

Liebe Kameraden und Freunde, verehrte Gäste,

20. MÄRZ 2014

wieder ist ein Jahr vorüber und eine dreijährige Wahlperiode geht zu Ende.

Allgemeine Situation in der Seeschifffahrt

Ich möchte kurz auf einige Aspekte (Beispiele) der letzten Jahre hinweisen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit den Interessen unserer aktiven Mitglieder stehen. Die Krise in der Seeschifffahrt ist noch nicht zu Ende. Die Frachtraten sind im immer noch nicht auf einem normalen Stand und werden es sich nach Ansicht von Experten auch nicht am Ende des Jahres 2014 sein. Die Zahl der Auflieger ist nach wie vor groß (mehr als 250). Dies führte in den letzten Jahren zu einer Kündigungswelle deutscher Seeleute, stark betroffen sind Kapitäne und Schiffsoffiziere. Über diese Fakten sprachen bzw. diskutierten wir schon in den letzten Jahren, aber leider hat sich nicht allzu viel zum Besseren verändert. Die Experten sind sich hierbei, wie nicht anders zu erwarten, nicht einig. Es gibt einige, die meinen, dass die Krise Ende 2014 zu Ende gehe, der weitaus größere Teil sagt aber, dass sie sich noch über mehrere Jahre aber mindestens bis Ende 2015 hinziehen werde.

Stark abgenommen hat die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge, zu Beginn diesen Jahres waren noch 395 Schiffe unter deutscher Flagge registriert und der Pfeil zeigt weiter nach unten.

Natürlich spielte auch im zurückliegenden Zeitraum die Kriminalisierung von Kapitänen und Schiffsoffizieren eine leider negative Rolle. Noch immer in Haft der Kapitän des MS „Maas Trader“ in Panama. Inzwischen fand ein Gerichtsverfahren statt, aber der Richter lässt sich Zeit mit dem Urteilsspruch. Direkt nach dem Verfahren, kurz vor Weihnachten 2013, wurde ein schneller Abschluss in Aussicht gestellt, aber.....?! Der Generalsekretär der CESMA trat auf Wunsch des Bulgarischen Kapitänsverbandes und der Familie des Angeklagten als Experte vor dem Gerichtshof auf. Die Schuld des Kapitäns ist nicht bewiesen, aber auch für die Anwälte, inzwischen eine Anwaltskanzlei aus den USA, ist es schwierig, dies zu beweisen, bzw. Aussagen von am Drogenschmuggel beteiligten Besatzungsmitgliedern zu widerlegen. Diese behaupten steif und fest, dass der Kapitän am Schmuggel beteiligt war bzw. zumindest gewusst habe. Inzwischen ist diese unendliche Geschichte eine politische geworden, es soll gezeigt werden, dass Panama strikt gegen Drogenschmuggel vorgeht. Es zeigt aber auch, wie schnell ein Kollege von uns in Misskredit geraten kann. Solange eine Schuld nicht eindeutig nachgewiesen wird, muss für uns die Unschuldsvermutung gelten. Wir werden diesen Fall weiter verfolgen und ich werde gegebenenfalls wieder darüber berichten. Von Seiten der CESMA befassen wir uns seit längerer Zeit mit diesem Fall, da der Kapitän Bulgare ist und das Schiff einen niederländischen Reeder hat, beide Länder sind mit ihren Kapitänsverbänden in der CESMA Vollmitglieder.

Auf den Vereinstagen 2012 und 2013 berichtete ich bereits über den Seeunfall MS „Costa Concordia“ vor der Insel Giglio mit dem tragischen Tod von 32 Personen. Ich möchte hier noch einmal auf einige Aspekte der Seeunfalluntersuchung eingehen.

Seeunfalluntersuchung

- Unmittelbar nach dem Seeunfall begann die verbindliche Seeunfalluntersuchung mit dem Ziel der Ermittlung der Ursachen; nicht der Schuldfrage. Sie erfolgt durch Maritime Investigative Body auf der Grundlage der IMO RESOLUTION MSC.255(84) CASUALTY INVESTIGATION CODE und Directive 2009/18/EC
- Der endgültige Seeunfalluntersuchungsbericht (Preliminary Investigation Report) enthält den Unfallhergang, die Fakten und die Umstände, die zum Unfall geführt haben. (Er enthält noch keine Bewertung). Erste Ergebnisse wurden in einem 1. Zwischenbericht der IMO auf MSC 90 (Mai 2012) und im 2. Zwischenbericht auf MSC 91 (Nov.12) vorgestellt. Der vollständige vorläufige Seeunfalluntersuchungsbericht lag dann Mitte 2013 vor (MSC 92).

- Der endgültige Seeunfallbericht mit der Bewertung und Feststellung der Seeunfallursachen wird nach dem vorgeschriebenen Abstimmungsverfahren mit dem Flaggenstaat nicht vor Mitte 2014 vorliegen.
- Die in der IMO vorgestellten Zwischenberichte lassen erkennen, dass die Seeunfalluntersuchung höchst professionell, voll nach den Grundsätzen des IMO Codes erfolgt und transparent durchgeführt wird.
- Einige grundsätzliche Ergebnisse bzw. Erkenntnisse sind bereits erkennbar und die IMO hat Konsequenzen gezogen und begonnen, Maßnahmen umzusetzen.

Strafverfahren / Strafrechtliche Maßnahmen

- Strafrechtliche Sanktionen gegen den Kapitän wurden durch die Justiz unmittelbar nach dem Seeunfall eingeleitet, Inhaftierung (U-Haft), anschließend Hausarrest und schließlich Entlassung.
- Ein strafrechtliches Verfahren zur Feststellung der Schuld wurde mit Anhörungen vom 15.10.12 bis 24.12.12 begonnen. Im Ergebnis liegen die Beweismittel (z.B. Zeugenaussagen, Auswertung VDR) und ein im Auftrag der Staatsanwaltschaft erstelltes Sachverständigengutachten vom 11.09.12 vor. [umfasst 270 Seiten, enthält Sachverhalte, Fakten, Abläufe und Positionen und ist unabhängig von der Seeunfalluntersuchung].
- Am 26.02.2013 wurde durch die Staatsanwaltschaft ein Antrag auf Eröffnung des Strafverfahrens beim Untersuchungsrichter gestellt.

Angeklagte:

- Kapitän Schettino, (Crew)
- Rudergänger Rusli, (Crew)
- 2.Offz. Ambrosio, (Crew)
- 3.Offz. Coronica, (Crew)
- Capo Commisario (Chief Commissioner?) Giampedron, (Crew)
- Costa Crociere Krisenmanager, (ISM Designated Person) Rerranini;

Anklage

- Mehrfache fahrlässige Tötung und Körperverletzung, Herbeiführung eines Seeunfalls, sowie das Verlassen des Schiffes (Kapitän).

Bis auf Kapitän Schettino wurde allen weiteren Angeklagten durch die Staatsanwaltschaft ein Deal angeboten, im Falle, dass sie sich schuldig bekennen, wird die Anklage gegen Zahlung einer Geldstrafe fallen gelassen. Alle stimmten diesem Angebot der Staatsanwaltschaft zu. Damit steht nur noch der Kapitän vor Gericht.

- Ermittlungen gegen den Vizepräsidenten von Costa wegen fahrlässiger Tötung wurden eingestellt. (!) Die Reederei Costa Crociere beantragte einen Vergleich, der sie zur Zahlung von rund einer Million Euro verpflichtet.
- Dem Antrag wurde zugestimmt.
- Es zeigt sich, dass die strafrechtlichen Maßnahmen der Justiz weitgehend auf der Grundlage des IMO/ILO GUIDELINES ON FAIR TREATMENT OF A MARITIME ACCIDENT erfolgen. Ein Urteil wurde bisher nicht gesprochen, bei einer Verurteilung wird es wohl zu einer Gefängnisstrafe von ca. 10 Jahren kommen.
- Erschwerend für den Kapitän könnte sich das an Bord bringen einer weiblichen Person auswirken (nicht auf der Passagierliste). Dies ist auf jeden Fall eine Verletzung der entsprechenden nationalen und internationalen Bestimmungen durch den Kapitän.

Ein weiterer Fall von Kriminalisierung entwickelt sich seit Mitte 2013, obwohl das Vorkommnis, Grundberührung eines Riffs nahe der griechischen Insel Santorin am

07.04.07, schon Jahre zurückliegt. Das Riff mit einer Tiefe von 4-4,5m war in der Karte eingezeichnet mit einer Wassertiefe von 28-30m. Dieser Fehler wurde durch private Experten der Reederei festgestellt und durch den griechischen hydrografischen Dienst bestätigt. Es wurden 5 wasserdichte Abteilungen des Schiffes beschädigt. Das Schiff bekam schnell Schlagseite und der Kapitän orderte die Evakuierung des Schiffes an. Die 1500 Menschen an Bord wurden gerettet. Das Schiff sank am nächsten Morgen, nachdem ein kleiner schwacher Schlepper das Schiff zu einem Notliegeplatz geschleppt hatte, Kapitän und sechs Besatzungsmitglieder verließen das Schiff als die Schlagseite mehr als 20° betrug. Experten des Untersuchungsrichters bestätigten die Sicht des Kapitäns und der Reederei, der Seeunfall ist auf den Fehler in der Seekarte zurückzuführen. Die Untersuchungsbehörde für Seeunfälle sah dies ganz anders. Obwohl das griechische Seegericht alle Vorwürfe gegen Kapitän Marionos fallen ließ, klagte der griechische Strafgerichtshof erneut gegen ihn. Somit kommt der politische Faktor ins Spiel. Verantwortlich für den hydrografischen Dienst und somit auch für seine Fehler ist der Staat. Der möchte natürlich mit einer Verurteilung des Kapitäns seine materielle Verantwortlichkeit für das Desaster vor Santorin loswerden.

Auch im zurückliegenden Zeitraum spielte die Piraterie am Horn von Afrika und natürlich auch in anderen Seegebieten der Welt eine große Rolle. Die Piraterie am Horn von Afrika ist stark zurückgegangen. Hierzu trugen Maßnahmen der internationalen Staatengemeinschaft und auch der Einsatz von bewaffneten privaten Kräften bei. Leider hat es eine Verschiebung der Aktivitäten der Piraten von Ost- nach Westafrika gegeben. Vor der westafrikanischen Küste, besonders im Golf von Guinea, ist die Piraterie ja nichts Neues, aber durch die ungewöhnlich starke Piraterie am Horn von Ostafrika, war die Piraterie vor Westafrika etwas aus dem Blickfeld geraten. Hinzu kommt, dass die Staaten in diesem Gebiet souverän sind und die Probleme in ihren Hoheitsgewässern selbst klären wollen, leider gelingt dies immer weniger - sehr zum Schaden unserer Kollegen auf See. Unsere Kollegen auf See wollen gegen diese Plage geschützt werden, sie rufen nach entsprechenden Maßnahmen der Politik und Reeder, um ihnen einen ausreichenden Schutz zu gewähren. Die Reeder greifen in Zusammenarbeit mit der Politik auf andere nicht so populäre Maßnahmen zurück. Die beste Maßnahme ist natürlich der Einsatz von regulären bewaffneten Kräften des Staates (Marine/Seepolizei), wird in einigen wenigen Staaten Europas (Niederlande) für deren Schiffe praktiziert. Andere bewaffnete Kräfte sind auf Schiffen des Landes nicht zulässig. Aber auch in den Niederlanden diskutiert man immer mehr über den Einsatz von lizenzierten privaten bewaffneten Kräften (private armed guards). Der größte Teil der europäischen Länder setzt aus Mangel an ausreichend regulären Kräften auf lizenzierte private bewaffnete Kräfte. Die Lizenzierung erfolgt in Deutschland durch die Seepolizei. Das Problem der bewaffneten Kräfte an Bord, ob regulär oder privat, bleibt die Stellung des Kapitäns. Nach internationalen Recht und auch allen nationalen Rechtsprechungen ist der Kapitän für alle seine Handlungen und auch die der Besatzungsmitglieder voll verantwortlich. Die Mitglieder der bewaffneten Kräfte sind aber Mitglieder der Besatzung. Der Kapitän muss letzten Endes entscheiden ob gegen angreifende Piraten bewaffnet vorgegangen wird oder nicht. Das Problem hierbei, handelt es sich immer um Piraten oder vielleicht um Fischer. Für die Verletzung oder den Tod von unbeteiligten Personen wäre der Kapitän verantwortlich. Eine klare Gesetzgebung für den Einsatz von bewaffneten Kräften (regulär/privat) zum Schutze des Kapitäns gibt es nicht und wird es auch in Zukunft nach meiner Ansicht nicht geben. Andererseits müssen wir aber den Wunsch nach Schutz gegen Piraten durch die große Mehrheit unserer zur See fahrenden Kollegen akzeptieren. Wir müssen ihnen nur klar machen, dass sie auch weiterhin voll

verantwortlich für alle Handlungen ihrerseits und der Schutztrupps sind. Abschließend lässt sich Folgendes feststellen, der Einsatz privater bewaffneter Kräfte hat zu einer Abnahme erfolgreicher Piratenangriffe geführt. Andere weiterreichende Maßnahmen der Politik hat es nicht gegeben. Es wäre meiner Meinung auch vermessen, dort in nächster Zukunft etwas den Kapitän Schützendes zu erwarten. Hier noch einmal eine Zusammenfassung über den Stand bei der Bekämpfung der Piraterie und das generell Erreichte.

Wirkungsvoller Schutz wäre eine Änderung des politischen Systems in Somalia und natürlich sollten auch einige westafrikanische Länder internationale Hilfe im Kampf gegen die Piraten annehmen. Beides wird wohl nicht so schnell gehen bzw. sich noch über viele Jahre hinziehen.

- Der Einsatz PSK wird in großem Maße angewandt
- Die Bundesregierung erarbeitete ein Gesetz zur Zertifizierung von PSK
- Verschiedene Staaten haben bereits Gesetze für den Einsatz von PSK erlassen und dabei versucht das Kernproblem, die Verantwortung des Kapitäns, zu berücksichtigen.
- Die IMO erarbeitete einen Guideline für PSK

Vereinsarbeit und Vereinsleben

Kommen wir zu unserem Verein und seiner Arbeit in den zurückliegenden 3 Jahren. Der Vorstand arbeitete in folgender Zusammensetzung.

- Wolf von Pressentin Vorsitzender
- Ulrich Günther 1. Stellvertreter
- Rolf Schlemmer 2. Vorsitzender, verantwortlich für HAST
- Rainer Ritter Schatzmeister
- Ulrich Dittert Geschäftsführer

Folgende Kameraden waren Mitglied unseres erweiterten Vorstandes entsprechend unserer Satzung §6 Abs.1.

Karl Heinz Hübscher, Bernd Jeske, Peter Jungnickel, Werner Molle, Günter Schütze, Dr. Werner Müller, Eberhard Müller, Wolf-Dieter Ruge. Im Herbst 2013 wurde Kapitän Jürgen Kunze kooptiert, um ihn auf seine Übernahme der Funktion des Geschäftsführers vorzubereiten.

Leider mussten wir uns in der zurückliegenden Wahlperiode von einigen Kameraden verabschieden, die sich auf ihre letzte große Reise begeben haben.

- Kapitän Horst Schmidt Kapitän Horst Beckmann
- Dipl.Ing.oec Harry Wenzel Kapitän Herbert Jark
- Kapitän Dietrich Gröbe Kapitän Bernd Lasse
- Kapitän Rudolf Bräuer

Lasst uns erheben und ihrer eine Minute schweigend gedenken.

Folgende Versammlungen mit fachlichen Themen fanden 2013/14 statt:

- 21.03.13 Vereinstag
- 18.04.13 „Maritime News“ (Kpt. Ulrich Dittert)
- 16.05.13 Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“
(Herr Mertens – Geschäftsführer des VDKS Hamburg)
- 20.06.13 „Verweigerung Notliegeplatz – ein aktuelles Sicherheitsproblem der Schifffahrt“ (Kpt. Dr. Werner Müller)
- 25.07.13 Sommersitzung des Vorstandes
- 19.09.13 Treffen bei der DGzRS in W'mde Vortrag durch Herrn Westpfahl
Vorher tagte der Vorstand bei Kpt. Dr. Werner Müller in W'mde
- 26.10.13 22. Schiffermahl des VKS Rostock im Hotel „Haus Sonne“
- 21.11.13 „Klimaforschung in der Antarktis mit dem Forschungseisbrecher

Mitarbeit des VKS im VDKS

Im VDKS in Hamburg sind wir im Vorstand durch unseren Vorsitzenden Kapitän Wolf von Pressentin und im Verbandsrat durch unsere Kameraden Kapitän Ulrich Günther und Kapitän Wolf Dieter Ruge vertreten. Kapitän Günther ist Stellvertreter des Vorsitzenden des Verbandsrates. Zweimal im Jahr treffen sich der Vorstand und Verbandsrat in Hamburg und einmal, in der Regel im Juni, findet der Verbandstag statt. Im Jahr 2014 wird der Verbandstag am 21. Juni in Bremerhaven stattfinden. Thematisch wird sich dieser Verbandstag mit dem Niedergang der deutschen Flagge in der Handelsschifffahrt befassen.

Der VKS Rostock trägt die Entscheidung des VDKS mit, aktiv in der Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“ mitzuarbeiten. Die Stiftung wurde durch den Verband Deutscher Reeder initiiert. Als Zustifter zahlt der VDKS 50.000,- € in die Stiftung ein. Herr Wand wurde zum Beiratsmitglied der Stiftung berufen. Herr Rehberg ist Vorsitzender des Beirats.

Für unsere zur See fahrenden Kameraden hat die Rechtsschutzversicherung sowie die Rechtsberatung zu allen arbeitsrechtlichen Fragen eine große Bedeutung. Die versicherten Mitglieder werden auch weiterhin durch die Gesellschaft für Straf- und Manager-Rechtsschutz vertreten, alle Fälle laufen abschließend über den Verband in Hamburg.

Mitarbeit in internationalen Verbänden - CESMA

In der Confederation of European Shipmasters Associations (CESMA) arbeiten wir sehr aktiv mit. Kapitän von Pressentin ist Präsident der CESMA und Kapitän Dr. Werner Müller Adviser. Kapitän Eberhard Müller wurde 2010 vom VDKS Hamburg zum ständigen Council-member für den VDKS in der CESMA gewählt. Auf eigenen Wunsch wird er 2014 dieses Amt niederlegen. Als Höhepunkt für den Standort Rostock wurde die Jahreshauptversammlung der CESMA am 11. Und 12. Mai 2012 hier durchgeführt. Die Reaktionen der teilnehmenden Mitglieder aus den verschiedenen Ländern waren durchweg positiv. Die im Jahr 2013 fällige Jahreshauptversammlung fand dann in Nantes statt.

Die wichtigsten Themen waren auch dieses Jahr.

- Aus- und Weiterbildung von Kapitänen und Schiffsoffizieren auf höchstem Niveau.
- Kampf gegen Piraterie
- Kriminalisierung von Kapitänen und Schiffsoffizieren
- Übermüdung der Kapitäne und Offiziere durch eine übermäßige Anzahl von Überstunden (fatigue) sowie eine ausreichende Besetzung der Schiffe (safe manning)
- Viele Kontrollen bzw. nicht aufeinander abgestimmte Kontrollen
- Sicherheit der Lebensrettungsausrüstung insbesondere der Aussetzvorrichtungen der Rettungsboote
- Einführung der Seearbeits-Konvention (Maritime Labour Convention – MLC)
- Sicherheit auf Großen Passagier und RoRo-Schiffen
- Arbeitsmöglichkeiten für deutsche und EU-Seeleute

Diese werden bekanntlich auch auf den Veranstaltungen unseres Vereins behandelt.

Aktivitäten des Vereins auf regionaler Ebene

Der Hafentammtisch, eine Gemeinschaftsveranstaltung von Hanse-Sail-Büro und VKS Rostock, fand auch 2013 mit verschiedenen Themen statt. Vom VKS wird der Hafentammtisch durch unseren 2. Vorsitzenden Kapitän Rolf Schlemmer betreut. Folgende Veranstaltungen wurden 2013 durchgeführt:

- 16.04.13 219. HAST „Rostock – die Marine-Hauptstadt Deutschlands“
Mit den BLAUEN Jung's in der „Liga“

- 18.06.13 220. HAST „800 Jahre Hansestadt Rostock, 600 Jahre Universität Rostock und 500 Jahre Lutherische Reformation“
- 17.09.13 221. HAST „Forschungsstandort Rostock“ Mit den Wissenschaften in die Zukunft
- 06.12.13 222. HAST „Abenteuer in Brasilien“ – Weihnachtsstammtisch mit Axel Brümmer und Peter Glöckner

Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen maritimen Vereinen und Institutionen der Hansestadt Rostock war auch in der zurückliegenden Zeit gut.

Im September jeden Jahres laden die Seemannsfrauen vom Rostocker Verein „Ostsee“ e.V. zum traditionellen Seemannsball auf die „Rostocker 7“ der Reederei Schütt ein. Auch diesmal nahmen mehrere Kollegen unseres Vereins mit ihren Gattinnen, u.a. die Herrn Permien, Hübscher, v. Pressentin u.a.m., an diesem gemütlichen Abend teil.

Am 25.01.2014 nahm ich als Gast an der Jahreshauptversammlung des VSIR (Verein der Schiffsingenieure zu Rostock) in Warnemünde teil, dabei überbrachte ich die Grüße unseres Vereins. Herzlichen Dank für die Einladung an den VSIR.

Die Zusammenarbeit mit dem Marineamt nimmt langsam wieder an Fahrt auf. Der Inspekteur der Marine Vizeadmiral Axel Schimpf hat seit Oktober 2012 seinen Sitz in Rostock. Ich nahm an der feierlichen Parade teil. Flottillenadmiral Rainer Endres hielt einen sehr interessanten Vortrag im Hausbaumhaus zu dem Thema „Einsatz der deutschen Marine zur Pirateriebekämpfung“. Die anschließende lebhafte Diskussion zeigte das große Interesse unserer Kameraden an dieser Problematik. Ich nahm an der Indienststellung der Korvette „Oldenburg“ teil. Das anschließende Bankett gab ausreichend Gelegenheit zu interessanten Gesprächen mit Vertretern der Marine und der Stadt Rostock. Leider konnte ich an der Indienststellung der weiteren Korvetten aus terminlichen Gründen nicht teilnehmen. Wie schon fast üblich waren wir aus Anlass der Hanse-Sail zum Empfang durch den Inspekteur der Marine Vizeadmiral Axel Schimpf auf die „Georg Fock“ geladen.

Interessant sind auch immer wieder Vortragsveranstaltungen, die vom Präsidenten des Oberlandesgerichts Herrn Burghard Thiele und dem Inspekteur der Marine organisiert werden. Leider fallen sie meistens auf den 3. Donnerstag des Monats, so dass es hier oft terminliche Überschneidungen gibt.

Im November fand im Technologiepark Warnemünde das 19. Schifffahrtskolleg des Schifffahrtsinstituts an der Hochschule Wismar statt. Sehr interessant waren die Beiträge über die Umsetzung der Manila Änderungen des STCW-Übereinkommens in Deutschland durch Herrn Roth vom BSH und die Umsetzung dieser Änderungen im Bereich Seefahrt in Warnemünde durch Prof. Rachow. Beide Beiträge zeigten, dass noch Einiges zu tun ist.

Die guten Beziehungen zum Fachbereich Seefahrt Warnemünde der Fachhochschule Wismar wollen wir auch weiterhin pflegen. Am 12. Juli 2013 fand an der Hochschule Wismar in Warnemünde die feierliche Zeugnisübergabe und Verabschiedung der Abschlusslehrgänge 2013 statt. Auf Einladung der Fachschule Seefahrt in Warnemünde nahm ich daran teil. Wir werden versuchen im Jahr 2014 ein Treffen mit einer Seminargruppe zu arrangieren. In der Krise, die durchaus noch längere Zeit dauern kann, ist es schwierig, junge Leute für den Beruf des Nautikers zu motivieren. Es ist heute schon für junge Absolventen oftmals äußerst schwierig das Patent im operation level auszufahren, um die Voraussetzungen für den management level zu haben. Dies war auch ein Hauptthema auf der Vorstands- und Verbandsratssitzung des VDKS im März in Hamburg. Die bereits genannte Stiftung des Verbands Deutscher Reeder und von VERDI, an der auch der VDKS beteiligt ist, soll hierbei finanzielle Hilfe bringen. Wir hoffen, dass die Stiftung den für jungen Absolventen gewünschten Erfolg bringt.

Weiterhin pflegen wir unsere guten Beziehungen zum Leuchtturmverein in Warnemünde. Der Verein sponsert jedes Jahr unsere Teilnahme am Hafentammtisch mit 1.000,-€. Bekanntlich hat er auch für die Durchführung der Jahreshauptversammlung der CESMA 2012 300,-€ gesponsert. Wir danken für diese finanziellen Zuwendungen. Vertreter des Vereins sind immer gern als Ehrengäste auf unserem Schifferball am letzten Wochenende des Monats Oktober gesehen. Leider konnte diesmal aus terminlichen Gründen kein Vertreter des Leuchtturmvereins am Schifferball teilnehmen.

Regelmäßig treffen wir uns mit dem Ältermann der Lotsenbrüderschaft WiRoSt Kapitän Dr. Subklew und dem Hafenskapitän Kapitän Gisbert Ruhnke. Dabei wird über beiderseitig interessierende Themen gesprochen. Der Hafenskapitän ist für uns auch eine gute Verbindung zum Deutschen Nautischen Verein und zum Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock Herrn Roland Methling.

Kapitän Werner Molle als Vorsitzender und Kapitän Rolf Permien als Mitglied des Vorstandes verantwortlich für die Finanzen arbeiten sehr aktiv im Förderkreis für das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum. Sie vertreten dort unsere Interessen. Wir als VKS Rostock setzen uns auch weiterhin dafür ein, dass das Museum als Einheit an einem Standort bestehen bleibt und nicht - wie es manche in der Hansestadt gerne hätten - zersplittert wird. Im Januar 2013 fand die Gründungsveranstaltung des „Maritimen Rates für Rostock“ statt. Als Gründungsmitglieder nahmen folgende Vereine Rostocks teil:

- Förderkreis für das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum e.V.
- Seefunk FX-Intern e.V. ● Seeleute Rostock e.V.
- Verein der Kapitän und Schiffsoffiziere Rostock e.V.

Sinn und Zweck des Maritimen Rates ist die Erhaltung und Förderung der maritimen Kultur in der Hafen- und Werftstadt Rostock. Als Vertreter unseres Vereins nahm Kapitän Werner Molle teil und er wird uns auch weiterhin dort vertreten. Inzwischen ist die Mitgliederzahl stark angestiegen, die aber leider sehr selten mit einer Stimme spricht. Folgende Vereine sind auch Mitglied des MRR geworden.

- AK-Hochseefischerei Rostock
- VSIR Schiffsingenieure
- Freundeskreis maritimes Erbe e.V. Rostock
- Deutsche Marine
- Nautischer Verein Rostock
- Förderverein Geschichte Ostseeschifffahrt
- DGSM Regionalgruppe Rostock
- IGSZ Interessengemeinschaft Seezeichen
- Leuchtturmverein Warnemünde
- Societät maritim Rostock e.V.
- Güstrower Klönsnack Treff von Fahrensleuten

Wichtig ist, dass wir als VKS die Beschlüsse der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock akzeptieren, uns aber auf keinerlei Wahlkampfhilfe irgendeiner Fraktion einlassen.

Gute Beziehungen bestehen auch weiterhin zur Seemannsmission und ihrem Diakon Herrn Jannsen. Wie jedes Jahr lud die Mission auch 2013 zu einer Adventsfeier ein, an der ich trotz gerade tobenden Orkans teilnahm, eine kleine Spende zur Verbesserung der Arbeit wurde auch diesmal überwiesen.

Danksagungen

Unser Dank gilt allen genannten bzw. eventuell nicht genannten Vereinen, Institutionen und Persönlichkeiten, die unseren Verein unterstützen.

Zur guten Tradition unseres Vereins gehört es, das wir unseren runden Geburtstagskindern (70, 75, 80) und allen über 80-jährigen an ihrem Ehrentag durch Mitglieder unseres Vorstandes gratulieren. Es werden Blumen und kleine Geschenke

überreicht. So ganz nebenbei werden interessante Gespräche über die Gegenwart aber meistens doch über die gute teilweise weit zurückliegende Seefahrtzeit geführt. Denjenigen, die nicht besucht werden konnten, wurde ein Bücherscheck zugesandt. Dies wurde dann durch unseren Kameraden Ernst-Otto Kraschewski vorgenommen. Dafür gilt ihm der Dank des Vorstandes. Stellvertretend für alle Jubilare hier ein paar Beispiele:

- **Kapitän Klaus Pfafferott 81 Jahre**
- **Kapitän Klaus Heiden 86 Jahre**
- **Kapitän Rudolf Lehmann 83 Jahre**
- **Kapitän Hartmut Fischer 80 Jahre – Gründungs- und Ehrenmitglied**
- **Kapitän Dr. Gerd Haußmann 75 Jahre**
- **Kapitän Wolfgang Sörgel 75 Jahre**
- **Kapitän Bernd Jeske 75 Jahre**
- **Kapitän Ulrich Dittert 75 Jahre**
- **Kapitän Gerhard Wulf 80 Jahre**

Allen nicht genannten Jubilaren nochmals alles Gute und Gesundheit im neuen Lebensjahr. Mögen sie noch lange an unserem Vereinsleben teilnehmen.

Was wäre der Verein ohne unseren Geschäftsführer Kapitän Ulrich Dittert, ohne ihn würde im Verein nicht allzu viel laufen. Außer Juli und August ist er in der Regel jeden Dienstag von 09:00 – 12:00 Uhr in unserem Büro im Hausbaumhaus zu finden, um Fragen und Probleme unserer Mitglieder zu klären. Für diesen ständigen Einsatz zum Wohle des Vereins und seiner Mitglieder vielen Dank, also Uli nochmals vielen Dank und auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit, auch wenn Du Dich in Zukunft aus der ersten Reihe zurück ziehst. Ich möchte seinem Nachfolger Kapitän Jürgen Kunze viel Erfolg wünschen. Wenn irgendwie möglich bin auch ich an diesem Tag für ein oder zwei Stunden anwesend, so dass Probleme auch mit dem Vorsitzenden besprochen werden können. Bei einer Tasse Kaffee und Tee, jeweils bestens zubereitet durch Uli, machte sich das ganz gut.

Vergessen möchte ich auch nicht Frau Gielow, die uns als Hausherrin der Stiftung für Denkmalschutz stets nach besten Kräften unterstützte. Mit großer Freude konnten wir sie als Ehrengast auf unserem Schiffermahl 2013 im Steigenberger Hotel „Haus Sonne“ begrüßen.

Abschließend noch etwas Statistik.

Der VKS Rostock hat zur Zeit (01.04.14) **265 Mitglieder.**

Der Verein hat vier Ehrenmitglieder:

- **Kapitän Hartmut Fischer** – Gründer des Vereins
- sowie die leider viel zu früh verstorbenen Kameraden
- **Herrn Harry Wenzel**
 - **Kapitän Prof. Ulrich Scharnow**
 - **Kapitän Horst Lubluhn**

Hiermit möchte ich für die Aufmerksamkeit danken.

Wolf von Pressentin

Vorsitzender

PS.: Für den **VORSTAND** wurden bei **45 abgegebenen** Stimmen einstimmig gewählt:

- | | | | |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| ● Kpt. W. v. Pressentin | Vorsitzender | ● Kpt. U. Günther | 1. Stellvertreter |
| ● Kpt. R. Schlemmer | 2. Stellvertreter | ● Kpt. R. Ritter | Schatzmeister |
| ● Kpt. J. Kunze | Geschäftsführer | | |

Erweiterter Vorstand: Kapitäne P. Jungnickel, P. Kamitz, W. Molle, W.-D. Ruge