

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

JANUAR 2014

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

FOOD-LOGISTIK

Speisen auf Reisen

28



BILANZ

VDR-Präsident
Michael Behrendt
über das Schifffahrts-
jahr 2013

14



EUROPA

Martin Schulz,
EU-Parlaments-
präsident, zu Gast
beim VDR

22

KULTUR

Verlag und Meer:
Das Magazin
„mare“ feiert
Jubiläum

50

ANZEIGE

Von politischen Erfolgen, europäischen Werten und leckerer Logistik



Auch das Jahr 2013 war für die Schifffahrt ein schwieriges. Niedrige Charter- und Frachtraten und hohe Treibstoffkosten machen der Branche zu schaffen. Erschwerend kommt hinzu, dass viele Banken ihr Schifffahrtsengagement zurückfahren. **In seiner persönlichen Bilanz (ab S. 14) kann VDR-Präsident Michael Behrendt erhebliche Erfolge vermelden:** Die Verabschiedung der Maritime Labour Convention, die Fortsetzung des Maritimen Bündnisses und die Regelung des Einsatzes von privaten Sicherheitskräften an Bord deutscher Schiffe zum Schutz gegen Piraten waren wichtige politische Meilensteine des vergangenen Jahres. Die verhalten optimistische Botschaft: Die Krise ist noch nicht vorüber – aber mit vereinten Kräften zu meistern!

Engagement von uns allen erfordert ein anderes großes Projekt: die Einheit Europas. Der Präsident des Europäischen Parlaments, Martin Schulz, war bei Deutschlands Reedern zu Gast. Der überzeugte Europäer hielt **ein leidenschaftliches Plädoyer für den „alten“ Kontinent** und dessen Wertekanon, den es zu verteidigen gelte. Dafür komme man auch um Reformen bei den EU-Institutionen nicht herum. Wir dokumentieren die eindrucksvolle Rede in Auszügen (ab S. 22).

Speisen und Getränke für mehr als 2.000 Passagiere: Vor dieser Herausforderung steht nicht nur das Küchenpersonal an Bord eines Kreuzfahrtschiffs, sondern auch das Logistikteam der Reederei. Der perfekte Speiseplan für zehn Luxusliner, die auf den Weltmeeren unterwegs sind: In unserer **Geschichte über die Food-Logistik von AIDA Cruises** (ab S. 28) zeichnen wir nach, was dazu gehört, damit Masse und Klasse eine leckere Verbindung eingehen.

Das sonore Begrüßungs-Tuten nicht nur von Kreuzfahrtschiffen gehört zum besonderen Charme einer Hafenstadt. Doch eigentlich dient das akustische Signal vor allem der Sicherheit auf See. **Die Firma Zöllner, die wir in unserer Zulieferer-Serie porträtieren** (ab S. 44), ist Spezialist für die lautstarke Technik. Da sieht man mal, wie vielfältig die Schifffahrt auf sich aufmerksam macht.

Viel Spaß bei der Lektüre und ein erfolgreiches Jahr 2014 wünscht Ihnen Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads 'Dirk Max Johns'.

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 01/2014



14



18



22

... WIRTSCHAFT & POLITIK

- 6 LUFTBILD**
Blick aus dem All
- 8 PERSONALIEN**
Namen und Nachrichten
aus der maritimen Wirtschaft
- 9 KOMMENTAR**
von Ralf Nagel
- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen

- ▶ **14 BILANZ**
VDR-Präsident Michael Behrendt über das
Schiffahrtsjahr 2013, politische Erfolge
und künftige Herausforderungen

- 18 SCHIFFSBRENNSTOFF**
Planungssicherheit gefragt: Experten
diskutieren beim Shell Energie-Dialog

- 20 BUNDESKABINETT**
Die Erwartungen der Schifffahrt an den
neuen Verkehrsminister – und die Freude
über einen versierten Maritimen Koordinator

- ▶ **22 EUROPA**
Auf Einladung des VDR hielt EU-
Parlamentspräsident Martin Schulz ein
leidenschaftliches Plädoyer für Europa

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- ▶ **28 KREUZFAHRTEN**
Das leibliche Wohl von 2.000 Passagieren
im Blick: Die Herausforderungen der
Food-Logistik bei AIDA Cruises

- 34 FORTBILDUNG**
Die Reederei Bugsier setzt Maßstäbe in
Sachen Mitarbeiterschulung

... LOGISTIK & FINANZEN

- 36 FINANZIERUNG**
Neues aus Fonds und Zweitmarkt
- 38 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten
- 40 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 42 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- 44 SERIE I: AUSRÜSTER**
Schiffe, hört die Signale:
Akustische Sicherheitstechnik
von Zöllner
- 48 SERIE II: MARITIME MUSEEN**
Teil 12: Vancouver Maritime Museum
- ▶ **50 MEDIEN**
Verlag und Meer: Die Macher des
Magazins „mare“ feiern Jubiläum
- 55 SOZIALES**
Kreuzfahrten: Barrierefrei an Bord
- 56 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 58 PORTRÄT**
Die Malerin Jeannine Platz hat ein
Faible für maritime Motive
- 59 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	60
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	62
IMPRESSUM	62

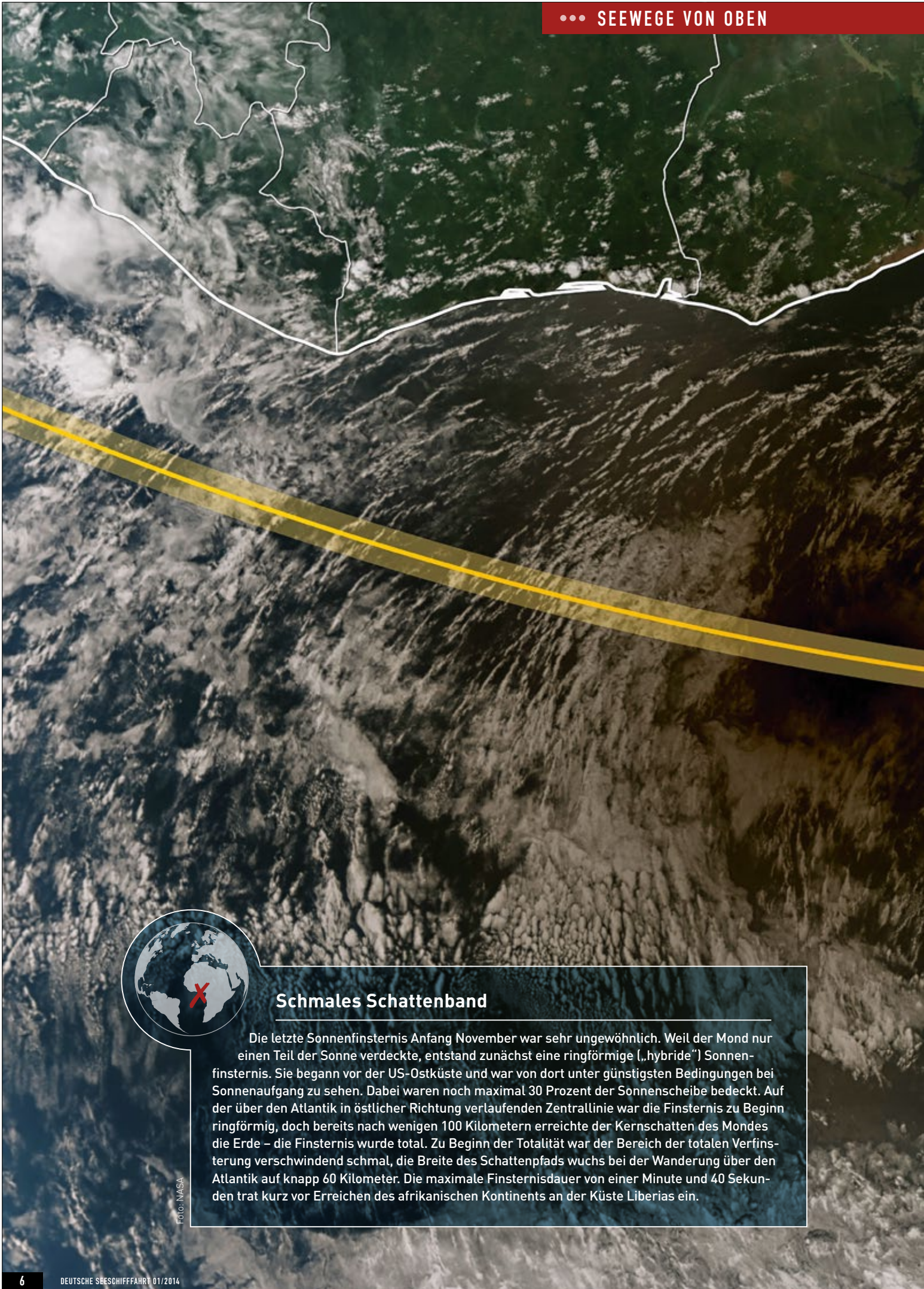
28



44



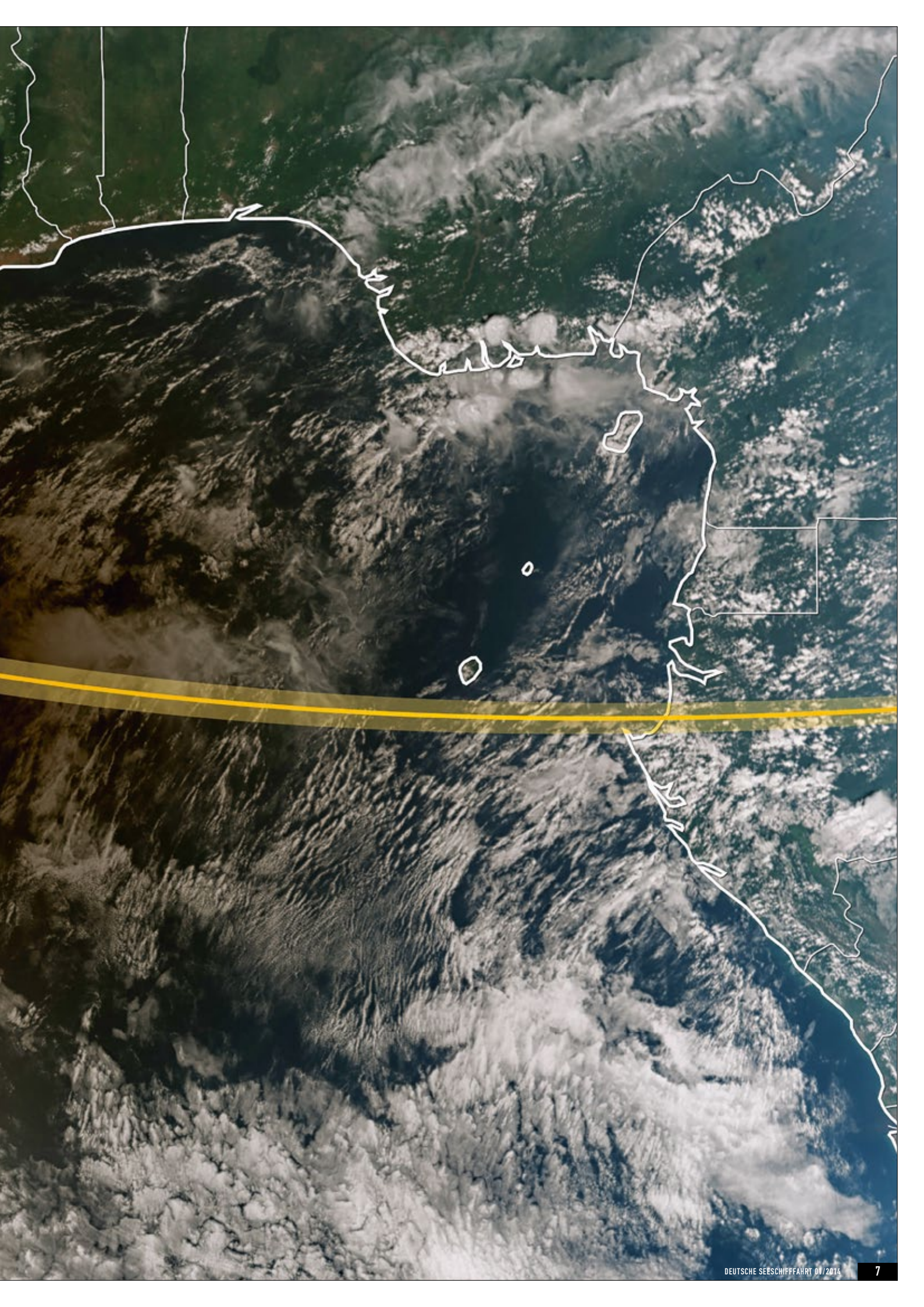
50



Schmales Schattenband

Die letzte Sonnenfinsternis Anfang November war sehr ungewöhnlich. Weil der Mond nur einen Teil der Sonne verdeckte, entstand zunächst eine ringförmige („hybride“) Sonnenfinsternis. Sie begann vor der US-Ostküste und war von dort unter günstigsten Bedingungen bei Sonnenaufgang zu sehen. Dabei waren noch maximal 30 Prozent der Sonnenscheibe bedeckt. Auf der über den Atlantik in östlicher Richtung verlaufenden Zentrallinie war die Finsternis zu Beginn ringförmig, doch bereits nach wenigen 100 Kilometern erreichte der Kernschatten des Mondes die Erde – die Finsternis wurde total. Zu Beginn der Totalität war der Bereich der totalen Verfinsternung verschwindend schmal, die Breite des Schattenpfads wuchs bei der Wanderung über den Atlantik auf knapp 60 Kilometer. Die maximale Finsternisdauer von einer Minute und 40 Sekunden trat kurz vor Erreichen des afrikanischen Kontinents an der Küste Liberias ein.

Foto: NASA



VDR



Neues Mitglied im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR) ist **Joachim Zeppenfeld**. Der Geschäftsführende Gesellschafter der Bremer Bereederungsgesellschaft (BBG) ist auch

Vorstandsmitglied des Bremer Rhedervereins. Zeppenfeld, dessen Onkel Horst ebenfalls Reeder ist, ersetzt im VDR-Gremium Thorsten Mackenthun. Die BBG ist mit der Münchener Conti-Reederei verbunden und managt derzeit rund 30 Schiffe, darunter die komplette Bulker-Flotte von Conti.

DNV GL



Neu zum in Hamburg beheimateten maritimen Bereich der fusionierten Klassifikationsgesellschaft DNV GL stößt der Norweger **Knut Ørbeck-Nilssen**. Er wird Mitglied im Executive Committee bei DNV GL Maritime. Ørbeck-Nilssen ist seit 1990 bei DNV. Sein Chef, CEO Tor E. Svensen, hob die in „verschiedenen Disziplinen erworbenen Erfahrungen“ seines Landmanns hervor. Ørbeck-Nilssen folgt auf

den Niederländer Erik van der Noordaa. Der bisherige GL-CEO hat das fusionierte Unternehmen zum Jahresende verlassen.

Zu Ørbecks Team gehört künftig auch **Matthias Ritters** als Maritime Regional Manager für die Region Germany. Er war vorher beim Germanischen Lloyd für die Region Europa/Mittlerer Osten/Afrika verantwortlich und verfügt ebenfalls über mehr als 20 Jahre Berufserfahrung im maritimen Sektor. Ritters ist seit Oktober 2006 beim GL. Zuvor war er Technischer Direktor der Schlüssel Reederei in Bremen. Nach Abschluss seines Schiffbaustudiums an der Hochschule Bremen begann Ritters seine berufliche Laufbahn als Besichtiger bei Lloyd's Register of Shipping und war in verschiedenen Funktionen im Ausland tätig, darunter in London, Kopenhagen und Dubai.

Marenave AG



Der Aufsichtsrat der Marenave Schifffahrts AG hat **Ole Daus-Petersen** zum Vorstand der Gesellschaft bestellt. Er folgt damit Tobias König, der zum 31. Dezember 2013 sein Amt aus persönlichen Gründen niedergelegt hat.

Daus-Petersen, Jahrgang 1968, blickt auf mehr als 20 Jahre Erfahrung in der internationalen Schifffahrt zurück. Zuletzt arbeitete der gebürtige Däne in Japan als Geschäftsführer und Repräsentant der international renommierten Bulker- und Tankerreederei J. Lauritzen. Nach Abschlüssen an der Copenhagen Business School und der London Business School war Daus-Petersen unter anderem seit 1993 bei dem bekannten Schiffsmakler SSY (Simpson Spence & Young) beschäftigt, wo er – zuletzt als Senior Director – Stationen in New York, Hongkong und London absolvierte.

Außerdem sammelte er als freier Berater einer in Hamburg ansässigen und auf die Schifffahrt spezialisierten Corporate-Finance-Beratungsgesellschaft vertiefte Kenntnisse des deutschen Schifffahrtsstandortes.

NORD/LB



Thomas Bürkle wird neuer Risikovorstand der NORD/LB Norddeutsche Landesbank. Bürkle war zuvor Vorstandsvorsitzender der Deutschen Hypothekenbank, einem Tochterunternehmen der NORD/LB. Er übernimmt

die Nachfolge von Dr. Johannes-Jörg Riegler. „Thomas Bürkle ist ein erfahrener Manager, der bereits in vielen Spitzenpositionen innerhalb des NORD/LB Konzerns und an verschiedenen Standorten weltweit seine außerordentlichen Fähigkeiten unter Beweis gestellt hat“, erklärte der Aufsichtsratsvorsitzende der NORD/LB und Niedersächsische Finanzminister Peter-Jürgen Schneider.

Der 60-Jährige stehe für eine konsequente Fortsetzung der bewährten konservativen Risikopolitik, mit der die Bank gut durch die Finanzkrise gekommen sei. Mit der Optimierung des RWA-Managements habe er selbst einen wertvollen Beitrag dazu geleistet.

HHM



Neuer Co-Vorstand bei Hafen Hamburg Marketing wird der ehemalige SPD-Bundestagsabgeordnete **Ingo Egloff**. Er übernimmt die Nachfolge von Claudia Roller, die bis Juni 2013 mit dem anderen Vorstand Axel Mattern

eine Doppelspitze gebildet hatte. Egloff war zwischen 2001 und 2011 Hamburger Bürgerrechtsabgeordneter, bevor er MdB wurde. HHM vertritt rund 300 Mitglieder.

Mecklenburg-Vorpommern



Neuer Verkehrsminister von Mecklenburg Vorpommern wird der bisherige Staatskanzlei-Chef **Christian Pegel**. Der 39-jährige Jurist folgt auf den aus gesundheitlichen Gründen scheidenden Ressortchef Volker

Schlotmann. Der Greifswalder SPD-Mann Pegel gilt als politisches Allround-Talent und enger Vertrauter von Ministerpräsident Erwin Sellering (SPD).

DSM



Der Stiftungsrat unter Vorsitz von Bremens Bürgermeister Jens Böhrnsen hat **Konrad Otten** zum kaufmännischen Geschäftsleiter beim Deutschen Schifffahrtsmuseum berufen. Er war vorher Vizechef des Rechnungsprüfungsamtes Bremerhaven.

Marineflieger



Der bisherige stellvertretende Kommandeur und Chef des Stabes, **Hans-Jörg Dethlefsen**, steigt zum Chef der Marineflieger auf. Der Kapitän zur See folgt auf den tödlich verunglückten Andreas Horstmann.



Foto: VDR/Engel+Gielen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Die guten Vorsätze rasch umsetzen

Ein Jahreswechsel ist immer die Zeit der guten Vorsätze. Besonders gilt dies in diesem Jahr für die neue Bundesregierung. Nach der Ernennung der Bundesminister und Staatssekretäre kurz vor den Weihnachtsfeiertagen nimmt sie zu Beginn des neuen Jahres richtig Fahrt auf. Bei der Schifffahrtspolitik kann sich die Bundesregierung am französischen Mathematiker und Philosophen Blaise Pascal orientieren, der einmal gesagt hat: „Es gibt bereits alle guten Vorsätze, wir brauchen sie nur noch anzuwenden.“

Im Koalitionsvertrag haben CDU/CSU und SPD den richtigen Kurs für die deutsche Seeschifffahrt und den maritimen Standort Deutschland angelegt. Die zentralen Aussagen zur Seeschifffahrt nehmen in der Vereinbarung einen breiten Raum ein. Das unterstreicht die gewachsene politische Bedeutung der Branche. Sie ist unverzichtbar für die deutsche Ex- und Importwirtschaft und sichert 94.000 hochwertige Arbeitsplätze an Bord und an Land.

In der neuen Bundesregierung und im Deutschen Bundestag gibt es für uns wichtige Partner mit maritimem Sachverstand, die sich für den Schifffahrtsstandort Deutschland einsetzen. Den Dialog mit ihnen werden wir führen und uns mit konstruktiven Vorschlägen in die Arbeit der Bundesregierung und des Bundestags einbringen.

Ein wichtiges Thema ist das Moratorium für die Versicherungssteuer auf Erlöspools bis 2015. Wir brauchen rasch ein Gesetzgebungsverfahren für eine pragmatische Lösung, die dauerhaft Rechtssicherheit schafft.

Gerade mit Blick auf die Europäische Union vertrauen wir auf die Zusage der Koalitionspartner, von nationalen und regionalen Alleingängen bei der Regulierung der Seeschifffahrt abzusehen. Deutsche Handelsschiffe sind auf allen Weltmeeren unterwegs. Unsere Reedereien stehen im harten globalen Wettbewerb. Genau deshalb braucht unsere Branche einheitliche internationale Regeln, die für alle gelten und niemanden bevorzugen oder benachteiligen.

Angegangen werden muss auch die Modernisierung der deutschen Flaggenstaatverwaltung. Statt unterschiedlicher Zuständigkeiten und Verzögerungen bei eiligen Anfragen brauchen wir einen zentralen Ansprechpartner für alle Belange der Schifffahrt und einen effizienten Service – rund um die Uhr und 365 Tage im Jahr.

Die guten Vorsätze sind formuliert. Jetzt muss die Bundesregierung sie umsetzen.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



KOLOSS: Die „Prelude“ ist fast 500 Meter lang, 75 Meter breit und mehr als 90 Meter hoch.

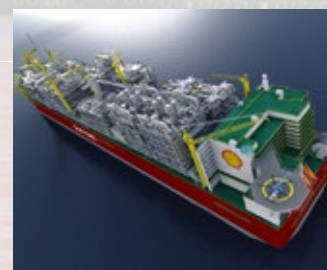
Die größte schwimmende Offshore-Anlage der Welt

Der Ölkonzern Shell hat seinen neuen Flüssiggastransporter „Prelude“ in Empfang genommen – das größte schwimmende Bauwerk der Welt.

Die „Prelude“ wird nach der kompletten Fertigstellung im Jahr 2015 die größte schwimmende Offshore-Anlage der Welt sein. Das Schiff wird über

dem „Prelude“-Gasfeld 200 Kilometer vor der Küste Australiens ankern, das Erdgas aus dem Boden fördern, unter hohem Energieeinsatz verflüssigen, lagern und auf Flüssiggastransporter umlagern – damit der Rohstoff in die ganze Welt transportiert werden kann.

www.shell.com



ERDGASANLAGE: Die Kosten lagen wohl bei rund zwölf Mrd. Dollar.

Foto: Shell



BV macht in LNG

Eine große Expertise in Sachen LNG kann die französische Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas aufweisen.

ERFOLG: BV-Chef Hans J. Gätjens.

Darauf wies Dr.-Ing. Hans J. Gätjens bei der traditionellen Beaulois-Primeur-Verkostung von BV in Hamburg hin. Man habe Schiffbauer und Zulieferer beraten. Die Anzahl der Einheiten mit BV-Klasse ist in Deutschland auf über 300 und weltweit auf über 10.000 Einheiten gestiegen.

www.bureauveritas.de

Foto: Bureau Veritas

EU bewilligt Fördermittel für Scandlines

Die EU fördert ein innovatives Projekt von Scandlines, das Hybridtechnologie und Abgaswäscher kombiniert, mit 6,4 Mio. Euro.

Der Schadstoffausstoß auf der Route Puttgarden – Rødby wird dadurch künftig erheblich reduziert. Zur Förderung des Projektes „Sustainable Traffic Machines – On the way to greener shipping“ hat die EU rund 6,4 Mio. Euro bewilligt. Die Fördermittel stammen aus dem TEN-V-Programm der EU-Kommis-

sion und werden für die Umrüstung zweier Fähren eingesetzt.

www.scandlines.de



FÄHRE: Schnell und umweltfreundlich zwischen Puttgarden und Rødby.

Foto: Scandlines

Thomas Rehder neuer ECSA-Präsident

Der Deutsche Thomas Rehder ist neuer Präsident des Europäischen Reederverbands ECSA.

Rehder ist seit 1987 Geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG in Hamburg. Carsten Rehder bereedert 25 Container- und fünf Massengutschiffe. Rehder ist u.a. auch Mitglied des Verwaltungsrats des VDR. „Wir freuen uns sehr, dass mit Thomas

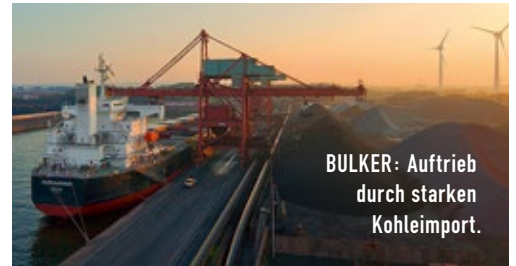


PROFI: Thomas Rehder verfügt über viel unternehmerische Erfahrung.

Rehder nach mehr als 20 Jahren wieder ein Deutscher an der Spitze des Europäischen Reederverbands steht“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. Die EU greife immer stärker in die Regulierung der Seeschifffahrt ein. Rehders gute Vernetzung in der europäischen Schifffahrt sei deshalb für die deutsche und europäische Seeschifffahrtsindustrie sehr wertvoll.

www.ecsa.eu

Foto: Johns



BULKER: Auftrieb durch starken Kohleimport.

Rekord bei Kohleimport

Deutschland deckt seinen Bedarf an Steinkohle zunehmend durch Importe. Die legten im vergangenen Jahr auf über 50 Mio. Tonnen zu.

Der seewärtige Steinkohlehandel (Kesselkohle) wird insgesamt rund 850 Mio. t erreichen, so der Verein der Kohlenimporteure (VDKI). Er steigt damit um knapp 3 Prozent und erreicht insgesamt eine neue Höchstmarke. Verantwortlich für die Steigerung ist vor allem China, das aufgrund der günstigen Weltmarktpreise seine Importe aus Australien und Indonesien erhöhte. www.verein-kohlenimporteure.de

Foto: HHLA

DGzRS würdigt Rettung auf hoher See

„In Anerkennung des vorbildlichen und mit großem seemännischen Geschick“ geführten Rettungseinsatzes hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) Seeleute von drei Schiffen ausgezeichnet.

- Im Einzelnen handelt es sich um die Crew des MS „Yantian Express“ der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd für die Rettung von 26 Schiffbrüchigen am 17. Juni 2013 im Indischen Ozean;
- die Crew des MS „Buxmoon“ der NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft für die Rettung von fünf Schiffbrüchigen am 3. Juli 2013 in der Straße von Malakka;



ZEREMONIE: Übergabe der Rettungsmedaillen an Offiziere von Hapag-Lloyd und NSB.

- die Crew des MS „Buxlagoon“ (ebenfalls NSB) für die Rettung zweier weiterer Schiffbrüchiger am 4. Juli 2013 im selben Fall. Zur Verleihung kamen u.a. Hapag-

Lloyd-Chef Michael Behrendt und sein Personalleiter See Arnold Lipinski sowie der nautische Direktor von NSB, Eckart Möller. www.seenotretter.de

Foto: DGzRS/Die Seenotretter

ANZEIGE



ÜBERGABE: Stipendiat Kamiar Shodjaaei-Pilehrood, Winfried Schumann, Carl Büttner Shipmanagement (links), und Prof. Ralph Becker-Heins.

Carl Büttner prämiiert Studenten

Kamiar Shodjaaei-Pilehrood, Nautik-Student an der Hochschule Bremen im fünften Semester, darf sich ein Semester lang über 400 Euro monatlich freuen.

Gestiftet wurde das Stipendium von der Bremer Reederei Carl Büttner als Studienbeihilfe für besonders herausragende Studierende des Studiengangs Nautik an der Hochschule Bremen. Das zum 150-jährigen Firmenjubiläum im Herbst 2006 zur Verfügung gestellte Stiftungsvermögen wird durch die Carl-Büttner-Stiftung angelegt. www.carlbuettnner.de

Foto: Hochschule Bremen

Pioniere im Studium Reedereimanagement

Bereits vor Ende der regulären Studiendauer haben vier Studierende des Studiengangs Schiffs- und Reedereimanagement (SRM) an der Hochschule Emden/Leer ihren Abschluss erreicht.

„Diese vier Studierenden sind im doppelten Sinn Pioniere“, betont Prof. Dr. Heilmann, Dekan des Fachbereichs Seefahrt. „Sie haben vor drei Jahren als Erste den damals völlig neuen Studiengang SRM gewählt und diesen in Rekordzeit absolviert.“ Alle haben bereits einen Job. www.hs-empden-leer.de

Foto: MTL



SPEZIALIST:
Die „Vidar“ wird für die Blattinstallation im Nordsee-Windpark „Global Tech I“ eingesetzt.

Foto: HOCHTIEF Solutions AG

Hochtief stellt Kranhubschiff „Vidar“ in Dienst

„Vidar“ heißt das nach den Schwesterschiffen „Thor“ und „Innovation“ dritte Kranhubschiff, das Hochtief bei der polnischen Christ-Werft hat bauen lassen.

Das Kranhubschiff wurde speziell für den Bau und die Wartung von Offshore-Windparks sowie von Öl- und Gasanlagen im Meer entwickelt. Durch seine große Decksfläche,

die hohe Deckslast sowie seinen leistungsstarken 1.200-Tonnen-Kran eignet sich das Schiff besonders für die sichere und schnelle Montage von Fundamenten und Komponenten von Windparks in Ost- und Nordsee. „Vidar“ kann Windturbinen aller Größenklassen in Wassertiefen bis zu 50 Meter installieren.

www.hochtief.de

Hartmann setzt verstärkt auf Afrika-Verkehr

Die Leeraner Hartmann-Gruppe erweitert ihren neuen Linienservice von Europa nach Afrika um zwei Schiffe und mehrere Häfen. Im Februar 2014 soll es losgehen.

Damit werde der im Frühling 2013 gestartete Afrika-Service erweitert, so das für Stückgutservice zuständige Hartmann-Unternehmen HPL (Hartmann Project Line).

Bisher fahren drei Mehrzweckfrachter Mauritanien, Ghana, Nigeria und die Elfenbeinküste an. Künftig werden es mit der „Atlantic Power“ (17.500 Tonnen) und der „Pacific Adventure“ (25.000 Tonnen) fünf sein.

In Afrika kommen Häfen in Gabun, der Demokratischen Republik Kongo, Angola und dem Kongo hinzu, in Südeuropa wird das Netz um Anläufe in Bilbao, Leixões und Setubal erweitert. Betrieben wird der Dienst von der Hartmann-Tochter MTL in Duisburg. www.hartmannprojectlines.com



NEUZUGANG: Die „Atlantic Pioneer“ – eines der fünf Schiffe für den neuen Dienst.

Hapag-Lloyd sucht Partner

Die größte deutsche Linienreederei erwägt eine Fusion mit CSAV, der Nummer 1 in Lateinamerika.

Fusioniert wären beide Unternehmen weltweit viertgrößter Akteur. Bislang ist Hapag-Lloyd die Nummer 6, CSAV die Nummer 20. Laut Branchenexperten würden sich beide Reedereien gut ergänzen. Es gebe kaum Überschneidungen zwischen den jeweiligen Liniennetzen. Bereits vor einem Jahr hatten Deutsche und Chilenen über eine Fusion verhandelt. Die Gespräche waren allerdings ebenso gescheitert wie die Verhandlungen mit Hamburg Süd. Hapag-Lloyd-Chef Michael Behrendt hatte wiederholt betont, Überkapazitäten und der hohe Preisdruck erforderten eine Konsolidierung der Branche. Wenn sich eine günstige Gelegenheit ergebe, werde Hapag-Lloyd sie nutzen.



CONTAINERSCHIFF: Positive Skaleneffekte erwartet.

Foto: Hapag-Lloyd

CINS für soziale Verantwortung ausgezeichnet

Das Cargo Incident Notification System (CINS) ist mit dem Containerisation International Award 2013 prämiert worden.

Das datenbankbasierte System zur Erfassung von Containerdaten über die gesamte Lieferkette erhielt die Auszeichnung in der Kategorie Corporate Social Responsibility. Das CINS-Netzwerk, das von fünf der größten Linienreedereien (darunter Hapag-Lloyd) gegründet worden ist, umfasst derzeit 25 Mitglieder. Die Federführung hat die Container Owners Association.



EHRUNG: Die CINS-Mitglieder nahmen die Auszeichnung in London entgegen.

Neuer CINS-Chairman ist Uffe-Ernst-Frederiksen (Maersk), der seinem Vorgänger Reinhard Schwede, Gefahrgutexperte bei Hapag-Lloyd, für seine Aufbauarbeit dankte.

www.containerownerassociation.org

Frankreich erlaubt bewaffnete Teams

Auch die französische Regierung will den Einsatz privater Sicherheitsdienste zum Schutz französischer Schiffe gegen Piraten erlauben.

Mit der Möglichkeit, bewaffnete Einheiten einzusetzen, solle „die Benachteiligung der französischen Flotte“ gegenüber anderen Flaggen beendet werden, so Premierminister Jean-Marc Ayrault. Im Februar wurde

der französische Öltanker „Gascogne“ vor der Elfenbeinküste gekapert, im Juni wurde der Chemikalienanker „Adour“ vor Togo Opfer eines Überfalls.

Die Bundesregierung hat den Einsatz von Sicherheitsteams auf Schiffen unter deutscher Flagge bereits geregelt, seit vergangendem Dezember sind erste Unternehmen zugelassen.

www.icc-deutschland.de

ANZEIGE



„Die Branche hat die richtigen Schritte eingeleitet“

Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder, über das zurückliegende Schifffahrtsjahr, die politischen Erfolge des VDR, die Herausforderungen für die Branche im Zeichen der Dauerkrise und die Erwartungen der maritimen Wirtschaft an die neue Bundesregierung.

Wie steht es um die deutsche Seeschifffahrt im nunmehr sechsten Jahr der Krise? Was hat die Branche in den vergangenen zwölf Monaten erreicht? Und was erwarten wir von der neuen Bundesregierung? Auf diese Fragen möchte ich versuchen, Antworten zu geben.

Die Lage auf den Schifffahrtsmärkten hat sich in den vergangenen zwölf Monaten noch nicht verbessert. Die Charraten stagnieren in den meisten Fällen auf einem zu niedrigen Niveau. Unsere Finanzpartner, die über viele Jahre vertrauensvoll mit uns zusammengearbeitet haben, setzen den Abbau ihrer Schifffahrtsportfolien fort. Auch die Linienreedereien konnten bei den Frachtraten nicht die angestrebten Erhöhungen durchsetzen. Sie bewegen sich vielfach sogar nochmals unter dem Vorjahresniveau. Das hätte niemand für möglich gehalten, weil das Niveau der Frachtraten vor einem Jahr schon so niedrig war. Hinzu kommen strengere Auflagen für mehr Umwelt- und Klimaschutz, die weitere Kostenbelastungen für die Charter- und Linienreedereien mit sich bringen.

Im Jahr 2013 hat sich der Trend zu Kooperationen fortgesetzt – gerade bei den kleinen und mittelständischen Charterreedereien mit nur wenigen Schiffen. Bereederungs-Aktivitäten wurden zusammengelegt und gemeinsam neue Finanzierungspartner gewonnen.

Die deutschen Charterreedereien verstehen es, sich auf die neuen Rahmenbedin-

gungen einzustellen. Gerade beim Thema Finanzierung entwickeln sie neue Strategien, bauen systematisch neues Wissen auf und haben bereits erste Erfolge erzielt. Investitionen in deutsche Schiffe werden für neue institutionelle Anleger interessant. So investieren etwa amerikanische Banken und Fonds in die deutsche Flotte. Einige Charterreedereien haben auch erfolgreich Anleihen gegeben.

Und auch bei den Bestandsschiffen, die unter großem Druck stehen, arbeiten die Charterreedereien zusammen mit den Banken an Lösungen. Mit Plattformen, in denen angeschlagene Schiffe zusammengefasst und neu bewertet werden, gewinnen wir wertvolle Zeit, bis die Märkte wieder anziehen. Wir dürfen nicht übersehen: Im Gegensatz zu anderen Teilen der Welt sind wir in Deutschland von Insolvenzen ganzer Reedereien bislang weitgehend verschont geblieben.

Wichtig ist bei allen gemeinsamen Anstrengungen von Banken, Reedereien und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, dass die Schiffe auch über die Krise hinaus in deutschem Eigentum und in deutschem Management bleiben. Denn eines ist völlig unbestritten: Beim Know-how für die Bereederung von Schiffen sind wir weiterhin Spitzenreiter.

Gewachsene Bedeutung

Die zukünftigen Regierungsparteien haben in ihrem Koalitionsvertrag den richtigen politischen Kurs für die deutsche

Seeschifffahrt und den maritimen Standort Deutschland angelegt. Ein so starkes Bekenntnis zu unserer Branche haben wir in vergleichbaren Dokumenten seit Langem nicht mehr gesehen. Das unterstreicht die gewachsene politische Bedeutung der Seeschifffahrt.

Bei der Versicherungssteuer auf Erlöspools gibt es bislang ein Moratorium bis Ende 2015. Die Koalitionsparteien schließen sich mit ihrer Formulierung der Auffassung des letzten Bundestages an, dass es in dieser Sache „pragmatischere Lösungen“ für die Zukunft bedarf.

Um bei derart wichtigen Themen künftig schneller zu reagieren und – noch besser – Konflikte von vornherein ganz zu vermeiden, brauchen wir eine Stärkung des Maritimen Koordinators innerhalb der Bundesregierung. Die Koalitionsparteien wollen seine Rolle stärken, was wir sehr begrüßen. Für uns heißt das: Der Maritime Koordinator muss an den Entscheidungsprozessen mit maritimem Bezug beteiligt werden. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Verkehrsminister Alexander Dobrindt und dem neuen Maritimen Koordinator Uwe Beckmeyer, der ein ausgewiesener Kenner der Materie ist.

Die notwendige Modernisierung der Flaggenstaatsverwaltung in Deutschland findet sich ebenfalls im Koalitionsvertrag wieder. Eine moderne Flaggenstaatsverwaltung aus einer Hand ist eine zentrale Voraussetzung für den deutschen →

→ Schiffahrtsstandort im europäischen Wettbewerb.

Die Koalitionspartner halten am Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der maritimen Wirtschaft fest und wollen die Schiffahrtsförderung fortsetzen. Das ist ein wichtiges Signal für den Fortbestand und die Sicherung des Bündnisses aus Politik, Gewerkschaften und maritimer Wirtschaft, das wir erst im vergangenen Jahr auf eine neue Grundlage gestellt haben.

Internationale Standards

Die Koalitionspartner stellen klar, dass sie auf nationale und europäische Sonderregelungen ausdrücklich verzichten werden. Dies ist ein zentrales Bekenntnis, denn ein Abweichen von internationalen Standards – sei es national oder regional, insbesondere auf EU-Ebene – bringt Wettbewerbsnachteile für die deutsche Seeschifffahrt mit sich.

Das zeigt sich insbesondere am Beispiel des Wettbewerbs der Verkehrsträger untereinander: In den Emissions-Kontroll-Gebieten in Nord- und Ostsee tritt am 1. Januar 2015 der strengere Grenzwert von 0,1 Prozent Schwefelanteil im Brennstoff in Kraft. Schiffsdiesel erfüllt diesen Wert, kostet allerdings derzeit bis zu 50 Prozent mehr als Schweröl. Abgasfilter, die sogenannten Scrubber, sind noch nicht in Serie

am Markt erhältlich – insbesondere nicht für große Schiffe. Zudem kostet ihr Einbau selbst bei kleinen Schiffen anderthalb bis zwei Mio. Euro. Wie sollen die Charter-Reeder für ihre Bestandsschiffe dies finanzieren, zumal die Banken kaum noch Kapital bereitstellen? Die Konsequenz wird sein, dass die meisten Reedereien ab 2015 in den ECAs auf Schiffsdiesel umsteigen müssen und die höheren Kosten an ihre Kunden weitergeben werden.

Dadurch wird, gerade für den Containerverkehr, die Straße wieder wettbewerbsfähig. Tausende Lkws werden bald zusätzlich auf Europas Straßen rollen, anstelle auf dem heute schon klimafreundlichsten und effizientesten Verkehrsmittel Schiff über die Ostsee transportiert zu werden. Dies ist völlig kontraproduktiv für den Klimaschutz, da Menschen und Umwelt nicht nur mit höheren Abgas-Emissionen, sondern auch massiv mit zusätzlichen Lärm-Emissionen entlang der Straßen belastet werden. Vor diesem Hintergrund und um diese unerwünschten Effekte noch zu vermeiden, brauchen wir eine praktikable Förderung von Investitionen in klima- und umweltfreundlichere Technik seitens der Bundesregierung für unsere Schiffe. Die Zeit dafür drängt.

Für die deutsche Seeschifffahrt gab es in den vergangenen zwölf Monaten drei zentrale Ereignisse. Mit dem Seearbeitsge-

setz wurde im August die Maritime Labour Convention der IMO in deutsches Recht umgesetzt. Einheitliche soziale Standards und Arbeitsvorschriften gelten damit weltweit für alle Seeleute an Bord – unabhängig von der Flagge, die das Schiff führt.

Das Übereinkommen verbessert die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf der ganzen Welt und verhindert Sozialdumping. Es stärkt auch die Stellung der deutschen Reeder im Wettbewerb, die die hohen Standards schon lange erfüllen.

Die Konvention kommt als vierte Säule zum internationalen IMO-Regelwerk der Schifffahrt hinzu, das bereits einheitliche Sicherheits- und Ausbildungsstandards sowie umfassende Umweltschutzvorschriften enthält.

Verbindliches Regelwerk

Vor wenigen Wochen sorgten die Arbeitsbedingungen auf den Baustellen für die Fußball-Weltmeisterschaft in Katar für Schlagzeilen. Wanderarbeiter sollen dort wie Sklaven behandelt worden sein – ohne angemessene Ruhezeiten, ohne regelmäßige Bezahlung, ja sogar ohne ausreichend Nahrung. Auch aus den Textilfabriken in Bangladesch erreichen uns immer wieder Nachrichten von schweren Misständen.

In der Seeschifffahrt – und darauf bin ich sehr stolz – verfügen wir als einzige Branche weltweit über ein verbindliches und wirksames Regelwerk, das alle zentralen Bereiche umfasst und globale Gültigkeit besitzt. Nicht nur die Verwaltungen der Flaggenstaaten sorgen für die Einhaltung. Ein weltweites Netzwerk aus Hafenstaatskontrollen garantiert, dass Verstöße aufgedeckt und geahndet werden – von Bußgeldern bis zum Festhalten des Schiffes. Schwarze Schafe landen auf einer Liste und dürfen die Häfen nicht mehr anfahren.

In Deutschland ist das neue Seearbeitsgesetz auch unter einem anderen Aspekt interessant: Mit der BG Verkehr hat eine einzige Behörde gebündelte Kompetenzen erhalten, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu überprüfen. Behördliche Kompetenzen unter einem Dach zusammenzufassen – und damit insgesamt eine moderne Flaggenstaatsverwaltung zu schaffen –, das ist eine zentrale Voraussetzung für den deutschen Schiffahrtsstandort im europäischen Wettbewerb. Dies könnte ein Vorbild für die Reform der deutschen Flaggenstaatverwaltung sein. Im Dezember 2012 hat der VDR die Stif-

Deutsche Seeschifffahrt in Zahlen

Obwohl die Zahl der Schiffe abnahm, bleibt die deutsche Handelsflotte im Weltmaßstab bedeutend. Im Containersegment nimmt Deutschland trotz leichter Einbußen mit einem Anteil von rund 30 Prozent immer noch den 1. Rang ein.

	Q3 / 2013	2012 ¹
Reedereien	388	399
Handelsflotte		
Schiffe	3.523	3.671
Bruttoraumzahl in Mio. BRZ	87,1	89,1
Containerschiffsflotte		
Schiffe	1.570	1.669
Stellplatzkapazität in 1.000 TEU	4.691	4.789
Internationale Marktposition ²		
Anteil an der Welthandelsflotte in %	8,7	9,1
Weltrang	3	3
Anteil an der Weltcontainerschiffsflotte in %	29,9	31,6
Weltrang	1	1

¹⁾ zum 31.12., ²⁾ gemessen nach Eigentumsverhältnissen und BRZ/TEU-Tonnage;
Quellen: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, IHS Fairplay, Knappschaft-Bahn-See, VDR



Foto: Lohrengel

PRESSEKONFERENZ: Zahlreiche Journalisten folgten den Ausführungen von VDR-Präsident Michael Behrendt (Mitte) im Hafen-Klub Hamburg. Das Geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel (rechts) und VDR-Pressesprecher Christof Schwaner standen ihm dabei zur Seite.

tung Schifffahrtsstandort Deutschland gegründet, um die maritime Ausbildung und Qualifizierung am Standort Deutschland dauerhaft zu sichern. Mit im Boot sind die Gewerkschaft ver.di und der Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere. Jede deutsche Reederei, die ein Schiff zeitweise unter einer anderen Flagge fahren lässt und nicht darauf ausbildet, muss einen Ablösebetrag an die Stiftung zahlen.

Seit Anfang 2013 hat die Stiftung rund 20 Mio. Euro aus der Reederschaft eingenommen. Über 2.300 Förderanträge hat die Stiftung seit dem Sommer bereits beschieden. Zusammen mit den zusätzlichen 10 Mio. Euro aus erhöhten Ausflagungsgebühren stellen die deutschen Reeder damit 30 Mio. Euro jährlich bereit, um die Ausbildung an Bord – und damit das maritime Know-how in Deutschland – zu sichern. Inmitten der Krise ist das ein beeindruckendes Bekenntnis zum Standort Deutschland.

Wirksamer Schutz

Viele der jungen Seeleute, die eines unserer Schiffe besteigen, werden im Laufe ihrer Zeit an Bord auch das Horn von Afrika passieren. Die Zahl der Piratenangriffe in der Region ist weiter zurückgegangen. Glücklicherweise gab es in diesem Jahr dort keine neuen Entführungsfälle von Handelsschiffen oder Seeleuten.

Wir verdanken dies einerseits dem Einsatz der Marine und der internationalen Seestreitkräfte in der Region, die durch ihre Präsenz, ihre Aufklärungsarbeit und ihre militärische Unterstützung für den Schutz unserer Seeleute und Schiffe unverzichtbar sind. Zum anderen sorgen die Eigenschutzmaßnahmen der Reedereien für ein hohes Maß an Sicherheit. Eine besonders wichtige Rolle spielen dabei private bewaffnete Sicherheitsdienste, um die Piraten abzuschrecken.

Dank des Deutschen Bundestages haben wir nun auch für Schiffe unter deutscher Flagge eine klare gesetzliche Regelung für den Einsatz von Sicherheitsteams. Seit vergangenem Monat müssen sie eine staatliche Zulassung beim Bundesamt für Ausfuhrkontrolle und Wirtschaft beantragen und strengen Anforderungen genügen.

Jeder Einsatz muss sorgfältig geplant und dokumentiert werden. Bei den Mitarbeitern müssen persönliche Eignung sowie notfallmedizinische und rechtliche Kenntnisse vorhanden sein. Der Einsatz von Schusswaffen ist nur zur Notwehr oder Nothilfe erlaubt, und bei ihnen handelt es sich ausdrücklich nicht um Kriegswaffen, wie in der Vergangenheit hin und wieder behauptet wurde. Wir begrüßen diese hohen Standards, denn wir wollen keine Rambos an Bord, sondern hoch qualifizierte und verantwortungsvolle Sicher-

heitskräfte, die professionell sind und wissen, was sie tun. Erfreulicherweise haben bereits mehrere Unternehmen aus dem In- und Ausland eine Zulassung erhalten. Dabei handelt es sich zum Teil um Dienstleister, mit denen deutsche Reeder schon seit Jahren zusammenarbeiten und gute Erfahrungen gemacht haben.

Eine neue Qualität der Piraterie erleben wir auf der anderen Seite des afrikanischen Kontinents, vor allem im Golf von Guinea. Die Bedrohung durch Piratenangriffe vor Westafrika ist in diesem Jahr nicht nur angestiegen. Zu den brutalen Raubüberfällen kommen zunehmend Geiselnahmen und Lösegelderpressung hinzu. Im April wurden insgesamt neun Seeleute von zwei deutschen Schiffen entführt und kamen glücklicherweise nach kurzer Zeit wieder frei – körperlich unverseht. Aber die psychischen Schäden, die viele Entführungsoffer davontragen, können wir gar nicht ermessen. Die Küstenstaaten in der Region sind deshalb dringend aufgefordert, den Schutz der Handelsschifffahrt zu gewährleisten.

Die Krise ist noch nicht vorüber. Eine schwere Zeit liegt noch vor uns. Aber die Branche hat die richtigen Schritte eingeleitet. Wir wollen auch zukünftig zu den größten und erfolgreichsten Handelsflotten der Welt gehören. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies gelingen kann. ...

Die Schifffahrt braucht Planungssicherheit

Hohe Hürden der IMO stellen die Branche vor enorme Herausforderungen. Beim Shell Energie-Dialog diskutierten Experten intensiv über Regularien, Treibstoffe und die Ausrüstung mit Scrubbern. Text: Sebastian Meißner

Die Schifffahrt soll sauberer werden. Ab 2020 dürfen Schiffe nur noch Brennstoff bunkern, der höchstens 0,5 Prozent Schwefel enthält. Das schreibt die IMO vor. In bestimmten „Emissions-Kontroll-Gebieten“ (Emission Control Area, ECA) wie etwa der Nord- und Ostsee gilt ab 2015 sogar ein Grenzwert von 0,1 Prozent. Schiffe müssen dann mit Marine-dieselloil fahren oder aufwendige Filtertechnik an Bord nachrüsten. Für Neubauten ist ein Flüssiggas-Antrieb eine Alternative.

Wie der Weg zu nachhaltigen Lösungen aussehen könnte, haben Experten aus Wirtschaft und Wissenschaft kürzlich beim Shell Energie-Dialog in Hamburg diskutiert. Mitveranstalter: der Verband Deutscher Reeder (VDR). „Die veränderten Rahmenbedingungen stellen die maritime Wirtschaft vor große Herausforderungen. Sie bedeuten wesentliche Veränderungen bei Schiffskonstruktionen, Antriebs- und Abgasreinigungstechniken und Treibstoffen“, sagte Shell Deutschland-Chef Dr. Peter Blauwhoff vor mehr als 300 Gästen im Theater Kehrwieder in Hamburg.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, sieht die Schifffahrt auf einem guten Weg zu mehr Umweltschutz. „Die maritime Wirtschaft ist die erste und bislang einzige weltweit tätige Branche, die ein global gültiges Klimaabkommen verabschiedet hat. Viele VDR-Mitgliedsunternehmen haben ihre Bestandsflotte bereits nach dem Energie-Effizienz-Design-Index (EEDI) zertifizieren lassen.“ Damit würden bis 2020 rund 14 Prozent Emissionen eingespart. Nagel: „Die Branche braucht keine moralisch aufgeladenen Muntermacher, um den Klimaschutz in der Schifffahrt voranzubringen.“ Mindestens so wirksam wie Regulierung seien die Marktkräfte. Es liege im Interesse der Branche, Schiffe möglichst effizient zu betreiben.

„Wir haben die Grenzwerte der IMO übernommen und halten dies für den richtigen Weg“, sagte Torsten Klimke, der bei der EU-Kommission die Bereiche maritimer Transport und Logistik verantwortet. Es müsse sich wirtschaftlich lohnen, sich daran zu halten. Um die Industrie angemessen zu unterstützen, werde das Budget stärker auf die Schifffahrt ausgerichtet. Ganz frisch wurden zudem Arbeitsgruppen wie etwa das „European Sustainable Shipping Forum“ eingerichtet, in dem die Themen Treibstoffe, Grenzwerte, Forschung und Finanzierung mit der maritimen Wirtschaft diskutiert würden.

Das Königsweg-Dilemma

Ein wesentlicher Aspekt für Investitionsplanungen sind verlässliche Aussagen zur Entwicklung der Treibstoffpreise. Chris Midgley, General Manager Oil Market Analysis der Shell Trading, prognostizierte, dass die Raffineriekapazitäten die Nachfrage übersteigen werden, was vor allem den Preis für Diesel senken werde. Er gehe

daher davon aus, dass die Schifffahrt statt auf aufwendige Filtertechnik auf sauberen Brennstoff setzen werde. Grundsätzlich aber sei der Markt von Unsicherheiten geprägt. Die derzeitige Lage der Reeder bezeichnete Midgley als Dilemma. Welcher Brennstoff – Diesel oder LNG – sich als Königsweg erweisen wird, sei derzeit schwer abzuschätzen.

Diese Unsicherheit macht den Reedern zu schaffen. „Das Container-Transportgeschäft ist ein Kostenwettbewerb. Die Kraftstoffkosten sind der mit Abstand größte Posten in unserem Budget. Wir können nur schwer entscheiden, mit welchem Antriebssystem wir heute Schiffsbestellungen vornehmen sollen, weil nicht klar ist, wie die Lage bei Auslieferung in drei Jahren sein wird“, sagte Dr. Arndt Vespermann, Mitglied der Geschäftsführung der Linienreederei Hamburg Süd.

Für EU-Vertreter Klimke liegt im Flüssiggas die Zukunft der Schifffahrt. „Insgesamt sind von den Emissionsgrenzen rund 10.000 Schiffe im europäischen

„Wenn die erhöhte Nachfrage durch die Schifffahrt die Dieselpreise treibt, werden sich die Autofahrer noch umschauchen.“

RALF NAGEL, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder



Fotos: Shell



EXPERTENRUNDE: Der maritime Schwerpunkt beim Shell-Energie-Dialog im Hamburger Theater Kehr wieder lockte viele Interessenten aus der Branche an.

Kurzstreckensektor betroffen, die mehr als 50 Prozent ihrer Zeit in den ECA-Gebieten fahren“, sagte Klimke. Die Maßnahmen der EU sehen deshalb u.a. die Versorgung aller wichtigen europäischen Häfen mit LNG vor – ob per Terminal, Lkw, Barge oder in Containern, sei dabei den jeweiligen Häfen überlassen. Auch Chris Midgley betonte den wertvollen Beitrag von LNG zum Umweltschutz. Die umfangreiche Infrastruktur mit Förderung, Transport, Lagerung, Verflüssigung, Be- und Entladung werde den Preis aber in die Höhe treiben. „Dadurch könnte LNG auf lange Sicht unwirtschaftlich werden“, so Midgley.

Alternative Scrubber

Dr. Hermann J. Klein, CEO von E.R. Schifffahrt, bemängelte die hohe Planungssicherheit für Reedereien. Bis heute sei den Unternehmen nicht klar, ob sich das Fahren mit teureren Kraftstoffen oder der Einbau von Abgaswäschern, sogenannten Scrubbern, mehr lohne. „Der Einbau sol-



TEILNEHMER: Der Einladung von Shell Deutschland-Chef Peter Blauwhoff (5. v. l.) folgten u.a. Hermann J. Klein, CEO von E.R. Schifffahrt (2. v. r.), Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied (Mitte) und VDR-Geschäftsführer Martin Kröger (ganz links).

cher Filteranlagen kostet bei mittelgroßen Schiffen mindestens eine Million Dollar. Uns stellt sich die Frage, ob sich das auch dann noch lohnt, wenn ein Schiff etwa nur noch fünf Betriebsjahre vor der Brust hat“, so Klein. Auch sei ungeklärt, welche Scrubber-Technologie sich besonders gut für welches Schiff eigne. „Solange diese Fragen nicht geklärt sind, können wir rein gar nichts tun. Wir befürchten, dass sich

das negativ auf unsere Wettbewerbsfähigkeit auswirken wird.“ Außerdem könnten vor allem Charter-Reedereien heute kaum abschätzen, in welchen Fahrtgebieten sie 2020 unterwegs sein werden – und ob sich eine Umrüstung mit Scrubbern rentiert.

HSH-Managing Director Christian Nieswandt rechnet in naher Zukunft nicht mit einem flächendeckenden Einsatz der Abgaswäscher. In einer Umfrage unter 60 Kunden sei die Bereitschaft dazu gering gewesen. Kjeld Aabo vom Motorenhersteller MAN-Diesel & Turbo dagegen geht von einem starken Wachstum des Scrubber-Marktes aus. Aktuell seien über 100 verschiedene Typen getestet worden. „Die steigende Zahl an Alternativen wird den Preis für die Technologien senken und damit Umrüstungen attraktiver machen“, so Aabo.

Mehr Transparenz, höhere Planungssicherheit, verlässliche Prognosen: Die Bedürfnisse in der Schifffahrt sind klar. Wo die Reise in Sachen Brennstoff hingeht, ist jedoch weiter offen.



BUNKERUNG: Brennstoff ist in der Schifffahrt der größte Betriebskostenfaktor.

Foto: Gilles Paire - Fotolia.com



Hans-Christoph Seeborn
09/1949 – 11/1966



Lauritz Lauritzen
07/1972 – 05/1974



Kurt Gscheidle
05/1974 – 11/1980



Volker Hauff
11/1980 – 10/1982



Georg Leber
12/66 – 07/1972



Alexander Dobrindt
seit 12/2013



Friedrich Zimmermann
04/1989 – 01/1991



Jürgen Warnke
03/1987 – 04/89



Werner Dollinger
10/1982 – 03/1987



Franz Müntefering
10/1998 – 09/1999



Günther Krause
01/1991 – 05/1993



Kurt Bodewig
11/2000 – 10/2002



Matthias Wissmann
05/1993 – 10/1998



Reinhard Klimmt
09/1999 – 11/2000



Manfred Stolpe
10/2002 – 11/2005



Wolfgang Tiefensee
11/2005 – 10/2009



Peter Ramsauer
11/2009 – 12/2013

Fotos: © Banana Republic - Fotolia.com [c] 1972 Bundeswehr/Fischer, Henning Schacht [2], Einmeldung, Matthias Wissmann, Johannes Janssennorden, dpa, Michael Weiss, Germany, BundesarchivBild20183, 1990-0711-3005chopsElkeCC-BY-SA, BundesarchivB 145 Bild-F076526-0027Engelbert ReinekeCC-BY-SA, Bundesarchiv_B_145_Bild-F07055-0030_Paris, Bernd Lammel, Bundesarchiv Bild-00108380, Bundesarchiv Bild-00098417, Bundesarchiv Bild-00011748, Bundesarchiv Bild-00009195, Hans-Peter Koenig, Michael Lucan, Lizenz-CC-BY-SA 3.0

Bewegung von Amts wegen

Alexander Dobrindt ist neuer Verkehrsminister. Der CSU-Mann soll die Maut managen, ihn erwartet aber auch eine herausfordernde maritime Agenda. Die deutschen Reeder freuen sich auf eine konstruktive Zusammenarbeit. Text: Hanns-Stefan Grosch

Sechzehn Minister in den 64 Jahren seit Gründung der Bundesrepublik: Rein rechnerisch beträgt die durchschnittliche Verweildauer der Verkehrsminister eine volle Legislaturperiode. Doch die Sache wird mächtig verfälscht durch den Urvater im Amt, Hans-Christoph Seeböhm. Er blieb nicht nur die gesamte Ära Adenauer, sondern diente auch noch unter dessen Nachfolger Ludwig Erhard.

Entsprechend kurz war das Gastspiel manches seiner Nachfolger. Immerhin: Der scheidende Parteifreund von Dobrindt, Peter Ramsauer, schaffte die vollen vier Jahre. Der Neue, bisher CSU-Generalsekretär, steuert einen der größten Etats und soll die umstrittene Pkw-Maut auf den Weg bringen. Doch auch die krisengeschüttelte deutsche Schifffahrtsbranche erwartet von dem 43-Jährigen wichtige Impulse – auf der Agenda stehen unter anderem der Ausbau der Infrastruktur (Stichwort: Nord-Ostsee-Kanal) einschließlich der Hafenhinterlandanbindung, die Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung und die Fortschreibung des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) bedankte sich bei Peter Ramsauer für seine Arbeit und wünscht sich von Alexander Dobrindt ein offenes Ohr für die Bedürfnisse der maritimen Wirtschaft.

Versierte Unterstützung bekommt der neue Verkehrsminister dabei aus dem Bundeswirtschaftsministerium. Als Parlamentarischer Staatssekretär unter Minister Sigmar Gabriel fungiert dort künftig Uwe Beckmeyer. Der SPD-Bundestagsabgeordnete übernimmt auch die Funktion des Maritimen Koordinators und ist damit unter anderem für die Organisation der

alle zwei Jahre stattfindenden Maritimen Konferenz zuständig.

Der VDR begrüßt die Personalie: „Mit Uwe Beckmeyer wird ein Politiker zum Maritimen Koordinator, der die Schifffahrt und die maritime Industrie bestens kennt und einen hohen Anteil Seewasser im Blut hat“, sagte Michael Behrendt, Präsident des VDR.

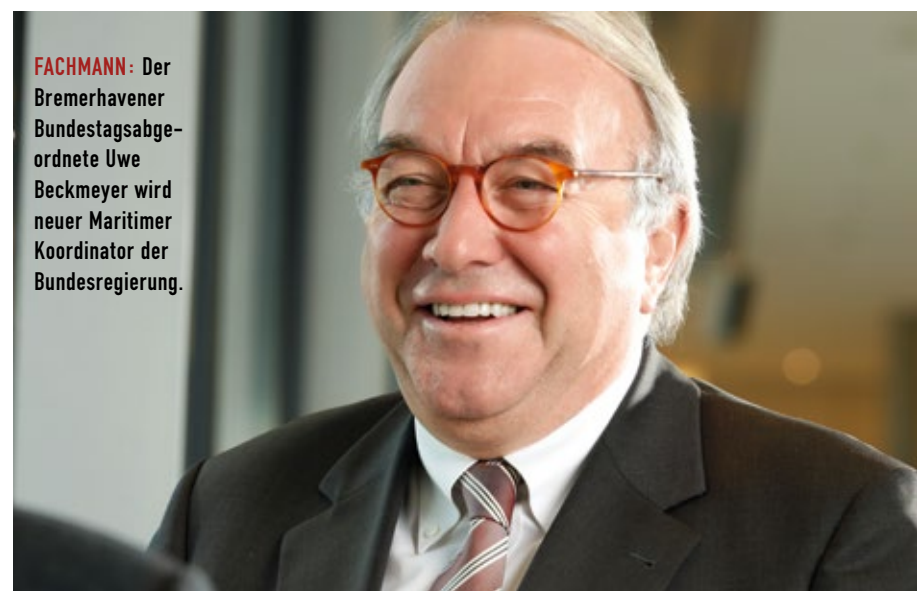
Hohes maritimes Know-how

Beckmeyer vertritt seine Heimatstadt – die Seestadt Bremerhaven – seit mehr als zehn Jahren im Bundestag und ist Maritimer Koordinator der SPD-Bundestagsfraktion. Zuvor war er Senator für Schifffahrt und Häfen und langjähriges Mitglied der Bremischen Bürgerschaft. „Beckmeyer bringt damit die besten Voraussetzungen für seine neue Aufgabe mit“, so Behrendt. „Da-

her sollten politische Entscheidungen mit maritimem Bezug stets im Benehmen mit dem Maritimen Koordinator erfolgen.“

„Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Uwe Beckmeyer“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Seine rasche Ernennung zeigt, welch hohen Stellenwert die maritime Wirtschaft in der neuen Bundesregierung hat. Ein Maritimer Koordinator in einem Wirtschaftsministerium mit Gesamtverantwortung für die Energiewende kann im Sinne der Schifffahrt ungleich kraftvoller wirken als in einem Ressort des bisherigen Zuschnitts.“

Bereits in der vergangenen Legislaturperiode hatte Beckmeyer aus der Opposition heraus über Fraktionsgrenzen hinweg wichtige maritime Themen vorantreiben können. Dabei kam der kritisch-konstruktiven Zusammenarbeit mit Eckhardt Rehberg, dem Maritimen Koordinator der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, eine besondere Bedeutung zu. So ist es auch Uwe Beckmeyer zu verdanken, dass das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt auf eine parteiübergreifend anerkannte neue Grundlage gestellt werden konnte. ...



FACHMANN: Der Bremerhavener Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer wird neuer Maritimer Koordinator der Bundesregierung.

„Die Basis der EU gerät in Gefahr!“

Einen besonderen Glanz verlieh der hochkarätige Hauptredner dem traditionellen Reederessen Anfang Dezember in Hamburg: Der Präsident des Europäischen Parlaments, Martin Schulz, hielt ein leidenschaftliches Plädoyer für die Einheit Europas – und begeisterte damit die rund 450 geladenen Gäste aus Politik, Wirtschaft und Schifffahrtsbranche.

Einen sehr überschaubaren Mitgliedsbeitrag versprach der Präsident des VDR, Michael Behrendt, Schulz für die ihm scherzhaft angetragene Ehrenmitgliedschaft im VDR. Tatsächlich ist der Präsident des Europäischen Parlaments nach eigenem Bekunden immerhin Mit-eigentümer eines kleinen Boots und hat sich in seiner Jugend schon manches Mal in schwerem Wasser bewegt.

In dieser Lage sieht er jetzt auch die Europäische Union, deren Gegner in vielen Mitgliedstaaten enormen Zulauf verzeichneten – was auch eine Folge der Wahrnehmung der EU als bürokratischer Moloch sei. Man müsse sich fragen, ob man die Idee Europas aufgeben oder die Verwaltung reformieren wolle. Für Schulz ist die Marschrichtung klar: „Wir müssen die EU verändern.“

Zu Beginn seiner leidenschaftlichen Ansprache hatte der EU-Parlamentspräsident von seiner persönlichen europäischen Verwurzelung erzählt: Schulz stammt aus der Gegend um Aachen, die besonders vom Dreiländereck Niederlande/Belgien/Deutschland geprägt ist.

Das habe in der Vergangenheit durch regionale Umzüge beispielsweise schon mal zur Folge gehabt, dass Verwandte sich plötzlich in den Armeen der jeweiligen Länder wiedergefunden hätten – und dann im Krieg auf unterschiedlichen Seiten standen. Insofern habe seine Familie

Foto: Engel & Gielen

Martin Schulz

Der Rheinländer, Jahrgang 1955, ist Sozialdemokrat und seit 1994 Mitglied des Europäischen Parlaments. Der gelernte Buchhändler übernahm 2004 den Vorsitz der Sozialistischen Fraktion und wurde im Januar 2012 zum Präsidenten des Europäischen Parlaments gewählt. Schulz ist Spitzenkandidat der sozialdemokratischen Parteienfamilie für die Europawahl 2014.



sehr direkt miterlebt, worin die Friedensdividende besteht, die mit dem Projekt europäische Einigung verknüpft ist. Doch die lange Friedensperiode auf unserem Kontinent ist für Schulz längst nicht die einzige Errungenschaft der engen Zusammenarbeit der europäischen Staaten. Dazu zählen auch rechtliche und soziale Standards, die den Wertekanon der Europäer auch im Zeitalter der Globalisierung spiegeln – und die es zu verteidigen gelte.

Hohe soziale Standards

Schulz lobte in diesem Kontext internationale Regelwerke wie die Maritime Labour Convention, die für die Schifffahrt ein einheitliches Niveau der Arbeitsbedingungen sogar weltweit regelt. In Bezug auf die schärferen Grenzwerte für den Schwefelanteil im Schiffstreibstoff, die ab 2015 in den Emissionskontrollzonen von Nord- und Ostsee (ECA-Zonen) gelten, kritisierte der Parlamentspräsident die Umsetzung: „Wer keine Übergangsfristen schafft, der sorgt dafür, dass der Verkehr vom Schiff auf die Straße verlagert wird. Das ist keine konsequente Verwaltung.“

Außer für Reformen in der Administration sprach sich der Sozialdemokrat auch dafür aus, Solidarität mit den krisengeschüttelten Staaten in der südlichen EU-Peripherie zu üben. Davon profitierten gerade die „starken“ Staaten: „Der Kampf für die Europäische Union ist auch eine pragmatische Notwendigkeit. 60 Prozent des deutschen Exports gehen in die EU-Mitgliedstaaten. Diese Basis gerät in Gefahr.“

Die „Deutsche Seeschifffahrt“ dokumentiert hier die Rede dieses bedeutenden europäischen Staatsmanns beim Reederessen in Hamburg auszugsweise: →



REDE: Der Präsident des Europäischen Parlaments, Martin Schulz, zu Gast bei den deutschen Reedern.

Wir müssen die EU reformieren, wenn wir die Idee von Europa verteidigen wollen.

Die Frage, vor der wir Europäer stehen, ist folgende: Welche Rolle wollen wir im 21. Jahrhundert spielen?

Wollen wir unsere Interessen durchsetzen und die Globalisierung nach unseren Werten mitgestalten?

Wollen wir unser demokratisches und soziales Gesellschaftsmodell bewahren? Wie wollen wir den neuen Herausforderungen wie dem Klimawandel, dem internationalen Terrorismus, der grenzüberschreitenden Kriminalität oder Migrationsbewegungen begegnen?

Auf sich alleine gestellt, schaffen die Nationalstaaten das nicht. Dafür brauchen wir die EU. Denn wenn wir unsere Macht und unsere Ressourcen bündeln, dann haben wir alle gemeinsam mehr Macht und mehr Ressourcen. Wenn wir zusammenarbeiten, dann können wir viel mehr erreichen, als wir es alleine können.

Die Idee Europas, nämlich, dass Völker und Staaten zusammenarbeiten, um über Grenzen hinweg in gemeinsamen

Institutionen gemeinsame Probleme zu lösen, wird von der überwältigenden Mehrheit der Menschen unterstützt.

Aber leider verbinden sie immer seltener diese Idee mit der EU.

Wir müssen die EU daher reformieren und verbessern, wenn wir die Idee von Europa verteidigen wollen.

Verwaltung statt Idee

Der Regisseur Wim Wenders sagte mir vor einer Weile: „Die Idee, die du da beschreibst, ist unbestritten, aber aus der Idee ist die Verwaltung geworden. Und jetzt glauben die Menschen, die Verwaltung sei die Idee.“

Er hat präzise auf den Punkt gebracht, was die Menschen mit der EU in Verbindung bringen: Mein Eindruck ist, dass immer mehr Menschen die EU als Teil des Problems und nicht als Teil der Lösung sehen. Sie nehmen die EU als anonyme Macht wahr, die ihr Leben beeinflusst, ohne dass man mitreden kann.

Die EU soll nicht alles regeln. Ja, sie darf nicht alles regeln, sondern sie muss sich auf das Wesentliche konzentrieren und die Dinge regeln, die sie besser macht als der Nationalstaat. Aus allem anderen soll sie sich heraushalten.

Überall da, wo der Nationalstaat offensichtlich an Grenzen stößt, müssen wir der EU dann aber auch die Mittel an die Hand geben, um effektiv zu handeln und die Dinge zu regeln, die sie besser macht als der Nationalstaat, etwa im Bereich der weltweiten Handelsbeziehungen, beim Kampf gegen die Spekulation, gegen Steuerflucht und gegen Steuervermeidung, bei der Bekämpfung des Klimawandels, im Bereich der Migrationsfragen oder bei der Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität.

Alles, was man lokal machen kann, muss man lokal machen. Alles, was man auf Länderebene machen kann, muss man auch auf Länderebene machen. Alles, was man national machen kann, muss man na-

tional machen. Ich bin ein großer Fan des Subsidiaritätsprinzips. Viele Jahre war ich Bürgermeister einer Stadt in Nordrhein-Westfalen (von 1987 bis 1998 in Würselen bei Aachen – Anm. d. Red.). Deshalb weiß ich aus eigener Anschauung, was Kommunen tagtäglich für die Menschen leisten, gerade bei der Daseinsvorsorge.

Ich weiß auch, warum es wichtig ist, dass politische Entscheidungen so nahe wie möglich an der Lebensrealität der Menschen getroffen werden. Aus Gründen der Demokratie. Aber auch, weil so bessere Entscheidungen getroffen werden.

Wird das Subsidiaritätsprinzip verletzt, kommen dabei Entscheidungen heraus, wie jene der EU-Kommission, die Olivenöl-Karaffen in Restaurants verbieten wollte. In diesem Fall hat dann ja zum Glück die Vernunft gesiegt, und die Kommission hat den Vorschlag zurückgezogen.

Aber ja, ich verstehe Menschen, die sich über diese Überregulierung aufregen. Sie tun das zu Recht. Das ist wirklich nicht die Aufgabe der EU!

Damit solcher Irrsinn nicht passiert, muss das Subsidiaritätsprinzip ernster genommen werden – Entscheidungen müssen immer auf der den Menschen möglichst nächsten Ebene getroffen werden. Tatsächlich sind das Subsidiaritätsprinzip und der europäische Mehrwert zwei Seiten derselben Medaille. Die EU soll dann – und nur dann – handeln, wenn durch ge-

meinschaftliches Vorgehen ein Mehrwert für die europäischen Bürgerinnen und Bürger entsteht.

Starkes Zentrum

Von Helmut Schmidt stammt eine der brilliantesten historischen Analysen zur Rolle Deutschlands. Ich möchte Ihnen diese hier zitieren. Er hat gesagt: „Deutschland ist das Relais des Kontinents, zwischen Nord und Süd und Ost und West.“

Und für die heutige Generation gilt, was für viele vor ihr gegolten hat:

Wann immer das Zentrum stark und die Peripherie schwach war, musste sich das Zentrum entscheiden, ob es seine Stärke nutzt, um die Peripherie stärker zu machen, oder ob es seine Stärke nutzt, der Peripherie seinen Willen aufzuzwingen. Letzteres hat stets im Desaster geendet.

Wir müssen uns also entscheiden. Mein Eindruck ist: Die Deutschen entscheiden sich für die Stärkung der Peripherie, erzählen aber zu Hause – aus politischem Kalkül – etwas anderes. Das müssen wir sein lassen.

Uns allen muss klar sein, was es bedeuten und kosten würde, wenn der Euro oder gar die EU insgesamt zerbrechen würden. Die politischen und wirtschaftlichen Folgen wären katastrophal.

Wollen wir unsere Handlungsfähigkeit und unsere Demokratie wahren, dann brauchen wir Europa. Bündeln wir die Macht der 28 Staaten, unserer 500 Millio-

nen Menschen und des reichsten Binnenmarktes der Welt, dann können wir etwas bewegen. Wenn wir nicht zusammenhalten, dann driften wir in die weltpolitische Bedeutungslosigkeit ab und büßen unsere Handlungsfähigkeit und unsere Demokratie ein. Es wird oft behauptet, die europäische Einigung sei alternativlos und sie sei unumkehrbar. Aber das stimmt nicht. Das ist falsch. Zu allem gibt es eine Alternative, auch zur EU.

Die Alternative lautet: Renationalisierung, weniger Zusammenarbeit, weniger Wohlstand, weniger Sicherheit.

Die Alternative lautet: 28 Währungen, D-Mark, Gulden, Franc, Peseta, Drachme und die vielen anderen Währungen, die alle völlig abhängig von Dollar und Yen sind und die uns zum währungspolitischen Spielball machen.

Die Alternative lautet: das Hochziehen von Grenzen, d.h. lange Schlangen an den Schlagbäumen und eine neue, enorme Bürokratie für die Unternehmen.

Die Alternative lautet: kein wirkungsvoller Verbraucherschutz, das Absinken von Sozial- und Umweltstandards.

Die Alternative lautet: der Siegeszug des US-amerikanischen oder chinesischen Modells, bei dem wir nur noch Zuschauer sind. Wir Europäer zerlegen uns in unsere Einzelteile, weil wir dem Irrglauben aufsitzen, ausgerechnet jetzt sei die große Stunde des Nationalstaats gekommen. Das ist die Alternative! ***



STARGAST:
Martin Schulz (Mitte)
und seine Gastgeber
Michael Behrendt
(rechts), Präsident
des VDR, und
Ralf Nagel,
Geschäfts-
führendes VDR-
Präsidiumsmitglied.

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Rotterdam setzt auf LNG

Die Genehmigungsanträge für einen LNG-Terminal in Rotterdam sind bereits eingereicht worden.

Die Port of Rotterdam Authority zeigte sich erfreut, dass die EU zwei Finanzhilfeanträge im Bereich LNG bewilligt hat. Damit unterstützt die Europäische Union die Entwicklung eines LNG-Hubs in Rotterdam. Die Förderung umfasst 40 Mio. Euro für die Entwicklung einer LNG-Infrastruktur im Rhein-Main-Donau-Gebiet sowie 34 Mio. Euro für den Bau von LNG-Stückgut-Terminals in Göteborg und Rotterdam. Mit diesen beiden Projekten wird



Foto: Port of Rotterdam

INFRASTRUKTUR: LNG-Terminals geplant.

in Europa die erste logistische Kette für LNG geschaffen. Noch vor 2015 soll der LNG-Hub im größten Hafen Europas eröffnet werden. www.portofrotterdam.de

Nordostpassage sicherer

Um die Infrastruktur an der Nordostpassage zu verbessern, will Russland in den nächsten drei bis fünf Jahren zehn Seenotrettungszentren bauen.

„Die Entwicklung des nördlichen Seewegs hat höchste Priorität für den Staat“, sagte Artur Chilingarov, Arktis-Beauftragter der russischen Regierung. Die fehlende Infrastruktur wird von vielen Kritikern als großer Schwachpunkt der Nordostpassage bezeichnet, die etwa den Seeweg von Tokio nach Hamburg um rund ein Drittel verkürzt.

TT-Line eröffnet Fährverbindung zwischen Trelleborg und Świnoujście

Ab Anfang Januar 2014 bietet TT-Line einen kombinierten Fracht- und Passagierdienst auf der neuen Verbindung zwischen Świnoujście und Trelleborg an.

Das eingesetzte Fährschiff MS „Nils Dacke“ verfügt über 163 Kabinen und eine Ladekapazität von über 2.200 Lademetern. Für den neuen Liniendienst

werden die Serviceeinrichtungen und der hohe Ausstattungsstandard an Bord noch erweitert. Dazu wird in den kommenden Wochen ein neuer Barbereich entstehen, eine Ruhezone mit Pullmannsesseln geschaffen sowie das Cafeteria-Restaurant vergrößert. Der Fahrplan wurde an der erwarteten Nachfrage

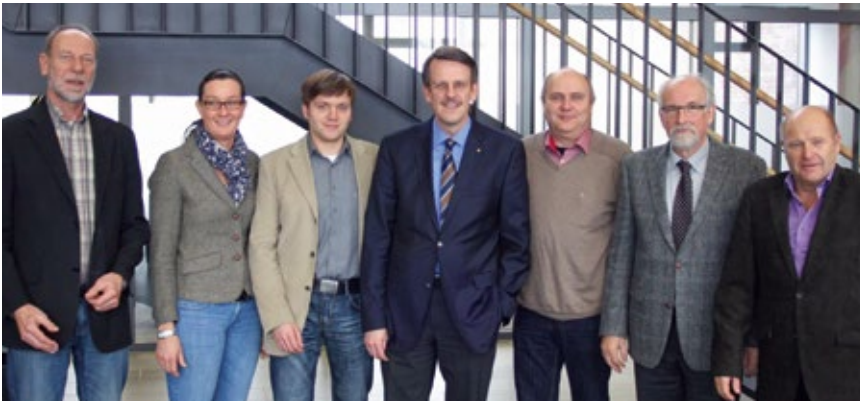
ausgerichtet. Sechsmal wöchentlich verbindet TT-Line die beiden Häfen. Die neue Verbindung ab Świnoujście ist insbesondere durch die günstige Lage von Trelleborg zu den Ballungszentren Malmö und Kopenhagen ein sehr attraktives Angebot.

Im Rostock-Trelleborg-Dienst wird TT-Line ab 2014 auf dieser Route erstmals die Premiumschiffe „Nils Holgersson“ und „Peter Pan“ einsetzen. Der Einsatz der Premiumfähren ab Rostock bietet allen Passagieren, die ab Rostock nach Südschweden reisen, einen deutlich erhöhten Komfort. www.ttline.de

LINIENVERKEHR:
Die „Nils Dacke“ verbindet die beiden Häfen sechsmal wöchentlich.



Foto: TT-Line



TREFFEN: Vertreter des Lenkungskreises der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH.

Hafenkooperation baut auf Energiewende

Der Lenkungskreis der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH sieht sich bestätigt in der Positionierung der Hafenstandorte an Schleswig-Holsteins Westküste als Häfen für Errichtung, Service und Wartung für Offshore-Windparks.

Die aktuellen Ausbauziele der Offshore-Windenergie benötigen sowohl ausreichende Hafenkapazitäten als auch logistisches Know-how. Im Lenkungskreis der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH sind alle Hafenstandorte der Kooperation vertreten. Sie trafen sich Mitte Dezember in Brunsbüttel, um die aktuelle Situation der Offshore-Windenergie im deutschen Nordseeraum zu erörtern. Die

Offshore-Windenergie ist das Fundament der Energiewende in Deutschland.

Um die neuen Offshore-Windenergie-Ausbauziele von 6,5 GW bis 2020 und 15 GW bis 2030 zu erreichen, sind Hafenkapazitäten für die Errichtung und dauerhafte Versorgung/Wartung der Windenergieanlagen notwendig, die den besonderen Anforderungen der Offshore-Branche gerecht werden. „Wir sehen uns darin bestärkt, dass nur durch die Kooperation von Häfen das Ziel erreicht werden kann, die Logistikkosten zu senken. Jeder Hafen bringt seine Stärken ein. Hiervon profitieren alle Beteiligten“, so Frank Schnabel, Sprecher der Hafenkooperation. www.schrammgroup.de

Foto: Guido Akster | fotolia.de



WARTEPOSITION: Die Elbvertiefung verzögert sich wohl weiter.

Verhandlung erst im Juli

Das Bundesverwaltungsgericht verhandelt im Sommer über die Klagen gegen die geplante Elbvertiefung.

Ihren Plan, den EuGH einzubeziehen, haben die Leipziger Richter offenbar zunächst aufgegeben. Insgesamt sind sechs Verhandlungstage angesetzt. Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch ist ebenso wie die maritime Wirtschaft optimistisch, „dass die Klage im Juli endgültig zu unseren Gunsten entschieden wird“. www.bverwg.de

LNG in Hamburg und Bremerhaven ab 2015

Die Pläne für den Bau und Betrieb der Terminals in Hamburg und Bremerhaven als Knotenpunkte für die LNG-Versorgung an den deutschen Küsten werden konkret.

Bomin Linde LNG schließt derzeit die letzten planerischen Vorbereitungen ab, um dann die Anlagenteile fertigen zu lassen und die Terminals zu errichten. Alle Genehmigungen sollen bis Mitte 2014 erteilt sein. Von den strategisch wichtigen Knotenpunkten Hamburg und Bremerhaven aus lassen sich auch Häfen wie Kiel, Lübeck, Rostock oder Wilhelmshaven zuverlässig bedienen.

„Dies ist ein wichtiger Schritt, um LNG als Schiffstreibstoff zu etablieren“, sagt Mahinde Abeynaike, Geschäftsführer der Bomin Linde LNG. „Der LNG-

Betankungsterminal in Bremerhaven schafft die notwendige Infrastruktur, um den maritimen Umweltschutz weiterzuführen“, so bremenports-Chef Howe. www.bominlinde.com

www.bominlinde.com



MELKØYA: Die größte Erdgas-Verflüssigungsanlage in Europa liegt vor Hammerfest.

Foto: LTM / K.E. Voegelé



PERSPEKTIVE: Lübeck nimmt einen Spitzenplatz ein.

Nordsee schlägt Ostsee

Die deutschen Nordseehäfen werden bis 2030 beim Umschlag deutlich stärker wachsen als die Häfen entlang der deutschen Ostseeküste.

Das ist das zentrale Ergebnis einer Langfristprognose, die bei einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) in Rostock vorgestellt wurde. Danach wird bis 2030 für Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ein Gesamtumschlag von 78 Mio. Tonnen erwartet – etwa 50 Prozent mehr als 2010. Der Gesamtumschlag der deutschen Häfen legt im gleichen Zeitraum aber um knapp 75 Prozent auf 468 Mio. Tonnen zu. www.dvwg.de

Speisen auf Reisen

Auf Kreuzfahrtschiffen entdecken Passagiere auch kulinarisches Neuland. Der logistische Aufwand hinter der Vollpension-Verpflegung für 2.000 und mehr Gäste auf großer Fahrt ist gigantisch.

Ein Blick hinter die Kulissen. Text: Sebastian Meißner



ALL INCLUSIVE:

Die Passagiere haben an Bord die freie Wahl. Viele bevorzugen exotische Gerichte.



Der Boom ist ungebrochen: Fast zwei Millionen Deutsche haben 2012 eine Kreuzfahrt gemacht – 7,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Insgesamt kletterte der Umsatz bei den Hochseekreuzfahrten um 11,3 Prozent auf 2,6 Milliarden Euro, so das Ergebnis einer Studie des Deutschen Reiseverbands (DRV). Damit sind Kreuzfahrten das am schnellsten wachsende Reisesegment. Experten rechnen damit, dass Deutschland schon 2015 England als Kreuzfahrernation Nr. 1 in Europa ablösen wird.

Dabei sind es nicht nur die Routen durch das Mittelmeer, die Karibik oder die Ostsee, die Passagiere begeistern. Immer mehr wird das Schiff selbst zum Ziel der Reise. Großzügige Wellnessbereiche und spektakuläre Entertainment-Programme in den Bordtheatern machen das Kreuzfahrtschiff zum schwimmenden Erlebnis-park. Der wichtigste Wiederbuchungs-faktor an Bord ist aber das kulinarische Angebot. Und da haben die Deutschen klare Vorstellungen: „Unsere Gäste wollen an Bord vor allem eine große Vielfalt. Den Kreuzfahrtpassagieren darf es in den Restaurants nicht langweilig werden. Das kulinarische Angebot sollte daher eine Mischung sein aus Altbekanntem und Exotischem. Vor allem abends steigt die Lust auf

exotische Gerichte“, sagt Michael Stendebach, Director Food & Beverage bei AIDA Cruises. Von seinem Büro in Rostock aus koordiniert der 41-jährige das Bord-Catering der gesamten AIDA-Flotte.

Eine ambitionierte Aufgabe: Denn zehn Kreuzfahrtschiffe mit einem Fassungsvermögen von je mehr als 2.000 Passagieren muss Stendebach versorgen – das sind mehr Menschen, als in einer Kleinstadt leben. Insgesamt fuhren 2012 stolze 632.719 Passagiere mit einem AIDA-Schiff

in den Urlaub. Auf jedem dieser Schiffe gibt es mehrere Restaurants zur Auswahl. In den À-la-carte-Lokalen „Gourmet-Restaurant Rossini“, „Buffalo Steak House“, „Sushi Bar“ oder „Brauhaus“ mit seinen frisch gezapften Biersorten und deftigeren Speisen wählen die Gäste von der Karte. In den Buffet-Restaurants „East Restaurant“ (asiatisch), „California Grill“ (amerikanisch), „Bella Donna Restaurant“ (italienisch) und dem „Markt Restaurant“ (international) können die Gäste sich →



LOADING: Die „AIDAaura“ wird im Hafen mit Lebensmitteln beladen. Die Menge ist für 14 Tage und alle Bordrestaurants kalkuliert.





FLÜSSIGNAHRUNG: Bier und Softgetränke werden in Fässern geliefert. Auf den AIDA-Schiffen wird Bier aber auch selbst gebraut

→ selbst bedienen. Das neue Schiff, die „AIDAprima“, die ab Juni 2015 ihre Touren fahren wird, wird sogar 13 Restaurants an Bord haben.

Die Köche auf den Schiffen nehmen auch Sonderwünsche ihrer Gäste entgegen. Weiterer Service: Passagiere mit Lebensmittelunverträglichkeiten (z.B. Gluten oder Laktose) und Diätvorschriften werden gesondert bekocht oder können sich in der „Schonkost-Bar“ autark versorgen. Pro Restaurant und Schiff gibt es jeweils einen 14-Tage-Speiseplan. Frühstück, Mittagessen, Abendbrot sowie Zwischendurch-Snacks am Nachmittag oder um Mitternacht. Das macht 5.600 Gerichte für die gesamte Flotte – pro Tag! Seeluft macht eben hungrig.

Qualität wichtiger als Kosten

Entsprechend ist die Küche das größte Department an Bord. Über 100 Mitarbeiter sind auf jedem Schiff für die Zubereitung der Speisen und die Versorgung der Gäste zuständig. Pro Flotte werden 80.000 Mahlzeiten am Tag kreierte. Hinzu kommen 20.000 Crew-Essen. Die Planungen für den Einkauf sind entsprechend langfris-



OBSTLAGER: Bei frischen Früchten ist es wichtig, auf den richtigen Reife- und Süßegrad zu achten.

tig angelegt, mit einem Vorlauf von fünf bis sieben Wochen. Egal ob Fleisch, Fisch, Gemüse, Obst oder Gewürze: Stendebach bestellt Lebensmittel immer für alle zehn Schiffe zusammen.

Die AIDA-Logistikabteilung kauft den Großteil der Ware dann auf dem Großmarkt in Hamburg ein. Um die Konkurrenz hoch und das Risiko gering zu halten, wird der Einkauf stets bei mehreren verschiedenen Händlern vorgenommen. Einige Produkte werden auch in anderen Ländern eingekauft. AIDA hat sich seit

seiner Gründung 1996 ein globales Netzwerk mit wechselnden Partnern aufgebaut. „Tomaten etwa sind in der Regel in Spanien besser als hier. Deshalb erstehen wir sie auch dort. Der Preis spielt nicht immer die größte Rolle. Die Qualität muss stimmen“, so Stendebach. Das gilt besonders für Fleisch, wo das Qualitätsbewusstsein sehr stark ausgeprägt ist. „Unsere Wurst muss einen Mindestfleischgehalt aufweisen und auch geschmacklich top sein“, sagt Stendebach. Dieses Lebensmittel wird daher ausgeschrieben – unter den Angeboten wählt AIDA das beste aus.

Die Ware wird dann in ein Lagerhaus in Hamburg gebracht, wo sie pro Schiff kommissioniert wird. Von Hamburg aus wird die Frischware dann per Kühlcontainer an den Starthafen des Schiffes verschickt, wo sie in speziellen Kühlvorrichtungen gelagert wird. „Die Einkäufe müssen genau abgestimmt sein. Kauft man zu viel, hat man hohe Lagerkosten und eventuell Verschwendung. Kauft man zu wenig, muss man an den Reisezielen vor Ort teuer hinzukaufen. Beides muss verhindert werden“, sagt Stendebach. Dabei helfen Erfahrungswerte aus den →



VORRATSKAMMER: Nudeln, Reis, Dosen Tomaten und andere Lagerware wird unter Deck verstaut.

→ Vorjahren. Es gibt Referenzreisen, die Aufschluss geben, wie viel an Bord tatsächlich verbraucht wird. Umfang und Art des Einkaufs hängen letztendlich auch von Anzahl und Durchschnittsalter der Passagiere ab. Bei den Fahrten durch die Ostsee lag das Durchschnittsalter der Fahrgäste vor zehn Jahren etwa bei 60 Jahren, heute sind die Passagiere deutlich jünger. Das muss beim Bord-Catering berücksichtigt werden. Auch die zunehmende Lust auf vegetarische Gerichte ist spürbar. „Seit etwa drei Jahren gibt es den Trend zur gesundheitsbewussten Bio-Ernährung. Wir haben daher einen ‚Fleischlos glücklich-Tag im Programm‘“, sagt Stendebach.

Natürlich hängt der Einkauf auch von der jeweiligen Reiseroute des Schiffes ab. Denn die Gäste wollen an ihren jeweiligen Haltestationen immer auch landestypische Küche genießen können. In New York kommt vor allem Steak in die Pfanne. Curaçao lockt mit exotischen Gerichten ohne viele Kalorien. In Istanbul lernen die Passagiere die Gewürze des Orients kennen. Auch im indischen Cochin, in Cadiz, Stockholm, Ho-Chi-Minh Stadt und Palermo ist die Speisekarte auf die lokalen Besonderheiten abgestimmt.

Lust auf Ananas

Welche Ausmaße die Bordverpflegung annimmt, zeigt das Beispiel Obst und Gemüse. 221 verschiedene Artikel werden an Bord jedes Schiffes gebraucht. Rund 300 Kilogramm Äpfel, Bananen & Co. werden pro Tag auf einem AIDA-Schiff verzehrt. Pro Jahr sind das mehr als 8.000 Tonnen auf jedem Schiff. Das beliebteste Obst auf

Schiffsreisen ist Ananas. Was der Tomatensaft im Flugzeug, ist die Ananas auf hoher See. Rund 1.200 Tonnen der gelben Süßfrucht essen die AIDA Gäste im Jahr. Auch bei anderen Lebensmitteln sind die Zahlen beeindruckend (siehe Kasten rechts). „Unsere Gäste legen höchsten Wert auf Frische. Vor allem bei Obst und Gemüse. Das muss nicht nur gut aussehen, sondern auch so schmecken“, sagt Stendebach. Hier besteht die Herausforderung darin, die immer gleiche hohe Qualität zu bieten – unabhängig von Standort und Jahreszeit. Dazu hat AIDA einen Standardisierungsprozess etabliert, der den Reife- und Süßegrad der Ananas exakt bestimmt.

Einkauf am Zielort

In einigen Orten besucht der Chefkoch die lokalen Märkte, um bestimmte Besonderheiten zu besorgen. Im Orient etwa gibt es Gewürze wie Safran, die nirgendwo sonst in vergleichbarer Qualität erhältlich sind. Kreuzfahrtgäste können den Koch begleiten und erfahren so aus erster Hand, worauf beim Einkauf zu achten ist. Auch Kochkurse werden angeboten.

Die meisten Gäste aber lassen sich lieber am Tisch eines der Restaurants verwöhnen. Feinstes Essen rund um die Uhr, genossen mit Blick auf den Ozean – das ist eines der großen Geheimnisse des Kreuzfahrt-Booms. Das Küchen- und Servicepersonal sorgt für das leibliche Wohl der Passagiere. Was den Gästen verborgen bleibt, ist die logistische Meisterleistung, die dahintersteckt. Dass es ihnen an nichts fehlt, ist die tägliche Herausforderung von Michael Stendebach und seinem Team. ...



Fotos: AIDA Cruises



BACKWERK:
Brötchen und Brot werden an Bord frisch gebacken.

WAHL: Es gibt À-la-carte-Restaurants und Bistros mit Selbstbedienung.



EXPERTE: Michael Stendebach, Director Food & Beverage bei AIDA Cruises



Gigantische Dimensionen

Welche Dimensionen das Catering an Bord eines AIDA-Schiffes annimmt, verrät der Blick auf den Einkaufszettel:

Unter anderem werden 8 Tonnen Rindfleisch, fast ebenso viel Hähnchenfleisch, 1,5 Tonnen Hummer, 5 Tonnen Muscheln und Austern sowie **1,5 TONNEN LACHS** an Bord benötigt. Hinzu kommen gut **11 TONNEN MEHL, 2 TONNEN ZUCKER** und **650 KILOGRAMM KAFFEE**. Dann noch **1.300 LITER EISCREME, 4.500 LITER MILCH** sowie **2,5 TONNEN KÄSE** und **1.200 BECHER JOGHURT**. Auch **50.000 EIER** kommen mit.

Beeindruckend ist auch die Zahl der Getränke, die an Bord serviert werden: Rund **380 VERSCHIEDENE PRODUKTE** stehen auf der Karte – von **KAFFEE BIS PIÑA COLADA**. „40 davon sind flexibel. Weizenbier etwa ist im Sommer ein Muss, im Winter dagegen ein No-Go“, sagt Stendebach. Weil das beliebte deutsche Weizenbier in Brasilien zum Beispiel schwer zu bekommen ist, lagern gekühlte Reservecontainer in allen Häfen die AIDA anläuft. „Ohne diese Maßnahme wäre so ein Einkauf schlicht zu teuer“, so Stendebach.

Viele Getränke haben ihre Saisons. Im letzten Jahr etwa war das Aperol Spritz. Im nächsten Sommer kann das schon vorbei sein und ein anderes Modegetränk nachgefragt werden. Von den Klassikern – etwa **RUM, WHISKY, GIN ODER WODKA** – gibt es einen Mindestbestand von **100 BIS 200 FLASCHEN** an Bord. Damit müssen dann auch die große Partys und festlichen Anlässe im Bordprogramm bestückt werden.

Sondereinkäufe für die Bord-Bars werden notwendig, wenn Special Events wie etwa die Fußball-Europa- oder -weltmeisterschaft anstehen. Auch die Karneval-Saison wird mit Events auf den Schiffen gewürdigt. Dann wird vor allem Bier getrunken, das an Bord aus Meerwasser gebraut wird. Gezapft wird es übrigens aus den **10.000-LITER-FÄSSERN** der **BORDBRAUEREI**.

Auch gebacken wird auf den AIDA-Schiffen. Brötchen und Brot kommen hier jeden Tag mehrmals frisch aus dem Ofen. Denn da sind die Deutschen von Haus aus sehr verwöhnt und würden die Rezepturen in anderen Ländern kaum akzeptieren.



Breiter Blickwinkel

Die Schlepp- und Bergungsreederei „Bugsier“ setzt Maßstäbe im Bereich Mitarbeiter-Fortbildung. Besonderes Highlight: Eine Simulator-Übung mit dem Hochseeschlepper „Nordic“. Text & Fotos: Gunther Meyn

Die Funksprüche sind alarmierend: „The engine doesn't work! We are drifting. We need help!“, meldet der Kapitän der „Elbe Bulk“ eindringlich. Der 294 Meter lange und 45 Meter breite Cape-size Bulker treibt manövrierunfähig bei fünf Metern Wellengang in der Deutschen Bucht nahe Helgoland. Es droht eine Katastrophe auf küstennaher See. Nun muss die Besatzung der „Nordic“ – des leistungsfähigsten deutschen Bergungsschleppers – von Cuxhaven aus Kurs auf das havarierte Schiff nehmen. Ihre Aufgabe ist es, das Schiff an den Haken zu nehmen und zu sichern – es „einzubringen“, wie es im Schlepperjargon heißt.

Tatsächlich aber befindet sich die Crew in warmen, trockenen Gefilden. Genauer: auf der nachgestellten Schiffsbrücke im Ship Handling Simulator des Marine Training Centers (MTC) in Hamburg-Stellingen. Havariezentrale und Havarist sind nicht viele Seemeilen entfernt, sondern sitzen nur einen Raum weiter und werden von zwei Instruktoren simuliert – dem Hafenslotsen Kurt Steuer und dem Elblotsen Karsten Domke.

Simulierte Realität

Das Schlepperszenario ist Teil der betrieblichen Weiterbildung für die Nautiker, Kapitäne und Techniker der Bugsier-, Reederei-



Foto Nordic: Hasenpusch

Die Übungen am Simulator gehören zum Praxisteil unseres umfangreichen Weiterbildungsmanagements.

ERNST PETER EBERT: Leitung Personal/Versicherung Bugsier



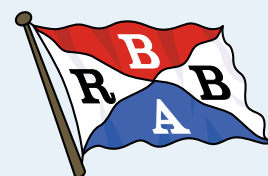
SCHALTZENTRALE:
Von hier aus werden gleichzeitig zwei Schlepperszenarien koordiniert.

und Bergungs-Gesellschaft Hamburg. Es wurde in Kooperation zwischen dem Maritimen Kompetenzzentrum (ma-co) und Hamburg Port Services (HPS GmbH) für die Bugsier-Steuerleute maßgeschneidert. Bugsier-Personalleiter Ernst Peter Ebert, der als Inhaber des ersten Kapitänspatents selbst jahrelang Schleppschiffe gefahren hat: „Hier können unsere Mitarbeiter reale Bergungs- und Schleppsituationen in einem zerstörungsfreien Raum nachstellen.“

Für eine möglichst realitätsnahe Szenerie wurde neben den exakten Abmaßen des Hochseeschleppers auch das Fahrverhalten auf Grundlage empirischer Messdaten in den MTC-Simulator eingespeist. So können selbst kleinste Schiffsbewegungen



MTC-SIMULATOR:
Auf der großen Brücke kann
das Fahrverhalten großer
Seeschiffe nachgestellt werden.



Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft

Die Bugsier-Reederei wurde 1866 gegründet. Ein Schwerpunkt ist der Betrieb von Hafenschleppern. Außerdem verfügt Bugsier über eine Hochseeschlepper-Flotte. Zum Service zählt u.a. das Versetzen von Ölbohrplattformen und die Verschleppung von Docks und Hubplattformen für die Offshore-Windenergie. Das Unternehmen setzt Maßstäbe in der Aus- und Weiterbildung seiner Mitarbeiter. In speziellen Schulungen und Workshops werden die Bugsier-Seeleute regelmäßig fit für die ständig steigenden Anforderungen an Bord gemacht.

originalgetreu dargestellt werden – für die Übung von zentraler Bedeutung.

Zurück auf die Brücke des Hochseeschleppers: Am Horizont ist bereits deutlich die Silhouette der „Elbe Bulk“ erkennbar. Dank der 120°-Panoramansicht – sowohl in Richtung Havarist als auch Achtern – haben die Teilnehmer stets den vollen Überblick. Die exakte Entfernung zum manövrierunfähigen Frachtschiff kann jederzeit anhand der Radarsignale auf den beiden Multipilots abgelesen werden. Kursteilnehmer Rainer Lauzening, langjähriger Schlepperkapitän bei Bugsier, bestätigt: „Man gewinnt das Gefühl von echtem Seegang.“

Am Ende hat das dreiköpfige „Nordic“-Team erfolgreich eine Seilverbindung mit der „Elbe Bulk“ hergestellt und ein Boardingteam des Hochseeschleppers per Hubschrauber auf den Havaristen gelotzt.

Aus der Praxis für die Praxis

In der abschließenden Nachbesprechung unter Leitung von HPS-Kapitän Steuer können die Übungsteilnehmer dann ihre Eindrücke sowie ihre persönliche Einschätzung des Simulatortrainings austauschen. Personalchef Ebert betont jedoch, dass die Übungsteilnehmer nicht bewertet werden. „Sinn und Zweck dieses Kurses

ist es nicht, die Aufgabe perfekt zu bewältigen. Vielmehr geht es darum, in einer stressfreien Atmosphäre die einzelnen Abläufe zu analysieren und gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge für die Praxis zu erarbeiten.“

Dies entspricht auch der Weiterbildungsphilosophie von Bugsier. Neben der Vermittlung von theoretischem Wissen und praktischen Übungen ist bei der Reederei auch Engagement und selbstständiges Denken ein wichtiger Aspekt. Im Austausch mit Kollegen und durch die Teilnahme an Schulungen soll der „eigene Blickwinkel“ geöffnet werden – ganz so wie auf der Brücke des Ship Handling-Simulators. ...

SCHULUNG: Mitarbeiter der Bugsier-Reederei bei einem Workshop in den Räumen von MTC.



Ratingagenturen erwarten hohe Kreditausfälle bei Schiffsbanken

Eine aktuelle Studie der Ratingagentur Moody's sagt den größten deutschen Schiffsbanken wegen der Schifffahrtskrise weiter hohe Verluste voraus.

Moody's geht davon aus, dass die acht größten deutschen Schiffsfianzierer in den nächsten Jahren Kreditausfälle in Höhe von 16 Mrd. Euro erleiden werden. Dies entspricht rund 16 Prozent des Schifffahrtsportfolios von HSH Nordbank, NordLB, Commerzbank, DZ Bank, KfW, Deka, Helaba und HypoVereinsbank, erklärte Moody's in einer Studie.

Die Schifffahrt steckt wegen Überkapazitäten, gestiegener Brennstoffkosten und des schwachen Welthandels seit gut fünf Jahren in der Krise. Moody's rechnet damit, dass die Flaute „noch mehrere Jahre“ anhalten wird. „Wir erwarten, dass einige Banken, die unverhältnismäßig stark in der Schifffahrt aktiv sind, Verluste erleiden werden, die ihr Kapitalpolster belasten“, so Moody's. Am stärksten trafe eine anhaltende Krise in der Schifffahrt die DZ-Bank-Tochter DVB Bank, die HSH Nordbank, die KfW Ipex-Bank, die NordLB sowie deren Tochter Bremer Landesbank.

Bilanzcheck und Stresstest

Angesichts der andauernden Krise und der anstehenden Bilanzprüfung durch die Europäische Zentralbank (EZB) geht die Agentur davon aus, dass die Banken auch 2014 viel Geld für mögliche Kreditausfälle in der Schifffahrt zurücklegen müssen. Bisher haben die



Foto: dpa

Banken nach Schätzungen von Moody's im Schnitt nur für 30 Prozent der „problematischen Schiffskredite“ Rückstellungen gebildet. „Aus unserer Sicht ist es wahrscheinlich, dass das nicht ausreichen wird.“

Die Ratingagentur Fitch haut in die gleiche Kerbe: Die deutschen Schiffsfianzierer müssten auch im kommenden Jahr mit hohen Verlusten rechnen. Banken wie Commerzbank, HSH Nordbank oder NordLB kämen später aus der langen Branchenkrise heraus als ihre Konkurrenten aus den skandinavischen

Ländern, heißt es in einer Fitch-Studie. Die Agentur erwartet, dass die Schifffahrtskrise mindestens bis Ende 2014 dauert, auch wenn es im 3. Quartal 2013 Hoffnungsschimmer gegeben habe. „Zwar werden Schifffahrtsrisiken bei deutschen Banken nicht mehr deutlich unterschätzt. Aber bei der Bilanzprüfung durch die EZB wird wahrscheinlich ein Augenmerk auf die Schiffskredite gelegt“, heißt es in der Studie. Daher könnten Bilanzcheck und Stresstest die aktiven deutschen Schiffsfianzierer besonders treffen. www.fitchratings.com

Commerzbank verkauft Not leidende Kredite für 14 Chemikalien-tanker

Die Commerzbank ist ein großes Paket an ausfallgefährdeten Schiffskrediten losgeworden – und entlastet dadurch ihre Bilanz.

Das Institut verkauft Problemkredite mit einem Gesamtvolumen von rund 280 Mio. Euro an den Finanzinvestor Oaktree, wie Deutschlands zweitgrößtes Geldhaus mitteilte. Mit dem Geld hatte sie 14 Chemikalien-tanker finanziert. Das Eigenkapital der Bank werde um 8 Mio Euro entlastet, weil die Bilanzrisiken mit dem Verkauf um 165 Mio Euro sinken. „Unsere Strategie des wertschonenden Abbaus werden wir weiterhin konsequent fortsetzen“, sagte der zuständige Commerzbank-Manager Stefan Otto.

Die Schifffahrt steckt wegen Überkapazitäten, gestiegener Brennstoffkosten und des

mauen Welthandels seit gut fünf Jahren in der Krise. Die Commerzbank hat Mitte 2012 den Ausstieg aus dem Segment angekündigt und will ihr knapp 16 Mrd. Euro schweres Schifffahrtsportfolio Schritt für Schritt abbauen. Das Geschäft mit Oaktree ist für die



ZENTRALE: Die Commerzbank reduziert ihr Schiffsportfolio.

Commerzbank der erste große Verkauf von Schiffskrediten. Das Volumen der ausfallgefährdeten Schiffskredite, das sich Ende September auf 4,4 Mrd. Euro belief, verringert sich damit um rund sechs Prozent.

Silberstreif am Horizont

Der Deal bestätigt eine Analyse der Investmentbank JPMorgan. Vor allem mit Blick auf das Not leidende Geschäft mit Schiffsfianzierungen sieht deren Experte Jaime Becerill für die Commerzbank einen Silberstreif am Horizont – und erhöhte das Kursziel der Aktie. Steigende Frachtraten, ein rückläufiges Überangebot sowie eine Erholung der Schiffswerte könnten erste Anzeichen für eine Erholung der Branche sein. www.commerzbank.de

Foto: Commerzbank AG

HSH macht weiter Verlust

Die HSH Nordbank etabliert nach eigenen Angaben ihr Geschäftsmodell als „Bank für Unternehmer“ mit nachhaltigem Erfolg und hat in den ersten neun Monaten 2013 vor allem die Margen und das Neugeschäft gesteigert.

Gleichzeitig wurden die Altbestände in der Restructuring Unit und damit die Risikopositionen der HSH Nordbank spürbar reduziert. Die durch die wiederaufgestockte Garantie der Haupteigentümer **signifikant gestärkten Kapitalquoten** haben sich zum 30. September 2013 weiter verbessert.

Aufgrund der guten Entwicklung der Kernbank wies die HSH Nordbank nach neun Monaten 2013 ein **Ergebnis vor Restrukturierung in Höhe von 165 Mio. Euro** aus (Vorjahr: 283 Mio. Euro). Der Aufwand für Garantiegebühren von insgesamt 279 Mio. Euro – der zu gut zwei Dritteln den Altlasten in der Restructuring Unit zugeordnet ist – und die **hohe Risikovorsorge für das Schifffahrtsportfolio** der Bank führten zu einer Überlagerung der positiven Geschäftsentwicklung in der Kernbank.

Trotz der erkennbaren operativen Fortschritte, gesteigener Erträge und reduzierter Verwaltungskosten wies die Bank zum 30. September 2013 daher ein Ergebnis vor Steuern von –132 Mio. Euro aus. Dazu trug die **Kernbank in den ersten neun Monaten 139 Mio. Euro** bei. Damit ist die Kernbank bereits das fünfte Quartal in Folge profitabel. Die Restructuring Unit kam dagegen auf –271 Mio. Euro, sodass unterm Strich ein Konzernfehlbetrag von 104 Mio. Euro blieb. www.hsh-nordbank.de

01 Positives Konzernergebnis bei Marenave

Die Marenave Schifffahrts AG hat ihren Zwischenbericht zum 30.09.2013 veröffentlicht. Dieser schließt **mit einem positiven Konzernergebnis** für die ersten neun Monate in Höhe von 2,2 Mio. Euro ab. Trotz des Ergebnisrückgangs gegenüber dem Halbjahresabschluss sieht sich die Gesellschaft mit ihrem Flottenmix gut positioniert für die Zukunft. Das Ergebnis des 3. Quartals war **von Einmal- und Sondereffekten beeinflusst**. Neben Sanierungsgebühren für die bereits im 2. Quartal 2013 **mit einem Bankenkonsortium gefundene Restrukturierungslösung** wirkten sich die schwachen Bulkermärkte sowie Wartezeiten und Positionierungsreisen im Anschluss an die Rücklieferung von zwei Supramax-Bulkern ergebnismindernd aus. Mit der Erholung des Marktes wurden diese beiden Schiffe **auf längere Perioden geschlossen**, sodass konstante Einnahmen bis in die 1. Jahreshälfte 2014 gesichert sind. Für das Jahr 2014 erwartet der Vorstand **ein weiterhin verbessertes Ratenniveau für die Bulker** und Produktentanker.

Die Marenave-Flotte besteht derzeit aus 13 Einheiten. Es handelt sich hierbei um sechs Produkten-/Chemikalien-tanker der Panamax- und Handymax-Klasse, zwei 1.200-TEU-Containerschiffe, einen Auto-transporter sowie vier Supramax-Bulker. Zum 1.1.2014 bekommt das Unternehmen einen neuen CEO (s. S. 8).

www.marenave.com

02 Studie: Erholung lässt auf sich warten

Auch das 3. Quartal 2013 brachte nach Analysen der **Deutschen FondsResearch** keine Besserung auf dem Schiffmarkt.

In allen Segmenten ist weiterhin **zu viel Tonnage im Markt**, die Hoffnung auf einen schnellen Abbau der Überkapazitäten wird **durch volle Orderbücher gedämpft**. Und auch die Entwicklung der Weltwirtschaft lässt für die nächsten zwei Jahre keine Entspannung erkennen. Erst ab 2016 erwarten Experten **wieder ein deutliches Wachstum**, das dann auch zu einer besseren Auslastung der Schiffe führen wird. Neue Schiffsfonds werden folgerichtig kaum vor Ende 2015 aufgelegt werden.

www.deutsche-fondsresearch.de

03 Zweitmarkt mit Umsatzrekord

Der Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG vermittelte im November **geschlossene Fondsanteile im Nominalwert von knapp 11,1 Mio. Euro**.

Der größte Anteil des Umsatzes entfiel dabei erneut auf das Segment der Immobilien. Hier wurde im November ein Handelsumsatz von fast 6,8 Mio. Euro erzielt. Im Vergleich zum Vormonat gab es **einen deutlichen Anstieg der Durchschnittskurse** von ungefähr 41 auf 51%.

Schiffsbeteiligungen hatten im November einen leichten **Anstieg der Nominalumsätze** zu verzeichnen. Zwar ging die Anzahl der erfolgreichen Vermittlungen etwas zurück, doch dafür **betrug der Umsatz knapp 2,7 Mio. Euro**. Die Durchschnittskurse lagen bei annähernd 28,5 %.

Die positive Entwicklung, dank derer bereits im Oktober feststand, dass die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG ein Rekordjahr erleben würde, hat sich auch im November fortgesetzt. Knapp über **175 Mio. Euro Umsatz und 4.690 erfolgreiche Vermittlungen** lautete die Bilanz für die ersten elf Monate.

www.zweitmarkt.de

ANZEIGE

Keine Entwarnung bei Bunker Claims

Die Schadensrisiken aufgrund mangelhafter Brennstoffqualitäten ufern aus.

Davor warnte Jens Maul Jorgensen, Direktor für Brennstoff und Risikomanagement bei der Lübecker Reederei Oldendorff Carriers, auf einer Veranstaltung des Versicherers Skuld in Hamburg. Jüngste Statistiken der von Oldendorff engagierten Prüflabore zeigten, dass der Anteil der negativ geprüften Brennstoffproben weltweit seit dem vergangenen Jahr von 21 auf 23 % angestiegen sei.

Die Situation „macht mir Angst“, warnte Jorgensen, der auch Vorsitzender der International Bunker Industry Association (IBIA) ist. Er erwartet, dass sich die Qualität des in den Häfen verfügbaren Bunkeröls in den kommenden Jahren weiter verschlechtert. Daran seien mehrere Faktoren schuld: Einerseits müssten immer größere Mengen Schweröls gemischt bzw. verdünnt werden, um den Schwefelgehalt zu verringern, der durch internationale Übereinkommen in den kommenden Jahren zunehmend be-

grenzt wird. Dadurch steige das Risiko von Verunreinigungen mit sogenannten Cat Fines. Dabei handelt es sich um Aluminium- und Silizium-Verbindungen, die bei der Raffination des Rohöls als Katalysatoren eingesetzt werden und die extrem motorschädigend sind.

Die Bunkerlieferanten stünden aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Lage der Reedereien unter Preisdruck, so Jorgensen. „Die Lieferanten gehen steigende Risiken ein und mischen den Brennstoff immer mehr.“ Der Experte rief Reedereien und Befrachter dazu auf, bei den Kontrollen und der Dokumentation der Bunkerlieferungen größte Sorgfalt walten zu lassen, um Schadenersatzansprüche leichter durchsetzen zu können. Laut IHS Fairplay haben die im Londoner Versicherungsmarkt registrierten Schiffsschäden durch Cat Fines in den letzten Jahren rasant zugenommen. Bis November seien für 2013 schon neun Fälle bekannt geworden, im Jahr 2001 sei es erst ein Vorfall gewesen.

P&I-Verhandlungen gehen in die heiße Phase

Nachdem die Prämien erhöhungen der P&I Clubs feststehen, zeichnen sich für die traditionelle Vertragserneuerung in der Schiffschaftpflichtversicherung per 20. Februar wieder schwierige Verhandlungen ab.

Die Beiträge für die Flotten sollen je nach Club um 2,5 bis 12,5 % (Durchschnitt: 7,9 %) steigen. Versicherungsnehmer mit hohen Schadensquoten müssen wie üblich mit weiteren Aufschlägen rechnen. Da-

mit rollt eine ähnlich hohe Kostenwelle auf die Reeder zu wie im Vorjahr. Wegen desolater Frachten- und Chartermärkte steht die Schifffahrt weiter unter Druck. Die Underwriter argumentieren, die Clubs müssten steigende Kosten auf die Mitglieder abwälzen. Zwar berichten einige Anbieter, dass die Schadensfrequenzen gesunken seien, doch die durchschnittliche Schadenshöhe steige. Zudem hätten die Großschäden deutlich zugenommen. Die Kapitalerträge, mit denen die P&I Clubs ihre Verluste im Kerngeschäft auffangen könnten, seien dagegen rückläufig.

Weitere P&I-Prämien erhöhungen 2014/15

Per 20.02.2014 (Stand: 18.12.2013). Über die übrigen Erhöhungen haben wir in der DS-Ausgabe 12/2013 berichtet.

P&I Club	Erhöhung	Vorjahr
American P&I Club	+ 10 %	+ 10 %
Japan Club	+ 7,5 %	+ 5 %
Swedish Club	+ 7,5 %	+ 7,5 %

In Kürze

Iran-Handel bleibt tabu. Trotz der Einigung der fünf Vetomächte im UN-Sicherheitsrat (USA, Russland, China, Großbritannien, Frankreich plus Deutschland) auf ein Übergangsabkommen mit dem Iran bleiben die Häfen des Landes für Reeder und Befrachter in weiten Teilen tabu. Zu den geplanten Handelserleichterungen für Edelmetall, Gold, petrochemische Produkte und Automobile gebe es noch keine handfesten Bestimmungen, so die Kanzlei Freehill Hogen & Magar. Bis auf Weiteres blieben deshalb die bestehenden Sanktionen im Großen und Ganzen in Kraft.

Neue Sonderregelungen für Eis-Transits. Die im Branchenverband Cefor zusammengeschlossenen nordischen Seeversicherer haben ihre Konditionen für Passagen durch Sonderzonen wie arktische Gewässer angepasst. Den neuen Bestimmungen zufolge soll für jeden Transit eine individuelle Risikoabschätzung vorgenommen werden. Der Versicherer entscheidet dann, ob er für solche Reisen einen Prämienzuschlag und/oder spezielle Sicherheitsmaßnahmen zur Bedingung macht.

Bei Skuld klingelt die Kasse. Sprudelnde Prämieinnahmen bei gleichzeitig leicht sinkenden Schäden haben dem norwegischen P&I Club und Kas-koversicherer Skuld im 3. Quartal einen Gewinn sprung beschert. Nach einem Verlust von 2,9 Mio. US\$ im entsprechenden Vorjahreszeitraum wurde jetzt ein Überschuss von 31 Mio. US\$ gemeldet. Überraschend hoch fiel der Gewinnbeitrag der Kapitalanlagen mit rund 16,8 Mio. US\$ aus (Vorjahr: 5,3 Mio. US\$).

Britischer P&I Club mit neuem Vorsitzenden. Alan Olivier übernimmt den Vorsitz des britischen P&I Clubs. Der Geschäftsführer der Grindrod Ltd. folgt auf Dino Caroussis, der den Vorstand verlassen hat. Olivier wurde im Jahr 2000 Geschäftsführer des britischen Verbands und ist seit 2006 stellvertretender Vorsitzender.

Die spannendsten Seiten der Seeschifffahrt



DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reederei

Alles über Seeschifffahrt, Häfen und Nautik

Jetzt abonnieren unter www.deutsche-seeschifffahrt.de

The image shows three overlapping covers of the magazine 'Seeschifffahrt'. The top cover is for December 2013, featuring a night scene of a port with the headline 'Auf Seemannsmission' and a sub-headline 'Positive Rudersysteme für effizientere Schiffe'. The middle cover is for November 2013, featuring a sailor and the headline 'Der Maßstab im Schiffbau'. The bottom cover is for September 2013, featuring a sailor and the headline 'Der Mensch im Mittelpunkt'. Each cover includes a table of contents with page numbers.

STIFTUNG	Seemotor: Effizienz und Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes über maritime Ausbildung	14
FINANZIERUNG	Positive Rudersysteme für effizientere Schiffe	36
ZULASSUNG	Clevere Rudersysteme für effizientere Schiffe	54

SEEMANNRECHT	Der Mensch im Mittelpunkt	14
100 JAHRE BSWA	Der Maßstab im Schiffbau	22
LEBENSSTIL	Leben an Bord: doppelt so gut wie an Land	14
STIFTUNG	Seemotor: Effizienz und Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes über maritime Ausbildung	14
FINANZIERUNG	Positive Rudersysteme für effizientere Schiffe	36
ZULASSUNG	Clevere Rudersysteme für effizientere Schiffe	54

INTERVIEW	EU-Verkehrskommissar Sim Kallas über einen Wettbewerb und maritimen Umweltschutz	22
STIFTUNG	Seemotor: Effizienz und Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes über maritime Ausbildung	14
FINANZIERUNG	Positive Rudersysteme für effizientere Schiffe	36
ZULASSUNG	Clevere Rudersysteme für effizientere Schiffe	54



INDIZES



Donnerhall in Santiago

Anleger an den Börsen schauen auf Qualität: Der CSAV-Kurs profitierte maßgeblich vom guten Ruf eines möglichen Partners.

Als goldene Gelegenheit entpuppte sich der vorweihnachtliche Börsengang von Scorpio Bulkers (SALT) in New York. Die ursprünglich geplanten 15 Mio. Aktien wurden kurz nach dem IPO auf über 26 Mio. fast verdoppelt. Das spülte rund 240 Mio. US\$ in die Kassen des Massengut-Spezialisten, der damit vor allem weitere Neubauten finanzieren will. Den IPO durchgeführt hatten Deutsche Bank Securities, Credit Suisse und RS Platon als Joint Bookrunner.

Begeistert nahmen derweil in Chile die Investoren schon die ersten Andeutungen von Gesprächen zwischen CSAV und Hapag-Lloyd über eine mögliche Zusammenarbeit oder – ultimativ – eine mögliche Fusion auf.

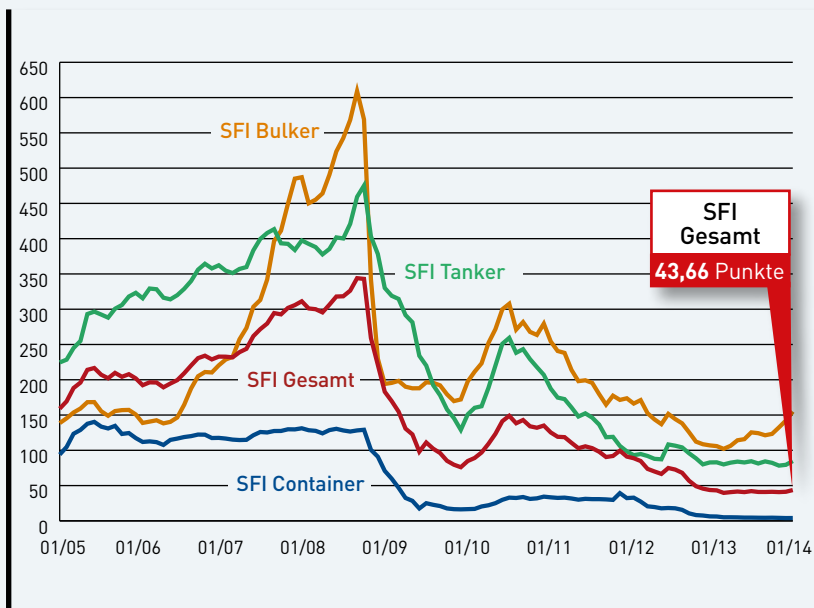
Auf eine erste Andeutung in der Presse hin, dass sich die deutsche Qualitätsreederei für CSAV interessieren könnte, sprang der Kurs in Santiago spontan um zehn Prozent nach

oben. Ein sicheres Zeichen dafür, dass die Hamburger an den Weltbörsen schon lange vor einem möglichen eigenen Börsengang eine erstklassige Reputation besitzen.



Quelle: Structured Solutions AG; Stand: Dezember 2013
Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.Ship: Zum Jahresende in allen Segmenten ein versöhnlicher Ausklang



Quelle: TKL-Fonds; Stand 19.12.2013

Der SFI Gesamtindex verzeichnete gegenüber dem Vormonat einen Anstieg von ca. 5,6 Prozent.

Die Charraten der Containerschiffe blieben in einigen Größenklassen konstant bzw. waren leicht rückläufig. Die Neubaupreise stiegen entweder, oder sie hielten ihr Niveau. Die Second-Hand-Preise blieben weitgehend konstant. Insgesamt führte dies trotz des etwas schwächeren USD zu einem leichten Anstieg des Index im Containersegment.

Bei den Tankern stiegen die Charraten in fast allen Größenklassen – besonders stark bei VLCC-Tankern. Auch Neubau- und Second-Hand-Preise stiegen durch die Bank. Ergebnis: ein Anstieg des Index im Tankersegment.

Bei den Bulkern stiegen die Raten in den kleineren Größenklassen. Für Bulker ab 75.000 dwt waren sie rückläufig. Die Neubaupreise stiegen leicht oder blieben konstant, während die Second-Hand-Preise stiegen. Die Folge: ein stärkerer Anstieg des Bulker-Index.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de



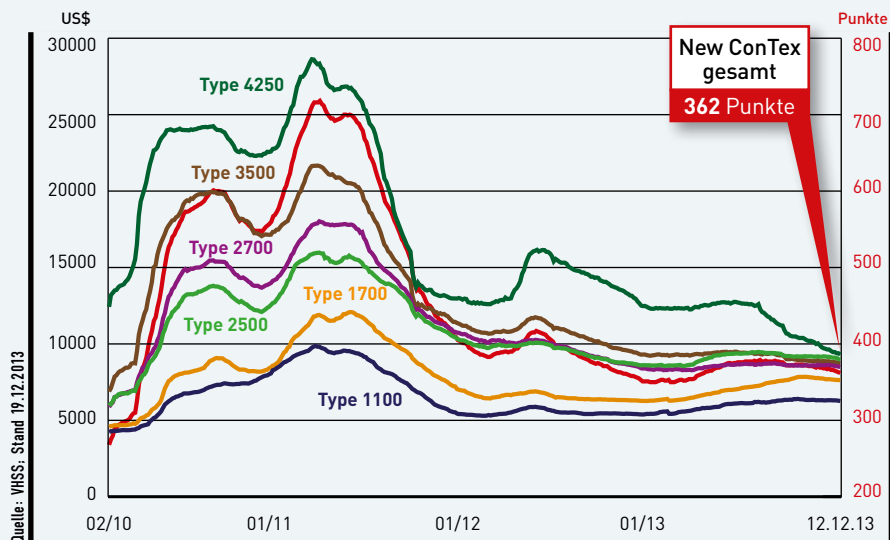
New ConTex: Die Zeit der Festtage lässt die Kurse sinken

Makler erwarten einen ruhigen Markt bis zum Ende des chinesischen Neujahrsfest.

Bei allen beobachteten Schiffsklassen war ein Rückgang zu verzeichnen. Ausnahme: das 3.500-TEU-Segment, das im 12-Monats-Bereich minimal zulegt. Damit wirft die kommende Ferienzeit ihre Schatten voraus. Die Zeit zwischen Weihnachten und dem chinesischen Neujahrsfest gehört traditionell zu den eher ruhigen Phasen im Containermarkt.

Nach wie vor steht das Segment 4.250 TEU vor den größten Herausforderungen, allerdings ist in jüngster Zeit auch bei den anderen Klassen auf Basis einer 24-Monats-Charter ein Ratenrückgang zu beobachten. Dagegen fallen die Rückgänge bei den Einschätzungen für eine 12-Monats-Charter nicht so stark aus.

www.vhss.de



ANZEIGE

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



Hamburg erwartet 2014 knapp über 600.000 Kreuzfahrtpassagiere

Die Hansestadt baut ihre Top-Position unter Deutschlands Destinationen weiter aus. Anfang November wurde bereits der 500.000ste Passagier des Jahres 2013 begrüßt.

Erstmals endet eine Hamburger Kreuzfahrtsaison am 31.12. „Der Verein geht zum Saisonende von einem Ergebnis von ca.

555.000 Passagieren aus“, sagt Gerd Drossel, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Hamburg Cruise Center. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Wachstum von 29 Prozent (2012: 430.329). Insgesamt würde der Hamburger Hafen 177-mal von Kreuzfahrtschiffen angelaufen (+ 10 Prozent). Für

2014 liegen bereits 191 Schiffsanmeldungen vor, die Passagierzahl dürfte auf knapp über 600.000 steigen. Wirtschaftssenator Horch betonte, Hamburg müsse jetzt schnell den dritten Kreuzfahrtterminal am Kronprinzkai bekommen. Geplante Inbetriebnahme: 2015.

www.hamburgcruisecenter.eu

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

AIDA eröffnet Entertainment-Haus

In Hamburg-St. Pauli hat die Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises ihre neue Prodebühne eröffnet.

Das komplette Entertainmentangebot für die zehn Schiffe der AIDA-Flotte entsteht seit 2001 bei AIDA Entertainment in Hamburg. Im neuen

Entertainment-Haus auf St. Pauli haben die Bereiche Kostümdesign, Kostümproduktion und Einstudierung auf 4.360 m² über sieben Etagen ein neues Zuhause gefunden. Die Räume verfügen u.a. über eine mit modernster Technik ausgestattete Artistenbühne

sowie originalgetreue Theatriumbühnen – genügend Raum für die Entwicklung neuer Unterhaltungsformate und die Perfektion bestehender Shows. www.aida.de

CHOREOGRAFIE: Die Tanzeinlagen für die Bord-Shows werden auf St.Pauli intensiv einstudiert.



Foto: AIDA Cruises



REGATTA: Um 16 Uhr standen die Sieger fest.

Kutterpullen in Bremen

Die Studiengänge „Nautik“ und „Shipping and Chartering“ (ISSC) der Hochschule Bremen haben Ende November das 27. „Internationale Kutterpullen“ auf der Weser veranstaltet

36 Mannschaften aus Deutschland, Dänemark, Belgien und Frankreich waren vertreten. Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang wurde im K.o.-System gepullt. Insgesamt waren knapp 400 Sportler vor Ort. www.hs-bremen.de

Foto: HS Bremen



STARTTERMIN:
Wissenschaftler aus 28 verschiedenen Forschungsinstituten trafen sich Anfang Dezember zum Kick-off-Workshop PREFACE in Madrid.

Forscher erkunden Klimaeinfluss des Atlantiks

Wie verändert sich das Klima im tropischen Atlantik? Und welche Auswirkungen hat das auf die marinen Ökosysteme im westlichen Afrika? Mit diesen Fragen beschäftigen sich von nun an Wissenschaftler im Rahmen des EU-Projektes PREFACE.

Mit dabei sind auch Wissenschaftler vom GEOMAR-Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel

– sie haben insgesamt knapp eine Mio. Euro für die Klimaforschung am GEOMAR eingeworben. PREFACE steht für „Enhancing Prediction of Tropical Atlantic Climate and its Impact“ und wird aus dem 7. Rahmenprogramm der EU gefördert. Ziel von PREFACE ist unter anderem ein besseres Verständnis des Klimas im Bereich des tropischen Atlantiks. www.geomar.de

Foto: PREFACE

Neuer DGzRS-Seenotkreuzer mit Sylt-Bezug

Der jüngste Neubau der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wurde am 14. Dezember 2013 in List auf Sylt auf den Namen „Pidder Lüng“ getauft.

In seinem Grußwort betonte DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder, dass auch die „Pidder Lüng“ allein durch Spenden aus der Bevölkerung finanziert wurde – in diesem Fall erstmals durch den ungewöhnlichen Wettbewerb „Reetdach gegen Reeperbahn! Wer spendet mehr: Sylt oder Hamburg?“. Gut 1,4 Millionen Euro

gaben ungezählte Förderer der DGzRS aus ganz Deutschland für das moderne Spezialschiff. Sprichwörtlich auf den letzten Metern hatte die Sylter Seite das spannende Rennen am Nikolaustag, mit dem weltweit an den Schutzpatron der Seefahrer erinnert wird, mit knapp 10.000 Euro Vorsprung für sich entschieden. Der Name des Seenotkreuzers erinnert nun an die gleichnamige Ballade von Detlef von Liliencron (1844–1909) über den Sylter Fischer Pidder Lüng. www.seenotretter.de

GÄSTEFABRT: Der neue Seenotkreuzer „Pidder Lüng“ ist 20 Meter lang und 22 Knoten schnell.



Fotos: DGzRS/Die Seenotretter

Wettbewerb „MEER Ausbildung“



PREISTRÄGER: Die Geschäftsführer von VDR und BBS, Max Johns (l.) und Holger Jäde (r.), vergeben die Auszeichnungen. Rechts: das Siegerplakat.



Im Dezember wurden drei Plakate beim gemeinsamen Plakatwettbewerb vom Verband Deutscher Reeder und der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt gekürt.

Die Siegerwürfe machen besonders gut auf die Ausbildung in der Seeschifffahrt aufmerksam. Der 1. Preis (500 Euro) ging an eine Schülergruppe der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule, Priwall. Sie spendeten ihren Gewinn dem Förderverein ihrer Schule. Den 2. Preis (300 Euro) erhielt Friederike Steil. Der 3. Preis (200 Euro) ging an Katja Prokopenko aus Sewastopol/Ukraine. www.reederverband.de



SYMBOL: Die Alterspyramide zeigt plastisch das Thema „Zählen und Prognostizieren“.

Demografie als Chance

„Zukunft leben: Die demografische Chance“ heißt eine Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum.


Die Schau zeigt, wie wir morgen lernen, arbeiten und wohnen werden, und hat im Rahmenprogramm auch einen maritimen Bezug – so geht es etwa um Frauenarbeit an Bord zwischen 1850 und heute. Interessenten sollten sich aber sputen: Die Ausstellung läuft noch bis 9. Januar (täglich 10–18 Uhr). www.dsm-museum.de



Schiffe, hört die Signale!

Sie geben im wahrsten Sinne des Wortes den Ton an: Marktführer für Signaltürme und -anlagen in der Seefahrt ist die Unternehmensgruppe Zöllner aus Kiel. Text: Petra Scheidt

Fotos: Louis W. Hiemstra/Stockphoto



Als Passagier interessiert man sich bei Sicherheitsfragen wahrscheinlich am meisten dafür, ob genügend Rettungsboote an Bord sind. Keiner kommt auf die Idee, den Mast auf ein Horn zu checken. Dabei verhält es sich im Schiffsverkehr ein wenig so wie auf Griechenlands Straßen – mit das wichtigste Mittel zur Gefahrenvermeidung ist die Hupe. Akustische Signale helfen in der Seefahrt beim Manöver, sichern Arbeitsbereiche und sorgen, falls nötig, für Aufmerksamkeit – sei es in unübersichtlichen Situationen, bei schlechten Witterungsbedingungen, als SOS oder Bordalarm.

Experten für den richtigen Ton ist die Zöllner Signal GmbH. Das mittelständische Traditionsunternehmen aus Kiel baut seit 1946 akustische Signalanlagen für die Schifffahrt – und hält in Sachen Signalhörner die Spitzenposition am Weltmarkt. „Wir bauen in unserem maritimen Sektor etwa 500 Anlagen pro Jahr – für Kunden wie die Meyer Werft, Hapag-Lloyd oder auch die Carnival Corporation. Im Bereich Kreuzfahrten haben wir sogar einen Marktanteil von 75 Prozent“, sagt Karin Pioske, Vertriebsleiterin bei Zöllner Signal.

Spezialisten für laute Töne

Bei Signalhörnern geht es weniger um klangvolle, als vielmehr um laute Töne. „Der Trick besteht darin, den richtigen Luftdruck und damit die entsprechende Lautstärke hinzubekommen“, sagt Karin Pioske. Mit Musik hat das nicht mehr viel zu tun, auch wenn das Prinzip aus dem Instrumentenbau stammt.

Der Amerikaner Celadon Daboll verband dazu 1851 die Klangerzeugung →



MARKENZEICHEN: Zöllner-Hörner sind dank ihres knall-orangen Trichters schon von Weitem zu erkennen.



LAUSCHER: Der digitale Signalempfänger von Zöllner ist klein und leicht zu installieren.

(dB). Zum Vergleich: Ein Düsentriebwerk in 25 Metern Entfernung ist 140 dB laut.

Signalhörner für eisgehende Schiffe und Einsatzgebiete mit Frost besitzen darüber hinaus auch eine eingebaute Heizung: „Zugefrorene Motoren und Trichter sind ein No-Go. Unsere Hörner sind deshalb beheizt und halten den Apparat bei Temperaturen von bis zu minus 55 Grad Celsius eisfrei“, sagt Pioske. Eine Ergänzung, die für die kommende Nordmeerschifffahrt von Interesse ist. Schließlich dürfen Schiffe ohne funktionstüchtiges Horn den Hafen gar nicht erst verlassen.

Digitaler Horchposten

Wer wie wann und wo welche Töne und in welcher Lautstärke ausstoßen muss, ist fest vorgegeben. Seit 1972 bestimmen die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (COLREG) den Ton auf See – und nicht nur den. Seit 2002 ist auch deren Empfang mittels Sound Reception System Pflicht (IMO Regulation MSC 99 (73)) – der digitale Horchposten sozusagen.

Die Anlagen bestehen meist aus einer Mikrofon-Sender-Einheit und nehmen rundum Tonsignale zwischen 70 und 820 Hz auf. Die eingehenden Töne werden dann digital gefiltert und per Lautsprecher auf der Brücke wiedergegeben. Das erhöht die Sicherheit enorm. Nicht nur, weil Mikrofone weitaus zuverlässiger sind als menschliche Ohren, sondern auch Ortungsmechanismen zugeschaltet werden können: „Unser System Elephant Ears zeigt mit kleinen Kontrollleuchten auf dem Lautsprecherpanel auch die Richtung

→ der Klarinette mit der gerichteten Schallabstrahlung einer Trompete. Die Apparatur wurde als Nebelhorn bekannt – und löste Ende des 19. Jahrhunderts die bis dato viel genutzte Nebelglocke ab, die viel zu leise war.

Alter Hase, neue Tricks

Das Prinzip hat sich seitdem nicht großartig verändert, die technische Umsetzung schon: So werden moderne Signalhörner

mit pneumatischem (Makrofon) oder elektrischem Antrieb (Zet-Horn) mittlerweile zentral und vollautomatisch per Knopfdruck gesteuert. Sie sind aus beschichtetem Aluminium und deshalb salzwasser- und korrosionsbeständig. Die Größe ist je nach Schiffsklasse unterschiedlich. Die größten Signalhörner haben einen Durchmesser von über einem Meter, wiegen ca. 130 Kilogramm und erreichen bei einer Frequenz von 70 Hz 146 Dezibel



Zöllner Signal System Technologies

Im Jahr 2000 war das Unternehmen der Familie Murmann mit 30 Mitarbeitern noch familiär. Der internationale Erfolg änderte das rasant: Die modernen und hochwertigen akustischen Signalanlagen sind bei Reedern und Yachtbesitzern

gleichermaßen gefragt. Im Jahr 2013 hat sich die Belegschaft nahezu vervielfacht. Außerdem hat die Zöllner GmbH mittlerweile Tochtergesellschaften in Großbritannien, Frankreich, Australien und Spanien, Brasilien und Polen.





AUSNAHME: Nur die Hörner von Kreuzfahrtschiffen – etwa die der AIDA-Flotte – sind nicht orange und haben eine individuelle Klangfarbe.

an, aus dem das Tonsignal kommt“, sagt Karin Pioske.

Neue Verwendungsformen

Akustische Signalanlagen gibt es nicht nur an Deck – sie sind auch im Maschinenraum und sogar an Land gefragt.

Zöllner hat sich nämlich vor dem Hintergrund der Schifffahrtskrise zusätzlich auf den Bau von automatischen Warnsystemen spezialisiert – hauptsächlich im Gleisbau. Das Unternehmen beliefert außerdem Industrieanlagen und richtet in Kommunen Katastrophenwarnsysteme ein. Selbst für private Kunden wie zum Beispiel Golfplatzbetreiber hat das Unternehmen die passenden Lösungen parat. Die sollen

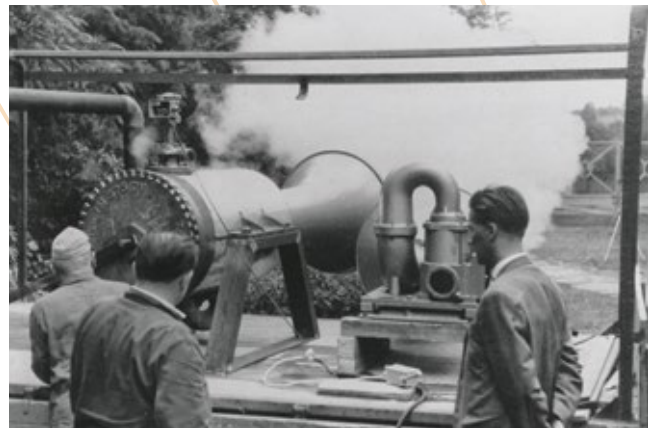
die Spieler rechtzeitig vor Unwettern warnen. Denn auf dem Grün gab es schon etliche Verletzte und Tote durch Blitzschlag. Solche Projekte kommen auch dem maritimen Bereich zugute – und umgekehrt.

Vertriebsleiterin Karin Pioske ist überzeugt, dass akustische Signalanlagen noch einiges erreichen können: „Unsere Forschungsabteilung hat in einem Kooperationsprojekt mit Reedern jüngst ein akustisches Leitsystem auf Schiffen getestet. Das lenkt die Menschen in die richtige Richtung, wenn optische Hinweise nicht greifen – sei es durch starken Qualm oder falls eine Panik ausbricht“, verrät sie.

So wird die Schifffahrt durch Zöllner noch ein bisschen sicherer. ...



HISTORIE: Die ersten Signalthörner spuckten noch Dampf. Das Zet-Horn (rechts daneben) nicht mehr.



Maritime Pioniere zwischen Arktis und Golfstrom



TEIL 12

MARITIME
MUSEEN
DER WELT

HINGUCKER: Das Vancouver Maritime Museum und seine Umgebung machen auch äußerlich was her.

Das Maritime Museum in Vancouver zeigt einzigartige Exponate aus den Anfängen der Arktis- und Tiefseeforschung. Text: Birgit Nolte-Schuster

Für die Anfahrt zum Vancouver Maritime Museum nimmt man am besten das Wassertaxi. So braucht man nur gut 25 Minuten von der Haltestelle am zentrumsnahen Yachthafen bis zum Museum. Die beeindruckende Hochhauskulisse der Millionenmetropole zieht während der Fahrt auf dem False Creek zum Greifen nah an einem vorbei.

Der Taxianleger ist am Museumshafen. In der geschützten Bucht der English Bay haben zahlreiche museale Schiffe festgemacht. Ins Auge fällt die 1936 gebaute „North Star of Herschel Island“, ein 53 Meter langes Vollschiff, das mehr als 30 Jahre für den Transport von Polarfuchsfellen verwendet wurde. Noch heute ist das letzte der kanadischen Arktis-Transportschiffe seetüchtig und nimmt an historischen Schiffsparaden teil. Vom Hafen aus führt ein Spazierweg durch den Vanier Park auf eine Anhöhe mit dem Schiffahrtsmuseum.

Schon von Weitem sichtbar ist die markante Architektur des 1959 eröffneten Gebäudes, das im Wesentlichen das Tro-

ckendock der „St. Roch“ umschließt. Der Schoner zählt weltweit zu den größten arktischen Forschungsschiffen und ist seit 1962 auch offizielles Nationaldenkmal.

Ikone der Souveränität

1928 für die Patrouillenfahrten der Royal Canadian Mounted Police in Dienst gestellt, erlangte das Schiff unter Sergeant Henry Larsen mit der Durchquerung der Nordwestpassage Berühmtheit. Das war vorher nur der „Gjøa“ von Roald Amundsen gelungen. Jedoch befuhr die „St. Roch“ die Route als erstes Schiff dabei in West-Ost-Richtung. Da sie im Eis eingeschlossen wurde, brauchte sie für die Passage mehr als 28 Monate. Schneller war der Rückweg nach Vancouver im Jahre 1944 in nur 86 Tagen. Nicht zuletzt deshalb gilt die „St. Roch“ offiziell als „Ikone der kanadischen Arktis-Souveränität“.

Gut in Augenschein nehmen lässt sich in der Ausstellung die für den speziellen Einsatzbereich des Schiffes ausgelegte Konstruktion. So besteht der Rumpf aus

dicken Douglasien-Planken, die innen und außen zusätzlich mit Bohlen aus hartem australischem Eukalyptusholz verstärkt wurden. Mit dieser speziellen Außenhaut war die „St. Roch“ auch für den arktischen Winter gerüstet und lief nicht Gefahr, vom Eis zerdrückt zu werden.

Über eine besonders konstruierte Außenhülle, in diesem Fall aus 3,5 cm dickem Stahl, verfügt auch ein anderes Ausstellungsstück: Der im Außenbereich platzierte Forschungs-Mesoskaph „Ben Franklin“ leistete einen bedeutenden Beitrag bei der Erforschung der Tiefsee. Gebaut im Jahre



TIEFSEEFORSCHUNG: Mesoskaph „Ben Franklin“.

Foto: Urbankayaker



Foto: Marcin Chady

SAMMLUNG: Im Museum lässt sich das Innenleben der berühmten „St. Roch“ erleben.



COMIC: Bildergeschichte über Henry Larsen, der mehrfach die Nordwestpassage durchquerte.

Vancouver Maritime Museum

ADRESSE

1905 Ogden Avenue in Vanier Park, Vancouver, BC V6J 1A3

ÖFFNUNGSZEITEN

Di – Sa: 10–17 Uhr, So: 12–17 Uhr

EINTRITT

Erwachsene: 11 \$ (ca. 7,70 Euro)

Familien: 30 \$

Senioren, Kinder, Studenten: 8,50 \$

www.vancouvermaritimemuseum.com



1967 in der Schweiz vom Bureau Piccard und Grumman Aerospace Corporation, diente das Tauchgerät dazu, genauere Erkenntnisse über die Drift des Golfstroms zu sammeln. Dazu war die „Ben Franklin“ 30 Tage unterwegs und legte 2.400 Kilometer zurück. In einer durchschnittlichen Tauchtiefe von 200 Metern zeichnete sie die unterschiedlichen Strömungsverläufe des Golfstroms auf.

Neben Jacques Piccard waren noch fünf weitere Wissenschaftler an Bord, u.a. von der NASA. Ihr Interesse galt Fragen, die für die Raumfahrt damals noch nicht beantwortet waren – etwa zu den Auswirkungen extremer Bedingungen auf Psyche und Physis der Crewmitglieder. Doch auch grundsätzliche Probleme wie die Nahrungsversorgung während der gesamten Tauchmission standen damals im Fokus – ihre Lösung



EXPONATE: Tauchanzug „Newtsuit“ und Modell der „Orion“.

erscheint auch heute noch verblüffend einfach: So wurden die Mahlzeiten durch heißes Wasser aus isolierten Tanks erhitzt.

Bestaunen sollte man auch den „Newtsuit“ von Phil Nuytten. Der leuchtend gelbe Spezialanzug aus Aluminium, Titan und Teflon ist für Tauchgänge bis zu 300 Metern geeignet, hat aber auch schon Tiefen bis 900 Meter unbeschadet überstanden. Zudem lässt sich der „Michelin-Mann-Anzug“, der an Land mehr als 370 Kilo wiegt, mittels eines angeschlossenen Propellerantriebes in ein – unter Wasser – leichtes und wendiges „Unterseeboot zum Anziehen“ verwandeln. ...

Foto: The High Fin Sperm Whale



Das nächste Mal gehen wir im Riverside Museum of Transport in Glasgow vor Anker.



Meer als Magazin

Vielfältig, tiefgründig, überraschend: Wie die See, so die „mare“. Jüngst kam das 100. Heft heraus – Geschichten von Menschen und Meer. Text: Petra Scheidt



Mit dem Meer verbinden wir so vieles: Weite und Sehnsucht, aber auch das pralle Leben in seinen Gewässern und in den Häfen dieser Welt. Nikolaus Gelpke, Chef des mareverlags und Herausgeber der Zeitschrift „mare“ sieht das ähnlich: „Es gibt so viel, dass man zum Meer erzählen könnte. Es braucht allerdings Menschen, die das auch tun.“

144 Storys von Mensch und Meer

Für die 100. Ausgabe hat sich die „mare“-Redaktion deshalb etwas Besonderes ausgedacht. Sie wollte diesmal nicht selbst schreiben, sondern persönliche Erlebnisse mit Bezug zum Meer von bekannten Persönlichkeiten veröffentlichen. Jede Form (Gedicht, Bild, Essay, Interview) und jede Länge war erlaubt. Die Einsendungen mussten lediglich exklusiv für die Jubiläumsausgabe verfasst werden – ohne Honorar. „Stattdessen gab es von uns, da wir unser Glück gern teilen wollten, für jeden Beitrag eine Spende von 100 Euro und zehn Prozent der Anzeigerlöse für den Afghanischen Frauenverein“, sagt Nikolaus Gelpke.

144 Prominente aus Politik, Wirtschaft, Film und Fernsehen, Sport und Kultur haben mitgemacht – und über 23.000 Euro konnten überwiesen werden.

Die Geschichten sind mal heiter, mal nachdenklich – aber immer authentisch. So schreibt zum Beispiel Ex-Fußballprofi Uwe Seeler, dass er die Rauheit der Nordsee liebt und dort am liebsten wellenbaden geht. Und der italienische Filmheld Bud Spencer berichtet, wie er mit knapp fünf Jahren schwimmen lernte. Sein Taufpate hatte ihn eines Tages beim Angeltörn einfach ins Meer geworfen – eine prägende pädagogische Erfahrung, die Spencer mit Komiker Otto Waalkes gemein hat.

Von Wurzeln und neuen Ufern

Bemerkenswert ist auch der Text von Jacques Cousteaus Enkel, Fabien Cousteau, der selbst Meeresforscher ist. Er schreibt unter anderem, dass er in einem Alter seine Tauchscheine machte, in dem andere Kinder gerade mal Rad fahren lernen. Schon früh war er in den abenteuerlichsten Gebieten der Erde unterwegs – etwa am Amazonas-Delta.



HINGUCKER: Bildbände wie dieser sind die Schmuckstücke des mareverlag-Programms.

Auf den 247 Seiten maritimer Nostalgie in der „mare“-Jubiläumsausgabe findet sich für jeden etwas. „mare“-Gründer Nikolaus Gelpke müsste den Drive von Fabien Cousteau, der letztlich doch in die Fußstapfen seines Großvaters trat, gut nachempfinden können.

Gelpke, eigentlich Diplom-Meeresbiologe, ist neben seiner Tätigkeit als Verleger nämlich noch als Vorsitzender der gemeinnützigen Gesellschaft „maribus“



und Präsident des International Ocean Institute aktiv – und damit der geistige Erbe der 2002 verstorbenen Elisabeth Mann Borgese.

Auf die jüngste Tochter von Thomas Mann, zu Lebzeiten Pianistin, Ökologin und Seerechtsexpertin, geht nicht nur das moderne Seerecht zurück – sie förderte und forderte auch Gelpke und seine Ideen wie keine andere. Ihr war es wichtig, dem Meer eine Stimme zu geben – ein Vision, die Nikolaus Gelpke teilt: „Die Ozeane sind in ihrer Dimension und Unzugänglichkeit schwer begreifbar und entziehen sich zum größten Teil unserem Bewusstsein. Sie sind der größte Lebensraum unserer Erde – haben aber keine Lobby. Umso wichtiger ist es, ihnen Medien an die Seite zu stellen, die sie in all ihren faszinierenden Facetten abbilden und zugleich dringende Fragen unserer Zeit fokussieren.“

Ein Quereinsteiger auf Erfolgskurs

Dieser Gedanke war es denn auch, der Gelpke dazu bewog, Mitte der 1990er-Jahre mit einer Handvoll Gleichgesinnter den „dreiviertelverlag“ zu gründen – und im

April 1997 das erste „mare“-Heft herauszubringen. Seitdem erscheint die ca. 140 Seiten starke „Zeitschrift der Meere“ (9,50 Euro) alle zwei Monate mit einer bunten Mischung aus wirtschaftlichen, politischen, kulturellen und wissenschaftlichen Themen, verpackt in interessante Reportagen, beeindruckende Bildstrecken und geistreiche Essays. Ein Erfolg, der so nicht abzuse-

hen war: Monothematisch aufgezogen und weniger populär als vielmehr künstlerisch gestaltet, wurde die Zeitschrift anfangs als Unikum ohne Zukunft belächelt.

Doch der maritime Quereinsteiger behauptet sich und erreicht mittlerweile 340.000 Leser pro Ausgabe. Und auch die Fachwelt ist angetan: In den 16 Jahren ihres Bestehens wurde die „mare“ be- →



SPONSORING: „mare“ finanziert auch den erfolgreichsten deutschen Profisegler Jörg Riechers und sein Team.



Fotos: mareverlag

→ reits 61-mal ausgezeichnet – unter anderem mit so renommierten Preisen wie dem Lead Award, dem World Press Award und dem CNN Journalist Award.

Dass Nikolaus Gelpke seine Vision von einer Zeitschrift der Meere so durchziehen kann, wie er möchte, ist vor allem dem Erfolg des hauseigenen Buchprogramms zu verdanken. Seit 2002 kommen pro Jahr 18 Neuerscheinungen heraus. Außerdem erscheinen einmal jährlich ein aufwendig gestalteter Bildband und ein Fotokalender.

Die Auswahl kommt an: So schoss zum Beispiel der Titel – „Rausch“ von John Griesemer – von null auf Platz 1 der „Spiegel“-Bestsellerliste. Seitdem stehen die literarischen Perlen des mare-verlags bei Leseratten und Meeresliebhabern hoch im Kurs. So wanderte zum Beispiel Julie Otsukas „Wovon wir träumten“ beim vorweihnachtlichen Bücherstöbern

in die Einkaufstüten von US-Präsident Barack Obama.

„mare“ auf allen Kanälen

Doch Gedrucktes ist nicht mehr das einzige Standbein. Das „mare“-Konzept, sich auf Meeresthemen zu konzentrieren, hat auch im Radio und Fernsehen Fuß gefasst. Den Anfang machte der NDR. Hier wird seit 2001 „mareTV“ ausgestrahlt. 2004 ging dann auch „mareRadio“ an den Start. Das Programm von Radio Bremen spielt jeden ersten Samstag im Monat ein maritimes Kulturprogramm, das Seeleute auf Landgang trifft und oft auch Kurioses zutage fördert, wie zum Beispiel einen Hafenverein auf dem Lande.

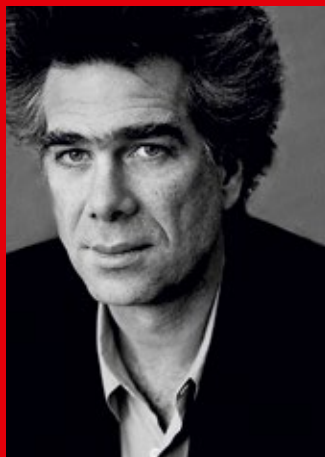
Und wer dann immer noch nicht genug hat, kann das Neueste in Sachen „mare“ auch auf Facebook und Twitter verfolgen oder sich den „mare“-App auf



Foto: NDR/Andreas Burtke

FERNSEHEN: „mareTV“ entführt den Zuschauer jeden zweiten Donnerstag an exotische Gestade.

iTunes herunterladen. Der verweist auf Interessantes am nächstgelegenen Meer, informiert ausführlich über Fernwehziele – und bietet darüber hinaus auch Artikel und Bücher zur ausgewählten Region aus dem „mare“-Fundus an.



PASSENDES AMBIENTE: Verlagsgründer Nikolaus Gelpke (Bild oben) und sein Team haben ihre Zentrale am Sandtorquaihof mitten in der Hamburger Speicherstadt.



Fotos: mareverlag

„Das Gefühl, zur See zu fahren, vermisse ich ein wenig.“

Der Verleger Nikolaus Gelpke ist Meeressüchtiger, Hobbysegler und ehemaliger Forschungstaucher – im Interview schwärmt er vom Arbeitsplatz der Seeleute und lobt konstruktive Kritik.

Deutsche Seeschiffahrt (DS): Herr Gelpke, Sie sind in vielen verschiedenen Projekten aktiv. Welches ist Ihnen denn das liebste?

Nikolaus Gelpke: Keine Ahnung, da möchte ich mich nicht festlegen. Es macht mir genauso viel Spaß, Geschichten herauszubringen, wie mich umweltpolitisch zu engagieren. Das ist alles sehr spannend.

DS: Sie sind früher viel getaucht und gern gesegelt. Bleibt dafür noch Zeit?

Gelpke: Nicht viel, ich bin nur noch ein, zwei Wochen im Jahr mit meinen Kindern segeln.

DS: Vermissen Sie es, rauszufahren?

Gelpke: Sehr. Ich habe während meines Studiums einige Zeit auf Forschungsschiffen verbracht. Der Alltag ist dort ganz weit weg. Man muss sich nicht um Einkäufe, das dreckige Geschirr in der Spüle oder die Wäsche kümmern. Das übernehmen andere für einen. Denn man soll sich schließlich voll und ganz auf seine Arbeit konzentrieren können. Das ist großartig und war definitiv eine der besten Erfahrungen in meinem Leben. Landleute wissen gar nicht, wie toll das ist.

DS: Wieso?

Gelpke: Der Tagesrhythmus ist geregelt. Es gibt kaum Ablenkung. Alles ist auf das Wesentliche reduziert.

DS: Die Seefahrt als kontemplative Erfahrung?

Gelpke: Abseits von jeder Seefahrerromantik – ja, ich denke, kontemplativ ist ein gutes Wort. Ich kann deshalb auch die Leute nicht verstehen, die

so versessen auf Kreuzfahrten sind.

Die interessieren mich nicht. Das hat nichts Meditatives mehr – keinen Abstand bei so vielen Menschen, Shows und Partys. Als ich nach mehreren Monaten auf See zurück an Land kam, musste ich mich erst mal wieder daran gewöhnen. Man merkt plötzlich, wie laut, voll und stinkend alles ist. Man wird regelrecht mit Sinneseindrücken überfrachtet.

DS: Sie mögen also die Seefahrt, aber nicht unbedingt alle Formen der Seeschiffahrt?

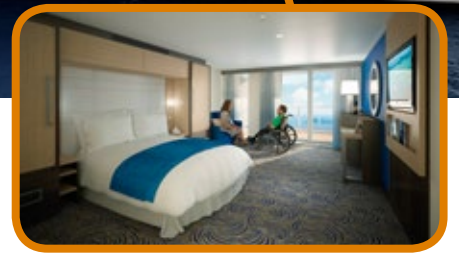
Gelpke: Ja, deswegen fliege ich zum Beispiel morgen weiter zu einem Treffen, wo es hauptsächlich darum geht, Entwicklungsstaaten das neue Seerecht näherzubringen. Oft wissen die Menschen in diesen Regionen nämlich nicht genug davon oder haben keine Ahnung, wie sie die neuen Regeln verstehen und umsetzen sollen. Die Seeschiffahrt gehört zu unserer Kultur dazu und ist auch nicht mehr wegzudenken. Von Abgasnormen bis Schweröl ist nicht immer alles optimal. Aber auch da gibt es gute Ansätze. Die muss man aufzeigen und fördern.

DS: Ein Ansatz, den sie auch beim World Ocean Review (WOR) verfolgen...

Gelpke: Immer nur zu zetern, bringt nichts. Um eine Sache zum Besseren zu verändern, muss man zunächst wissen, wo man steht und welche Optionen es gibt. Wenn man auch gute Geschichten erzählen kann, gibt es Hoffnung. Das ist wichtig, Gute Kritik ist eben konstruktiv.



TÜRSCHWELLE: Rampen erleichtern die Mobilität.



SUITE: Kabinen mit genug Bewegungsfreiheit.

Barrierefrei an Bord

Europas Kreuzfahrtreedereien tun viel dafür, dass auch Menschen mit Behinderung eine Kreuzfahrt genießen können.

Anfang Dezember war der Europäische Tag der Menschen mit Behinderungen. Aus diesem Anlass hat die europäische Kreuzfahrtbranche ihr Engagement für behindertengerechtes Reisen und das Recht eines jeden Bürgers mit einer Behinderung auf Unabhängigkeit, soziale Integration und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben betont.

Die Mitglieder des Dachverbands der europäischen Kreuzfahrtbranche, CLIA Europe, bieten umfangreiche Maßnahmen an, um die Bedürfnisse von Passagieren mit Mobilitätseinschränkungen und anderen Behinderungen zu berücksichtigen.

Rollstuhlgerechte Ausstattung

So gibt es an Bord zum Beispiel Rollstühle, rollstuhlgerechte Zugänge zu allen öffentlichen Bereichen, Menükarten und andere schriftliche Informationen in verschiedenen behindertengerechten Formaten, Hörhilfen in öffentlichen Bereichen und Assistenzsysteme in den Kabinen. Zudem

sind rollstuhlgerechte Kabinen verfügbar, und auch in den Restaurants und Unterhaltungsbereichen werden spezielle Sitzplätze für Rollstuhlfahrer angeboten. Passagiere mit eingeschränkter Beweglichkeit, die auf einen Elektro-Scooter angewiesen sind, sind an Bord ebenfalls herzlich willkommen. Zusätzlich treffen die CLIA-Mitgliedsreedereien besondere Vorkehrungen

Hintergrund: CLIA

Die Cruise Lines International Association (CLIA) ist der weltweit größte Verband der Kreuzfahrtindustrie mit Vertretungen in Nord- und Südamerika, in Europa, Asien und Australasien. CLIA vertritt die Interessen der gesamten Branche gegenüber politischen Entscheidungsträgern, organisiert Schulungen und ist in Sachen Marketingkommunikation aktiv. www.cruising.org

für das Betreten und Verlassen des Schiffs, für Landausflüge sowie für bevorzugte Check-ins. Viele Reedereien organisieren zudem am Tag der Anreise Treffen, um Passagiere mit Behinderungen individuell zu informieren, etwa über Angebote an Bord und über passende Landausflüge.

Das Bordpersonal wird umfassend geschult, um alle Passagiere, auch solche mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkungen, zu unterstützen. In Notfällen helfen speziell geschulte Mitarbeiter Menschen mit Behinderung, zu ihren Sammelstationen zu gelangen.

„Aktuell lebt jeder sechste Bürger in Europa mit einer physischen Behinderung – das sind insgesamt 80 Millionen Menschen. Diese Zahl steigt, je älter die Bevölkerung der Europäischen Union wird. Die Kreuzfahrtreedereien begegnen dieser wachsenden Zahl mit immer besseren Infrastrukturen und Dienstleistungen an Bord, um sicherzustellen, dass auch Menschen mit Behinderung einen Kreuzfahrturlaub genießen können“, sagt Robert Ashdown, Generalsekretär von CLIA Europe. „Heute können wir mehr denn je mit Stolz sagen, dass es für jeden eine passende Kreuzfahrt gibt.“

Foto: NAN - Fotolia.com, CLIA [2]

Neue Schiffe



Foto: Hasenpusch

PAULA VINDÖ

IMO-NUMMER	9436783
REEDEREI	Eicke Reederei GmbH
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	04/2013
TYP	Mehrzweckfrachter
TONNAGE	4.102 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	5.488 TDW
LADEKAPAZITÄT	279 TEU
WERFT	Severnnav. Drobeta-Turnu (ROM)
LÄNGE	106,77 Meter
BREITE	15,29 Meter
TIEFGANG	5,25 Meter
MOTOR	MaK 6M25
LEISTUNG	1.980 kW
GESCHWINDIGKEIT	12 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



Foto: Reederei Hamburgischer Lloyd



CAP SAN NICOLAS

IMO-NUMMER	9622203
REEDEREI	Hamburg Süd
FLAGGE	Luxemburg
ABLIEFERUNG	05/2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	118.938 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	124.458 TDW
LADEKAPAZITÄT	9.669 TEU, 2.100 Reefer
WERFT	Hyundai Heavy Ind., Ulsan (ROK)
LÄNGE	333,20 Meter
BREITE	48,20 Meter
TIEFGANG	14 Meter
MOTOR	MAN-B&W 7S90ME-C9
LEISTUNG	40.670 kW
GESCHWINDIGKEIT	21 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

RHL CONSTANTIA*

CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	37,30 Meter
IMO-NUMMER	9495765	TONNAGE	48.799 BRZ	TIEFGANG	12,50 Meter
REEDEREI	Hamburger Lloyd	TRAGFÄHIGKEIT	57.500 TDW	MOTOR	MAN B&W 8K80ME
CHARTERER	MOL	LADEKAPAZITÄT	4.620 TEU (600 Reefer)	LEISTUNG	36.240 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Jiangnan Shipyard (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	23,1 Knoten
ABLIEFERUNG	02/2013	LÄNGE	259,80 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd

*Das Foto zeigt das baugleiche Schwesterschiff „RHL Concordia“



Platz da, jetzt malt Jeannine!

Sie verlegt ihr Atelier gern mal auf ein rollendes Containerschiff, mit freiem Blick nach vorn. Oder bei Nieselregen und elf Grad auf den Elbstrand bei Oevelgönne, Terminals und dicke Pötte direkt gegenüber. Lässt sich mit Schlauchboot oder Schlepper zum Greifen nah ranbringen an die Objekte ihrer kreativen Leidenschaft. Dann legt Jeannine Platz los und malt.

Liebeserklärung an den Hafen

„Der Hamburger Hafen ist mein Lieblingsort mit seiner pulsierenden Atmosphäre, die mich zu meinen Ölbildern inspiriert.“ Ihre Werke seien eine einzige „Liebeserklärung“ an den Hafen, der sie gleich beim ersten Überqueren der Elbbrücken in seinen Bann gezogen und „in die Arme genommen“ habe, sagt die zierliche 40-jährige Powerfrau voller Begeisterung. Viel Emotion und Sinnlichkeit steckt in ihrer Art zu malen, ihr Umgang mit Farbe könnte körperlicher kaum sein: Jeannine Platz malt mit den Händen, tupft und zeichnet mit den Fingern, wischt mit dem Handballen – nur für die Konturen nutzt sie Spachtel oder kleine Holzkeile.

So entstehen farbintensive Bilder voller Dynamik, gespeist aus Erinnerungen für den realistischen und Fantasie für den abstrakten Anteil. „Nachtglanz“, „Lichterliebe“ oder „Pink Lady“ betitelt die Künstlerin ihre Bilder, mit denen sie jene ganz besondere Aura, die Häfen nur nachts ausstrahlen, eingefangen hat. Dieses

LEIDENSCHAFT: Die Malerin Jeannine Platz hat sich maritimen Motiven verschrieben und malt mit vollem Körpereinsatz.



Hamburgs Hafen, Schiffe, Himmel und Meer: Jeannine Platz malt nur mit ihren Fingern, einem Spachtel und – einer Zahnbürste. Text und Foto: Bernd Ellerbrock

Glitzern, Blinken, Leuchten und Funkeln sprüht sie als fröhlichen Schlussakkord mit einer, ja, doch, Zahnbürste auf die Leinwand.

Seit 2005 hat das Multitalent ein Atelier in Hamburg-Altona. Aufgewachsen vor den Toren Hannovers, ließ sie sich nach dem Abi zunächst zur Werbekauffrau und Cutterin ausbilden, stieg zur Redaktionsleiterin für Filmproduktionen auf, erlernte

den Schauspielberuf und spielte Kindertheater, landete beim Ohnsorg-Theater, arbeitete als Synchronsprecherin und produzierte Hör-CDs für Kinder. Nebenher malte sie immer wieder exzessiv und entdeckte ihr Faible für die Kalligrafie.

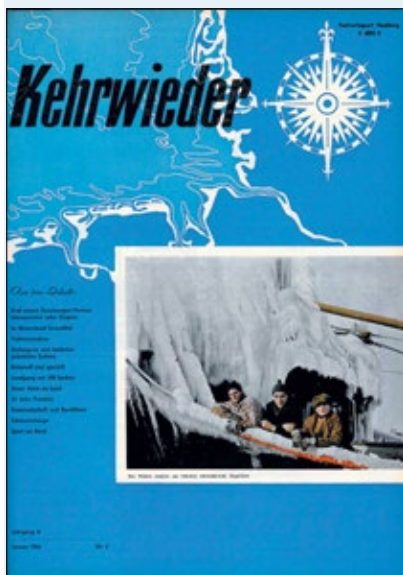
Heute konzentriert sie sich ganz auf ihre wahren Leidenschaften. Als renommierte Kalligrafin gestaltet sie mit kunstvollen Lettern Wandbilder, Karten und Schriftstücke für besondere Anlässe, etwa zum 125-jährigen Jubiläum der HHLA. Im Auftrag von Karl Lagerfeld fertigte sie jüngst 5.000 „Chanel“-Einladungskarten per Hand und für die „Hamburg Port Authority“ einen Lampenschirm, der als filigranes Unikat und Gastgeschenk nach Yokohama gebracht wurde. Per Schiff natürlich.

Ihre Malerei dagegen legt sie immer großformatiger an und schreckt auch vor ungewöhnlichen Techniken nicht zurück: So entstand ein sechs Meter breites Hafenbild aus 500 Blättchen Gold und Acrylfarbe, dessen Anmutung mit den Lichtstimmungen im Tagesverlauf wechselt. Als die Künstlerin bei der Frachtschiffreiseagentur „Hamburg Süd“ ausstellte, informierte sie sich schon mal über mögliche Passagen. „Es wird wohl nur ein Kurztrip mit meinen beiden Kindern“, sagt Platz. Denn Mutter ist sie auch noch. ...



Zwischen Packeis und Turbine

Die Flotte steckt im Packeis fest, das Schwungrad der Turbine und des Wirtschaftswunders läuft rund. Gute Kybernetik an Bord ist die beste Nachwuchswerbung.



Aus dem Inhalt

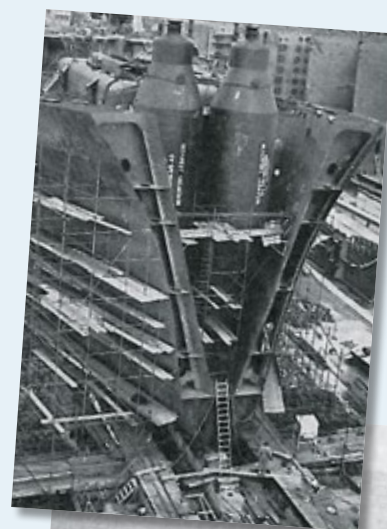
- Sind unsere Besatzungen Partner, Interessenten oder Gegner?
- Im Binnenland freundlich
- Flottenumschau
- Gefangene und Soldaten gründeten Sydney
- Rationell und speziell
- Landgang mit 100 Sachen
- Unser Heim an Land
- Sir John Franklin
- Kameradschaft und Bordklima
- Schmunzelauge
- Sport an Bord

Durchhalten und ankerbeln! – Das trifft für die Flotte im Packeis der Ostsee zu (Foto Mitte), aber auch auf Sir John Franklins quälende Expeditionen zum Nachweis der Nordwestpassage. – Die thematisch-emotionale Klammer dieser Ausgabe bildet die Kybernetik an Bord, das sind jene Gesetze, „die die Verknüpfungsweisen zwischen Elementen oder Systemen regeln, und zwar nicht nur in technischen, sondern auch in biologischen und menschlichen Bereichen“. So sind denn „anständige Verhältnisse an Bord“ immer noch die beste Nachwuchswerbung, doziert der Wachoffizier. Die Besatzung des MS „Transcanada“ hält in ihrem Brief an die Binnenländer ein leidenschaftliches Plädoyer für den Beruf des Matrosen.

Auch sonst hängt everything together: die mäßige Expansionsprognose für die deutsche Wirtschaft mit der mäßigen Nachfrage nach Investitionsgütern, die Effektivität des Mastkrans mit der Kombination von Kran- und gekuppeltem Betrieb („rationell und speziell“), die Gründung von Interpol mit einer Einladung des Fürsten von Monaco im Jahr 1914, als „die reisenden Verbrecher“ der Polizei weltweit zu schaffen machten. Funkwellen in Lichtgeschwindigkeit beschleunigen hier zumindest die technische Aufholjagd. Apropos beschleunigen: Siemens präsentiert stolz den Niederdruckläufer seiner Turbine (Foto unten): An jedem Schaufelfuß der Turbine zerren 82.000 kg, am gesamten Kranz 4.760 Tonnen! Spezialschiffe wie der Gastanker für Flüssiggase sind auf dem Vormarsch (s. Foto o.).



Die ganze (erhaltene) Ausgabe:
www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach den QR-Code scannen



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



VIPERFISCH:
Bizarres, leuchten-
des Raubtier der
Tiefsee.



VIELFALT: Felsenpinguine auf den Falklandinseln,
Meeresfisch vor Westpapua – das Spektrum der
marinen Lebewesen ist schier unermesslich.

Plädoyer für das ewige Überleben im und unter Wasser

In stockdunklen 1.000 Metern unter dem Meeresspiegel haust der Stoff für Faszination und Alpträume.

Unförmige Kreaturen heben sich in Zeitlupentempo vom schlammigen Grund, schließlich lastet in solcher Tiefe auf jedem Quadratzentimeter ihrer Körper bis zu einer Tonne Gewicht. Sie scheinen über Tausende von Jahren eins mit dem Meeresboden geworden zu sein, sind kaum davon zu unterscheiden. Je näher man dem Meeresspiegel kommt, desto lebhafter schwärmen

ganze Jahrmärkte der Eitelkeiten durch das Element. Unbeeindruckt von jeglichem Krieg und Frieden oberhalb des Wassers – jedoch durchweg mit ausgeklügelter Strategie und Taktik! –, existiert in der Tiefe die perfekte Ordnung einer Spezies, die uns das ewige Rätsel des Lebens aufgibt. So theatralisch das klingt, so einmalig ist es. Zankl und Abromeit lehren uns mit jeder Aufnahme von Neuem das große Staunen. Sie haben weder Geduld noch Mühen gescheut, diese sagenhaften Realitäten selbst unter unwirtlichsten

Bedingungen zu erkunden. Beide Botschafter liefern ein leidenschaftliches Plädoyer für die Vielfalt der Koexistenzen und den Respekt vor jeder Lebensform, für die Notwendigkeit, diesen ewigen Kreislauf in seiner Pracht zu bewahren. Sie rücken die Verhältnisse gerade: Der Mensch hat schlicht keinen Grund, sich über anderes Leben zu erheben, es sich für seine Zwecke zugunsten vergänglichen Plunders zu unterwerfen oder gar zu vernichten. – Rangar Yogeshwar würdigt dies ganz treffend in seinem Vorwort.



Solvin Zankl (Fotos), Lars Abromeit (Text):
Ozeane. Fotobildband. 264 Seiten, gebunden.
ISBN: 978-3-89405-977-4. 49,99 Euro.

DETAIL: Der Bildband zeigt faszinierende Unterwasserlandschaften mit dem liebevollen Blick fürs Kleine – hier etwa Zwerg-Seeperldchen.



Hoch leben Fantasie und Wagemut!

Jim (the) Curious wagt sich auf den Grund der Tiefsee, spricht, der Fantasie. Der Comic bezaubert mit meisterhaft modellierten 3-D-Effekten gewiss nicht nur Erwachsene, und das klassische Bilderbuch nicht nur Kinder.

„Klang-Bong-Bong-Bong!“, verlautbart die Bewegung unter Schwerkraft. Einmal in der Tiefe, umschwärmen Jim die Ureinwohner auf dem Grund allen Lebens und von Menschenhand verlassene Wracks – bizarre Kreaturen völlig

friedlich nebeneinander. Jim kommt aus dem Staunen nicht heraus – herrlich gezeichnet sein Hin(auf und -ab) und Her, die Mimik, aber auch der Strudel, Symbol für Tempo, Abgrund, Sog der Urangst, Fantasie. Dank der 3-D-Brillen trotz des Dunkels sehr erhellend!

Matthias Picard: Jim Curious. Reise in die Tiefen des Ozeans. Comic für Taucher ab 6 J. 52 S., geb. ISBN: 978-3-94314-345-4. 20,00 Euro.



Seerecht international



Der Band erörtert Fragen der Vereinbarkeit von EU-Recht mit dem internationalen Seerecht.

Im Mittelpunkt stehen die Regelungskompetenzen der EU aus völkerrechtlicher und europarechtlicher Perspektive im Verhältnis zu legislativen und Überwachungsmaßnahmen vor allem gegenüber der Schifffahrt und den Klassifikationsgesellschaften, aber auch unilateralem regionalen Vorgehen.

Michael Höltmann: Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz in der EU nach „Erika“ und „Prestige“. Broschur. ISBN: 978-3-57423-128-5. 24,65 Euro.

Moderate Erholung



Analysen zur Weltwirtschaft, der EU-Wirtschaft und Deutschland bilden die Grundlage der Prognosen 2014.

Zu Industrieproduktionen, verarbeitendem Gewerbe und Handel kommen Immobilien- und Kapitalmärkte, die Risikobewertung der Geldpolitik sowie Emerging Markets hinzu. Sonderthema: der demografische Wandel. Was fehlt: Kultur als Wirtschaftsfaktor. Mit Tabellenanhang.

F.A.Z.-Institut (Hg.): Wirtschaftsprognose 2014. 112 Seiten, geb. ISBN: 978-3-89981-380-7. 45,00 Euro inklusive Versand.

Überseecontainer



Der Untertitel „Praxishandbuch“ ist wörtlich zu nehmen. Das Kompendium ist vielleicht der bessere Nachfolger der CTU-Packrichtlinien.

Reich gebildet und leicht verständlich werden die Grundlagen der Belastbarkeit und der Zulassung eines Containers, der Ladungssicherung, die Vorbereitung auf das Beladen erklärt. Hervorzuheben sind die vielfältigen Praxisbeispiele für den Containerpacker vor Ort.

Wolfgang Huber: Überseecontainer beladen. Praxishandbuch. 160 Seiten, Broschur. ISBN: 978-3-57423-128-5. 24,65 Euro.

ANZEIGE

Kalender

JANUAR / FEBRUAR 2014



Foto: Holtmann

Schiffswerte unter der Lupe

Der drastische Verfall der Marktwerte für Seeschiffe hat in den vergangenen Jahren riesige Vermögen zerstört. Betroffen sind nicht nur Schiffseigentümer und Reedereien, sondern auch die Banken, die in den Boomzeiten Schiffsneubauten hoch anfinanziert haben. Die Wertberichtigungen in den Schiffskreditbüchern allein der deutschen Institute sind längst in die Milliarden geklettert. Über Möglichkeiten, Spielräume und Auswirkungen der Wertermittlung in der aktuellen Marktlage berichtet der kundige Schiffsschätzer Bernd Holst.

21.01. HAMBURG

Vortrag: „Schiffswertermittlung“
www.nautischer-verein-hamburg.de

JANUAR 2014

14.01. Bremen
Megacarrier – besondere Herausforderung
Kontakt: liebigh@nautisches-buero.de

17.01. Bremen
Verein Hanseatischer Transportversicherer e.V. Neujahrsempfang
www.vht-online.de/

21.01. Berlin
Basis-Seminar zum Kapitalanlagegesetzbuch
www.sachwerteverband.de

21.01. Hamburg
Ordentliche Generalversammlung und Vortrag: „Schiffswertermittlung und ihr Einfluss auf die finanzielle Situation von Banken und Schiffahrtsgesellschaften“
www.nautischer-verein-hamburg.de

23.01. London (Großbritannien)
Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

23.01. Lübeck
„Flaminia“ – Problematik Nothafenplätze
www.nautischer-verein-luebeck.de

23./24.01. Port Louis (Mauritius)
Indian Ocean Ports and Logistics
www.transporevents.com

27./28.01. Berlin
European Packaging Summit
www.eupacksummit.com

27./28.01. Hamburg
International Onshore and Offshore Wind O&M Forum
www.windenergyupdate.com

27./28.01. Johannesburg (Südafrika)
Heavy Transport & Lifting Masterclass
www.heavyliftspecialist.com

27.-30.01. Johannesburg (Südafrika)
Breakbulk Africa
www.breakbulkevents.com

28./29.01. Hamburg
Herausforderung Offshore Windpark
www.euroforum.de

28./29.01. London (Großbritannien)
LNG London
www.lngjournal.com

28./29.01. London (Großbritannien)
Port Finance International London 2014
www.portfinanceinternational.com

29./30.01. London (Großbritannien)
Next Generation Vessel Maintenance
www.wplgroup.com

29./30.01. London (Großbritannien)
Vessel Efficiency & Fuel Management
www.wplgroup.com/aci/conferences

29./30.01. Vancouver (Kanada)
Cargo Logistics Canada
www.cargologisticscanada.com

FEBRUAR 2014

04./05.02. Frankfurt/M.
Forum Automobillogistik 2014
www.bvl.de/fal

04./05.02. Frankfurt/M.
VDA Logistik Award
www.vda.de

05./06.02. London (Großbritannien)
LNG Shipping
www.informamaritimeevents.com

05.-07.02. Berlin
Fruit Logistica
www.fruitlogistica.de

07.02. London (Großbritannien)
Offshore Wind Transport and Lift
www.ibcenergy.com

18.02. Hamburg
„Slow Steaming, super slow steaming – kurzzeitige Freude oder dauerhafte Alternative?“ (Vortrag)
www.nautischer-verein-hamburg.de

18./19.02. Frankfurt/M.
bsi Summit 2014
www.sachwerteverband.de

18./19.02. Hongkong (China)
China Maritime
www.chinamaritime-expo.com

Impressum

www.reederverband.de

Herausgeber:
Verband Deutscher Reeder e. V., Burchardstraße 24, 20095 Hamburg

Chefredakteur:
Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

Redaktion (VDR):
Christof Schwaner,
Tel.: 040 - 350 97 238,
schwaner@reederverband.de

Dr. Ines Lasch,
Tel.: 040 - 350 97 241,
laschi@reederverband.de

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

Hanns-Stefan Grosch GbR
info@print-projekt.de
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg

Mitarbeit:
Michael Holtmann
(Versicherungen)

Anzeigen:
JDB Media GmbH
Daniel Grundmann
Tel.: 040 - 46 88 32 57,
grundmann@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2013

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

Feldstraße 23
23858 Reinfeld
Tel.: +49 4533 2077- 12
Fax: +49 4533 2077- 21
E-Mail: abo@deutsche-seeschiffahrt.de

Grafik und Lithografie:
Lohregel Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg,
info@58vier.de

Titelbild: Africa Studio/
Paul Fleet - Fotolia.com,
AIDA Cruises

Druck:
Druckzentrum
Neumünster,
info@druckzentrum-neumuenster.de

Abonnementpreis:
60,50 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 35,20 EUR jährlich, inkl. MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 6,00 EUR inkl. MwSt.

Das Abonnement gilt für mindestens ein Jahr und kann danach mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende des Bezugszeitraumes gekündigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Filme, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Leserbriefe per E-Mail werden nur mit wirklichem Namen und Adresse berücksichtigt, außerdem behält sich die Redaktion das Recht auf Kürzung vor.



Wir machen mit!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE  SEESCHIFFFAHRT

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder