebäude der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und als Restaurant zu verpachten. Durch die Pachteinnahmen war die finanzielle Zukunft erst einmal gesichert.

1869 Eine neue und im Wesentlichen bis heute gültige Satzung wird entworfen und verabschiedet. Als freie Genossenschaft verfolgte die Schiffergesellschaft bis 1937 wohltätige und berufsständische Ziele ihrer Mitglieder.

Heute Nunmehr engagiert sich die Schiffergesellschaft als Gesellschaft kraft Rechtserlass. Der schleswig-holsteinische Innenminister hat einen entsprechenden Erlass erlassen, der es erlaubt, sozial und denkmalpflegerisch tätig zu sein.

Wer in die Schiffergesellschaft eintreten will, hat sich schriftlich beim Vorstand zu bewerben und nachzuweisen, dass er

- In Lübeck bzw. in der näheren Umgebung wohnt,
- Im Besitz eines Befähigungszeugnisses eines Kapitäns auf großer Fahrt A6/AG oder gemäß STCW 95 über 3000 BRZ ist,
- Als Kapitän auf einem Seeschiff fährt oder gefahren ist, für welchen das oben genannte Befähigungszeugnis erforderlich ist,
- Das 40 Lebensjahr noch nicht überschritten hat,
- Bewerber, die den 1. Punkt nicht erfüllen, können bis zum 21.12.2020 in die Schiffergesellschaft aufgenommen werden, wenn sie 1. in einem Nord- oder Ostsee-Anrainerstaat wohnen, 2. sie einen besonderen Bezug zu Lübeck haben, den sie begründen müssen, und 3. die Aufnahme auf einer Jahreshauptversammlung beschlossen wird.
- Bewerber über 40 Jahre können unter bestimmten Voraussetzungen noch aufgenommen werden.

Die heutigen Aufgaben der Schiffergesellschaft sind folgende:

- Unterstützung hilfsbedürftiger Mitglieder

- Gewährung von Sterbegeld an Mitglieder und deren Frauen

- Zahlung einer Rente an die Witwen verstorbener Mitglieder

- Zahlung einer Altersrente an über 65 Jahre alte Mitglieder

- Gewährung von Freiwohnungen an Witwen ehemaliger Schifferbrüder

- Instandhaltung der Gebäude und die Modernisierung der dazugehörigen Anlagen und Einrichtungen.

Das Gildehaus der Schiffergesellschaft

13. Jh. Das Gebäude der ehemaligen Lübecker Schifffahrtskompanien in der Breiten Straße 2 wurde im Frührenaissancestil erbaut. Dem Gebäude vorgelagert ist der sogenannte Gotteskeller. Den Giebel schmückt eine goldene Wetterfahne mit Segelschiff, die Fassade ein Gemälde mit dem „Adler von Lübeck“.

1870 Im den neu erbauten Räumen der Schiffergesellschaft, im Kapitänssalon, findet die konstituierende Sitzung des neugegründeten Nautischen Vereins Lübeck statt.

1908 Der Bau des Schifferhofes in der Engelsgrube 1-17 wird 1908 realisiert.

1972 Die Innenausstattung wird zwischen 1972 und 1974 restauriert.

1982 Die Schiffergesellschaft kauft die „Buden“ im Spinnrademachergang von der Hansestadt Lübeck.

1983 Der sanierte „Gotteskeller“ wird eröffnet und dem Restaurantpächtern übergeben.

1984 Die Schiffergesellschaft beschließt die Sanierung der Häuser Spinnrademachergang, Stolterfoth-Haus, Schifferhof und Witwenhaus.

1986 Die Sanierung ist abgeschlossen und wird mit einer großen Einweihung gefeiert.

2004 Die Schiffergesellschaft kauft das Nachbarhaus des Apothekers Stolle. Das Haus wird saniert und im Hinterhof entsteht ein Gartenrestaurant.

2005 Unter der Leitung der damaligen Pächter Wolfgang Steffen und Gerhard Birnstingl wird 2005 im Hinterhof der Schiffergarten eröffnet, in dem Gäste unter freiem Himmel sitzen.

2015 Am 1. März 2015 haben Frank Höhne und Michael Engel das Restaurant als Pächter übernommen.

Thomas-Markus Leber

Schiffergesellschaft (Foto NVL Unterlagen)

Die Geschichte der Freitagsback

(Bilder Archiv NVL)

Mit der Gründung des Nautischen Vereins am 07. Februar 1870 in der Schiffergesellschaft und dem Beitritt zum Deutschen Nautischen Verein vereinbarte man sich in Lübeck zu einem regelmäßigen Gedankenaustausch rief einen „Stammtisch“ ins Leben. Es ist nicht überliefert, in welcher Regelmäßigkeit der Stammtisch seine Treffen in der Schiffergesellschaft abhielt.

Teilnehmer durften nur die Mitglieder des Nautischen Vereins Lübeck sein, bestehend aus Kapitänen, Schiffs- und Marineoffizieren, Nautikern, Reedern, Schiffbauern, Kaufleuten und anderen der Seefahrt angehörenden Personen. Sie trafen sich in der Schiffergesellschaft zum „Klönen“, um das an- und mit der Schifffahrt Verbundene zu besprechen und möglichst darüber auch einen Konsens zu finden. Es war eine reine „Männergesellschaft“, Frauen war damals die Mitgliedschaft im Nautischen Verein vorenthalten. Nur Gäste, die an einer Mitgliedschaft im Nautischen Verein interessiert waren, durften den Stammtisch besuchen. Anderen war der Zutritt verwehrt.

Die damalige Zeit war in einem großen politischen Umbruch, und der Kaiser wollte Deutschland zur führenden Seemacht machen. Das allein sorgte für ausreichenden Gesprächsstoff. Mit Beginn des 1. Weltkrieges 1914 wurde das Vereinsleben eingeschränkt und auch teilweise unterbrochen. Viele Mitglieder fanden sich nach Ende des Krieges 1918 wieder zusammen und begannen mit viel Elan eine neue, hoffnungsvolle Epoche in einer entbehrungsreichen Zeit.

Wir kennen die Geschichte und wo sie hinführte. In dieser Zeit wurde auch der Nautische Verein Lübeck mit seinem Stammtisch in das System „einverleibt“. Hatte man nach dem 1. Weltkrieg immer noch einen Vereinsvorsitzenden, so änderte sich das 1934: Mit dem „Vereinsführer“ wurde also das „Führerprinzip“ eingeführt.

Die Redaktion hat sich bemüht, Näheres über die Zeit im Nautischen Verein Lübeck, in der das „Führerprinzip“ im NVL herrschte, in den vorhandenen Unterlagen aufzuspüren, ist aber bedauerlicherweise nicht fündig geworden.

Der 2. Weltkrieg von 1939 – 1945 hatte wie schon im 1. Weltkrieg die Mitglieder „durcheinandergewirbelt“. Viele waren auf See geblieben, und die Überlebenden oder auch aus der Gefangenschaft zurückgekehrten Kollegen fanden sich in ihrer Anlaufstelle am Stammtisch in der Schiffergesellschaft wieder. Problem war aber das 1945 von den Besatzungsmächten verhängte Versammlungsverbot. Man umging das Verbot, indem man den zuständigen Kommandanten zum Stammtisch einlud. Für die Kollegen stand dabei im Vordergrund, wie schon nach dem 1. Weltkrieg, sich gegenseitig zu stützen, Arbeit und Unterkunft zu finden.

So berichtet unser ältestes Stammtischmitglied E.O. Timmermann:
Wer von den Seefahrern Arbeit bekommen hatte, der versuchte den einen oder anderen Kameraden mit unterzubringen. So fuhren auf dem Raddampfer „Paul Behnke“, der mit Flüchtlingen aus Ostpreußen in Lübeck gelandet war, fünf Kapitäne – alle Mitglieder des NVL. Kapitän Georg Grube hatte sie angeheuert. Einer fuhr als Steuermann, einer als Heizer, einer als Kartenabreißer und einer als Matrose.
Die anfallende Arbeit wurde von allen gemeinsam erledigt. Das Geld wurde in Reichsmark ausgezahlt. Ein Bier kostete 30 Pfennig, ein Gabiko (ganz billiger Korn) kostete 20 Pfennig. Das war viel Geld für die Verhältnisse in der Zeit,
so E.O. Timmermann.

(Quelle Backsbuch)

1948 wurde zur aller Freude das Versammlungsverbot wieder aufgehoben. Die Gründung der Bundesrepublik 1949 war Startzeichen für den alten Vorstand des NVL, mit einer neuen Satzung vom Februar 1949 das Vereinsleben neu zu organisieren.
Für den Stammtisch legte man am 30.09.1949 ein regelmäßiges Treffen fest. Man traf sich jede Woche freitags von 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr in der Schiffergesellschaft am „Bismarcktisch“.

Der Stammtisch bekam von nun an den Namen „Freitagsback“, und ein „Vörsitter“ wurde aus den Reihen der Stammtischteilnehmer gewählt.

Initiatoren für die Freitagsback waren u. a.

1. Kapitän Carl Walter
2. Kapitän Erich Schulze
3. Kapitän Karl Nagel
4. Kapitän Ernst König
5. Kapitän Georg Grube
6. Reedereidirektor Ernst Bohm
7. Oberkommissar Heinz Fricke
8. Kunstmaler Charly Derlien

Die Zusammenkünfte an der Back pflegten den fördernden Gedanken, insbesondere aus den Erfahrungen zweier kurz hintereinander folgender Weltkriege, die Mitglieder des NVL näher zusammenzubringen, sich zu unterstützen und zu helfen in vielen unterschiedlichen Lagen des täglichen Lebens.

Anfangs führte man eine Anwesenheitsliste in einer Kladde und dann ab Januar 1955 ein illustriertes Logbuch, gestiftet vom Kunstmaler Charly Derlien, in die sich jeder Teilnehmer eintrug. Der Gedanke kam, eine feste Teilnehmerliste („der Heinis“) aufzustellen, die in den Anfangszeiten 150 Personen umfasste (allein 50 Cap Horniers waren darunter) und heute sich bei 45 Personen eingependelt hat, die die Back von Zeit zu Zeit oder auch regelmäßig besuchen.

Tradition war groß angesagt, und bei den Treffen saßen alle in der Runde mit Schlips und Kragen, wie uns die alten Bilder zeigen. Auch in der heutigen Zeit bleibt es jedem überlassen, diese Tradition zu pflegen.

Wer neu zur Back kommt, der hat eine Einklarierungsrunde auszugeben mit einem Bier 0,2 l oder einem Korn. Gleich verhält es sich für andere Anlässe wie z.B. Geburtstagsrunde oder die Ausklarierungsrunde, die der Witwe gewidmet ist. Natürlich darf man auch freiwillig eine Runde ausgeben. Die Runden sind vorher beim „Vörsitter“ anzumelden und werden in der Regel ab 18.00 Uhr ausgeschenkt. Bis auf die Ausklarierungsrunde werden alle anderen Runden mit „3 Hurras“ bestätigt – eine nette Tradition.

Wichtig noch – an der Back werden während der Stammtischzeit keine Mahlzeiten eingenommen. Der Wirt der Schiffergesellschaft stellt dankeswerterweise Brot und Schmalz zur Verfügung.

Der Stammtisch wird nicht abgehalten am Karfreitag, Heiligabend, zu Silvester oder beim Nautischen Essen (letzter Freitag im Februar). Während des Schiffsmakleressens an einem Freitag im Februar wird der Stammtisch in ein Lokal nach Travemünde verlegt.

Für einen freiwilligen Beitrag steht eine Sammelbüchse (Blumenkasse) auf der Back, und man hofft auf Neptuns Fügung für eine glückliche Hand zur Sammelbüchse.

Von diesen Geldern werden jährlich ein Ausflug und das Labskausessen finanziert und für die besonderen Anlässe ein Trauerkranz, eine Flasche Geburtstagswein oder der Blumenstrauß.

Labskauszutaten (Bild Unterlagen NVL)

Zu Weihnachten werden dann auch die Ehefrauen der Stammtischherren zur „Back mit Damen“ eingeladen.

Von den im Hafen liegenden Schiffen der Handelsflotte oder der Marine dürfen gerne Gäste an die Back mitgebracht werden und erhalten eine Bewirtung aus der Büchse.

Gerne erinnert man sich an den langjährigen Kellner der Schiffergesellschaft Gerhard Heyn, er war der „Kapitänssteward“. Er genoss das Vertrauen aller Backsmitglieder, bediente die Runde, und er ließ es sich nicht nehmen, dass bis weit über sein Rentenalter hinaus fortzuführen.

Hier zitiere ich noch einmal E.-O. Timmermann:

Beliebt ist das jährliche Labskausessen: Es findet immer am 1. Freitag im November statt.

Ausrichter war immer die Schiffergesellschaft, aber man war in den 1950 – 1960 Jahren mehrfach Gast auf dem MS „Nordland“ bei Kapitän Karl Jansen. Seine Köche bereiteten das Labskaus nach eigenem Rezept. Als die „Nordland“ ausrangiert wurde und die „Regina Maris“ zur Verfügung stand, wechselte man die Kombüse. Als Ehrengast war einmal Rudolf Kinau

dabei, der das Lied „De armen Lüüd an Land“ uns bekannt machte. Man sprach davon, dass nach manchem Essen einige Kameraden erst am nächsten Mittag wieder den Weg nach Hause gefunden hatten. Nach Aussagen eines Beteiligten hat mancher nicht nur seinen Hut, sondern auch seine Brille oder sein Gebiss in der Hafengegend verloren, wenn nicht sogar verpfändet.

Die Vörsitter der Freitagsback:

1. Kapitän Erich Schulze 1949 - 1954
2. Kapitän Carl Walter 1954 - 1961
3. Direktor Ernst Bohm 1961 - 1974
4. Kapitän Rudolf Seefisch für ein ¾ Jähr in der Periode Bohm
5. Kapitän Wolfgang Henkel 1974 - 1982
6. Industriekaufmann Bernd Schwegmann 1982 - 1990
7. Kapitän Alfons Eichholz 1990 - 2004
8. Kapitän Franz Kopp 2004 - 2017
9. Kapitän Ralph Domschke ab 2017

Freitagsback früher und heute (Bilder Unterlagen NVL)

Allerletzt eine einzige Ausnahme, die sich der Stammtisch leistete**:** Die langjährige Sekretärin des Reedereidirektors Ernst Bohm, Frau Renate Freese, wurde Ehrengast in der Teilnehmerliste und nahm regelmäßig an den Labskausessen und der Back mit Damen teil.

Bild: Backsbuch

Die reichhaltige Aktivität des Stammtisches „Freitagsback“ kann in den vielen Logbüchern nachgelesen werden. Ein Ausschnitt aus den Logbüchern wurde in einem „Büchlein“ festgehalten und es gibt noch Restexemplare zu erwerben. Wer die Logbücher einsehen möchte, der darf das gerne im Büro des NVL machen.

Auch heute geraten die Gespräche recht oft in internationales Fahrwasser. Es ist ja viel zu erzählen von den Erscheinungen und Ereignissen auf der ganzen Welt. Der Unterschied ist allerdings merklich – die Erzähler sind Rentner oder Pensionäre – aktive Fahrensleute gibt es kaum noch.

Wenn sich die Back gegen 19.00 Uhr auflöst, freuen sich die meisten schon auf das nächste Mal. Möge die Freitagsback noch lange mit ihren Traditionen weiter bestehen.

Kapitän Jürgen Schlichting

Quellen:
A. Eichholz „50 Jahre Freitagsback“,
E.-O. Timmermann „60 Jahre Freitagsback“,
J. Schlichting „Die Freitagsback des NVL“,
LN v. 27.02.1970/Nr. 49,
Buch Nr. 54 „100 Jahre Nautischer Verein Lübeck“,
Backsbücher 1-19
Fotos J.Schlichting

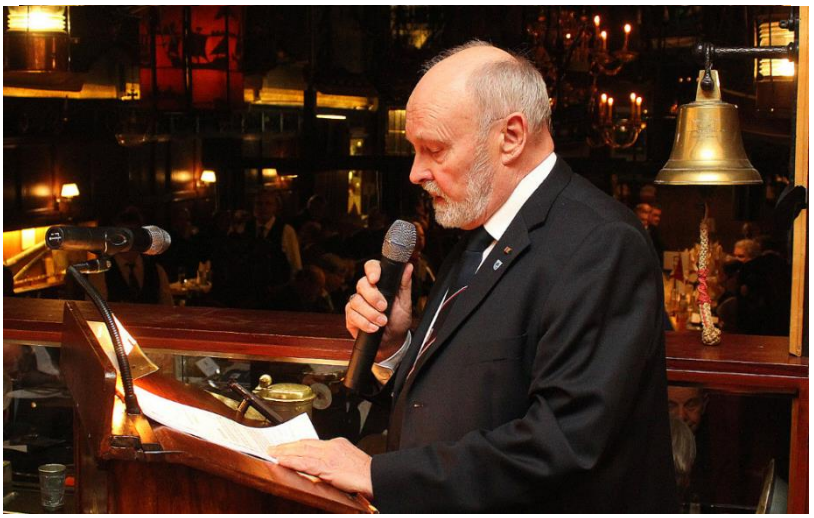
Das Nautische Essen

Das Nautische Essen, auch Stiftungsfest zum Geburtstag des Nautischen Vereins Lübeck genannt, findet alljährlich in der Regel am letzten Freitag im Februar statt. Mit Ausnahme der Jahre 1952-1977, als das Nautische Essen im Ratskeller stattfand, war und ist die Schiffergesellschaft der Ort dieser historischen Veranstaltung

Bild Unterlagen NVL

Das „Nautische Essen“ geht zurück auf die früheren „Schaffermahlzeiten“. Schon zu Zeiten der Hanse luden Kaufleute am Ende des Winters ihre auf Fahrt gehenden Kapitäne zu einem Abschiedsessen ein, bei dem sie die Pläne für das neue Jahr „freundschaftlich“ besprachen. Die Veranstaltung steht auch heute noch für die Verbundenheit der Lübecker Schifffahrt mit den Kaufleuten. Zu den Teilnehmern zählen traditionell Kapitäne, Reeder, Lotsen, Schiffsmakler, Marineoffiziere und weitere Vereinsmitglieder des NVL, deren Gäste sowie als offizielle Gäste Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens.

Das Nautische Essen hat folgenden historischen Ablaufrahmen, durch den der sogenannte Speaker führt:



Speaker Kapitän Wolfgang Pistol 2017 (Bild Unterlagen NVL)

18.50 Uhr: Signal mit der Trillerpfeife durch den Speaker zum Platz nehmen der Teilnehmer am Nautischen Essen.

19.00 Uhr: 6 Glasen, Schafferspruch und Verklarung der Hausordnung:

Schaffet, schaffet ünnen un baben
Schaffet, schaffet in Gottes Namen

Mit düsse Wöer ward toon Schaffen nödigt, na wi vör.
Uns Wahlsprook blifft: Wi staht dor vör, wi mööt dor dörch!
Un wenn de Tiden noch so grollt,
de Kooplüüd und de Fohrenslüüd fast tosamen hoolt,
denn ward blöhn und wassen wi noch nie
Lübecks Schippfohrt, Handel und Industrie.

Noch vör´n Schaffen heff ick de Ehr´ bekannt to moken,
dat wi hüüt nich so veel Reeden vun Stapel laten.
Awer, wer sünnst hett wat to vertellen,
de ward beeden, sik bien Schaffer to Woort to melln.

Dormit hüüt Abend allens in Roh und Freeden mach sien,
schall en jeder sik anstreng´, gemütlich to blieben.
Sien Naber un annern nicht hau un stöten,
un op keen Wies bien gooden Drunk em möten.
Man schall, wenn´t angeiht, nich to deep it Glas rin kieken
un jo nich mit leddige Gläs und Buddels smieten,
nich över geschäftliche Saken sick strieden
un bie de Ünnerhollung allens persönliche vermieden!

Vun de Schaffers ward nu beeden to´n Schluss:
Laat hüüt Abend jeder sein Sorgen to Huus
Un hoff von de Tokunft dat Best,
denn fiert wi, wie´t immer is west,

een gemütliches, fröhliches Fest.

Awer stöht ok mal an op gooden Wind,

und all uns Scheepen de buten sünd!

Schaffet, schaffet ünnen un baaben!

Schaffet, schaffet mit beide Wachen!

19.05 Uhr: Begrüßung durch Vorsitzenden des NVL und Totengedenken

Begrüßung durch den Vorsitzenden Kapitän Jürgen Schlichting 2017

19.15 Uhr: Tischgebet durch den Pastor von St. Jakobi

19.20 Uhr: Vorspeise

19.40 Uhr: Grußwort der Hansestadt Lübeck

19.50 Uhr: Gemeinsamer Gesang aller Anwesenden: „Lübeck Lied“

20.00 Uhr: Hauptgang

20.45 Uhr: Festrede des 1.Ehrengastes

21.05 Uhr: Gemeinsamer Gesang aller Anwesenden (Shanty)

21.10 Uhr: Nachspeise

21.25 Uhr: Grußwort(e)

21.45 Uhr: Gemeinsamer Gesang (Shanty)

21.50 Uhr: Maritimer Impuls (seit 2017 maritimer Kurzvortrag)

22.00 Uhr: Tellersammlung für sozialen Zweck

22.05 Uhr: Gemeinsamer Gesang mit Vorsänger: „Ach de armen Lüüd‘ an Land“

22.15 Uhr: Bekanntgabe des Ergebnisses der Tellersammlung. Ende des offiziellen Teiles des Nautischen Essens

Für jeden Tisch ist ein Mitglied des Nautischen Vereins als Schaffer eingeteilt, der sich um die jeweiligen Gäste kümmert, die Tischprogramme und Jahrbücher verteilt, die Tisch-Musterrollen unterschreiben lässt und die Tellersammlung für seinen Tisch durchführt.

Auszug aus „Die Musterrolle“ (1924-1939):

1924 wurde für das **Nautische Essen** „Die Musterrolle“ in Echtlederband im Kunsthaus Johs. Kerz in der Königstraße gefertigt. Alle teilnehmenden Gäste mussten sich fortan darin eintragen.Zusätzlich wurden die Zeitungsberichte über die Schaffermahlzeiten darin eingeklebt, welche den jeweiligen Ablauf des Festes inklusiv der Auflistung aller prominenten Teilnehmer dokumentierten. Weiter sind Einladungen, Fotos und Zeichnungen eingetragen. Nach 1939 blieben die Seiten leer.

1924 Nautisches Essen am 21. November in der Schiffergesellschaft. Preis für das Essen 2 Mark. Es gab Eisbein mit Erbsenpüree und Sauerkraut – Käseplatte hinterher.

Nautischer Verein zu Lübeck

EINLADUNG ZUM NAUTISCHEN ESSEN

IM HAUSE DER SCHIFFERGESELLSCHAFT

DER VORSTAND

1924 Nautisches Essen am 21. November in der Schiffergesellschaft. Preis für das Essen 2 Mark. Es gab Eisbein mit Erbsenpüree und Sauerkraut – Käseplatte hinterher.

1925 Keine Eintragung

1926 am Freitag, dem 19. Februar: Eisbein mit Zutaten – Käseplatte hinterher.

1927 am Freitag, dem 11. Februar: Eisbein mit Zutaten – Käseplatte. Der Vorsitzende gedachte der schweren Zeiten des Vaterlandes und gegen die deutsche Ehre gehende Besetzung deutschen Landes durch fremde Truppen. Man wünschte sich wieder ein freies deutsches Vaterland.

1928 am Freitag, dem 17. Februar: Es gab Eisbein mit Zutaten – Käseplatte und der Verein reicht dazu Aquavit. Man gedachte der Zusammengehörigkeit von Schifffahrt, Handel und Industrie. Bürgermeister Löwigt versprach immer ein offenes Ohr für Handel und Schifffahrt zu haben. Der Sprecher der Bürgerschaft, Gustav Ehlers, gedachte der Lübecker Kapitäne und der auf See und in fernen Ländern Weilenden, die an diesem Fest nicht teilnehmen können.

1929 am 22. Februar lud man zum Nautischen Bierabend. Es nahmen 150 Teilnehmer für den Preis von 2.20 Mark am Essen mit Pökellamm und Zutaten teil. Es sind überaus viele Kapitäne vertreten, weil bedingt durch starken Eiswinter die Schiffe im Hafen bleiben müssen.Es sollten 10 Reden gehalten werden und wurden dann immer mehr. Der Vorsitzende, Vize- Admiral a.D. Kühne, begrüßte mit schlichten Worten die Gäste mit dem Wunsch, dass in allenMannschafts-Logis ein fröhliches Seemannsgarn gesponnen werden möchte. Das ließ man sich nicht zweimal sagen und bestellte die Schnapsflasche und Bier. Hafenkapitän Murken sagte: „Der Nautische Verein Lübeck zeichnet sich hierdurch besonders vor vielen anderen Vereinigungen dadurch aus, dass die Fachleute in ihm in überwiegender Zahl vereinigt sind“.

1930 am Freitag, dem 14. Februar wieder Pökellamm und Zutaten plus Aquavit. Konsul Heinemeier vertritt den erkrankten Vorsitzenden Vize-Admiral Kühne. Konsul Schwabroch als Vertreter der Handelskammer stellte mit Genugtuung fest, dass in der neu entwickelten Schifffahrt eine Jugendfrische zum Ausdruck kommt. Apotheker Brandt versäumt es wieder einmal nicht eine Sammlung für die Schifferwitwen vorzunehmen.

1931 am Freitag, dem 20. Februar feiert man wieder mit Pökelkamm das 60-jährige Stiftungsfest in der Schiffergesellschaft. Schaffer waren Direktor Holste, Direktor Oldendorff, Kaiinspektor Plöger, Kapitän Stieg und Lotsenkommandant Westphal.

Gäste und Ehrengäste waren der Bürgermeister Löwigt, der Vertreter des Senats, Ehlers, Ehrenmitglied des Vereins, Minister Dr. Meyer-Lürssen, der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins Holm aus

Flensburg, Prof. Bolte vom NV Hamburg, Kapitän Fiedler vom Seeschifferverein Hamburg und Kapitän Freyer als Vorsitzender des VDKS, der Präses der Handelskammer Eschenburg, der Vorsitzende der Schiffergesellschaft Kapitän Andersen, der Ältermann des Stecknitzfahrer-Amtes, Herr Stallbaum, und der schwedische und norwegische Konsul aus Lübeck.
Der Vorsitzende ging in seiner Rede auf die Entstehung des Vereins und die Begründung des Festes ein. In kurzer Zeit war die Mitgliedschaft von 100 auf nunmehr über 800 Personen angestiegen. Über die Schaffermahlzeiten liegen historische Erinnerungen aus dem 16., 17. und 18. Jahrhundert vor, wie sie gefeiert wurden, mit und ohne Damen und wer die Kosten zu tragen hatte. Der große Silberschatz des Hauses wurde während der Franzosenzeit im Jahr 1806 eingeschmolzen – es verblieben nur 2 Becher aus den Jahren 1579 und 1621, der erste von einem Lübecker Goldschmied und der zweite von einem Nürnberger Goldschmied angefertigt. „Bewahr din Ehr“ ist auf dem ältesten Becher eingraviert. Bürgermeister Löwigt überbrachte die Grüße des Senats und hoffte auf bessere Zeiten. Im neu gegliederten Reich müsse Lübecks alte Stellung und auch das Selbstbestimmungsrecht über den Hafen erhalten bleiben. Im Ostseejahr 1931 solle versucht werden, das Interesse des Binnenlandes auf die Ostseeschifffahrt hin zu lenken zur Förderung von Handel und Schifffahrt.

Reeder Holm gedachte in seiner Rede der Schiffer, die dieses Haus für ihre Nachkommen erbaut hätten, dessen Räume man immer mit Ehrfurcht betrete. Nach den Reden erfolgte der Umtrunk aus den Silberbechern mit dem Spruch „Wir trinken auf Handel, Schifffahrt und Deutschlands Ehre“. Als Überraschung des Abends begann sodann der große Akt der „Linientaufe“. Merkur führte die Gattin Neptuns, Thetis, eine riesige kompakte Meerjungfrau, zusammen mit Marengo, dem Kongoneger, in den Saal, um alle, die schon den Äquator passiert hatten, noch einmal zu dekorieren. Ein großer Spaß, der den Trinkpegel noch einmal gewaltig anhob.

1932 am Freitag, dem 19. Februar, gab es wieder Pökelkamm mit Kraut und Erbsenpüree. Als Gäste begrüßte der Vorsitzende Prof. Bolte vom Nautischen Verein Hamburg und Herrn Reck vom Nautischen Verein Bremen. Die Tellersammlung ging zugunsten der DGzRS und der Witwen und Waisen der Schiffergesellschaft. Syndikus Dr. Horn beschrieb in seiner Rede die aus allen Fugen krachende wirtschaftliche Situation: Währungsentwertung, hoch und höher werdende Schutzzollmauern, Schrumpfen des Warenaustausches, all das besonders durch das Abgleiten Englands von der bisher unverrückbaren geraden Linie des Pfundwertesund der freien internationalen Wirtschaft. Leidtragende die Schifffahrt – hoffnungslose Frachtenmärkte, in den Häfen – zumal die der Ostsee – wachsende Auflegeziffern beschäftigungsloser Schiffe und damit verbunden die wachsenden Zahlen feiernder Seeleuteund Schiffsoffiziere. **Zwei Drittel der in Lübeck beheimateten Flotte lägen still**.

1933 am Freitag, dem 17 Februar: Pökelkamm und Beilagen, dazu Kümmel und Lübecker Bier. Der Vorsitzende, Exzellenz Kühne, gab der Hoffnung Ausdruck, dass das schwere Ringen um die Erhaltung der deutschen Seefahrt unter Führung der neuen Männer, die, beseelt vom reinsten nationalen Wollen, jetzt an der Spitze des Reiches ständen, in diesen Jahren von Erfolg gekrönt sei. Er verwies auf den unerschütterlichen Steuermann unseres Reichsschiffes, den hochbetagten Reichspräsidenten Paul von Hindenburg, dessen Vorbild wir nacheifern sollten. Mit einem dreifachen Hoch auf den Reichspräsidenten schloss er seine

von erfreulichem Optimismus getragene Rede. Nach einer weiteren aufmunternden Rede des Vertreters der Kaufmannschaft, Herrn Jenne, stimmten die begeisterten Anwesenden mit einem Hoch auf Lübeck und seinen Handel und seine Schifffahrt an.

1934 wird das Nautische Essen aus besonderem Anlass vom 16. Februar auf Mittwoch, **den 21. Februar, verlegt.** Der Preis liegt nun bei 1,80 Reichsmark für den Pökelkamm etc. Erschienen waren vom Senat Regierungsdirektor Grosse, Standartenführer Dr. Währer, Handelskammerpräses Thilo, Sturmbannführer Homberg und weitere führende Herren aus der Lübecker Wirtschaft. Der Führer des Nautischen Vereins Lübeck, Vizeadmiral a.D. Kühne, erinnerte an die Macht der Hanse und brachte zum Schluss der Rede seine besondere Freude zum Ausdruck, dass die nationalsozialistische Regierung die Ehre der deutschen Flagge wiederhergestellt habe: Auf allen Schiffen weht jetzt das Hakenkreuz neben den alten Farben Schwarzweißrot. Die Rede klang mit Siegheil auf das Vaterland, Hindenburg und Hitler aus. Danach wurden das Deutschlandlied und das Horst-Wessel-Lied angestimmt. Handelskammerpräses Thilo betonte: „Das Herz unserer alten Hansestadt ist der Hafen und der Pulsschlag der Güterverkehr". Er pries den Mut und die Ehrlichkeit der mit der Seefahrt verbundenen Menschen. Das einzige, was der Seemann fürchte, sei der Nebel. Heute hätten unser großer Steuermann und Führer mit seinen Männern uns wieder aus dem Nebel herausgeführt. Das Nautische Essen zeichnete sich aus durch eine sehr hohe Teilnehmerzahl.

1935 am Freitag, dem 23. Januar: Wieder Pökelkamm, Erbsenpüree, Sauerkraut und Käseplatte. Redner sind diesmal Staatsrat Helm und Präses Fabry.

1936 am Freitag, dem 21. Februar
Der Vorsitzende gab nach Vorstellung der Gäste einen Überblick über die Hauptgeschehnisse des vergangenen Jahres. Wichtig war, dass der Lübecker Nautische Verein zusammen mit dem Deutschen Nautischen Verein und den anderen angegliederten Nautischen Vereinen seine endgültige Stellung in der Wirtschaftsgruppe „Deutsche Seefahrt" erhalten hat, und zwar in dem im September neugegründeten „Zentralverein für die deutsche Seefahrt". Zu diesem Zentralverein gehören alle die Vereine, welche zwar in engster Berührung mit der Schifffahrt stehen, aber keinerlei wirtschaftspolitische Zwecke verfolgen. Die Führung des Zentralvereins habe der Führer der deutschen Schifffahrt, Staatsrat Essberger, selber übernommen. Das Aufgabengebiet des Lübecker Nautischen Vereins bleibe durch die organisatorische Neuordnung unberührt, denn tarifliche, wirtschaftspolitische Angelegenheiten habe der Nautische Verein ja nie erledigt. Umso intensiver widmete er sich wie bisher so auch in Zukunft technischen und wissenschaftlichen Fragen der deutschen Seefahrt. Admiral Kühne erinnerte hier an die Tiefsee-Expedition an Bord des Schiffes „Meteor" und den kürzlich in Lübeck gehaltenen Vortrag dazu.

Zum Führer des Deutschen Nautischen Vereins wurde Herbert Amsinck aus Hamburg berufen. Zum Schluss erinnerte Admiral Kühne an die großen politischen Ereignisse des Jahres 1935: Wiederherstellung der deutschen Wehrhoheit und die allgemeine Wehrpflicht sowie an den Flottenvertrag mit England. Besonders erfreulich sei auch die Belebung der deutschen Schiffbauindustrie. Zwischen der Handels- und Kriegsmarine entwickelte sich eine herzliche Kameradschaft, die gerade auch durch die Tätigkeit der Deutschen Arbeitsfront, der Marine-Hitlerjugend usw. ganz besonders gefördert werde. Darauf wurde ein Sieg Heil ausgeführt und das Lied der Deutschen und das Horst-Wessel-Lied gesungen.

Oberregierungsrat a.D. Beuster aus Berlin führte aus: Handel und Schifffahrt seien nach wie vor für die Zukunft Lübecks entscheidend. Deutschland braucht die Welt, aber die Welt brauche auch Deutschland! Erfreulicherweise ist in letzter Zeit eine starke Verkehrsentwicklung des Lübecker Hafens festzustellen, vor allem im Massengutverkehr. Die Arbeitslosenziffer konnte in Lübeck auf wenige Tausend herabgedrückt werden.

1937 am Freitag, dem 19. Februar, begrüßte Vize-Admiral a.D. Kühne die sehr zahlreich erschienen Gäste und Mitglieder. Sowohl der hiesige Senat, die Handelskammer und Kriegsmarine als auch der Deutsche Nautische Verein sowie die Nautischen Vereine von Hamburg und Bremen waren vertreten. Zum Zeichen der Verbundenheit unserer nordischen Nachbarn mit Lübecks Seeschifffahrt waren auch schwedische und finnische Kapitäne als Gäste des Nautischen Vereins erschienen.

Zum Schluss brachte Exz. Kühne den Dank und das Gelöbnis zum Führer aus. Der Syndikus der Wirtschaftsverwaltung, Dr. Häncke, erinnert an den gewaltigen Aufschwung des Lübecker Hafens seit der Machtübernahme durch den Führer. Der Lübecker Schifffahrtverkehr hat sich in den letzten Jahren verdoppelt. Ein Vergleich mit dem höchsten Verkehrsjahr 1913 ergibt, dass dieses in Bezug auf den Verkehrsanfall noch um mehrere 100.000 Tonnen übertroffen worden ist.

1938 am Freitag, dem 18. Februar – Kein Vermerk.

1939 am Freitag, dem 17. Februar: Traditionelles Essen. Als Gäste nahmen Vertreter der Stadt, der Partei und der Wehrmacht teil, u. a. Oberbürgermeister Dr. Drechsler, Justizrat Dr. Währer, Kreisleiter Clausen, Stadtrat Dr. Pupke, Kapitän Schneider vom Deutschen Nautischen Verein, Kapitän Schlüter vom Nautischen Verein Bremen, Prof. Steppes vom Nautischen Verein Hamburg, Dr. Meyer-Lürssen, Ehren-Mitglied des NV Lübeck, Konteradmiral Spieß, Konteradmiral Schulze, Direktor Bunte von der IHK und die Älterleute der Schiffergesellschaft und der Stecknitzfahrer, Kapitän Kröger und G. Stühff.

Der Vorsitzende gedachte zu Beginn seine Rede der 66 verschollenen Seeleuten der „Admiral Karpfanger“ und gab dann einen Rückblick auf die geleisteten wertvollen Arbeiten. Die Schaffung Großdeutschlands ist auch von Bedeutung für die Seeschifffahrt.

Mit Freude begrüßte er die von der Reichsregierung bekanntgegebenen Ausbauten der Seewasserstraßen, des Nord-Ostsee-Kanals und der Binnenwasserstraßen, die insgesamt einen gewaltigen Nutzen für die See- und Binnenschifffahrt bringen würden. Auch der Stapellauf der „Bismarck“ wurde gewürdigt. Deshalb war es ein Herzensbedürfnis, in erster Linie dem Führer für die Großtaten der letzten Jahre zu danken.

Stadtrat Pupke überbrachte die Grüße der Hansestadt Lübeck und bilanzierte die Errungenschaften der letzten Jahre seit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus. Lübeck habe den Ruf verstanden und ihn durch Tat beantwortet: Der Ausbau der Lübecker Handelsflotte und der Ausbau des Hafens seien voll in Gang gesetzt worden.

Der Hafen werde sein Gesicht erheblich verändern. Ein Getreidesilo werde dafür sorgen, das Lübeck endlich wieder an die Getreidewirtschaft angebunden werde wie in früheren Jahren und das der unmögliche Zustand aufhöre, dass Getreide aus Pommern und Mecklenburg an Lübeck vorbei über Hamburg transportiert würde.

Neubauten und organisatorische Maßnahmen würden aus dem Lübecker Hafen ein Instrument machen, das der Bedeutung der Aufgabe entspreche, die Lübeck im Ostseeraum zu erfüllen habe, nicht nur im Wettbewerb mit den Nachbarhäfen, sondern vor allem durch Verstärkung der Ausfuhr nach den Ostseeländern. Stadtrat Pupke erhob sein Glas auf Lübecks Schifffahrt und Handel.

Die von Kapitän Plöger angeregte Spende für die DGzRS und das Winterhilfswerk erbrachte die namhafte Summe von 165 RM.

Vielsagendes Bild aus dem Backsbuch 1939 (Fotos NVL Unterlagen)

Nach 1939 gibt es keine weiteren Eintragungen in die Musterrolle.

Kapitän Wolfgang Pistol Kapitän Jürgen Schlichting

Die Lübecker Seefahrtschule

1808 Die „Gesellschaft zur Beförderung der gemeinnützigen Tätigkeit“ unter ihrem Direktor Dr. Ludwig Suhl richtet am 27. Juli eine Navigationsschulklasse in einem Unterrichtsraum in der Breiten Straße Nr. 22 ein. Erster Lehrer ist der Steuermann Jochim Hinrich Sahn.

1825 Die Schule wird in die Verwaltung der Freien Hansestadt Lübeck übernommen.

1826 Am 28. August Aufnahme des Unterrichts im neuen Gebäude.

1827 Einführung einer staatlichen Prüfung nach der „Bekanntmachung betreffend die Prüfung von Steuerleuten auf Lübeckischen Schiffen“ am 31. März.

1870 Einführung neuer Vorschriften zur Prüfung, die vom „Norddeutschen Bund“ erlassen worden sind. Anerkennung der erworbenen Patente gegenseitig in allen Küstenländern, jetzt auch „Schifferprüfung“ genannt.

1889 Es besteht bereits eine Privatschule für Seemaschinisten.

1894 Am 14. April neue „Ordnung für die Navigationsschule“. Gründung einer staatlichen Kommission zur Abnahme von Prüfungen zum Seedampfschiffsmaschinisten und Unterstellung dem Leiter der Behörde für die Navigationsschule.

1900 Am 1. April Einweihung des nicht nur wegen des Baus des Elbe-Trave-Kanals notwendigen Neubaus der Schule auf dem Kaisertor.

1905 Am 17. Juni Seemaschinistenschule wird als Abteilung B der Navigationsschule angegliedert.

1925 Erlass von neuen Vorschriften für Mindest-Lehrgangsdauer, Zulassung und Prüfungen durch die Reichsregierung. Neue Schulbezeichnung „Seefahrtschule“.

1927 Beginn mit der Durchführung von Bordfunker Lehrgängen.

1931 Neue „Prüfungsordnung für die Seeschiffer- und Steuermannsprüfungen“. Neue Patentbezeichnungen. Verlängerung der Lehrgangszeiten.

1937 Am 1. April kommt Lübeck zu Schleswig-Holstein. Die Schule wird dem Kultusminister in Berlin unterstellt. Der Direktor der Lübecker Seefahrtschule wird Vorsitzender der Prüfungskommission in Flensburg und Kiel.

1938 Schule wird „Reichsseefahrtschule“. Auflösung der Seemaschinistenschule.

1939-1945 Im November 1942 Stilllegung. Nach Kriegsende zunächst keine Wiederaufnahme des Unterrichts. Es besteht ein Verbot der Militärregierung. Ende 1945 Durchführung von Prüfungen für Küstenfahrt und Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei.

1948 Aufnahme von Lehrgängen zum Seesteuermann in Kleiner Hochseefischerei und ab 1949 auch für Kleine Fahrt.

1949 Am 1. September Wiederaufnahme der Ausbildung zum Seesteuermann auf Großer Fahrt und am 1. Dezember zum Kapitän auf Großer Fahrt.

1950 Am 1. Oktober Beginn der Ausbildung zum Seefunker 2. Klasse.

1957 Erweiterungsbau beendet und bezogen.

Seefahrtschule auf dem Kaisertor (Bild Unterlagen NVL)

1964 Am 9. Juli neue „Ordnung der Prüfung zum Seesteuermann auf Großer Fahrt und zum Kapitän auf Großer Fahrt“. Neue Lehrpläne. Gesamtdauer der Ausbildung für Große Fahrt: 4 plus 2 Semester zu je 110 Unterrichtstagen mit 2 Jahren Zwischenfahrtzeit.

1965 Bezeichnung der Schule als „Staatliche Seefahrtschule Lübeck“

1969 Streik der Seefahrtschüler A 6 und A 5 in Lübeck. Der Nautische Verein setzt sich intensiv bei der Landesregierung dafür ein, dass die Seefahrtschule durch das neue Fachhochschulgesetz in den Bereich der Fachhochschulen eingegliedert wird mit einer daraus resultierenden Graduierung der A6-Absolventen. Das Gesetz bezieht dann die Seefahrtschule mit den entsprechenden Konsequenzen ein.

Die neue Bezeichnung lautet:
„Fachhochschule Lübeck für Technik und Seefahrt – Fachbereich Seefahrt -“.

Es erfolgt eine Gradierung zum Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr, später Diplomingenieur für Seeverkehr.

Es erfolgt eine Teilung der Seefahrtschule Lübeck in den Fachbereich Seefahrt am Mönkhofer Weg und an einer Fachhochschule Lübeck und in die Fachschule für Seefahrt am bisherigen Standort Kaisertor.

1978 Nach dem Sommersemester Aufhebung des Studienganges Seefahrt an der Fachhochschule Lübeck. Der Unterricht im Fachbereich Seefahrt zum Erwerb des Patents AG (Kapitän auf Großer Fahrt) wird dadurch zum Erliegen gebracht, dass die Landesregierung die Neuaufnahme von Studenten untersagt.

Die in Fachkreisen und bei Reedereien sehr angesehene Seefahrtschule wird auf Beschluss im Jahre 1991 und auf Anordnung der Landesregierung gegen das Votum der Schulkonferenz am 31. Juli 1993 an die Fachhochschule Flensburg verlegt.

1993 **Damit endet nach 185 Jahren offiziell die Ausbildung von Nautischen Schiffsoffizieren und Kapitänen in Lübeck**.

Kapitän Wolfgang Pistol

Die Schleswig-Holsteinische Seemannsschule

Das Jugendaufbauwerk Schleswig-Holstein, Landausbildungsstätte für Seemännischen Nachwuchs Priwall, nimmt am 05. Mai 1952 ihren Betrieb auf. Diesen weittragenden Namen gab man damals der Schule, die dann später ganz einfach Seemannsschule oder im Volksmund auch „Mosesfabrik“ genannt wurde. Die Gründung war am Anfang der fünfziger Jahre eine schifffahrts- und sozialpolitische Entscheidung. Die Schifffahrt brauchte Nachwuchs, und man wollte auch so der Jugendarbeitslosigkeit entgegenwirken. Jeder seediensttaugliche Jugendliche mit guten Schulnoten bekam die Chance, über die Matrosenlaufbahn nautischer Schiffsoffizier und Kapitän zu werden.

Die Schule an der Pötenitzer Wiek lag auf dem ehemaligen Gelände der Flugzeugwerft Travemünde. Diese galt lange als Drehkreuz für Flüge der Lufthansa nach Skandinavien. Im Dritten Reich wurde daraus die Erprobungsstelle See der Reichsluftwaffe, die hier ihre neu entwickelten Land- und Seeflugzeuge testete. Noch heute sind die Gebäudeformen deutlich auszumachen.

Die Ausbildung des Nachwuchses ging über 3 Monate, und man wurde sehr praxisnah an den seemännischen Beruf herangeführt. Übrigens gab es zu Anfang keine gültige Ausbildungsverordnung, sondern nur die Aufnahmevorschriften wie aus dem folgenden Text (Abschrift) ersichtlich:

Schiffsjungenschule

Eine anerkannte Schiffsjungenschule ist u.a. die Landesausbildungsstätte für seemännischen Nachwuchs auf dem Priwall in Travemünde (eine Maßnahme des Schleswig-Holsteinischen Jugendaufbauwerkes). Das Höchstalter für eine Aufnahme an dieser Ausbildungsstätte ist 19 Jahre und für Abiturienten auf 20 Jahre festgesetzt worden. Die Ausbildungszeit beträgt drei Monate.

Die Bewerbungsunterlagen: ausführlicher handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift des letzten Schulzeugnisses, Einverständnis des Vormundes zur Ergreifung des seemännischen Berufes lt. Anlage, ärztliches Tauglichkeitszeugnis, Bescheinigung – lt. Anlage – vom Vormund über die Übernahme der Kosten für die Unterbringung usw. für die Dauer des Lehrganges – 3 Monate – in Höhe von 124,- DM monatlich – Beratungsunterlagen einschließlich eines ausführlichen Eignungsgutachten der Berufsberatung des zuständigen Arbeitsamtes – sind umgehend über die Berufsberatung an die Berufsberatung des Arbeitsamtes Lübeck zu übersenden.

Die Auswahl der Bewerber erfolgt durch einen Auswahlausschuss.

Kosten: Für in Schleswig-Holstein ansässige Jugendliche ist die Teilnahme kostenfrei. Für Jugendliche aus anderen Ländern des Bundesgebietes sind monatlich 124,- DM zu zahlen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für Bewerber von Fürsorgeunterstützungs-Empfängern, Geschädigten nach dem LAG (Lastenausgleichsgesetz), Kriegsbeschädigten und Kriegshinterbliebenen die Möglichkeit besteht, Ausbildungsbeihilfen bei dem zuständigen Fürsorgeamt, Ausgleichsamt oder Versorgungsamt zu beantragen, soweit Hilfsbedürftigkeit vorliegt.

Den angenommenen Bewerbern wird eine Ausrüstungsliste übersandt, aus der entnommen werden kann, welche Wäschestücke sie zur Einberufung mitbringen müssen. Der blaue Ausgehanzug und die unter Nr. 14, 15, 22, 23 und 24 genannten Gegenstände der

Ausrüstungsliste können von der Ausbildungsstätte im Interesse der Einheitlichkeit beschafft werden. Der Preis beträgt etwa 250,- DM und kann in drei Raten abgezahlt werden.

Arbeitsamt Lübeck
GZ. Idl

Schiffsjungenschule Travemünde-Priwall 1952/55

A u s r ü s t u n g s l i s t e

Als Mindestausrüstung, die außer den täglichen Gebrauchsartikeln wie Seife, Schuhzeug, Schuhcreme usw. gleichzeitig als Erstausrüstung für die erste Zeit an Bord eines Schiffes angesehen werden kann, muß jeder Lehrgangsteilnehmer mitbringen:

1) 2 kräftige wollene Hemden
2) 2 " " Unterhosen
3) 2 dünne Unterhemden
4) 2 " Unterhosen
5) 2 Nachthemden oder Schlafanzüge
6) 1 weißes Oberhemd mit festem Kragen
7) 1 schwarzer Binder
8) 1 Badehose, möglichst blau
9) 3 Paar Strümpfe (Baumwolle)
10) 3 " " (Wolle)
11) 1 " schwarze Schnürstiefel *ungefüttert*
12) 1 " " Halbschuhe
13) 1 " Turn-oder Segeltuchschuhe
14) 1 blauer Wollsweater mit Rollkragen
15) 1 blaue wollene Pudelmütze
16) 1 Kopfkissen mit einem weißen Bezug
17) 1 Kulturbeutel, enthaltend:
    a) 1 Zahnbürste
    b) 1 Mundglas, unzerbrechlich
    c) 1 Kamm
    d) 1 Haarbürste
    e) 1 Seifenbehälter
    f) 1 Handbürste
    g) evtl. Rasierzeug
18) 1 Nähtasche, enthaltend:
    a) 12 schwarze Knöpfe f. Hosen
    b) 12 weiße Hemdenknöpfe
    c) 2 Rollen weißes Nähgarn oder Zwirn
    d) 2 Rollen schwarzes Nähgarn
    e) 12 Namenläppchen (Name ausgeschrieben)
    f) Stopfgarn
    g) Stopf-u. Nähnadeln
    h) 2 Paar Schnürsenkel
    i) 1 Schere
19) Bürsten: 1 Zeugbürste, 1 Schmutzbürste, 1 Auftragbürste, 1 Blankbürste
20) 1 große Dose schwarze Schuhcreme, 6 Riegel Zeugwaschseife, 3 Stck. Toilettenseife, 2 Tuben Zahncreme, 1 Dose Fettcreme
21) 12 Stck. Taschentücher
22) Ölzeug, bestehend aus 1 Ölhose, Öljacke, 1 Südwester,
23) 1 Paar langschäftige Gummistiefel (Gummiseestiefel)
24) 2 blaue Bordarbeitsanzüge
25) 3 Handtücher

Als Uniformanzug wird ein blauer, zweireihiger Anzug mit 8 Knöpfen (je 4 an jeder Seite) getragen. Zum Uniformanzug gehören: a) 1 blaue Mütze mit Abzeichen, b) 1 Ärmelband.

Der Anzug wird, falls er in der o.a.Vorschrift nicht mitgegeben werden kann, durch die Leitung der Schiffsjungenschule einheitlich zum Preise von ~~93,90~~ 95,- DM beschafft. Dazu kommen 1 blaue Mütze mit Abzeichen = 4,70 DM und 1 Ärmelband = -,45 DM.

Folgende Ausrüstungsgegenstände können zum Vorzugspreise durch die Schulleitung beschafft werden:

zu 14 30,50 DM
zu 15) 4,25 DM
zu 22) 51,40 DM
zu 23) 18,50 DM
zu 24) 18,90 DM je Anzug

Alle durch die Schulleitung beschafften Ausrüstungsgegenstände können in 3 gleichen Monatsraten (ohne Aufschlag) an die Lieferfirma bezahlt werden. Sämtliche Wäschestücke müssen mit ausgeschriebenen Namenläppchen versehen sein.

Nach erfolgter Musterung wurde man in 3 oder 4 Wachen (je nach Anzahl der Schüler) eingeteilt und bekam Kammer und Koje zugewiesen. Eisenbettgestelle mit Ober- und Unterkoje und bis zu 8 Leuten im Raum. Wecken war um 06.00 Uhr und „Ruhe im Schiff“ um 22.00 Uhr. Den ersten Monat gab es keinen „Landgang“, d.h., man durfte das eingezäunte Gelände nicht verlassen.

In den Anfangsjahren trugen alle Schüler für den Landgang eine Ausgangsuniform, eine der ehemaligen Marine nachempfundene Colani Uniform mit hellblauem Ärmelband und „Schiffchen“ als Kopfbedeckung. Die Arbeitskleidung bestand aus Marinehemd mit Klapphose, Troyer, Pudelmütze oder Schiffchen. Die Ausgangsuniform wurde dann aber mit Beginn der 1960er Jahre abgeschafft, weil man „jeden Unfug“ den Seemannsschülern andichtete – zu Unrecht.
Großer Wert wurde auf dem Priwall nicht nur in die seemännische Ausbildung gesetzt, nein, es wurde einem auch Staatskunde und das angemessene Auftreten im Ausland übermittelt.
Aber nicht nur das, auch besonders Ordnung und Sauberkeit, ob im Wohnbereich oder im Schulgelände, waren Teil des Schulalltags.
In den 1950er Jahren war die Ausbildung speziell für die Großseglern PAMIR und PASSAT

ausgerichtet. Dafür gab es auf dem Gelände einen Übungsmast mit Rah. Beide Schiffe, in Lübeck beheimatet, waren für die meisten „Priwallianer“ das Ziel, dort anzumustern, um ihre seemännische Ausbildung zu perfektionieren. Nach dem Untergang der PAMIR 1957 war das Geschichte, jedoch diente die von Lübeck gekaufte PASSAT dann der Seemannsschule von 1960 bis 1965 im Travemünder Hafen für den 3. Ausbildungsmonat als Ausbildungsstätte. Durch intensive Wartungsarbeiten trugen die Schüler sehr viel zum Erhalt der alten Dame bei. Übrigens wurde dort die Gangway von 22.00 Uhr bis 06.00 sehr zum Bedauern der „Zöglinge“ hochgezogen, und so manch einer versuchte sein Glück, über die Festmacherkette für eine Nacht zu entkommen.

Die Ausbildung der angehenden Seeleute durch gestandene Offiziere der Handelsmarine war geteilt in einen theoretischen und einen praktischen Teil. Zum Ersteren gehörten Grundkenntnisse in Schiffs-, Kompass- und Wetterkunde sowie Navigation. Dann waren da noch die Handelsgeographie, der Signaldienst mit Licht- und Funkmorsen. Die Fächer Deutsch, Englisch, Rechnen, Staatsbürgerkunde und Gesundheitspflege wurden meist von Fachlehrern der Gewerbeschulen Lübecks übernommen. Der praktische Teil war der Bootsdienst, Feuerschutzdienst, Spleißen und Knoten, Segelsetzen, Segelnähen und Ladungsdienst. Aber auch Toilettenreinigung, Geschirr spülen, Zeugwäsche sowie Ordnung halten bis hin zur Unfallverhütung gehörten ebenso dazu. Mit der Abschlussprüfung am Ende der Ausbildung kamen Vertreter namhafter Reedereien und warben mit

Ausbildungsverträgen, um sich so das Personal der Zukunft zu sichern. Die Seemannsschule konnte aber auch durch sehr gute Beratung vermitteln und trug entscheidend bei, ihre Abgänger gut in der Schifffahrt unterzubringen.

Die Schifffahrt hatte sich in den 1950er Jahren weiterentwickelt, und so musste sich die Ausbildung auf den Seemannsschulen entsprechend anpassen. 1956 trat die Eignungsverordnung in Kraft. Sie regelte die Ausbildung und Prüfung zum Matrosen. Hinzu kamen Lehrgänge zum Rettungsboots- und Feuerschutzmann; die Prüfung übernahm die Seeberufsgenossenschaft. Durch das Angebot mit Lehrgängen zur Vorbereitung auf die Matrosenprüfung schuf man sich ein weiteres Standbein. Mit den wachsenden Aufgaben wurden entsprechend Werkstätten, Hafenanlagen, Mac Gregor Luken, Bootsaussetzvorrichtungen und das Schulgebäude aus- oder umgebaut. Die Verpflegung der Schüler im Hause war speziell der Seefahrt angepasst, und dafür bildete die „Kombüse“ der Ausbildungsstätte mit diesem weiteren Angebot auch erfolgreich Kochsmaaten aus.

Ende der 1960iger Jahre wurde zusätzlich die Ausbildung als Bootsmann eingeführt - befahrene Matrosen konnten sich in Theorie und Praxis weiterqualifizieren.

Im Laufe der Jahre hatte sich die Priwallschule an der Küste einen bedeutenden Namen gemacht. Das war auch besonders ihren Schulleitern zu verdanken, die sich eng vernetzten mit den Reedereien, der Schiffbauindustrie und deren Zulieferern, den Navigationsschulen/Hochschulen und anderen maritimen Institutionen. So schaffte man ein erfolgreiches Ausbildungspotenzial, was dem Schulträger Schleswig-Holstein aus finanzieller Sicht besonders entgegenkam. Das Land Schleswig-Holstein übernahm 1972 die alleinige Trägerschaft der Schule, die davor in mehreren Händen lag. Jetzt endeten auch die 3-monatigen Lehrgänge für Decksjungen. Eine neue Zeit war angebrochen – das Berufsbild veränderte sich.

1975 wurde die Ausbildung an das allgemein geltende Berufsbildungsrecht der Bundesrepublik angeglichen und die seit 1956 gültige Eignungsverordnung durch die Matrosenausbildungsverordnung (MAO) abgelöst. In Vorbereitung auf die MAO wurden die Rahmenpläne der seemännischen Berufsschulen und der betrieblichen Ausbildung auf dem Seeschiff aufeinander abgestimmt. 1978 trat die Schiffbetriebsmeister-Vorordnung in Kraft, die zur Zielsetzung die Qualifikation für den Gesamtschiffsbetrieb hatte. 1982 nahm erstmals die Seemannsschule Schiffsbetriebsmeisterlehrgänge in ihr Programm auf. 1983 trat die Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in Kraft. Nun hatten Matrosen und Maschinenfacharbeiter die Möglichkeit, über einen Ergänzungslehrgang den Schiffsmechanikerbrief zu erwerben. Diese neuen Rechtsgrundlagen stellten hohe Anforderungen an die Lehrkräfte, die sich auf die Herausforderungen der neuen Kenntnisvermittlung positiv einstellten.

Auch die Schule musste sich dafür baulich anpassen. 1983 folgte ein Anbau mit 16 Zimmern für 32 Lehrgangsteilnehmer. 1984 renovierte man das gesamte Haus – Vergrößerung und Komfort waren angesagt. 1985 war das abgeschlossen, nun war ein Platzangebot für 110 Auszubildende bzw. Lehrgangsteilnehmer vorhanden. Weiter wurden in den Neubau einer großen Ausbildungshalle Werkstätten für Metallarbeiten und Unterrichtsräume erstellt. Die alte „Mosesfabrik“ war nun umgewandelt in ein Ausbildungszentrum. Der 1977 gegründete Förderverein der Seemannsschule, bestehend aus Lehrkräften, Vertretern von Reedereien und anderen maritimen Vereinigungen, konnte für ein gutes Freizeitangebot sorgen.

Die Schule erlebte durch die Schiffsmechaniker-Ausbildung einen großen Aufschwung. Zu den 10-wöchigen Schulzeitblöcken liefen ebenfalls 10wöchige Ergänzungslehrgänge, Rettungsboot- und Feuerschutzkurse und 7wöchige Lehrgänge für überbetriebliche Ausbildung. Weiter im Angebot: Betriebsmeisterlehrgänge, Sicherheitslehrgänge für Erstanmusternde und andere Lehrgänge auf Anfrage, für die erst Inhalte und Abläufe von den Ausbildern erarbeitet werden mussten. Jetzt wurden auf Anfragen von Kunden Dienstleistungen für die Schifffahrt angeboten.

Reedereien, Werften, Körperschaften, Offshore-Firmen, Bundesmarine, Landfeuerwehren, Wasserschutzpolizei, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, die World Maritime University Malmö und viele andere der Seefahrt Verbundenen, aber auch berufsfremde Institutionen nutzten das über Jahrzehnte aufgebaute Know-how der Schule mit ihrer modernen Ausrüstungen. Rund 1000 Auszubildende und befahrene Seeleute schickten die Kunden jährlich in das Aus- und Fortbildungszentrum der Seemannsschule Priwall.

Mit diesem Boom einher kam es in der Schifffahrt zu einem neuen Trend – dem Ausflaggen der deutschen Handelsflotte, die Mitte der 1970iger Jahre begann. 1986 gründete ein ehemaliger Schulleiter der Seemannsschule eine seemännische Ausbildungsstätte in der Südsee. Namhafte Reedereien standen hinter dem Projekt, es war der Beginn für billiges Personal auf deutschen Schiffen. Seitdem ist das „Ausflaggen“ ungebremst weitergegangen. Die Bundesregierung hat alles getan und tut es weiterhin, diesen Trend zu stoppen. Ein weiteres Glied in der Kette von Ausflaggung und der Reduzierung von Besatzungen sind Automatisierung und die Digitalisierung. Einher geht seit den 1970ern die Schließung von Seemannsschulen und Seefahrthochschulen bzw. deren Umstellung in andere Lehrbereiche. Die Nachfrage nach deutschem Personal ist seitdem in den Hintergrund geraten und damit auch die Attraktivität des Seemannsberufes.

Dieser Situation hat sich die Seemannsschule Priwall heute zu stellen. Sie ist gut gerüstet und darf stolz sein auf ihre Leistung. Zehntausende Schiffsjungen, Berufsschüler und andere

Lehrgangsteilnehmer sind ein hervorragendes Zeugnis für diese Lehranstalt. Zusammen mit dem BG-Verkehr werden heute auch noch Sicherheitsbeauftragte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit ausgebildet.

Die Schulleiter der Seemannsschule seit 1952:

Nr. 1 Kapitän Hermann Hoyer
Nr. 2 Kapitän Krieger
Nr. 3 Kapitän Löffler
Nr. 4 Kapitän Klaus Thomas
Nr. 5 Kapitän Burghard Rahn
Nr. 6 Kapitän Hans Hartke
Nr. 7 derzeit: Studiendirektor Holger Garbelmann

Bericht: Kapitän. Jürgen Schlichting

Quellen und Fotos: Seemannsschule, Jürgen Schlichting, Lothar Schwedler

Arbeitsgruppen des NVL 2019/2020

Im Jahre 2019/2020 bestanden folgende Arbeitsgruppen des Nautischen Vereins Lübeck:

1. Arbeitsgruppe Elbe-Lübeck-Kanal
2. Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee
3. Arbeitsgruppe Sportschifffahrt
4. Arbeitsgruppe Hafen
5. Temporäre Arbeitsgruppe Strukturreform des NVL
6. Temporäre Arbeitsgruppe 150 Jahre NVL

---

1. Arbeitsgruppe Elbe-Lübeck-Kanal

Die Arbeitsgruppe Elbe-Lübeck-Kanal hat sich seit den 1990er Jahren immer wieder mit der Forderung nach einem Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals beschäftigt, der den Anforderungen einer Nutzung durch moderne Binnenschiffe genügt.

Zu diesem Zweck hat die AG ELK des NVL unzählige Sitzungen durchgeführt und Gespräche mit Verwaltung, Wirtschaft, Politik und der IHK Lübeck angeregt sowie an Parlamentarischen Abenden in Bonn und Berlin teilgenommen

Die wesentlichen Gründe eines Ausbaus des ELK aus Sicht des Nautischen Vereins sind:

1. Eine Anpassung an die Erfordernisse des modernen 110 m langen Binnenmotorschiffes im Hinblick auf Brückenhöhe, Schleusenlänge und Kanalprofil.

2. Die Nutzung des Kanals durch moderne Binnen-Güterschiffe als einzige und direkte Wasserstraßenverbindung von der westlichen Ostsee in das deutsche und europäische Binnenwasserstraßennetz sowie die Erschließung dieser Verbindung für große Binnen-Fahrgastschiffe.

3. Der ökonomische Vorteil des preisgünstigeren Transports von Gütern auf dem Wasserweg gegenüber dem auf Straße und Schiene.

4. Der ökologische Vorteil, der darin liegt, dass die Belastung der Straße und Umwelt durch den LKW-Transport von Gütern deutlich minimiert wird.

Nachdem das Bundesverkehrsministerium im März 2017 einen Vollausbau des ELK im Bundesverkehrswegeplan 2030 als „vordringlichen Bedarf“ mit einem Finanzvolumen von 838 Mio. € ausgewiesen hat, ist aus Sicht der AG festzustellen, dass die jahrelangen Bemühungen des Nautischen Verein Lübeck durchaus einen bedeutsamen Etappenerfolg erzielt haben.

Die AG ELK hat sich nunmehr damit zu beschäftigen, dass die Planung auch realisiert wird. Diesbezüglich sind weiterhin intensive Kontakte mit der IHK Lübeck, Wirtschaft, Schifffahrtsverwaltung und der Hansestadt Lübeck zu halten und zu pflegen.

Insoweit war die nachfolgende Meldung des Norddeutschen Rundfunks vom 9. November 2018 durchaus ermutigend (Auszug):

„Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bekommt mehr als 100 neue Stellen. Darauf hat sich der Haushaltsausschuss des Bundestages am Freitag

verständigt. Für den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals sind 15 neue Fachkräfte vorgesehen. Die neuen Stellen sind für Wasserbauingenieure, Vermesser, Bauzeichner und Bautechniker vorgesehen. Für den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 mehr als 838 Millionen Euro veranschlagt.“

Kapitän Wolfgang Pistol

„Erfolgreicher Einsatz des NVL für den Ausbau des ELK“

NVL unterstützt Pläne der Bundesregierung

Kapitän Wolfgang Pistol, Stellv. Vorsitzender und Leiter der Arbeitsgruppe ELK des NVL, äußert sich zuversichtlich über den Fortgang zum Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) und hat einen sehr positiven Eindruck vom Parlamentarischen Abend am 25. April 2018 zum Thema Binnenschifffahrt auf dem Elbe-Lübeck-Kanal, dem Elbe-Seitenkanal und der Elbe aus Berlin mitgebracht. Seit Jahren setzt sich der NVL zusammen mit den Lübecker, Lauenburger und Ostholsteiner Bundestagsabgeordneten, der IHK, dem Verein Lübecker Schiffsmakler und rund 60 Unternehmen für den Ausbau des ELK ein. Wegen der Bedeutung des Kanalausbaus für Lübeck hatte der NVL eigens einen Arbeitskreis zu diesem Thema eingesetzt. Starken Rückenwind bekamen die Befürworter, als die Erweiterung und der Ausbau 2016 im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 beschlossen wurde und für diese Maßnahme 838 Millionen Euro vorgesehen wurden (Preisstand 2014), übrigens die höchste Summe für ein Einzelprojekt in Schleswig-Holstein. Weitere Unterstützung erhielt das Projekt im November 2018, als der Maritime Koordinator der Bundesregierung, der CDU-Bundestagsabgeordnete Norbert Brackmann aus Lauenburg, mitteilen konnte, dass der Haushaltsausschuss des Bundestags 15 neue Stellen in den Bundeshaushalt 2019 für die Ausbauplanung des ELK beschlossen habe. Es handelte sich dabei u. a. um Wasserbauingenieure, Vermesser, Bauzeichner, Bautechniker. Die zusätzlichen Fachkräfte verstärken die bestehende Projektgruppe in Geesthacht,

die 2017 die Vorarbeiten der Ausbauplanung begonnen hat. Das gesamte Team umfasst damit 35 Fachkräfte und besitzt die Planungskompetenz, das ehrgeizige Projekt fachlich und termingerecht voranzubringen.
In den Bundeshaushalt für 2017 wurden zehn Millionen Euro für das Projekt eingestellt. „Das ist der Eröffnungsschlag für die große Maßnahme“ erklärte Norbert Brackmann.

Von der Ostsee auf dem Wasserweg nach Mitteleuropa

Lübecker Kaufleute bewiesen bereits früh Weitblick, als sie 1391 bis 1398 unter Nutzung der der Flüsse Stecknitz und Delvenau einen Kanal bauten, den Stecknitz-Delvenau-Kanal (SDK). Es war der erste echte Wasserscheidenkanal Europas. Mit 17 Schleusen auf einer Länge von 97 Kilometer war es die einzige Wasserverbindung zwischen dem Ostseeraum und der Elbe. Lübeck hatte aus nachvollziehbaren wirtschaftlichen Gründen diesen Kanal gebaut. Denn seit 1398 konnte das „Weiße Gold“, das für die Konservierung von Fleisch und Fisch unentbehrlich Salz, nicht nur mühselig auf dem Landweg, sondern nun bequemer und kostengünstiger auf

dem Wasserweg aus den SalinenLüneburgs über die Ilmenau, die Elbe, den SDK und die Trave nach Lübeck transportiert werden, wo es bis zum Weitertransport nach Skandinavien in den Salzspeichern an der Obertrave zwischengelagert wurde. Salzhandel war damals die Grundlage für den Reichtum derHansestadt.
Die nächste große Veränderung erfuhrdieser besondere Wasserweg durch den legendären Lübecker Baudirektor Peter Rehder, der die Pläne für den Elbe-Trave-Kanal (ETK) entwarf, wobei die Stecknitz und die Delvenau weitgehend in die neue Wasserstraße integriert wurden. Nach fünfjähriger Bauzeit wurde 1900 der ETK durch Kaiser Wilhelm II. eröffnet. 1936 erhielt diese Binnenwasserstraße mit nur noch sieben Schleusen den heutigen Namen: Elbe-Lübeck-Kanal.

ELK: Auslauf- oder Zukunftsmodell?

Die Partei der GRÜNEN möchte das Projekt noch stoppen und das Geld für nachhaltige Umweltprojekte verwenden. Der ELK sei ein Auslaufmodell und keine zeitgerechte, weil zu flache Wasserstraße mit altertümlichen Schleusen aus der Kaiserzeit (Ausnahme: die Lauenburger Schleuse, 2005 für 40 Millionen Euro erneuert), eher ein Eldorado für Freizeit-Skipper und Touristen. Denn wegen der zu kleinen Schleusen, der zu niedrigen Brücken und des geringen Tiefgangs sei die heutige Bedeutung des ELK für die Wirtschaft, insbesondere für Containertransporte, eher gering. Auf der rund 62 Kilometer langen Wasserstraße ist das Transportaufkommen mit inzwischen nur noch ca. 600.000 Tonnen pro Jahr sehr überschaubar und eher stagnierend.

Seit Jahren findet deshalb zwischen Politikern, Wirtschaftsvertretern, Bürgern und Umweltverbänden ein erbitterter Streit über die Zukunft des ELK statt. Dabei geht es um den Rückbau für Wassersportler und Touristen oder den Ausbau der Binnenwasserstraße für die Wirtschaft. Derzeit ist die Befahrbarkeit mit Europaschiffen bis zu 80 m Länge bei max. 2.10 Meter Tiefgang möglich. Die fehlende Modernisierung der Infrastruktur bisher hatte zur Folge, dass viele Transporte auf dem Wasserweg unwirtschaftlich geworden sind und unterblieben.

Die Lobby aus regionaler Wirtschaft und Politik, die in einem Ausbau ein „riesiges Potential für die Zukunft“ des ELK sieht, möchte mit der knappen Milliarde Euro aus dem BVWP die Schiffbarkeit für Großmotorgüterschiffe (über 100 m lang, bis zu 2,80 m Tiefgang und bis zu 3.000 Tonnen Ladekapazität) sicherstellen. Dafür könnten die Vertiefung des Kanals, die Entschärfung der S-Kurve bei Güster, die Erweiterung von sechs Schleusen (auf 115 m Länge und 12,5 m Breite) und die Anpassung von acht bundeseigenen Brücken auf erforderliche Durchfahrtshöhe (5,25 m) sorgen. Weitere Baumaßnahmen, z. B. für denBegegnungsverkehr auf freier Strecke, sind für Brackmann nicht erforderlich, da es genügend Ausweichstellen gebe, die „schon jetzt ein Passieren erlauben“. Ein Bündnis von
60 Unternehmern aus der Region setzen sich derzeit für den Ausbau des ELK ein, „ein unverzichtbares Bindeglied zwischen Mitteldeutschland und der Ostsee“, so der NVL, und ein wichtiger Mosaikstein zur besseren Nutzung der Potentiale für die Binnenschifffahrt in Hamburg, auf der Elbe und dem Elbe-Seiten-Kanal. Zweifelsohne würde damit Lübecks Bedeutung als Drehscheibe für Waren aus dem Ostseeraum gestärkt werden, zumal der Lübecker Hafen für den prognostizierten zunehmenden Warenverkehr der Zukunft eine leistungsfähigere, und möglichst klimafreundliche Hinterlandanbindung brauche, um die Straße zu entlasten.
Strittig bleiben die Frage der Wirtschaftlichkeit des ELK (Kosten-Nutzen-Faktor 0,5) und die mit dem Ausbau verbundenen Kosten und vor allem die Eingriffe in die Natur.

„Neue Trends und klimabedingte Einflüsse“
Während Konstantin von Notz, Abgeordneter der Grünen Bundestagsfraktion, aus ökonomischen wie ökologischen Gründen von einer ca. 1 Milliarde umfassenden Sanierung des ELK abrät, zumal er auch gegenwärtig eher einen „Trend zu kleineren Schiffen“ sieht, unterstützt der NVL nach wie vor die besonders von Norbert Brackmann vorangetriebenen Ausbaupläne. Dabei könnte zukünftig eine klimabedingte Tatsache eine entscheidende Rolle spielen, da auf die in letzter Zeit häufiger auftretenden Niedrigwasser-Perioden in den deutschen Flüssen zu reagieren sei. Der Schiffbau der Zukunft könnte auf Binnenschiffe setzen mit weniger Tiefgang, aber mehr Länge und Breite, um auch künftig größere Frachtmengen transportieren zu können. Wenn bei der Ausbauplanung des ELK der Faktor Vertiefung weitgehend wegfiele, dann würden die Gesamtkosten erheblich gesenkt und der Streit um die Eingriffe in die Natur deutlich an Brisanz verlieren. „Wir müssen eventuell komplett neu denken“, so Norbert Brackmann, der Maritime Berater der Bundesregierung.
Der NVL versucht auf seine Weise mit seiner Arbeitsgruppe zu verhindern, dass der ELK zu einem Sportbootkanal degeneriert und verbreitet Optimismus, weil der ELK inzwischen in das multimodale TEN-V Core-Netz aufgenommen ist. Für den NVL ist der ELK als Bestandteil der Binnenschifffahrt in Mitteleuropa „ein unverzichtbares, komplementäres Element der Logistik innerhalb der TEN-Korridore“ (Lauenburger Erklärung vom 2. September 2016).

Fotos: Unterlagen NVL

Hagen Scheffler

2. Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee

Die „Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee“ wurde zunächst unter der Bezeichnung „Arbeitsgruppe Nautische Vereine Lübecker Bucht“ im Jahre 2005 auf Initiative des Nautischen Vereins Lübeck ins Leben gerufen.

Grund für die Gründung der AG waren übergreifende Themen wie eine feste Fehmarnbelt-Querung, Sky 2000, Notankerplätze, Abschaltung von Leuchtfeuern u. a. über die wir gemeinsam diskutieren und die Ergebnisse in der Öffentlichkeit vertreten wollten.

Diese Idee wurde von den Nachbarvereinen Neustadt, Wismar und Vogelfluglinie positiv aufgenommen.

In den ersten Jahren tagte man zwei- bis viermal pro Jahr. Tagungsort war anfangs die Schiffergesellschaft in Lübeck. Später kam die Offiziersmesse der Marine in Neustadt hinzu.

Sprecher der „AG Nautische Vereine Lübecker Bucht“ wurde der 1. Schriftführer und spätere Vorsitzende des NVL, Kapitän Jürgen Schlichting.

Im Jahre 2010 trat der Nautische Vereine Kiel der Arbeitsgruppe bei.

Der geplante Bau einer festen Fehmarnbelt Querung ist eines der wichtigsten Themen der AG, besonders die Sicherheit des Schiffsverkehrs während der Bauphase. Auf Antrag der Arbeitsgruppe befasste sich der Ständige Fachausschuss des DNV mit der Thematik.

Das Thema Sicherheit des Schiffsverkehrs im Bereich des Fehmarnbelts und der Kadetrinne führte in 2011 zur Übersendung eines Fragenkataloges an Parlamentarier in Berlin, der in einer Fragestunde der Bundesregierung nach Auffassung der AG nur ungenügend beantwortet wurde.

Gleichwohl führten Einladungen nach Berlin zu Fachgesprächen bei CDU/CSU und SPD zu konstruktiven Gesprächen.

Mitglieder der AG haben an Simulationen der Bauphase der Beltquerung im dänischen Maribor und Lyngby teilgenommen.

Weiter Themenbereiche für AG waren die Aspekte menschliches Versagen und technisches Versagen bei Schiffsunfällen sowie Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, Hochsee-Windparks, Seezeichenrücknahme, Schlepperfragen in Lübeck etc.

Im gleichen Jahr präsentierte die AG eine Power-Point Präsentation zum Thema „Schiffsicherheit in der Ostsee“ im Bundesverkehrsministerium bei Staatssekretär Enak Ferlemann.

Im Hinblick auf eine beabsichtigte Umorganisation und Reduzierung der Wasserschutzpolizei in Schleswig-Holstein schickte die AG Nautische Vereine Ostsee ein Protestschreiben an das Innenministerium des Landes.

Im Jahre 2014 traten die Nautischen Vereine Stralsund und Saßnitz und 2015 der Nautische Verein Kappeln der Arbeitsgruppe bei. Diese Erweiterung führte dann 2015 zu einer Umbenennung in „Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee“

Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee

2015 fand auf Einladung der AG Nautische Vereine Ostsee in Lübeck zunächst eine Sitzung mit Repräsentanten der Katastrophenschutzbehörden der Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern und wenig später mit den Landräten der Kreise Ostholstein, Stralsund-Rügen, Nordwest-Mecklenburg und dem Bürgermeister von Fehmarn zum Thema Notfallmanagement/Katastrophenschutz statt. Dem Landrat Ostholsteins, Reinhard Sager, der auch Vorsitzender des Landkreistages (alle Landkreise Deutschlands) ist, wurde ein eigens erstelltes Papier zum Thema „Mögliche Gefahren der Küstenbereiche durch die Schifffahrt“ übergeben. Im Hinblick auf eine zunehmende Unzufriedenheit mit der Arbeit des DNV hinsichtlich von Initiativen, fachlich kompetenter Aussagen und mangelnder Präsenz in der Öffentlichkeit kamen Repräsentanten der Arbeitsgruppe Nautischer Vereine Ostsee im Oktober 2016 in Neustadt zu einer Klausurtagung zusammen, um in konstruktiver Weise einen Beitrag zu einer Verbesserung der Arbeit des DNV beizutragen. Die Unzufriedenheit mit der Arbeit des DNV führte u.a. dazu, dass im Jahre 2017 der Nautische Verein Stralsund seinen Austritt aus dem DNV erklärte. Er ist aber weiterhin Mitglied in der AG Nautische Vereine Ostsee.

Diese Klausurtagung schloss mit der Verabschiedung der sogenannten „Neustädter Erklärung“ ab.

Diese forderte in Hinblick auf erkannte Defizite der Arbeit des DNV:

- Eine nachhaltigere Vertretung der maritimen Interessen durch engagiertere und kompetentere Sacharbeit durch den Vorstand des DNV
- Eine Anpassung der Satzung in den Bereichen
    - Stimmengewichtung der NV und korporative Mitglieder (§ 11 I Satzung DNV)
    - Trennung der Ämter des Vorsitzes des DNVs und des StFA (§§ 12 und 15 Satzung DNV)
- Ein selbstbewussteres Auftreten des DNV gegenüber der Politik und den Bundesministerien
- Eine zielgruppenorientierte verbesserte Öffentlichkeitsarbeit nach außen durch Einrichtung einer Pressestelle
- Eine engagiertere Mitarbeit aller Nautischen Vereine und eine intensivierte Zusammenarbeit mit dem DNV

Dieses Papier hinsichtlich einer Reform des DNV wurde 2017 dem Vorstand des DNV vorgelegt und trug dazu bei, dass der DNV am 26. und 27. Oktober 2018 eine Klausurtagung unter der Überschrift „DNV Quo Vadis?“ durchführte. Dort wurden in drei Arbeitsgruppen (Satzung, Finanzen, Fachlichkeit) Eckpunkte für eine DNV-Reform erarbeitet. Am 16. Januar 2019 kamen die Teilnehmer dieser Klausurtagung zur abschließenden Beratung in Hamburg zusammen.

Derzeit gehören der „Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee“ folgende Vereine an: Kappeln, Kiel, Vogelfluglinie, Neustadt i.H., Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Saßnitz.

Kapitän Wolfgang Pistol

3. Arbeitsgruppe Sportschifffahrt

Der 2018 gebildete „Arbeitskreis Sportschifffahrt“ (Böbs, Lemke und Pfaff) hatte sich mit der Forderung der hiesigen Fahrgastschifffahrt nach einem beschränkten Lübecker Hafenpatent zu befassen. Nach Prüfung der Sach- und Rechtslage kam die AG zu dem weniger erfreulichen Ergebnis, dass die gültigen rechtlichen Vorschriften (Binnenschiffsuntersuchungsordnung und Landesbinnenschifffahrtverordnung) die gewünschte Ausnahmeregelung für Lübeck nicht gestatten. Nur die Politik könne etwas ändern. Die weitere Anwendung dieser gesetzlichen Forderungen (Patentinhaber würden sich kaum finden, die langjährige Ausbildung wäre finanziell nicht zu verkraften) würde die hiesige Fahrgastschifffahrt wirtschaftlich stark belasten. Parallel dazu wurde auf EU-Ebene verhandelt und die Richtlinie EU 2017/2397 beschlossen. Sie muss innerhalb von vier Jahren in nationales Recht umgesetzt werden. Diesen Zeitraum gilt es zu nutzen, um die Fahrgastschifffahrt in Schleswig-Holstein und damit auch in Lübeck zu veranlassen, Bedenken, Anregungen, Kritik usw. vorzubringen.

Deshalb gab es am 15. Januar 2019 im WSA ein Treffen der Fahrgastreedereien des Landes, der IHK und des NVL mit Vertretern des Landes- und Bundesverkehrsministeriums. Am darauffolgenden Tag folgten dann erläuternde Erklärungen der Referenten der beteiligten Ministerien in der IHK. Die besorgten und kritischen Fragen der zahlreichen Teilnehmer aus dem Lande wurden ausführlich beantwortet. Im Ergebnis würde eine Änderung der EU-Richtlinie kaum noch vorstellbar sein. Mit Beifall wurde von den Teilnehmern allerdings auch die Erklärung der Referenten aufgenommen, wonach durch die Richtlinie die Frage der Bemannung nicht definitiv geregelt sei, damit also ein größerer Spielraum auf nationaler Ebene, aber auch auf Landesebene bestehen würde. Da sich aber die EU bereits mit einer Regelung der Schiffsbesetzung befasse, sollte rasch gehandelt werden.

Aus diesem Grunde waren die Reeder bereits zuvor gebeten worden, ihre Sorgen und Nöte, ihre Verbesserungsvorschläge o.ä. zu Papier zu bringen und den Referenten zu übergeben. Das ist leider nur von einer hiesigen Reederei geleistet worden.

Insgesamt aber haben alle Teilnehmer diese auf Initiative des NVL veranlasste Diskussion für sehr nützlich und konstruktiv gehalten. Es bleibt abzuwarten, was die Ministerien nun zustande bringen.

(für die Arbeitsgruppe) Klaus Lemke

4. Temporäre Arbeitsgruppe Strukturreform des NVL

Die Mitgliederversammlung des NVL hat am 21. März 2013 dem Vorstand das Mandat für die Diskussion über eine Strukturänderung des NVL erteilt. Ausgangspunkt war der Wunsch einiger Mitglieder, die Außendarstellung des NVL so anzupassen, dass auch mehr jüngere Mitglieder, insbesondere über Firmen, gewonnen werden und sich für die Ziele des Vereins interessieren, um auch so die Altersstruktur des Vereins zu ändern.

Deshalb wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit dieser Thematik befasste.

Daher wurden alle Mitglieder des NVL in einer Mitgliederbefragung gebeten, Anregungen zu geben, die folgenden Themenbereichen zuzuordnen waren:

1. Ziele des NVL
2. Nautisches Essen
3. Mitgliederwerbung
4. Öffentlichkeitsarbeit
5. Sonstiges

An der Mitgliederbefragung beteiligten sich leider lediglich 8 Mitglieder! U. a wurde eine Aufgabenverteilung der Vorstandsmitglieder vorgenommen und eine Power-Point Präsentation des NVL erstellt. Ebenfalls wurde eine Satzungsänderung beschlossen.

So wurde die Trennung von Vorstand und Beirat des NVL aufgehoben und nur noch ein Gremium, der Vorstand, neben der Mitgliederversammlung in die Satzung aufgenommen.

Die bis zu 6 Beisitzer wurden als Vorstandsmitglieder ausgewiesen, so dass der Vorstand des NVL nunmehr aus dem Vorsitzenden, dem Stellvertretenden Vorsitzenden, dem 1. und 2. Schriftführer, dem Kassenwart und bis zu 6 Beisitzern besteht.

Aufgabenverteilung im Vorstand des Nautischen Verein Lübeck (Stand 07.02.2020)

Vorsitzender des NVL **Jürgen Schlichting**

- repräsentiert den NVL in allen Belangen
- organisiert und leitet die Mitgliederversammlung
- setzt die Beschlüsse der Mitgliederversammlung um
- organisiert und leitet die Vorstandssitzung
- organisiert und initiiert Aktivitäten des NVL im Sinne der Satzungszweck
- ist Mitglied im Beirat des DNV

Stellvertretender Vorsitzender des NVL **Wolfgang Pistol**

- vertritt den Vorsitzenden in allen Belangen
- organisiert das Nautische Essen
- fungiert als Speaker beim Nautischen Essen
- ist stellvertretendes Mitglied des NVL im Ständigen Fachausschuss des DNV

Kassenführer **Ekkart Wedig**

- nimmt die Verwaltung und Abwicklung der finanziellen Belange des NVL wahr

Schriftführer **Klaus Bieber**

- führt das Protokoll bei Mitgliederversammlung und Vorstandssitzung

2. Schriftführer **N. N.**

- vertritt den Schriftführer bei der Protokollierung von Mitgliederversammlung und Vorstandssitzung
- pflegt die Homepage des NVL und ist Ansprechpartner für EDV-Angelegenheiten
- arbeitet mit bei der Organisation des Nautischen Essens

Beisitzer **Klaus Lemke**

- vertritt die Soziale Wohlfahrtseinrichtung des NVL
- berät den Vorstand in rechtlichen Fragen

Beisitzer **Jens Uwe Lütje**

- berät den Vorstand in allen maritimen Fragen
- ist Vertreter des NVL-Vorstandes in der Sozialen Wohlfahrtseinrichtung des NVL

Beisitzer **Siegmund Dandek**

- nimmt die Öffentlichkeitsarbeit des NVL nach innen und außen gemeinsam mit S. Kasimir wahr

Beisitzerin **Susanne Kasimir**

- nimmt die Öffentlichkeitsarbeit des NVL nach innen und außen gemeinsam mit F. Ohlig wahr -
arbeitet mit bei der Organisation des Nautischen Essens

Beisitzer **Michael Schau**

- ist Vertreter des NVL im Ständigen Fachausschuss des DNV
- organisiert die Vortragsveranstaltungen des NVL

Beisitzer **Ralph Domschke**

- verwaltet das Archiv und die Bibliothek des NV

Power-Point-Präsentation Nautischer Verein Lübeck 2017

Nautischer Verein Lübeck e.V. von 1870

Was macht der Nautische Verein Lübeck?

- Ist speziell ein Verein, der sich für die Förderung aller Angelegenheiten der Schifffahrt, des Schiffbaus und der Hafenwirtschaft einsetzt sowie sich mit maritimen geschichtlichen Dingen befasst.
- Erarbeitet zu diesem Zweck Stellungnahmen, Vorschläge und ergreift Initiativen
- Pflegt maritime Traditionen
- Ist ein politisch, wirtschaftlich und weltanschaulich unabhängiger Verein.

Aktivitäten Nautischer Verein Lübeck

- Vorhalten einer maritimen Bibliothek für Mitglieder
- Erarbeitung und Abgabe von Stellungnahmen und Vorschlägen an Politik, Verwaltung und Institutionen
- Vorhalten von vier Arbeitsgruppen des NV
  - AG Elbe-Lübeck-Kanal
  - AG Ostseeangelegenheiten
  - AG Sportschifffahrt
  - AG Hafen

Struktur Nautischer Verein Lübeck

- In 4 Arbeitsgruppen werden maritime Themen bewegt
- Für bedürftige Mitglieder des Nautischen Vereins Lübeck steht eine Soziale Wohlfahrt bereit, die u.a. vierzig Wohnungen vorhält.
- Dachverband ist der Deutsche Nautische Verein mit zwanzig Nautischen Vereinen und insgesamt ca. 4.300 Mitgliedern

Was macht der Nautische Verein Lübeck?

ist generell ein Verein wie andere Vereine auch mit

- Vereinsleben
- Vereinsversammlungen
- Arbeitsgruppen zu maritimen Themen
- Vortragsveranstaltungen
- Jährlichem Nautischen Festessen
- Schiffergesellschaft zu Lübeck als Vereinslokal

Aktivitäten Nautischer Verein Lübeck

- Organisiert 6 Vorträge zu maritimen Themen pro Jahr in der Schiffergesellschaft zu Lübeck (Eintritt frei)
- 1-2 Ausflugsfahrten pro Jahr
- Wöchentlicher Stammtsch „Freitagsback" in der Schiffergesellschaft
- Jährliches Nautisches Essen in der Schiffergesellschaft

Struktur Nautischer Verein Lübeck

- Jeder maritim interessierte Mensch (Mann oder Frau) kann Mitglied des Nautischen Vereins werden.
- Momentaner Mitgliedsbeitrag: 40 € pro Jahr, Körperschaften: 110 € pro Jahr
- Derzeit hat der Nautische Verein Lübeck 344 Mitglieder aus allen gesellschaftlichen Schichten
- Der Vorstand besteht aus 10 Personen

Erreichbarkeit Nautischer Verein Lübeck

- Vereinsbüro:
  Engelsgrube 1-17
  23552 Lübeck
- Bürozeit:
  Donnerstags von 09.00 – 13.00 Uhr
- Tel.: 0451-7070749 Fax: 0451-2963439
- Mail: nvluebeck@t-online.de

5. Temporäre Arbeitsgruppe
150jähriges Jubiläum des Nautischen Vereins Lübeck

Am 14. September 2017 wurde eine Arbeitsgruppe des Nautischen Vereins Lübeck zur Vorbereitung des 150jährigen Jubiläums des NVL im Jahre 2020 gebildet.

Der „AG 150 Jahre NVL“ gehörten die Vereinsmitglieder Wolfgang Pistol, Jürgen Schlichting, Ekkart Wedig, Susanne Kasimir, Lars Warnholz, Hagen Scheffler, Dr. Florian Hofacker, Thomas-Markus Leber und Hans-Jürgen Wolter (+) an.

Aus dieser Arbeitsgruppe wurde die Unterarbeitsgruppe „Chronik“, bestehend aus den NVL-Mitgliedern Wolfgang Pistol, Jürgen Schlichting, Hagen Scheffler, Thomas-Markus Leber, Dr. Florian Hofacker und Hans-Jürgen Wolter (+) gebildet.

Des Weiteren gab es die Unterarbeitsgruppe „Nautisches Essen 2020“, bestehend aus den NVL Mitgliedern Wolfgang Pistol, Lars Warnholz, Susanne Kasimir und Jürgen Schlichting.

Durch die Arbeit dieser Arbeitsgruppen wurde die Festschrift erstellt, das Nautische Essen hinsichtlich der Terminfestsetzung und Ausgestaltung sowie ein Empfang beim Senat der Hansestadt Lübeck geplant und die Finanzierung des Jubiläums durch Teilbeträge aus der Tellersammlung der Nautischen Essen in 2018 und 2019 sowie durch das Einwerben von Sponsorengeldern gesichert und die Öffentlichkeitsarbeit etc. geregelt.

Kapitän Wolfgang Pistol

Ausblick / Zukunft

Die Zukunftsaussichten für den Nautischen Verein Lübeck sind durch verschiedene Rahmenbedingungen im Jubiläumsjahr 2020 geprägt.

Eine derzeit kleiner werdende Flotte von Schiffen unter deutscher Flagge mit einer - auch immer kleiner gewordenen - Anzahl deutscher Seeleute, lässt eine permanent geringer werdende Anzahl von neuen Mitgliedern für den NVL aus der Seefahrt als unausweichlich erscheinen.

Das Problem von immer weniger Seeleuten aus einer deutschen Handelsflotte betrifft die zukünftigen Mitgliedszahlen aller deutschen Nautischen Vereine. Auch die Berufsbereiche in Behörden und Wirtschaftsunternehmen, die in ihren Bereichen nautisches, technisches und seemännisches Personal aus der Schifffahrt benötigen, sind von dieser Entwicklung betroffen.

Aus diesem Grunde wird sich eine Arbeitsgruppe des Deutschen Nautischen Vereins unter Beteiligung der Nautischen Vereine, der Hafenwirtschaft und weiterer interessierter Kreise mit dieser Problematik beschäftigen.

Der Nautische Verein Lübeck hat derzeit eine Mitgliederstruktur von etwa 35% Nautikern/Schiffsingenieuren/Seeleuten und 65% Mitglieder aus der maritimen Wirtschaft, Behörden, maritim interessierten Menschen sowie korporative Mitglieder.

Es muss also hinsichtlich einer Konsolidierung bzw. Steigerung der Mitgliedszahlen insbesondere im Bereich dieser 65 Prozent intensiver um Neu-Mitglieder geworben werden, weil sich der Zuwachs aus den bis dato 35 Prozent - Bereich nicht mehr steigern lassen wird.

Der Nautische Verein Lübeck hat sich über die 150 Jahre seines Bestehens immer als ein kompetenter Ratgeber, Initiator und Mahner für maritime Interessen eingesetzt und ist dabei als ein stets überparteilicher und fachlich wertvoller Ansprechpartner angesehen worden. Zu verweisen sei exemplarisch auf die jüngsten Initiativen zum Aus- um Umbau der lübschen Häfen und der Trave sowie auf seine permanenten Aktivitäten zum Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals.

Das Rezept für eine gute Zukunft des Nautischen Vereins Lübeck liegt also in einer weiterhin aktiven Bearbeitung von Themen, welche die Schifffahrt, die Hafen- und maritime Wirtschaft, das Seefahrtpersonal und das Personal der maritimen Behörden betrifft. Dies alles geschieht durch Eigenvorschläge, Teilnahme an Veranstaltungen, Podiumsdiskussionen, Mitarbeit in anderen Gremien (z.B. IHK, parlamentarischen Abenden), Ansprache von Politikern und politischen Gremien und eine professionelle, aktive Öffentlichkeitsarbeit.

Der zweite Punkt ist, sich Gedanken darüber zu machen, wie der Nautischen Verein Lübeck Mitglieder anziehen und binden kann. Dazu gehört eine zielgerichtete Werbung von Neumitgliedern, wie oben beschrieben, aber auch die Pflege der traditionell hergebrachten Vereinsaktivitäten wie das Nautische Essen, die Pflege eines maritimen Stammtisches, die Durchführung jährlicher Ausflüge für die Mitglieder, die Veranstaltung von Vortragsveranstaltungen und anderes mehr. Dies alles mit der Basis der Historischen Schiffergesellschaft in Lübeck, die ein einzigartiges Alleinstellungsmerkmal für den Nautischen Verein Lübeck darstellt.

Kapitän Jürgen Schlichting Kapitän Wolfgang Pistol

Lübecks Zukunft als Hafenstadt

Der NVL hat eine umfassende, anregende Hafen-Vision entwickelt

Seelandkai Lübeck

Der NVL reagiert auf Negativentwicklungen im Hafenbereich

Der NVL wird nicht müde, darauf hinzuweisen, dass Lübeck in der Vergangenheit als bedeutende Hafenstadt zu Wohlstand und Ansehen gekommen ist. Auch in heutiger Zeit besitzt der Lübecker Häfen nach Einschätzung der Chefnautiker des Vereins ein hervorragendes Zukunftspotential, wenn es denn von allen Verantwortlichen vorrangig in den Focus genommen und entsprechend entwickelt werde und nicht gegenüber anderen Tendenzen, z. B. dem Tourismus, ins Hintertreffen gerate.

Es ist noch nicht lange her, dass ein schwieriger Arbeitskampf in der Lübecker Hafen-Gesellschaft sich nachteilig auf Umsatz und Gewinn der Lübecker Häfen ausgewirkt hat, z. B. durch die Abwanderung von Papier-Kunden nach Kiel und Rostock-Warnemünde. Der NVL hat sich über die maritimen Entwicklungsmöglichkeiten der Hansestadt seinerzeit ernsthafte Gedanken gemacht, weil der schon vor längerer Zeit angekündigte Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck bis heute unter Verschluss gehalten wird, ohne dass dafür stichhaltige Gründe genannt werden. Mit dem neuen Bürgermeister Jan Lindenau kommt nun hoffentlich Bewegung in die Sachlage.

Unverständlich bleibt auch, warum es von der Hansestadt keine Anträge für den Bundesverkehrswegeplan 2030 gegeben hat, so dass nach Ansicht des NVL die Herabstufung der Bundeswasserstraße „Trave“ von Kategorie A nach B mit schwachem Protest hingenommen worden ist, mit Ausnahme von Protestschreibens des NVL der Lübecker Schiffsmaklervereinigung und der IHK.

Aus Enttäuschung über fehlende konkrete Akzente Lübecks für eine positive Hafenentwicklung hat deshalb Kapitän Jürgen Schlichting 2016 als Vorsitzender des Vereins Ideen für ein umfassendes zukünftiges Hafenkonzept entwickelt. Aus seiner langen Liste von „Aus- und Umbaumöglichkeiten Lübecker Hafenteile für die Zukunft“ wurden Eckpunktedaraus veröffentlicht, in verschiedenen Gremien vorgestellt und damit die Diskussion über dieZukunft des Hafens in Gang gehalten.

Auf dem Nautischen Essen 2017 appellierte Kapitän Jürgen Schlichting zukunftsweisend: „Gemeinsam mit allen Partnern aus der Hafenwirtschaft und aus der Politik kann es uns

gelingen, die Stellung des Lübecker Hafens dahin zurückzubringen, wo er einst stand- als der größte und bedeutendste deutsche Ostseehafen.“

Die Wende: Hafen-Investitionen seit 2017 bewirken Aufschwung

Nachdem die innergesellschaftlichen Probleme der LHG endlich gelöst worden sind, arbeitet der Hafen wieder mit Rückenwind und verzeichnete seit 2017 wachsenden Umschlag. Seit dieser Zeit wird auch wieder richtig in den Hafen investiert. Für den Skandinavienkai stehen seitdem 67 Millionen Euro zur Verfügung (davon 28,5 Millionen vom Land), um eine ca. 16 ha große, brachliegende Fläche am Skandinavienkai herzurichten und mit zwei riesigen Lagerhallen, einer Fährhalle und mit Trailer-Stellplätzen auszubauen. Das große Infrastruktur-Projekt am Skandinavienkai, das bis 2021 fertiggestellt sein soll, dient zugleich der Sanierung der LHG, die hier nach jahrelangem schwierigem Kurs in schwerer See ihr Hauptgeschäft am Skandinavienkai konzentriert. Die Lübecker Bürgerschaft unterstützt den Aus- und Umbau der Infrastruktur am Skandinavienkai mit der Masse des Investitionspotentials: 2019 mit 47 Millionen Euro (von 115 Millionen) für den Hafen, weitere 20 Millionen Euro aus dem Haushalt für 2020 (von 111 Millionen). Ab 2021 sollen weitere 82 Millionen Euro fließen (davon gut 40 Millionen vom Land) in den Umbau der Anleger 5 und 8 für die länger und breiter werdenden Fährschiffe/ RoRo-Schiffe, für die Erweiterung der Schienenanlage von 11 auf 14 Gleise, für den Neubau eines Güterbahnhofs und für einen näher am Hafen liegenden Bahn-Haltepunkt auf der Strecke Lübeck - Travemünde .

Zur Diskussion gestellt: Eckpunkte zur Entwicklung des Hafenareals

Der NVL begrüßt diese Investitionen, weil damit das Zentrum der Lübecker Hafenanlagen, der Skandinavienkai, nahe an der Trave Mündung gelegen und ohne lange Revierfahrt erreichbar, modernisiert und erweitert wird, damit auch von den größer werdenden Schiffen ohne Probleme angelaufen werden kann und der intermodale Personen- und Warenverkehr Schiff/Schiene ausbaufähig wird. Damit wird Lübeck ein hervorragender Hafen mit Zukunftspotential und dürfte der wachsenden Konkurrenz der Häfen Polens, der Baltischen Staaten und Russlands gewachsen sein.

In gleicher Weise dürfte sich auch die Investition des Traditionsunternehmens Lehmann, des größten privaten Hafenbetreibers auf dem ehemaligen Standort der Flender Werke, für den maritimen Standort Lübeck auswirken, der seit 2018 für 100 Millionen Euro auf dem ehemaligen Kraftwerksgelände von EON ein neues Hafenterminal als Lehmannkai 1 „plus“ direkt im Anschluss an Lehmannkai 1 baut.

Der NVL schlägt weitere Maßnahmen für zukünftige Schiffsverkehre über 2030 hinaus vor, unter anderem.

1. Heraufstufung der Trave wieder zur Kategorie A mit der Möglichkeit der Verbreiterung an manchen Stellen (Mündungsbereich, Kohlenhof-Spitze, Schlutuper Enge etc.) für Schiffsbegegnungen und Vertiefung des Fahrwassers auf 11 bis 12 Meter für größere und tiefergehende Schiff bis mindestens zu den Kaianlagen der Firma Lehmann.
2. Option für einen Universal-Hafenausbau im Gebiet des Breitlings gegenüber der Firma Lehmann auf der Südseite der Trave (zwischen Schlutup und Tunnel) mit Anschlussmöglichkeit für Autobahn, Eisenbahn und Binnenschifffahrt.
3. Umgestaltung des Vorwerker Hafens zum Universalhafen.
4. Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für Großmotorschiffe (110m) gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030.
5. Einsetzung eines Hafenbeirats, der eine nachhaltige Hafenplanung zur Sicherung des Hafens für die zukünftigen Verkehre begleitet.

Travemünde Enge

Universalhafen im Breitling

Der NVL ist sich im Klaren darüber, dass solche weiterführenden Ideen zur Entwicklung, Realisierung und Sicherung der maritimen Wirtschaft der Hansestadt nicht nur sehr viel Mut zu großen Investitionen bedeuten, sondern auch in Zeiten des Klimawandels im Einklang mit den Belangen des Natur- und Umweltschutzrechts stehen müssen. Eine Optimierung der Lübecker Häfen zählt auch zu den besten Abwehrmaßnahmen gegen zu erwartende Verluste an Umsatz und Arbeitsplätzen, wenn der Fehrmarnbelttunnel tatsächlich kommen sollte (nicht vor 2030).

Hafen Lübeck Siems

RoRo der Zukunft ab 2020/21 - 234m Länge für die Ostsee

Hagen Scheffler

Lübecker Kapitänin – weltweit unterwegs

MS „Monte Rosa“

NVL- Mitglied *Kapitänin Cornelia Schmidt*

Eine Frau in einer der letzten Männerdomänen

Wenn Cornelia Schmidt durch die Innenstadt von Lübeck bummelt, dann käme niemand auf die Idee, in ihr eine Kapitänin zu sehen. Weder fällt sie mit einem auffällig wiegenden Gang auf, den man so legendären Seeleuten wie Kuttel Daddeldu (Kultfigur von Ringelnatz) angeblich nachsagt, noch durchbohrt sie einen mit stahlblauem Blick wie vielleicht einst Graf Luckner oder Hans Albers. Auch schlendert sie nicht in der blauen oder weißen Uniform mit den vier goldenen Balken, als käme sie direkt vom „Traumschiff“. Nein, Cornelia Schmidt, groß, schlank, blond, erweckt kein besonderes Aufsehen, bummelt in bequemem Outfit durch die Fußgängerzone und fühlt sich wohl in ihrer Anonymität. Aber im Gespräch bei einer Tasse Kaffee und mit einer herzhaften Marzipanschnitte spricht sie gern über ihren Beruf, ist auch ein bisschen stolz darauf, dass sie sich gegen die Bedenken ihrer Eltern und „guter Freunde“ durchgesetzt hat und ihren Traumberuf verwirklicht hat. Sie zählt damit etwa zu den ca. 5 Prozent Frauen, die in der bisherigen Männerdomäne an Bord der Handelsmarinen bis ganz nach oben aufgestiegen sind, ähnlich ergeht es auch Pilotinnen der Airlines. Sie fühlt sich wohl in ihrer Rolle als Kapitänin, auch wenn „frau“ in leitender Position als Nautikerin auf der Brücke heutiger Schiffe noch recht selten, aber weltweit akzeptiert ist. Kollegen, Hafenkapitäne, Lotsen nennen sie im Dienst „Captain“ oder „Lady Captain“, doch als „Frau Kapitän“ möchte Cornelia Schmidt eher nicht angesprochen werden, weil die Bezeichnung ihrer Meinung auf die Frau des Kapitäns zutreffe. Als Bürgerin Lübecks fühlt sie sich über ihren Beruf der maritimen Tradition der Hansestadt in sehr starkem Maße verbunden, kommt immer wieder gern zurück und möchte auch spätestens nach ihrem aktiven Berufsleben hier in Lübeck vor Anker gehen.

Abi und was danach: Brückenbauerin oder Seefahrerin?

Cornelia S. hat die Thomas Mann-Schule besucht und dort 2003 ihr Abitur abgelegt. Bereits im 11. Jahrgang hat sie mehr aus Langweile als aus motiviertem Antrieb die zahlreichen Freistunden genutzt, herumliegende Berufsinformationen vom Arbeitsamt im Aufenthaltsraum durchzublättern. Eigentlich hatte sie sich innerlich schon für ein Ingenieursstudium vorentschieden, denn sie wollte Brückenbauerin werden. Die damals bestehende Planung, den Fehmarnbelt zwischen Lolland und Fehmarn mit einer riesigen Schrägseilbrücke zu

überspannen, hatte sie in den Bann geschlagen. An dem größten Infrastrukturprojekt Nordeuropas hätte sie als junge Ingenieurin gern mitgearbeitet. Doch dann las sie den Bericht einer Schiffsoffizierin und war sofort fasziniert von einer anderen Berufswelt und einer Zukunft auf Schiffen und Weltmeeren. Da die Handelsschifffahrt für ihren Nachwuchs vor ca. fünfzehn Jahren noch so gut wie keine Werbung oder berufskundlichen Veranstaltungen machen musste, versuchte die Abiturientin sich selbst einen Eindruck darüber zu verschaffen, was sie als zukünftige Schiffsoffizierin erwarten würde. Durch private Vermittlung hatte sie die Chance, als Praktikantin eine Seereise auf einem Kümo nach England zu machen, um eine Vorstellung von Seefahrt und ihren Anforderungen und Belastungen zu erhalten. Zwei Wochen Leiden unter Seekrankheit waren letztlich keine Hürde, gegen Bedenken aus Familie und Freundeskreis sowie leidvollen ersten Erfahrungen an Bord mit dem schaukelnden Element die Sehnsucht nach Schiffen, anderen Kulturen, weiten Horizonten und großer weiter Welt zu besiegen. Ihr nautisches Studium begann sie mit der Ausbildung in Elsfleth („Elendsfleth“) an der Seefahrtsschule zusammen mit 40 anderen jungen Seeleuten, darunter sechs Frauen. Am Anfang ihrer maritimen Ausbildung stand ein Praxissemester, so dass jeder bzw. jede gleich zu Beginn über den „Praxistest“ entscheiden konnte, ob der eingeschlagene Berufsweg richtig gewählt sei. Cornelia Schmidt sah keine Veranlassung für eine berufliche Umorientierung.

Von Hamburg Süd zur Maersk Line

Nach erfolgreichem Studienabschluss 2007 an der Fachhochschule in Elsfleth wurde die junge Nautikerin von der Reederei „Hamburg Süd“ (Oetker) übernommen und fuhr dort 10 Jahre als Offizierin, bis sie im Jahre 2017 das erste Schiff als Kapitänin anvertraut bekam. Nachdem Dr. August Oetker seine Schifffahrtslinie an A.P. Moeller-Maersk verkauft hatte, fuhr Cornelia Schmidt für die weltgrößte Container-Reederei. Die Marke „Hamburg Süd“ ist unter Maersk erhalten geblieben. Mittlerweile hat sie dort als Kapitänin „ihr“ Schiff, die „Monte Rosa“, die zur Baureihe von sechs gleichen Schiffen gehört, der sog. „Monte“-Klasse. Die „Monte Rosa“ ist seit 2005 in Fahrt als ein Containerschiff von 272 Metern Länge und 40 Metern Breite. Das Schiff ist im Liniendienst an der Ostküste der amerikanischen Kontinente unterwegs und kann bis zu 5500 Container an Bord nehmen. Eine Reise von New York über Miami und Santos nach Buenos Aires und zurück dauert in der Regel 7 Wochen. Nach zwei Rundreisen gibt es 14 Wochen Urlaub, der lang erscheint, aber für eine nachhaltige Regeneration unerlässlich ist, bevor dann der Törn erneut beginnt.
Die Containerflotten sind die heutigen Karawanen, die bis zu 90% aller Güter global transportieren. Seit der Wirtschaftskrise 2007/08, die sich besonders folgenschwer auch auf das maritime Geschäft ausgewirkt hat, sind die Frachtraten niedrig, was u.a. zur Folge hat, dass es eine Fusionswelle unter den weltgrößten Containerreedereien gibt, um kostengünstiger zu werden und um sich am Markt zu behaupten. In diesem global unsicheren und sich manchmal schnell verändernden Gebiet der Handelsschifffahrt ist Cornelia Schmidt gestartet, um ihren Traum von Beruf und Leben zu verwirklichen.

Vom Zusammenleben an Bord

Mit nur zwanzig Mann Besatzung wird der Bordbetrieb auf der „Monte Rosa“ aufrechterhalten, etwa die Hälfte besteht aus dem nautischen Führungspersonal, drei bis vier Ingenieuren für den Betrieb der Maschine, die „Chiefs“, und ein Bordelektriker.

Leben und arbeiten an Bord verlangen von jedem höchsten Einsatz, sowohl physisch wie psychisch. Romantik ist fehl am Platz. Denn Hafenliegezeiten sind kurz, Landgänge so gut wie nicht vorgesehen, der Dienst verläuft im 3-Wachensystem rund um die Uhr. Erschwerend kann hinzukommen, darauf verweist die Kapitänin mit Nachdruck, wie die Crew zusammengesetzt

ist. Aus Kostengründen sind Seeleute aus Deutschland eher selten, viele Seeleute kommen aus Osteuropa wie Polen oder von Inselstaaten im Pazifik. Für die Schiffe von vormals Dr. Oetker hatte die Reederei Hamburg-Süd auf Kiribati, einem Inselstaat im Pazifik, eine Seemannsausbildung für die Männer des vom Klimawandel besonders bedrohten Inselreichs eingerichtet. Auf der Insel Tarawa, Hauptatoll von Kiribati, haben Hamburg Süd und weitere fünf Hamburger Reedereien das Marine Training Centre (MTC) mitbegründet. Hier werden seit einem halben Jahrhundert junge Kiribati zu Seeleuten ausgebildet. Jedes Jahr beginnen hier 150 Trainees in der Seemannsschule eine 18monatige Ausbildung und erhalten danach eine Heuer auf Schiffen der Reedereien. Cornelia Schmidt schätzt diese Kiribati-Seeleute und arbeitet gern mit ihnen, da sie gut ausgebildet und kräftig sind und sehr verlässlich arbeiten. Sie beherrschen Englisch in Wort und Schrift, in ihrem Auftreten sind sie eher zurückhaltend und leben sehr genügsam. Mit der Schiffsverpflegung haben sie kein Problem, sie essen viel und alles radikal auf. Denn sie sind es gewohnt, alles sofort aufzuessen, da sie zu Hause ohne Kühlschrank leben.

Das Essen ist eine quasi „heilige Handlung“ an Bord eines jeden Schiffes. Doch was auf die Back kommt, kann manchmal zu allergrößten Schwierigkeiten führen. Z. B. kann es in punkto Gewürze plötzlich zu Streit und Unfrieden an Bord kommen. Was ist „scharf gewürzt“? Das ist von Esskultur zu Esskultur sehr unterschiedlich, bedarf im Vorwege schon der klaren Regelung, insbesondere wenn z.B. indische Seeleute zur Besatzung gehören, wie es auf Maersk-Schiffen durchaus üblich ist.

Ein reibungsloses Zusammenleben an Bord und die Respektierung unterschiedlicher kultureller Besonderheiten sind Voraussetzung für eine gute Bordsituation und ein funktionierendes Team.

Von der Verantwortung des Kapitäns

Das Bewusstsein für Schiff und Besatzung jederzeit verantwortlich zu sein, gehört zum normalen Alltag eines Kapitäns. Die „Allzuständigkeit“ zu besitzen und die traditionelle Position einzunehmen, hat sich im Laufe der Zeit, insbesondere in den letzten Jahrzehnten, deutlich verändert. Ein Schiffsführer ist heutzutage von vielen Dingen abhängig und nur noch selten Chef seiner eigenen Entscheidungen, die zumeist an Land getroffen werden. Dennoch gibt es Situationen, da kommt es weiterhin nur auf den Kapitän an. Als Schiffsführer muss er z. B. ständig die Wettervoraussagen im Auge haben und entscheiden über Auslaufen oder nicht und über den Kurs, um mit Wind und Wellen klarzukommen. Die Containerschiffe, die riesigen „Packesel“, die mit hoher Durchschnittsgeschwindigkeit eine Vielzahl von standardisierten Blechkisten (TEU) schleppen, stellen einen hohen Wert dar. Cornelia Schmidt bekennt sich in ihrer Verantwortung für Besatzung und Schiff zu einer eher konservativen Fahrensweise und hat großen Respekt vor der Kraft und Gewalt von Wind und Wellen. Monsterwellen hat sie persönlich an Bord noch nicht erlebt. Als Kapitänin, sagt sie, muss man sein Schiff genau kennen, insbesondere wie es im Sturm und auf Wellengang reagiert. Denn jedes Schiff verhalte sich da anders ähnlich wie Menschen. Daher sei Vorsicht immer für sie eine Kategorie, die sie beherzige, von Draufgängertum halte sie nichts. Die Ladung, insbesondere der Transport von Gefahrgut, stelle immer eine Herausforderung dar. Gespannt ist deshalb Cornelia Schmidt auf die Seeamtsverhandlung/ Unfalluntersuchungen zur Havarie des Containerschiffs „MSC Zoe“ vor kurzem in der Nordsee.

Rückschau und Zukunft

Cornelia Schmidt überlegt etwas länger, dann sagt sie mit einem feinen Lächeln: „Nein, meine Berufswahl bereue ich nicht.“ Hätte sie eine zweite Wahlmöglichkeit, dann würde sie die gleiche Entscheidung treffen. „Aber“, fügt sie hinzu, „jeder muss für sich selbst herausfinden, was für ihn gut und zukunftsträchtig ist. Wer zur See geht, sollte frühzeitig, z. B. in den Sommerferien, praxisnahe Erfahrungen sammeln, um sich dann besser entscheiden zu können.“

Mit dem erreichten Berufsziel, als Kapitänin weltweit zur See fahren zu können, ist sie sehr zufrieden und stolz über das Erreichte. Man merkt ihr an, dass sie sich wohlfühlt auf See. Wenn sie von dem Phänomen des „Grünen Blitzes“ bei Sonnen-Auf/Untergang in Äquatornähe spricht, dann merkt man der jungen Frau an, die nach außen so „dienstlich“, neudeutsch: „cool“, aufzutreten versteht, wie stark auch ihre emotionale Seite bei allem tangiert ist, was Meere, Horizonte, fremde Kulturen und Naturphänomene betreffen.

Auf der persönlichen Seite sieht es etwas schattiger aus. Ihr persönliches Glück als Mensch und als Frau von 35 Jahren lässt Fragen offen. Seefahrt heute, die doch noch monatelangen Einsatzzeiten an Bord, lässt für Privates wie Familiengründung wenig Spielraum. Cornelia Schmidt will noch eine Weile weiterfahren, aber die eigene Familie hat sie damit nicht aufgegeben, sagt aber einschränkend, dass Familiengründung für sie nur Sinn habe mit einem Landjob. Den Gedanken, Lotsin zu werden, in Hamburg oder Kiel, hat sie im Stillen bei sich wohl schon länger bewegt. Am liebsten aber wäre ihr dann eine Lotsentätigkeit in Lübeck-Travemünde, da sie mit der alten Hansestadt fest verwurzelt ist und sich keinen schöneren Wohnsitz vorstellen kann als in Lübeck. Cornelia Schmidt gehört der jungen Kapitäns-Generation an, auf die der Nautische Verein Lübeck dann auch in Zukunft bauen kann.

MS „Monte Rosa“

Hagen Scheffler

In Lübeck ansässige Reedereien im Jahr 2019

Transfennica Deutschland GmbH
Schifffahrtsunternehmen und Reedereien, Import und Export
Seelandstr. 31, 23569 Lübeck

Stena Line Reederei GmbH
Schifffahrtunternehmen und Reederei
Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck-Travemünde

Seebestattungs – Reederei Hamburg, Kapt. Hahn u. Sohn GmbH
Kakenbarch 18, 23570 Lübeck-Travemünde

Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG
Reeder u. Schiffsmakler, Schiffsagenturen
Willy-Brandt-Allee 6, 23554 Lübeck

Lübecker Schifffahrtsgesellschaft mbH
Schifffahrtsunternehmen und Reedereien
An der Untertrave 25, 23552 Lübeck

Lubeca Marine Germany Reederei Schifffahrt
Schifffahrtsunternehmen und Reedereien
Große Burgstr. 57, 23552 Lübeck

Finnlines Deutschland
Skandinavienkai
Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck-Travemünde

J. Johannsen & Sohn Seeschlepp und – Transport GmbH
Schuppen 10/11, 23568 Lübeck

Bitunamel Feldmann GmbH
Zur Teerhofsinsel 2, 23554 Lübeck

Reederei Lehmann GmbH & Co. KG
Seelandstr. 15, 23569 Lübeck

ATR Shipping GmbH & Co. KG
Posener Str. 26A, 23554 Lübeck

TT-Line GmbH & Co. KG
Zum Hafenplatz 1, 23570 Lübeck-Travemünde

Claus Rodenberg, Waldkontor GmbH, Reederei, Befrachtung, Agentur, Ship-Management.
Schmiedekoppel 7 -9, 23847 Kastorf

Fahrgastschiffs-Reedereien

Quandt Trave Rundfahrten, Ralf Quandt GmbH
Schifffahrtsunternehmen und Reedereien
Willy-Brandt-Allee 13, 23554 Lübeck

Lübecker Fahrgastschifffahrt Manfred Quandt
Schifffahrtsunternehmen und Reedereien
Herreninsel – Hauptweg 29, 23568 Lübeck

City Schifffahrt H. Gabriel
Wallstr. 17, 23560 Lübeck

Stühff Lübecker Barkassenfahrt
An der Obertrave 14, 23552 Lübeck

Hanse Schifffahrt
Vorderreihe 64a, 23570 Lübeck-Travemünde

A N H A N G

Anhang

Verkürzter Jahresbericht 2019

Der Nautische Verein Lübeck e.V. feierte sein 149. Stiftungsfest am 22. Februar 2019

von Kapitän Peter Walden

Unser Speaker, Kapitän **Wolfgang Pistol,** begrüßte gekonnt wie immer die über 250 Teilnehmer und führte durch das Programm.

Aber vorher, zur Freude aller, gab es schon zum zweiten Mal, gleich im Entree ein Begrüßungsgetränk, und auf den Tischen stand natürlich wieder Hausbrot und Schmalz.
Mit gebotenem Ernst trug der Speaker den Schafferspruch vor und erläuterte dann die „Benimmregeln“ für diesen Abend.
Die Schaffer waren vorher im „Gotteskeller“ auf alle Besonderheiten hingewiesen worden. Als Schaffer konnten wir nur staunen, welche Mühe sich der Vorstand zum Gelingen des Festes gemacht hatte. An alles wurde gedacht, von der Sitzplatzverteilung bis zu Sonderwünschen beim Essen. Ein ausführliches Programmheft informierte alle über das, was sie erwartete.

Dann trat unser Vorsitzender, Kapitän **Jürgen Schlichting,** ans Rednerpult und begann seinen inhaltsreichen Vortrag.
Zunächst sagte er uns, welche Prominenz an seinem Tisch Platz genommen hatte. Es waren u.a. zwei Damen, die Senatorin Joanna Hagen und die Kapitänin Dorothee Gaedecke, als Vorsitzende des VDKS. Begrüßt wurden sodann Norbert Brackmann (CDU) und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft sowie Bürgermeister Jan Lindenau (SPD), der Chef der LHG, Prof. Sebastian Jürgens mit seinem Aufsichtsratsvorsitzenden Uwe Lüders, Reeder, Herr Holger Lehmann und Konsul Bernd Jorkisch. Ferner waren Kapitän Jens Middendorf, Kapitän Rüdiger Pfaff, der Reeder Frank Wessels, Kapitän Hans-Hermann Lückert und unser Pastor Lutz Jedeck an der „Promi Back“. Stellvertretend für alle Kollegen aus den Nautischen Vereinen begrüßte Jürgen Schlichting Theo Galts aus Emden.

Am Anfang seiner anschließenden Ausführungen gab Schlichting bekannt, dass der NVL am 7. Februar 2020 sein 150jähriges Bestehen feiern werde.
Das nächste Jahr wird auch für die gesamte Schifffahrt Neuerungen bringen, z. B. neue Grenzwerte für Emissionen. Neue Treibstoffe wie LNG, Brennstoffzellen oder E-Betrieb sollen die Schifffahrt umweltfreundlicher machen. Mit Windenergie wird sicherlich auch noch experimentiert. Aber bis auf weiteres wird es wohl weiter mit dem Dieselbetrieb gehen. Der Klimawandel und seine Folgen werden uns folglich weiterhin beschäftigen.
Auch die ständig schrumpfende deutsche Flotte stellte Schlichting als ernstes Problem in seiner Rede heraus. Von 2011 bis heute fahren ein Drittel weniger Schiffe unter deutscher Regie. Auch der Nachwuchs an deutschen Seeleuten ist ständig rückläufig. Verantwortlich dafür sind nach seiner Meinung u.a. die schlechte Bezahlung, die Planungsunsicherheit für das Familienleben und die geringen Aufstiegschancen. Demnächst wird eine Studie zu diesem Thema veröffentlicht.
Es scheint so, als wenn die florierende Exportwirtschaft in Deutschland keinen ausreichenden

Sinn für die Notwendigkeit der Schifffahrt hat.

Man sollte sich endlich ein Beispiel an den skandinavischen Ländern nehmen und einfach von denen in dieser Beziehung lernen.
Der Deutsche Nautische Verein, als Dachverband, hat 2018 in einem parlamentarischen Abend, die Nachhaltigkeit und Stärkung der deutschen Flotte angemahnt. Eine intakte deutsche Flotte hat Zukunft und muss gefördert werden, wenn sich der Warentransport bis zum Jahr 2050 etwa um 60 % steigert.
Leider haben sich die deutschen Banken aus der Schiffsfinanzierung völlig zurückgezogen, das ist kurzsichtig angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung. Eindringlich mahnte unser Vorsitzender mehr Engagement an in der Schifffahrtspolitik. Die jetzige Situation macht uns als Fachleute richtig wütend. Mit nachdrücklicher Stimme mahnt er, endlich das „Rumgeeier“ in Europa zu lassen und eine europäische Lösung zu realisieren.
Dann ging Schlichting auf die „miese“ Situation der deutschen Marine ein. Er dankte den Marineleuten für ihren Einsatz. Sie machen einen guten Job. Weiter prangerte er das Unverständnis der Bürokraten in Süddeutschland an, die nur „nasse Füße“ bekommen, wenn die Flüsse über die Ufer treten.
Die Berichterstattung der Presse über die Schifffahrt und über die Leistung der Marine, ist sehr mäßig, offenbar ist sie nicht spektakulär genug. Aber die Aufgaben und Anforderungen der Marine steigen angesichts der Flüchtlingsströme über See wie auch bei der Bekämpfung der Piraterie und es ist zu empfehlen eine Integration mit der Küstenwache anzustreben, eine Forderung der Nautischen Vereine. Dann ging Schlichting auf die Verkehrssituation auf der Ostsee ein. Für den stark gestiegenen Verkehr gerade im Bereich Fehmarn Belt und der Kadetrinne und dem zusätzlichen Bau der Beltquerung ist ein Lotsenzwang angebracht, will man erhebliche Unfälle vermeiden.

Der Lübecker Hafen macht uns ebenfalls Sorge. Zwar ist der Streit zwischen Rostock und Lübeck nun beigelegt, aber, und Schlichting spricht den Bürgermeister direkt dabei an, der Ro/Ro Verkehr wird in Kürze auf 28 Mio/t ansteigen, dem muss man mit einem intakten Hafen Rechnung tragen. Die Anleger müssen ertüchtigt oder repariert werden. Auch der ständige Ausbau des Hafens ggf. auch die Trave Vertiefung muss kongruent mit den Gegenhäfen im Ostseebereich laufen.
Der Nautische Verein erwartet den angedachten Hafenentwicklungsplan 2030 und wir denken an einen aktiven Hafenbeirat. Wir bemängeln die defekte Landstromanlage am Nordland-Kai und wünschen uns für alle Hafenteile als Stromversorgung das System Becker Marine. Wir werden uns weiterhin mit dem Thema Lübecker Häfen befassen. Lübeck und die Schifffahrt gehören zusammen und sind der Motor des Handels.
Am Ende seiner Rede, die mit viel Beifall bedacht wurde, dankte er den Organisatoren des Festes und dem Pächter für die gute Versorgung.
Wirklich ein bemerkenswerter Vortrag, der die anstehenden Themen klar aufzeigte.
Wie immer wurde am Ende der im letzten Jahr verstorbenen Mitglieder gedacht.

Im Anschluss berichtete der Speaker, dass der Turm der Jacobikirche an der Nordseite keinen Uhrzeiger mehr hat, aber die Kirche der Seefahrer ist sie trotzdem geblieben. Pastor Jedeck sprach ein sehr weltliches Tischgebet, allerdings meinte er, dass der Verlust eines Uhrzeigers am Kirchturm, in früheren Zeiten sicherlich mystifiziert worden wäre.
Eine Räucherfischsuppe machte danach den Auftakt des Festessens.

Der neue Lübecker Bürgermeister, Herr **Jan Lindenau,** wurde angesagt mit dem Hinweis in Richtung des Bürgermeisters, auf die Kompetenz des Nautischen Vereins über die Situation des Hafens. Nach einer kurzen Begrüßung kam er auf seine neue Aufgabe zu sprechen. Er hatte Glück gehabt bei der Übernahme seiner neuen Tätigkeit. Drei Millionen Überschuss im Haushalt hat er vorgefunden. Es ist daran gedacht, etwa 77 Millionen Euro demnächst mit dem Land zusammen in den Hafen zu investieren. Der angemahnte Hafenentwicklungsplan soll bis zu diesem Jahresende vorliegen und selbstverständlich strebt er zukünftig einen regen Austausch mit dem Nautischen Verein an. Zum Thema Hafenbeirat, hat er die Anregung aufgenommen und es wird etwas Ähnliches kommen mit einem anderen „Konstrukt". Die Beltquerung wird für uns ein Segen sein, davon ist er überzeugt. Auch der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals sowie die Modernisierung der Schleusen und Brücken bewertet er sehr positiv. Seine Begrüßungsrede endete mit dem Wunsch einer guten Zusammenarbeit.

Bevor es zur Hauptspeise ging wurde das „Lübeck Lied" gesungen und der Bürgermeister zeigte sich als heimischer Kenner des Liedgutes und sang kräftig mit.

Der zubereitete Tafelspitz mit köstlichen Zutaten wurde den Gästen präsentiert und dann in Tischnähe aufgelegt. Eine Zeremonie, die bei den Teilnehmern immer gut ankommt und sicherlich den Appetit fördert. Alle wurden satt, denn es wurde ständig nachgereicht.

Der Speaker sagte nach diesem schmackhaften Essen den Festredner des heutigen Abends an - den Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Herrn **Norbert Brackmann.**

Zu Beginn seiner Rede, meinte er, dass er gerne nach Lübeck zu dieser Veranstaltung gekommen ist, obwohl in einem „Vorort von Lübeck", nämlich in Hamburg, ebenfalls ein Ereignis auf ihn wartete.

Für den Ausbau des ELK hat er sich engagiert und er schätzte sehr die Unterstützung der Arbeitsgruppe des Nautischen Vereins.

Der Ostseeverkehr hat mit dem größten Schiffsverkehr in der Welt, und es steht eine weitere Entwicklung bevor. Die baltischen Länder und Russland werden häufiger angelaufen. Insbesondere wird der Verkehr mit Containern und Tankern steigen und der Verkehr in den Bereichen Fehmarn Belt und der Kadettinnen stark zunehmen. Man rechnet mit etwa 100.000 Schiffsbewegungen im Jahr in diesen Bereichen. Hinzu kommt die Bauphase der Beltquerung. Über die Schiffssicherheit wird er auch mit uns intensiv sprechen. Zur Nachhaltigkeit seiner Aussage meint er, die Politik braucht unseren Sachverstand und unsere Einschätzungen.

Die Digitalisierung schreitet auch in den Häfen voran und sie wird schon heute in anderen Häfen wie Antwerpen und Rotterdam gefördert. Das Förderprogramm des Bundes ist bis 2020 gesichert und soll hauptsächlich der Verknüpfungen der Häfen dienen. Für das IHZ Programm sind bereits 5,4 Mill. Euro bewilligt.

Dann ging er auf die Infrastruktur, u.a. dem mangelhaften Ausbau des Schienennetzes in unserem Bereich, ein. Seiner Meinung sind hier die vordringlichen Investitionen nötig, nicht nur für die Beltquerung, sondern auch für die Häfen.

Auch der Klimaschutz gehörte zu seiner Rede. Bis 2050 sollen die Immissionen um 50 % reduziert werden. Schlagworte wie Green Shipping, Erdgas und LMG sowie Landstrom in den Häfen haben wir vernommen. Dabei lobte er die Landstromanlage am Nordland Kai.

Es wird eine ARGE für Seebund Binnenhäfen demnächst gegründet.

Am 22/23 Mai dieses Jahrs tagt die maritime Konferenz am Bodensee und eines der Leitthemen ist „Green Shipping".

Norbert Brackmann ist wohl aufgefallen, dass einige Besatzungsmitglieder der Fregatte Lübeck anwesend waren und so begrüßte er sie nochmals, indem er besonders für ihren Einsatz dankte.

Er vergaß nicht zu erwähnen, dass auch die Bundeskanzlerin bei der maritimen Konferenz

anwesend sein wird. Ein wirklich inhaltsreicher Vortrag, der Mut macht und der dank der angekündigten Aktivitäten mit viel Beifall bedacht wurde.
Dann ging es gesanglich wieder nach Bombay, mit musikalischer Unterstützung.
Der Speaker machte uns wieder Appetit mit der Ankündigung der sehr dekorativ gestalteten Nachspeise.

Im Programmheft wurde ein maritimer Impuls angekündigt.
Unser Speaker sagte nun den traditionsbewussten Kapitän **Jens Middendorf** an, der sich langjährig für die beiden Segler „Alexander von Humboldt 1 und 2“, engagierte.
Zunächst berichtete er von der „Alexander von Humboldt 1“, auch Alex genannt, die 1906 als Feuerschiff gebaut wurde. 1986 wurde das Schiff außer Dienst gestellt und umgebaut zum Segler. Von 1988 bis 2011 fuhr es als Ausbildungsschiff für angehende Seeleute. Weil der Bierbrauer Becks einer der Sponsoren war, bekam das Schiff grüne Segel. Heute ist es ein Hotelschiff mit Liegeplatz in Bremen. Die Ausbildung für Seeleute, vom Decksjungen bis zum Matrosen, gibt es leider nicht mehr und aus Matrosen wurden Schiffsmechaniker für Deck und Maschine.
Schließlich war 2011 der Stapellauf der neuen „Alexander von Humboldt “, gesponsert von einer Stiftung. Noch heute läuft das Schiff überwiegend mit 35 ehrenamtlicher Stammbesatzung, meist sind es Veteranen, als Ausbildungsschiff. Es wird nach wie vor Seemannschaft gelehrt, wie z.B. das Spleißen. Den größten Wert legte der damalige Kapitän Jens Middendorf auf das zuverlässige Gemeinschaftsverhalten seiner Azubis. Reedereien stellen gerne die so ausgebildeten Seeleute ein. Es sind jetzt normale Kammern für alle an Bord und nicht mehr wie es früher einmal war, Hängematten in großen Gemeinschaftsräumen.
Der Eigner und Betreiber ist die „Deutsche Stiftung Sail Training“
kurz „DSST“. Die Begeisterung, mit der der Ruheständler Kapitän Jens Middendorf, seine Erlebnisse und Erfahrungen mit diesem Segler berichtete, hat uns bestimmt alle bewegt. Manche schnell gesprochene Abkürzung blieb uns ein Rätsel. Hier trauerte ein gestandener Seemann ein wenig den alten Zeiten nach. Die alten Kapitäne unter den Zuhörern haben sicherlich mit ihm gefühlt.
Der Speaker bedankte sich mit verständnisvollen Worten, denn auch er ist ein traditionsbewusster Seemann.
Dann wurden wieder die „armen Lüd an Land“ gesanglich bedauert.
Die Tellersammlung der Schaffer soll zu 50% an Menschen in Not in Lübeck gehen und die anderen 50% zur 150 Jahrfeier des Vereins im Februar nächsten Jahres beitragen. Es wurden € 2787,50 gespendet. Der offizielle Teil war damit beendet, aber die ´Schnackerei` ging weiter.

Wir haben ein gut organisiertes, beeindruckendes Fest erlebt und freuen uns schon auf unsere Feier im nächsten Jahr.

Kapitän Peter Walden

Anmerkungen zur 149. Jahreshauptversammlung

Am 8. Mai 2019 wurde in den Räumen der Schiffergesellschaft zu Lübeck vor 41 Mitgliedern die 149. Jahreshauptversammlung abgehalten. Gem. Tagesordnung standen Neuwahlen für den 1. Vorsitzenden, den 1. Schriftführer, einen Kassenprüfer und einen Stellvertreter für den Ständigen Fachausschuss (StFA) des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) an.

Der Vorsitzende, Kapitän Jürgen Schlichting, wurde für eine weitere Amtsperiode bestätigt. Zum 1. Schriftführer wurde Kapitän Klaus Bieber und zur Kassenprüferin Frau Jutta Voss gewählt. Kapitän Wolfgang Pistol wird für eine neue Amtszeit unseren Verein als Stellvertreter im StFA des DNV vertreten.

Auf Antrag des Mitgliedes Ernst-Otto Timmermann beschloss die Versammlung eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages um 10 Euro. D. h., ab 2020 werden 50 € für Mitglieder,120 € für körperschaftliche Mitglieder erhoben. Der Beitrag von 20 € für Studenten und Auszubildende bleibt bestehen.

Mitentscheidender Grund für die Erhöhung war der anstehende Antrag des DNV, seine Mitgliederbeiträge erhöhen zu wollen.

Folgende anwesende Mitglieder wurden geehrt für 40 Jahre Mitgliedschaft: Bootsbaumeister Heino Schmarje, für 25-jährige Mitgliedschaft: Speditionskaufmann Christoph Rüdiger (nachträglich für 2018) und für 10jährige Mitgliedschaft: Leiter der Seemannsschule Priwall, Holger Garbelmann, Flottillenarzt d. R. a.D. Dr. Udo Ott und Ingenieur Peter-Uwe Voss. Eine Auflistung aller zu ehrenden Mitglieder erscheint separat.

Dem ausscheidenden 1. Schriftführer, Kapitän Hans Hartke, dankte der Vorsitzende besonders für die ehrenamtliche Tätigkeit im Nautischen Verein Lübeck und auch als Mitglied in den Arbeitsgruppen des StFA des DNV.

Das gesamte Protokoll wird allen Mitgliedern gem. Satzung zugeschickt.

Dann folgte der Jahresbericht des Vorsitzenden.

Jahresbericht des Vorsitzenden zur 149. Jahreshauptversammlung

Im vergangenen Jahr 2018 ist der Vorstand zu drei Sitzungen zusammengekommen.

Themen waren die 875 Jahr - Feier der Hansestadt Lübeck, der Lübecker Hafen, die neue Datenschutzverordnung, der Deutsche Nautische Verein, die Situation der Lübecker Ausflugsschifffahrt und die zahlreichen ehrenamtlichen Arbeiten für das 150jährige Jubiläum des Nautischen Vereins Lübeck. Außerdem hat sich der Vorstand auf ein neues Logo geeinigt – erstmals zu sehen auf dem Jahresbericht und Mitgliederverzeichnis 2018.

Rückblickend auf das Nautische Essen 2018 darf ich Ihnen verkünden – es war ein mit großem Lob bedachtes Fest. Bewundert wird von unseren Mitgliedern, Gästen und vor allem den Repräsentanten anderer Nautischen Vereine der exakte zeitliche Ablauf des Festes. Das ist das Verdienst von unserem „Speaker“, Kapitän Wolfgang Pistol. Dir ein großer Dank, Wolfgang!

Unser Einbringen in die 875 Jahr- Feier der Hansestadt Lübeck war nicht ganz einfach. Eine Beteiligung im Aegidienviertel wurde aus Kostengründen verworfen. Wir konzentrierten uns auf die Ausrichtung eines Festes im Juni auf der „Passat“. Dank der Unterstützung der Reederei Quandt und der vielen freiwilligen Helfer aus unserem Verein wurde es eine schöne Feier – nachzulesen im 149. Jahrheft.

Für den Lübecker Hafen warten wir immer noch auf den Hafenentwicklungsplan 2030. W. Pistol und ich hatten 2018 Gelegenheit, unsere Vorstellungen bei Hafendienstleistern, bei dem Chef der LHG, Prof. Jürgens, dem neuen Leiter der Port Authoritiy Lübeck, Herrn Kaschel, und zuletzt bei dem neuen Bürgermeister Jan Lindenau vorzustellen. Ein Interviewwunsch vom Offenen Kanal Lübeck wurde ebenfalls erfüllt. Fazit aus unserer Sicht – es ist gut angekommen. Der Nautische Verein wird sich auch zukünftig weiter einbringen, und wir warten gespannt auf die Signale aus dem Rathaus.

Im Mai 2018 trat das neue Datenschutzgesetz in Kraft. Der Vorstand machte sich an die Arbeit, und unserer Kassenführer Ekkart Wedig wurde mit der Umsetzung der Gesetzesflut beauftragt. Ich denke, wir sind auf einem guten Weg. Eine eingegangene Datenschutzbeschwerde konnte mit Hilfe des Datenschutzbeauftragten von Schleswig-Holstein bereinigt werden.

Der Deutsche Nautische Verein suchte weiter nach Lösungen für die Zukunft der Arbeit des DNV. Eine Klausurtagung im November 2018 in der Nordheide hat in drei Arbeitsgruppen, für Finanzen, für die Fachausschussarbeit und für Satzungsänderungen, Vorschläge erarbeitet, die dann zukünftig zur Umsetzung kommen sollen – oder auch nicht. Das wird sich in den nächsten Wochen und Monaten entscheiden. Ein „dickes Brett“ zu bohren gilt es bei den Finanzen. Wir werden das auch heute unter dem Tagesordnungspunkt DNV besprechen - es gibt noch viel zu tun. Überschattet wird die Situation durch Austritte von Mitgliedern. So ist der Bestand von 4269 um 103 auf aktuell 4169 Mitglieder gesunken. Gelungen war die 150 Jahr-Feier des DNV im Rathaus in Hamburg. Der Empfang und das Essen in den dortigen historischen Räumen waren vortrefflich, und unseren 40 Vertretern aus Lübeck hatte das gut gefallen.

Unser Mitglied, der Reeder Ralf Quandt, bat um Unterstützung durch den Nautischen Verein und machte uns mit der schwierigen Situation wg. einer EU-Regel in der Fahrgastschifffahrt bekannt. Zusammen mit der IHK Lübeck wurde das Problem angegangen. In zwei Sitzungen mit Vertretern aus den Bundes- und den Landesverkehrsministerien, Vertretern der Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung und Vertretern der Hansestadt Lübeck wurde nach Lösungen gesucht. Rechtsanwalt Klaus Lemke wird später darüber berichten. Weitere Treffen zu der Problematik werden aber noch folgen.

Das 150jährige Jubiläum unseres Vereins rückt näher. Ich möchte an dieser Stelle die Arbeit der Mannschaft um Wolfgang Pistol meinen ganz besonderen Dank aussprechen. Er wird Ihnen allen in der Versammlung unter dem Tagesordnungspunkt 13 dazu einen Bericht vorlegen. Diese Arbeit wird ehrenamtlich geleistet. Aufwand und Kosten summieren sich, und so hoffen wir doch am Ende, wenn alles gelaufen ist, mit einem großen Dank dafür belohnt zu werden. Wer gerne freiwillig finanziell das Fest unterstützen möchte – bitte gerne –, uns hilft jede Spende.

Die Aktivitäten der Arbeitsgruppen Elbe-Lübeck-Kanal, Nautische Vereine Lübecker Bucht, Sportschifffahrt, Arbeit des Ständigen Fachausschusses des DNV sowie weitere Berichte über Vorträge etc. finden sie in unserem Jahrheft 2019. Ein Dank an dieser Stelle an den Koordinator der Vorträge, Kapitän Michael Schau.

Mit dem Besuch des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins im Sommer 2018 hat sich ein sehr gutes Verhältnis dorthin aufgebaut. Vortrefflich organisiert von E.O. Timmermann, erlebten die Gäste zwei wunderschöne, informative Sonnentage hier in Lübeck.

Überraschend für uns alle verstarb im März 2019 Hans-Jürgen Wolters, der Vorsitzende der Sozialen Wohlfahrt des Nautischen Vereins. Seinen Jahresbericht finden sie ebenfalls

veröffentlicht im Jahrheft 2019. Die Arbeit wird vorerst vom Stellvertreter, Kapitän Jens-Uwe Lütje, fortgeführt.

Am Ende meines Jahresberichtes noch ein paar Zahlen: Wir waren am 31. Dezember 2018 insgesamt 345 Mitglieder und 32 körperschaftliche Mitglieder – insgesamt 377 Mitglieder.

11 Eintritten standen 10 Kündigungen und 5 Verstorbene gegenüber. Dieser Trend setzt sich weiter so fort. Aktuell im 1. Quartal 2019 haben wir 9 Eintritte, 8 Kündigungen und 3 Verstorbene.

Ich bedanke mich bei meinen Vorstandsmitgliedern, den Mitgliedern in den Arbeitsgruppen, den Vertretern in den Fachausschüssen, anderen freiwilligen Helfern und unserer Sekretärin Frau Korup für die gute Zusammenarbeit. Lassen Sie uns gemeinsam den Nautischen Verein Lübeck weiterhin durch alle Wetterlagen schiffen, wenn auch nicht immer alles zu umfahren ist. Wie heißt es bei den Schifferbrüdern – „Allen zu gefallen ist unmöglich."

Kapitän
Jürgen Schlichting
Vorsitzender

Lübeck, den 08. Mai 2019

Wir gratulieren 2019 für:

50jährige Mitgliedschaft:

Kapitän Karl Heinz Freese

Kapitän Otto Dreekmann

40jährige Mitgliedschaft:

Bootsbaumeister Heino Schmarje

Kapitän Heinrich Schütz

Dr. Norbert Hahn

Die Volksbank Lübeck

25jährige Mitgliedschaft:

Kapitän Andreas Brummermann

Dr. Adolf Pleines

Kapitän Peter Witt

10jährige Mitgliedschaft:

Kapitän Armin Bauer

Schulleiter Holger Garbelmann

Kaufmann Kurt Ginap

Dr. Stefan Goes

Kapitän Hans Heuer

Kaufmann Björn Klaus

Oberstleutnant a.D. Manfred Lemmer

Flottillenarzt d.R. a.D. Dr. Udo Ott

Bankkaufmann Peter Vierig

Ingenieur Peter-Uwe Voss

Dipl. Ing. Uwe Walter

Schifffahrtskaufmann Eike Florian Wassermeier

Feuerwehrbeamter a.D. Wilfried Werner

Architekt Frank Wiechmann

Wir begrüßen als neue Mitglieder 2019

(Stand September 2019)

Jurist Axel Litty

Kapitän Henning Boltenhagen

Bankkaufmann a.D. Horst Eichner

Kapitän Marcus Meyer

Diplomvolkswirt Hans-Joachim Arndt

Industriemeister Thomas Lawerenz

Betriebswirtin, M.A. Natascha Reyes-Gamero

Diplomingenieur Maschinenbau Detter Messerschmidt

Diplombankbetriebswirt Roman Beulen

Ruheständler Trost

Kapitän Heiko Wulff

Vorträge 2019

17.01.2019 **WRACKRÄUMUNG**
Unterschiedliche Methoden, Spezialgeräte, SCOPIC Klausel etc.
Referent: Bergungsspezialist Kapitän Peter Meyer

21.03.2019 **SEENOTRETTUNG** Ein weltweites System und dessen Umsetzung durch die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger
Referent: Kapitän Udo Helge Fox, Geschäftsführung DGzRS

18.04.2019 **AUSLANDSSCHULJAHR AUF EINEM SEGELSCHONER Beobachtungen und Erfahrungen**
Referent: Kapitän Dr. Uwe Lohmeyer

19.09.2019 **ENVIRONMENTAL SHIP INDEX**
Einhaltung des ESI wird in einigen Häfen schon mit Rabatt auf das Hafengeld belohnt
Referent: Manfred Lebmeier von der HPA

17.10.2019 **ÜBERFÜHRUNG DER PEKING**
Referent: Ältermann der Elb-Lotsen Kapitän Ben Lodemann

14.11.2019 **Die FATIQUE STUDIE** (Arbeitsbelastung der Seeleute) erstellt und vorgestellt von Professor Jensen und Dr. Oldenburg

Veröffentlichung im Internet unter: www.nautischer-verein-luebeck.de
Veranstaltungsort: Schiffergesellschaft Lübeck Hanse Saal

Vorschau 2020:

16.01.2020 Port of Call: Lübeck (Ausbau der Lübecker Häfen nach 1850)
Referent: Kapitän Rüdiger Pfaff
12.03.2020 Nautische Erfindungen
Referent: Herr Erlenbusch
16.04.2020 An die Wand – Aufstieg und Niedergang einer Reederei
Referent: Bernd Neitzel – Autor des gleichnamigen Buches
17.09.2020 Hafenentwicklungsplan 2030 – Lübeck
Referent: Guido Kaschen - Leiter der Port Authority Lübeck
22.10.2020 Detention, Prevention, Investigation
Referent: SOM Anna Krsteski
19.11.2020 Brandschutz auf Schiffen
Referent der Firma Minimax
Alternativ: Meeresmüll
Referent: Dr. Rüdiger Stöhr

Satzung des Nautischen Vereins Lübeck e.V. (2020)

§ 1 Name, Sitz, Geschäftsjahr

1. Der Verein wurde 1870 gegründet und trägt den Namen

Nautischer Verein Lübeck e.V.

2. Der Verein hat seinen Sitz in Lübeck. Er ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Lübeck unter VR 1807 HL eingetragen.

3. Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2 Zweck

1. Der Verein befasst sich mit allen im allgemeinen Interesse liegenden Angelegenheiten der Handels-, der Sportschifffahrt, der Seestreitkräfte, der Fischerei, der Häfen und Wasserstraßen sowie der maritimen Umwelt. Um diesen Zweck zu erreichen,

a) ist die Öffentlichkeit über das Wesen und die Bedeutung der See- und Schifffahrt für die Wirtschaft, den Arbeitsmarkt und das Wohlergehen aller zu unterrichten,

b) setzt sich der Verein für die berufliche Bildung aller Seeleute, insbesondere im Bereich der Sicherheit an Bord, ein,

c) arbeitet der Verein mit allen mit dem Hochwasser- und Küstenschutz betrauten Institutionen zusammen,

d) fördert der Verein den Wassersport auf See, den Binnengewässern und den Wasserstraßen unter Berücksichtigung der hergebrachten Grundsätze guter Seemannschaft,

e) ist der Verein offen für die Aufnahme von Mitgliedern aus u.a. dem Bereich der See- und Schifffahrt, dem Schiffbau und der Hafenwirtschaft.

f) Der Verein ist Mitglied der „Sozialen Wohlfahrtseinrichtung des Nautischen Vereins e.V.“. – Ein Vertreter des Vereins wirkt im Rahmen der Satzung der Sozialen Wohlfahrtseinrichtung an deren Willensbildung mit.

2. Dazu

a) arbeitet der Verein mit Ämtern, Behörden, Reedern, den einschlägigen Vereinen und Verbänden des Wassersports, den Interessenverbänden und Fachleuten aus den unter 1.e) aufgeführten Institutionen zusammen,

b) erstellt und veröffentlicht der Verein gutachterliche Stellungnahmen in allen dem Vereinszweck unterliegenden Bereichen,

c) führt der Verein Informationsveranstaltungen durch und lässt Fachvorträge halten, die für jedermann zugänglich sind,

d) initiiert der Verein Arbeiten, die den Vereinszweck nachhaltig fördern, und lobt Prämien für Arbeiten aus,

e) gewährt Spenden zu Forschungszwecken, um die Ziele und Aufträge des Vereins zu befördern,

f) richtet der Verein Arbeitskreise ein, die in ihrem jeweiligen Bereich von der Öffentlichkeit um Rat und Hilfe angesprochen werden können,

g) wirkt der Verein an Maßnahmen und Planungen der Bundesrepublik und des Landes Schleswig-Holstein mit ihren Schifffahrtsverwaltungen im Rahmen des Vereinszwecks mit,

h) gibt der Verein Veröffentlichungen heraus und sammelt fachliche Publikationen, um insbesondere die berufliche Ausbildung sowie die Qualifizierung der in der Schifffahrt tätigen Personen zu informieren und zu fördern,

i) bietet der Verein allen Mitgliedern, aber auch allen in der Schifffahrt tätigen Personen und der Allgemeinheit die Möglichkeit zur Meinungsäußerung und Meinungsbildung,

3. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke

§ 3 Mitgliedschaft

1. Mitglieder des Vereins können Einzelpersonen sowie Körperschaften, Vereine, Handelsgesellschaften und dergleichen werden. Der Verein besteht aus ordentlichen Mitgliedern und Ehrenmitgliedern.

2. Der Erwerb der ordentlichen Mitgliedschaft ist schriftlich beim Vorstand zu beantragen, der über den Antrag entscheidet. Lehnt der Vorstand den Antrag ab, so kann der Bewerber die Mitgliederversammlung anrufen.- Der Bewerber erwirbt die Mitgliedschaft, wenn mehr als ¾ der anwesenden Mitglieder dies beschließen.

3. Ehrenmitglieder können durch einen mit Beschluss von ¾ der Anwesenden einer Mitgliederversammlung ernannt werden.

§ 4 Mitgliedsbeiträge

Der Verein erhebt zur Erreichung seiner Ziele Mitgliedsbeiträge. Die Höhe des jährlichen Mitgliedsbeitrages wird von der Mitgliederversammlung beschlossen.

§ 5 Beendigung der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft endet,

1. durch Tod, Ausschluss oder Austritt aus dem Verein.

2. Der Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung eines Mitglieds gegenüber dem Vorstand. Der Austritt kann nur zum Ende eines Geschäftsjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 2 Monaten erklärt werden.

3. Ein Mitglied kann durch den Beschluss des Vorstands aus dem Verein ausgeschlossen werden, wenn es trotz zweimaliger schriftlicher Mahnung mit der Zahlung von Mitgliedsbeiträgen oder von Umlagen im Rückstand geraten ist. Der Ausschluss darf erst beschlossen werden, wenn nach Absendung der 2. Mahnung 2 Monate verstrichen sind und in dieser Mahnung der Ausschluss aus dem Verein angedroht wurde. Der Beschluss des Vorstands über den Ausschluss ist dem Mitglied mitzuteilen.

4. Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstands und des erweiterten Vorstands aus dem Verein ausgeschlossen werden, wenn es schuldhaft in grober Weise den Interessen des Vereins zuwidergehandelt hat. Vor der Beschlussfassung muss dem Mitglied Gelegenheit

zur mündlichen oder schriftlichen Stellungnahme gegeben werden. Der Beschluss über den Ausschluss ist schriftlich zu begründen und dem Mitglied zuzusenden. Gegen den Beschluss kann das Mitglied Einspruch an die Mitgliederversammlung einlegen. Der Einspruch ist innerhalb 1 Monats nach Zugang des Beschlusses beim Vorstand einzulegen. Der Vorstand hat innerhalb 1 Monats nach fristgerechter Einlegung des Einspruchs eine Mitgliederversammlung einzuberufen, die abschließend mehrheitlich über den Ausschluss entscheidet.

5. Vom Mitglied geleistete Beiträge werden nicht erstattet.

§ 6 Organe des Vereins

Die Organe des Vereins sind:

1. die Mitgliederversammlung
2. der Vorstand.

§ 7 Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung findet statt als

a) ordentliche Mitgliederversammlung in der 1. Jahreshälfte des neuen Geschäftsjahres, b) außerordentliche Mitgliederversammlung auf Antrag des Vorstands oder auf schriftlichen Antrag von mindestens 20 Mitgliedern.

2. Die ordentliche Mitgliederversammlung wird vom Vorstand schriftlich unter Einhaltung einer Frist von 4 Wochen unter Angabe der Tagesordnung einberufen. Die Tagesordnung wird vom Vorstand festgesetzt.

3. Jedes Mitglied kann bis spätestens 2 Wochen vor der Mitgliederversammlung beim Vorstand schriftlich eine Ergänzung der Tagesordnung beantragen. Der Versammlungsleiter hat zu Beginn der Mitgliederversammlung den Ergänzungsantrag bekanntzugeben.

4. Über Anträge auf Ergänzung der Tagesordnung, die in der Mitgliederversammlung gestellt werden, beschließt die Versammlung.

5. Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist auch dann vom Vorstand einzuberufen, wenn das Interesse des Vereins dies erfordert.

§ 8 Beschlussfassung der Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden und bei dessen Verhinderung von seinem Stellvertreter geleitet. Ist kein Vorstandsmitglied anwesend, bestimmt die Versammlung den Versammlungsleiter.

2. Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 25 Vereinsmitglieder anwesend sind. Bei Beschlussunfähigkeit ist der Vorstand verpflichtet, innerhalb 1 Stunde eine 2. Mitgliederversammlung mit der gleichen Tagesordnung einzuberufen. Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig. Hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.

3. Der Vorstand kann mit einer Mehrheit von 2/3 seiner Stimmen eine Abstimmung im schriftlichen Umlaufverfahren beschließen. Dabei sind die jeweiligen Mehrheitsverhältnisse zu beachten.

4. Bei gleicher Stimmenzahl entscheidet das von dem Versammlungsleiter zu ziehende Los.

5. Der Versammlungsleiter bestimmt einen Protokollführer. Über Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist ein von dem Versammlungsleiter und dem Protokollführer zu unterzeichnendem Protokoll zu erstellen. – Das Protokoll ist den Mitgliedern innerhalb von 6 Monaten nach der Mitgliederversammlung bekanntzugeben.

§ 9 Zuständigkeit der Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung stellt die Richtlinien für die Arbeit des Vereins auf und entscheidet Fragen von grundsätzlicher Bedeutung. Zu den Aufgaben der Mitgliederversammlung gehören insbesondere:

a) Genehmigung des Protokolls der vorigen Mitgliederversammlung, b) Entgegennahme des Geschäftsberichtes des Vorstandes, c) die Entgegennahme des Jahres- und Kassenberichts, d) Beschlussfassung über den Jahresabschluss, e) Entlastung des Vorstandes, f) Wahl und Abwahl zu den Ämtern des Vereins, g) Beschlussfassung über die Änderung der Satzung und über die Auflösung des Vereins, h) Erlass der Beitragsordnung und der Geschäftsordnung für den Vorstand, i) Beschlussfassung über den Aufnahmeantrag gem. § 3 Ziff.1, Satz 2 der Satzung, j) Beschlussfassung über den Einspruch gegen einen Ausschließungsbeschluss des Vorstands und des erweiterten Vorstands, k) die Ernennung von Ehrenmitgliedern, l) die Auslobung von Prämierungen.

2. Ein anwesendes Mitglied kann unter Vorlage einer schriftlichen Vollmacht das Stimmrecht für ein (einziges) anderes Mitglied ausüben. Gleiches gilt für die

Ausübung des Stimmrechts für Körperschaften, Vereine, Handelsgesellschaften und dergleichen.

§ 10 Vorstand

1. Der Vorstand wird gebildet aus:

a) dem Vorsitzenden, b) dem stellvertretenden Vorsitzenden, c) dem 1. und dem 2. Schriftführer, d) dem Kassenführer, e) bis zu 6 Beisitzern.

Der Verein wird gem. § 26 BGB durch jeweils 2 der unter a) bis d) genannten Vorstandsmitgliedern gerichtlich und außergerichtlich vertreten.

2. Der Vorstand führt die laufenden Geschäfte des Vereins und erledigt alle Verwaltungsaufgaben sowie alle Aufgaben, die nicht durch Satzung oder Gesetz einem anderen Vereinsorgan zugwiesen sind. Er hat insbesondere folgende Aufgaben:

 Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung, Vorbereitung und Einberufung der Mitgliederversammlung, Leitung der Mitgliederversammlung durch den Vorsitzenden oder einen Stellvertreter.

3. a) Der Vorstand wird alle 4 Jahre von der Mitgliederversammlung gewählt. Die Wahl ist geheim. Eine Wiederwahl ist zulässig. – Der Vorstand bleibt nach Ablauf seiner Amtszeit bis zu einer Neuwahl/Wiederwahl im Amt.

b) Scheidet ein Mitglied des vertretungsberechtigten Vorstandes während der Amtszeit aus, so kann der Vorstand sich selbst durch Wahl eines Nachfolgers aus den Reihen der Vereinsmitglieder für den Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Mitgliederversammlung ergänzen.

c) Scheidet ein Mitglied des Vorstands vor Ablauf seiner Amtszeit aus, so erfolgt die Wahl des Nachfolgers für die restliche Amtszeit des Ausgeschiedenen.

d) Die neugewählten Mitglieder treten ihr Amt mit der Annahme der Wahl an.

4. Übergangsregelung

a) Der Vorsitzende und der 1. Schriftführer werden in ungeraden Kalenderjahren gewählt, erstmalig 2015, danach ab 2019 alle 4 Jahre. Der stellvertretende Vorsitzende, jetzt 2. Schriftführer und der Kassenführer werden in geraden Kalenderjahren gewählt, erstmalig in 2016, danach ab 2018 alle 4 Jahre. Die Beisitzer werden erstmalig 2015 gewählt. b) Mit der Mitgliederversammlung 2017 scheiden – nach der Reihenfolge ihrer Wahl in 2015 – drei Beisitzer aus. Danach scheiden jährlich die Beisitzer mit einer zweijährigen Amtszeit aus.

§ 11 Beschlüsse des Vorstandes

1. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend ist. Bei Beschlussfassung entscheidet die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

2. Im Einzelfall kann der Vorsitzende anordnen, dass die Beschlussfassung über einzelne Gegenstände im Umlaufverfahren per E-Mail, im Rahmen einer Telefonkonferenz oder im Rahmen einer Online-Versammlung o.ä. erfolgt. Im Übrigen bleibt es bei den Bestimmungen dieser Satzung.

3. Die vom Vorstand gefassten Beschlüsse sind schriftlich niederzulegen und vom Protokollführer und einem Vorstandsmitglied zu unterzeichnen.

§ 12 Kassenprüfer

a) Zur Kontrolle der Kassenführung werden 2 Mitglieder, die nicht dem Vorstand angehören dürfen, für eine Amtszeit von 2 Jahren zu Kassenprüfern gewählt. Jährlich scheidet 1 Kassenprüfer aus. Die Wiederwahl ist zulässig.

b) Übergangsregelung

Der 1. Kassenprüfer wird in ungeraden Jahren, erstmalig 2015, danach Jahr für Jahr gewählt. Der 2. Kassenprüfer wird in geraden Kalenderjahren gewählt, erstmalig 2016, danach Jahr für Jahr.

§ 13 Haftung des Vereins

1. Für Schäden gleich welcher Art, die einem Mitglied bei der Benutzung von Vereinseinrichtungen infolge von Handlungen oder Anordnungen der Vereinsorgane oder sonstiger im Auftrag des Vereins tätiger Personen entstehen, haftet der Verein nur, wenn ein Organmitglied den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat.

2. Schädigt ein Mitglied den Verein in Ausübung eines Vereinsamts oder in Ausübung einer Tätigkeit im Auftrag oder wohlverstandenen Interesse des Vereins, so darf der Verein Schadensersatzansprüche gegen das Mitglied nur geltend machen, wenn diesem Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Dies gilt auch für den Fall, dass der Verein bei einem Mitglied Regress nimmt, weil der Verein von einem außenstehenden Dritten in Anspruch genommen worden ist.

3. Verlangt ein außenstehender Dritter von einem Mitglied Schadensersatz, so hat das Mitglied einen Freistellungsanspruch gegen den Verein, falls es die Schädigung in Ausübung eines Vereinsamts oder in Ausführung einer Tätigkeit im Auftrag oder wohlverstandenen Interesse des Vereins herbeigeführt und hierbei weder vorsätzlich noch grob fahrlässig gehandelt hat.

4. Die Haftung für leichte Fahrlässigkeit wird ausgeschlossen.

§ 14 Datenschutz

1. Der Verein erhebt, verarbeitet und nutzt personenbezogene Daten seiner Mitglieder (Einzelangaben über persönliche und sachliche Verhältnisse) unter Einsatz von Datenverarbeitungsanlagen zur Erfüllung der gemäß dieser Satzung zulässigen Zwecke und Aufgaben.

2. Durch ihre Mitgliedschaft und die damit verbundene Anerkennung dieser Satzung stimmen die Mitglieder der Erhebung, der Verarbeitung (Speicherung, Veränderung, Übermittlung) und Nutzung ihrer personenbezogenen Daten in dem vorgenannten Ausmaß und Umfang zu.

3. Jedes Vereinsmitglied hat im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften das Recht auf Auskunft über die zu seiner Person gespeicherten Daten, deren Empfänger und den Zweck der Speicherung sowie auf Berichtigung, Löschung oder Sperrung seiner Daten.

§ 15 Auflösung des Vereins

1. Die Auflösung des Vereins kann nur in einer zu diesem Zwecke einberufenen Mitgliederversammlung von mindestens ¾ der stimmberechtigten anwesenden Mitglieder des Vereins beschlossen werden.

Die Versammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder anwesend ist. Sollte bei der ersten Versammlung weniger als die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder anwesend sein, ist eine zweite Versammlung einzuberufen, die dann mit einer Mehrheit von ¾ der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder beschlussfähig ist.

2. Bei Auflösung des Vereins oder Wegfalls der steuerbegünstigten Zwecke fällt sein Vermögen je zur Hälfte an

a) Soziale Wohlfahrtseinrichtung des Nautischen Vereins Lübeck e.V. in Lübeck, und

b) Witwenkasse der Schiffergesellschaft zu Lübeck,

mit der Maßgabe, das Vermögen ausschließlich und unmittelbar für steuerbegünstigte Zwecke zu verwenden.

§ 16

Soweit dieser Satzung nichts entgegensteht, gelten die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Danksagungen:

Der Nautische Verein Lübeck dankt den nachfolgenden Personen/Institutionen, die mit einer Spende zum Druck der vorliegenden Festschrift des Nautischen Vereins Lübeck, zu seinem 150-jährigen Bestehen, beigetragen haben:

Jürgen Schlichting	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**
Wolfgang Pistol	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**
Gerhard Lange	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**
Hagen Scheffler	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**
Lemke & Partner	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**
Ernst Otto Timmermann	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**
Rolf Mellmann	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**
Heino Schmarje	**Mitglied Nautischer Verein Lübeck**

Die Schifferbrüder der Schiffergesellschaft zu Lübeck
- korporatives Mitglied NVL -

Die Volksbank Lübeck - korporatives Mitglied NVL -

Reederei Lehmann - korporatives Mitglied NVL -

Spedition Bruhn - korporatives Mitglied NVL –

Sparkasse Lübeck - korporatives Mitglied NVL -

Druckerei Dräger & Wullenwever

TRANSAMERIKA Musikverlag KG P. Kaminsky, Bad Schwartau

Die Gemeinnützige

Fliesen Verlege Union GmbH + Co. KG Lübeck

Lübecker Fahrgastschifffahrt Ralf Quandt

Honorarkonsularische Vertretung der Republik Finnland

Honorarkonsul von Finnland
Lübeck

Honorarkonsularische Vertretung der Republik Finnland
Konsul Bernd Jorkisch
c/o Industrie- und Handelskammer zu Lübeck
Fackenburger Allee 2 | 23554 Lübeck
Tel.: +49 (0)451 / 6006241 | Fax: 6006-999
Mail: lorenz@ihk-luebeck.de

J. Johannsen & Sohn Seeschlepp und – Transport GmbH
- korporatives Mitglied NVL –

Drabert Schifffahrtsgesellschaft mbH, Oldenburg i. Holstein

Böbs-Werft GmbH, Lübeck-Travemünde

Garten- und Landschaftsbau Westphal, Lübeck

Ihr Experte für Garten & Landschaft

Rolf Westphal Garten- u. Landschaftsbau GmbH & Co. KG

IHK zu Lübeck – korporatives Mitglied NVL -

IHK

Förderverein für Jugendbildung und Wirtschaftsbeziehungen Norddeutschland-Kaliningrad e.V., Lübeck

FÜR KALININGRAD

Stena Line Reederei GmbH, Lübeck-Travemünde

Stena Line

Restaurant Schiffergesellschaft, Lübeck

SCHIFFERGESELLSCHAFT

Das Restaurant

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule

Schaffran Propeller + Service GmbH - korporatives Mitglied NVL -

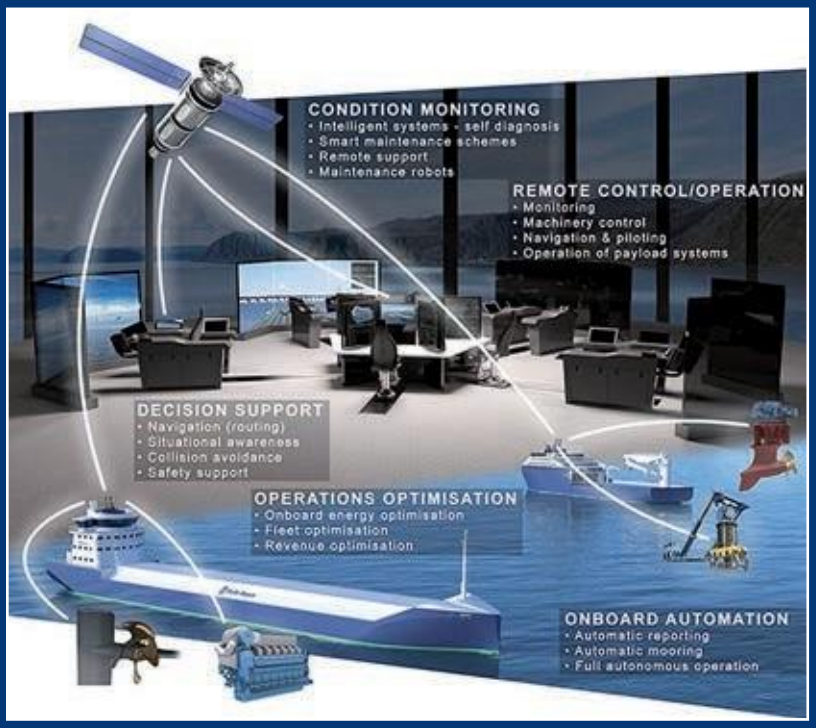
---

Transfennica Deutschland GmbH - korporatives Mitglied NVL -

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH - korporatives Mitglied NVL -

---

Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG, Lübeck
- korporatives Mitglied NVL -


CONDITION MONITORING
• Intelligent systems - self diagnosis
• Smart maintenance schemes
• Remote support
• Maintenance robots
REMOTE CONTROL/OPERATION
• Monitoring
• Machinery control
• Navigation & piloting
• Operation of payload systems
DECISION SUPPORT
• Navigation (routing)
• Situational awareness
• Collision avoidance
• Safety support
OPERATIONS OPTIMISATION
• Onboard energy optimisation
• Fleet optimisation
• Revenue optimisation
ONBOARD AUTOMATION
• Automatic reporting
• Automatic mooring
• Full autonomous operation