

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

C 13703

€ 6,-

FEBRUAR 2014

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

EISFAHRT

Ostsee – ein Wintermärchen

34

INTERVIEW

Piratenabwehr: ICS-Generalsekretär Peter Hinchliffe über Erfolge und aktuelle Bedrohungen

16

PRAKTIKUM

Nachwuchs: Schüler auf großer Ferien-Fahrt

20

GESCHICHTE

Entdecker: Die Flotte des chinesischen Admirals Zheng He

50

ANZEIGE

Von eisigen Fahrten, erlebnisreichen Ferien und eindrucksvollen Flotten



Nicht gerade „in ihrem Element“ sind Frachtschiffe, wenn es – wie für den Containerfrachter „Helmut“ der Reederei Jens & Waller auf dem Weg nach St. Petersburg – durch eisreiche Gewässer geht. Und doch übt es auch auf erfahrene Seeleute immer wieder eine eigentümliche Faszination aus, wenn ein Schiff sich knirschend und krachend durch das gefrierende Wasser fräst. In unserer Titelgeschichte berichtet **Bernd Ellerbrock** von einer akustisch und optisch **beeindruckenden Ostseefahrt** (ab S. 34).

Zu weit angenehmeren klimatischen Bedingungen sind in der Regel die „**Ferien-Fahrer**“ unterwegs – Schülerinnen und Schüler, die im Sommer ein paar Wochen lang ausprobieren, ob eine Karriere an Bord eines Seeschiffs das Richtige für sie sein könnte. Zwei besonders **gelungene Praktikumsberichte** präsentieren wir in dieser Ausgabe (ab S. 20). Seit vielen Jahren ermöglicht der VDR gemeinsam mit seinen Mitgliedsreedereien interessierten Jugendlichen, in maritime Berufe hineinzuschnuppern – wie das vor 45 Jahren aussah, dokumentieren wir mit einem Auszug aus dem damaligen VDR-Jugendmagazin „Wikinger“ (ab S. 26).

Kontakt mit Piraten hatten die Ferienfahrer glücklicherweise nicht. Doch auch wenn die Zahl der Angriffe vor Somalia zuletzt zurückging: Die Gefahr ist nicht gebannt. Darauf weist Peter Hinchliffe, Generalsekretär des Weltreederverbands ICS, nachdrücklich hin (ab S. 16). Im Interview spricht er über die Erfahrungen der Branche in Sachen Piratenbekämpfung und neue Bedrohungen vor der Küste Westafrikas.

Strafmaßnahmen gegen Piraten gehörten auch zu den Motiven, die den chinesischen Admiral Zheng He Anfang des 15. Jahrhunderts dazu bewogen, eine riesige Flotte aufzustellen. Nicht nur die Anzahl der Schiffe, auch ihre Größe war gewaltig. Zheng He ist mit seinen Fahrten, die ihn bis nach Afrika führten, als einer der großen Entdecker in die Geschichte eingegangen (ab S. 50).

Entdeckungen ganz anderer Art können Sie beim **Kochbuch „Kombüsegold“** machen, das wir ab S. 56 vorstellen: Die Rezept-Favoriten von Schiffsköchen machen nicht nur Seebären glücklich.

Viel Spaß beim Nachkochen und bei der Lektüre des Hefts
wünscht Ihnen Ihr



Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 02/2014



... 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 SCHIFFBAU**
Die Bedeutung von Werften und Zulieferern
für den maritimen Standort Deutschland

- ▶ **16 INTERVIEW**
ICS-Generalsekretär Peter Hincliffe über
Erfahrungen bei der Piratenabwehr und
künftige Bedrohungen

- 18 AUSBILDUNG**
VDR gratuliert „fertigen“ Schiffsmechanikern

- ▶ **20 NACHWUCHS**
20 Auf großer Ferien-Fahrt:
Schülerpraktikanten über ihre
Erlebnisse an Bord

- 26** „Wikinger“: Praktikum vor 45 Jahren

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- 30 INFRASTRUKTUR**
Baukosten: Ärger um die Erweiterung
des Panamakanals

- ▶ **34 EISFAHRT**
Wintermärchen Ostsee: Mit der „Helmut“
nach St. Petersburg

... LOGISTIK & FINANZEN

- 42 FINANZIERUNG**
Neubauten für Reederei MST •
Neues von Fonds und Zweitmarkt
- 44 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten
- 46 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- ▶ **50 GESCHICHTE**
Admiral Zheng He –
der „chinesische Marco Polo“
- 54 SERIE: MARITIME AUSTRÜSTER**
Hersteller wie Shell arbeiten
an der Optimierung von Zylinderöl
- 56 GENUSS**
Kombüsen-gold: Ein Kochbuch mit
Rezepten von Schiffsköchen
- 59 WISSENSCHAFT**
Erfolgreiche Fusion: Zehn Jahre
Kieler Meeresforschung
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Der Entertainer Bernd Thiele
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	64
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	66
IMPRESSUM	66





Gefangen in der Antarktis

Zunächst sah es so aus, als müsste auch noch der US-Eisbrecher „Polar Star“ zu Hilfe eilen. Doch dann konnte sich das fast zwei Wochen lang in der Antarktis festsitzende russische Forschungsschiff „Akademik Shokalskiy“ aus eigener Kraft befreien. „Wir setzen unsere Fahrt nordwärts fort, Kurs und Geschwindigkeit sind variabel“, so Kapitän Igor Kisseljow. Der technische Zustand des Schiffes sei zufriedenstellend.

Die 22-köpfige Besatzung hatte an Bord ausgeharrt, seit die „Shokalskiy“ am 25. Dezember auf dem Rückweg nach Neuseeland von Polareis eingeschlossen worden war. 52 Wissenschaftler, Touristen und Journalisten waren mit einem Hubschrauber des chinesischen Eisbrechers „Xue Long“ (Schneedrache) auf das australische Versorgungsschiff „Aurora Australis“ in Sicherheit gebracht worden. Die „Xue Long“ steckte dann jedoch ebenfalls im Packeis fest, konnte sich aber befreien: Mit einer 100-Grad-Drehung schob die „Xue Long“ das Eis weg. Dadurch brach die Eismasse auf und machte einen Weg frei. Das Satellitenbild zeigt die Position der beiden Schiffe im Eis.

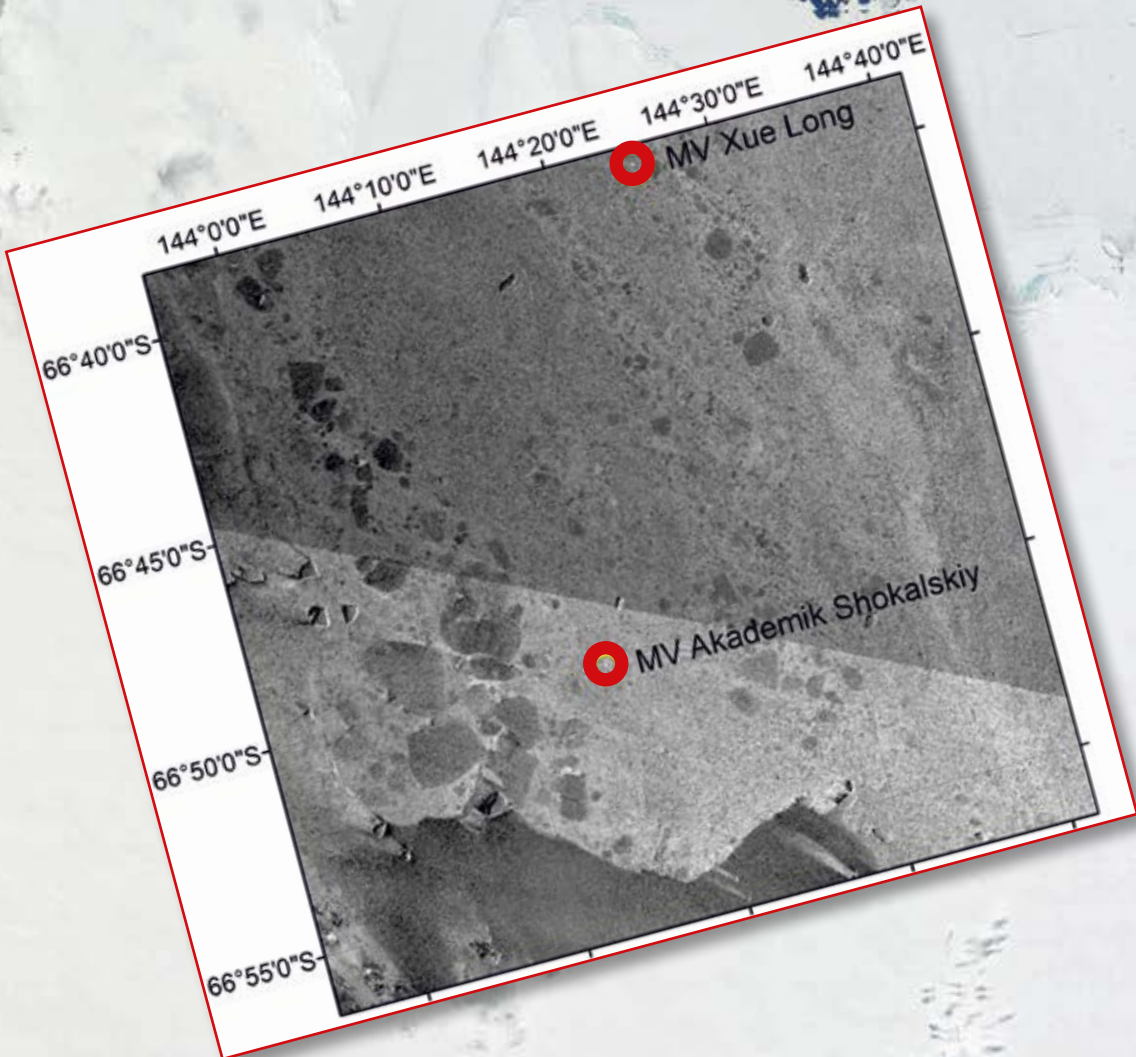
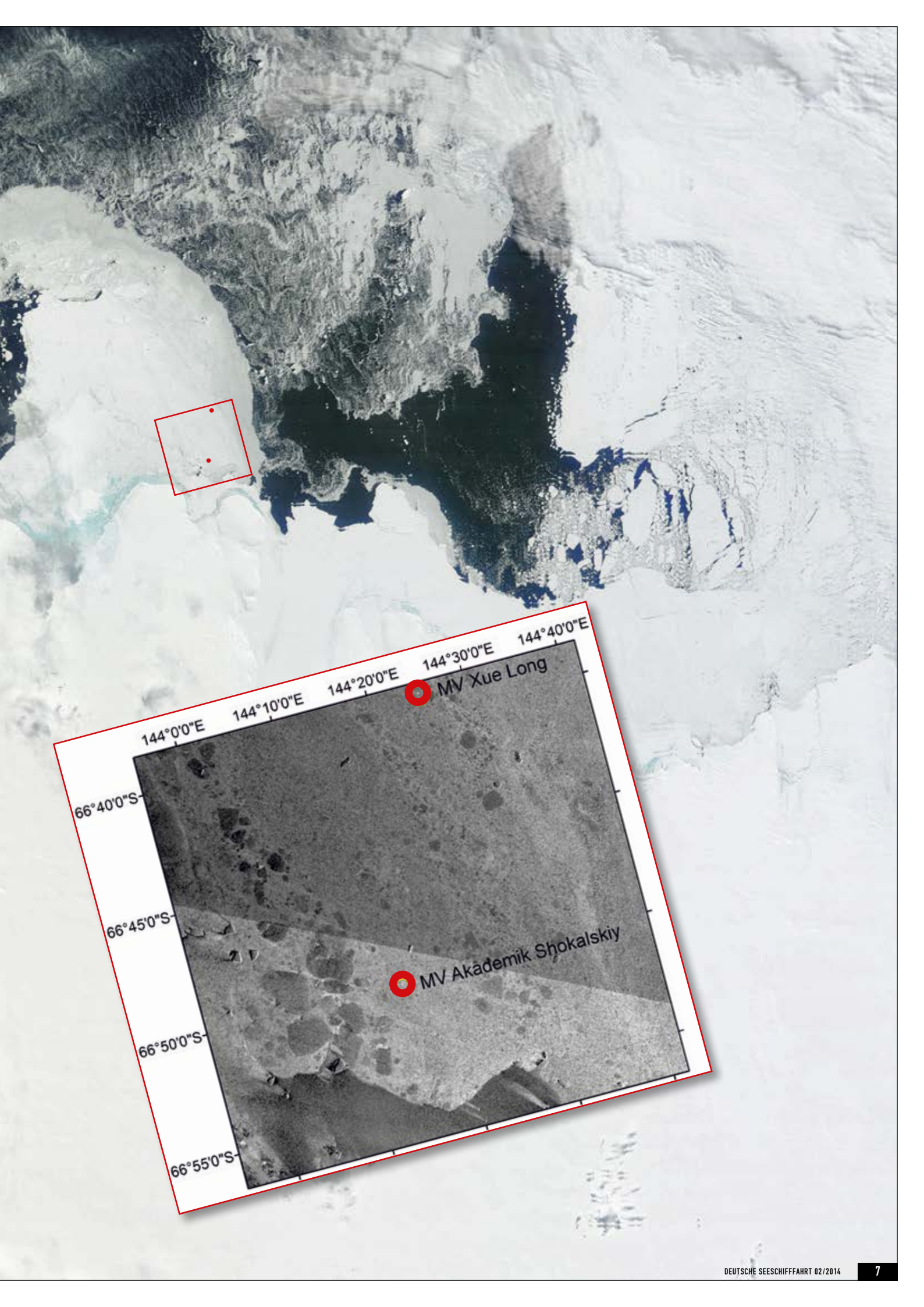


FORSCHER: Die „Akademik Shokalskiy“ im Hafen.



HELFER: Auch die „Xue Long“ saß zunächst fest.

Foto: NASA, DLR, Diedrich F. Chinare



Deutsche Bank



Dr. Klaus Stoltenberg (45) wird zum 15. April 2014 Global Head of Shipping der Deutschen Bank. In seiner neuen Rolle wird er für die Koordination aller Aktivitäten der Deutschen Bank mit Kunden der Schifffahrtsbranche ver-

antwortlich sein. Er wird das Betreuungsteam leiten und die umfangreiche Produktexpertise der Bank im Interesse der Kunden einsetzen.

Schiffsfinanzierungsexperte Stoltenberg wird seinen Sitz in Hamburg haben und an Raj Bhattacharyya, Head of Capital Markets and Treasury Solutions Westeuropa, und Armin von Falkenhayn, Co-Head of Corporate Banking & Securities Deutschland, berichten. Stoltenberg hat mehr als 15 Jahre Erfahrung mit Schiffs- und Projektfinanzierungen. Zuletzt war er Global Head of Ship and Aircraft Finance bei der NORD/LB.

ACS



Der Chef der japanischen ClassNK, **Noboru Ueda**, ist zum Vorsitzenden der Association of Asian Classification Societies (ACS) gewählt worden. Dem Verband der asiatischen Klassifikationsgesellschaften gehören neben ClassNK

auch BKI (Indonesien), CCS (China), IRS (Indien), KR (Südkorea) und VR (Vietnam) an.

bremenports



Horst Rehberg tritt bei bremenports die Nachfolge des kaufmännischen Geschäftsführers Holger Banik an. Rehberg war zuletzt bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) als Prokurist für Finanzen und Einkauf zuständig.

Holger Banik wiederum übernimmt den Chefsessel der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports in Oldenburg. Gleichzeitig wird er die Geschäftsführung der Wilhelmshavener Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft übernehmen.

Hafen Stralsund



Neuer Hafenchef des vorpommerschen Ostseehafens Stralsund ist **Sören Jurrat** (44). Der gelernte Werkzeugmacher und studierte Diplom-Ingenieur für Maschinenbau (Hochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow,

Universität Rostock) ist bereits seit rund 14 Jahren bei der SWS Seehafen Stralsund GmbH, zunächst als Leiter Marketing und Vertrieb, seit Juli 2012 als Prokurist. Seine Karriere hatte er bei der Hafenenwicklungsgesellschaft Rostock begonnen.

Lübecker Hafen



Neuer Co-Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) neben Ulfbenno Krüger ist **Sebastian Jürgens**. Der 50-jährige Jürgens, der auf Heinrich Beckmann folgt, gilt als ausgewiesener Logistikexperte. U. a.

war er bis 2011 Vorstandsmitglied der HHLA. Bei der LHG wird Jürgens für Vertrieb und Betrieb verantwortlich sein.

BSH



Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat **Dr. Mathias Jonas** zum Vizepräsidenten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bestellt. Er ist damit Nachfolger von Christoph

Brockmann. Jonas war wissenschaftlicher Assistent an der Fachhochschule Hamburg und der Hochschule für Seefahrt Rostock-Warnemünde und kam 1994 als Sachbearbeiter für elektronische Seekartensysteme zum BSH. Seit 2009 leitet er dort die Abteilung „Nautische Hydrographie“ und ist damit für die Schiffsflotte, die Vermessung und Wracksuche sowie die Seekarten verantwortlich. Diese Position behält er auch als Vizepräsident.

Darüber hinaus vertritt er das BSH in mehreren nationalen und internationalen Gre-

mien. Mathias Jonas gilt als ausgewiesener Fachmann für die digitale Hydrographie. Er ist Vorsitzender des weltweit maßgeblichen technischen Komitees der Internationalen Hydrographischen Organisation IHO. Der 52-Jährige lebt in Rostock und leitet in ständiger Vertretung der BSH-Präsidentin die dortige BSH-Dienststelle.

VSM



Der Verband für Schifffbau und Meerestechnik (VSM) hat sein Hauptstadtbüro in Berlin mit **Ragnar Schwefel** besetzt. Er verfügt über 14 Jahre parlamentarische Erfahrung im Themenbereich der maritimen Politik, beispielsweise als Referent der FDP-Bundestagsfraktion.

Corvel



Der auf das maritime Wirtschaftsrecht spezialisierte Partner **Dr. Stefan Schrandt-Zimmer** verstärkt die Anwaltskanzlei Corvel. Dr. Schrandt-Zimmer war zuvor zehn Jahre Partner bei Dabelstein & Partner, einer traditions-



reichen Hamburger Schifffahrtskanzlei. Er berät und vertritt Mandanten aus der gesamten maritimen Wirtschaft, darunter namhafte nationale wie internationale Werften und Zulieferer,

Reedereien, schiffsfinanzierende Banken, Projektgesellschaften und Konstruktionsbüros.

Bereits mit dem Beitritt der Partnerin **Dr. Nicoletta Kröger** hatte sich Corvel kürzlich im Sektor der maritimen Wirtschaft positioniert. Kröger ist vor allem für ihr Know-how in der Prozessführung und Schiedsgerichtsbarkeit sowie der Sanierung/Restrukturierung bekannt. Zu ihren Mandanten zählen u.a. Energieversorger, Reedereien, Werften, Baukonzerne und Zulieferer der maritimen Wirtschaft.

Mit der Expertise seiner beiden neuen Partner vergrößert Corvel sein Spektrum im maritimen Bereich deutlich.



Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Ganzheitlich handeln für die maritime Zukunft

Nicht nur die Seeschifffahrt durchfährt unruhige See. Auch der deutsche Schiffbau steht vor erheblichen Herausforderungen angesichts der zunehmenden Konkurrenz aus anderen Regionen der Welt. Wie kann die maritime Wirtschaft in Deutschland weiterhin im internationalen Wettbewerb bestehen? Wo liegen ihre Stärken?

Die Antwort liefern zum einen die exzellent ausgebildeten Fachkräfte und das umfassende Know-how in den Unternehmen. In der Schifffahrt gilt das nicht nur für das nautische und technische Personal an Bord, sondern auch für die Mitarbeiter in den Reedereien an Land. Die mittelständisch geprägte Branche spielt bei der Bereederung ihrer Schiffe weltweit in der ersten Liga. In den oftmals inhabergeführten Unternehmen wird nicht auf Sicht gefahren, sondern über den Horizont hinausgeschaut.

Die Werftindustrie punktet nicht nur bei Passagierschiffen, sondern vor allem beim Spezialschiffbau – etwa für sperrige Projektladungen und im zukunftssträchtigen Segment der Offshore-Wind-Industrie. Die Zulieferindustrie exportiert Bauteile, Motoren und komplexe Software in die ganze Welt. Eine entscheidende Rolle spielen dabei auch die deutschen Reeder, die weiterhin auf hochwertige Komponenten aus Deutschland setzen – selbst wenn sie Schiffe im Ausland bestellen.

Reeder als Kunden und Werften und Zulieferer als Anbieter haben naturgemäß unterschiedliche Interessen. Wenn aber jeder einzeln für sich kämpft, verspielen wir die Zukunft der maritimen Wirtschaft am Standort Deutschland. Daher liegt der andere Teil der Antwort in einem ganzheitlichen Handeln der maritimen Wirtschaft, von dem alle Seiten profitieren. Ein gutes Beispiel dafür ist das gemeinsam entwickelte Konzept, wie Schiffe in Deutschland fit für den umweltfreundlichen Schiffsbrennstoff LNG gemacht werden können. Investitionen in grüne Technik zu tätigen, kann aber nur funktionieren, wenn sich Banken und die öffentliche Hand daran beteiligen.

Deshalb ist es so wichtig, dass auch die Bundesregierung eine ganzheitliche Politik für die maritime Wirtschaft verfolgt – wesentlich intensiver, als es in der vergangenen Legislaturperiode der Fall war. Deutsche Seeschifffahrt, Werft- und Zulieferindustrie stehen für 120.000 hochwertige Arbeitsplätze am Standort Deutschland – auch tief im Binnenland. Eine gute maritime Wirtschaftspolitik muss den Beitrag der Branche für die Wertschöpfung würdigen.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



DYNAMIK: Die weltweite Wirtschaft steht vor einem soliden Aufschwung.

Globales Wirtschaftswachstum stimuliert Welthandel

Die Weltwirtschaft springt an. Auch der weltweite Containerumschlag könnte in diesem Jahr um 6,1 Prozent wachsen.

Das geht aus Prognosen des Analysehauses Clarkson Research hervor. Die britischen Experten erwarten starke Handelsvolumina auf den transpazifischen Routen und einen deutlichen Zuwachs auf den Routen zwischen Fernost und Europa.

Allerdings geht auch Clarkson davon aus, dass – wie 2013 – der Zuwachs beim Tonnageangebot knapp über dem Plus bei der transportierten Ladung liegen könnte. Kommt es zu allen Ablieferungen, bliebe die Balance zwischen Angebot und Nachfrage trotz eines Anstiegs bei den Verschrottungen gestört. Immerhin: Ende 2013 waren weniger Schiffe als Ende 2012 beschäftigungslos – al-

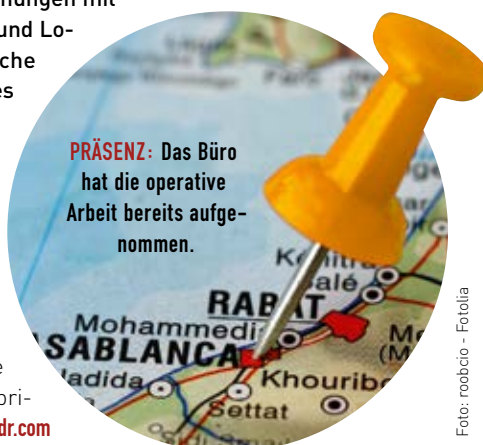
lerdings war die Kapazität der 235 Schiffe laut Alphatiner mit 0,78 Mio. TEU nur wenig geringer als im Vorjahr (297 Schiffe/0,82 Mio. TEU). Rückenwind kommt von der Konjunktur: Für dieses Jahr rechnet der Internationale Währungsfonds (IWF) mit einem globalen Wachstum von 3,7 Prozent – eine leichte Anhebung der letzten Prognose vom Herbst. 2015 liege das Plus bei 3,9 Prozent. www.clarksons.net

Foto: HHLA

OPDR: Symbol einer wunderbaren Freundschaft

Nach über 120 Jahren enger Geschäftsbeziehungen mit Marokko gründete das Short Sea Shipping- und Logistikunternehmen Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) nun sein erstes eigenes Unternehmen namens „OPDR Maroc Sarlau“ in Casablanca.

„Marokko ist schon immer ein wichtiger Kernmarkt für die OPDR gewesen und stellt unser Tor nach Afrika dar“, sagt Till Ole Barrelet, CEO der OPDR-Gruppe und Managing Director der OPDR Maroc Sarlau. Die OPDR bietet bis zu drei regelmäßige Abfahrten pro Woche von und nach Marokko an. Das erste OPDR-Schiff namens „Casablanca“ wurde übrigens 1903 gebaut. www.opdr.com



PRÄSENZ: Das Büro hat die operative Arbeit bereits aufgenommen.

Foto: roobcio - Fotolia

Reise-Schlichtung

Bei Streitigkeiten mit Verkehrsunternehmen können sich Reisende an die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) in Berlin wenden.

Ziel ist eine außergerichtliche Einigung. Fast alle Bahnunternehmen machen bei dem Verfahren mit. In vielen Fällen ist auch bei Bus- und Schiffsreisen eine Schlichtung möglich. Seit November 2013 sind alle deutschen und viele ausländische Fluggesellschaften dabei. www.soep-online.de

Norden hat Priorität

Die Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein dringen auf einen ersten Besuch des neuen Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt (CSU) im Norden.

Angesichts drückender Verkehrsprobleme sei Dobrindt zu fragen, ob er ein Verkehrsminister für Bayern oder für ganz Deutschland sein wolle, sagte Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD). Die Infrastruktur stehe bei den Herausforderungen für den Norden ganz oben, vom Nord-Ostsee-Kanal bis zur Elbvertiefung und dem Ausbau der Autobahnen und Brücken.

Meyer nahm mit Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) an einer Veranstaltung der Unternehmensverbände Nord teil. Verbandspräsident Uli Wachholtz beurteilte dabei die wirtschaftlichen Perspektiven für den Norden recht skeptisch.

www.uvnord.de



Foto: dedi - Fotolia.com



Foto: AIDA Cruises

ZEREMONIE: Ein Chor aus philippinischen AIDA-Mitarbeitern singt „Danke“.

AIDA: Rekordspende für Sturmopfer

Taifun Haiyan, der im November 2013 auf den Philippinen schwerste Zerstörungen anrichtete, hat eine Welle der Hilfsbereitschaft unter AIDA-Gästen und Crew-Mitgliedern ausgelöst.

Mit der Initiative „AIDA Hilfe für Philippinen“ und der jährlichen Neujahrstombola an Bord der AIDA-Flotte sammelte die Kreuzfahrtreederei insgesamt Spenden in Höhe von mehr als 223.700 Euro zugunsten der Opfer von Taifun Haiyan. Der Betrag kommt den SOS-Kinderdörfern sowie betroffenen

Crew-Mitgliedern von AIDA und ihren Familien auf den Philippinen zugute.

„Wir sind überwältigt von der Anteilnahme und der hohen Spendenbereitschaft unserer Gäste. Das ist die höchste Summe, die jemals bei einer AIDA-Hilfsaktion eingenommen wurde“, so Monika Griefahn, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA. Auch viele Mitarbeiter an Bord der AIDA-Schiffe stammen von den Philippinen – rund 800 aus den am schwersten betroffenen Regionen.

www.ecsa.eu

Absichtserklärung von Hapag-Lloyd und CSAV

Die Verhandlungen zwischen Hapag-Lloyd und der chilenischen Reederei CSAV gehen in die nächste Phase.

Die Unternehmen unterzeichneten am 22. Januar ein „Memorandum of Understanding“, das nicht bindend ist. Es folgt nun eine Due-Diligence-Prüfung. Branchenexperten gehen davon aus, dass die Hamburger einen Anteil von mindestens 70 Prozent an der durch die Fusion viertgrößten Linienreederei der Welt hätten. Analysten der Nord/LB rechnen unterdessen „nicht mit einer zeitnahen Umsetzung“ der Fusion.

www.hapag-loyd.de

ANZEIGE

EXPEDITION:

Die Programme der Reedereien werden immer abwechslungsreicher.



Foto: HOCHTIEF Solutions AG

Kreuzfahrtbranche boomt weiter

Aufgrund steigender globaler Kapazitäten und einer anhaltenden Konjunkturerholung erwarten der Branchenverband der Kreuzfahrtindustrie Cruise Lines International Association (CLIA) und seine Mitglieder ein wachstumsstarkes Jahr.

Insgesamt rechnen die 63 CLIA-Mitglieder 2014 mit 21,7 Mio. Gästen weltweit, davon 6,54 Mio. aus Europa. Diese Zahlen hat Christine Duffy, Präsidentin & CEO von CLIA, in New York bekannt gegeben. Um der Nachfrage gerecht zu werden, werden die CLIA-Mitglieder 2014 und 2015 für insgesamt rund 8 Mrd. US-Dollar weitere

24 Hochsee- und Flusskreuzfahrtschiffe in Dienst stellen und ihre Gesamt-Passagierkapazität so um 37.546 erhöhen.

„Die globale Kreuzfahrtbranche blickt spannenden Zeiten entgegen: Aufgrund des großen Verbraucherinteresses an Kreuzfahrten haben die Reedereien erheblich in eine Vielzahl abwechslungsreicher Schiffe investiert, die die exotischsten Ziele auf der Welt ansteuern und ereignisreiche Ferienerlebnisse ermöglichen“, sagte Christine Duffy. 2014 umfasst die CLIA-Flotte 410 Schiffe, 2013 waren es noch 393.

www.cruising.org

BSH: Umweltschutz wird wichtiger

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat eine Bilanz des Jahres 2013 gezogen.

Drei Themen standen im Vordergrund: die Warnungen vor Sturmfluten, Umweltschutz auf See und die Begleitung der Offshore-Windenergie. Der Umweltschutz müsse im Seeverkehr eine ebenso wichtige Rolle spielen wie die Sicherheit. Dies werde auch von Seiten der Reeder als eine der größten Herausforderungen für die nächsten Jahre gesehen und ernst genommen, heißt es beim BSH. „Regeln allein genügen nicht. Es wird auch kontrolliert, ob sie befolgt werden – eine Aufgabe, die das BSH in vielfältiger Weise unterstützt“, betonte Monika Breuch-Moritz, Präsidentin des BSH. Dazu habe die Behörde ein Projekt gestartet.

www.bsh.de

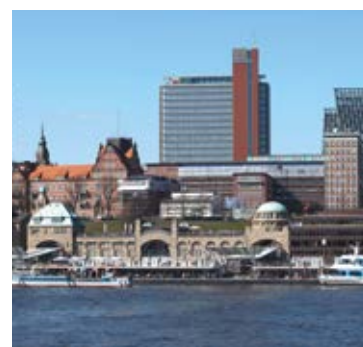


Foto: Olaf Schulz - Fotolia.com

STANDORT: Dienstsitze der Bundesoberbehörde sind Hamburg (o.) und Rostock.



PUMMELCHEN: Die zwei verschmähten „Scandlines“-Schiffe vor der Völkswerft Stralsund.

Foto: Wikipedia/Klugschmacker

Scandlines: neues Interesse an P+S-Fähren

Scandlines will nun offenbar doch die Fähren der insolventen Werft P+S kaufen.

Scandlines habe ein Angebot für die beiden Schiffe abgegeben, sagte Unternehmenssprecherin Anette Ustrup Svendsen in Kopenhagen. Man hoffe auf eine möglichst schnelle Entscheidung der Insolvenzverwaltung. Nach Brancheninformationen will Scandlines insgesamt gut 30 Mio. Euro für beide Schiffe bezahlen. Die Fährreederei war nach der

P+S-Insolvenz im Herbst 2012 vom Vertrag zurückgetreten und hatte das mit dem zu starken Tiefgang der Schiffe für die Strecke Rostock–Gedser begründet. Die Schiffe – für die ursprünglich ein Kaufpreis von 184 Mio. Euro vereinbart worden war – sollen nach einem möglichen Kauf laut Scandlines von einer anderen Werft fertiggestellt werden. Das Gewicht der Fähre solle reduziert werden, um den Tiefgang zu verringern.

www.scandlines.de

Crew-Transfer-Schiffe für Opus

Die Opus Marine GmbH in Hamburgs Speicherstadt hat ihr Akquisitionsprogramm abgeschlossen.

Drei bisher auf Bareboat Basis eingecharterte Crew-Transfer-Schiffe, kurz CTV, („Solway“, „Deveron“ und „Carboclyde“) wurden von Fintry Marine Ltd. (Isle of Man) gekauft und auf die eigenen Bücher genommen. Für die Kunden ändert sich nichts, Opus Marine GmbH bleibt als kommerzieller und technischer Bereederer der zentrale Ansprechpartner.

Das CTV „Carboclyde“ ist für Windparkbetreiber in Nord- und Ostsee tätig. „Solway“ und „Deveron“ werden vornehmlich in der Tagesfahrt eingesetzt. Die drei Schiffe sind im deutschen Schiffsregister in Hamburg eingetragen und führen die britische Flagge. www.opusmarine.com



LEICHTGEWICHT: Die 2010 gebaute „Carboclyde“ ist aus Karbon.

Foto: OPUS



Foto: Bäras/wikipedia

SKYLINE: Australien (hier: Perth) gilt als vielversprechender Standort.

Hansa Heavy Lift in Down Under

Die Hamburger Schwergutreederei Hansa Heavy Lift hat zum Jahresbeginn ein Büro im australischen Perth eröffnet, wie das Unternehmen jetzt mitteilt.

Gemanagt wird der neue Standort von John McNamara und Trent Robson. Sie berichten an Jesper Traerup in der Regionalzentrale Singapur.

Hansa Heavy Lift hat inzwischen weltweit elf Exklusiv-Agenten. Hinzu kommen eigene Büros in Houston (USA), Perth und Singapur sowie der Firmensitz in Hamburg. Das Unternehmen, das 24 Schiffe mit dem Fokus auf Projektladung betreibt, gehört dem US-Finanzinvestor Oaktree.

www.hansaheavylift.com

ANZEIGE



Das Schiffbaujahr

Zwar hat die deutsche Werftindustrie nur einen Weltmarktanteil von einem Prozent. Doch im Schiffbau und bei Zulieferern sind insgesamt knapp 90.000 Menschen beschäftigt – ein wichtiges Element in Deutschlands maritimem Cluster. Text: Hanns-Stefan Grosch

Die Nachrichten für den deutschen Schiffbau waren zuletzt nicht die besten. Die Übernahme der traditionsreichen insolventen Hamburger Sietas-Werft durch einen russischen Investor war zuletzt noch nicht in trockenen Tüchern. Und auch die Zukunft der P+S Werft in Wolgast und Stralsund blieb unklar, obwohl es mit Nordic Yards und einem Hamburger Windenergie-Investor durchaus ernsthaftere Kaufinteressenten gibt.

So verließ im Januar, 17 Monate nach der Insolvenz, der vorerst letzte Neubau die Montagehalle der Volkswerft in Stralsund: ein RoRo-Speziialschiff für die dänische Reederei DFDS. Nicht nur für diese Werft, sondern für den deutschen Schiffbau insgesamt ist die Nische Speziialschiffbau der Hoffnungsanker. „Der deutsche Schiffbau kann mit allem punkten, was komplex ist, bei dem der Kunde hohe Anforderungen hat und bereit ist, dafür einen höheren Preis zu zahlen, weil er darauf angewiesen ist, dass es funktioniert“, sagt Reinhard Lücken, Hauptgeschäftsführer des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik.

Spezialisten gefragt

Ein Musterbeispiel dafür sind seit Jahren die Papenburger Meyer Werft und ihr Rostocker Tochterunternehmen Neptun. 2013 sorgte die Ablieferung von zwei Kreuzfahrtschiffen und einem LNG-Gastanker



FORSCHUNGSSCHIFF: Die neue „Sonne“ soll im Frühjahr die Meyer Werft in Papenburg verlassen.

Fotos: Meyer-Werft, FSG, Seldris

ERFOLG: Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft FSG trotz den Marktturbulenzen.

in Papenburg sowie von zehn Flusskreuzfahrtschiffen in Rostock/Warnemünde für Beschäftigung. „Unsere Mitarbeiter haben mit ihrem Engagement dazu beigetragen, dass die Schiffe pünktlich und erfolgreich abgeliefert werden konnten. Diese Motivation werden wir auch für die kommenden Jahre brauchen“, so Geschäftsführer Bernard Meyer.

Denn die Marktsituation im Schiffbau habe sich nicht wesentlich verbessert und bleibe weiter schwierig. Zuletzt hatten die

2013

Papenhuder Kreuzfahrtschiffexperten bei einem Auftrag für zwei AIDA-Neubauten gegenüber dem japanischen Unternehmen Mitsubishi das Nachsehen.

Immerhin: Sieben Kreuzfahrtschiffe, 29 Flusskreuzfahrtschiffe und ein Forschungsschiff werden in den nächsten Jahren von Neptun und Meyer Werft ge-

plant, konstruiert und gebaut. Mit diesen Auftragsbüchern und der konsequenten Umsetzung der Unternehmensstrategie („System Schlanker Schiffbau“) sieht Unternehmenschef Meyer für beide Werften „große Chancen, im stark umkämpften globalen Schiffbaumarkt zu überstehen“.

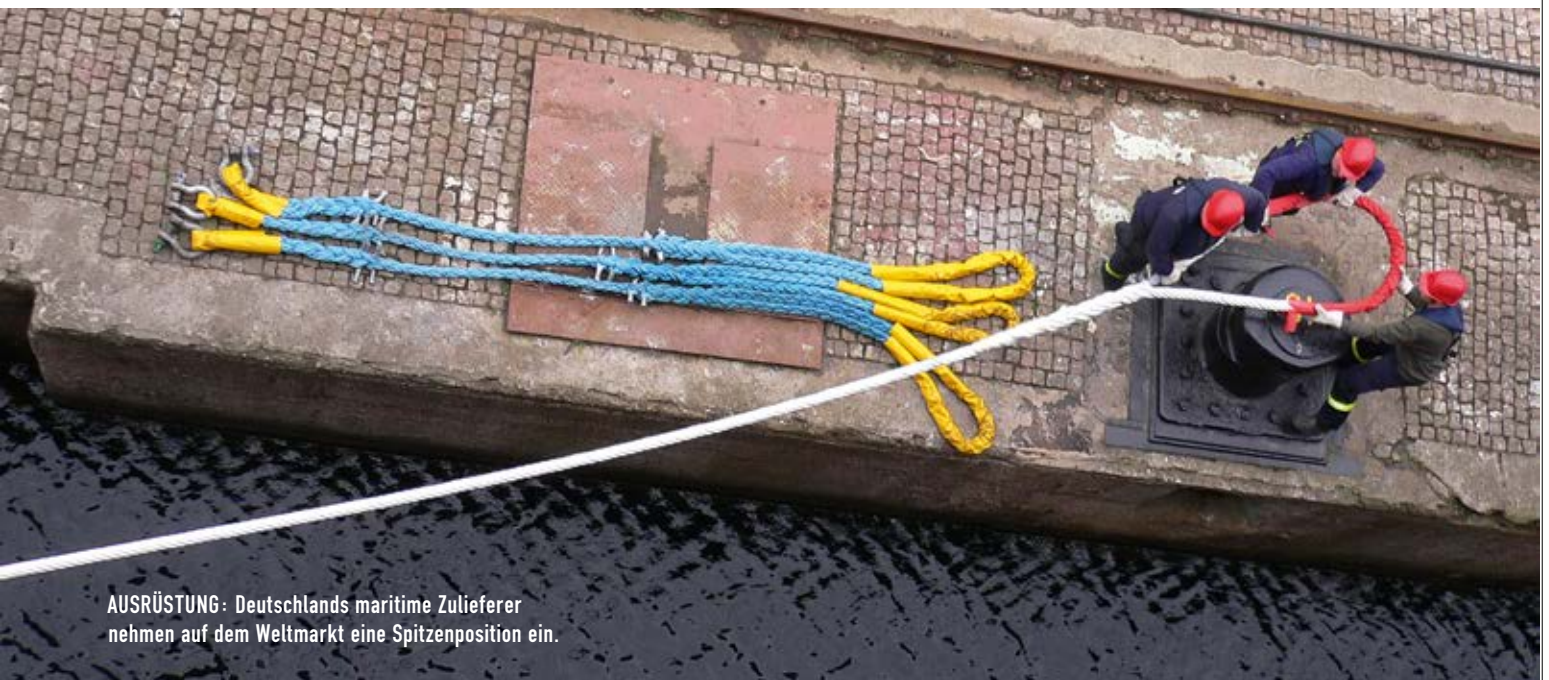
Auch der Fokus der erfolgreichen Flensburger Schiffbau Gesellschaft ist klar: „Unsere Zukunft liegt eindeutig im Spezialschiffbau“, sagt FSG-Chef Peter Sierk. Zuletzt hat die über Jahrzehnte zum Marktführer bei RoRo-Schiffen aufgestiegene FSG einen komplexen Spezialtransporter für sperrige Projektladung, die „Rolldock Star“, entwickelt und abgeliefert.

Maritimes Know-how

TKMS profiliert sich als Europas führender Systemanbieter für Marineschiffe: 2013 wurden drei Korvetten abgeliefert, im Auftragsbuch stehen unter anderem U-Boote für Singapur. Unternehmen wie die Bremer Lürssen Werft verfügen über einzigartiges Know-how beim Bau von Superyachten, die Rettungsboot-Experten von Fassmer lieferten im vergangenen Jahr unter anderem ein Vermessungsschiff und einen Seenotkreuzer ab.

Insgesamt kommen die deutschen Schiffbauer auf einen Weltmarktanteil von knapp einem Prozent. Das ist zwar eine andere Liga als China, Südkorea und Japan, die den Markt der Containerschiffe, Bulker und Tanker unter sich aufteilen. Aber in Europa spielen die deutschen Werften damit ganz vorne mit. Bemerkenswert: Neben den rund 17.000 Beschäftigten im Schiffbau verzeichnet die Branche mehr als 70.000 Mitarbeiter in der maritimen Zulieferindustrie – neben den im Offshore-Bereich starken Norwegern sind die Deutschen hier weltweit führend.

Expertise made in Germany ist international gefragt – von der Ruderanlage bis zum Propeller, von der Maschine bis zur Software fürs Schiffsmanagement, von der Abfallentsorgung bis zum Brandschutzsystem. Als Auftraggeber sind es oft auch deutsche Reeder, die Arbeitsplätze bei den oft mittelständischen Unternehmen am Standort Deutschland sichern: So sind Neu- und Umbaufträge, die an Werften in Asien gehen, mit technischen und qualitativen Anforderungen verknüpft, die häufig nur deutsche Spezialisten erfüllen können. Damit bleibt hierzulande wichtiges maritimes Know-how erhalten. ■■■



AUSRÜSTUNG: Deutschlands maritime Zulieferer nehmen auf dem Weltmarkt eine Spitzenposition ein.

„Robuste Antwort auf künftige Bedrohungen“

Der Generalsekretär des internationalen Reederverbands ICS, Peter Hinchliffe, über Lehren aus dem Kampf gegen Piraterie – und warum das Thema auf der Tagesordnung bleibt. Interview: Dirk-Max Johns



DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Hinchliffe, wie sieht derzeit die Bedrohung durch Piraten vor Somalia aus?

PETER HINCHLIFFE: Aktuell haben die Angriffe auf Frachtschiffe abgenommen. Wir konnten 2013 die niedrigste Zahl von „erfolgreichen“ Attacken in den letzten fünf Jahren verzeichnen. Darüber sind wir sehr froh, weil es mehr Sicherheit für die Seeleute an Bord bedeutet.

DS: Woran liegt das?

HINCHLIFFE: Der Grund für den Rückgang der Angriffe vor Somalia ist noch nicht eindeutig klar. Ich denke, es liegt an einer Kombination von Gründen: Einerseits hilft der militärische Schutz, andererseits wirken die Maßnahmen der Reedereien, die wir „Best Management Practices“ (BMP) nennen. Außerdem hat der Einsatz von privaten Sicherheitskräften viel gebracht.

DS: Können Sie also Entwarnung geben?

HINCHLIFFE: Nein, auf keinen Fall. Es wäre voreilig, das Ende der Bedrohung zu erklären. Weder Reeder noch Marinen dürfen jetzt in ihren Anstrengungen nachlassen. Die BMP müssen strikt eingehalten werden. Nur dann werden wir die Piraterie vor Somalia dauerhaft eindämmen können.

DS: Können die Seeleute damit ruhiger schlafen?

HINCHLIFFE: Leider nein. Während die Zahl der Attacken auf das Leben der Seeleute vor Ostafrika zurückgegangen ist, hat sich

leider vor Westafrika ein neuer Krisenherd entwickelt. Besonders verstörend ist die deutlich größere Brutalität, mit der die Piraten dort vorgehen.

DS: Wie kann man darauf reagieren?

HINCHLIFFE: Wir haben in den letzten fünf Jahren vor Somalia viel gelernt. Die Erfahrungen können wir jetzt teilweise anwenden. Aber die Situation ist in manchen Aspekten auch grundlegend anders.

DS: Wie sehen denn die Lektionen aus?

HINCHLIFFE: Anfangs war es erstaunlich schwierig, überhaupt die Aufmerksamkeit der Regierungen zu bekommen, um über die Bedrohung unserer Seeleute zu diskutieren. Wir mussten deutlich machen, dass es sich nicht um Einzelfälle, sondern um eine Bedrohung von Tausenden von Schiffen und Seeleuten handelte. Es ging ja auch darum, den wichtigsten Seeweg für den Welthandel offen zu halten. Große Gebiete im Indischen Ozean waren plötzlich zu „No-go“-Zonen geworden. Beides wurde zunächst nicht ausreichend verstanden.

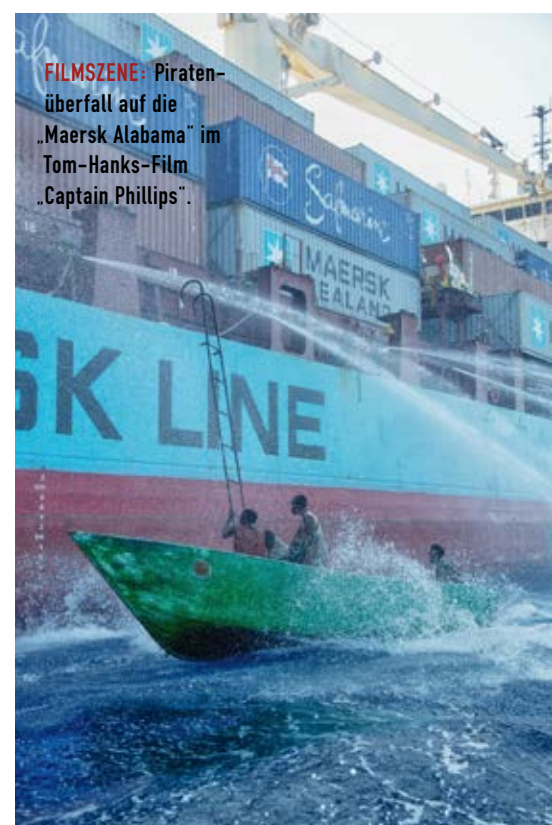
DS: Wie hat die Öffentlichkeit reagiert?

HINCHLIFFE: Zuerst auch zögerlich. Wir konnten das an den Reaktionen der Medien ablesen. Für uns war es dann ungeheuer wichtig, über die ganzen fünf Jahre die Aufmerksamkeit der wichtigen Medien aufrechtzuhalten. Es war ja nicht nur ein Thema für die Fachpresse. Die betroffenen nationalen Verbände wie der VDR und die

Reedereien haben immer wieder erfahren müssen, dass sich die Medien nur für die eigenen Bürger interessieren. Die Entführung eines „Ausländers“ interessiert nicht. Das ist in Zeiten der Globalisierung zwar absurd, aber eine Realität, mit der wir umgehen müssen.

DS: Lässt sich das Interesse der Medien denn steuern?

HINCHLIFFE: Nur sehr schwer, es bleibt immer eine große Portion Zufall. Ein gutes



FILMSZENE: Piratenüberfall auf die „Maersk Alabama“ im Tom-Hanks-Film „Captain Phillips“.

Im Profil

Peter Hinchliffe ist seit 2010 Generalsekretär der International Chamber of Shipping (ICS). Zu den Mitgliedern der ICS zählen 36 nationale Reederverbände, die über 80 Prozent der weltweiten Handeltonnage repräsentieren. Sie vertritt die Interessen der internationalen maritimen Industrie gegenüber Organisationen wie der International Maritime Organization (IMO) und der International Labour Organization (ILO). Nach einer Laufbahn bei der britischen Royal Navy – davon fünf Jahre als Schiffskommandant – kam Hinchliffe 2001 zur ICS, für die er u.a. IMO-Repräsentant war. www.ics-shipping.org

Beispiel ist der Fall der „Maersk Alabama“, dessen Verfilmung mit Tom Hanks jetzt ja gerade in den Kinos gelaufen ist. Er wurde zum Thema, als die Öffentlichkeit von der ewigen Finanzkrise und den US-Wahlen erschöpft war. Da passte dieses menschliche Drama. Aber das war nicht steuerbar.

DS: Was waren die politischen Hürden?

HINCHLIFFE: Als wir die globale politische Dimension der Bedrohung analysierten, mussten wir zunächst viele völkerrechtliche Fragen diskutieren. Oft war auch Grundsätzliches zu klären, etwa der Unterschied zwischen Piraterie und Terrorismus. Es ging darum, die Rechte souveräner Staaten gemeinsam zu verstehen, um Lösungen zu erarbeiten. Das war natürlich bei einem „Failed State“ wie Somalia eine besondere Herausforderung.

DS: Wie hat die Zusammenarbeit mit den Marinen geklappt?

HINCHLIFFE: Auch das war für beide Seiten ungewohnt. Wir mussten sie einbinden und davon überzeugen, die Seeleute vor den Piraten zu schützen. Es geht ja um eine außerordentlich wichtige strategische und humanitäre Aufgabe, die keinesfalls mit einem leichten Polizeieinsatz verwechselt werden darf. Es hat eine Weile gedauert, bis wir uns einig waren, dass der Schutz vor den Angriffen eine gemeinsame Aufgabe ist, in der beide, Militär und Industrie, eine wichtige Rolle zu spielen haben. Meistern können wir sie nur gemeinsam.

DS: Was war die Rolle der Reedereien – auch für die war die Bedrohung ja neu?

HINCHLIFFE: Die Reedereien haben sehr intensiv mitgearbeitet. Zusammen mit deren Fachleuten und anderen Industrieverbänden haben wir die Best Management Practices entwickelt und dann vor allem an die Besatzungen verbreitet. Das ging dann recht reibungslos, schon aus Eigeninteresse der Seeleute. Allerdings bleibt es ungeheuer wichtig, den Druck aufrechtzuerhalten.

DS: Wo lief es denn weniger glatt?

HINCHLIFFE: Es bleibt schwierig, die richtigen rechtlichen und praktischen Antworten zu finden, wenn es darum geht, Piraten zu verfolgen, festzunehmen und zu verurteilen. Ebenso haben wir lange daran gearbeitet, den angemessenen rechtlichen Rahmen für private bewaffnete Sicherheitsdienste zu finden.

DS: Wie sind die Seeleute bisher mit der Piraterie umgegangen?

HINCHLIFFE: Beim Training und bei der passiven Abwehr natürlich sehr kooperativ. Aber die wirkliche Herausforderung kommt ja nach den brutalen Angriffen oder Geiselnahmen. Mehrere Hundert Seeleute haben unter größtenteils unmenschlichen Bedingungen manchmal monatelange Geiselnhaft ertragen müssen. Die Fürsorge für sie ist eine große humanitäre Verpflichtung.

DS: Was raten Sie in Sachen Lösegeld?

HINCHLIFFE: Bei Lösegeldforderungen sind wir in einem Dilemma. Wir mussten die moralische und die rechtliche Dimension adressieren. Für uns stand aber außer Frage, dass die Seeleute befreit werden müssen. Es bleibt dennoch problematisch, dass eigentlich die zivile Gesellschaft an Land aufgebaut werden muss, gleichzeitig aber Millionenbeträge an Verbrecher gehen.

DS: Haben Sie damit gerechnet, dass das Problem die Branche so lange begleitet?

HINCHLIFFE: Wir mussten die traurige Tatsache akzeptieren, dass die Angriffe nicht nach ein oder zwei Jahren vorüber waren. Und wir müssen damit rechnen, dass sie noch einige Jahre andauern können. Dabei müssen wir besonders darauf achten, den Extremzustand, in dem wir uns noch immer befinden, nicht eines Tages als normal zu empfinden. Bewaffneter Schutz in der friedlichen Seefahrt ist der Ausnahmezustand, der nicht die Regel werden darf.

DS: Worauf kommt es besonders an?

HINCHLIFFE: Es ist wichtig, in einem frühen Stadium die Unterstützung in der Politik und bei der Marine zu finden. Es muss ein gemeinsames Verständnis der Situation geben, damit man gemeinsam handeln kann. Dazu müssen wir immer wieder um gesellschaftliche Unterstützung werben und erklären, warum die Angriffe der Piraten uns alle angehen. Politisch heißt das auch, dass wir auf höchster internationaler Ebene der Vereinten Nationen einen gemeinsamen Willen zum Handeln brauchen.

DS: Wie kann die Schifffahrtsbranche auf die UNO einwirken?

HINCHLIFFE: Die ICS kann hier nur koordinieren. Die nationalen Reederverbände haben mit ihren Regierungen gesprochen. Vor allem die Staaten, die einen Sitz im Sicherheitsrat haben, sind wichtig. Daneben haben wir natürlich gute Kanäle zur IMO, der Unterorganisation der Vereinten Nationen. Das hat funktioniert.

DS: Was ist für die Zukunft wichtig?

HINCHLIFFE: Es kommt ganz entscheidend auf die Früherkennung an: Wir brauchen ein Bedrohungs-Monitoring. Wir müssen Vorfälle genau anschauen, um früh Schlüsse zu ziehen, wie wir unsere Seeleute am besten schützen können. Dazu brauchen wir zuverlässige unabhängige Quellen. Ein exzellentes Beispiel dafür ist das International Maritime Bureau (IMB) der internationalen Handelskammer. Zusammen mit der ICS hat es geholfen, ganz früh das neuartige Muster der Bedrohung zu analysieren und mit Daten und Fakten zu hinterlegen. Ich halte es daher für wichtig, dass die Regierungen das IMB weiter unterstützen, damit diese wertvolle Arbeit weitergehen kann. Regionale Anti-Piraterie-Initiativen wie ReCAAP sind ebenso wichtig.

DS: Was sollten Reedereien tun?

HINCHLIFFE: Ich ermutige die Reedereien, die Vorfälle auch weiter präzise an das IMB, die Flaggenstaaten und die Küstenstaaten zu melden. Nur die gemeldeten Angriffe ergeben am Ende ein Muster, auf das man militärisch oder anders reagieren kann.

DS: Fünf Jahre Piraterie – Ihr Fazit?

HINCHLIFFE: Alle Beteiligten – ob in Reedereien, Verbänden, Politik, Militär oder Sicherheitsbranche – müssen sich an die Lektionen erinnern, die wir im Kampf gegen die Piraten gelernt haben. Dann können wir auf die nächste Bedrohung schneller mit einer robusten Antwort reagieren, um unsere Seeleute zu schützen. ...



Mensch und Maschine

Die erfolgreichen Absolventen der Schiffsmechaniker-Ausbildung des Jahres 2013 – wir gratulieren!

Ein Händchen für Technik: Das müssen Schiffsmechaniker haben. Sie gewährleisten, dass an Bord eines Schiffes alles möglichst reibungslos funktioniert – und leisten damit einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherheit und zum wirtschaftlichen Erfolg des Seetransports.

Dabei sind sie nicht nur im Maschinenraum, sondern auch an Deck und auf der Brücke tätig. Für viele Schiffsmechaniker ist die Ausbildung der erste Schritt auf der maritimen Karriereleiter – die nach einem Studium zum Beispiel bis in die Position des „Chief“ führen kann, der für die ge-

samte Maschinenanlage an Bord verantwortlich ist – mit je nach Schiffstyp bis zu 100.000 PS Leistung.

Wir gratulieren den Absolventen der drei seemännischen Berufsschulen Elsfleth, Rostock und Travemünde zur bestandenen Abschlussprüfung.

Illustration: Tribaltum | Dreamstime.com

SCHULSTANDORT ELSFLETH

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 11.02.-15.02.13	
von Allwörden, Tim	Jan Nagel
Heynen, Marco	Briese
Hojer, Okko	Transtese Schifffahrt
Hüneburg, Kilian	Peter Döhle
Küther, Michael	AG „EMS“
Lipinski, Niklas	Neptun Crewing
Looden, Jelte	Reederei Norden-Frisia
Matthies, Christian	Peter Döhle
Meyer, Felix	Briese
Mühlstein, Jason	Peter Döhle
Pröck, Jan-Kai	Reederei Jens
Talpai, Matyas	Briese
PRÜFUNGSZEITRAUM 26.04.-03.05.13	
Backes, Julian	Harren & Partner
Bast, Martin	Hartmann
Bräuer, Christian	AG „Ems“
Deeke, Marcel	Peter Döhle
Fieritz, Tim	Hartmann
Fleischer, Johannes	Hartmann
Gerjets, Gerjet	Briese
Kobusch, Philipp	Leonhardt & Blumberg
Schacht, Maximilian	Rörd Braren
Schütt, Clemens	Hartmann
Wurth, Matthias	WSA Emden
PRÜFUNGSZEITRAUM 01.07.-05.07.13	
Akkermann, Jan Albertus	Hartmann
von Allwörden, Tim	SAL Heavy Lift
Baltschun, Jochen	Hapag Lloyd AG
Bartsch, Philipp	Hapag Lloyd AG

Name, Vorname	Reederei
von Beckum, Sven	Peter Döhle
Benlabiod, Karim	AG „EMS“
Billowie, Steven	Hapag Lloyd AG
Bley, Keno	Niedersachsen Ports
Blokisch, Andreas	Niedersachsen Ports
Brandt, Philip	SAL HeavyLift
Bruns, Kevin	WSA Emden
Burmeister	Hartmann
De Vries, Jens	Hapag Lloyd AG
Denker, Björn	Jan Nagel
Edzards, Sönke	Rambow
Engelhardt, Andre	WSA Wilhelmshaven
Feldmann, Ruben	Hapag Lloyd AG
Genz, Florian	Wegener
Görsch, Daniel	C. P. Offen
Gredner, Helge	WSA Bremerhaven



ABSCHLUSS: Absolventen aus Elsfleth, Prüfungszeitraum 02/2013.

Name, Vorname	Reederei
Hilbrink, Jan	WSA Wilhelmshaven
Holtz, Steffen	WSA Emden
Jannssen, Simon	Bundeswehr-DLZ Kiel
Jürgens, Keno	Hermann Buss
Kanthak, Ole	Hapag Lloyd AG
Lambert, Sven	Hermann Buss
Lehmann, Sören	Baltrum Linie
Lorenzen, Robin Alexander	Hapag Lloyd AG
Malich-Helms,	WSA Wilhelmshaven
Mammen, Timo	Hapag Lloyd AG
Maximilian	WSA Wilhelmshaven
Meis, Lennart	WSA Bremerhaven
Moser, Torben	Hapag Lloyd AG
Nauschütt, Keno	WSA Emden
Reithermann, Rene	Baltrum Linie
Sarecki, Patrick	Hapag Lloyd AG
Schmid, Franz	Hapag Lloyd AG
Svendsen, Kristoffer	Hapag Lloyd AG
Ter Haar, Jan	Thien & Heyenga
Waniek, Patrick	Bundeswehr-DLZ Plön
Wedel, Patrick	Hapag Lloyd AG
Weißsteiner, Robert	Bundeswehr-DLZ Plön
PRÜFUNGSZEITRAUM 18.11.-22.11.13	
Güdel, Simon	Thien & Heyenga
Haase, Lara	H. H. Shipping
Janssen, Jens	Reederei Norden-Frisia
Mitternacht, Lasse	Rambow
Naglschmid, Matthias	Wegener
Peth, Lucas	Briese
Rost, Eric	C. P. Offen

SCHULSTANDORT ROSTOCK

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 25.01.-01.02.13	
Altmann, Maik	Oltmann
Anger, Johann	Reederei Laeisz
Athmer, Sven	Peter Döhle
Britt, Ben-Rudolf	Reederei Laeisz
Greger, Simon	NSB
Habermann, Arne Georg	Peter Döhle
Hammerschmied, Michael	Reederei Laeisz
Klein, Malte	Reederei Laeisz
Loscheider, Jan	Traneste Schiffahrt
Niederschulte, Hendrik	Rambow
Preisner, Thomas	NSB
Reißenweber, Kevin	Reederei Blue Star
Schütz, Victor	Rambow
Schwarz, Anne	Förde Reederei Seetouristik
Stolle, Dennis	Rörd Braren



FINISH: Absolventen aus Rostock, Prüfungszeitraum 03/2013.

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 15.04.-19.04.2013	
Strauß, Erik	Reederei Laeisz
Voss, Rico	Wegener
Wilhelm, Jan Erik	Reederei Laeisz
PRÜFUNGSZEITRAUM 08.07.-12.07.13	
Bady, Nicholas	NSB
Ehrke, Chris	BSH Hamburg
Gebel, Waldemar	Wegener
Heckendorf, Martin	Rambow
Herzberg, Dennis	CUXSHIP Management
Kliem, Julian	Scandlines Deutschland
Kruse, Marius Antonius	Ahrenkiel Shipmanagement
Ludwig, Adrian Lee	Peter Döhle
PRÜFUNGSZEITRAUM 02.12.-06.12.13	
Bahls, Paul	Traneste Schiffahrt
Dorn, Tobias	BSH Hamburg
Elbrecht, Kristof	NSB Niederelbe
Frahm, Dominik	Traneste Schiffahrt
Hacker, Fiete Knud	WSA Stralsund
Hoyer, Martin	NSB
Kallenbach, Christian	RF Forschungsschiffahrt
Kauder, Sven	RF Forschungsschiffahrt
Krack, Robert	Leonhardt & Blumberg
Marschke, Denis	Scandlines Deutschland
Neumann, Tim	Bitunamel Feldmann GmbH
Nürnberg, Paul	Rörd Braren
Ortlepp, Hagen	Oltmann
Rauch, Guido	NSB

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 02.12.-06.12.13	
Schlegel, Ralph	Rickmers Reederei
Schmidt, Samuel	TT-Line
Schulz, Tjark	Scandlines Deutschland
Tappert, Felix	Carl Büttner
Wald, Benjamin	Rickmers Reederei
Wolff, Lasse	Rickmers Reederei
Zwiernik, Joachim	Bernhard Schulte
Ehrke, Tom	Reederei Laeisz
PRÜFUNGSZEITRAUM 03/2013	
Aevermann, Rainer	„Ammersee“ (Marine)
Apel, Rodney	Rörd Braren
Bauer, Benedikt	NSB
Briesemeister, Eric	Rörd Braren
Gläser, Florian	NSB
Grünes, René	Aida Cruises
Hensing, Kristian	Peter Döhle
Höhm, Tobias	NSB
Holst, Norman	Weiterbildung
Jentoch, Hannes	NSB
Knitter, Renke	Rambow
Köpke, Maik	Weiterbildung
Langosch, Max-Florian	Leonhardt & Blumberg
Metka, Jelle-Peer	Rickmers Reederei
Müller, Ingmar	Hans Petersen & Söhne
Rath, Thomas	C. P. Offen
Sehmel, Markus	NSB
Stübler, Sebastian	Wegener

SCHULSTANDORT TRAVEMÜNDE

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 14.01.13-18.01.13	
Dieckmann, Ole Christian	Hapag-Lloyd AG
Draak, Alexander Peter	Columbus Shipman.
Ehrlich, Steffen	Hapag-Lloyd AG
Ewering, Benedikt	Columbus Shipman.
Fink, Anna-Maria	WSA Bremerhaven
Hausler, Jona Jakob	Hapag-Lloyd AG
Kalbus, Marek	C. P. Offen
Maas, Matthias	AG „EMS“
Mildenstrey, Elke Carl-Friedrich	Hapag-Lloyd AG
Naumann, Nils	Blue Star
Neumann, Dmitrij	WSA Bremerhaven
Neumann, Niels	Hapag-Lloyd AG
Paustian, Sven	Columbus Shipman.
Petersen, Hans Christian	Columbus Shipman.
Plohm, Kris	H. H. Shipping
Pöschmann, René	Hapag-Lloyd AG
Rausch, Johannes	Hapag-Lloyd AG
Reum, Christian	Columbus Shipman.
Sarembe, Erik Gernot Paul	Hapag-Lloyd AG
Scholz, Steven	Hapag-Lloyd AG
Sielaff, Tom	Columbus Shipman.
Sonntag, Steve	Hapag-Lloyd AG
Stange, Timo	Columbus Shipman.
Strunck, Tobias	BLE
Svendsen, Kenneth	Hapag-Lloyd AG
Vahlsing, Christoph Hendrik	Hapag-Lloyd AG
Volkman, Finn Morten	Hapag-Lloyd AG
Winkelband, Hans	Columbus Shipman.
Wolff, Mareike Hermine Margit	Hapag-Lloyd AG
Zimara, Martin	Wyker Dampfschiffsreed.
PRÜFUNGSZEITRAUM 22.03.13-28.03.13	
Chrobok, Peter Benjamin	Bugsier
Heuckeroth, Sebastian	Bernhard Schulte
Kock, Laurids Martin	C. P. Offen
May, Marcel	Bugsier

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 14.06.-21.06.13	
Michel, Jannes	M/S „Antje Wulff“
Pohlmann, Niklas	Bugsier
Ruland, Jakob Peter	C. P. Offen
Stök, Max	C. P. Offen
Wezel, Jan	Bugsier
PRÜFUNGSZEITRAUM 14.06.-21.06.13	
Baumgarten, Claas	M/S „Antje Wulff“
Berger, Maik	WSA Tönning
Binder, Hannes	WSA Cuxhaven
Doliwa, Jannik	ECS – Essberger Crewing
Fuchs, Frederik	Bugsier
Funk, Erik	WSA Lübeck
Gerboth, Grischa Leon	C. Büttner
Grünwald, Thony	Fairplay
Hansen, Thies	Bundeswehr-DLZ Kiel
Harbs, Niklas	Bundeswehr-DLZ Kiel
Hettkämper, Hendrik	WSA Cuxhaven
Heucher, Dennis Patrick	BLE
Heyer, Eyleen	Bundeswehr-DLZ Kiel
Jähmig, Martin	Wyker Dampfschiffsreed.
Janson, Thure	Ernst Russ
Kamran, Anmara Marvin Nayab	C. P. Offen
Köllner, Fabian	Bugsier
Kranich, Moritz Lennart	Bugsier
Küchler, Friedrich	WSA Lübeck
Leu, Henning	Bugsier
Lund, Jens-Gerret Jürgen	Wyker Dampfschiffsreed.
Nissen, Maximilian Henry	BLE
Pauly, Alexander Jan Gerd	F. A. Vinnen & Co.
Rönnfeldt, Stefan	German Tanker
Pajonk, Marco	Fairplay
von der Schmitt, Dominik	German Tanker
Schnepel, Frederik	Bugsier
Stemme, Meik	German Tanker
Stroh, Nico Hinrich	Bugsier
Telke, Manuel	Bugsier



ERFOLG: Absolventen aus Travemünde, Prüfungszeitraum 03/2013.

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 11.11.-15.11.13	
Theissen, Florin Jannik	AG „EMS“
Vogler, Veit	Bugsier
Wasmuth, Maik	Bugsier
Wust, Toni	Bugsier
PRÜFUNGSZEITRAUM 11.11.-15.11.13	
Ackermann, Steffen	M/S „Antje Wulff“
Bäker, Kimbe-Shari	Hapag-Lloyd AG
Bellstedt, Eric	Hapag-Lloyd AG
Benscheidt, Max-Philip	Winter Crew-Management
Block, Christoph Philipp	Hapag-Lloyd AG
Böttner, Arno Fred	Hapag-Lloyd AG
Bruhn, Tristan Connor	M/S „Antje Wulff“
Büscher, Steffen	Hapag-Lloyd AG
Chojetzki, Mara	Hapag-Lloyd AG
Gradtke, Gerrit	M/S „Antje Wulff“
Grawe, Manuel	RF Forschungsschiffahrt
Kleimann, Jascha Hannes	M/S „Antje Wulff“
Klein, Adrian	Hapag-Lloyd AG
Lecki, Lennard	Hapag-Lloyd AG
Schill, Fabian	Hapag-Lloyd AG
Schwarz, Jan-Eric	Hapag-Lloyd AG
Seidel, Ronny Michael	Hapag-Lloyd AG
Techentinn, Jörn Remy	AG „EMS“
Westphalen, Marc	Hans Schramm & Sohn

Auf großer Ferien-Fahrt

Dem Nachwuchs eine Chance: Gemeinsam mit seinen Mitgliedsreedereien organisiert der Verband Deutscher Reeder (VDR) alljährlich Praktika an Bord von Handelsschiffen. Schüler sollen so Gelegenheit bekommen, in seemännische Berufsbilder hineinzuschnuppern. Die Idee hat sich bewährt: Viele „Ferienfahrer“ können sich nach dem Praktikum eine Karriere in der Schifffahrt vorstellen. Das dokumentieren auch die zahlreichen Praktikumsberichte, die den VDR im Nachgang erreichen. Einige der schönsten aus dem letzten Ferienfahrer-Programm stellen wir hier vor.



RIKA ORTH/„SANTA RITA“

Sieben Länder in vier Wochen... ...ein unvergessliches Praktikum auf der „Santa Rita“



Ich, Rika Orth (18 Jahre), und acht weitere Praktikanten fliegen nach São Paulo, Brasilien. Wieso? Weil wir neun einen Praktikumsplatz auf dem Ausbildungsschiff der Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, eher bekannt als Hamburg Süd, ergattern konnten. Ich persönlich hatte großes Glück, dass ich nun an Bord der „Santa Rita“ den Atlantik überquere, denn eigentlich wären es dieses Jahr nur acht Ferienfahrer gewesen. (...)

Da ich aus einem beschaulichen Ort direkt am Nord-Ostsee-Kanal komme, bin ich mit Schiffen groß geworden. Außerdem war mein Vater in seiner Jugend begeisterter Matrose und kam beim „Geschichten-Erzählen“ oft zu keinem Ende. Begeistert war er deshalb auch, als ich mich dazu entschloss, ein Praktikum bei den Kanal-Lotsen in Brunsbüttel zu absolvieren. Danach stand für mich fest: Ich werde Lotse! Da ich dafür allerdings ein Nautikstudium plus ausgefahrenes Kapitänspatent vorweisen muss, erhoffe ich mir durch das Praktikum an Bord, den Alltag so wahrheitsgetreu wie möglich kennenzulernen.

(...) Am 25. Juni war es endlich so weit: Es geht auf in die weite Welt, wobei es garantiert einiges zu entdecken gibt. Als wir endlich nach gefühlten 100 Stunden Flug in São Paulo landeten und weitere gefühlte 100 Stunden auf unseren Agenten warteten, wurden wir vor einem noblen Hotel in Santos abgesetzt. Nach einer interessanten Stadtrundfahrt durch Santos ging es am 28. Juni endlich nach wiederholtem Warten Richtung Hafen. Dass sich so schnell der Spruch „Das halbe Leben eines Seemanns besteht aus Warten!“ bewahrheitet, hätten wir nicht gedacht.

Auf in die weite Welt

An Bord angekommen, wurden wir herzlich begrüßt und bekamen direkt unsere Kammern zugeteilt, die für die nächsten vier Wochen unser Zuhause sein sollten. Kurz darauf klärte Kapitänin Fink uns über das richtige Verhalten und die Abläufe auf einem Schiff auf und wir lernten unseren Ausbilder Herrn Pracht kennen. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde zeigte Pracht uns die wichtigsten Räume des

Schnell stellten wir Ferienfahrer fest, dass wir alle ein und dasselbe Ziel verfolgen: den Alltag an Bord kennenzulernen.

Schiffes. Zum Abschluss des Tages zogen wir alle einen Ganzkörperrettungsanzug und die Schwimmweste an, da neue Besatzungsmitglieder so schnell wie möglich mit dem Sicherheitsequipment vertraut gemacht werden sollen.

Am nächsten Tag konnten wir unser Wissen bei einem Safety Drill (General Alarm) zum Besten geben. Neben weiteren Sicherheitsmaßnahmen wie der Benutzung des ALGs, des Feuerschutzanzuges und des SOPEP-Equipments, das bei Leckagen zum Einsatz kommt, erklärte Ausbilder Pracht uns die Besonderheiten der Container (...).

Da ich am 1. Juli Geburtstag hatte und der Koch am nächsten Tag, wurde ein Karaokeabend veranstaltet. Es war ein superwitziger Abend, auf dem die →





Am Dienstag nahmen wir an unserem zweiten Safety Drill an Bord der „Santa Rita“ teil - mit Rettungsweste und Überlebensanzug.

→ verschiedensten Kulturen aufeinandertrafen (...).

Ein wenig müde vom gestrigen Abend, ging es am Montagmorgen das erste Mal in die Traineewerkstatt. Aufgabe des Tages: feilen, feilen, feilen, was das Zeug hält. Und wer hätte es gedacht? Die Mädchen kamen schneller voran als die Jungs! Unsere Hände haben wahrscheinlich noch nie so gelitten wie in diesen drei Tagen, doch als man nach stundenlanger Arbeit die erste eigene handgefertigte Bohrplatte in den Händen hielt, war man ein bisschen stolz.

Spannend wurde es erneut, als wir in Buenos Aires mit dem Anlegen vor einer atemberaubenden Skyline begannen. Da das Schiff im schmalen Hafen noch gewendet werden musste, herrschte hohe Konzentration auf der Brücke und es wurde tief durchgeatmet, als das Manöver geschafft war.



Doch auch himmlische und meerrische Momente füllten die Woche. Am Sonntagabend wanderten alle neun Trainees mit Kapitänin Fink an Deck nach vorne, um von dort aus das berühmte Meeresleuchten und das größte Sternbild, den Skorpion, zu sehen. (...)

Crash-Kurs bei der Kapitänin

Die zweite Woche an Bord der „Santa Rita“ war bestückt mit den verschiedensten Aufgaben. Von Ladeluken putzen, Lüftungsklappen schmieren, spleißen, Knotenkunde, Deckswache, Kontrollen der Kühlcontainer (...) bis zu einer ersten Einführung auf der Brücke. Dabei nahm Frau Fink sich viel Zeit und erläuterte ausführlich das Einzeichnen von Positionen in die Seekarte, das Bestimmen von Kursen, Einzelheiten des Logbuches und vieles mehr.

Doch unser Alltag an Bord bestand nicht nur aus Arbeit, auch wohlverdiente

Freizeit und gutes Essen füllten ihn. Die Highlights dabei waren eindeutig der mit Seewasser gefüllte Pool und die jeden Abend genutzte Tischtennisplatte, wobei wir nicht selten von den Filipinos besiegt wurden. Am Sonntag überraschte uns der Koch mit einem Barbecue, welches mit vielen Leckereien bestückt war. (...)

Langweilig wurde es auch in der 3. Woche nicht, da es auf einem Schiff immer was zu tun gibt. An der Seite des Bootsmannes verrichteten wir Malerarbeiten. Dazu gehörte das Übermalen der Rost- und Arbeitsspuren an den Klüsen achtern und vorne. Leider sahen sie nach dem nächsten Hafen wieder so aus wie vorher.

Am Dienstag nahmen wir an unserem zweiten Safety Drill teil. Mit der Rettungsweste und dem Überlebensanzug (...) führten wir einen „Abandon Ship Alarm“ durch. Im Rettungsboot fragte die 3. Offizierin alle nach ihren Aufgaben, um sicherzustellen, ob im Notfall wirklich jeder weiß, was er zu tun hat. Daraufhin verkündigte der 1. Offizier Veränderungen des Garbage Management. Der 2. Offizier diskutierte mit der Crew, was bei einem typischen „Mann über Bord“ alles

Am 1. Juli hatte ich Geburtstag. Es war ein superwitziger Abend - auch wenn mir die 3. Offizierin zu später Stunde einen Kuchen ins Gesicht schmierte.





In der dritten Woche durften wir die „Santa Rita“ steuern. Landgänge rundeten das Praktikum ab.

diese höchst anstrengende Aufgabe zum ersten Mal getroffen. Ich putzte den Ruder- raum blitzblank, sodass man vom Boden hätte essen können. (...)

Außerdem durften wir in der dritten Woche auch endlich mal die große „Santa Rita“ steuern. Da wir natürlich alle fleißig die dafür notwendigen Vokabeln gelernt hatten, verlief die Zeit am Steuer ohne Kollision. Es brachte viel Spaß! Da man in diesem Moment jedoch eine hohe Verantwortung trägt, muss man sich sehr konzentrieren und aufmerksam sein. Das von uns geplante Tischtennisturnier wurde ebenfalls in der dritten Woche fleißig ausgespielt. Ich schied zwar schon in der zweiten Runde aus, aber es machte einen Riesenspaß! (...)

zu bedenken ist. Zusätzlich hielt die 3. Offizierin einen kleinen Vortrag über die richtige Einsetzung und Handhabung der Pyrotechnik. Jeder Vortrag war äußerst interessant, lehrreich und natürlich in der Bordsprache Englisch.

Des Weiteren standen wir Herrn Pracht in dieser Woche tatkräftig zur Seite. Wir halfen ihm dabei, die Traineewerkstatt auf Vordermann zu bringen, bevor die diesjährigen Auszubildenden an Bord kommen. Wie die anderen in den vergangenen Wochen schon gemerkt haben, gehört auch Schrubben zu den Aufgaben der Auszubildenden. Diese Woche hat mich

In der vierten und leider auch schon letzten Woche an Bord der „Santa Rita“ räumten Sören und ich auf Anweisung von Herrn Pracht Reinigungsmittel, Pinsel etc. von einem Raum auf dem D-Deck in einen anderen Raum auf dem F-Deck, um Stauraum für die Lehrbücher der Auszubildenden, die von dem zweiten Ausbil-

dungsschiff „Monte Tamaro“ stammen, zu schaffen. Im Anschluss führten wir noch eine kurze Inventur der Helme, Winterjacken, Seifen, Cremes, Sicherheitsschuhe und Overalls (...) durch.

Projekt Ankerkette

Unser restlicher Tag bestand darin, das Gemeinschaftsprojekt „Ankerkette“ weiterzuführen. In den vergangenen Tagen waren immer wieder Zweier-Teams an der Ankerkette beschäftigt. Angefangen wurde mit dem Entrosten mit Hilfe eines Nagelhammers. Als Zweites wurden die Elemente mit einer grauen Grundierung angemalt und anschließend sollten Sören und ich der Ankerkette mit einer abschließenden weißen Schicht neuen Glanz verleihen. Doch auch hier ahnten wir, dass die Ankerkette nur bis zum nächsten Ankerlassen strahlen wird. (...)

Würde man mich nun fragen, wie mir das Praktikum gefallen hat, würde ich wie aus der Kanone geschossen mit „SEHR GUT!“ antworten. Das köstliche Essen, die nächtlichen Pizzen des Meisterkoches, die lustigen Karaokeabende mit den witzigen Filipinos, die langen Gespräche in gebrochenem Englisch einschließlich der Hände und Füße mit dem Bootsmann, das Basketballspielen auf See, die spitzen Sprüche von Herrn Pracht, die Poolgänge, die sehr ehrlichen und interessanten Gespräche mit Frau Fink, der man jederzeit jede Frage stellen konnte, das abendliche Filmeschauen mit Nilson, Jonason und Flusan und sogar auch das stundenlange Feilen und Schrubben machten dieses Praktikum zu einem unvergesslichen Erlebnis. (...)



VIELEN DANK an die Hamburg Süd, dass sie Jugendlichen seit Jahren so ein ereignisreiches und interessantes Praktikum bietet!

Abitur – und dann?“ Im Zuge der Vorbereitung auf das letzte Schuljahr stellt sich ganz natürlich auch diese Frage. Da mich Motoren und große technische Geräte begeistern, wollte ich die Gelegenheit nutzen, als sogenannter Ferienfahrer an Bord eines Schiffes die Arbeitsplätze in der Maschine und auf der Brücke kennenzulernen, um meinen künftigen Ausbildungs- bzw. Studiengang gemäß meinen Neigungen und Interessen besser auswählen zu können.

Ich bewarb mich mit einem Motivationsschreiben und einem Seediensttauglichkeitszeugnis beim Verband Deutscher Reeder um einen der begehrten Plätze als Ferienfahrer. Im Juni erhielt ich Post von der Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH und Co. KG Hamburg mit der Einladung, mich am 8. Juli im Personalbüro der Reederei zum vierzehntägigen

Einsatz auf dem Schlepper „Bugsier 19“ einzufinden.

Ausgestattet mit einem nagelneuen feuerroten Arbeitsoverall mit der Aufschrift „Bugsier“, ein Paar Arbeitsschuhen sowie einem Arbeitsschutzhelm als persönliche Schutzausrüstung für den Betrieb an Bord, fuhr ich mit einer Hafenfähre zum Schlepperponton an der Anlegestelle Neumühlen. Dort nahm mich der Steuermann in Empfang, zeigte mir meine Koje in einer Zwei-Mann-Kammer und brachte mich auf die Brücke zum Kapitän, der mir nach einer Sicherheitseinweisung den Betrieb an Bord erläuterte.

Offshore- und Manövriereinsätze

Bei der MS „Bugsier 19“ handelt es sich um einen 6.000 PS starken, 359 Tonnen schweren See- und Hafenschlepper mit 50 Tonnen Pfahlzug und zwei Voith-

Schneider-Antriebsystemen, die für eine hohe Wendigkeit sorgen. Das ca. 30 Meter lange und 11,5 Meter breite Fahrzeug ist sowohl für harte Offshore-Einsätze auf hoher See, z.B. für Bohrinselverschleppungen, als auch für Manövriereinsätze in engen Hafenbecken konzipiert. Die vierköpfige Schlepperbesatzung ist jeweils vierzehn Tage in Wechselschichten 24 Stunden im Einsatz und erhält ihre Schleppjobs von einem sogenannten Einteiler zugewiesen.

Der Schiffsmechaniker wies mich gründlich in die täglich anfallenden Arbeiten an Bord ein. Dabei unterscheidet man zwischen Instandhaltungsarbeiten am Schlepper während der Wartezeiten und Aufgaben während des Schleppdienstes. In der Regel führen wir täglich zwei bis fünf solcher Schleppjobs mit einer durchschnittlichen Dauer von zwei bis vier Stunden. Wenn im Hamburger Hafen ein

Wenn im Hamburger Hafen ein Schiff mit über 80.000 Tonnen an- oder ablegen will, benötigt es die Unterstützung eines oder mehrerer Schlepper.





Ausgestattet mit einem nagelneuen feuerroten Arbeitsoverall mit der Aufschrift „Bugsier“, ein paar Arbeitsschuhen und einem Schutzhelm.

Schiff in der Größenordnung von 80.000 bis 150.000 Tonnen an- oder ablegen will, bedarf es der Unterstützung eines oder mehrerer Schlepper.

Einen solchen typischen Schleppjob möchte ich einmal kurz beschreiben: Am 17. Juli gab der Einteiler um 22:15 Uhr Ortszeit drei Schleppern den Auftrag, die aufkommende „CMA CGM Christophe Colomb“, das mit rund 13.300 TEU derzeit zweitgrößte Containerschiff der Welt, sicher zu seinem Liegeplatz am Athabasca-Containerterminal zu schleppen.

Die „Christophe Colomb“ ist 365,5 Meter lang, 51,2 Meter breit und misst über 150.000 BRZ. Auf Höhe des Flugzeugwerkes von Finkenwerder setzte sich ein Schlepper vor den Bug und unser Schlepper gemeinsam mit der „Bugsier

2“ ans Heck des Containerriesen. Dann lief es wie folgt ab: Ein Decksmann der „Christophe Colomb“ warf eine mit einer sog. Affenfaust beschwerte Wurfleine ans Achterdeck unseres Schleppers. Diese Leine durfte ich selbstständig an ein stabiles Nylontauwerk mit einem Palstek befestigen, daran zog die Festmacherwinde des Containerschiffs den 64 mm starken Schleppdraht auf.

180-Grad-Wende vor der Einfahrt

Der Decksmann signalisierte mir mit gekreuzten Armen, dass der Schleppdraht ordnungsgemäß befestigt war. Ich wiederum gab dieses Signal an den Leitenden Ingenieur auf unserer Brücke weiter. Nun achtete ich darauf, dass der im Schleppdraht eingeschälte „Recker“, ein doppelt gelegtes Kunststofftauwerk, sauber von der Hafenwinde abrollte. Der Recker hat die Funktion, ruckhafte Spannungsspitzen aufzunehmen und zu dämpfen, da Drahtseile keine Dehnung haben.

Nach Herstellung der Schleppverbindung wurde das Schiff durch die beiden

Schlepper aufgestoppt, d.h., die Fahrt wurde gebremst. Vor der Einfahrt zum Containerterminal musste der Containerriesen mittels Schlepperunterstützung gewendet werden. Nachdem die Festmachercrew den „Eimer“ am Terminal sicher vertäut hatte, übernahmen wir die zwei Hafenslotsen, brachten sie zur Lotsenstation und kehrten zur Schlepperbrücke zurück.

Im weiteren Verlauf des Praktikums durfte ich unter Aufsicht des „Chiefs“ die Kipphebelböcke der Steuerbordhauptmaschine demontieren, um eine spezielle Ventildrehvorrichtung zu erneuern. Hierbei stellte ich fasziniert fest, dass die Teile des Schiffsdiesels die meines Porsche-Trekkers um einiges an Größe übertrafen! Der Schlepper wird von zwei Deutz-MWM Neunzylindern mit jeweils 3.000 PS und Turboaufladung mit einer Betriebsdrehzahl von 900 U/min angetrieben.(...)

Für mich ging das spannende Bordpraktikum viel zu schnell vorbei – und das Feedback des Kapitäns gegenüber der Personalabteilung der Reederei bestätigte meine positive Erfahrung an Bord. ...



ANSPRECHPARTNERIN:
Manuela Waßmann
wassmann@reederverband.de

Das Ferienfahrer-Programm

Der VDR vermittelt für Schüler an allgemeinbildenden Schulen ab 16 Jahren Praktikumsplätze an Bord von Schiffen seiner Mitgliedsunternehmen.

So können an Schifffahrtsberufen Interessierte ausprobieren, ob die Arbeit auf See für sie infrage kommt. Die Schiffsreisen können eine Woche oder die gesamten Ferien dauern und auf Schleppern, Fähren oder großen Containerschiffen stattfinden – ein einmaliger Einblick in ein ungewöhnliches Berufsfeld. Voraussetzungen und Infos: www.reederverband.de



SCAN ME:

Alle Infos
gibts online
unter diesem
Link





„Rauh, aber herzlich“

Ferien-Praktika an Bord von deutschen Schiffen haben eine lange Tradition: Das zeigt ein Report aus der VDR-Jugendzeitschrift „Wikinger“ von 1969, den wir hier auszugsweise präsentieren.

Niemand möchte gern in einen Beruf eintreten, von dem er nur unvollkommene und oftmals noch falsche Vorstellungen besitzt. Und genau das ist der Grund, warum in der deutschen Handelsschifffahrt die Möglichkeit besteht, sich vor der endgültigen Entscheidung zu prüfen. Die Teilnahme am Schiffspraktikum

während der großen Sommerferien bietet hierzu ausreichende Gelegenheit.

Die ausgewählten Bewerber werden ordnungsgemäß wie jeder Berufseemann gemustert und zuvor auf ihre Seediens-tauglichkeit untersucht. Als Decksjunge, Messe- oder Küchenjunge erleben sie für einige Wochen den modernen Schiffsbe-

trieb, die Aufgaben der Seeleute, ihre Kamern, Messen und Verpflegung kennen und können aus eigener Erfahrung entscheiden, ob und für welche seemännische Laufbahn sie interessiert und geeignet sind.

Unter diesen Umständen erhält der einzelne auch Einblick in die Lebensgewohnheiten eines Berufes, von dem zwar viel, aber leider nur allzu oft Unrichtiges geschrieben wird. Die meisten der bisher am Schiffspraktikum teilgenommenen Jungen haben ihr Vorstellungsbild von der ach so „lustigen Seefahrt“ gründlich ändern müssen und das auch in Briefen und Reiseberichten zum Ausdruck gebracht.

Hier einige Beispiele: „Ich war erstaunt, daß Seeleute auch Milch trinken. Bisher glaubte ich, daß sie nur Bier und Rum mögen.“ „Wo blieb die Romantik, die mir Freddy eintrichterte? Wo stand der einsame Schifferklavierspielende Matrose an der Reling?“

„Kein Tritt von achtern“

„Am Schiff angekommen, staunte ich. So ein großes Schiff hatte ich in natura noch nie gesehen. (...) Der II. Offizier kam gerade dazu, und ich stellte mich vor. Er war sehr freundlich und führte mich zum Ka-

Probieren geht über Studieren Praxisnahe Berufsaufklärung auf See

BEGRÜSSUNG: Adrette Kleidung war Ende der 1960er-Jahre noch Usus.



PROBLEM: „Allzu oft kamen Jungen an Bord, die sich von abenteuerlichen und romantischen Vorstellungen leiten ließen.“



ANSAGE: „Es ist selbstverständlich, dass für Drückeberger und in charakterlicher Hinsicht wenig Gefestigte an Bord kein Platz ist.“

pitän und zu den anderen Offizieren. Man erklärte mir, daß die ‚Cap San Lorenzo‘ Kadettenschiff sei, und daß die Jungen hier richtiggehend ausgebildet werden. (...)

Am nächsten Tag stellte ich mich um 8 Uhr beim Frühstück dem Bootsmann und den Kadetten vor. Sie rissen gleich ein paar rauhe Witze über mich, aber ansonsten waren alle sehr freundlich und zuvorkommend. Ich freunde mich gleich mit ihnen an, indem ich mittags zum Einstand einen Kasten Bier warf. In der Zwischenzeit wurde mir das ganze Schiff gezeigt und soweit wie möglich alles erklärt. Die technischen Anlagen imponierten mir sehr.

Gegen 12 Uhr wurde Mittag gegessen. Das Essen war wunderbar, und ich konnte mir Nachschlag holen, soviel ich wollte. Dann wurde ‚seeklar‘ gemacht. Die Matrosen zeigten mir, wie man Taue aufschneidet, so daß man sie schnell auslaufen lassen kann. Dann mußte ich mithelfen, die Bäume herunterzulassen, die McGregor-Luken zuzumachen und an Deck alles zu verlaschen. Wenn ich etwas nicht verstand, erklärten mir die Matrosen es bereitwillig. (...)

Nun mußte ich zum ersten Male Rost stechen. Da es erst ungewohnt für mich war, fiel es mir schwer, aber mit der Zeit gewöhnte ich mich daran. Danach lernte ich auch Menningen, Streichen und Absetzen. Ich machte natürlich am Anfang

einige Fehler, aber der Bootsmann gab mir keinen Tritt von achtern, sondern im Gegenteil, er gab mir viele Tips, wie ich es besser machen kann.

Abends nach Feierabend ging ich manchmal auf die Brücke, wo ich nach einiger Zeit sogar allein steuern durfte. Ich mußte natürlich genau aufpassen, daß ich den Kurs hielt. Wenn ich abends keine Lust zum Steuern hatte, ging ich zu den Kadetten. Dann tranken wir ein paar Flaschen Bier und sangen fröhliche Shanties. (...) Zwischendurch lernte ich immer mehr dazu. Wir hatten täglich zwei Stunden Unterricht, jedesmal etwas anderes. Dazu gehörten: Behandlung des Tauwerks, Spanisch; Englisch, Mathematik, Bootsübungen, Feuerschutz, Gestirnskunde, Wetterkunde, Unfallverhütung und Nautik. (...)

Das eine weiß ich jedoch. Ich werde so schnell wie möglich die Seemannsschule besuchen und dann weiter zur See fahren, und ich wünsche allen Jungen, die Interesse an der Seefahrt haben, daß sie diese Chance wahrnehmen und sich bewerben, eine Praktikantenfahrt mitzumachen. Erst dann werden sie sich die Seefahrt richtig vorstellen können.“

„Alle für einen, einer für alle“

„Ich war auf einem kleinen Schiff, dem 985 BRT großen MS ‚Hans Lehmann II‘. (...) Zunächst einmal zu dem Bild des

Seemanns, wie ich es gewonnen habe (...) Überwiegend stellt man ihn sich als einen Pfeife smokenden, bärtigen, von Tätowierungen übersäten kräftigen Mann vor, dessen Grobheit und Plumpheit kennzeichnend für sein Wesen sind. Aber diese von Seemannsliedern, Bildern und Schilderungen aus vergangenen Zeiten der Segelschiffahrt, wo es wirklich nur auf äußere Konstitution und Härte ankam, gebildete Vorstellung ist grundverkehrt. (...)

Darum möchte ich hier einige Eigenschaften besonders hervorheben, die erwiesenermaßen vielen Mitbürgern fehlen: (...) Kameradschaft, Hilfsbereitschaft, Offenheit und Zuverlässigkeit. Ich konnte bisher nicht feststellen, daß unter der Mannschaft auch nur irgend jemand in einer gefährlichen Situation im Stich gelassen wurde. Hier galt der Wahlspruch: Alle für einen, einer für alle. (...)

Das Charakteristische läßt sich gut mit einem Satz zusammenfassen: ‚Rauh, aber herzlich‘, wobei das ‚herzlich‘ betont werden sollte. Damit bin ich aber auch schon bei den Eigenschaften, die ein Junge haben sollte, wenn er ein zufriedener Seemann werden will. Zunächst sollte er sich einmal den Gedanken aus dem Kopf schlagen, bei der Seefahrt würde man bezahlten Dauerurlaub machen und dabei noch die Welt kennenlernen. Gewiß, man lernt viele Menschen kennen, kann viel Schönes auf der Welt sehen, wenn man die Augen offenhält, aber trotzdem muß gearbeitet werden. (...)

Daneben sind noch vor allem Aufgeschlossenheit, Gewissenhaftigkeit, Zuverlässigkeit und eine charakterlich feste Einstellung notwendig. Er muß sich einordnen können und sehr entschlußfähig sein, denn es gibt immer wieder Situationen, in denen schnell und überlegt gehandelt werden muß.“



Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Container-Häfen: Shanghai bleibt an Platz 1 der Weltspitze

Mit 33,6 Mio. TEU bleibt Shanghai der weltgrößte Umschlagplatz für Container. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das eine Steigerung um 3,3 Prozent.

Shanghai verteidigt damit seine 2010 erlangene Führungsposition gegenüber dem zweitplatzierten Hafen Singapur, wo 32,6 Mio. TEU über die Kaikanten gingen – das Wachstum gegenüber dem Vorjahr betrug hier 2,9 Prozent.

Was den Gesamtumschlag anbelangt, liegt der südostasiatische Stadtstaat noch vor den Chinesen: Insgesamt wurde ein Gütervolumen von 557,5 Mio. Tonnen umgeschlagen (+ 3,6%), in Shanghai waren es 542 Mio. Tonnen (+ 8 %).

Schwächer war der Umschlag im vergangenen Jahr in Europas größtem Hafen Rotterdam. Es wurden rund 440,5 Mio. Tonnen umgeschlagen – eine Mio. weniger als

2012. Die Zahl der Container ging sogar um 1,7 Prozent auf 11,7 Mio. Einheiten zurück. Konkurrent Hamburg konnte sich dagegen im Containersegment um 4 Prozent auf 9,3 Mio. TEU steigern. Der Gesamtumschlag betrug rund 138,5 Mio. Tonnen – ein Plus von 6 Prozent. www.portshanghai.com.cn

GIGANT: In Shanghais Hafen herrscht rund um die Uhr emsiges Treiben.



Foto: chungking – Fotolia.com



FRISCHOBST: Nordfrost-Ware aus Übersee.

Nordfrost vs. Niedersachsen

Das Tiefkühl-Logistikunternehmen Nordfrost klagt gegen das Land Niedersachsen wegen des schleppenden Umschlags am neuen Tiefwasserhafen JadeWeserPort.

Die 720.000 Euro jährliche Erbpacht für das Hafengrundstück seien zu hoch, so Geschäftsführer Horst Bartels. Der Betrag sei nur bei stärkerem Hafenbetrieb gerechtfertigt. Daneben will Nordfrost Schadenersatz wegen der Bauverzögerungen. www.nordfrost.de

Foto: Nordfrost

Vorsprung von Los Angeles schmilzt weiter

Der Konkurrent Long Beach kommt dem größten Containerhafen der USA immer näher.

Im Gesamtjahr musste L.A. beim Containerumschlag ein Minus von 2,6 Prozent hinnehmen. Der Wettbewerber an der Südwestküste kam dagegen auf ein Plus von 11,3 Prozent. Der Abstand schrumpfte damit auf nur noch 1,3 Mio. TEU (7,9 Mio. TEU für L.A. gegenüber

6,7 Mio. TEU für L.B.). Offenbar haben einige große Linienreedereien ihre Präsenz in Long Beach zu Lasten von Los Angeles ausgebaut. Beide Häfen gelten als Tor für Produkte aus Asien.

Das Hafenmanagement von L.A. versucht nun gegenzusteuern – so werden Reedereien seit Jahresbeginn für zusätzliche Ladungen mit einem Bonus belohnt. www.portoflosangeles.org



WENDE: Einige größere Reedereien orientieren sich weg von Los Angeles.

Foto: Port of Los Angeles

Finnland setzt verstärkt auf LNG



PLANUNG: So soll der geplante Terminal für den LNG-Import im finnischen Tornio aussehen.

Finnland plant einen weiteren LNG-Terminal. Er soll ab 2017 auch die Versorgung von Schiffen sicherstellen.

Die Anlage entsteht bis 2017 in Tornio am Nordrand des Bottnischen Meerbusens. Betreiber wird das Gemeinschaftsunternehmen Manga LNG Oy, an dem vier Industrieunternehmen beteiligt sind. Die technische Umsetzung übernimmt der

Konzern Wärtsilä, der nach Angaben von Manga LNG Oy-Chef Pekka Erkkilä wegen seiner großen Kompetenz in Sachen LNG ausgewählt wurde. Das Auftragsvolumen beträgt insgesamt rund 100 Millionen Euro. Der neue Terminal ist Teil eines Infrastrukturprogramms, das u.a. auch im südwestfinnischen Hafen Turku einen LNG-Import-Terminal vorsieht. www.wartsila.com

Foto: Wärtsilä

Strittige Kosten

Der EU-Kommissar für Industrie, der Italiener Antonio Tajani, will im Panamakanal-Konflikt vermitteln.

Es geht um Mehrkosten beim Ausbau des Panamakanals (s. S. 30) in Höhe von 1,6 Mrd. Dollar, die das italienisch-spanische Baukonsortium für sich reklamiert. Die Kanalverwaltung hält die Forderung für weit überzogen – und lehnt bisher auch eine externe Vermittlung ab. www.panacanal.com



KANAL: Die Arbeit geht wegen der strittigen Forderungen nur noch schleppend voran.

Foto: Wlanti – Fotolia.com

ANZEIGE



BAUWERK: Die Schleusenanlagen gelten schon heute als größte Betonbauten der Welt – und die neuen werden noch größer.



Oh, wie teuer ist Panama

Der Ausbau des Panamakanals wird zwar teurer als geplant und verzögert sich – doch die Arbeiten sind weit fortgeschritten. Das Konkurrenzprojekt von Nicaragua ist ein zusätzlicher Ansporn. Text: Birgit Nolte-Schuster

Es hätte ein schöner runder Geburtstag werden können. Pünktlich zum 100-jährigen Jubiläum der Eröffnung des Panamakanals am 14. August 1914 sollte der Bau einer neuen, dritten Schleusenanlage abgeschlossen sein. Mit deren Kammern von 427 Meter Länge, 55 Meter Breite und 18,3 Meter Tiefe wäre zukünftig auch für Postpanamax-Schiffe die Durchfahrt möglich.

Weitere Komponenten des Ausbauprojektes, das in offiziellen Kostenplanungen mit 5,25 Mrd. US-Dollar ausgewiesen ist, sehen die Vertiefung und Erweiterung der Fahr- und Anfahrtsrinnen sowie eine Anhebung des Wasserspiegels des Gatún-sees um einen halben Meter vor. Bislang sind nach Angaben der Kanalverwaltung „Autoridad del Canal de Panamá“ (ACP) rund 72 Prozent des Programmes auf den Weg gebracht. Arbeitsteile wie Aus-

baggerarbeiten sind beispielsweise schon vollständig abgeschlossen. Mit der Konstruktion der Schleusenanlagen – schon die alten Schleusen gelten als die größten Betonbauten der Welt – wurde 2009 begonnen, und hier sind mittlerweile 65 Prozent fertiggestellt.

Symbolträchtiger Start

Doch wegen Bauverzögerungen und darauf begründeter Geldnachforderungen in Milliardenhöhe seitens des Baukonsortiums drohte zu Jahresbeginn sogar ein Baustopp. Auch wenn sich bei der Frage nach den vertraglichen Vereinbarungen und möglichen Konsequenzen schwierige Verhandlungen abzeichnen, deren Ausgang noch nicht vollständig absehbar ist: Das Einläuten der Postpanamax-Ära am Panamakanal dürfte sich bis mindestens Juni 2015 verschieben.

Dabei war der Beginn der Arbeiten auf der größten Baustelle der Welt symbolträchtig gewählt. Nach jahrelangen Diskussionen und der Durchführung eines verfassungsgemäßen Referendums wurde am 3. September 2007, dem 30. Jahrestag der Torrijos-Carter-Verträge, in denen die Rückgabe der Kanalhoheit von den USA an Panama vereinbart worden war, mit dem Ausbau der Wasserstraße begonnen. Eine längst überfällige Maßnahme, denn in den oben genannten Verträgen hatte sich Panama verpflichtet, neben der allgemeinen Passage auch die notwendigen Instandhaltungen und Modernisierungen zu gewährleisten.

Deren Dringlichkeit wird insbesondere beim Blick auf die weltweiten Flottenkapazitäten für Containerschiffe deutlich, denen beispielsweise in der Postpanamax-Größe für 2014 ein Anteil von 48,1 →





PLANUNG:
Ursprünglich sollte die Erweiterung zum 100. Jubiläum des Kanals fertig sein.

SCHLEUSE: Angesichts wachsender Schiffsgrößen ist die derzeitige Dimension der Infrastruktur nicht mehr zeitgemäß.

→ Prozent prognostiziert wird, davon 35,6 Prozent für 5.000 bis 10.000 TEU und 12,5 Prozent für 10.000 TEU und größer. Für diese Schiffsgeneration mit (bis Ende 2014) weltweit mehr als 800 Einheiten ist das Nadelöhr am mittelamerikanischen Isthmus schon längst zu klein geworden.

Doch auch die Chance, die Einnahmesituation für den Staat Panama zu verbessern, ließ das ambitionierte Bauprojekt sinnvoll erscheinen. Mit seinen 14.000 Schiffspassagen jährlich erwirtschaftet der Kanal einen Gewinn von ca. 485 Mio. Dollar, was einer Marge von 40 Prozent entspricht. Den Hauptanteil (70 Prozent) liefern die Kanalgebühren, die von der finanziell autonomen ACP in einem differenzierten Gebührensystem erhoben werden. Zusätzlich zur Nutzungsgebühr pro „Panama-Nettotonne“ ist die Höhe der Gebühren seit 1. Oktober 2002 vom Schiffstyp und dem in Anspruch genommenen Service abhängig. Das letzte Quartal 2013 war das beste in der Geschichte des Kanals: 87,7 Mio. Nettotonnen, also etwa 245 Mio. Kubikmeter, wurden durchgeschleust. Gebühreumsatz: gut 614 Mio. Dollar.

Enorme Einnahmen

Durch das neue Gebührensystem konnte der Kanalbetreiber seine Einnahmen um 13 Prozent verbessern. Doch auch die Gelder aus der täglichen Versteigerung der sogenannten „Passage-Slots“ sind nicht von Pappe; sie liegen zwischen 20.000 und 200.000 Dollar – zusätzlich zu den regulären Gebühren. So generiert der Kanal 7,8 Prozent des Bruttoinlandsproduktes von Panama. Zusammen mit der Wirtschaftsleistung der in der Kanalzone angesiedelten maritimen Dienstleister und Unternehmen beträgt der Anteil am BIP gut ein Drittel.

Verständlich, dass sich der „Konjunkturmotor“ Panamakanal durch die

Erweiterungsmaßnahmen als zentral-amerikanische Drehscheibe für die Wachstumsmärkte in Asien, aber auch Mittel- und Südamerika noch stärker positionieren will.

Zwar ist der Anteil des Kanals am globalen Seefrachtverkehr auf rund drei Prozent gefallen, doch die transportierte Warenmenge entspricht fünf Prozent des Welthandels. 60 Prozent aller in US-Häfen abgewickelten Güter passieren den Kanal. Insbesondere die 13 Liniendienste, die mit 120 Schiffen (durchschnittliche Größe 4.400 TEU) zwischen Asien und der Ostküste der USA via Panamakanal verkehren, belegen mit einem jährlichen Transportvolumen von mehr als drei Millionen TEU seine Bedeutung.

Doch die Kanalerweiterung wird sich nach Einschätzung von Rodolfo Sabonge,

Vizepräsident der ACP und zuständig für Marktanalysen, auch auf den Warenverkehr mit Bulkern und Tankern auswirken. So ermögliche der Ausbau auch eine Stärkung des Ölhandels etwa zwischen dem amerikanischen Golf und Ecuador. Ebenso sieht Sabonge eine starke Option für LNG-Tanker von mehr als 200.000 Kubikmeter Kapazität, die zwischen Trinidad und Chile verkehren. Auch auf die Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen Venezuela und China – sei es mit Öl oder mit Kohle und Eisenerz – habe der Kanalausbau großen Einfluss.

Logistische Drehscheibe

So wird das Panamakanal-Erweiterungsprogramm insgesamt als Möglichkeit gesehen, die strategische Position des Landes zu stärken und zu einer logistischen

Konkurrenz: Nicaragua plant eigenen Kanal

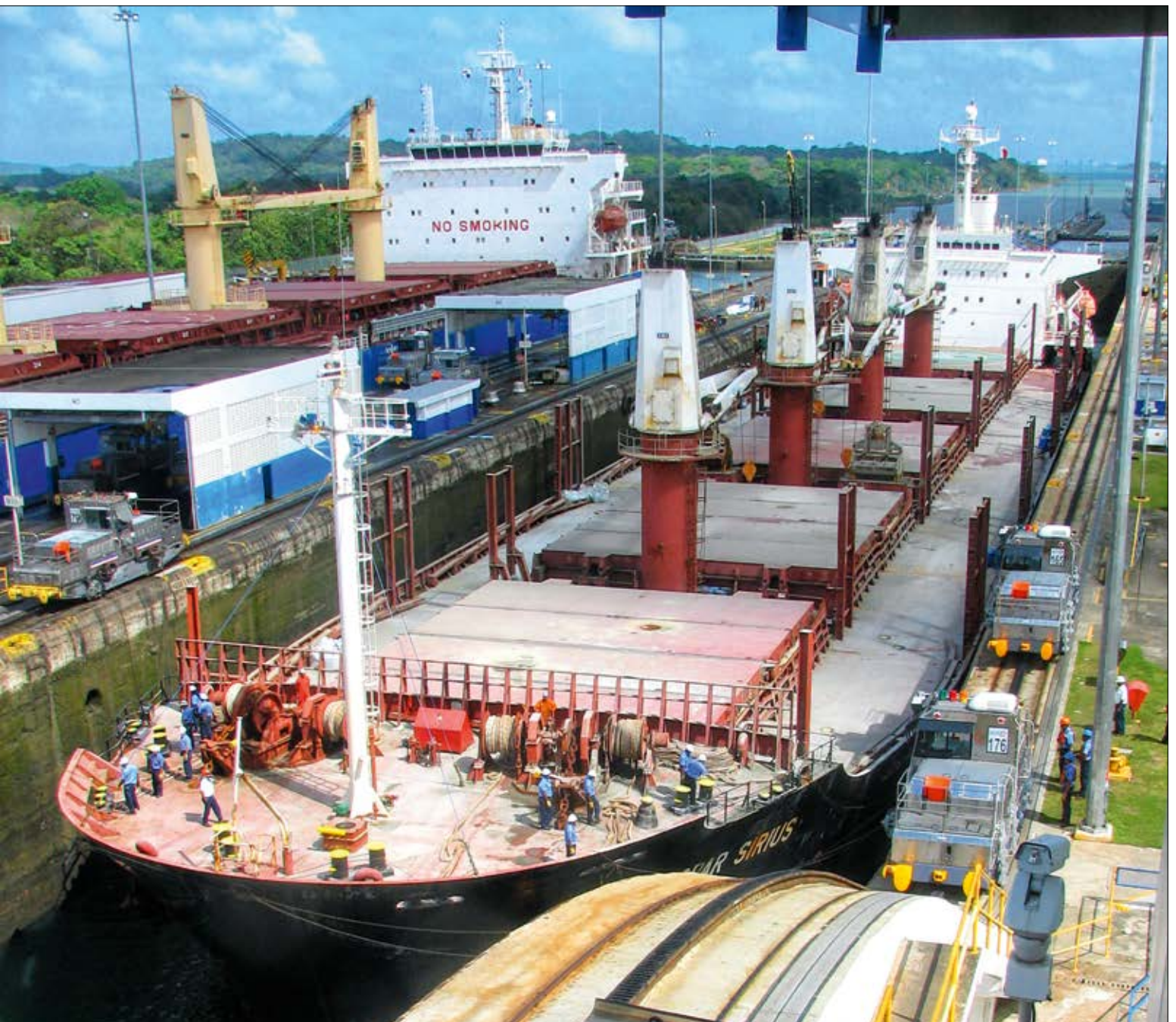
Projekt Nicaragua will im Dezember mit dem Bau eines 200 Kilometer langen Kanals zwischen Atlantik und Pazifik beginnen. Das teilten Nicaragua Präsident Daniel Ortega und der chinesische Bauunternehmer Wang Jing mit. **Investment** Allerdings ist der Bau umstritten. 40 Mrd. Dollar sind dafür veranschlagt – eine gewaltige Summe für ein Land mit einem BIP von etwa zehn Mrd. Dollar. Nicaragua hofft auf die Beteiligung weiterer lateinamerikanischer Länder – Zusagen gibt es aber bisher keine.

Kritik Das Projekt steht auch in der Kritik von Umweltschützern, weil für den Bau Regenwälder gerodet und Flüsse umgeleitet werden müssen. Gegner des Kanals fürchten zudem um

die Souveränität Nicaraguas: Die chinesische Baufirma darf den Kanal auf Grundlage eines Konzessionsvertrags 100 Jahre lang betreiben.



ROUTE: Verschiedene denkbare Varianten.



Dreh­scheibe, be­spie­lswei­se für die sich rasch ent­wickelnden Volkswirt­schaften in Kolumbien, Brasilien, Chile und Peru, zu werden. Dabei setzt man auf die gewachsenen Strukturen von effizienten Hafenterminals, interozeanischer Eisenbahn, Flughafen und der günstig gelegenen Freihandelszone.

Insofern wird dem geplanten Bau des Nicaragua-Kanals (s. Kasten) offiziell keine allzu große Bedeutung bei gemessen. In Panama vertraut man darauf, „die maritime und logistische Dreh­scheibe zu sein, die auf starke, auf internationalem Niveau agierende finanzielle und kommerzielle Dienstleister ebenso vertrauen kann wie auf eine stabile Wirtschaft, die den US-Dollar seit mehr als 100 Jahren verwendet“.

Doch angesichts der drohenden Konkurrenz im Norden bleibt Panama nicht untätig. So soll mit der Kanalerweiterung auch ein Ausbau des Logistikstandortes einhergehen. Derzeit lässt die Kanalverwaltung die Machbarkeit einer zusätzlichen Containeranlage auf der Pazifikseite ausloten. Der neue Hafen soll eine Kapazität von vier Mio. TEU haben.

Kanalausbau und mehr

Daneben lässt die ACP untersuchen, ob Ro-Ro-Anlagen und Logistik-Parks im Pazifik auf dem dafür aufgeschütteten Bodenaushub des neuen Kanals gegründet werden können. Die Wasserstraße soll zu einem Komplettanbieter für vielfältige Dienstleistungen aus einer Hand werden.

Damit es vor der „Toreinfahrt“ geordnet zugeht, hat Panama im Mai 2013 bei der IMO einen Vorschlag zur Einrichtung eines Verkehrstrennungsgebietes im Golf von Panama eingereicht. Konkret sollen drei zweispurige Verkehrstrennungsgebiete und damit zusammenhängende Fahrgebiete im Küstenbereich der Pazifikseite eingerichtet werden, die die „Schiffahrt in dieser Region verbessern und Unfälle vermeiden sollen“.

Ziel der Maßnahme ist es, trotz der durch den Ausbau des Kanals steigenden Anzahl und Größe der Schiffe eine reibungslose Abwicklung zu gewährleisten. Ein wichtiges Anliegen, dem ein rasches Placet zu wünschen wäre. Vielleicht ja rechtzeitig zum Geburtstag. ...

Petersburger Eisfahrt

Krachendes Eis, endlose Weiten, russische Kälte: Was wenig verlockend klingt, ist für hartgesottene Frachtschifftouristen ein ersehntes Abenteuer. Auf der „Helmut“ der Stader Reederei Jens & Waller kann man eine Fahrt durch die zugefrorene Ostsee nach St. Petersburg miterleben – und wie es sich anfühlt, wenn es nicht mehr weitergeht. Text und Fotos: Bernd Ellerbrock







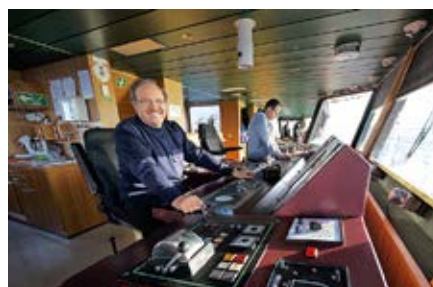
Noch ein allerletztes Ruckeln und Schütteln, dann ein sanfter Stoß, und die „Helmut“ bewegt sich keinen Zentimeter mehr vom Fleck. Kapitän Lothar Papke gibt Order in den Maschinenraum: „Detlef, es ist 14 Uhr, wir sind fest im Eis. Maschine stopp! Hörst du?“ „Schrei mich nicht so an“, echot es mit gespielter Empörung zurück. „Bin nicht schwerhörig – aber sensibel. Hörst du?“

Kurz darauf verstummt das ständige Wummern und Vibrieren des schweren Schiffsmotors, seine monotone Melodie erklingt nicht mehr, und eine seltsam ungewohnte Stille macht sich breit. Ruhe im Karton. „Helmut“, mit ihren 7.900 Tonnen Ladung in 450 Containern, ihrer zwölköpfigen Crew und drei Passagieren an Bord, hat sich im kompakten Eis selbst festgesetzt. Freiwillig und nicht etwa, weil dem Schiff die Puste ausgegangen wäre.

Denn Kapitän Papke (59) hat am frühen Nachmittag Ankerplatz Nummer 4 erreicht, seine ihm zugewiesene Wartepo-

sition auf Reede in der Eiswüste vor Kronstadt. Anker werfen muss er hier freilich nicht, das rund 60 Zentimeter dick gefrorene Ostseewasser wird das Schiff fest umklammern und auf Position halten, von ein wenig Drift vielleicht abgesehen.

Geduld ist von nun an eine gefragte Tugend. Wer weiß, wann es weitergeht zur Einfahrt nach St. Petersburg. Heute noch? Auf keinen Fall, der Inbound-Konvoi wird gerade zusammengestellt, und die



ROUTINIER: Kapitän Lothar Papke manövriert gekonnt durchs Eismeer.

„Helmut“ ist nicht dabei. Morgen? Wohl kaum. Und übermorgen? Achselzucken, die Russen würden sich schon melden. Bis hierher, 20 Seemeilen vorm Ziel, lief für die im Linienverkehr zwischen Rotterdam, Hamburg und St. Petersburg eingesetzte MS „Helmut“ noch alles nach Plan. Nun aber heißt es warten, warten, warten...

Zwölf Tage braucht das 134 Meter lange und 22,5 Meter breite Feederschiff



SPARRINGSPARTNER: „Chief“ Detlef Stampärt hält die 8.000 kW der Maschine am Laufen.

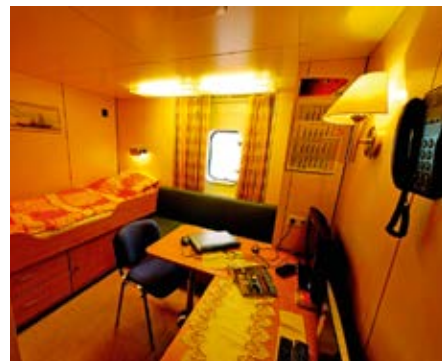
für seinen Rundkurs von insgesamt 2.300 Seemeilen, an den sich der nächste nahtlos wieder anschließt. Nur mit fahrenden Schiffen rund um die Uhr lässt sich Geld verdienen – und mit Pünktlichkeit. Eine kleine Verzögerung in Rotterdam ist in Hamburg drei Tage zuvor bereits wieder aufgeholt, wo „Helmut“ wegen ganzer 30 Container am Burchardkai festgemacht hat und anschließend fahrplanmäßig ablegen kann.

Hamburg ist auch Einschiffungshafen für drei Passagiere, die bei einem typisch norddeutschen Mix aus Schnee, Regen und Kälte froh sind, ihre gemütlichen, warmen und modern eingerichteten Kammern beziehen zu können. Auf dem Kapitänsdeck, also ganz oben mit freiem Blick nach vorn: die geräumige Eignersuite mit Wohnraum, Schlafraum und Bad. Auf dem C-Deck eine normale kleine Mannschaftskabine und auf dem B-Deck die etwas größere für einen 3. Offizier mit freiem Blick seitwärts. Auf einem Schiff spiegeln die Kammergrößen schon seit jeher die Bordhierarchie wider.

Freie Kammern vergibt die Traditionsreederei Jens & Waller aus Stade im Alten



MAHLZEIT: In der Messe werden Offizieren und Passagieren die Speisen serviert.



KOMFORT: Die Kabinen sind recht modern und behaglich eingerichtet.

Land gerne an mitfahrende Gäste, die an Bord ihrer drei baugleichen Schiffe „die Weltmeere erkunden möchten“.

Lockruf des Eises

Doch was soll reizvoll sein an einer winterlichen Fahrt in die grimmige Kälte des Finnischen Meerbusens? Warum eine mehrtägige Schiffsreise nach St. Petersburg, das man doch auch in drei Stunden mit dem Flieger erreichen kann? Und wenn schon

Schiff, warum nicht als Ostsee-Kreuzfahrt im Hochsommer, wo das Sonnendeck mit Cocktails und Swimmingpool lacht? Was lockt just dorthin, wo die Nächte immer noch länger sind als die Tage?

Es ist das Eis, und zwar bannig viel davon. Schon seit Jahrhunderten müssen die Menschen am Bottnischen und Finnischen Meerbusen damit leben, dass hier die Ostsee im Winter regelmäßig monatelang zufriert, bisweilen bis in den Mai hinein. →



WINTERBETRIEB: Der Containerfeeder „Helmut“ ist im Linienverkehr zwischen Rotterdam, Hamburg und St. Petersburg eingesetzt.

→ Nur mühsam können dann Eisbrecher die Fahrrinnen und Häfen freihalten.

Für Passagiere sind solche Fahrten noch wahre kleine Abenteuer – direkt vor der Haustür. Zwar nicht vergleichbar mit einer Expeditionsfahrt in die Arktis, aber dafür für einen Bruchteil von Preis und Zeit zu haben. „Ice is nice“ heißt es auch unter Seeleuten, die sich trotz Widrigkeiten und Strapazen der Faszination einer knackigen Eisfahrt kaum entziehen können.

Nach 48 Stunden Fahrt, mitten in der Nacht, erreicht die „Helmut“ die ersten Eisfelder in Höhe der Rigaer Bucht. Das Spektakel beginnt. Zur Begrüßung pochen die ersten Treibeisklumpen gegen die Bordwand. Tock, tock, tock. Große und kleinere Exemplare, die aussehen wie die

unregelmäßigen Einzelteile eines in 1.000 Stücke zerbrochenen Spiegels, blitzen im Scheinwerferlicht des Schiffes auf, taumeln an der Bordwand längs und verschwinden achtern wieder in der dunklen Nacht. Weg sind sie, neue kommen angebrandet. Tausende.

Stoßen, Rütteln, Kippeln

So geht das eine ganze Weile, und die „Helmut“ verliert kaum an Fahrt, stampft mit 16 Knoten zügig voran, bis die erste geschlossene Eisdecke erreicht ist. Das Schiff mit der Eisklasse E 3 (nur für arktische Gewässer bedarf es einer noch höheren) und knapp 8.000 kW Maschinenleistung pflügt und sägt jetzt durch das gefrorene Nass wie Butter, wird dabei aber

langsamer und deutlich lauter, sodass auch der letzte Passagier in seiner Koje unweigerlich hochfährt. Willkommen im Eis! 400 Kilometer geschlossene Eisdecke liegen jetzt zwischen dem Schiff und seinem Zielhafen. Das Gepoltere durchs Eis ersetzt fortan das Säuseln von Gischt und Wellen. Und aus dem seichten Rollen oder Stampfen auf offener See wird jetzt ein Stoßen, Rütteln und Kippeln. Für die Passagiere hat das immerhin einen Vorteil: Seekrank kann jetzt keiner mehr werden.

Die glutrote Sonne, die da am nächsten Morgen tief im Osten aufgeht und beim Höhersteigen Himmel und Horizont für kurze Momente in Ockergelb anmalt, täuscht Wärme nur vor. Draußen sind es jetzt lausige minus 15 Grad, ein schneiden-



EISFISCHER:

Auf der Strecke sieht man immer wieder Angler, die bei eisigen Temperaturen mitten auf der Ostsee ihrem Hobby frönen.



BALANCEAKT: In der freien Fahrrinne muss gestoppt werden, damit der Lotse übersetzen kann. Dazu nutzt er eine Hebebühne, weil das Tenderschiff wegen der Eisdicke nicht nah genug herankommt.

der Wind frischt auf, und als nach kurzer Zeit die Morgenröte verblasst, werden die bunten Container zum einzigen Farbfleck in der weiß-grauen Eiswüste weit und breit.

Nun kann man die Kälte auch sehen. In der geschlossenen, sich bis zum Horizont hinstreckenden Eisdecke gleißt das fahle Sonnenlicht, wird gebrochen an Ecken und Kanten übereinandergeschobener Schollen, gespiegelt vom blanken, frischen Eis, türkisfarben reflektiert an Ecken, Kanten, Abbrüchen. Die von einer gigantischen Eisplatte versiegelte Ostsee als unendliches weißes Glitzermeer: wunderschön, gewaltig, erhaben. Wahnsinn! Die Passagiere haben bekommen, was sie wollten: Holiday im Ice.

Nur eins ist es hier nicht: einsam. Als Kapitän Papke pünktlich um 8 Uhr seine Brückenwache antritt, ist die „Helmut“ nicht allein. Auf dem maritimen Highway, dieser Eisautobahn nach St. Petersburg, sind Dutzende von Schiffen unterwegs. Leuchtend rot gestrichene Tanker, mit Holzstämmen vollgepackte Bulker und vor allem Frachter mit Tausenden von Contain-

nern an Bord quälen, schieben und drängen sich gen Osten. Aus dem stoischen Geradeauskurs von Waypoint zu Waypoint mit Autopilot wie auf offener See ist hier ein einziges Suchen, Tasten und Schlängeln geworden.

Mit voller Wucht ins Eis

Jeder fahndet nach dem besten Weg, keiner möchte stecken bleiben, alle wollen da lang, wo möglichst wenig Eis gebrochen werden muss und möglichst viel Treibstoff gespart werden kann. Hauptsache, es geht voran – und sei es auch nur mit ein paar Knoten Fahrt. Wenn gar nichts mehr geht, wird auch schon mal im eigenen Fahrwasser zurückgesetzt und mit voller Wucht wieder ins Eis hineinmanövriert. „Ramming“ nennen sie das.

Lothar Papke kennt sich in diesen Gewässern und im Eis bestens aus. Schon als 16-Jähriger fuhr er zur See, bis zur Wende für die staatseigene „Deutsche Seereederei“ der DDR. Der Mann hat eine Menge zu erzählen – aber jetzt nicht. Zwar sind Eisfahrten für den Routinier nichts Beson-

deres. Dennoch steht er nun stundenlang hoch konzentriert hinter seinem Fahrstand, die elektronische Seekarte fest im Blick, das Fernglas griffbereit, mit den Augen ständig den Horizont absuchend.

„St. Petersburg Traffic“ hat die „Helmut“ und weitere Schiffe mit geringem Tiefgang auf eine Route weit südlich und küstennah geleitet. Eine Art „Nebenstrecke“ vom Hauptverkehrsweg sozusagen, für die die täglich aktualisierte bunte „Eiskarte“ des Schwedischen Hydrologischen Instituts „Close drift ice“ von 25 cm Dicke bei einem Bedeckungsgrad von 70 bis 80 Prozent verzeichnet.

Kapitän Papke weiß, dass er hier gut durchkommt: „Besser frisches und geschlossenes Eis knacken als in schwimmendes und kompaktes Eis reinfahren.“ Da bleibe man schnell mal stecken. Am schlimmsten seien aber Presseisrücken, die entstehen, wenn Wind und Wellen zerschlagene Eisschollen meterhoch übereinanderschieben. Um sie ausfindig zu machen, schickten die Russen schon mal Helikopter los. Dass der stürmische →

→ Wind den Schnee weggefegt habe, sei von Vorteil. Denn so sei die Beschaffenheit des Eises besser zu erkennen. Dunkles Eis? „Sollst du suchen! Das ist jung und dünn.“ Helles Eis? „Sollst du meiden! Alt, dick und kompakt.“ Wieder eine Lektion Eislehre vom „Alten“ für die Passagiere.

Stunde um Stunde rumpelt die „Helmut“ ostwärts, verliert schon mal kräftig an Fahrt, denn das Eis wird langsam, aber sicher immer dicker. Bald taucht auch der erste Eisbrecher auf, der einen Holzfrachter auf den Haken genommen hat, der nicht mehr weiter kam. Papke und sein 67-jähriger Chief Detlef Stampärt, der auf einen Pott Kaffee hoch auf die Brücke gekommen ist, frotzeln voll falschen Mitleids rum. „So schnell wie auf'm Haken ist der noch nie durchs Eis gekommen.“ Und gezahlt werden müsste auch, denn Eisbrecherunterstützung sei zwar kostenfrei, nur



HELFER: Russische Eisbrecher wie hier die „Kapitan Nikolaew“ halten die Fahrrinne frei.

eben das Abschleppen nicht. „Das wird halbstündlich abgerechnet“, weiß Papke und erweckt den Eindruck, als würde ihm so etwas natürlich nie passieren. Eisbrecher mit ihren hohen ockergelben Aufbauten sind ab hier ständige Begleiter.

Manchmal scheinen sie nur auf der Lauer zu liegen, dann ziehen sie gleich mehrere Schiffe hinter sich her.

Chaotisch gestapelte Brocken

Unter stahlblauem Himmel können sich die Passagiere der „Helmut“ am vielen Eis gar nicht sattsehen. Es kommt in immer neuen Variationen daher: mal als geschlossene, glatte Fläche; dann wieder zerbröselst vom vielen Durchpflügen der Schiffe wie bei einem Streuselkuchen. Mal als tonnenschwere Eisplatten schwimmend in Waken, also im offenen Wasser, dabei lautstark gegen die Bordwand hämmern; dann wieder als bizarre Landschaften von in Kleinteile zerlegten und wild-chaotisch übereinandergestapelten Brocken oder als geschuppte Formationen. Kilometerweite Flächen sehen aus, als hätte erst ein Riese kübelweise Gips ausgegossen und anschlie-



SOLIDARITÄT: Weil die „Helmut“ nahe genug vorbeifährt, kann sie die im Eis festsetzenden Schiffe befreien.



WINTERDIENST:

Die Assistenzschlepper sind im Petersburger Hafen rund um die Uhr in Bewegung, um das Eis aufzulockern.

ßend der Wind sich künstlerisch am Formen wirrer Skulpturen versucht. Wer sich bei der Kälte rauswagt, den Decksturm verlässt und die Gangbord entlang zum Bug begibt, bekommt auch akustisch einige geboten. In der Eis-Symphonie ratscht, knirscht, kracht, schmurgelt, pocht und dröhnt es – unentwegt.

Die „Helmut“ kämpft sich derweil weiter durch die frostige Materie, am liebsten in von anderen Schiffen freigefahrenen und vom Eis noch nicht wieder zurückeroberten Rinnen. Hier hilft der Stärkere zwangsläufig dem Schwächeren. Auch Papke weiß das zu nutzen. „Der da ist unser Freund“, stellt er nüchtern fest, als er sich eine Zeit lang hinter einen Bulker hängt. „Und die drei da“, Papke zeigt mit dem Finger auf den Radarschirm, „können nicht mehr, liegen fest. Ende, aus. Null Knoten!“ Aus eigener Kraft scheinen die Schiffe nicht mehr voranzukommen. Für sie beginnt jetzt die Geduldprobe, wann sich ein Eisbrecher ihrer erbarmt.

Da kommt in Lothar Papke die alte Pfadfindermentalität hoch: jeden Tag eine gute Tat. Denn „Ameland“, „Cinnamon“ und „Rusich 5“ liegen so dicht beieinander, dass die „Helmut“ bei einer geschickten Durchfahrt die Hilflosen vom Würgeeis

befreien könnte. Ein nautisch nicht ungefährliches Manöver – schon meldet sich „Cinnamon“ über Funk mit einem warnenden „Dangerous, too dangerous!“. Papke lässt sich aber nicht beirren, manövriert die „Helmut“ nah an den Steckengebliebenen vorbei und knackt die Eisplatten. Als er die drei hinter sich gelassen hat und sieht, dass sie bis auf den Russen wieder in Fahrt kommen, überzieht ein stolzes Grinsen sein Gesicht: „Na bitte. Wollen die hier etwa auf den Frühling warten, oder was?“

Klirrende Kälte

Am nächsten Mittag ist es mit dem Fahren erst mal vorbei. Keine Einfahrt nach St. Petersburg! Die „Helmut“ gesellt sich zu einem Dutzend weiterer Schiffe, die hier auf Reede vor Kronstadt Zwangspause einlegen müssen.

Die Fahrinne in die Zarenstadt ist so eng, dass Schiffe sich nicht begegnen können und deshalb nur in Konvois herein- oder herausgelassen werden. Ein mühseliges Unterfangen, aber St. Petersburg ist nun mal Russlands „Fenster nach Europa“ – allein aus Hamburg werden jährlich über 600.000 Container dorthin geschafft. Ein ständiger Warenstrom, der nicht abreißen darf, lebenswichtig für eine boomende Volkswirtschaft.

All die Güter liegen nun hier draußen auf Dutzenden von im Eis gestrandeten Schiffen. Die Frachter liegen bereits in Fahrtrichtung, den Bug trotzig gegen den eisigen Sturm gerichtet. Auf Abruf bereit. Dann werden erst die Eisbrecher vorfahren und wenn nötig helfen. Und im Hafen assistieren die Schlepper, verwirbeln Eis zwischen Schiffsrümpfen und Kaikante, damit überhaupt angelegt werden kann: Ein „Schlepperballett“ ist da rund um die Uhr zu bewundern – gerade nachts eine Vorführung der besonderen Art.

Zeit genug wird es auch für die Passagiere geben, sich die Stadt an der Newa anzuschauen: Bis alle Container abgeladen, mehrere Terminals angelaufen und neue Boxen aufgeladen sind, vergehen zwei Tage. Dann heißt es erneut Warten auf den nächsten „Outbound“-Konvoi. Immer wieder dieselbe mühsame Prozedur, weil „Väterchen Frost“, dieser mächtige Zauberer, über den russischen Winter herrscht. Er lässt Flüsse und Seen gefrieren, Schneestürme über das Land fegen und hält Russland monatelang in eisigem Griff. Auf den festsitzenden Schiffen wollen indes alle nur den einen erlösenden Funkspruch hören: dass es weitergeht. Irgendwann wird auch die „Helmut“ an der Reihe sein. ...



MS „Helmut“ (Reederei Jens & Waller)

Das Schiff Die im November 2006 bei Sietas in Hamburg fertiggestellte „Helmut“ ist 134 Meter lang und 22,50 Meter breit. Sie hat wie ihre baugleichen Schwestern „Ruth“ und „Wilhelm“ eine Kapazität von 868 TEU.

Die Reederei Die Reederei Jens & Waller GmbH & Co. aus Stade blickt auf eine lange Schifffahrtstradition zurück: Schon vor dem Zweiten Weltkrieg nahm Wilhelm Waller die ersten

Schiffe in Betrieb. Seit 1959 fährt sein Sohn Dieter Waller zur See. Seit 2005 leiten Kapitän Dieter Waller und sein Neffe, der Dipl.-Ing. Ulf Jens, gemeinsam das Familienunternehmen und managen die kleine Flotte.

Der Service Auf Wunsch nimmt die Reederei Passagiere mit, die an Bord der Frachtschiffe die Weltmeere erkunden möchten.

www.reederei-jenswaller.de

SCHIFFSFINANZIERUNG



HINGUCKER: Der futuristische Firmensitz der Reederei MST im oberpfälzischen Schnaittenbach wurde im Juni 2012 eingeweiht.

MST realisiert mit Direktanlegern Finanzierung für zwei Neubauten

Die bayrische Mineralien Schifffahrt Spedition und Transport GmbH hat bei einer chinesischen Werft zwei Spezial-Bulker mit jeweils 27.700 dwt bestellt, die 2015 und 2016 ausgeliefert werden sollen.

Die Bulker-Reederei nutzt damit laut Geschäftsführer Matthias Ruttmann die für Käufer aktuell günstigen Konditionen. „Wir haben fast alle unsere Schiffe gekauft, wenn der Markt am Boden war, und dadurch nicht unnötig Geld verbrannt“, sagt Ruttmann. Seit 2009 hat sich der Umfang der Flotte nahezu verdoppelt.

Bei den beiden neuen Schiffen handelt es sich um „FLEX“-Massengutfrachter, die sowohl flüssige als auch trockene Ladung aufnehmen können. Die Gesamtinvestition beläuft sich laut Ruttmann auf 25 bis 30 Mio. Dollar. Bemerkenswert ist, wo das Geld herkommt: Die Neubauten werden je zur Hälfte mit Fremdkapital von der Bank und Eigen-

kapital finanziert. Von den Eigenmitteln wiederum stammt MST 50 Prozent. Die andere Hälfte kommt von privaten Investoren – heutzutage eine echte Rarität. „Für uns ist das nichts Neues“, sagt Ruttmann.

Reederei und Anleger in einem Boot

Die Reederei habe einen Pool von rund 300 Direktinvestoren, die man ansprechen könne. „Und da wir eine schlanke Struktur und niedrige Kosten haben, sind die Investoren gern dabei“, sagt der MST-Chef. Dem klassischen KG-Modell weine er keine Träne nach. Trotz der anhaltenden Krise zahle man bei allen eigenen Schiffen Zins und Tilgung. An den beiden Neubauten seien jeweils 30 bis 60 Anleger beteiligt.

„Wir sind langfristig hungrig und nicht kurzfristig gierig“, umschreibt Ruttmann das auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Geschäft von MST. Wichtig sei, dass sich die Reederei, die

je zur Hälfte seiner Familie und einem europäischen Bergbaukonzern gehört, auch selbst finanziell engagiere: „Die Hälfte des Eigenkapitals haben wir im Feuer – das heißt, wir leiden und freuen uns mit den Anlegern.“

Statt Zeitcharter stehen bei der Reederei traditionell Ladungsverträge im Vordergrund. Eine Ausnahme sind die beiden mit 76.000 dwt bisher größten Schiffe der Reederei, die im Februar und Mai ausgeliefert werden – hier besteht eine langfristige Chartervereinbarung mit dem Bergbau-Konzern Rio Tinto.

Die Schifffahrtskrise geht auch an MST nicht spurlos vorüber. „Es fängt an, wehzutun“, sagt Ruttmann. Er wünscht sich mehr Disziplin in der Branche: „Ich bestelle Schiffe nur, wenn ich Ladung dagegen habe – oder als Ersatz für Schiffe, die dann aus dem Markt gehen.“ Dadurch werde die Flotte effizienter und umweltfreundlicher, so der bayrische Reeder. www.minship.com



BESTELLUNG: Die „FLEX“-Reihe ist für flüssige und trockene Ladung geeignet.



NEUBAU: Die „Nina-Marie“ von 2012 ist ein 34.880-Tonner mit vier Kranen.

Foto: MST

„Deutschland“ verkauft

Callista Private Equity erwirbt die Mehrheit an der Reederei Peter Deilmann und der MS „Deutschland“.

Über den Kaufpreis wurde nichts bekannt. Nach dem Erwerb der Mehrheitsbeteiligung will die Münchner Callista Private Equity die vom Verkäufer Aurelius seit 2010 eingeleitete Neuausrichtung durch weitere operative und strategische Maßnahmen vorantreiben. Der neue Eigentümer plant für das Unternehmen außerdem eine weitere Kapitalzufuhr mit einer Stärkung der Eigenkapitalkomponente, um den Wachstumskurs nachhaltig zu unterstützen.

Christopher Nolde, Geschäftsführer der MS Deutschland GmbH, beteiligt sich im Rahmen der Transaktion am Unternehmen und bleibt an Bord, um seine erfolgreiche Arbeit fortzusetzen und die Neuausrichtung zu forcieren. „Es gibt kaum eine deutsche Marke, die so sehr Träume und Sehnsüchte nach den schönen Dingen des Lebens verkörpert wie das ‚Traumschiff‘, sagt Callista-CEO Olaf Meier. Es gebe trotz der von Aurelius eingeleiteten Maßnahmen aber noch viel zu tun. Die „Deutschland“ sei insgesamt eine sehr anspruchsvolle Managementaufgabe.

Die jüngsten Vermarktungstrends des Luxusliners zeigten eine sehr positive Entwicklung. Die Ausrichtung und Positionierung der „Deutschland“ als „Grand Hotel auf See“ werde unter Callista beibehalten, um den Passagieren die gewohnte Servicequalität zu gewährleisten und diese noch zu erhöhen.

www.callista-pe.de

01 Buss Capital mit guten Ergebnissen

Buss Capital meldet gute Ergebnisse für das Jahr 2013. Das Hamburger Investmenthaus hat vergangenes Jahr **insgesamt rund 57 Mio. Euro** eingeworben. Dazu trugen **drei Containerfonds und acht Container-Direktinvestments** bei. Geschäftsführer Marc Nagel: „Wir konnten unser Platzierungsergebnis ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres halten. Wir blicken damit auf ein erfolgreiches Jahr zurück, das ansonsten **durch ein schwieriges Umfeld im Fondsmarkt geprägt** war.“ 2012 hatte Buss Capital rund 61 Mio. Euro eingeworben.

Parallel zu den Platzierungszahlen veröffentlichte Buss Capital eine Kurzleistungsbilanz. Insgesamt waren zum Stichtag 31. Dezember 2013 **elf Fonds mit einem Investitionsvolumen von insgesamt mehr als 1,5 Mrd. US-Dollar** aufgelöst beziehungsweise in Auflösung. Hätte sich ein Anleger mit dem gleichen prozentualen Anteil an diesen Fonds beteiligt, läge seine **Rendite im Schnitt bei voraussichtlich rund 7,4 Prozent**. Geplant waren rund 6,7 Prozent (IRR). Gleichzeitig zahlten die 16 laufenden Fonds im Jahr 2013 plangemäß rund 6,7 Prozent auf die Einlagen aus. Die laufenden Fonds verwalten **ein Investitionsvolumen von insgesamt rund 1,5 Mrd. US-Dollar**. Nagel: „Unser aktives Portfoliomanagement und der stabile Containerleasingmarkt zahlen sich für die Anleger aus. Das überzeugt inzwischen auch institutionelle Investoren.“

www.buss-capital.de

02 Aus Scorship wird Mercator Navigation

Die Scorship Navigation GmbH & Co. KG ist umbenannt worden. Die Reederei firmiert nun **unter dem Namen Mercator Navigati-**

on GmbH & Co. KG. Außerdem gab es Veränderungen in der Unternehmensführung: Emanuele Lauro und Tobias König sind als Geschäftsführer aus dem Unternehmen ausgeschieden. König hatte zuvor bereits die Führung von König & Cie. und der Marneve AG abgegeben. **Frank Kunkel wurde zum neuen Mercator-Geschäftsführer** ernannt. Er und Jens Mahnke werden somit zukünftig das Unternehmen leiten. Ferner fand eine Trennung von der Scorpio Group statt. www.mercator-navigation.de

03 Rekordjahr für Zweitmarkt

Höchstkurse **bis zu 745 Prozent des Nominalwertes** – die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG verzeichnet am Zweitmarkt für geschlossene Fonds mit einem Handelsumsatz von nominal 187 Mio. Euro 2013 **das beste Jahr der Unternehmensgeschichte**. Der Handelsumsatz ist im Vergleich zum Vorjahr (146 Mio. Euro) um 28 Prozent gestiegen. Die **Anzahl der Vermittlungen erhöhte sich ebenfalls** deutlich um rund 19 Prozent. „Insgesamt konnten wir **2013 mit 5.016 Stück** gegenüber 4.212 Stück im Vorjahr deutlich mehr Fondsanteile vermitteln“, resümiert Vorstandsmitglied Alex Gadeberg.

Am häufigsten gehandelt wurden Immobilienfonds mit einem Anteil von 64 Prozent, gefolgt von **Schiffsbeteiligungen mit rund 20 Prozent**. Private Anleger machten nach wie vor den größten Anteil vom Umsatz aus. So waren rund **60,15 Prozent der Käufer im Jahr 2013 private Investoren**. Auf der Verkäuferseite stellten Privatpersonen 90,23 Prozent des Gesamtumsatzes. Die Fondsbörse Deutschland konnte die Zusammenarbeit mit Banken und Sparkassen auf **insgesamt 290 Kooperationspartner** ausbauen. www.zweitmarkt.de

ANZEIGE

Keine Entwarnung bei Schadenskosten Text: Michael Hollmann

Obwohl die Preise für Schiffsneubauten, Rohstoffe und Material in den vergangenen Jahren zum Teil deutlich gesunken sind, gibt es für die Seekaskoversicherer keine Entlastung bei den Schadenersatzkosten. Im Gegenteil: Die durchschnittlichen Schadensummen für in Deutschland versicherte Schiffe sind 2013 sogar spürbar gestiegen.

Das lassen Zahlen des Vereins Hanseatischer Transportversicherer (VHT) erkennen, der zentral die Schadensbearbeitung für die deutschen Schiffsversicherer übernimmt. So ging 2013 die Zahl der Schadensfälle im Bereich Seekasko bei nahezu gleicher Zahl von versicherten Seeschiffen (ca. 1.900) von 748 im Vorjahr auf 653 zurück. Die Schadenskosten in der Sparte stiegen nach vorläufigen VHT-Zahlen aber von 90 auf 97 Mio. Euro. VHT-Vorstandsvorsitzender Dr. Sven Gerhard sprach vor Versicherern und Maklern auf dem VHT-Neujahrsempfang in Bremen von „einigen sehr arbeitsintensiven Großschäden“, die die Kapazitäten des Vereins gebunden hätten.



CHECK: Das Thema Sicherheit hat an Bord von Schiffen oberste Priorität.

Seekasko nicht kostendeckend

Dazu dürfte der schwere Brand an Bord des Containerfrachters „Hansa Brandenburg“ zählen, der in der Schiffsdatenbank IHS Fairplay als Totalverlust aufgelistet wird. Gerhard äußerte sich nicht zu konkreten Schadensfällen oder beteiligten Unternehmen. Als Totalverlust abgeschrieben werden musste auch ein Mehrzweckfrachter, der vor Südafrika sank. Die durchschnittliche Schadenshöhe stieg folglich deutlich auf 148.000 Euro an. Derselbe Trend ließ sich in den Nebensparten (Loss of Hire/Verdienstausfall, Flusskasko, Schiffsneubau, Reparaturhaftpflicht von Werften) der Schiffsversicherer beobachten, die ebenfalls durch den VHT betreut werden.

Alle Sparten zusammengerechnet, fiel die Anzahl der Schäden von 858 auf 738, während der finanzielle Schaden für die Versicherer um ein Drittel auf 136 Mio. Euro in die Höhe schoss. Das Prämienaufkommen im Segment Transport hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) noch nicht bekannt gegeben. Angesichts der „weichen“ Prämienraten und des stagnierenden Objektbestands ist wohl davon auszugehen, dass das Jahr 2013 für etliche deutsche Seekaskoversicherer und Assekuradeure (Zeichnungsagenten) wieder verlustreich verlief. Damit lägen die Gesellschaften im weltweiten Trend: Auch auf globaler Ebene kann das See-

kaskosegment nach Schätzung der International Union of Marine Insurance seit nunmehr 16 Jahren seine Kosten nicht decken.

Besorgt zeigt sich VHT-Geschäftsführer Ralf Bussing über die weltweite Zunahme von Brandschäden auf Containerschiffen. Prominentes Beispiel: die „MSC Flaminia“. Das in Skandinavien versicherte Schiff irrlichterte 2012 mehrere Wochen von Bergungsschleppern begleitet durch den Atlantik, bevor es in Wilhelmshaven anlegen durfte. Mehrere Menschen kamen ums Leben. Der VHT schließt sich den Forderungen der IUML nach einer besseren Ausstattung von Containerschiffen mit Löschmonitoren und einer wirksameren Abschottung der Luken an, damit sich Feuer an Bord schwerer ausbreiten kann. „Wichtig ist, dass die Mannschaft Zeit gewinnt, um sich selbst in Sicherheit zu bringen, und dass die professionellen Berger anschließend mehr Zeit bekommen“, so Bussing.

Zum Glück für die Versicherer sind Großbrände in der Schadenstatistik immer noch eher Einzelfälle. Bei der Masse der Schäden, die den Alltag der Sachverständigen und Gutachter beim VHT bestimmen, handelt es sich um Maschinenschäden und Kollisionen mit schwimmenden oder festen Objekten. „Schäden rund um die Maschine sind nach wie vor unser Hauptbetätigungsfeld“, so Bussing. Als Erfolg wertet der VHT-Geschäftsführer die Stabilisierung des Seekaskobestands mit knapp

1.900 Schiffen. Zwar nimmt die in Deutschland bereederte Flotte durch Insolvenzen und Schiffsverkäufe in den letzten zwei Jahren tendenziell ab.

Auch der VHT-Bestand war 2012 gesunken. Inzwischen seien jedoch vermehrt Zugänge von ausländischen Flotten zu beobachten – vor allem aus Skandinavien und den Niederlanden. Bussing führt das u.a. auf niedrige Schadensbearbeitungskosten im deutschen Markt zurück. Im Durchschnitt beliefen sich die Kosten auf 3,7 % der Bruttoschadenshöhe, „zuzüglich Havariekommissare und Anwaltskosten landet man bei rund 5 %“, so Bussing. „Es hat sich gezeigt, dass wir damit international sehr wettbewerbsfähig sind.“

Richtlinien für die Abrechnung

Darüber hinaus habe sich der VHT mit seinen gut 30 Mitarbeitern in Bremen und Hamburg im vergangenen Jahr einige neue Tätigkeitsfelder erschlossen, so Vorstandschef Gerhard. Dazu gehörten nautisch-technische Gutachten für Transportwarensicherer und Risikobewertungen von Offshore-Projekten (technische Versicherung bzw. Montageversicherung). Zudem entwickelte eine Arbeitsgruppe des VHT nach einigen Maklerpleiten (Clausius, Carl Rehder) Richtlinien für den Abrechnungsverkehr zwischen Versicherungsmaklern und Versicherern bzw. Assekuradeuren.



In Kürze

Skuld führt zentrales Havariemanagement ein. Der norwegische P&I Club und Versicherer hat mit Sandro Vuylsteke erstmals einen Global Casualty Co-ordinator ernannt. Er soll bei Schiffshavarien alle Ressourcen und Teams im Skuld-Netzwerk koordinieren. Vuylsteke war zuvor Head of Claims bei Skuld in Kopenhagen, was sein Standort bleibt.

Lieferausfälle unter den Top-Risiken. Betriebs- und Lieferkettenunterbrechungen sind laut Allianz Risk Barometer 2014 das wichtigste Risiko in der Industrierversicherung. 50 bis 70 % aller versicherten Schäden gingen darauf zurück. Die Kosten hätten sich 2013 weltweit auf 26 Mrd. US\$ belaufen.

Klasse einigt sich auf Regeln. Die International Association of Classification Societies (IACS) hat gemeinsame Bauvorschriften für Massengutfrachter und Tanker verabschiedet. Ein Unterbietungswettbewerb bei den Standards soll so verhindert, den Schiffsentwicklern die Arbeit erleichtert werden. IACS-Standards für Containerschiffe sollen folgen.

Bulker mit höchsten Rechtsschutzkosten

Bei Bulkern sind rechtliche Risiken und Streitsummen nach einer Untersuchung des Swedish Club deutlich höher als in anderen Sparten der Schifffahrt.

In einem Bericht zu Freight Demurrage & Defence (FD&D) bzw. Schiffrechtsschutz schreibt der Versicherer, dass Trockenfrachtschiffe und Bulker in der Trampfahrt im Durchschnitt dreimal so viele und dreimal so teure Streitigkeiten verzeichnen wie Containerschiffe und Tanker. „Der Grund dafür dürfte in den unterschiedlichen Verkehrsmustern und Vertragsgestaltungen liegen“, heißt es.

Bulk Carrier werden typischerweise vielfach unterverchartert, sodass die Kette der Beteiligten länger ist als bei anderen Schiffstypen. Entsprechend steigt das Risiko, dass einer der Sub-Charterer mit Lieferanten oder Kunden über Kreuz gerät und das Schiff arretiert wird.

Allerdings sind die durchschnittlichen Streitsummen bei FD&D mit Einbruch der Fracht- und Charraten 2008 stark gesunken – von 7.000 auf zuletzt 3.000 US\$. Der Rechtsschutz deckt Gerichts-, Anwalts- und Beratungskosten, nicht aber Schadenersatzansprüche.

P&I Clubs halten Rückversicherung in Schach

Die Schiffshaftpflichtversicherer haben den befürchteten drastischen Anstieg der Rückversicherungskosten abgewendet.

So steigen die Rückversicherungsprämien, die Mitglieder der P&I Clubs als Zusatzgebühr bezahlen müssen, für Tanker und Trockenfrachtschiffe dieses Jahr nur um 5,25 %. Für Passagierschiffe erhöht

sich der Zuschlag um 20 %. Branchenexperten hatten mit deutlich größeren Kostensprüngen gerechnet, nachdem die Rückversicherer in den vergangenen zwei Jahren viel für schwierige Bergungsfälle („Costa Concordia“, „Rena“) zahlen mussten. Den P&I Clubs gelang es offenbar, den Kostenanstieg durch erhöhte Eigenbeteiligung zu mindern.

ANZEIGE

INDIZES



Massive Umwälzungen

Der Januar war von gravierenden Veränderungen in den Portfolien der Mutterhäuser großer Reedereien gekennzeichnet.

Nur mit einer Art Notverkauf gelang es China COSCO, wieder so viel Geld in die Kassen zu spülen, dass ein Delisting an der Börse von Shanghai vermieden werden konnte. Die Mutter von COSCO Container Lines erklärte, 2013 werde man schwarze Zahlen schreiben. Das allein wäre schon eindrucksvoll, waren die Verluste in den beiden Vorjahren mit rund 1,5 bzw. 1,6 Mrd. US-Dollar noch heftig. Gelungen ist der Sprung in die schwarzen Zahlen allerdings nur durch massive Verkäufe von Assets. Bis die Einnahmen aus der Schifffahrt wieder anziehen, kein schönes, aber ein effektives Manöver. Der Aktienkurs konnte so zumindest stabilisiert werden.

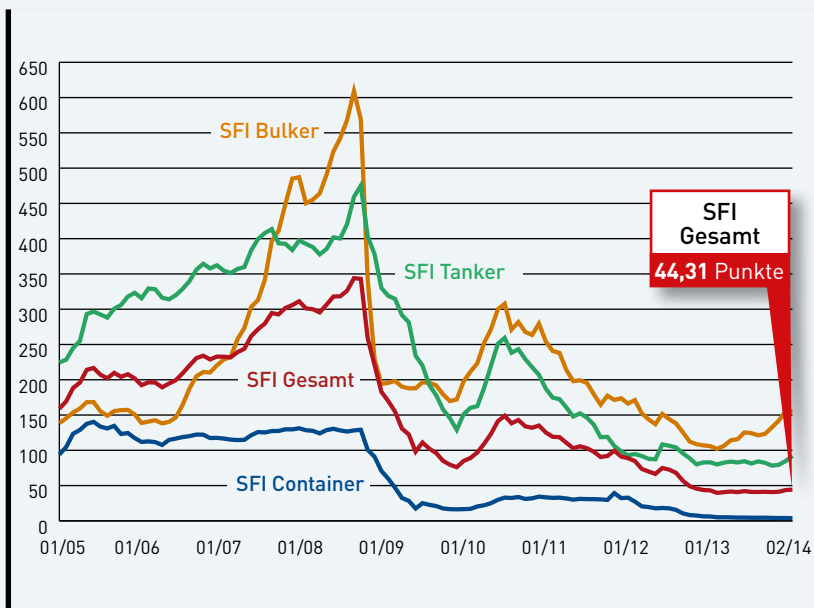


Noch dramatischer fiel der Cash-Regen bei Maersk aus. Die Dänen trennten sich von ihrer Beteiligung an Supermärkten, was rund \$ 5 Mrd. in die Kassen spült. Seit 2007

hat Maersk über \$ 16 Mrd. durch Verkäufe erzielt, Geld, das besonders in die Schifffahrt fließt. Analysten und Anleger applaudieren und lassen den Kurs nach oben schnellen.

Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 21.01.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.Ship: Tanker und Bulker laufen besser als Containerschiffe



Gegenüber dem Vormonat verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Anstieg von ca. 1,47 Prozent.

Charraten, Neubaupreise und Second-Hand-Preise der Containerschiffe blieben weitgehend konstant. Insgesamt führte dies vor dem Hintergrund des immer noch niedrigen Charratenniveaus und des schwächeren USD zu einem Rückgang des Index im Containersegment.

Bei den Tankern stiegen die Charraten in fast allen Größenklassen. Insbesondere die Raten für VLCC-Tanker verzeichneten erneut einen stärkeren Anstieg. Auch die Neubaupreise und die Second-Hand-Preise stiegen nahezu überall. Insgesamt führte dies trotz des etwas schwächeren USD zu einem stärkeren Anstieg des Index im Tankersegment.

Bei den Bulkern stiegen die Raten in allen Größenklassen. Die Neubaupreise und die Second-Hand-Preise blieben weitgehend konstant. Insgesamt führte dies zu einem leichten Anstieg im Segment Bulker. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

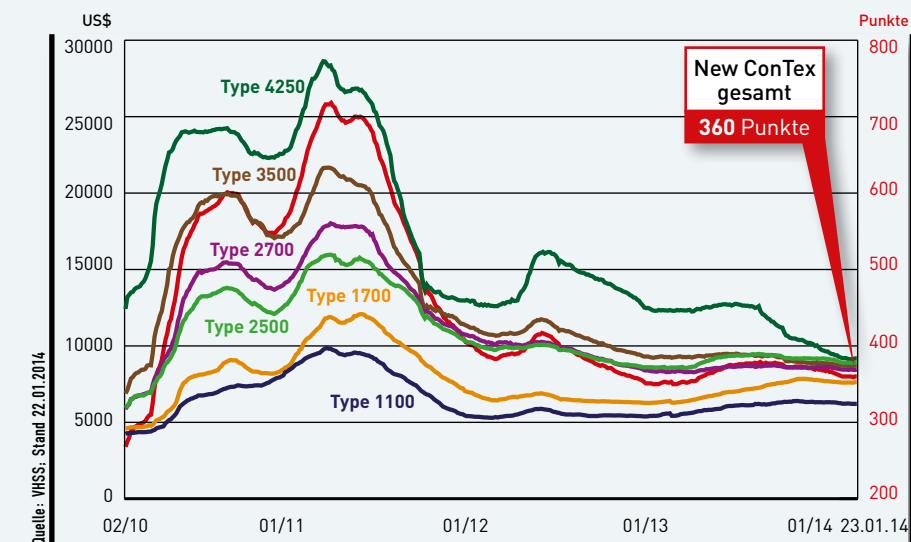
Quelle: TKL-Fonds; Stand 22.01.2014

New ConTex im Plus – bei 12-Monats-Charter teilweise deutlich über Vorjahr

Der New ConTex konnte zuletzt leicht zulegen – und liegt nur 19 Punkte unter dem Vorjahreshöchststand.

Der New ConTex konnte sich von den Verlusten der letzten Woche erholen und legte einen Punkt zu. Damit liegt der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. veröffentlichte Index zehn Punkte über dem Stand im Januar 2013. Gleichwohl liegt der Index damit immer noch 19 Punkte von seinem Höchststand im Jahr 2013 entfernt. Insgesamt zeigt sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aber eine leichte Aufwärtsentwicklung um durchschnittlich 2,9 % – deutlich verloren hat hier lediglich die 4.250-TEU-Klasse mit rund 25-% bei den 24-Monats-Kontrakten (von 12.312 auf 9.138 US-Dollar).

Blickt man allerdings auf den 12-Monats-Charter-Bereich, so setzte sich dort zuletzt die Erholung insbesondere im Segment der 4.250 TEU-Schiffe fort, die in dieser Woche um weitere 0,7 % zulegen konnten. Hier trägt das Minus zum Vorjahr trotzdem immer



noch 11,87 %. Auch die übrigen Segmente folgen diesem positiven Trend grundsätzlich, wenn auch etwas moderater. Bei den kleineren Einheiten ist bei den 1.100-TEU-Schiffen auf der Basis einer 12-Monats-Charter eine

stabile Entwicklung zu verzeichnen, und die 1.700-TEU-Schiffe konnten mit 0,4 % leicht zulegen. Gegenüber dem Vorjahr sind hier die Klassen 1.100 TEU bis 3.500 TEU sogar mit 10,5 bis 21,3 % im Plus. www.vhss.de

RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Aufwärtstrend beschleunigt sich

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat sich im Dezember von (revidiert) 117,9 auf 119,9 deutlich verbessert. Er weist damit den höchsten Stand seit Beginn der Berechnung

vor zwei Jahren auf. Damit steigt der Index nun schon im sechsten Monat in Folge und weist mittlerweile auf eine recht deutliche Ausweitung des internationalen Warenaustauschs hin.

Der Wert für den November wurde gegenüber der vor einem Monat veröffentlichten

Schnellschätzung um 0,5 Punkte auf 117,9 angehoben. Die aktuelle Schnellschätzung stützt sich allerdings nur auf die Angaben von 33 Häfen, die lediglich etwas mehr als 50 Prozent des im Index abgebildeten Containerumschlags abdecken. Dies lässt eine größere Revision bei der nächsten Berechnung erwarten. Seit Beginn der Berechnung gegenüber der Schnellschätzung wurde der Index im Durchschnitt um 0,6 Punkte verändert.

In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in derzeit 73 internationalen Häfen ein, die rund 60 Prozent des weltweiten Containerumschlags tätigen. Da der internationale Handel im Wesentlichen per Seeschiff abgewickelt wird, lassen die Daten zuverlässige Rückschlüsse auf den Welthandel zu. Weil viele Häfen bereits zwei Wochen nach Ablauf eines Monats über ihre Aktivitäten berichten, ist der Index ein zuverlässiger Frühindikator der Entwicklung des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren und damit auch der weltwirtschaftlichen Aktivität.

www.isl.org www.rwi-essen.de



Kreuzfahrtterminal in Hamburg für 75 Mio. Euro



CC3: Statt wie geplant für Container soll der Standort nun für Passagiere genutzt werden.

Zwei neue Kreuzfahrtschiffterminals sollen in den nächsten vier Jahren in Hamburg realisiert werden.

Ab April 2014 ist der Bau des Cruise Center Steinwerder mit Investitionen von knapp 75 Mio. Euro vorgesehen; ab 2016 soll das provisorische Cruise Center HafenCity durch einen Neubau ersetzt werden, der im Rahmen eines Hotelgebäudes entsteht. Gemessen an den Zahlen von 2013 soll sich das Passagieraufkommen in Hamburg bis 2021 auf 1 Mio. Menschen nahezu verdoppeln. Ursprünglich war auf Steinwerder ein 125 ha großer Containerterminal geplant. www.hamburg.de/bwvi

AIDA mit Smart TV App

Als erstes Kreuzfahrtunternehmen in Deutschland bringt AIDA Cruises eine App für Smart TVs heraus.

Die Anwendung für internetfähige Fernseher steht seit Mitte Januar 2014 im Samsung App Store kostenlos zum Download bereit – mit vielen Infos rund um Kreuzfahrten zur Inspiration für den nächsten Urlaub. www.aida.de/smarttv

FERNWEH: Umfangreiche Mediathek mit Videos zu Schiffen und Reisezielen.



Foto: AIDA Cruises

OSTSEE: Die Algen profitieren davon, dass die Meere durch CO₂-Absorption saurer werden.

Meere künftig ohne Kunstdünger

Die kommerzielle Düngung von Meeresgebieten ist völkerrechtlich verboten.

Das sieht ein Beschluss des London-Protokolls, eines Meeresschutzabkommens, vor. Ihm sind 44 Staaten, darunter Deutschland, beigetreten. Noch sind die Risiken, die mit einer großflächigen Düngung von Meeresgebieten einhergehen, weitgehend unbekannt. Während an vielen Küsten die Nährstoffbelastung und die damit verbundenen Algenblüten schädlich sind, weil die absterbende Biomasse zu Sauerstoffmangel führt, könnte ein auf hoher See ausgebrachter Nährstoffschub positive

Umweltwirkungen entfachen, argumentieren die Befürworter.

Sie haben vor allem die südlichen Ozeane als potenzielle Düngozonen ausgemacht. Die künstliche Zufuhr von Eisenverbindungen als Nährstoff ließe die Zahl mikroskopisch kleiner Algen explosionsartig wachsen. Wenn diese absterben und in die Tiefe sinken, nehmen sie den als CO₂ aufgenommenen Kohlenstoff mit. Das könnte lukrativ werden, wenn das künstlich im Meer gebundene CO₂ in Form von Emissionsrechten gehandelt würde.

www.umweltbundesamt.de

Foto: NASA

Mit Stena und TT günstig nach Schweden



Die beiden Fährreedereien Stena Line und TT-Line locken mit attraktiven Schweden-Angeboten.

Stena offeriert einen 2-für-1-Städtetrip nach Göteborg: Im Reisepreis ab 199 Euro für zwei Personen

enthalten: die Seereisen Kiel – Göteborg – Kiel mit zwei Übernachtungen in der jeweils gebuchten Kabine und die Hotelübernachtung im „Quality Hotel 11“. Das 2-für-1-Angebot ist unter www.stenaline.de buchbar und noch bis zum 31. März 2014 gültig.

Wer Schweden mit dem Pkw erkunden möchte, findet bei TT-Line günstige Smart- und Flex-Tickets für bis zu fünf Personen: Eine Tagesabfahrt ab Rostock ist bereits ab 59 Euro buchbar, die Strecke Świnoujście (Polen) –Trelleborg kostet ab 69 Euro, von Travemünde geht es ab 79 Euro nach Südschweden. www.ttline.com

TT-FÄHRE: In der Hochsaison wieder mit kostenloser Kinderanimation.

Fotos: Stena Line, TT-Line



Zukunftstag am AWI

Mädchen und Jungen der Klassen fünf bis zehn können sich für den Zukunftstag am Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven bewerben.

Der auch als Girls' oder Boys' Day bekannte Berufsorientierungstag findet in diesem Jahr am 27. März statt. In der renommierten Meeresforschungseinrichtung locken interessante Workshops. Anmeldung via E-Mail an: friederike.dopatka@awi.de. www.awi.de



Foto: AWI

JUNGFORSCHER: Spannende Einblicke beim AWI.

ANZEIGE

Historische Größe

Vor rund 600 Jahren erkundete der chinesische Entdecker Admiral Zheng He die Weltmeere – mit gewaltigen Schiffen und rund 30.000 Mann an Bord. Text: Hanns-Stefan Grosch

Riesig waren die Schiffe, riesig war die Mannschaft, riesig war die Herausforderung: Der chinesische Admiral Zheng He hat vor rund 600 Jahren sieben umfangreiche Expeditionen in den Pazifik und in den Indischen Ozean unternommen – er war damit den berühmten europäischen Entdeckern um mehr als eine Nasenlänge voraus.

„Wir haben mehr als hunderttausend Li des gewaltigen Ozeans befahren und haben darin riesige Wellen bezwungen, die sich wie Berge himmelhoch erhoben, und haben unseren Blick auf barbarische Gegenden geworfen, in weiter Ferne, halb verborgen in blauen Nebelschleiern.“ So heißt es auf der Steintafel, die sich der sagenhafte Seefahrer 1432 in seiner Heimat Nanjing hatte errichten lassen. Li – die „chinesische Meile“ – ist heute auf exakt 500 Meter festgelegt. He hätte danach also auf seinen Fahrten im frühen 15. Jahrhundert etwa das 1,25-Fache des Erdumfangs zurückgelegt.

Angesichts der Dimensionen der Schiffe ein durchaus denkbares Unterfangen: Die sogenannten Schatzschiffe als Flaggschiffe der Flotte maßen wohl 59 bis 84 Meter – frühere Angaben, wonach es sogar bis zu 138,4 Meter gewesen sein könnten, gelten nach heutigem For-



LEBENSGRÖß: Modell eines mit 63,25 Meter mittelgroßen Schatzschiffs der Flotte von Zheng He im maritimen Themenpark in Nanjing.

schungsstand als überholt. Einige waren damit aber wohl ein ganzes Stück größer als etwa die 1418 gebaute „Grace Dieu“ Heinrichs V., die mit 67 Metern Länge als größtes Schiff des Mittelalters und Höhepunkt des europäischen Schiffbaus gilt. Und die „Santa Maria“, das Flaggschiff von Christoph Kolumbus aus dem Jahre 1480, maß gerade mal 24 Meter – also etwa ein Drittel eines chinesischen Schatzschiffs.

Schwimmende Drachen

Die Überwasserkonstruktion der chinesischen Segler erinnerte mit hochgezogenen Aufbauten an Bug und Heck stark an das Aussehen von überdimensionierten Dschunken.

Im Gegensatz zu zeitgenössischen europäischen Schiffen hatten die Schatzschiffe, die in Trockendocks in Nanjing gebaut wurden, mindestens ein Dutzend wasserdichter Abteilungen. Diese Querschotten nahmen wohl die gesamte Rumpfhöhe ein und hatten keine Luken, sodass jede Abteilung nur von oben zugänglich war. Diese Bauweise machte den Schiffskörper sehr stabil und sicher. Das Gewicht eines solchen Schiffes betrug schätzungsweise zwischen 500 und 1.000 Tonnen.

Die angeblich bis zu neun Masten standen nicht in einer Reihe hinter- →



Gigant der Meere

Zheng He wurde 1371 in Kunming in der südchinesischen Provinz Yunnan als Sohn einer muslimischen Familie geboren.

1382 geriet er als elfjähriger Junge in Gefangenschaft der Ming-Truppen, die gerade die Provinz Yunnan befriedeten. Mit 13 Jahren wurde er kastriert, da der Kaiser und seine Nachkommen die einzig zeugungsfähigen Männer im Palast sein durften. Zheng He kam zunächst als Diener an den Hof des Prinzen von Yan, Zhu Di, der später der Yongle-Kaiser (1403–1424) der Ming-Dynastie werden sollte. Zheng He soll eine imposante Erscheinung – über zwei Meter groß und sehr beleibt – gewesen sein und eine Stimme gehabt haben, die an eine riesige Glocke erinnerte.

1403 ernannte ihn der neue Kaiser Yongle zum Admiral und befahl, eine Flotte von Schatzschiffen zu bauen, um damit den Einflussbereich Chinas auszudehnen und nach der Fremdherrschaft der Mongolen wieder Macht zu demonstrieren. Admiral Zheng He war der erste Eunuch, der eine so hohe militärische Position in China bekleidete. Entweder noch auf der Heimreise von seiner siebten Expedition 1433 oder erst 1435 ist Zheng He gestorben – mit ihm endete die wohl stolzeste Phase der chinesischen Schifffahrt. Erst Jahrhunderte danach wurden seine Reisen gebührend gewürdigt: In Qingdao stach 2005 die „Grüne Augenbraue“ in See, Nachbau eines der kleineren Seeschiffe der historischen Flotte, um nach 40 Tagen in chinesischen Küstengewässern 17 asiatische und afrikanische Häfen anzusteuern – so wie 600 Jahre zuvor Zheng He.



AUSSTELLUNG: Der „Treasure Boat Shipyard Site Park“ in Nanjing feiert Chinas Marco Polo. Der Themenpark befindet sich an der Stelle, wo sich die historische Longjiang-Werft befand, auf der Zheng Hes Schiffe entstanden. Das Modell in Originalgröße ist aus Beton und mit Holzplanken verkleidet.

→ einander, sondern teilweise nebeneinander oder diagonal versetzt. Allerdings geht die Forschung mittlerweile eher von drei bis vier Masten aus. Bewaffnet waren die Schiffe mit 24 Bronzekanonen. Bei der Navigation kam der Kompass zum Einsatz, der im 11. Jahrhundert in China erfunden worden war. Die Bestimmung der geografischen Breite erfolgte mit der Messung der astronomischen Höhe des Polarsterns im Norden und des Kreuzes des Südens auf der Südhalbkugel. Markierte Räucherstäbchen dienten als Uhren.

Noble Ausstattung

Die Schiffe wurden mit ihren roten Segeln und Seidenfahnen als „Schwimmende Drachen“ bezeichnet, auch weil der Bug mit furchterregenden Drachen verziert war. Man war für alle Eventualitäten gewappnet: Neben Soldaten waren auch Dolmetscher, Köche, Astronomen und Beamte für das diplomatische Protokoll sowie buddhistische Mönche und muslimische Geistliche an Bord. Die Luxuskabinen hatten sogar Balkone. Es gab spezielle Tankschiffe für die Trinkwasserversorgung, Kriegsschiffe und Pferdetransporter, die selbst Elefanten mit an Bord nehmen konnten. Der Admiral hatte auch wirksame Maßnahmen gegen die tödliche Seefahrerkrankheit Skorbut getroffen: Auf mitsegelnden Agrarschiffen wurden frisches Gemüse und Sojasprossen mit ihrem hohen Vitamin C-Gehalt angebaut.

Die Schiffe Zheng Hes sollten die Macht des chinesischen Kaiserreichs über die halbe Welt verbreiten. Sie brachten



MITBRINGSEL: Zheng He brachte von seinen Reisen nach Afrika zahlreiche wilde Tiere mit – darunter eine Giraffe (Bild von Shen Du, 1414).

Schätze, wilde Tiere wie Zebras, siamesische Elefanten und Löwen, kostbare Hölzer, Edelsteine, seltene Kräuter und Essenzen, zurück nach China. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Reisen war die Forschung: Ärzte und Apotheker begleiteten die Expeditionen, um an fremden Küsten nach Heilmitteln zu forschen.

Experten bezweifeln, dass die Schatzschiffe wirklich effiziente Segelschiffe waren. Ihre Größe diente wohl in erster Linie dazu, fremde Völker zu beeindrucken. Durch ihre Ausmaße waren die Schiffe langsam und schwierig zu steuern, außerdem war ihr Unterhalt enorm kostspielig. Wohl auch deshalb brachten die Expeditionen Zheng Hes dem Kaiser keinen Profit ein – zumal die Expeditionen gigantische Ausmaße hatten: Mehr als 100 Schiffe, teilweise insgesamt 30.000 Mann stachen in See – es ging nach Indien, Afrika und Arabien.

Schwerer Rückschlag

Einige Gelehrte vermuten, vier Flotten Zheng Hes könnten sogar Amerika umfahren und kartografiert haben – und dass Kolumbus und Magellan womöglich insgeheim über chinesisches Kartenmaterial verfügt hätten. Doch das gilt nach heutigem Forschungsstand als eher unwahrscheinlich. Immerhin: Als Vasco da Gama Ende des 15. Jahrhunderts auf dem Seeweg um das Kap der Guten Hoffnung nach Indien in Ostafrika landete, waren die Menschen dort von seinen Mitbringern nur wenig beeindruckt: Sie berichteten von weißen „Geistern“, die vor langer

Großer Aufbruch: Die sieben Reisen



KARTE: Ein Ausschnitt des Militärstandardwerks Wubei Zhi aus dem 16. Jahrhundert zeigt die Ostorientierung: Indien ist oben links, Sri Lanka oben rechts eingezeichnet, Afrika erstreckt sich über den unteren Teil der Karte.



DENKMAL: Zheng Hes Grab in Nanjing.

Zeit mit gewaltigen Schiffen gekommen seien – offenbar Admiral Zheng He und seine Mannen.

Zheng Hes Förderer, Kaiser Yongle, starb 1424. Dies bedeutete nicht nur für den Admiral, sondern auch für die chinesische Schatzflotte einen schweren Schlag. Yongles Sohn Hongxi machte den Reisen wegen der enormen Kosten ein Ende und schickte Schiffbauer und Seeleute nach Hause. Zheng He wurde Militärkommandant der Hauptstadt Nanjing.

Es vergingen fast zehn Jahre bis zur letzten, siebten Reise, denn erst Yongles Enkel Xuande knüpfte an die Leidenschaft seines Großvaters an. 1430 gab er Order zu einer erneuten Reise. Der 59-jährige Zheng He wurde wieder als Admiral eingesetzt. Ziel dieser Reise war die Wiederherstellung friedlicher Beziehungen mit den Königreichen von Malakka und Thailand. Ein Jahr später lief die Flotte mit 100 Schiffen und 27.500 Mann aus.

Es sollte Admiral Zheng Hes letzte große Fahrt werden – und auch die für

1. Mit einer Flotte von 62 Schiffen und 27.800 Mann Besatzung begann 1405 die erste Reise, sie führte über Vietnam, Java und Malakka quer durch den Indischen Ozean bis nach Sri Lanka und von dort an die Südküste Indiens. Ziel war die indische Hafenstadt Calicut – u.a., um dort Pfeffer zu erwerben. 1407 traf Zheng He auf den Piraten Chen Zuyi, der die Straße von Malakka blockierte. In einer gnadenlosen Schlacht wurde die Piratenflotte aufgerieben, 5.000 Seeräuber getötet und Chen Zuyi gefangen genommen. Er wurde nach China gebracht und hingerichtet.

2. Die zweite Reise der Schatzflotte ging erneut nach Indien, um dort die Macht des Königs von Calicut zu sichern. Zheng He nahm nicht persönlich teil, da er in China die Aufsicht über die Instandsetzung von Tempeln hatte.

3. Die dritte Reise wurde mit 48 Schiffen und ca. 30.000 Mann Besatzung durchgeführt. Sie verlief auf einer ähnlichen Route wie die erste. Der König von Sri Lanka zeigte sich gegenüber den Chinesen feindlich. Zheng Hes Truppen besiegten seine Streitkräfte, nahmen ihn gefangen und brachten ihn nach Nanjing.

4. Ende 1413 lief die Flotte mit 63 Schiffen und 28.560 Mann zur vierten Reise aus. Ziel war die Straße von Hormus, die den Persischen Golf mit dem Arabischen Meer und Indischen Ozean verbindet. Ein Teil der Flotte segelte zudem an die Ostküste Afrikas bis nach Mosambik. Die Chinesen kehrten im Sommer 1415 mit kostbaren Schätzen und Diplomaten aus dem Orient zurück nach Nanjing.

5. Die fünfte Reise diente dazu, die Diplomaten wieder in ihre Heimatländer zurückzubringen. Die Schatzflotte nahm 1417 ihren Weg über den Persischen Golf zur Ostküste Afrikas und machte unter anderem in Mogadischu halt. Sie kehrte 1419 zurück.

6. Die sechste Reise (ab Frühjahr 1421) ging über Südostasien, Indien und den Persischen Golf erneut nach Afrika. Zheng He selbst kehrte Ende 1421 nach China zurück, der Rest der Flotte 1422.

7. Die siebte und letzte Reise (1431–1433) fand erst knapp zehn Jahre später statt. Ziel der Expedition mit 100 Schiffen und 27.500 Mann war es, friedliche Beziehungen zu den Königreichen von Malakka und Thailand herzustellen.



FINALE: Die siebte Expedition führte Zheng He in die Straße von Hormus, in den Jemen und nach Somalia.

lange Zeit letzte staatlich finanzierte Expedition des Kaiserreichs. Denn Xuandes Nachfolger Zhengtong schlug eine völlig andere Seefahrtspolitik ein. Aufgrund schwerer Naturkatastrophen in China gab er die Schatzflotte auf. Ihre enormen Kosten wurden untragbar, man brauchte das Geld für den Wiederaufbau verwüsteter Gebiete. Allerdings wurden die großen Schatzschiffe nicht zerstört, sondern vorerst nur stillgelegt. Da jedoch kein Geld für die Instandhaltung bereitstand, wurden die Schiffe nach und nach abgewrackt.

Es hat Jahrhunderte gedauert, bis die Schifffahrt in China wieder einen so bedeutenden Stellenwert bekommen hat. Im Zuge des wirtschaftlichen Aufstiegs des Kaiserreichs ist auch der maritime Sektor erblüht: Seit einigen Jahren sind Chinas Werften Weltmarktführer, die staatseigene Cosco und CSCL zählen zu den bedeutendsten globalen Reedereien, Shanghai ist der umschlagsstärkste Hafen der Welt, unter den Top Ten sind sechs chinesische Häfen: Das Reich der Mitte knüpft an die alte Größe an – ganz in der Tradition von Zheng He. ...

Läuft wie geschmiert

In der Schifffahrt liegt der Fokus auf Effizienz und Umweltschutz. Das erhöht auch die Anforderungen an Schmierstoffe wie etwa Zylinderöl für Schiffsmotoren. Hersteller wie Shell punkten hier mit Innovationen.

Nicht nur Treibstoff, auch Schmieröle sind ein bedeutender Faktor bei den Schiffsbetriebskosten. Allein die Zylinderschmierung verschlingt bei den größten Motoren bis zu 800.000 Dollar (rund 590.000 Euro) pro Jahr. Wie wichtig Schmierstoffe für einen reibungslosen Schiffsbetrieb sind, zeigte sich im vergangenen Sommer, als das Havariekommando Containerfrachtern einer insolventen marokkanischen Reederei kurzfristig mit Fässern aushelfen musste, damit die Maschinen weiterlaufen konnten.

Das Gebot, Brennstoffkosten zu senken und die Umweltbilanz zu verbessern, hat in den letzten zehn Jahren nahezu zu einer Verdoppelung der Ladekapazität von

Containerschiffen geführt. Diese Giganten werden von langsam laufenden Ultra-Langhubmotoren angetrieben, die das Zylinderöl vor neue Herausforderungen stellen. Darüber hinaus machen immer strengere internationale Abgasgrenzwerte den Schiffsbetrieb immer komplexer.

Beanspruchungsfaktoren im Fokus

Veränderungen sind nichts Neues in der Branche. Vor über einem Jahrhundert hat Shell den ersten flüssigen Schiffsbrennstoff auf den Markt gebracht und spielt seitdem eine Vorreiterrolle bei Rückstandsölen als Brennstoff. Außerdem hat das britisch-niederländische Unternehmen das erste alkalische Zylinderöl entwickelt und gro-

ßes Wissen über die Beanspruchung von Schmierstoffen in Zweitakt- und Viertaktmotoren gesammelt. Die Beanspruchung trägt am stärksten zum Wirkungsverlust von Schmierstoffen bei.

Bereits vor mehr als 20 Jahren haben Shell-Forscher erkannt, dass die Leistungsfähigkeit von Motorenölen nur dann entscheidend verbessert werden kann, wenn sämtliche Beanspruchungsfaktoren berücksichtigt werden. Die Untersuchungen konzentrierten sich zunächst auf Viertaktmotoren und wurden in den letzten fünf Jahren auch auf Zweitaktmotoren ausgeweitet. Dabei wurden folgende vier Faktoren ermittelt, die die Schmiereigenschaften von Zweitakt-Zylinderölen vor allem be-





FORSCHUNG: Im Shell-Expertise-Zentrum für Kraft- und Schmierstoffe in Hamburg tüfteln Wissenschaftler an innovativen Lösungen.

So wird erstens ein Teil der Säure daran gehindert, in das Öl zu gelangen; zweitens wird Säure, die in den Schmierfilm gelangt, zu Kalziumsulfat neutralisiert; drittens werden die Kalziumsulfatmoleküle durch „intelligente“ Detergentadditive stabilisiert. Das trägt dazu bei, die Bildung von Ablagerungen zu vermeiden.

Aus diesem Entwicklungsansatz sind zwei neue Zylinderschmierstoffe hervorgegangen: Shell Alexia S5 (BN 80) und Shell Alexia S6 (BN 100). In Anwendungstests, in denen Motorbetriebsbedingungen unter starker Säurebelastung simuliert wurden, zeigte sich das Produkt Shell Alexia S5 herkömmlichen BN-80-Ölen überlegen, die normalerweise lediglich saure Verbindungen neutralisieren und dadurch Kalziumsulfat bilden, welches dann als Ablagerung auf dem Kolben wiederzufinden ist.

Und die Entwicklung geht weiter.

„Die Wissenschaftler im maritimen Forschungszentrum von Shell in Hamburg arbeiten mit Hochdruck an Zylinderölen, die auch künftige Anforderungen erfüllen“, sagt Jens Möller, Leiter des Technik-Teams von Shell Marine Europa/Afrika. ...

einträchtigen: thermische Beanspruchung, unlösliche Ablagerungen, saure Verbindungen und Feuchtigkeit.

„Slow Steaming“ als Herausforderung

„Die Forschungsergebnisse belegten, dass die Beanspruchung bei langsamer Fahrgeschwindigkeit der Schiffe deutlich steigen“, sagt Jan Toschka, Regional Manager Shell Marine Products. In Tests habe eine Senkung der Motorbelastung von 90 auf 30 Prozent zu einer Verdreifachung der Verweilzeit des Schmierstoffs im Brennraum geführt. Daraus kann eine rapide Verschlechterung der Schmierfähigkeit resultieren, da sich die Menge an sauren Verbrennungsrückständen in den Zylindern

um bis zu 300 Prozent erhöhen kann. Die Folgen wären ein verstärkter korrosiver Verschleiß des Motors und höhere Wartungskosten.

Langsame Fahrt, neue Motorenbauarten, geänderte gesetzliche Anforderungen: Den Herausforderungen begegnete die Shell-Forschung vor dem Hintergrund ihres umfassenden Know-hows in Sachen Ölbeanspruchung mit einem neuen Ansatz. Eine innovative Formel schützt das Öl auf dreifache Weise gegen Beanspruchungen durch saure Verbindungen und verstärkte Ablagerungen.



RESERVE:
Zylinderöl ist einer der wichtigsten Betriebsstoffe in der Schifffahrtsbranche.



TUDOR CANDIOU: Der Filipino arbeitet auf der „Bernhard Schepers“ (Reederei HS Schifffahrt) als Schiffskoch.

Huhn in schwarzer Sauce

Zutaten (für 4 Personen):

4 Hühnerbrustfilets • 25 g Ingwer, gehackt • 1 mittelgroße Zwiebel, gehackt • 80 ml Kochwein • 10 ml Sojasauce • Maisstärke • Öl zum Kochen • 1 mittelgroße Zwiebel • 1 Stange Lauch • 1 rote Paprika • 1 Flasche Ostersauce • 1 Flasche Schwarze-Bohnen-Knoblauch-Sauce

Zubereitung:

- 1 Hühnerfilets in Stücke schneiden
- 2 Mindestens 30 Minuten in Ingwer, gehackter Zwiebel, Wein und Sojasauce einlegen
- 3 Mit Maismehl bestäuben und drei Minuten lang frittieren
- 4 Mit Papiertüchern abtrocknen und von beiden Seiten salzen
- 5 In einer anderen Pfanne klein geschnittene Zwiebel, Paprika und Lauch anbraten und Sesamöl, Ostersauce und Schwarze-Bohnen-Knoblauch-Sauce hinzufügen
- 6 Dann das Huhn hinzufügen und gut umrühren

Gruß aus der Kombüse

Ein ungewöhnliches Kochbuch: In „Kombüsen-gold“ lassen uns 32 Schiffsköche aus aller Welt in ihre Töpfe schauen. Wir stellen exemplarisch einige Rezepte vor, die an Bord von Schiffen deutscher Reedereien serviert werden. Text: Hanns-Stefan Grosch

Der wohl berühmteste Schiffskoch der Literatur ist der einbeinige Long John Silver in Robert Luis Stevenson's „Schatzinsel“ – ein finsterner Geselle, der nicht gerade für kulinarische Finesse steht.

Da sind die Schiffsköche in dem neuen Buch „Kombüsen-gold“ von Kai Schächtele von ganz anderem Kaliber: Sie arbeiten an Bord ihrer Schiffe nach Kräften dafür, dass diejenigen, die sonst noch an Bord arbeiten, bei Kräften bleiben. Ein Knochenjob, wie „Kombüsen-gold“-Autor Schächtele schreibt: „Wer einmal versucht hat, einen Kaffee in einem fahrenden Auto zu trinken, der kann sich vielleicht vorstellen, wie schwierig es sein muss, auf einem bewegten Schiff drei Mahlzeiten für eine Horde von knapp 25 Seeleuten zu kochen, die keinen Hehl daraus machen, wenn ihnen das Ergebnis nicht schmeckt.“

Zusammen mit dem Fotografen Thomas Duffé hat Schächtele ein originelles Werk vorgelegt, das sich von gängigen Kochbüchern wohltuend abhebt: Neben kurzen Porträts der 32 Köche aus aller Welt und ihren Rezept-Favoriten finden sich in dem hübsch gestalteten Werk etwa kleine Essays zur Geschichte des Schiffsproviantes oder zur Rolle der Schiffsköche in Film und Literatur.

Nahrhaft, reichlich, schmackhaft

Weil Leistungsfähigkeit und Wohlbefinden von einer ordentlichen Ernährung abhängen, kommt es auf die Jungs in der Kombüse besonders an – für manche ist

der Schiffskoch sogar der wichtigste Mann an Bord. „Die Gerichte sollen nahrhaft, reichlich und schmackhaft sein“, fasst etwa Tudor Candiou, Schiffskoch auf dem Containerfrachter „Bernhard Schepers“ (1.036 TEU) seine Kochprinzipien zusammen. Satt werden soll jeder, egal, aus welcher Ecke der Welt er kommt und welcher Religion er angehört – zum Beispiel mit Huhn in schwarzer Sauce, das Candiou in „Kombüsen-gold“ präsentiert (s. Rezept links).

Sein erfahrener Kollege Juan Antonio Aguez, der vor über zwei Jahrzehnten aus Kuba geflohen ist, steuert – wie die meisten der interviewten Köche – ein fleischartiges Rezept bei: „Schweinekoteletts Sajona in Pfeffersauce“ (s. rechts). Er lässt sich beim Kochen nicht reinreden und hat eine klare Mission: „Meine Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, dass meine Kameraden an Bord gesund und kräftig bleiben. Sie →

JUAN ANTONIO AGUEZ:

Der Kubaner ist seit mehr als 20 Jahren Schiffskoch – hier an Bord der „OPDR Las Palmas“ der Reederei OPDR.



Schweinekoteletts Sajona in Pfeffersauce

Zutaten (für 4 Personen):

4 Schweinekoteletts à mindestens
140 g • Pfeffer • 2 Zwiebeln •
½ Knoblauchzehe • 50 ml Weißwein •
Tomatenmark

Zubereitung:

- 1 Zwiebeln, Pfeffer und Knoblauch
in Öl anbraten
- 2 Tomatenmark zufügen und
mit Weißwein ablöschen
- 3 Wenn die Sauce gut ist, die
Schweinekoteletts hinzufügen
und in der Sauce für
50 – 60 Minuten kochen



Fotos: Ankerherz Verlag / Duffé

MICHAEL ROSS D. BAUTISTA: Fleischlos kochen – das ist an Bord von Frachtschiffen eher die Ausnahme. Der philippinische Herr der Kombüse auf der „Eilbek“ (Reederei Hamburger Lloyd) ist in dem Schiffskoch-Buch „Kombüsegold“ mit einem Klassiker der europäischen Küche vertreten.

→ sollen wie ich an jedem Tag ihre Arbeit tun können.“ Sein Arbeitsfeld ist die kleine Küche des Containerfeeders „OPDR Las Palmas“ (700 TEU).

Probe aufs Exempel

Michael Ross D. Bautista, an Bord der „Eilbek“ (1.600 TEU) der Reederei Hamburger Lloyd unterwegs, beglückt die Mannschaft mit einem klassischen französischen Schmorgericht: „Estouffade de Bœuf Bourguignon“. Der Filipino sagt: „Natur-

lich gehe ich auf die Wünsche der Seeleute ein.“ – Aber klar ist auch, dass er der Chef am Herd ist.

Und der praktische Nutzen? Taugen die Rezepte zum Nachkochen? Unbedingt, meint Sternekoch Michael Röhm (Restaurant „Zum Heidkrug“ in Lüneburg). Der Land-Profi hat sämtliche Rezepte ausprobiert. Sein Urteil: „Die Gerichte schmecken so, dass man sich dazu gern mit anderen zusammensetzt. Und das ist die Hauptsache.“ Gerade an Bord. ...



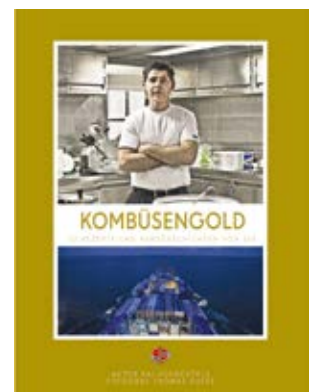
Estouffade de Bœuf Bourguignon

Zutaten (für 4 – 6 Personen):

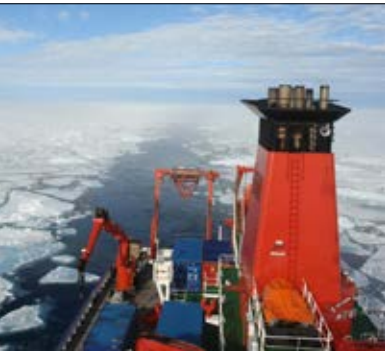
1 kg Rind, in 5 x 5 Zentimeter große Würfel geschnitten • 4 mittelgroße gewürfelte Karotten • 2 gehackte Zwiebeln • 30 g Mehl • 1 Bund Suppengemüse • 2 Zehen Knoblauch • 400 ml Rotwein • 400 ml Rinderbrühe • Erdnussöl • Salz • Pfeffer • Zucker • 150 g grob geschnittene Champignons zum Garnieren • 20 g Butter zum Abschmecken

Zubereitung:

- 1 Das Öl in einer großen Pfanne erhitzen und darin das Fleisch braten, bis es einen leichten Braunton annimmt
- 2 Die Karotten hinzufügen, mit Zucker süßen und bei ständigem Umrühren für einige Minuten ziehen lassen
- 3 Das Mehl unterrühren und anschließend mit Rotwein und Rinderbrühe abschmecken
- 4 Den Knoblauch und das Suppengemüse hinzufügen
- 5 Anschließend die Pfanne für eine Stunde bei 170 Grad in den vorgewärmten Ofen schieben
- 6 In der Zwischenzeit die Champignons mit den Zwiebeln in Butter dünsten und zur Seite stellen
- 7 Das Fleisch auf flachen Tellern drapieren
- 8 Die Sauce in die Pfanne zurückgießen, aufkochen und mit Gewürzen abschmecken
- 9 Warm servieren



Kai Schächtele: Kombüsegold. Mythos Schiffskoch – 32 Rezepte und Herdgeschichten von See. 230 S., Hardcover, zahlreiche Farbfotos, Ankerherz Verlag, 29,90 Euro



Gemeinsam stark

Vor zehn Jahren haben sich das Institut für Meereskunde und das GEOMAR Forschungszentrum für Marine Geowissenschaften zum Leibniz-Institut für Meereswissenschaften zusammengeschlossen. Eine Kieler Erfolgsgeschichte.



Fusionen werden oft kritisch gesehen – und so gab es 2004 auch Skepsis, ob die Zusammenführung der beiden Kieler Meeresforschungseinrichtungen, des Instituts für Meereskunde und des Geomar, wirklich eine gute Idee sei. Doch tatsächlich war die Fusion ein voller Erfolg: Heute, nach zehn Jahren, gehört das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel – so das jüngste Urteil einer internationalen Expertenkommission – zu den Top 5 der Meeresforschungseinrichtungen weltweit.

Gesamtstaatliche Bedeutung

„Durch die Fusion haben wir damals zwei kleinere, aber in sich sehr gute aufgestellte Einrichtungen zusammengeführt und damit die Voraussetzungen für neue, interdis-

ziplinäre Forschungsfelder geschaffen“, sagt Gründungsdirektor Prof. Dr. Peter Herzig. Insbesondere der Bereich der Marinen Biogeochemie profitierte von der Zusammenlegung, da Arbeitsgruppen aus beiden Vorläufereinrichtungen stärker zusammenarbeiten. Dies fand etwa im Sonderforschungsbereich 754 „Klima-biogeochemische Wechselwirkungen im Tropischen Ozean“ seinen Niederschlag, der seit 2008 mit Partnern an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel betrieben wird.

„Die Zusammenführung hat es erst ermöglicht, Projekte wie den SFB754 oder den Exzellenzcluster ‚Ozean der Zukunft‘ nach Kiel zu holen und das GEOMAR als Forschungseinrichtung mit gesamtstaatlicher Bedeutung in die Helmholtz-Gemeinschaft zu überführen“, so Herzig.

Wie stark die Sogwirkung der Fusion war, lässt sich auch daran ablesen, dass sich die Beschäftigtenzahl binnen zehn Jahren auf derzeit fast 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehr als verdoppelt hat. Mittlerweile ist das GEOMAR ein bedeutender Arbeitgeber in Kiel, dessen Entwicklung eine Vielzahl weiterer Arbeitsplätze in der Region beeinflusst.

Auch das Budget ist deutlich gewachsen. Verwaltungschef Michael Wagner sieht hier aber noch Nachholbedarf: „Gerade durch den Übergang in die Helmholtz-Gemeinschaft 2012 hat sich auch das Aufgabenspektrum verändert und erweitert. Insbesondere die notwendigen administrativen Strukturen sind noch nicht im selben Maße wie die Wissenschaft gewachsen.“

Fotos: GEOMAR



Neuer Campus für die Meeresforschung

Ein Ziel ist die Zusammenführung des Forschungszentrums an einem gemeinsamen Standort. „Inzwischen haben wir die Zusage, dass Mittel in Höhe von 90 Mio. Euro für einen Erweiterungsneubau am Ostufer-Stand-

ort auf dem Kieler Seefischmarkt bereitgestellt werden“, so Prof. Herzig. Die Baumaßnahmen sollen im nächsten Jahr starten. In wenigen Jahren werde die Meeresforschung über einen echten Forschungscampus verfügen.



EXZELLENZ: Die vielfältigen Forschungsaktivitäten des IFM-Geomar hat im vergangenen Jahr auch Bundespräsident Joachim Gauck (links im Bild: Prof. Dr. Peter Herzig) bei einem Besuch in Kiel gewürdigt.



Neue Schiffe



PROMPT	
IMO-NUMMER	9647409
REEDEREI	Lütgens & Reimers
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	11/2013
TYP	Schlepper
TONNAGE	250 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	122 TDW
PFAHLZUG	71 t
WERFT	Damen Shipyards (NL)
LÄNGE	24,47 Meter
BREITE	11,33 Meter
TIEFGANG	3,60 Meter
MOTOR	2 Caterpillar 3516C-HD
LEISTUNG	4.200 kW gesamt
GESCHWINDIGKEIT	11,8 Knoten
KLASSE	DNV GL



CAP ANDREAS

CHARTERNAME	CAP Andreas	TYP	Containerschiff	BREITE	42,80 Meter
IMO-NUMMER	9629445	TONNAGE	69.809 BRZ	TIEFGANG	14,57 Meter
REEDEREI	Zodiac Maritime Agency	TRAGFÄHIGKEIT	80.547 TDW	MOTOR	MAN-B&W 6S80ME-Cp
CHARTERER	Hamburg Süd	LADEKAPAZITÄT	6.612 TEU/600 Reefer	LEISTUNG	27.060 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	HHIC-Phil Subic (RP)	GESCHWINDIGKEIT	24,5 Knoten
ABLIEFERUNG	8/2013	LÄNGE	270,90 Meter	KLASSE	Class NK



THORCO CHILE

IMO-NUMMER	9549592
REEDEREI	Eckhoff GmbH, Jork
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	12/2012
TYP	Mehrzweckfrachter
TONNAGE	9.963 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	13.524 TDW
LADEKAPAZITÄT	712 TEU
WERFT	Damen Yichang (CHN)
LÄNGE	146,25 Meter
BREITE	20,20 Meter
TIEFGANG	8,25 Meter
MOTOR	MaK 6M43C
LEISTUNG	6.000 kW
GESCHWINDIGKEIT	15 Knoten
KLASSE	Lloyds Register

ENTERTAINER: Bernd Thiele ist eine echte Stimmungskanone.



Und hier ist wieder der – kleine Kunstpause – „Schiffsmeldedienst.“ Im Tonfall eines Nachrichtensprechers wirbt Bernd Thiele (65) um Aufmerksamkeit. Was sein Publikum im Restaurant, Café und Bistro „Elbblick“ am Stadersand nun zu hören bekommt, sind keine schönen Durchsagen über die hier zum Greifen nahen Pötte auf der Elbe, die sich gen Hamburg hinauf oder seewärts stromabschieben. Sondern Entertainment.

Seemannsgarn wie Käpt'n Blaubär

Alleinunterhalter Thiele, den hier die meisten Gäste duzen, also: „der Bernd“, sagt Schiffe mit Namen, Flagge, technischen Daten, Zielhafen und Tiefgang nicht einfach nur so an. Nö, büschen Seemannsgarn für Landratten und andere Ahnungslose mischt er nur allzu gerne unter. Vom Containerfrachter „A La Marine“ weiß er, dass er auf der Peene-Werft gebaut wurde,



ursprünglich aber „eine Rakete werden sollte“. Und Binnenschiffe lägen deshalb so tief im Wasser, weil sie Haschisch geladen hätten. Kommt grade kein Schiff vorbei, wird auch schon mal ein U-Boot begrüßt.

Derlei Käpt'n Blaubär-Geschichten mögen die Leute, honorieren sie mit freundlichem Schmunzeln bei Kaffee und Kuchen oder gebratenen Heringen mit Kartoffelsalat. Mittwochs schlagen ganze Gruppen meist älteren Semesters zu Geburtstag oder Ehejubiläum auf, um sich vom netten Herrn Thiele per Mikro

Melde Schiffe, singe Lieder, heiße Bernd

Über Schiffe schnacken, Grüße durchsagen, Lieder singen, Gäste betüdeln – wenn Bernd Thiele im „Elbblick“ am Stadersand auftritt, ist die Bude rappellvoll. Text und Fotos: Bernd Ellerbrock

Glückwünsche übermitteln zu lassen. Seit 2007 wird der würfelförmige Neubau mit Rundumverglasung und Außenterrasse als Ausflugslokal genutzt. Gastronom Diekers (53) und sein Kumpel Thiele etablierten die „Schiffsansagen“: Keine wirklich neue Idee, um Gäste anzulocken, aber sie hatten Erfolg – auch ohne Hymnen abzuspielen, Flaggen zu dippen und „Kapitän“ zu mimen wie im weltberühmten „Willkomm Höft“ gegenüber auf der anderen Elbseite.

Thiele genießt seine Auftritte hier, wieselt um die Tische herum, Klönschnack

hier, Schulterklopfen dort – bis das nächste Schiff in Sicht gerät. Dann eilt er zurück in seine Ecke zu Computer mit „Marine-traffic“ und seiner sorgfältig angelegten Schiffsbibliothek mit 2.000 Schaublättern und greift zum Mikro.

Profi an der „Orchesterorgel“

Einmal im Monat, immer sonntags, läuft er zu Höchstform auf für „Glückwünsche und Musik“. Dann schleppt Berufsmusiker Thiele Keyboard, Rhythmusmaschine und Gesangsanlage herbei, um auf Wunsch Ständchen zu bringen und Schlager zu singen: „Rote Rosen schenk ich dir“. An solchen Tagen wird der „Bernd an der Orchesterorgel“ an seine Zeit als Barmusiker auf dem längst verschrotteten russischen Kreuzfahrtschiff „Estonija“ erinnert.

Doch als sein Sohn zur Welt kam, wurde Thiele Landratte und tingelte fortan mit der „Jo Reinhardt-Combo“ durchs Land der goldenen Hochzeiten und Schützenfeste. Das meistgewünschte Lied im „Elbblick“ ist „La Paloma“, verrät Thiele und intoniert leise: „Auf, Matrosen, ohe, einmal muss es vorbei sein“. Wie einst Hans Albers. ...



AUSFLUGSLOKAL: Eher unkonventionelle Schiffsbegrüßung bei Kaffee und Kuchen im „Elbblick“.

Tropfen, der die Fahrt vergrößert

Der Wulstbug und der automatisierte Schwerölmotor werden von ihrer besten Seite präsentiert. Greenhorns und Helden sind in Nord- und Südamerika unterwegs.

Die Seeleute erleben die siebte Tarifierhebung seit dem ersten grundlegenden Nachkriegstarif von 1952, und zwar um 5 % ab 1964 und ab 1965 um weitere 5 %. Gleich darauf werden dem Leser die Kosten eines Arbeitsplatzes in Deutschland vorgerechnet. Ein Appell an die „Leistungsgemeinschaft Reederei – Schiff“.

Hops berichtet von seiner ersten Fahrt „nach drüben“, aus westlichem Mund also „God’s own country“ in Übersee. Die Schilderungen eines Greenhorns, das die Erklärungen eines Cops und des Gastwirts in NY in schwäbisch-amerikanischem Englisch verdauen muss, erheitern durchweg. Anrührend: der Landausflug einer Crew in Südamerika, bei dem der Bootsmann ein halbes Milchfuhrwerk aufkauft, um der nebenher laufenden Kinderschar eine Freude zu machen. Zum Dank gibt’s eine feste Umarmung vom Milchmann für das Geschäft seines Lebens und eine Ehrenfahle vom Dorfrat für die hehre Tat. In Hamburg wird Kuddel Esmarch 70 und für 35 Jahre Hafenkonzert aus dem Klönkasten, hochgerechnet 1.287 Sonntagmorgen-Sendungen, gefeiert. – Der automatisierte Schwerölmotor wird gepriesen: Neben der Anpassung des Motors (an die Automatisierung) beeindruckt Befehlsübertragung, Überwachung und Notmanöver. – Eindrucksvoll „der Tropfen, der Fahrt vergrößert“ und Brennstoff spart: der Wulstbug des bei Blohm & Voss gebauten Kühlschiffes „Brunsbüttel“ (Foto Mitte). Am Rande erwähnt: der Stand des VDR auf der Hamburger Bootsausstellung International.

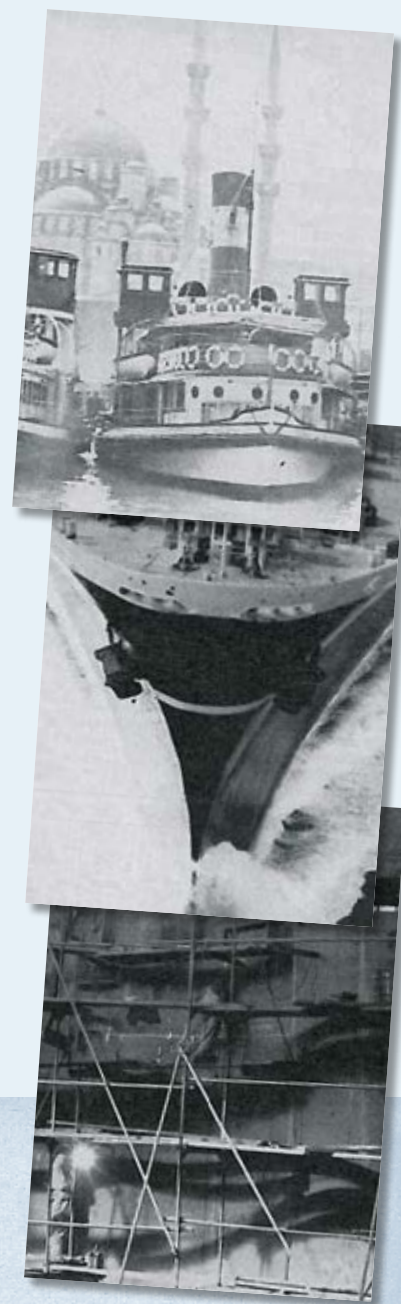


Die ganze (erhaltene) Ausgabe:
www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach den QR-Code scannen



Aus dem Inhalt

Der siebente Tarif
Zwei Zerstörer und zwei Beiboote
Was kostet ein Arbeitsplatz?
Flottenumschau
Greenhorn annodazumal
Automatisierter Schwerölmotor
Landgang mit 100 Sachen
Häuser am Fließband
Die „Santos“ kehrt heim
Wie unser Bootsmann zu einer Gedenktafel kam
Schmunzelauge
Kameradschaft macht Bordklima
Sport an Bord
Was aus den Schulschiffen wurde



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



ZEUGNISSE: Die Lembecksburg zeugt von ersten Siedlungen auf Föhr im 9. Jahrhundert. Sie hat einen Innendurchmesser von ca. 100 Metern und ist 10 Meter hoch (Foto o.). Adolf von Horsten erliegt dem Zauber der verschneiten Dorfstraße (Bild von 1922, Abb. li.).



Die Grüne im Windschatten

Die zweitgrößte deutsche Nordseeinsel wird im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer schützend von ihren Geschwistern umringt: im Nordwesten von Sylt, im Westen/Südwesten von Amrum, im Süden von den Halligen und im Südosten von Pellworm. Bei mildem Seeklima gedeiht die Vegetation in deren Windschatten gut. Auf „die Grüne“ kommt man nur mit der Fähre.

Das Lexikon ist von „A-al bis Z-wergseeschwalben“ ein Museum zwischen Buchdeckeln, hochmodern und quicklebendig! Die mehr als 900 Artikel schildern reich bebildert weit mehr als die Eigenheiten von Natur und Klima, Geschichte, Wirtschaftsleben und Gemeinwesen, Bildung und Kultur. Vor allem der nordfriesischen Sprache und Tradition räumen die Autoren gebührend Platz ein. Differenziert ist die Sicht der Autoren auf Personen, egal ob Feringer oder Nichtinsulaner, ob weggezogen, weil man hier nichts werden konnte (O-Ton Friede Springer), zugezogen (Christian Brückner, Schauspieler und deutsche Synchronstimme von Robert de Niro) oder ausgewandert. Naturwissenschaftler und Mediziner haben hier die heilklimatische Wirkung Föhrs auf den menschlichen Organismus untersucht. Inkognito bleibt keiner.

Mit dieser sorgfältigst erarbeiteten Liebeserklärung an Föhr und seine Bewohner wächst des Lesers Neugier. Dafür gibt es ein ausführliches Literaturverzeichnis sowie ein Wörterbuch Deutsch – Fering und umgekehrt. Ideal für die Planung einer Reise oder die Erinnerung daran.

Harry Kuntz, Thomas Steensen:

Föhr-Lexikon. Hrsg. vom Nordfriisk Instituut Bredstedt.
451 S., geb. Zahlr. Fotos u. Bilder. ISBN: 978-3-529-05523-2.
29,90 Euro.



Foto: Ralf Gosech/Fotolia

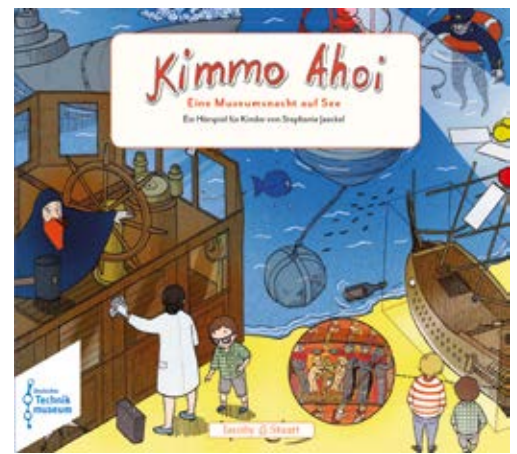
Humboldt und Klabautermann

Bevor er es bemerkt, findet sich Kimmo eines Abends eingeschlossen in der Schiffsabteilung des Deutschen Technikmuseums wieder. Gong Mitternacht öffnet sich das Dach, das Meer beginnt zu wogen. Das Meer? Oh ja!

Kimmo gerät von einem Schiff auf das andere. Berühmte und erdachte Seefahrer aus längst vergangenen Zeiten begegnen ihm. Sie erzählen unter sternklarem Himmel von der Seefahrt, ihren Abenteuern und Entdeckungen,

Stürmen und Meutereien an Bord. Auch von Schiffen und immer neuen Techniken und Erfindungen, um auf See voranzukommen, ist die Rede. Als es ganz gefährlich wird, ist der Spuk plötzlich vorbei – und Kimmo weitaus klüger.

Stefanie Jaeckel: Kimmo Ahoi.
Eine Museumsnacht auf See.
Museumshörspiel für Leichtmatrosen ab 8 J.
CD mit Leporello-Booklet.
ISBN: 978-3-942787-28-4. 12,95 Euro.



Reform Seehandelsrecht



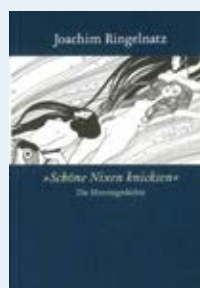
Die zahlreichen Änderungen des Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts sind im Überblick dargestellt.

Nach einer fachkundigen

Einführung der zuständigen Referatsleiterin im Bundesjustizministerium folgen alle maßgeblichen Materialien in einem Band sowie eine Synopse mit einer Gegenüberstellung der Vorschläge der Sachverständigenkommission und des Referentenentwurfs.

Beate Czerwenka: Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. 655 Seiten, geb., mit CD-ROM.
ISBN: 978-3-89817-967-6. 128 Euro.

Natz, der sich ringelt



So nannte Alfred Polgar den Kuttel Daddeldu, der unerschöpflich Seemannsgarn vom Feinsten spann.

Die Leidenschaft des Dichters, Kabarettisten und Malers Hans-Gustav Bötticher galt Meer und Seefahrt. Dies wunderbare Bändchen vereint die Hymnen des Sachsen an seine ewige Geliebte mit all ihren Launen und Facetten. Wirkt gegen jedes Trübsal-Kater-Kopfweh! Auch dann, wenn man nur nüchtern ist.

Joachim Ringelnatz: Schöne Nixen knicksen. Die Meeresgedichte. Hrsg. von Gerd Haffmans. 271 S., geb.
ISBN: 978-3-86648-185-5. 14,99 Euro.

Sylts Weg in die Moderne



Der Entenfang wirft keinen Gewinn mehr ab, und in der traditionellen Vogelkoje verfangen sich 1924 nicht nur Enten. Das bringt Unfrieden ...

Der Tote ist ein Fremder im Abendanzug. Schutzmann Niklas Asmus und seine Verlobte finden eine Lockente im Schilf, die die Sylter nicht verwenden. Asmus bekommt es mit unbekanntem Kalibern zu tun. Ein spannender Ausschnitt aus Sylts Wirtschaftsgeschichte.

Kari Köster-Lösche: Mord in der Vogelkoje. Ein Sylt-Krimi. Roman. 286 Seiten. Taschenbuch. ISBN: 978-3-352-00873-3. 14,99 Euro.

ANZEIGE

Kalender

FEBRUAR / MÄRZ 2014



Foto: DFDS

Ro/Ro-Reeder am Zug

Das führende Branchen-Event der Ro/Ro-Schifffahrt in Kopenhagen ist reich an kniffligen Themen – z.B. die Kostensteigerungen durch schärfere Emissionsvorschriften in Nord- und Ostsee ab 2015: Entweder Fähr- und Ro/Ro-Reeder investieren in millionenteure Anlagen zur Abgaswäsche, oder sie dürfen nur den teuren, schwefelarmen Diesel bunkern. Kann die Branche die Kosten auf die Kunden umlegen, ohne dass Verlader auf Lkws umsteigen? Auto-Carrier im Überseeverkehr leiden wiederum unter teuren Leerfahrten, um Schiffe in neuen Laderegionen zu positionieren.

20.02./21.02. KOPENHAGEN

RORO Shipping

www.informamaritimeevents.com

FEBRUAR

11./12.02. ESHER (Großbritannien)
Port to Shelf

www.akabomedia.co.uk

11./12.02. ISTANBUL (Türkei)
Container Handling
Technology Turkey

<http://portfinanceinternational.com>

18.02. HAMBURG
„Slow Steaming,
super slow steaming –
kurzzeitige
Freude oder dauerhafte
Alternative?“

www.nautischer-verein-hamburg.de

18.02. LONDON (Großbritannien)
Floating LNG

www.smi-online.co.uk

18./19.02. HONGKONG (China)
China Maritime

www.chinamaritime-expo.com

18./19.02. LONDON (Großbritannien)
Terminal Management
and Planning

www.lloydsmaritimeacademy.com

19.02. HOUSTON (USA)

Lloyd's List
North America

ibiawards.com/north-america

20./21.02. ISTANBUL (Türkei)
Port Finance International
Istanbul

www.portfinanceinternational.com

20./21.02. KOPENHAGEN (Dänemark)
RORO Shipping

www.informamaritimeevents.com

24.–26.02. SAN FRANCISCO (USA)
World Ocean Summit

www.economistconferences.asia

25.02. DUBAI (Ver. Arab. Emirate)
Mare Forum Dubai

www.mareforum.com

25.02. KIEL
Marine-Einsätze
OEF, ATALANTA
und UNIFIL
Maritime Task Force

www.nautischer-verein-kiel.de

25./26.02. HAMBURG
Ballast Water Summit

www.ballastwaterguide.com

25.–27.02. LONG BEACH (USA)
Ballast Water Management
Summit

<http://infocastinc.com>

26.02. HAMBURG
Erfolgreiches Verhandeln nach
dem Win-Win-Prinzip

www.the-klu.org

26./27.02. MUMBAI (Indien)
GreenPort South Asia

www.greenportasia.com

26./27.02. LONDON (Großbritannien)
5th Polar Shipping Summit

www.wplgroup.com

27.02. SHANGHAI (China)
China Ballast
Water Technology

www.ecobizchina.org

27.02. HAMBURG
German Ship
Finance Forum

www.marinemoney.com

MÄRZ

02.–05.03. LONG BEACH (USA)
Trans Pacific
Maritime

www.joc.com

02.–05.03. BANGKOK
(Thailand)
WCA First Annual

<http://conference.wcaworld.com>

04.–06.03. KAPSTADT
(Südafrika)
Cool Logistics Africa

www.coollogisticsafrica.com

04.–08.03. LAS VEGAS (USA)
Conexpo

www.conexpoconagg.com

04.–06.03. Danzig (Polen)
Transport
Week 2014

www.transportweek.eu

06./07.03. GOA (Indien)

Coaltrans India

www.coaltrans.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,
lasch@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 Anzeigenpreis-
liste 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-seeschifffahrt.de

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

Titelbild: Bernd Ellerbrock

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

Abonnementpreis:
60,50 EUR, für Schüler, Stu-
denten 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 Auffas-
sung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Geneh-
migung 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