



WeitSicht

Kieler
Erfindungen
für die
Schifffahrt

**Maritimes Viertel
Kultur am Kanal e.V.**



Inhalt

- 5 Vorwort**
WeitSicht - Kieler Erfindungen für die Schifffahrt
- 6 Von der Idee zur Vernissage**
Kurator der Ausstellung: Einleitende Worte
- 8 Die Ausstellung**
Stellwände und Exponate
- 30 Vernissage und Veranstaltungen**
Jetzt geht's los
- 32 Vom Morsen zum Wetterkartenschreiber**
Wilhelm Ahrens - Hell Verein Kiel e.V.
- 36 Der Brandtaucher - Erstes deutsches U-Boot**
Dr. Timo Erlenbusch - Historiker
Stadtarchiv Kiel
- 40 Autonome Schifffahrt auf der Förde?**
Anne Wimber - CAPTN Initiative
- 43 Brennstoffzellen - Schiffsantrieb der Zukunft?**
Stefan Krummrich -
thyssenkrupp Marine Systems
- 46 HF-Kommunikation von Kiel in die Welt**
Markus Krupinski - Produktschulung,
Hagenuk Marinekommunikation - HMK

50 Die Tücken der Technik im Bordbetrieb

Kapt. Gerald Immens -
Nautischer Verein zu Kiel

55 Navigationssysteme der Zukunft

Daniel Sommerstedt -
System Engineer, Anschütz GmbH

58 Anschütz und Einstein - Eine Kieler Freundschaft

Prof. Dr. Uwe Jenisch - Seerechtler, Kiel

62 Alexander Behm - Vom Echolot zur Ultraschall-Untersuchung

Dr. Jörg Schimmeler - Autor Behm-Biografie
Dr. Redelf Habben - Mediziner,
Verein Denkmal Kiel

65 Die Geschichte des Christian Hülsmeier

Radar - Eine deutsche Erfindung

67 Was ist eigentlich ...?

Zusatzinformationen und Erklärungen

72 Der Verein

Maritimes Viertel - Kultur am Kanal e. V.

73 Vorbereitung ist immer mühsam

Das Making-Of

Impressum

Maritimes Viertel - Kultur am Kanal e. V. (Hrsg.)
Arkonastraße 1 - 24106 Kiel

Layout/Produktion: Kirsten Borm
Lektorat: Susanne Kalweit
Druck: nndruck
Selbstverlag, Kiel 2023

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Vereins
Maritimes Viertel - Kultur am Kanal e.V. unzulässig.

Titelbild: Rudergänger auf einem Segelschulschiff (1951)
Quelle: Bundesarchiv, Bild 183-11500-0300 / CC-BY-SA 3.0

Soweit im Folgenden die männliche Form aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwendet wird, sind stets Menschen aller Geschlechter gemeint.

Viertel“ alle an einem Strang ziehen und wir von unseren Partnern einen großen Vertrauensvorschuss bekamen.

Die letzten Wochen der Vorbereitung waren spannend. Passen alle Exponate wie geplant? Wie lassen sie sich sichern? Funktioniert das Beleuchtungskonzept? Und vieles mehr. Was für ein toller Moment war dann die feierliche Vernissage mit musikalischer Umrahmung durch junge

Künstlerinnen und Künstler! Und zu sehen: Ja, alles klappt! Und noch ein schönes Beispiel für das Teamwork im Verein: Nach den ersten Tagen merkten wir, dass etwas fehlt, und in unglaublichen drei Tagen (!) wurde eine Führung per Audioguide in kompletter Eigenarbeit erstellt!

Von Anfang an war klar, dass die Ausstellung von einem attraktiven und inhaltlich passenden Vortragspro-

gramm begleitet werden sollte. Auch hier gab es von den zum Teil beruflich voll eingespannten Referenten bei der Anfrage keine einzige Absage. Diese Reihe war ein voller Erfolg; wir konnten die Anzahl der Zuhörer mit jedem Termin steigern und hatten zuletzt eine durchgehend „volle Hütte“.

Nun sind fünf intensive Ausstellungsmonate vorbei und wir sind sehr stolz, dass unser Konzept aufgegangen ist. Besonders das Motto „Bitte anfassen und ausprobieren“ (außer bei wenigen besonders geschützten Exponaten) kam ausgezeichnet an. So wird auch komplexe Physik plastisch und verstehbar. Uns wird der kleine Schreckmoment fehlen, wenn jeder einmal die Takelure ausprobieren. Es hätten zwar gerne noch mehr Besucher sein dürfen, aber wirklich alle, die bei uns waren, blieben viel länger als geplant und waren voll des Lobes.

Was bleibt, außer noch einmal ganz viel Dank an alle Beteiligten abzustatten, auch wenn sie hier namentlich nicht genannt werden?

Es wäre schön, wenn Vereine wie das Maritime Viertel mit dem, was sie mit begrenzten Mitteln leisten, deutlich mehr Beachtung bei den lokalen Medien und der Kieler Kulturpolitik finden. Und dann wünsche ich mir ganz persönlich, dass die tollen Exponate nicht wieder in dunklen Kellern verschwinden, sondern weiterhin präsentiert werden können.

Gerald Immens

Wir bedanken uns für die Unterstützung:



Die Tücken der Technik im Bordbetrieb

Aus dem Blickwinkel des Kapitäns

Gerald Immens - Lotse / Kapitän / Ausstellungskurator

Auch wenn die Ausstellung „Weit-Sicht“ deutlich macht, welche großen Erfolge bei der Schiffssicherheit durch die technische Entwicklung gerade auch in der jüngeren Vergan-

genheit erzielt wurden, so passieren trotzdem viele Unfälle. Immer stellt sich die Frage: Wie konnte es dazu kommen?



1

genheit erzielt wurden, so passieren trotzdem viele Unfälle. Immer stellt sich die Frage: Wie konnte es dazu kommen?

Experten streiten immer wieder, ob technische Mängel und/oder menschliches Versagen als Ursache zu nennen sind. Nur selten ist die Frage dann so eindeutig zu beantworten, wie beim Unfall des Containerschiffes „Akacia“ (Bild 1), das am 20.02.2018 mit voller Fahrt das Schleusentor gerammt hatte. In akribischer Kleinarbeit fanden die Ermittler heraus, dass Metallsplitter im Hydrauliköl ein Umsteuerungsventil blockiert hatten.

Es muss also zunächst die Frage geklärt werden, warum die Schifffahrt prozentual noch immer erheblich mehr Unfälle zu verzeichnen hat als zum Beispiel die Luftfahrt. Natürlich ist die zu erwartende Anzahl der Op-

fer im Falle eines Systemausfalles im Flugzeug als erster Punkt zu nennen. Ganz selbstverständlich ist es im Interesse eines jeden Passagiers, dass es bei einem Flug gar nicht erst zu ei-

nem auch noch so kleinen Ausfall der Aggregate kommen könnte. Es gibt aber noch einen anderen Faktor: Ein



2

Flugzeug gehört immer zu einer vollkommen identischen Serienproduktion; diese wird so zugelassen und bleibt ohne Veränderungen im Betrieb. Trotz der wenig ergonomisch

anmutenden Anordnung unendlich vieler Tasten und Bedieneinheiten in einem modernen Airbus (Bild 2) wird ein Pilot nur auf diesen Typ geschult und darf einen anderen Flugzeugtyp erst nach einer umfangreichen Umschulung fliegen!

Das ist in der Schifffahrt komplett anders: Jedes Schiff ist ein Unikat, wird im Laufe seines Betriebes ständig umgebaut oder erweitert. Neue Geräte werden an irgendeinem passenden Platz in der Brücke mit oft „fliegenden“ Kabeln montiert; nicht einmal zwei Schwesterschiffe einer Serie sind zwingend völlig identisch. Im Laufe des Schiffslebens werden Knöpfe überflüssig oder neue wichtige kommen hinzu. Ein Kapitän oder Offizier erhält im Allgemeinen keine längere Einweisung, sondern es kommt durchaus vor, dass er in der Schleuse ganz neu anmustert und dann gleich seine Wache geht. Zur

