



BEITRAG des VKS, das TRADITIONSSCHIFF etwas in den



BLICKPUNKT der ÖFFENTLICHKEIT zu rücken

VORTRÄGE zu MARITIMEN THEMEN

Eintritt frei

für fachlich interessiertes Publikum wie auch für Museumsbesucher



Donnerstag, 06.11.14 16.00 Uhr

- **Ausgewählte SCHIFFSTYPEN**

Container- und Schwergutschiffe, Massengutfrachter - die zugehörigen Umschlaganlagen an Bord bzw. in den Häfen, das rasante Größenwachstum und die Besonderheiten der Schiffsgestaltung sowie der lange Weg vom Einhüllen- zum Doppelhüllentanker werden in anschaulicher Form erläutert. Seeunfälle der jüngeren Zeit fließen in diesen Vortrag mit ein.

Donnerstag, 27.11.14 16.00 Uhr

- **BERGUNG ODER WRACKBESEITIGUNG?**

Mehr und weniger spektakuläre Havarien der jüngeren Vergangenheit - in jedem Fall kostenintensiv - der damit verbundene variierende technische Aufwand, Umweltschutzaspekte, logistische Herausforderungen beim Umgang mit Behörden, Verbänden, Häfen und Versicherern sowie der grundsätzliche Unterschied zwischen Bergung und Wrackbeseitigung werden verständlich und anschaulich an Beispielen vorgetragen. LOF-Bergungsvertrag „No Cure – No Pay“. Haftungsbeschränkungsmöglichkeiten der Schiffseigner, die Wrackbeseitigungskonvention sowie die Kostenverteilung auf Versicherer werden kurz angeschnitten.

Donnerstag, 29.01.15 16.00 Uhr

- **EXTREMER SEEGANG**

Der Referent erläutert anschaulich an Hand einer Vielzahl von Bildern und auf Grund seiner Erfahrungen als Kapitän sowie seiner Tätigkeit in der Seeunfalluntersuchung seine Sicht auf die in den Medien immer wieder reißerisch gebrachten Beiträge zu „Monster- bzw. Killerwellen“ – Begriffe, die ganz sicher nicht von den Seeleuten stammen.

Das Thema provoziert mit dem Titel:

**„Extremer Seegang – Die Welle aus dem Nichts –
Mythos oder zu hohe Geschwindigkeit?“**

Donnerstag, 12.02.15 16.00 Uhr

- **COSTA CONCORDIA (I)**

Erläutert werden der Unfallhergang und die Evakuierung an Hand öffentlich zugänglicher Untersuchungsberichte und Zeugenaussagen.

Das vorliegende Bildmaterial rechtfertigt die Frage, ob die vorhandenen Rettungsmittel bei einem schnell verlaufenden Unfall angemessen sind?

Die Havarie – eine Ausnahme? - wird im Kontext der allgemeinen Seeschifffahrt betrachtet.

Ein Vergleich zur TITANIC bietet sich an. Wann darf der Kapitän von Bord? Dazu kann diskutiert werden.

Donnerstag, 12.03.15 16.00 Uhr

- **COSTA CONCORDIA (II)**

Zum bisherigen Prozessverlauf – die juristischen Vorwürfe gegen Kapitän, Besatzung und Reederei.

Der Kapitän der Titanic ein Held, weil er starb?

Suche nach Opfern, Ölentsorgung und weitere Aspekte des Umweltschutzes.

Der Aufwand zum Aufrichten und der Sicherung des Schiffes vor und auf dem Weg zur Verschrottung.

Bei Zeit und Interesse weiterführende Erläuterungen zum Kentern der südkoreanischen RoPax-Fähre SEWOL am 16. April 2014 mit dem Tod von 304 Passagieren bei nur 476 Personen an Bord.

REFERENT

Dipl.-Ing. Peter Jungnickel
Kapitän

