

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

MÄRZ 2014

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

SEETRANSPORT

Der Weg zum perfekten Steak

32



SPEZIAL PIRATERIE

- Abwehr: Strategien zum Schutz der Schifffahrt
- Prävention: Reeder starten Schulprojekt in Afrika

14

FINANZIERUNG

Hansa Treuhand:
Hermann Ebel
zur aktuellen Lage
der Branche

41

FERNSEHEN

„Tatort“ Kiel:
TV-Kommissar
Borowski
taucht ab

50

ANZEIGE

Von fleischlichen Genüssen, sozialen Projekten und tauchenden Ermittlern



Der Weg zum perfekten Steak: Da denken viele zuerst mal an den heimischen Grill oder das nahe gelegene Steak-House. Doch in Wahrheit ist das köstlichste **Fleisch meist weit gereist**. Aroma- und klimaschonend kommt es per Kühlcontainer zum Beispiel an Bord von Frachtern der Reederei Hamburg Süd nach Deutschland. Wie die Logistikexperten es schaffen, dass die besten Stücke von Rindern aus Argentinien & Co. so saftig und frisch sind, lesen Sie ab **Seite 32**.



Die Route der Containerschiffe aus Südamerika führt in der Regel nicht an **Brennpunkten in Sachen Piraterie** vorbei. Doch vor den Küsten Ost- und neuerdings Westafrikas ist die Gefahr keineswegs gebannt – auch wenn die Zahl der Überfälle zuletzt zurückging. Zu verdanken ist die Entspannung dem internationalen militärischen Engagement und den Selbstschutz-Maßnahmen der Reedereien. Wie sie zur Prävention unter deutscher Flagge auch private Sicherheitsteams einsetzen dürfen, ist inzwischen gesetzlich geregelt. In einem Gastbeitrag beleuchtet die Expertin **Patricia Schneider** das Verfahren (**ab Seite 14**).



Piraterie ist brutale Bandenkriminalität. Opfer sind Seeleute, die oft schlimmen Drangsalierungen ausgesetzt sind. Übel mitgespielt wird aber vielfach auch den Handlangern, die sich von den Gangsterbossen instrumentalisieren lassen. In Ländern wie Somalia ohne Perspektive glauben sie, keine Alternative zu ihrem kriminellen Tun zu haben. Hier setzt das **gemeinsame Projekt von VDR und SOS-Kinderdörfern** an: Ein innovatives **E-Learning-Zentrum in Dschibuti** soll Jugendliche aus der Region fit für ehrliche Berufe machen – und dafür, sich gegen den Weg in die Kriminalität zu entscheiden (**s. S. 18**).

Mit Kriminellen haben jeden Sonntag auch die „**Tatort**“-**Kommissare** zu tun. Der Kieler Borowski taucht diesmal ganz tief ab: In dem Fall spielt die Meeresforschung eine Schlüsselrolle. Wir waren bei den Dreharbeiten dabei, die von den Forschern des renommierten GEOMAR mit Rat und Tauchgerät unterstützt wurden, – eine spannende Geschichte (**s. S. 50**).

Viel Spaß bei der Lektüre und am Sonntag, den 30. März, einen schönen „Tatort“-Abend wünscht Ihnen Ihr



Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 03/2014



... 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 PIRATERIE I**
Sicherheitsexpertin Schneider über die
Zulassung privater Sicherheitsdienste
- 18 PIRATERIE II**
Prävention: SOS-Kinderdörfer und VDR
stellen E-Learning-Projekt vor
- 20 PIRATERIE III**
MSCHOA: Diskussion über Piratenabwehr
- 22 NACHWUCHS**
Auf großer Ferien-Fahrt, Teil 2: Schüler-
praktikanten über ihre Erlebnisse an Bord
- 28 SEENOTRETTER**
DGzRS zieht Jahresbilanz 2013

... LOGISTIK & FINANZEN

- 30 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- ▶ **32 LEBENSMITTELTRANSPORT**
Per Kühlcontainer aus der Pampa:
Der Weg zum perfekten Steak
- ▶ **41 SCHIFFFAHRTSMÄRKTE**
Hansa Treuhand-Chef Hermann Ebel
skizziert die aktuelle Lage der Branche

... LOGISTIK & FINANZEN

- 42 FINANZIERUNG**
Neues von Fonds und Zweitmarkt
- 44 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten
- 46 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- ▶ **50 FERNSEHEN**
Der Kieler „Tatort“ taucht ab
- 54 JUBILÄUM**
Magazin mit Meerwert:
„Hansa“ wird 150 Jahre alt
- 56 SERIE: MARITIME MUSEEN**
Teil 13: Das Scottish Maritime Museum
- 58 WISSENSCHAFT**
„Briese“-Preis für Meeresforschung
für System zur Walbeobachtung
- 59 LNG-VERSORGUNG**
AG Ems und Bomin Linde schließen
Gasliefervertrag für Fähren
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
„Schiffseinparker“ Donatus Kulisch
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



32



50



54

Zeitschrift für deutsches Seewesen.



Kleine Noppen voller Energie

Was aus dem All wie kleine Noppen auf der Meeresoberfläche aussieht, sind tatsächlich die Turbinen von „London Array“. Der größte Windpark der Welt liegt 20 Kilometer vor der Küste von Kent und Essex und ist seit April 2013 in Betrieb. In der ersten Ausbaustufe umfasst der Park, der im Mündungsgebiet der Themse in die Nordsee liegt, 175 Windenergieanlagen. London Array hat eine maximale Energieausbeute von 630 Megawatt – genug, um rund eine halbe Million Haushalte mit Elektrizität zu versorgen.

Das Satellitenbild zeigt die Windenergieanlagen als kleine weiße Punkte, unterhalb sind Schiffe – u.a. Offshore-Versorger – zu erkennen. Die Verfärbungen im Wasser rühren von Sedimentverwirbelungen infolge der Themseströmung her.

Derzeit umfasst die Fläche des Windparks über 100 km². Die Turbinen sind jeweils 147 Meter hoch und liegen zwischen 650 und 1200 Meter voneinander entfernt. Über Leitungen im Meeresboden wird die Energie an zwei Offshore-Umspannwerke übertragen, von wo es weiter zu einer Landstation bei Cleve Hill geht.

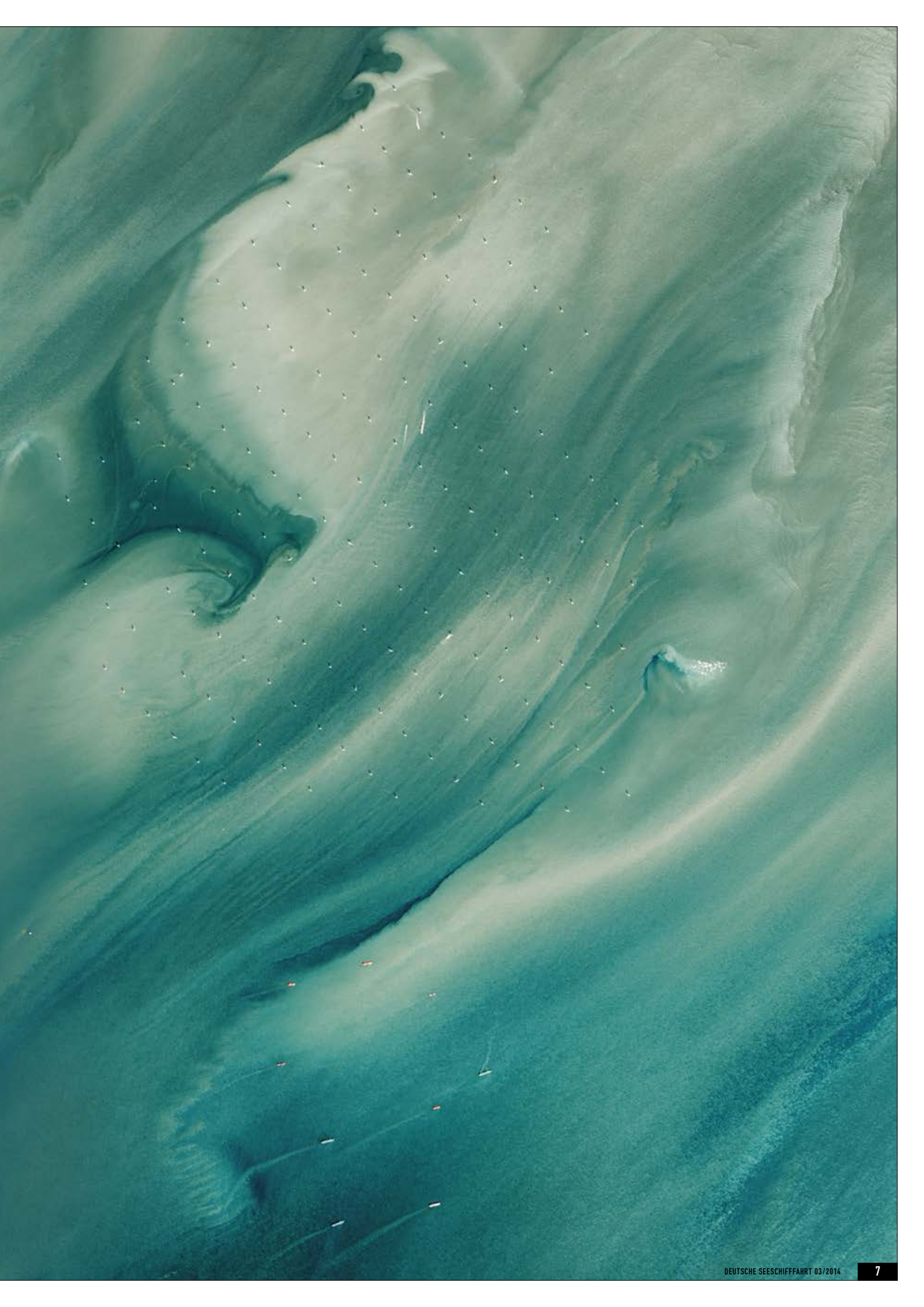
Von Ramsgate aus wird an einem weiteren Ausbau von „London Array“ gearbeitet. Der Windpark soll sich schließlich auf 245 km² erstrecken. Begünstigt wird die Installation durch zwei natürliche Sandbänke, die Wassertiefe beträgt hier nur rund 25 Meter. Der Standort erleichtert außerdem den Anschluss an die Strom-Infrastruktur an Land – und liegt außerhalb der Hauptschiffahrtsrouten.

www.londonarray.com



SPALIER: Die Windenergieanlagen sind in Reihen angeordnet.

Foto: NASA, London Array Limited



ZDS



Daniel Hosseus (44) wird am 1. April 2014 Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS). Er folgt Klaus Heitmann (65), der Ende März in den Ruhestand geht.

„Wir freuen uns, mit Daniel Hosseus einen erfahrenen Interessenvertreter der maritimen Wirtschaft und versierten Verbandsexperten für die deutschen Seehäfen zu gewinnen“, sagt Klaus-Dieter Peters, Präsident des ZDS und Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG.

Daniel Hosseus kommt vom Verband Deutscher Reeder (VDR). Dort hat er seit 13 Jahren insbesondere die internationale Schifffahrtspolitik, Markt- und Wettbewerbsthemen sowie maritime Sicherheitsfragen engagiert vertreten. In den letzten drei Jahren wirkte er dabei vor allem in London und in Brüssel, wo er das europäische Verbandsbüro aufbaute.

Verbands- und Schifffahrtserfahrung erwarb er sich vor seinem Engagement für den VDR u.a. beim kanadischen Reederverband in Ottawa sowie bei einem Linienschiffahrtsunternehmen in Bremen. Hosseus ist in Kanada aufgewachsen, hat in Ottawa und Montreal Politik- und Verwaltungswissenschaften studiert.

CDU/CSU-Fraktion



Der Bundestagsabgeordnete **Eckhardt Rehberg** ist erneut zum Beauftragten der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die Maritime Wirtschaft berufen worden. Er wird sich damit auch in der 18. Wahlperiode u. a. um die

Belange von Werften, Reedereien und Häfen kümmern. „Ich freue mich sehr, dass der Bedeutung der maritimen Wirtschaft für die gesamte deutsche Wirtschaft durch meine Berufung Rechnung getragen wurde“, so Rehberg. „Das ist ein wichtiges Signal der CDU/CSU-Bundestagsfraktion an die Branche und die norddeutschen Küstenländer. Ich werde Hand in Hand mit dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, arbeiten und von parlamentarischer Seite aus die Belange der Maritimen Wirtschaft für die CDU/

CSU-Bundestagsfraktion koordinieren.“ Rehberg ist auch Sprecher der Landesgruppe Mecklenburg-Vorpommern seiner Fraktion.

EU



Kurt Bodewig wird Europäischer Koordinator. Der 58-jährige SPD-Politiker und frühere Bundesverkehrsminister (2000 bis 2002) ist künftig zuständig für den Güterverkehrskorridor von der Ostsee an die Adria („Ostsee-Adria“).

Das geht aus einem Brief von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas an den Verkehrsausschuss im Europäischen Parlament hervor.

Die Koordinatoren, deren Nominierung noch der Zustimmung durch die EU-Mitgliedsstaaten bedarf, sind für Auf- und Ausbau der neun Korridore des Transeuropäischen Kernverkehrsnetzes (TEN-T) zuständig. Bodewig ist ehrenamtlicher Vorsitzender des Baltic Sea Forums zur Förderung der Ostseeregion.

Bundeslotsenkammer



Kapitän **Hans Herrmann Lückert** ist einstimmig als Vorsitzender der Bundeslotsenkammer wiedergewählt worden. Der 60-jährige Kieler steht seit 2009 an der Spitze der Organisation, die die Interessen der sieben

deutschen Lotsenbruderschaften mit rund 800 Seelotsen vertritt. Lückert ist seit über 20 Jahren Lotse. Die Wahlperiode läuft fünf Jahre.

VDMA



Der Hauptvorstand des VDMA hat den bisherigen stellvertretenden Hauptgeschäftsführer, Thilo Brodtmann, zum neuen Hauptgeschäftsführer bestellt. Er löst Dr. Hannes Hesse ab. Zum Stellvertreter Brodtmanns wurde

Hartmut Rauen bestimmt. Brodtmann und Rauen treten ihre Ämter zum 1. Februar 2015 an. Brodtmann ist Diplom-Kaufmann und arbeitet seit 1991 für den VDMA. Der 50-Jährige

ist seit 1999 Geschäftsführer des Fachverbandes des Robotik + Automation und seit 2001 stellvertretender Hauptgeschäftsführer.

Scandlines



Steve Ridgway ist zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Reederei Scandlines berufen worden. Er ist Nachfolger von Håkan Samuelsson. Ridgway kann auf eine 30-jährige Erfahrung bei der Fluggesellschaft Virgin Atlantic Airways zurückblicken, deren Chef er zuletzt war.

Zu Scandlines zurückgekehrt ist **Gerald Lefold**. Lefold war bereits von 1993 bis 2012 bei Scandlines tätig, u.a. als Line Manager Schweden sowie der frachtbasierten Baltikumrouten. In seiner neuen Funktion als Vice President Freight Sales ist er für die gesamten Frachttätigkeiten der Reederei verantwortlich.

Fleet Hamburg LLP



Die Seerechtskanzlei Fleet Hamburg LLP hat sich mit **Katherine Grace Belton** verstärkt. Die Expertin für internationale Schiedsgerichtsverfahren hat einen Barrister und Solicitor in Neuseeland und ist in England als Solicitor zugelassen. Know-how in englischem Recht ist für die Schifffahrt besonders bedeutsam – viele Prozesse und Schiedsgerichtsverfahren finden in London statt.

HSH Corporate Finance



Markus Paffenholz, bislang Mitgeschäftsführer der HSH Corporate Finance, übernimmt als Hauptgeschäftsführer auch die operative Verantwortung für das Tochterunternehmen der HSH Nordbank. Er bleibt Head of Structured Finance der HSH Nordbank.



Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Bundespräsident legt richtigen Kurs an

Bundespräsident Joachim Gauck hat in seiner Eröffnungsrede zur 50. Münchener Sicherheitskonferenz ein stärkeres außenpolitisches Engagement Deutschlands gefordert. Die Bundesrepublik sei so tief mit der Welt verwoben wie wenige andere Staaten. Daran hat die Seeschifffahrt einen entscheidenden Anteil. Trotz der zentralen Lage auf dem europäischen Kontinent erfolgt die Hälfte des deutschen Außenhandels über den Seeweg.

Deutschland profitiere von der offenen Weltordnung, so der Bundespräsident, sei damit aber auch anfällig für Störungen in diesem System. Unser wichtigstes außenpolitisches Interesse müsse daher sein, dieses System zu bewahren. Dazu gehören auch die weltweiten Seetransportwege. Der Schutz der Handelsschifffahrt ist entscheidend für die Versorgung Deutschlands und den wirtschaftlichen Erfolg der Exportnation.

Bundespräsident Gauck stellt die Frage, ob sich Deutschland für manche Weltgegenden so interessiere, wie es die Bedeutung dieser Länder verlangt. Die Folgen, sich nicht zu engagieren, könnten „ebenso gravierend wie die Folgen des Eingreifens sein – manchmal sogar gravierender“.

Am Horn von Afrika bekam die Schifffahrt in Gestalt der Piraterie zu spüren, welche reale Folgen ein Unterlassen haben kann. Erst die sprunghafte Zunahme der Geiselnahmen ganzer Schiffsbesatzungen hat die Region in den Fokus der deutschen Sicherheitsinteressen gerückt – und dadurch den Einsatz der Marine und verbündeter Streitkräfte ermöglicht. Zusammen mit den Selbstschutzmaßnahmen der Reedereien wurde erreicht, dass seit mehr als einem Jahr vor Somalia keine Handelsschiffe mehr gekapert werden konnten. Schon werden erste Rufe nach einer Lockerung der Sicherheitsvorkehrungen laut. Dies wäre aber fatal! Davor warnen auch Marine und Bundespolizei. Denn Piraterie ist weiterhin eine große Bedrohung, solange die Ursachen an Land nicht beseitigt sind.

Die Menschen in Somalia brauchen Sicherheit und Zukunftsperspektiven. Mit einem Ausbildungszentrum für junge Menschen in Dschibuti, das sich auch an somalische Flüchtlinge richtet, leistet der VDR zusammen mit SOS-Kinderdörfer einen kleinen Beitrag für echte Berufschancen jenseits von Kriminalität. Ebenso wichtig sind staatliche Strukturen, die ein sicheres Leben ermöglichen. Deutsche Soldaten helfen, somalische Sicherheitskräfte auszubilden und den Rechtsstaat aufzubauen. Deutschland sollte sich im eigenen Interesse weiterhin in dieser Region engagieren.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

CONTAINERUMSCHLAG:
Der schwächere Außenhandel wirkt sich auch auf Schifffahrt und Häfen aus.



Außenhandel sinkt 2013 – und steigt 2014

Erstmals seit der tiefen Wirtschaftskrise 2009 sind im vergangenen Jahr wieder weniger Waren „Made in Germany“ ins Ausland verkauft worden.

Die Exporte sanken nach Angaben des Statistischen Bundesamts 2013 gegenüber dem Vorjahr überraschend um 0,2 Prozent. Der Rückgang war das erste Minus im Jahresvergleich seit 2009 – damals waren die Ausfuhren allerdings um mehr als

18 Prozent eingebrochen. Schon in diesem Jahr dürfte das Tal durchschritten sein, sind Experten überzeugt. „Die Zeichen für 2014 stehen auf Wachstum“, so der Präsident des Außenhandelsverbands BGA, Anton F. Börner. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr Waren im Wert von 1.094 Mrd. Euro ausgeführt. Die Importe gingen um 1,2 Prozent auf 895 Mrd. Euro zurück. www.destatis.de



Fotos: ARTENS - Fotolia.com, BGA

PROGNOSE: BGA-Präsident Anton F. Börner erwartet ein gutes Jahr.

E.R. Schifffahrt durchläuft ISO 50001-Zertifizierung

Die Hamburger Reederei E.R. Schifffahrt hat den Zertifizierungsprozess für die ISO Norm 50001 gestartet, um ein Energiemanagementsystem für die Flotte von knapp 120 Schiffen einzuführen.

Ziel ist es, die Energieeffizienz der Containerschiffe und Bulker zu verbessern und deren Emissionen zu reduzieren. Das erste Audit (Phase 1) durch

DNV GL hat das Unternehmen bereits erfolgreich abgeschlossen. „Die Energieeffizienz und ein möglichst geringer Kraftstoffverbrauch unserer Schiffe sind in der aktuellen Marktlage ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens“, betont Dr. Hermann J. Klein, CEO der E.R. Schifffahrt. www.er-ship.com

TEAMWORK: E.R. Schifffahrt ist Teilnehmer des UN Global Compact.



Foto: E.R. Schifffahrt/Nordcapital

CSAV erhöht Kapital

Die chilenische Reederei CSAV bereitet sich mit zwei Kapitalerhöhungen auf eine mögliche Fusion mit Hapag-Lloyd vor.

In einem ersten Schritt werde das Kapital um 200 Mio. Dollar erhöht, teilte CSAV in Santiago de Chile mit. Damit wolle man die Finanzierung von sieben Schiffen abschließen, die gegenwärtig in Korea gebaut werden. Eine zweite Kapitalerhöhung von bis zu 400 Mio. Dollar werde nur vorgenommen, wenn sich die Fusion mit der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd realisieren lasse. Beide Unternehmen hatten im Januar eine nicht bindende Absichtserklärung für die Fusion unterzeichnet. Mit der zweiten Kapitalerhöhung würde CSAV den Einstieg bei Hapag-Lloyd finanzieren. www.csav.com



TREFFEN: Ralf Nagel und Ulrich Lange.

Maritimes Verständnis

Der neue verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion will sich rasch in die Belange der Maritimen Wirtschaft einarbeiten.

Das sicherte der Bundestagsabgeordnete Ulrich Lange (CSU) bei einem Treffen dem Geschäftsführenden Präsidiumsmitglied des VDR, Ralf Nagel, zu. Der Termin mit dem VDR war eines der ersten Verbandstreffen, die der Bayer in seiner neuen Funktion absolvierte. Das unterstreicht die Bedeutung, die er der Schifffahrt beimisst. www.reederverband.de

Foto: Scandlines

Chemikalien Seetransport nutzt DNV GL-Software

Die Reederei Chemikalien Seetransport hat die Software GL ShipManager QHSE in ihre gesamte Tankerflotte von 40 Schiffen implementiert.

„Wir wollten zwei Dinge erreichen“, sagt Frank Eggert, Projektleiter für die Umsetzung bei Chemikalien Seetransport. „Wir wollten unser Qualitäts- und Sicherheitssystem weiterentwickeln und die Arbeit für Bordpersonal und Besatzung erleichtern.“ Der ShipManager QHSE ist ein benutzerfreundliches

Tool. Im Falle von Chemikalien Seetransport umfasst er auch eine Analysefunktion, die ein effizientes Reporting von Sicherheitsstatistiken erlaubt. „Das System ist in der Lage, eine komplette Datenbank mit entsprechender Dokumentation zu verwalten und dabei auf Management-Handbücher und technische Unterlagen zurückzugreifen“, sagt Torsten Büssow, Chef von DNV GL Maritime Software. www.chemikalien-seetransport.de

TANKER: Die Software analysiert Schlüsselindikatoren (KPIs) fürs Sicherheitsmanagement an Bord.

Foto: Hasenpusch



Scandlines mit Plus beim Frachtverkehr

Die Fährreederei Scandlines hat 2013 im Frachtbereich ein deutlich erhöhtes Verkehrsvolumen verzeichnet.

„Es freut uns, dass unsere Frachtkunden das verbesserte Konzept auf den hochfrequenten Kurzstrecken Puttgarden – Rødby, Rostock – Gedser und Helsingør – Helsingborg so gut annehmen“, sagte Morten Haure-Petersen, Geschäftsführer der Scandlines Deutsch-

land GmbH. Das Pkw- und Passagieraufkommen zeigte hingegen wie auch schon in den vorangegangenen Jahren eine leicht rückläufige Tendenz. Unterdessen hat die Reederei die zunächst verschmähten zwei Großfähren der insolventen P+S-Werft für 31,6 Mio. Euro gekauft. www.scandlines.de



Foto: Scandlines

DIÄT: Die „Berlin“ und ihre Schwesterfähre müssen abspecken.

Sietas gerettet

Die Hamburger Traditionswerft Sietas ist von der russischen Pella-Werft gekauft worden.

Pella Shipyards verpflichtet sich, die Hamburger Schiffswerft mindestens acht Jahre weiter zu betreiben. Laut Insolvenzverwalter Brinkmann sollen 120 Mitarbeiter des Spezialschiffbauers übernommen werden. Bis 2016 könnte die Zahl sogar wieder auf 400 steigen. www.sietas-werft.de

ANZEIGE



REKORD: Die „Chance“ in Halle zählte 250 Aussteller und 11.000 Besucher.

VDR startet erfolgreich ins Messejahr

Der Reederverband präsentierte maritime Berufe Anfang des Jahres auf der „Impuls“ in Cottbus, der „Chance“ in Halle und der „KARRIERESTART“ in Dresden.

An allen Messetagen waren die Standbetreuer durchgehend im Dialog mit gut vorbereiteten und an der Schifffahrt interessierten Schülerinnen und Schülern aller Schulformen ab Klassenstufe 7. So konnten die VDR-Vertreter in Halle rund 360 und in Dresden rund 470 individuelle Beratungs- und Informationsgespräche am Stand führen. www.reederverband.de

Foto: Halle Messe GmbH

HS Schifffahrt setzt auf Sertica-Software



FAMILIENBETRIEB: Heino Schepers, Hans-Bernd Schepers und Kapitän Heinrich Schepers (von links).

Die HS Schifffahrts GmbH & Co. KG aus Haren/Ems führt die Softwarelösung Sertica des dänischen Softwareherstellers Logimatic in ihren gesamten Flottenbetrieb ein.

Die schiffsgruppenweise Einbindung der Sertica-Module für Planned Maintenance, Procurement, Inspection und weitere Funktionen beginnt im 1. Quartal 2014. Heino Schepers, als Geschäftsführer zuständig für das kaufmännische Management bei HS Schifffahrt, sagte: „Im schwierigen Marktumfeld unserer Branche bringt Sertica uns und wichtigen Geschäftspartnern durch maximale Transparenz erhebliche wirtschaftliche Vorteile – un-

ter anderem im Bereich Dokumentation und Reporting.“

Hans-Bernd Schepers, Geschäftsführer und verantwortlich für den Flottenbetrieb, ergänzt: „Sertica hat uns funktional überzeugt. Wir werden durch diese einfach bedienbare Lösung die Effizienz in unserem Flottenbetrieb schnell erhöhen können. Auch die umfassende Unterstützung durch das Logimatic-Team bei der Einführung vor Ort ist für uns wichtig.“ Künftig könne man den Funktionsumfang schrittweise erweitern und sehe sich so im Bereich Shipmanagement zukunftsorientiert aufgestellt. www.hs-schifffahrt.de

Foto: Hasenpusch, HS Schifffahrt

Stena fährt ab 2015 erst mal mit teurem Sprit

Die strengeren Umweltauflagen ab 2015 stellen Fähreedereien wie Stena vor enorme Herausforderungen.

„Das wird ein großer Einschnitt für die Branche“, so Deutschland-Manager Hardy Puls. Er rechnet mit 40 Prozent höheren

Treibstoffkosten und befürchtet eine Verkehrsverlagerung auf die Straße.

Von LNG ist die Reederei wegen der hohen Investitionskosten und zu erwartenden Infrastrukturprobleme nicht überzeugt. Seit einiger Zeit testet Stena die Wirtschaftlichkeit eines Methanol-



TESTLAUF: Die „Stena Scanrail“ fährt mit Methanol-Antrieb.

Antriebs. Auch hier fehlt die Infrastruktur, außerdem ist der Test noch nicht abgeschlossen. Ins Jahr 2015 wird Stena deshalb mit teurem Marinediesel starten – und stimmt die Kunden schon mal auf Preiserhöhungen ein. 2013 wurden 14,6 Mio. Passagiere befördert. www.stenaline.de

Foto: Stena Line

Rickmers kauft Schiffe von Hamburg Süd

Joint Venture der Rickmers Gruppe und Fonds von Apollo Global Management erwirbt sechs Hamburg Süd-Schiffe.

Ein Joint Venture zwischen der Hamburger Rickmers Gruppe und Fonds der Apollo Global Management, LLC hat für 176 Mio. US-Dollar sechs Schiffe von der zur Oetker-Gruppe gehörenden Reederei Hamburg Süd übernommen. Die Schiffe werden für einen Zeitraum von drei Jahren an Hamburg Süd rückverchartert. Es handelt sich jeweils um 54.000 dwt tragende, 2006 gebaute Panamax-Kühlcontainerschiffe, die vorwiegend auf den Nord-Süd-Routen eingesetzt werden. www.rickmers.com

Sicherer Hafen für Havaristen

Drei führende maritime Verbände fordern mehr Verantwortung von Küstenstaaten.

Hintergrund ist der Fall des Chemikaliertankers „Maritime Maisie“, dem Südkorea und Japan nach einer Kollision einen sicheren Hafen verweigerten. Es sei zwar richtig, dass die Staaten die Sachlage prüfen, heißt es in der Erklärung von International Chamber of Shipping (ICS), International Union of Marine Insurance und International Salvage Union. „Trotz bestehender IMO-Richtlinien nehmen Küstenstaaten allzu oft die Position ‚Nicht vor meiner Haustür ein!‘“, so ICS-Generalsekretär Hinchliffe. www.ics-shipping.org



MAHNER: ICS-Generalsekretär Peter Hinchliffe.

Foto: ICS

AIDA als Top-Arbeitgeber ausgezeichnet

AIDA Cruises wurde vom Nachrichtenmagazin „Focus“ mit dem Siegel „Bester Arbeitgeber 2014“ in der Tourismusbranche ausgezeichnet.

„Diese Auszeichnung zeigt uns, dass unser Engagement bei unseren Mitarbeitern ankommt“, sagt Michael Ungerer, President AIDA Cruises. „Wir

bieten ein Arbeitsumfeld, in dem die individuellen Fähigkeiten aller Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen geschätzt und entwickelt werden. Wir unterstützen motivierte Mitarbeiter mit Potenzial bei ihrer persönlichen Karriereplanung.“ In der größten deutschen Befragung dieser Art ermittelte Focus in Zusammenarbeit mit dem Karrierenetzwerk Xing und dem Arbeitgeberbewertungsportal Kununu die 800 besten Arbeitgeber mit mehr als 500 Mitarbeitern aus insgesamt 22 Branchen. www.aida.de

Foto: Aida Cruises



AUSBAU: Der neue AIDA-Bürokomplex in Rostock bietet Platz für bis zu 400 weitere Mitarbeiter.

ANZEIGE

DROHKULISSE:

Bewaffnetes Vier-Mann-Team zum Schutz eines Containerschiffs.



Mit Sicherheit

Die Politikwissenschaftlerin
Dr. Patricia Schneider zieht eine erste Bilanz
über das deutsche Zulassungsverfahren
von privaten Sicherheitsdienstleistern zum
Schutz gegen Piraterie auf See.



Wachdienst an Bord

Seit 1. Dezember 2013 dürfen auf unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen nur noch zertifizierte private Sicherheitsdienste (PSD) eingesetzt werden. Bisher hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) sieben Bewachungsunternehmen zugelassen. Die gesetzliche Regelung von PSD wurde notwendig, da sich die Handelsschifffahrt vor Piratenangriffen und Entführungen schützen muss.

Um dabei nicht an „schwarze Schafe“ zu geraten, mussten Mindeststandards sowie Berichterstattungs- und Überwachungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Erfüllt die Zulassungsregelung einerseits die Hoffnungen der Reeder und Kapitäne auf ein wirksames Kontrollverfahren und andererseits die Erwartungen der PSD auf verbesserte Marktchancen?

Einführung des Zulassungsverfahrens

Im Juni mit Übergangsregelung bis zum 1. Dezember 2013 traten die Gesetzesgrundlagen zur behördlichen Zulassung von in- und ausländischen privaten Sicherheitsdiensten auf Schiffen, die unter deutscher Flagge fahren, in Kraft. Von der Regelung sind zudem unabhängig von der Flagge des bewachten Schiffes alle in

Deutschland Gewerbe treibenden Anbieter betroffen.

Maßgeblich sind jetzt die Gewerbeordnung (GewO) §31 vom 04.03.2013, die Seebewachungsverordnung (SeeBewachV) vom 11.06.2013 und die Verordnung zur Durchführung der Seebewachungsverordnung (SeeBewachDV) vom 21.06.2013. Dabei arbeiten das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) mit der Bundespolizei See (BPOL See) zusammen. Das deutsche Verfahren setzt damit konkrete Standards z.B. an Anforderungen an Ausbildung (im In- oder Ausland) und Ausrüstung. Es legt u.a. konkret die →

→ Mindestanzahl der Teammitglieder auf vier Personen und ihre Aufgaben sowie das Vorgehen in Eskalationsstufen fest.

Lob und Kritik

Zu den Hauptkritikpunkten zählte stets, dass im Verfahren unternehmensbezogen und nach Aktenlage evaluiert werde. Dies entspricht jedoch den IMO-Richtlinien, auf denen das Zulassungsverfahren basiert. Außerdem verkennt die Kritik, dass nicht nur die leitenden Angestellten der PSD durch das BAFA geprüft werden – es kann alle Unterlagen anfordern und prüfen.

Einzelprüfungen aller Wachleute finden darüber hinaus bei der Erteilung von Waffengenehmigungen statt. Für alle unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ist die Hamburger Waffenbehörde zentral zuständig. Eine wünschenswerte Vor-Ort-Inspektion im Einsatzgebiet wurde von den Behörden als nicht leistbar eingestuft. Der deutsche Ansatz ist dennoch zu loben, weil sowohl die Unternehmen als auch die einzelnen Mitarbeiter überprüft werden. Positiv ist außerdem zu bewerten, dass die PSD die gesamte Waffenlieferkette nachweisen und Genehmigungen vorlegen müssen. In der Kritik stand auch die Nutzung von

„floating armouries“ – Booten als schwimmende Waffenarsenale zur Umgehung von küstenstaatlichen Regelungen. Sie bleibt auch mit dem Zulassungsverfahren problematisch.

Trotz der neuen Gesetzeslage bleiben Haftungsrisiken ein Unsicherheitsfaktor, insbesondere für Kapitäne – etwa, wenn sie bei Notwehrexzessen nicht einschreiten. Als problematisch gelten auch mögliche Strafprozesse gegen Kapitäne oder Sicherheitsdienstleister vor ausländischen Gerichten. Dieses Problem kann durch deutsches Recht allein nicht gelöst werden. Hohe Qualitätsstandards bei den Sicherheitsdiensten durch ein staatliches Zulassungsverfahren können hier aber positiv wirken, indem sie das Vertrauen der betroffenen Küstenländer stärken.

Da der Ausgang von Gerichtsverhandlungen und die Gewährung des Versicherungsschutzes schwer abzuschätzen sind, steht zu befürchten, dass PSD Schusswechsel nicht melden. Um sicherzustellen, dass solche Vorkommnisse dennoch bekannt werden, sieht das deutsche Zulassungsverfahren eine Berichtspflicht sowohl für die PSD als auch für die Kapitäne vor. Diese doppelte Berichtspflicht ist zu begrüßen.

Zu den vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen gehört zwar eine Kamera. Leider wurde jedoch versäumt, eine Foto- oder Videodokumentation vorzuschreiben. Sie ist wünschenswert und liegt im Eigeninteresse der Unternehmen, um die Rechtmäßigkeit des Schusswaffengebrauchs nachzuweisen. Nach Auswertungen der ersten Berichte sollte über die Aufnahme einer solchen Vorschrift erneut ernsthaft nachgedacht werden.

Kritisiert wurde außerdem, dass viele PSD nur mit freien Mitarbeitern oder Unterauftragnehmern arbeiten. Das deutsche Zulassungsverfahren lässt diese Praxis vernünftigerweise nicht zu und schreibt i.d.R. Angestelltenstatus vor. Freie Mitarbeiter dürfen nur beschäftigt werden, wenn sie sich den Ausbildungs- und Weisungsbefugnissen des Sicherheitsunternehmens unterwerfen.

Kosten, Aufwand und Nutzen

Den erwarteten Ansturm auf das Zulassungsverfahren hat es zwar nicht gegeben. Die Zahl der Zulassungen scheint aber zum Schutz unter deutscher Flagge fahrender Schiffe auszureichen; weitere Unternehmen haben die Zulassung beantragt. Abhängig von Aufwand und Antragsqualität stellt das BAFA dafür ca. 10.000 bis 19.000 Euro in Rechnung, der firmeninterne Aufwand wird auf rund 100.000 Euro geschätzt; die Überprüfung dauert derzeit mehrere Monate. Zudem ist davon auszu-

Piraterie: Die Gefahrengelände

Neben die klassischen Brennpunkte an der ostafrikanischen Küste (Somalia, Golf von Aden) und im Südchinesischen Meer (u.a. Straße von Malakka) tritt in jüngster Zeit Westafrika als Risikozone – hier vor allem der Golf von Guinea und die Küste vor Nigeria mit einer wachsenden Zahl brutaler Überfälle. In Lateinamerika dominieren dagegen gewaltsame Übergriffe durch das organisierte Verbrechen in Häfen oder küstennahen Seegebieten.

Dr. phil. Patricia Schneider

Die Politikwissenschaftlerin ist wissenschaftliche Referentin am Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg. Ihre Forschungsschwerpunkte sind maritime Sicherheit, internationaler Terrorismus und internationale Gerichtsbarkeit. Schneider war Co-Leiterin und Projektkoordinatorin des Verbundprojekts „PiraT – Piraterie und Maritimer Terrorismus als Herausforderung für die Seehandelssicherheit“.

Foto: IFSH



BUNDESKABINETT: Auch bei der neuen Regierung steht das Thema „Schutz der Handelsschifffahrt vor Piraterie“ auf der Agenda.

gehen, dass zertifizierte PSD aufgrund der höheren Anforderungen an Ausbildung, Anzahl der Teammitglieder und Beachtung von Arbeitsrechten ihre Dienste teurer anbieten müssen als nicht zertifizierte.

Ein erhoffter Wettbewerbsvorteil für zugelassene PSD im Vergleich zu ihren nicht zertifizierten Mitbewerbern zeichnet sich bisher nicht ab – im Gegenteil: In der derzeitigen angespannten Finanzlage ziehen insbesondere Charterer, die nicht unter die gesetzlichen Vorschriften fallen, die billigeren Mitbewerber vor.

Es gibt gute Gründe, hoheitliche Kräfte den privaten vorzuziehen. Der Einsatz von PSD entspricht jedoch mittlerweile

üblicher internationaler Praxis. Das nun vom Gesetzgeber eingeführte Verfahren setzt den richtigen Rahmen für eine langfristig tragfähige Regelung. Ein absehbares Ende der Marinemissionen wird die Abhängigkeit der Reeder von PSD erhöhen.

Bewertung und weitere Aufgabenfelder

Die vorgebrachte berechtigte Kritik wurde weitgehend aufgenommen und ein potenziell effektives und effizientes Zulassungsverfahren geschaffen. Nun kommt es auf die Umsetzung und Akzeptanz des Verfahrens an. Die Standards können Vorbild für andere nationalstaatliche Verfahren sein. Aber nur eine dauerhafte, unabhängige Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften durch staatliche Stellen mit Sanktionsmöglichkeiten wie Bußgeldern oder Entzug der Lizenz kann das Vertrauen stärken.

Die Bundesregierung sollte auch die Zusammenarbeit mit Küsten-, Hafen- und Flaggenstaaten suchen, um Haftungsrisiken für Kapitäne und PSD einzudämmen. Es ist zu beobachten, ob die Meldung von ernststen Zwischenfällen aus Furcht vor strafrechtlichen Folgen unterlassen wird. Es wird sich zeigen, ob die Dokumentation ausreicht, um über die Verantwortung bei ernststen Zwischenfällen zu entscheiden.

Es ist eine lobenswerte Leistung der Akteure, die vagen IMO-Richtlinien zu präzisieren. Später sollte das Zulassungsverfahren weiter angepasst werden. Von Vorteil ist, dass die deutsche Regelung ortsunabhängig und generell für die Seeschiffsbewachung gilt – und damit nicht nur in Fällen von Piraterie. Damit ist bei einer Verlagerung von Ort und Art ma-

ritimer Gewalt der Einsatz Privater Sicherheitsdienste geregelt, ohne dass ein langwieriges Gesetzgebungsverfahren notwendig wird.

Die nächste Baustelle ist die Ausdehnung der Regelungen auf nicht unter deutscher Flagge fahrende Schiffe. Dadurch ließe sich verhindern, dass PSD sich dem Genehmigungsverfahren durch Verlagerung ins Ausland entziehen. Denn sollten sich für die Unternehmen nicht die erhofften Wettbewerbsvorteile ergeben, lohnen sich die Mehrkosten des Zulassungsverfahrens kaum – und die positiven Effekte einer erhöhten Transparenz und Qualitätssicherung blieben aus.

Die Bundesregierung sollte sich daher im Rahmen der EU und der IMO für international einheitliche Qualitätsstandards mit robusten Berichterstattungs- und Überwachungsmöglichkeiten einsetzen, was auch gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen würde.

Ein weiteres Problemfeld besteht in Westafrika. In den Küstengewässern der Staaten am Golf von Guinea sind private bewaffnete Teams an Bord nicht erlaubt. Die Bundesregierung sollte sich über diplomatische Kanäle darum bemühen, dass in Deutschland zugelassene PSD dort tätig werden dürfen, solange die staatlichen Kräfte der Anrainer nicht zuverlässig sind.

Letztlich sind aber alle Abwehrmaßnahmen zur See nur Symptombekämpfung und können nur Teil einer Gesamtstrategie gegen maritime Gewalt – auch an Land – sein. Ob es gelingt, Zustimmung zu internationalen Standards zu mobilisieren, hängt auch von der weiteren Entwicklung der Piratenangriffe ab. ...





Den PC entern

Bildung gegen Piraterie: Digitales Lernen bringt echte Berufsperspektiven am Horn von Afrika. VDR und SOS-Kinderdörfer stellen das Ausbildungskonzept für ein Lernzentrum in Dschibuti vor.

Ein Bildungskonzept mit Fokus auf computergestütztem Lernen haben der Verband Deutscher Reeder (VDR) und SOS-Kinderdörfer weltweit für das Ausbildungszentrum in Dschibuti gemeinsam in Hamburg vorgestellt. Mit ihrem Projekt im Nachbarland von Somalia wollen der VDR und SOS-Kinderdörfer die Lebensgrundlage der Menschen in der Region nachhaltig verbessern und damit langfristig Kriminalität und Piraterie zurückdrängen.

Vorbildcharakter für die Region

Die Zahl der Piratenangriffe am Horn von Afrika ist dank des Einsatzes der Marine und der aufwendigen Sicherheitsmaßnahmen der Reeder zwar jüngst zurückgegangen. „Wirksam eindämmen lässt sich die Piraterie in der Region aber nur, wenn sich die Berufs- und Lebensperspektiven der jungen Menschen verbessern – und Bildung ist der Schlüssel dafür“, so VDR-Präsident Michael Behrendt. „Deswegen freuen wir uns sehr über die Fortschritte beim Aufbau des Bildungszentrums.“

„Das Zentrum für E-Learning wird Vorbildcharakter für die ganze Region haben“, sagte Dr. Wilfried Vyslozil, Vorstand SOS-Kinderdörfer weltweit. „Es schafft eine Schnittstelle zwischen Grundbildung und weiterführenden Formen der Bildung. Junge Menschen erhalten dadurch bessere Chancen auf dem Arbeitsmarkt, und ihr Berufseinstieg wird erleichtert.“

Aden Mohamed Dileita, Botschafter der Republik Dschibuti in Deutschland, betonte den großen Bedarf an gut qualifizierten Arbeitskräften für die wirtschaftliche Entwicklung seines Landes – insbesondere für die maritime Wirtschaft: „Wir wollen für die jungen Menschen in Dschibuti echte Perspektiven auf gute Arbeitsplätze schaffen. Das Ausbildungsangebot

BAUPLAN: VDR-Präsident Michael Behrendt (rechts) mit Aden Mohamed Dileita, Botschafter der Republik Dschibuti in Deutschland, und Dr. Wilfried Vyslozil, Vorstand SOS-Kinderdörfer weltweit, präsentieren das Projekt.



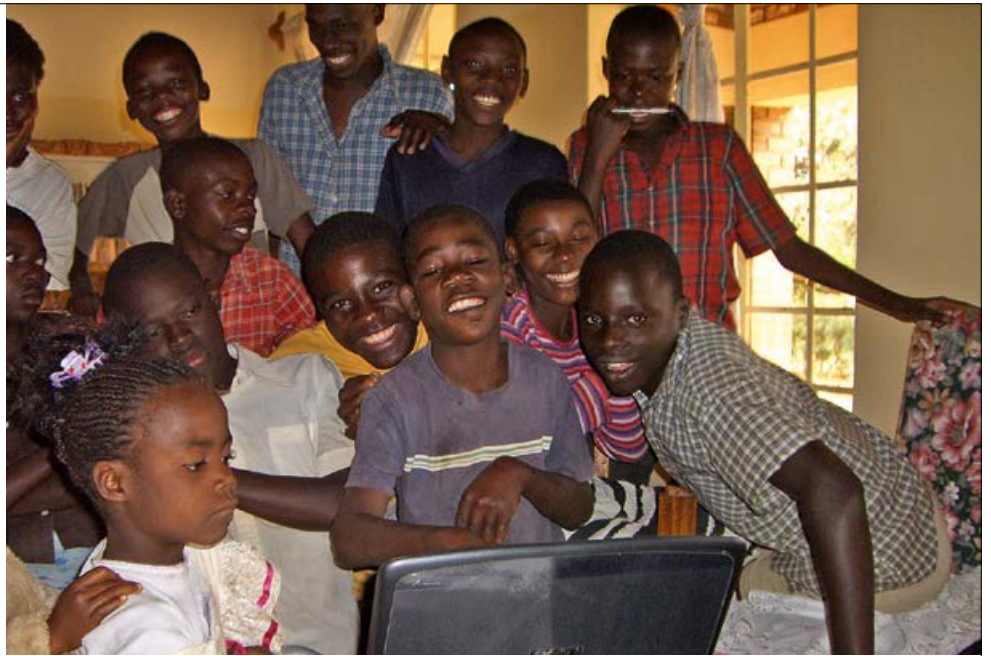


Das Lernzentrum unterstützt unsere Bildungsstrategie in hervorragender Weise.

Aden Mohamed Dileita,
Botschafter der Republik Dschibuti

des Lernzentrums unterstützt unsere Bildungsstrategie in hervorragender Weise.“

Das in Modulen aufgebaute Ausbildungskonzept ist auf den lokalen Arbeitsmarkt zugeschnitten und vermittelt Kenntnisse aus gefragten Bereichen wie etwa Buchhaltung oder Logistik. Zum Bildungsangebot zählen auch EDV- und Sprachkurse. Es richtet sich vorwiegend an



Die SOS-Kinderdörfer weltweit

1949 gründete Hermann Gmeiner in Imst/Tirol das erste SOS-Kinderdorf der Welt. Seine Idee: Jedes verlassene, Not leidende Kind sollte wieder eine Mutter, Geschwister, ein Haus und ein Dorf haben, in dem es in Geborgenheit heranwachsen kann. Daraus ist eine weltweite Organisation entstanden, die sich hauptsächlich über Spenden finanziert. In derzeit 545 SOS-Kinderdörfern in 133 Ländern finden die Kinder ein neues Zuhause. Außerdem gibt es über 1.800 SOS-Zusatzeinrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Jugendeinrichtungen, Ausbildungs- und Sozialzentren, Krankenstationen, Nothilfeprojekte und SOS-Familienhilfe, die auch der armen Nachbarschaft der SOS-Kinderdörfer offenstehen. www.sos-kinderdoerfer.de

Kinder und Jugendliche sowie ältere Schüler und Studenten. Der Lehrbetrieb soll im Herbst 2014 starten.

Der Bau entsteht im Armenviertel Balbala von Dschibuti-Stadt. Er umfasst drei Klassenräume sowie eine digitale Bibliothek, die mit modernen Computerarbeitsplätzen und Internetzugang ausgestattet sind (s. Kasten). Der VDR unterstützt

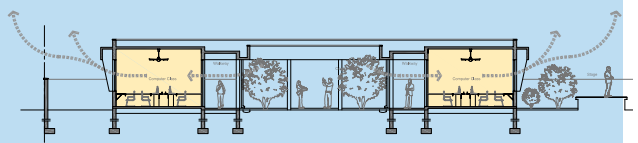
den Aufbau des Lernzentrums und trägt einen Großteil der laufenden Kosten. Auch das BMZ beteiligt sich an den Baukosten. Insgesamt stellt der VDR bis zum Jahr 2017 660.000 Euro für das Projekt zur Verfügung. Im September 2011 hatten VDR und SOS-Kinderdörfer weltweit ihre Kooperation beschlossen. Mit den Bauarbeiten wurde im Herbst 2013 begonnen. ■■■

Das E-Learning Zentrum in Balbala

Das vom VDR unterstützte Lernzentrum ist nach dem SOS-Kinderdorf und -Kindergarten in Tadjourah das dritte Projekt der SOS-Kinderdörfer in Dschibuti. Die drei Projekte werden über das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) kofinanziert. Das Zentrum für computergestütztes Lernen gliedert sich in einen mit PCs ausgestatteten Unterrichtsbereich mit drei Klassenräumen und eine digitale Bibliothek.

Es soll als multifunktionaler Ort der Begegnung, des Lernens und der Ausbildung auch Modellcharakter für die Region haben,

indem es die Beschäftigungs- und Integrationsaussichten von Jugendlichen verbessert und sie vor einem Weg in die Kriminalität bewahrt. Baubeginn war im Herbst 2013. Zielgruppe sind 100 Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 17 sowie 100 junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren.



VISITE: Das Geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel macht sich ein Bild von den Baufortschritten.

Piraterie bleibt Bedrohung

Auf einer Informationsveranstaltung des VDR diskutierten Experten für maritime Sicherheit mit Reederei-Managern über wirksame Maßnahmen zur Pirateriebekämpfung. Text: Daniel Hosseus

The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)

Die Initiative wurde von EU-NAVFOR in enger Kooperation mit der Branche gegründet. MSCHOA bietet eine permanent besetzte Überwachung von Schiffen, die den Golf von Aden passieren, und gewährleistet so eine optimale Planung der militärischen Einsätze. Eine interaktive Internetseite versorgt die Schifffahrt mit den aktuellsten Anti-Piraterie-Warnungen. www.mschoa.org

Foto: Attribution-NoDerivs CC BY-ND

Klare Ansage in Sachen Piraterie am Horn von Afrika: Die Gefahr ist noch lange nicht gebannt, und die Anzahl und Intensität von Angriffen auf Handelsschiffe kann jederzeit wieder in die Höhe schnellen. Der Schutz von Besatzungen und Schiffen muss in unverändert konsequenter Weise fortgesetzt werden.

Diese Botschaft übermittelten Flottenadmiral Jean Martens von der Deutschen Marine und Simon Church vom Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) den rund 50 Reederei-Vertretern, die an einer Informationsveranstaltung des VDR am 17. Februar in Hamburg teilgenommen haben.

Admiral Martens machte deutlich, dass die Deutsche Marine fest hinter dem Einsatz gegen Piraten am Horn von Afrika steht und entsprechend plant. Die Ent-

scheidung über die mittelfristige Dauer des Einsatzes liege jedoch selbstverständlich beim Deutschen Bundestag. Ralf Nagel, Geschäftsführendes Mitglied des VDR-Präsidiums, unterstrich, dass die Reeder sich mit Nachdruck für die Fortführung des Bundestagsmandats einsetzen werden.

Prävention unverzichtbar

Der Einsatz der Deutschen Marine sei fest in der EU-Mission EUNAVFOR verankert, die wiederum mit Streitkräften etwa aus den USA, China, Indien oder Russland eng zusammenarbeite, erläuterte Jean Martens. Angesichts des riesigen Seegebietes bleibe es jedoch so, als ob man ganz Europa mit 15 Polizeiautos patrouillieren wolle. Präventions- und Selbstschutzmaßnahmen blieben daher unverzichtbar.

Der militärische Einsatz sei in eine umfassende Strategie der Europäischen Union eingebettet, die den Wiederaufbau des Rechtsstaates, wirtschaftliche Entwicklung, Bildung und humanitäre Hilfe in Somalia unterstützt. Die Gewährleistung der Sicherheit vor Ort sei dafür Voraussetzung.

Die Analyse aktueller Überfälle und der angewandten Taktik zeige, dass weiterhin hohe Gefahr von Piraten am Horn von Afrika ausgeht, betonte Simon Church von MSCHOA. Das „Geschäftsmodell“ bleibe attraktiv. Sobald sich Schwachstellen beim Schutz von Handelsschiffen auftäten,

würde die Versuchung für Piratenbanden, einen potenziell äußerst lukrativen Angriff zu starten, unwiderstehlich.

In der Bekämpfung von Piraterie gewährleiste MSCHOA den erforderlichen Informationsaustausch zwischen Marines und Handelsschifffahrt. Durch die Weitergabe von aufbereiteten Lagebildern unterstütze MSCHOA die Handelsschifffahrt bei der Planung sicherer Passagen einerseits und andererseits die Streitkräfte mit Know-how über Schiffsbewegungen und -eigenschaften und Anforderungen der zivilen Schifffahrt. Das Fachwissen von Schiffsoffizieren aus den Reedereien, die von ihren Unternehmen für mehrere Monate an das Einsatzzentrum in Northwood (UK) entsandt wurden, sei unverzichtbar.

Beide Redner machten in der anschließenden Diskussion klar, dass die Strafverfolgung von Piraten zwischenzeitlich gut funktioniere. Dank entsprechender Abkommen würden mehr Verdächtige bei ausreichender Beweislage zügig Gerichten in der Region oder auch in Flaggenstaaten zugeführt.

AUSTAUSCH: Flottenadmiral Jean Martens, Simon Church (MSCHOA) und Ralf Nagel, geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied (v. l.).



ANZEIGE

Auf großer Ferien- Fahrt, Teil 2



Sommerferien an Bord eines Handelsschiffes: Gemeinsam mit seinen Mitgliedsreedereien organisiert der Verband Deutscher Reeder (VDR) Praktika – für Schüler die ideale Gelegenheit, einen Einblick in seemännische Berufsbilder zu bekommen. Wir dokumentieren hier drei „Ferienfahrer“-Berichte in Auszügen.

SIDONIE SELLE/ „HANSA GREIFSWALD“

Eine unvergessliche Zeit

Das Meer reizt mich. Unendliche Größe und Weite und ein nie enden wollender Horizont. Wasser, einfach nur Wasser. Das ist es auch, was ich mir von meinem Praktikum erhofft habe. Das Meer kennenzulernen, die Gewalt des Wassers und vor allem den Mikro-Makro-Kosmos Schiff. Etwas Außergewöhnliches. (...) So viele Schiffe, wie heute auf den Meeren zu finden sind, scheint es kaum noch etwas Besonderes zu sein. Sich auf dem Wasser fortzubewegen, Lasten zu transportieren, ist „normal“. Für mich aber immer noch aufregend. Entsprechend war ich hoch motiviert, nervös und spannungsgeladen. Ich wusste ja nicht, was mich erwartet.

Nusschale. Auf den Fotos sah das aber irgendwie größer aus. Erster Ein-

druck, absolute Täuschung. Von außen sah die MV „Hansa Greifswald“, ein Containerschiff der Reederei Leonhardt & Blumberg, wirklich erschreckend klein aus, wenn man bedenkt, dass 20 Crewmitglieder darauf leben und arbeiten – und das bis zu zehn Monate am Stück.

Als ich an Bord ging, sah alles wieder ganz anders aus. Tatsächlich eine Menge Platz. Ich kann ja nicht beurteilen, wie sich das nach Monaten harter Arbeit anfühlt, die man ununterbrochen an Bord verbringt. Doch für die Zeit, die ich als Praktikantin auf dem Schiff verbrachte, konnte ich mich nicht über Platzmangel beschweren. (...)

Überflutet von Reizen

Das erste Captain's Dinner, direkt nach der Ankunft. Sich einen Tisch mit Kapitän, Chief Engineer und Second Officer zu teilen, ist wohl nur hier „normal“ für Praktikanten. Anschließend folgte direkt die erste Schiffseinweisung, im schönen Hafen von Venedig. Der Zweite Offizier führte

uns, über das gesamte Schiff, belehrte uns und wir bekamen Arbeitskleidung für unsere Zeit an Bord: Overall, Sicherheitsschuhe, Helm, Ohrenschützer, Handschuhe. Es kann durchaus warm werden, wenn man auf oder unter Deck im Maschinenraum ist. Aber: Safety first. Mit absolut reizüberflutetem Kopf ließen wir Praktikanten die Eindrücke erst einmal Revue passieren und genossen unseren ersten Abend an Bord. Und den ersten von vielen wunderschönen Sonnenuntergängen.

Nach unserem ersten Frühstück an Bord (Reis mit Rührei) begann dann endlich die Arbeit – die hauptsächlich aus Beobachten und Zuhören bestand. In meiner Zweiergruppe, mit einem der anderen Praktikanten, war ich die ersten drei Tage im Maschinenraum. Unheimlich beeindruckend, laut und warm. Der Zweite Ingenieur führte uns über alle Maschinen-decks, erklärte uns die verschiedenen Generatoren und Systeme und vor allem die Main Engine, die das Schiff antreibt. Was auch besonders war und ich nicht kannte,

Illustration: Artur Aliev – Fotolia



war der Shaft Generator, also der Wellengenerator, welcher während des Fahrens die Umdrehungen der Antriebswelle für die Energieproduktion nutzt und so das Schiff mit Strom versorgen kann (...)

Dann gingen wir zum ersten Mal auf die Brücke. Die Aufregung war groß, schließlich sahen wir die „Hansa Greifswald“ das erste Mal in „voller“ Fahrt durch die Hafenausfahrt von Venedig. Als wir endlich das Meer erreichen und die Küste immer kleiner wird, wird mir bewusst: Hier bist du absolut richtig.

Den ersten Hafen erreichen wir noch in derselben Nacht. Um Punkt 1:00 Uhr stehen wir samt Kapitän, Erstem Offizier, Steuermann und dem Hafenlotsen von Ancona, Italien auf der Brücke und staunen. Nicht nur über den Ausblick, sondern vielmehr über das Manöver, dass gerade vor sich geht. Einparken auf höchstem Niveau.

Die nächsten beiden Tage, die wir noch unten im Engine Room sind, vergehen viel zu schnell. Wir gehen mit dem Electrician Sicherheitsrunden, kontrollieren die Frischluft- und Frischwasserversor-

gung, den Notgenerator und das Lifeboat. Und für den Fall der Fälle lernen wir, wie man es anlässt und steuert – und vor allem, wie man es zum Fallen bringt. Denn im Notfall fällt es samt Besatzung ins Wasser.

Gewappnet für den Notfall

Die nächsten drei Tage sind wir für den Brückendienst eingeteilt. (...) Hier lernen wir die Geräte kennen, die für die Navigation notwendig sind. Zum Ersten natürlich das GPS: wie es funktioniert, was die Anzeigen bedeuten und wie man anhand der Daten die Position des Schiffes auf der Seekarte eintragen kann. (...) Dann wurden wir mit weiteren Notfallapparaturen vertraut gemacht: Leuchtraketen, Notfallantennen und Sender und die Black Box, die alle technischen Daten des Schiffes dokumentiert und zeitgleich auf einem Speichermedium abspeichert, das vor dem Verlassen des Schiffes im Falle eines Notfalls einfach abgezogen und mitgenommen werden kann. Wir suchten mithilfe des Chart Catalogue Karten raus, die wir für die weitere Route benötigten, und lernten,

was die Zeichen auf den Karten bedeuten, zum Beispiel Bojen, Schifffahrtswege, Untiefen, Fischereigeiete usw.

Unterbrochen wurde unsere Arbeit einmal durch einen Safety Drill: Schutzkleidung an und samt Rettungsweste zur Muster Station, der Notfall wird geprobt. Wirklich mithelfen mussten wir allerdings nicht, unser Job war zuschauen und lernen. Als alle versammelt waren, ertönte das Signal für einen generellen Alarm. Anschließend fragte der Zweite Offizier jedes Crewmitglied nach seiner Aufgabe bei einem solchen Alarm. Dann brach ein „Feuer“ im Cargo Hold 1, also einer der Frachtkammern unter Deck, aus.

Die Besatzung wusste sofort, was zu tun war. Wir nicht. Also beobachteten wir alles, so gut es ging. Es folgte eine Kontrolle der Notgeneratoren und Sauerstoffbehälter sowie die Rettung eines Verletzten an Bord. Dann der Abandon-Ship-Alarm. Alle zurück zur Muster Station und rein ins Lifeboat. Komisches Gefühl, mit der gesamten Mannschaft dazusitzen, festgeschnallt – und dann wird der Motor angelassen. Zum Glück nur eine Übung. (...)

Nach drei Tagen Seeweg erreichen wir Piräus. Nachdem wir fest vertäut im Hafen liegen, beginnen schon die Kräne, die ersten Container zu heben. Ziemlich fasziniert stehen wir noch mehrere Stunden auf der Brücke und beobachten das „Spektakel“. Sieht man in Berlin ja nicht alle Tage. Eigentlich nie. Nach gerade einmal neun Stunden legen wir am Morgen wieder ab Richtung Thessaloniki. (...)

Dieses Praktikum der etwas anderen Art hat mich noch mehr in dem Wunsch gefestigt, später einmal an Bord zu arbeiten. Ich habe so vieles gelernt und erlebt und den Bordalltag sehr facettenreich kennengelernt, dass ich mir nun sicher bin: Es ist das Richtige für mich, zur See zu fahren. ...

Ich hätte nie gedacht, dass es so herzlich auf einem Schiff zugeht. Die Crew hatte wirklich immer ein offenes Ohr für uns und hat uns erklärt, was wir wissen wollten.



HENDRIK SCHULTZ/ „SAMSKIP EXPRESS“

Eine Seefahrt, die ist lustig...

So lautet ein altes Volkslied. Auch wenn der Inhalt nicht ganz der Realität entspricht, so ist zumindest der Titel für mich zutreffend! Hier ein kleiner Erfahrungsbericht, wie es zu dieser Seefahrt kam:

Rückblick: Sommer 2011

Während eines Kurzurlaubs in Bremerhaven kam mir der Gedanke, nach dem Schulabschluss Nautik zu studieren. Eigentlich bin ich ja eine „Landratte“, denn bei uns gibt es niemanden in der Familie, der etwas mit Seefahrt zu tun hat, aber der neue Containerhafen hatte mich so fasziniert, dass ich anschließend tagelang im Internet nach den Ausbildungs- und Studiemöglichkeiten recherchiert habe.

Sommer/Herbst 2012

Über meine Mutter konnte ich Kontakt zu einem Nautik-Studenten im 5. Semester aufnehmen. Seine Informationen waren auf jeden Fall äußerst hilfreich für mich. Er hat mir z.B. erzählt, dass es Sinn macht, erst eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker zu machen und anschließend zu studieren. Empfohlen hat er mir auch, an einer Ferienfahrt teilzunehmen, da die Abbrecherquote unter den Studenten relativ hoch ist, denn es liegt eben nicht jedem, lange Zeit von zu Hause weg zu sein und die Einsamkeit auf See zu ertragen.

In der Tat Punkte, die nicht von der Hand zu weisen sind...

Nach weiteren Recherchen musste ich für das Seediensstauglichkeitszeugnis nach Hamburg, wo ich auf Herz und Nieren geprüft wurde. Und hier kam schon der erste Rückschlag! Aufgrund meiner Sehstärke



START: „Kadett“ Hendrik zu Beginn seines Bordeinsatzes, der ihn auch an Irlands malerische Küsten führte.



bin ich nicht geeignet für den Decksdienst, sondern nur für den Maschinendienst. Mein Traum, das Kapitänspatent zu bekommen, ist somit (fast) geplatzt!

Frühjahr 2013

So habe ich also bis zum 15. April meine Bewerbungsunterlagen beim VDR eingereicht. Ich hatte den Wunsch geäußert, auf einem Schiff mit englischsprachiger Besatzung zu arbeiten. Bereits Anfang Mai kam über die Reederei J. Kahrs in Jork die Mitteilung, ich könnte an einer zweiwöchigen Fahrt im Juli von Rotterdam nach

Irland – über Dublin, Waterford und Cork – teilnehmen. Ich habe natürlich zugesagt!

Sommer 2013

Am 2. Juli war es dann so weit: In Rotterdam musste ich das „Immigration Office“ aufsuchen, wo vor Antritt des Praktikums meine Personalien aufgenommen wurden und mir der genaue Liegeplatz (Nr. 2742) des Schiffes – der MS „Samskip Express“ – bekannt gegeben wurde.

Nach über einer Stunde Suche (der Hafen erstreckt sich über 40 km und ist ca. 12.500 ha groß) fanden wir endlich



den RST (Rotterdam Shortsea Terminal) und konnten von Weitem schon die MS „Samskip Express“ sehen. Ich musste mich im Cargo Office beim Zweiten Offizier melden, der mich daraufhin in meine Kabine auf dem Offiziersdeck brachte – für die nächsten 14 Tage mein Zuhause. (...)

Anschließend konnte ich beim Verstauen der angelieferten Verpflegung helfen. Insgesamt waren es drei Paletten und eine unendliche Menge an Reis und Kartoffeln – ich schätze, in den beiden Wochen haben wir vier Säcke voll Reis aufgebraucht! Da der Großteil der Besatzung Filipinos war, war dies auch kein Wunder.

Die übrigen Crewmitglieder waren Russen bzw. Ukrainer, nur der Koch war Portugiese. Mein Seefahrtbuch kam tiefgefroren mit den Lebensmitteln.

Danach musste ich mich einer Sicherheitseinweisung unterziehen und wurde mit Arbeitshandschuhen und Sicherheitshelm ausgerüstet. Sicherheitsschuhe musste ich mir vor Antritt der Reise selbst besorgen. Anschließend wurde ich mit den Örtlichkeiten an Bord vertraut gemacht. Von nun an war ich also „Kadett“ Hendrik.

Rotterdam – Dublin und zurück

Endlich ging es dann los: 1 Woche von Rotterdam nach Dublin, Waterford, Cork und zurück. Anschließend die gleiche Tour noch einmal. Beim zweiten Mal hatte ich die Möglichkeit, in Dublin mit einigen Crewmitgliedern von Bord zu gehen und für vier Stunden die Stadt zu erkunden: Zeit genug, ein paar Souvenirs zu kaufen, Sehenswürdigkeiten kennenzulernen und die Henry Street im Zentrum entlangzuschlendern. Dublin hat mir sehr gut gefallen! Für Waterford und Cork war die Liegezeit in den Häfen leider zu kurz, um dort auf Entdeckungstour zu gehen.

An Bord gab es immer einen streng geregelten Tagesablauf mit Essens- und



Ein Highlight war das Grillen eines Spanferkels über einem aus alten Fässern gebastelten Grill. Lecker!

Arbeitszeiten. Einmal pro Woche hatte ich einen freien Tag. Zu meinen Arbeiten gehörte z.B. das berühmte „Deckschrubben“, Entrosten, Streichen und Reparieren. Container be- und entladen durfte ich aus Sicherheitsgründen leider nicht. Aber es war immer sehr interessant, dabei zuzuschauen.

Manche Tage habe ich auf der Brücke verbracht, mir vieles angesehen und erklären lassen – der Kapitän war sehr hilfsbereit und hat mir wertvolle Tipps gegeben. Ich musste aber feststellen, dass vieles auf dem Schiff (selbst der Kurs) per Computer gesteuert wird und gar nicht mehr „von Hand“ erledigt wird!

Auf unserer ersten Tour hatte unser Schiff auf dem Atlantik (auf der Rückreise von Cork nach Rotterdam) einen Motorschaden, der uns am Weiterfahren hinderte. Die Zeit haben die Crew und ich

genutzt, um aus selbst hergestellten Angeln Fische zu fangen: Mehrere Eimer voll Fisch waren unsere Ausbeute und somit eine weitere Abwechslung auf dem Speiseplan.

Ein Highlight an Bord war auf der zweiten Tour das Grillen eines Spanferkels. Wir hatten es in Rotterdam tiefgefroren mit an Bord genommen und über einem aus alten Fässern gebastelten Grill schmackhaft zubereitet. Lecker!

Mit der Besatzung habe ich ausschließlich Englisch gesprochen, nur der Koch konnte etwas Deutsch, d. h. Englisch ist ein absolutes MUSS in der Seeschifffahrt! Der Umgang mit der Crew war sehr angenehm, meine Fragen wurden immer ausführlich beantwortet.

Einmal nach Übersee

Fazit: Das Praktikum hat mir einen ersten Überblick über die Arbeit an Bord eines Schiffes verschafft. Von Seefahrer-Romantik kann man wohl nicht mehr sprechen. Wir hatten in diesen 14 Tagen Glück mit dem Wetter, d.h. keine raue See. Ich bin aber so gut wie sicher, dass es zu anderen Jahreszeiten sehr ungemütlich werden kann!

Ich habe vor allem gelernt, dass man sehr gut mit Langeweile umgehen können muss – das liegt mit Sicherheit nicht jedem. Jedoch ist es noch ein Traum von mir, auf einem richtig großen Containerschiff nach Übersee mitzufahren. Im Rahmen einer Ferienfahrt kann ich dies leider nicht mehr. Ich will eventuell versuchen, mich auf eigene Faust darum zu bemühen.

Alles in allem war es ein tolles Erlebnis, das ich nicht missen möchte! Auf jeden Fall hat es mich in meiner Entscheidungsfindung ein Stück weiter gebracht. Herrn Kahrs und seinem Team möchte ich noch einmal „Danke“ sagen dafür, dass sie mir die Möglichkeit gegeben haben, an dieser Ferienfahrt teilzunehmen. ...



LISA GREULICH/„VIENNA EXPRESS“

Eines Tages als Offizierin zurückkommen...

Wie jedes Kind fragte ich mich schon früh, was wohl mein späterer Beruf sein könnte. Eine endgültige Entscheidung traf ich lange nicht, war doch so vieles interessant, aber doch irgendwie nicht das Richtige.

Doch im Februar dieses Jahres fand ich mich in einer Berufs- und Ausbildungsmesse wieder und ließ mir begeistert über die Seefahrt erzählen. Der Gedanke, zur See zu fahren, sprach mich wirklich an. Und als mir gesagt wurde, dass in den Sommerferien Praktika angeboten werden, war es beschlossene Sache.

Die Bewerbung wurde abgeschickt. Und nach einigen Problemen bei der Seediensstauglichkeitsuntersuchung, hervorgerufen durch meine schlechten Augen, bekam ich die Bescheinigung, die dann auch meine Teilnahme besiegelte. Schon der Ort, wo meine Reise starten würde,

war überraschend. Niemals hätte ich mit Vancouver gerechnet. (...) Der Flug war lang, aber schließlich stand ich vor dem Schiff, das für sechs Wochen mein Zuhause und Arbeitsplatz sein würde: die „Vienna Express“ der Reederei Hapag-Lloyd, ein 335 m langes Containerschiff.

Erster Einblick

Schnell ging es nach oben zum Anmuster. Ich begrüßte jeden, den ich traf, und wurde von Herrn Eulert, dem neuen Schiffsmechaniker, zu meiner Kammer gebracht. Später führte uns sein Vorgänger herum und erklärte uns alles – vom Schiffsaufbau über Sicherheitsmaßnahmen bis hin zu den Essens- und Arbeitszeiten. (...)

Am nächsten Tag folgte ein Einführungsgespräch mit Kapitän Westerfeld und der ersten Offizierin Mannigel. Ebenso erhielten wir eine Sicherheitseinweisung.

Herr Meyer wurde uns als Ausbildungsbeauftragter zur Seite gestellt. Mit ihm besprachen wir unsere Wochenberichte und Tätigkeitsnachweise.

Die nächsten zwei Tage verbrachten meine Mitpraktikantin und ich im Maschinenraum, wurden weiter herumgeführt, meistens vom Zweiten Ingenieur, Herrn Düser, und bekamen einen ersten Eindruck von der Maschinenarbeit. Noch schauten wir nur zu und lauschten den Erklärungen einzelner Teile und Systeme.

Eine der ersten Arbeiten wurde direkt an der Hauptmaschine durchgeführt. Um uns im Maschinenraum besser orientieren und das Zusammenspiel einzelner Maschinen verstehen zu können, bekamen wir den Auftrag, einen groben Plan zu erstellen. Herr Düser kontrollierte ihn später und erklärte die Systeme genauer. Endlich legten wir ab. Gleichzeitig sahen

Foto: Hapag-Lloyd



STAMMGÄSTE: Containerschiffe von Hapag-Lloyd im Hafen von Vancouver.

wir die Brücke das erste Mal in Benutzung. Nach kurzer Erklärung konnten wir schon einzelne kleine Aufgaben erledigen, hielten uns aber vorerst zurück, um uns an den Fahrbetrieb zu gewöhnen und niemandem im Weg zu stehen. Sonntags war unser freier Tag, den wir meistens für die endgültige Ausarbeitung der Berichte und zur Reinigung unserer Kammern nutzten. (...)

Highlight der Woche

Ab der zweiten Woche half ich zunächst morgens an Deck mit und arbeitete nach dem Mittagessen auf der Brücke. Uns wurde der Umgang mit Seekarten erklärt, wie man die Logbucheinträge verfasst, oder auch, wie mit den Zeitzonen umgegangen wird, die wir durchqueren würden. Auch bekamen wir eine ISPS Einweisung über bestimmte Sicherheitsmaßnahmen auf dem Schiff und am Hafen.

Doch auch organisatorische Aufgaben wurden uns aufgetragen. Für den Piloten habe ich beispielsweise einen Deckplan angefertigt, auf dem alle Rollen und die dazugehörigen Klüsen verzeichnet sind.

Mein besonderes Highlight der Woche war das Bedienen des Ruders. Nach ausführlicher Einführung durfte ich, unter Anleitung des Kapitäns, für kurze Zeit ans Steuer. Da wir die Hauptmaschine wegen kleiner Probleme abschalten mussten, wollten wir an Fahrt verlieren und schließlich stehenbleiben. Das war die perfekte



Gelegenheit, um mich als Rudergänger zu versuchen.

Nach zwölf Tagen auf dem Pazifik erreichten wir Asien. Unser erster Halt war Tokio. Die letzten Tage auf See verbrachte ich zum Großteil im Maschinenraum, aber natürlich auch auf der Brücke. Da mich die Brücke von allem am meisten interessierte, sah mein Plan vor, jede Woche dort zu arbeiten und zusätzlich abwechselnd im Maschinenraum oder auf Deck beschäftigt zu sein. (...) Neben den üblichen Arbeiten auf der Brücke befasste ich mich zusätzlich mit den Kollisionsverhütungsregeln, die mir

Die sechs Wochen auf der „Vienna EXpress“ will ich nicht missen. Ich hätte meine Ferien nicht besser verbringen können.

der 2. Offizier erklärte. Auch organisatorische Aufgaben erwarteten mich wieder. So machten meine Mitpraktikantin und ich eine Inventur des gesamten Hospitals. (...)

In der folgenden Woche fuhren wir mehrere Häfen an, so half ich in Ningbo auf Manöverstation, in Yangshang auf der Brücke (und trug natürlich wieder ins Manöverbuch ein) und durfte in Qingdao, wieder auf Manöverstation, erstmals die Winden bedienen und die Brücke zum Auslaufen vorbereiten. (...) Auf die gesamten sechs Wochen verteilt wurden regelmäßig verschiedene Drills durchgeführt: von Feuer in Containern über vermisste Personen bis hin zum Verlassen des Schiffes.

Schon von Beginn an waren die Leute freundlich und haben nie genervt auf Fragen oder Unwissenheit reagiert. Es hat Spaß gemacht mit ihnen zu arbeiten, zu erzählen und oft auch zu lachen.

Aus dem anfänglichen Interesse für dieses Berufsfeld ist nun Überzeugung geworden, und ich hoffe, dass ich eines Tages wieder ein Schiff betreten kann – dieses Mal jedoch als Offizierin. ...

Illustration: Artur Aliev - Fotolia



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



Bei Wind und Wetter

Über 2.000-mal waren die Seenotretter der DGzRS im vergangenen Jahr im Einsatz. Mit moderner Technik und hohem persönlichem Engagement folgen sie ihrer Mission: Menschen zu retten, die auf See in Schwierigkeiten geraten sind. Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr.

Rausfahren, wenn andere reinkommen: Wie überlebenswichtig das Arbeitsprinzip von Deutschlands Seenotrettern ist, haben im vergangenen Jahr wieder viele Menschen erleben dürfen – der Segler, dessen Boot ein Feuer zerstörte; zwei Fischer, deren 13-Meter-Kutter sank und die vom Seenotkreuzer „Vormann Jantzen“ aufgenommen wurden; die Watt-

wanderer vor Büsum, denen ein vollgelaufener Priel den Rückweg abschnitt.

Insgesamt sind die Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) im Verlauf des vergangenen Jahres 2.081-mal im Einsatz gewesen (2012: 2.117 Einsätze). Dabei haben die DGzRS-Besatzungen 718 Menschen aus Seenot gerettet oder Gefahr befreit (2012:

1.323). Die Einsatzzahlen liegen damit auf gleichbleibend hohem Niveau. Allerdings hätten sich nach einigen Jahren mit auffallend vielen Geretteten diese Werte bei einer vergleichsweise kurzen Wassersportsaison auf dem Niveau der Jahre 2009 und zuvor stabilisiert, heißt es von der DGzRS.

Umfangreiche Rettungsaktion

In vielen Fällen griffen die Seenotretter frühzeitig ein und begrenzten so Schäden bereits im Vorfeld. Zudem sind sie 3.052-mal in ihren Revieren zwischen Borkum im Westen und Ueckermünde im Osten auf Kontrollfahrt gegangen. Darüber hinaus war die Seenotleitung Bremen (Maritime Rescue Co-ordination Centre, MRCC BREMEN) in 238 Seenotfällen international im Interesse der deutschen Schifffahrt unterstützend oder initiativ tätig. Einschließlich aller Such- und Rettungsaktionen sowie Kontrollfahrten haben allein die 20 Seenotkreuzer (die 40 Seenotrettungsboote nicht mitgerechnet) im vergangenen Jahr 71.998 Seemeilen (ca. 133.340 km) in Nord- und Ostsee zurückgelegt.

Seit ihrer Gründung am 29. Mai 1865 bis Ende 2013 hat die DGzRS insgesamt 80.916 Menschen aus Seenot gerettet oder Gefahrensituationen auf See be-



ENGAGEMENT:
Die Mitarbeiter der DGzRS sind oft Retter aus höchster Not.

Fotos: DGzRS



EINSATZ: Bei widrigsten Witterungsbedingungen ist die Hilfe der Seenotkreuzer besonders gefragt.

freit. An einer der umfangreichsten SAR-Maßnahmen (SAR = Search and Rescue, Suche und Rettung) des Jahres 2013 war die DGzRS Ende September beteiligt. Der reibungslosen internationalen Zusammenarbeit bei einer groß angelegten Suche zwischen Rügen, Bornholm und Südschweden mit Seenotkreuzern, Behörden- und Frachtschiffen verschiedener Nationen verdankt ein von einer Ostseefähre über Bord gegangener Mann sein Leben.

Ausbau der Flotte

Zu den Höhepunkten aus Sicht der Seenotretter im Jahr 2013 zählt der Bau eines neuen 20-Meter-Seenotkreuzers für die Station List. Die Taufe des vierten Spezialschiffes dieser Klasse erfolgte am 14. Dezember. Den Namen („Pidder Lüng“) bestimmte erstmals in der Geschichte der DGzRS ein Spendenwettbewerb.

Im Herbst 2013 hat die DGzRS den Auftrag zum Bau des Typschiffs für eine völlig neue 28-Meter-Klasse an die Fasser-Werft in Berne an der Unterweser vergeben. Der erste dieser Seenotkreuzer mit der internen Bezeichnung SK 35 soll 2015 im Rahmen der Feierlichkeiten zum 150-jährigen Jubiläum der DGzRS getauft und in Dienst gestellt werden. Die neuen Schiffe sind als leistungsfähige Nachfolger der 27,5-Meter-Klasse vorgesehen. Das Typschiff ist nach derzeitigen Planungen für die Station Amrum bestimmt. ■

Eine beeindruckende Jahresbilanz


Mission erfüllt. Neben den 20 Seenotkreuzern sind auch 40 Seenotrettungsboote in Nord- und Ostsee im Einsatz. Die Schiffe legten dabei fast 72.000 Seemeilen zurück.

20 
Seenotkreuzer



 **718**
Gerettete

71.998
Seemeilen

2.081 
Einsätze


3.052
Kontrollfahrten

EHRENAMT: Der Sänger Klaus Lage („1.000 und 1 Nacht“) ist neuer „Botschafter“ der Seenotretter.



Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Klassifikationsgesellschaft ABS entwickelt Empfehlungen für die Nordostpassage

Die US-Klassifikationsgesellschaft ABS hat Empfehlungen für die Navigation entlang der Nordküsten Europas und Asiens herausgegeben.

Die Amerikaner haben dafür eng mit russischen Behörden zusammengearbeitet. Ziel ist es, Reedereien dabei zu unterstützen, die auch für die Handelsschifffahrt bedeutender werdende Route durch arktisches Gewässer sicher, effizient und möglichst umweltschonend zu befahren.

„Noch vor ein paar Jahren war die Strecke bestenfalls für leistungsstarke Eisbrecher passierbar“, sagt Todd Grove, Chefingenieur bei ABS. Mittlerweile werde die Route aber immer beliebter – die oftmals unvorhersehbare und für Schiffe un-

gewohnte Umgebung berge für Schiffsbetreiber und Mannschaften aber erhebliche Herausforderungen. Hier setzen die ABS-Empfehlungen an. Sie enthalten Informationen zur Route, zu den dort geltenden Vorschriften, zu Strategien der Überwinterung, zur Navigation in eisbedeckten Gewässern und zu Häfen entlang der Northern Sea Route (NSR). Gegenüber der üblichen Strecke durch den Suezkanal spart die NSR auf der Fahrt von Japan nach Rotterdam rund 3.400 Seemeilen oder zehn Tage.

www.eagle.com

EISBRECHER: In den Sommermonaten ist die Strecke bereits weitgehend eisfrei.

Foto: Gentoo Multimedia – Fotolia.com



Suezkanal wieder teurer

Die Passagegebühren für den Suezkanal steigen erneut.

Die Kanalbehörde hat eine Erhöhung um bis zu 2,6 Prozent abgekündigt. Die neuen Tarife gelten laut Mohamed Mahmoud Beshir, dem Direktor der Transitabteilung der SCA, ab Mai. Bereits 2013 hatte die Behörde die Transitgebühren je nach Schiffstyp um 2,5 bis 5 Prozent erhöht. Der Kanal verkürzt die Strecke von Singapur nach Rotterdam um 30 Prozent.

www.suezcanal.gov.eg

GRUSS: Der Kanal ist für den ägyptischen Staat eine wichtige Einnahmequelle.



Foto: mauro – Fotolia.com

Fehrmarnbelt-Tunnel Desaster für Steuerzahler



MEGAPROJEKT: Die Kosten des Tunnels werden auf mindestens 5,5 Mrd. Euro beziffert.

Ein renommierter dänischer Verkehrsplaner nennt das Konzept der festen Beltquerung „ungesund“.

Knud Erik Andersen, Ex-Vorsitzender der Vereinigung für Transport-Ökonomie, bezweifelt die wichtigsten betriebswirtschaftlichen Annahmen, die dem Megaprojekt zugrundeliegen. Als gravierendes Problem benennt er, dass das dänische Parlament den Bau und Betrieb des Tunnels einer staatsei-

genen GmbH übertragen habe, die nicht den üblichen Effizienzanforderungen unterliege. Es gebe keinen Anreiz zur Kostenbegrenzung und zur Berücksichtigung von Risiken. Außerdem habe die Öffentlichkeit nur wenig Einblick in die Arbeit der GmbH. Wenn das Baugesetz verabschiedet werde, würde den dänischen Steuerzahlern eine Bürgschaft von 10 Mrd. Kronen (1,34 Mrd. Euro) aufgebürdet. www.weekendavisen.dk

Foto: Scandlines

EU-Förderbank will Einigung in Sachen Panamakanal



EIB-CHEF: Werner Hoyer
war früherer Staatsminister.

Die Europäische Investitionsbank (EIB) fordert eine Lösung im Finanzierungsstreit um den Panamakanal.

„Es ist wichtig, dass das Vorhaben zu einem guten Ende geführt wird“, sagte der Chef der EU-Hausbank, Werner Hoyer, in Brüssel. Er verwies auf die Bedeutung des Kanals für den Seeverkehr zwischen Asien und Europa. Die EIB sei mit einem

500-Mio.-Euro-Kredit bei dem Projekt engagiert. Damit gäbe es keine Probleme.

Zwischen dem Kanalbetreiber ACP und einem internationalen Baukonsortium gibt es Streit um Zusatzkosten in Höhe von 1,2 Mrd. Euro für den Ausbau: „Es ist nicht an uns, zu sagen, ob das gerechtfertigt ist oder nicht“, so Hoyer. Partner der EIB ist die ACP. www.eib.org

IHK Nord fordert Generaldirektion Küste

Die IHK Nord, der Zusammenschluss von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern, fordert im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes den Aufbau einer Generaldirektion Küste.

Damit soll den nautischen und fachlichen Besonderheiten der Seeschifffahrt stärker Rechnung getragen werden. Bislang gebe es nur eine zentrale Generaldirektion in Bonn. Der Standort einer neuen Generaldirektion Küste sollte demnach



NADELÖHR: Der Nord-Ostsee-Kanal benötigt eine intensive Betreuung.

auch in Norddeutschland liegen, um eine optimale Zusammenarbeit zwischen Reedern, Hafenwirtschaft und den örtlichen Wasser- und Schifffahrtsämtern zu gewährleisten. www.ihk-nord.de



TERMINAL: Der Umschlag stieg 2013 um 4,4 Prozent auf 7,5 Mio. TEU.

HHLA erfüllt Prognose

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat 2013 beim Containerumschlag und im Hinterlandtransport deutliche Mengenzuwächse erzielt und ihre Marktpositionen ausgebaut.

Die HHLA hat im Geschäftsjahr 2013 nach vorläufigen Zahlen ihren Konzernumsatz auf rund 1.155 Mio. Euro (im Vorjahr: 1.128,5 Mio. Euro) gesteigert und ein Betriebsergebnis (EBIT) im Bereich von 158 Mio. Euro (im Vorjahr: 186,3 Mio. Euro) erreicht. Der Teilkonzern Hafenlogistik, das börsennotierte Kerngeschäft der HHLA, erwirtschaftete Umsatzerlöse von rund 1.127 Mio. Euro (im Vorjahr: 1.101,2 Mio. Euro) und ein Betriebsergebnis (EBIT) von rund 144 Mio. Euro (im Vorjahr: 173,1 Mio. Euro). www.hhla.de

ANZEIGE



Der Weg zum perfekten Steak

Die Deutschen lieben saftiges Rindfleisch aus Südamerika. Von den Weiden Argentinien wird es per Containerschiff nach Europa transportiert.

Ein Reisebericht. Text: Sebastian Meißner



Station 1 Südamerika

Elfmal so groß wie Deutschland ist Argentinien. Und mit 55 Millionen Rindern und 2,6 Millionen Tonnen Fleischproduktion noch immer der Top-Lieferant für viele Steakhäuser. Aber auch in Uruguay und in Chile wird Rindfleisch erster Güte produziert. Das Ribeye-Steak (ca. 230 g) bei Block House etwa stammt aus Uruguay.



Saftige Weiden, mildes Klima, viel Auslauf: Argentinien ist ein Paradies für Rinder. Das Land verfügt über eine 3.500 Kilometer lange und 1.500 Kilometer breite natürliche Biosphäre mit verschiedenen Klimazonen. Vor allem in der rund 600.000 km² großen Landwirtschaftszone in der Mitte des Landes – der Pampa Húmeda – wird im großen Stil Rinderzucht betrieben. Die Grassteppen reichen bis nach Uruguay und Brasilien. Hier hat jedes Tier rein rechnerisch über 10.000 m² Land zur Verfügung.

Die Tiere ernähren sich in der Regel ausschließlich von Gras und werden nicht mit zusätzlichem Kraftfutter wie Mais oder Sojabohnen gemästet. Der großzügige Auslauf der Rinder hat einen deutlich

höheren und intensiveren Geschmack zur Folge. Die ausschließliche Grasfütterung sorgt dafür, dass es deutlich weniger Oberflächenfett im Fleisch gibt – dafür aber eine besonders feine Marmorierung.

Experten am Werk

Über 55 Millionen Tiere leben auf den Rinderweiden. Zum Vergleich: Das Land hat gerade einmal rund 41 Millionen Einwohner. Die am meisten verbreiteten Rassen sind Black Angus (aus dem schottischen Aberdeen) und Hereford, die sich besonders gut für die Fleischproduktion eignen, da ihr Fleisch weltweit zu den aromatischsten Sorten gehört.

Die besten Stücke, die sogenannten „hilton cuts“, werden vor allem nach Euro-

pa exportiert – und zwar per Schiff. „Für den Fleischtransport ist die Schifffahrt ideal geeignet. Schon seit der Containerisierung Anfang der 1980er-Jahre wird Fleisch aus Südamerika in Containern gefahren“, sagt Frank Leck, Senior Sales Manager Import Area Central Europe bei Hamburg Süd. Das Unternehmen verfügt über eine lange Erfahrung im Kühltransport von Fleisch aus Südamerika – erst konventionell und seit mehr als 30 Jahren im Container. Die Reederei Hamburg Süd ist heute Marktführer auf dieser Süd-Nord-Strecke.

Die Deutschen lieben Fleisch. Im Schnitt essen sie 60 Kilo pro Kopf und Jahr. Argentinisches Rindfleisch gilt hier noch immer als besondere Delikatesse (siehe Kasten „Fleischkonsum“). Von den →



COWBOYS: Die „Gauchos“ halten ganz traditionell auf ihren Pferden die Rinderherden zusammen.

PRACHTVIEH: Das Fleisch der Rasse „Black Angus“ gilt als besonders schmackhaft.





11,4
USA

8,1
EU

9,7
Brasilien

2,6
Argentinien

0,2
Chile

0,5
Uruguay

Fleischproduktion

Laut Welternährungsorganisation FAO wurden 2012 weltweit mehr als 300 Millionen Tonnen Fleisch produziert. Der Pro-Kopf-Konsum lag im globalen Mittel bei 42,5 Kilogramm pro Jahr. Die Deutschen essen durchschnittlich 60 Kilo pro Kopf – fast zwei Drittel davon Schweinefleisch. 85 Prozent der Menschen in Deutschland essen täglich oder nahezu täglich Fleisch.

RINDFLEISCHPRODUKTION 2010-2012:
Durchschnitt – Angaben in Millionen Tonnen;
Werte für 2012 geschätzt, Quelle: FAO

→ 28.000 Tonnen, die Argentinien jedes Jahr in die EU ausführen darf, geht über die Hälfte an Restaurants und Feinkostläden in der Bundesrepublik.

Ein großer Abnehmer ist die Hamburger Block Foods AG. Seit seiner Gründung 1968 setzt das Familienunternehmen auf frisches Rindfleisch aus Argentinien und Uruguay. Nur die T-Bone-Steaks stammen aus Chile, weil von dort auch Fleisch am Knochen kommen darf. „Wir importieren hauptsächlich Filet, Entrecôte, Hüfte und Roastbeef“, sagt Karl-Heinz Krämer, Vorstand bei der Block Foods AG.

Kompromissloser Qualitätsanspruch

Vor der Schlachtung leben die Ochsen etwa zwei Jahre lang auf den Weiden. Erst dann haben sie ihr Schlachtgewicht von rund 400 Kilogramm erreicht – und werden in eines der Schlachthäuser in der Region gebracht. „Der Schlachtprozess in Ar-



„Der Schlachtprozess in Argentinien und Uruguay ist vorbildlich. Er gewährleistet, dass die Tiere keinen Stress erfahren.“

Karl-Heinz Krämer,
Vorstand Block Foods AG

gentinien und Uruguay ist vorbildlich. Er gewährleistet, dass die Tiere keinen Stress erfahren“, sagt Krämer. Das ist wichtig für die Fleischqualität.

Nach der Schlachtung werden die Tierhälften gekühlt und zerlegt. „Sie werden dann vom Knochen getrennt und in Teilstücke geschnitten“, so Krämer. Die kleinsten Stücke sind 1,5 Kilo schwer. Die

größten Stücke (z. B. Roastbeef) wiegen bis zu sechs Kilo. In Kartons verpackt, wird die Ware per Hand in Kühlcontainer geladen und anschließend mit dem Lkw zum Hafen transportiert. Paletten sind dafür nicht erforderlich. Um die Qualität vor Ort zu sichern, hat die Block-Gruppe drei Mitarbeiter in Argentinien und Uruguay.

Von Buenos Aires bis nach Hamburg sind es – je nach Route – mindestens 12.000 Kilometer oder 6.500 Seemeilen. Das Schiff braucht dafür etwas mehr als drei Wochen. In dieser Zeit reift das Rindfleisch. Das ist nicht nur für den Geschmack von Vorteil, sondern vor allem für die Zartheit des Fleisches. „Bis das Fleisch im Restaurant auf den Teller kommt, reift es in der Block-House-Fleischerei noch weitere Wochen und ist dann mindestens acht Wochen alt. Das ist die ideale Reifezeit für gutes Rindfleisch“, sagt Block Foods-Chef Krämer. →

Fotos: Coloures-Pic - Fotolia, Block House, Hamburg Süd;

Station 2 Fleischtransport bei Hamburg Süd



FÄHRT DURCH DIE PRÄRIE: Per Lkws wird das abgepackte Fleisch zum Hafen gebracht.



FÄHRT ÜBERS MEER: In Kühlcontainern (siehe rechts) wird das Fleisch nach Deutschland transportiert.



KONTROLLE: Ein Schreibgerät dokumentiert das Klima im Container lückenlos. Dennoch wird die Temperatur des Fleisches unmittelbar nach Ankunft noch einmal manuell nachgemessen.

So funktioniert ein Kühlcontainer

Kühlcontainer werden für den Transport von Waren genutzt, die empfindlich auf Temperaturschwankungen reagieren. Ende 2012 waren weltweit rund 2,2 Mio. der speziellen Boxen im Einsatz. Die „Integral Reefer Container“ verfügen über ein integriertes Kühlsystem. Durch eine Ablauföffnung unterhalb der Containerdecke wird warme Luft aus dem Inneren des Containers in das Kühlaggregat gesaugt, wo sie auf die gewünschte Temperatur heruntergekühlt wird. Die kalte Luft wird anschließend durch eine Zuluftöffnung am Boden des Containers in einen Zwischenraum unterhalb des Innenraums geblasen. Der Boden verfügt über sogenannte Grätings, spaltenartige Öffnungen im Boden, die für eine gleichmäßige Verteilung der Kühlluft sorgen. Die kalte Luft steigt zwischen den einzelnen Kartons nach oben und wird dort wieder abgesaugt. Die Luft strömt in einem ständigen Kreislauf durch den Container. So wird eine optimale Kühlung der Ware erreicht. Die vorgeschriebene maximale Ladehöhe gewährleistet eine ausreichende Luftführung.



Station 3

Fleischverarbeitung bei Block House

Nach langer Reise kommt das Fleisch schließlich per Lkw in den Kühlräumen der Block Foods AG in Hamburg an. Dort lagert Fleischvorrat für mindestens vier Wochen. Ein Sicherheitspuffer, der notwendig ist: Denn aufgrund von schlechten Witterungsbedingun-

gen oder anderen äußeren Faktoren kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Davon darf der Betrieb in den Restaurants aber nicht beeinträchtigt werden. Insgesamt ist das Fleisch nach Ankunft in Hamburg noch rund drei Monate lang haltbar.

ETIKETT: Durch die sorgfältige Kennzeichnung lassen sich Herkunft und „Geschichte“ des Fleisches lückenlos dokumentieren.





LAGERRAUM:
Abgewogen und abgepackt werden die fertigen Portionen in den Kühllhallen der Block Foods AG in Hamburg gelagert.



→ In der Regel wird das frische Rindfleisch wegen seines hohen Wertes schlachtnah in 20-Fuß-Kühlcontainern verladen. Auch bei der Block Foods AG ist das so. Sie importiert zwischen zwei und acht Container pro Woche. In jeden dieser Container passen theoretisch 21 Tonnen. „Gepackt werden sie aber mit durchschnittlich ca. 12,5 Tonnen“, sagt Transport-Experte Leck von der Hamburg Süd.

Der Warenwert eines Frischfleisch-Containers kann schnell bei über 160.000 US-Dollar liegen – und in manchen Restaurants wird aus der Rohware in gemüthlicher Atmosphäre mit leckeren Beilagen und freundlichem Service ein Umsatz von bis zu einer Million Euro generiert. Entsprechend wichtig ist ein verlässlicher Reeder, der die Ware sicher und pünktlich an ihren Bestimmungsort bringt.

Beim Stauen des Fleisches kommt es darauf an, dass durch das Eigengewicht der Ware die einzelnen Packstücke nicht beschädigt werden. Die Kartons müssen so im Container gestaut und gesichert werden, dass die Kühlluft zirkulieren kann und alle Kartons gleichermaßen gut erreicht. Außerdem darf die Ware während der Fahrt nicht verrutschen. Ebenfalls wichtig: Die Container werden nach Mög-



„Das Fleisch wird im Container dauerhaft bei einer Temperatur von $-1,4^{\circ}$ Celsius gehalten.“

Frank Leck, Senior Sales Manager bei der Hamburg Süd

lichkeit in tieferen Lagen – unter Deck – platziert. Denn dort sind sie keinem Sonnenlicht ausgesetzt, das die Kühlung beeinträchtigen könnte.

Lückenlose Kontrolle

Grundsätzlich gibt es zwei Arten, das Fleisch zu transportieren: gefroren oder als Frischfleisch. Die erste Variante wird in der Regel bei weniger hochwertigen Fleischstücken angewendet, die in den Nahen Osten oder nach Russland gehen. „Dabei wird die Ware dauerhaft auf -18° Celsius gekühlt“, sagt Leck.

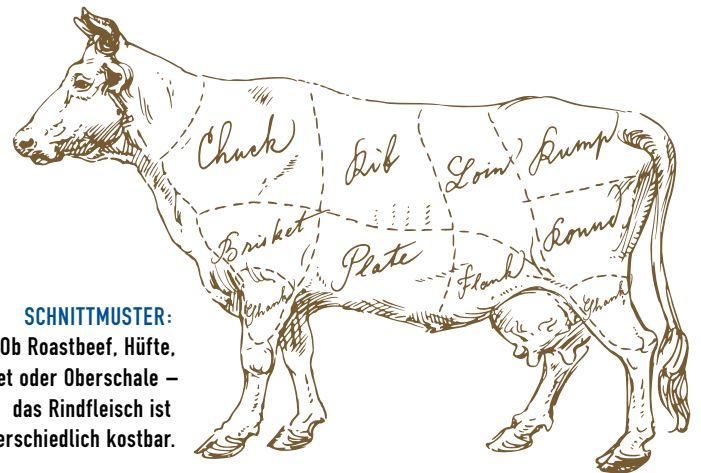
Die hochwertigen Filetstücke vom Rind aus Südamerika aber werden als „chilled Beef“ transportiert. „Das Fleisch muss hier dauerhaft bei einer Temperatur von $-1,4$ bis $+1^{\circ}$ Celsius bei einer relativen Luftfeuchte von 80 bis 85 Prozent gehalten werden“, sagt Hamburg Süd-Experte Leck. So bleibt das Fleisch saftiger und schmackhafter.

Würde die Kühlkette unterbrochen und das Fleisch einer höheren Temperatur ausgesetzt, wäre es zwar nicht gleich verdorben, aber in seiner Haltbarkeit stark beeinträchtigt. Bei längerem Kühlausfall würde das Fleisch Schaden nehmen und ungenießbar werden, weil der hohe Eiweiß- und Wassergehalt keine Wärme verträgt. Damit das nicht passiert, ist der Container außerdem mit dem bordeigenen Kontrollsystem verbunden.

Steigt die Temperatur über einen kritischen Wert, ertönt ein Alarmsignal in der Leitzentrale des Ladungsoffiziers sowie direkt am Container. Ursache für den Temperaturanstieg kann etwa der Ausfall des Kühlaggregats sein, was aber äußerst selten vorkommt. Für die Reparatur hat die Crew alle erforderlichen Ersatzteile an Bord und kann den Schaden in den meisten Fällen schnell beheben. Ein Schreibgerät do- →



GENUSS:
Mahlzeit in einem Block House-Restaurant.



SCHNITTMUSTER:
Ob Roastbeef, Hüfte, Filet oder Oberschale – das Rindfleisch ist unterschiedlich kostbar.

→ kumentiert darüber hinaus lückenlos den Temperaturverlauf im Container.

Nach erfolgreichem Transport hält das Fleisch noch etwa drei Monate. Da es bei fachgerechter Kühlung die Eigenschaften von frischem Fleisch behält, also schlachtfrisch ist, wird Kühlfleisch auch als „Frischfleisch“ bezeichnet. Nach Ankunft des Schiffes und Auslieferung des Containers wird es per Lkw zu den Kunden gebracht – Gastronomen, Feinkost-

läden oder Großmärkte. Auch die Block Foods AG erhält dann ihre Ware. In deren Lagerhallen ist Vorrat für mindestens vier Wochen angelegt. Von hier aus werden die Restaurants beliefert.

Außen kross, innen saftig

Jedes Jahr genießen über sechs Millionen Gäste in den 42 europäischen Block House-Restaurants die Steak-Menüs. Am häufigsten bestellt werden Mr. und Mrs.

Rumpsteak – ein erstklassiger, grammgenauer Zuschnitt von 250 bzw. 180 Gramm aus dem Rinderrücken. Die Steaks werden auf einem 400° Celsius heißen Lavasteingrill von ausgebildeten Grillern fachgerecht zubereitet – außen kross und innen saftig. „Unsere Kunden bekommen immer beste Ware auf den Teller“, sagt Block Foods-Chef Krämer. So frisch und schmackhaft ist das Fleisch auch, weil der Transport per Schiff so gut funktioniert.

Fotos: Coloures-Pic, canicula - Fotolia, Block House, Hamburg Süd;

Station 4 Das perfekte Steak



Für die richtige Zubereitung von Steaks brauchen Sie starke Hitze. Ideal ist deshalb eine unbeschichtete Gusseisen-Pfanne. Verwenden Sie keinen Deckel. Dann sind es noch fünf Schritte bis zum perfekten Steak:



1. Steaks nie waschen, nur mit Küchenpapier trocken tupfen.

2. Das Steak von beiden Seiten je nach Wunsch 2 Minuten (Rare), 3-4 Minuten (Medium) oder 5-6 Minuten lang grillen.

3. Nicht mit einer Fleischgabel einstechen, da sonst der Fleischsaft austritt.

4. Am besten machen Sie die Druckprobe. Drücken Sie leicht auf die Mitte des Steaks. Je nach Widerstand des Fleisches ist das Steak weniger oder mehr durchgegart.

5. Das Steak immer erst nach dem Braten würzen, denn Salz entzieht dem Stück Wasser, Pfeffer verbrennt unter Umständen beim Braten.

Eine diffizile Phase

Die Dauerkrise in der Schifffahrt macht auch Hansa Treuhand zu schaffen. Der erfahrene Reeder Hermann Ebel steuert gegen.

Text: Christof Schwaner

Es gibt auch gute Nachrichten: Die Welttonnage wächst zwar insgesamt weiter, aber bei kleineren Schiffen im Segment 1.700 bis 2.400 TEU gab es seit Beginn der Schifffahrtskrise Ende 2008 einen Rückgang um 10 Prozent. Die Zweitmarkt-Preise von Schiffen dieser Größenordnung hätten in den vergangenen drei Monaten angezogen, erläuterte der Chef von Hansa Treuhand, Hermann Ebel, beim jüngsten Medientreff des Unternehmens. Ebel sieht darin eine Angleichung von Angebot und Nachfrage – zumindest für dieses Größensegment.

Keine Effizienzprobleme

Wenig erfreulich ist die Lage an der Finanzierungsfront: Die Banken versuchten zwar weiter, hoch verschuldete Schiffe im Portfolio zu halten und nicht abschreiben zu müssen. „Stattdessen werden aber die Schiffe derjenigen Reeder, die vor der Krise ihre Kredite besonders weit getilgt und nur wenig Fremdkapital investiert hatten, von den Banken nun als Erstes verkauft – weil sie verlustfrei herauskommen“, kritisiert Ebel.

Kooperationen zwischen Reedereien seien nicht immer sinnvoll, so Ebel: „Fusionen von Charterreedereien bringen keine Kostenersparnis. Wir haben kein Effizienzproblem,



GRANDSEIGNEUR:
Reeder Hermann Ebel ist seit mehr als 30 Jahren im Geschäft.

sondern ein Ertragsproblem.“ Lediglich bei Versicherungsprämien und beim Schmieröleinkauf ließen sich dadurch Kosten sparen.

Für „unausweichlich“ hält Ebel hingegen eine enge Zusammenarbeit auf der Maklerseite bei der Vermarktung der Schiffskapazitäten: „Wenn ein Charterer acht gleiche Schiffe der Größe 2.400 TEU mieten will, möchte er nicht acht verschiedene Ansprechpartner haben, sondern lediglich einen.“

Trend zu Plattformen

Im 2013 haben sich einige sogenannter Plattformen gebildet. Diese Kooperationen verschiedener Reedereien übernehmen Not leidende Schiffe, um den Wertberichtigungsbedarf der Banken gering zu halten und Zeit bis zum Anziehen der Märkte zu gewinnen. Jüngst hatten die Unternehmen E.R. Schifffahrt und Schulte Group Quay-Side vorgestellt.

Auch Hansa Treuhand bereitet sich darauf vor: „Wir sind stapellauffähig“, verkündete Ebel. Zusammen mit vier Partnern habe Hansa Treuhand bereits eine Struktur entwickelt und bei verschiedenen Banken vorgestellt. Jedes Unternehmen steuere spezifische Expertise für unterschiedliche Containerschiffsgrößen sowie aus der Bulk-Schifffahrt bei. „Dadurch vermeiden wir, dass

sich zwei Partner um die Frage streiten, wer ein 2.400-TEU-Schiff besser managen kann“, skizziert Ebel den Vorteil des Konzeptes.

Verhängnisvoller Effekt

Da immer mehr Mega-Carrier mit bis zu 18.000 Containerstellplätzen auf den Markt drängen, kommt es zu einem Kaskadeneffekt: Die bislang auf den an Transportvolumen starken Routen im Ost-West-Verkehr eingesetzten Schiffe werden in andere Fahrtgebiete verschoben und verdrängen dort die kleineren Schiffe. Dieser Effekt höre allerdings bei den Panamax-Schiffen (maximale Größe für den Panamakanal) auf, so Ebel. „Denn größere Schiffe haben kein Ladegeschirr und sind für viele Häfen nicht geeignet.“

Lücke bei Neubaupreisen

Aber warum wird in den Werften Südkoreas und Chinas trotz weltweiter Überkapazitäten ein Mega-Boxer nach dem anderen zusammengeschweiß, wenn kleinere Schiffe für viele Fahrtgebiete geeigneter wären? „Die großen Linien wollen das Feld nicht nur wenigen Spielern überlassen“, sagt Ebel. Zudem seien die Neubaupreise derzeit relativ günstig. Weil sich die Werften mit Großaufträgen einge-deckt hätten, gelte das allerdings nicht →

FONDS

INSOLVENZ: Die Sanierung der „HS Humboldt“ gelang nicht. Ein Notverkauf soll aber vermieden werden.

→ für kleine Schiffe. Lag der Neubaupreis für einen 2.500-TEU-Frachter mit Ladege-schirr im November 2013 noch bei 31,5 Mio. US-Dollar, steht er heute bei 33 Mio. „Um diese Investition zu amortisieren, sind Char-terraten von 16-17.000 US-Dollar notwendig. Davon sind wir noch weit entfernt.“ Ein Schiff dieser Größe erziele laut Ebel derzeit weniger als 9.000 Dollar am Tag.

Auch in Sachen Umbauten ist das Bild differenziert: Bei großen Schiffen finanziert der Charterer die Umbaukosten für effizien-teren Schiffsbetrieb, da er die Bunkerkosten trägt und bei einem Langzeit-Chartervertrag so unter dem Strich Kosten sparen kann. „Bei kleineren Schiffen sind die Ersparnisse durch Umbauten nicht so groß“, so Ebel. „Zudem haben die Vercharterer keine Möglichkeit, die Schiffsumrüstung selbst zu finanzieren, weil die Banken ihre Unterstützung verweigern.“

Unerwartet positiv für die Größenklasse bis 5.000 TEU könnten sich die Querelen um den Ausbau des Panamakanals auswirken. „Wenn sich der Ausbau weiter verzögert, wer- den die Panamax-Preise steigen.“

Herausforderung LNG

Die strengeren Schwefelgrenzwerte für Schiffsbrennstoff in Nord- und Ostsee ab 1. Januar 2015 setzen die Reeder unter Zug- zwang. Die meisten werden nach Ebel's Prog-



Foto: Hasenpusch

Zwei Hansa-Schiffe von Insolvenz betroffen

Problemfälle. Erstmals in der 30-jährigen Firmenge- schichte hat Hansa Treu- hand Insolvenz für Schiffe angemeldet. Betroffen sind die beiden 5.000-TEU- Containerfrachter „HS Li-

vingstone“ und „HS Hum- boldt“. „Das ist eine bittere Pille“, sagte Ebel. Hansa Treuhand werde die Schif- fe in Abstimmung mit dem Insolvenzverwalter und der beteiligten Bank weiter be-

reedern und darauf hinar- beiten, einen Notverkauf zu vermeiden. Ebel zeigte sich zuversichtlich, bald wieder eine wirtschaftlich tragfä- hige Beschäftigung für die Schiffe zu finden.

nose zunächst MGO bunkern, weil Scrubber technische und finanzielle Probleme auf- werfen. Auch Hansa Treuhand habe Pläne für Neubauten in der Schublade, die mit um- weltfreundlichem Flüssiggas (LNG) betrieben werden sollen. Problematisch sei es aber, Fi- nanzierungspartner dafür zu finden. „Ab 2015 wird es auch wieder Langzeit-Charterverträ- ge mit fünf Jahren Laufzeit geben, sonst ist die Finanzierung von LNG-Neubauten nicht möglich.“

„Wenn die Schifffahrtmärkte anspringen, werden auch die Banken wieder mitziehen“, erwartet Ebel – wenn auch mit geringerem Anteil an den Gesamtkosten. Steuern die Geldhäuser vor der Krise noch 70 bis 80 Pro- zent Fremdkapital bei, werde der Anteil künf- tig auf 50 bis 60 Prozent zurückgehen. Der KG-Markt bleibe vor dem Hintergrund welt- weiter Niedrigzinsen grundsätzlich attraktiv. „Wo sonst können Anleger ihr Geld ertragreich anlegen?“, fragt der erfahrene Reeder.

Über 400 Schiffsfonds-Anleger verklagen Landesbank

Zahlreiche Investoren gehen wegen der Pleite zweier Schiffsfonds rechtlich gegen die NordLB vor.

Mit der Klage (Az. 4 O 348/13) fordern die Anleger von der Landesbank Schadens- ersatz in Millionenhöhe. Sie werfen dem Institut vor, es hätte die beiden von ihm mitfinanzierten Fondsschiffe MS „Pride of Madrid“ und MS „Pride of Paris“ im Früh- jahr 2012 unnötig in die Pleite fahren lassen. Bei der darauffolgenden Versteigerung der Schiffe verloren die Investoren der beiden Fonds aller Wahrscheinlichkeit nach ihre

komplette Eigenkapitaleinlage in Höhe von zusammen 18 Mio. Euro. Zudem sollen sie bereits erhaltene Ausschüttungen in Höhe

von insgesamt drei Mio. Euro zurückzah- len. Um die Schadensersatzforderungen durchzusetzen, haben sich insgesamt 440 Personen zur Interessengemeinschaft Pride (IG Pride) zusammengeschlos- sen, darunter etwa 420 Fondsanleger sowie rund 20 Vertriebspartner von Ownership. Die Gemeinschaftsklage dürfte ein Novum am Fondsmarkt sein. Die Bank weist die Vorwürfe zurück.

Die Schiffe wurden von der Ham- burger Reederei Auerbach ersteigert.



ZENTRALE: Der futuristische Sitz der NordLB in Hannover.

Foto: NordLB

HSH Nordbank im Stress

Die HSH Nordbank hat auch 2013 einen „deutlich“ dreistelligen Millionenverlust eingefahren.

HSH Nordbank-Chef Constantin von Oesterreich wies in einem „Spiegel“-Interview Spekulationen zurück, sein Institut werde beim Banken-Stresstest als einzige deutsche Bank auf der Strecke bleiben. „Unsere hohen Kapitalquoten halten nach unserer Einschätzung jedem ernst zu nehmenden Szenario stand“, sagte der HSH-Chef. „Dieser Test ist für kein Institut ein Spaziergang. Aber er folgt objektiven Kriterien, keinen politischen. Wir sind gut vorbereitet.“

Einige Banken werden den Check nach Ansicht der Chef-Aufseherin Daniele Nouy nicht bestehen. Das sei durchaus gewünscht, um dem Stresstest Glaubwürdigkeit zu verleihen. Auch die Märkte erwarteten, dass die Prüfung nicht zu lasch ausfalle. „Ich habe aber keine Vorstellung davon, wie viele Banken durchfallen müssen“, so die Chefin der Euro-Bankenaufsicht.

Die HSH, die mehrheitlich Hamburg und Schleswig-Holstein gehört, hat 2013 Staatsgarantien für bestimmte Kreditportfolios wieder von sieben auf zehn Mrd. Euro aufgestockt. Aus Sicht der Ratingagentur Moody's zählt das HSH-Schiffahrtsportfolio zu den schwächsten in der Branche. Von Oesterreich sagte, er sehe nicht, dass seine Bank beim Test durchfallen werde. Falls es doch dazu kommen sollte, würden die Länder helfen. „Als Eigentümer müssen sie ihr Vermögen schützen.“ www.hsh.de

01 Commerzbank verbucht Minigewinn

Im vergangenen Jahr hat die Commerzbank einen Nettogewinn von 78 Mio. Euro erwirtschaftet – mehr, als von Analysten erwartet. Ein Jahr zuvor hatten noch 47 Mio. Euro Verlust zu Buche gestanden. Der **Abbau der Immobilien-, Staats- und Schiffskredite** sei schneller als erwartet vorangekommen, teilte Deutschlands zweitgrößte Bank mit. Die interne „Bad Bank“, in der diese Bestände geparkt sind, **schrumpte bis Ende 2013 statt auf 125 auf 116 Mrd. Euro**. Bis 2016 sollen in ihr nur noch 75 Mrd. Euro liegen; bisher hatte Vorstandschef Martin Blessing weniger als 90 Mrd. angepeilt. Die **harte Kernkapitalquote soll gleichzeitig auf mehr als zehn Prozent** steigen – auch nach den verschärften Regeln von Basel III. Die bisher angepeilten neun Prozent hat die Bank bereits vorzeitig erreicht.

Insgesamt kam sie auf **Erträge von 9,27 Mrd. Euro** und erzielte ein operatives Ergebnis von 725 Mio. Euro (2012: 1,17 Mrd. Euro). Allerdings gibt es auch Wermutstropfen: Die sogenannte Kernbank mit den als zukunftssträftig erachteten Geschäftsfeldern erzielte 2013 ein **operatives Ergebnis von 1,8 Mrd. Euro – 28 Prozent weniger** als im Vorjahr. Begründung: ein „verschlechtertes Marktumfeld“ und höhere Kreditausfälle bei Mittelstandskunden. www.commerzbank.de

02 Insolvente KG-Schiffe heißen nur „Rickmers“

Der Name täuscht: Im Januar wurden die Insolvenzverfahren für vier KG-Fonds offiziell eröffnet. Diese **KG-Fonds waren Eigentümer der 1.850-TEU-Containerschiffe** „Saylemoon Rickmers“, „Nina Rickmers“, „Jacky Rickmers“, „Aruni Rickmers“. Anfang Oktober 2013 waren die vorläufigen

Insolvenzverfahren für **zwei weitere KG-Fonds** eröffnet worden, Eigentümer der 5.060-TEU-Containerschiffe „Jennifer Rickmers“ und „Charlotte Rickmers“.

Aktuell gibt es **nur 22 Schiffe im Eigentum von KG-Fonds** (nicht der Rickmers Gruppe), die **durch die Rickmers Gruppe als Dienstleister kommerziell und technisch bereedert** werden. Die Rickmers Gruppe teilt mit, sie habe die Risiken aus den Geschäftsbeziehungen mit KG-Fonds **im Detail bewertet und durch Wertberichtigungen/Rückstellungen** in Bezug auf geringe Minderheitsbeteiligungen und auf Forderungen im Jahresabschluss 2012 der Rickmers Gruppe ordnungsgemäß berücksichtigt. Demzufolge hat die Eröffnung von Insolvenzverfahren über die KG-Fonds **keine weiteren wesentlichen Auswirkungen** auf die gegenwärtige finanzielle Situation der Rickmers Gruppe. www.rickmers.com

03 Stabiler Umsatz im Zweitmarkt

Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG verzeichnete im Januar stabile nominale **Handelsumsätze von rund 12,2 Mio. Euro**. Während bei den Immobilienfonds leicht rückläufige und **bei den Schiffsfonds nahezu unveränderte Umsätze** festzustellen waren, sorgte eine erhöhte Handelstätigkeit bei den sonstigen Fonds für eine **über alle Anlageklassen ausgeglichene** Umsatzentwicklung.

Der durchschnittliche Transaktionskurs lag bei 45,69 % des Nennwertes. Die ausgeführten **Kurse bei den Schiffsfonds** gaben gegenüber dem Vormonat leicht nach. So lag der durchschnittliche Transaktionskurs **nur noch bei 24,37 %** (Dezember 2013: 29,94 %). Im letzten Quartal 2013 war **zuletzt ein leichter Aufwärtstrend** zu erkennen gewesen. www.zweitmarkt.de

ANZEIGE

VERSICHERUNGEN

P&I Clubs sind die einsamen Vorreiter

Text: Michael Hollmann

Für eine Bilanz der traditionellen Vertrags-erneuerung in der Schiffhaftpflichtversicherung war es bei Redaktionsschluss der Deutschen Seeschifffahrt noch zu früh.

Kurz vor dem Stichtag für die Verlängerung der P&I-Versicherung, dem 20. Februar, war aus Maklerkreisen zu hören, dass sich die Verhandlungen in vielen Fällen noch hinzögen. „Wir sind spät dran, und die Verhandlungen sind sehr schwierig“, erklärte ein Hamburger Makler. Wie üblich seien die angekündigten Prämienanhebungen je nach Schadenverlauf zwar verhandelbar, grundsätzlich hielten sich die P&I-Underwriter aber „ziemlich strikt“ an die von den Vorständen verordnete Linie. Selbst wenn die Haftpflichtversicherer nur einen ordentlichen Teil der geforderten Prämienanhebung in die Tat umsetzen – wovon auszugehen ist –, stünden sie damit im Vergleich zu den anderen großen Transportversicherungssparten (Seekasko, Warentransport, Verkehrshaftung) recht gut da.

Andere Stellschrauben

Dort hinkt die Prämienentwicklung laut dem „Marktreport 2014“ des internationalen Versicherungsmaklers Aon merklich hinter der Schadenkostenentwicklung her. „Obwohl der Kaskomarkt seit über 16 Jahren Verluste einfährt, konnte eine Tendenz zu höheren Preisen nur partiell beobachtet werden. Generell ist die Kaskoversicherung im internationalen Seeversicherungsmarkt immer noch kostengünstig zu haben“, konstatiert Aon.

Infolge ausreichender Risikokapazitäten rund um den Globus könne man für Schifffahrtskunden, die eine geringe Schadenlast vorweisen, sogar „durchaus Preisreduktionen erzielen“, berichtet der Makler. Andererseits gestalte es sich immer schwieriger, Flotten mit einer hohen Schadenquote oder deutsche KG-Einschiffsgesellschaften zu Prämien zu platzieren, „die die Eigner noch bezahlen wollen oder aufgrund ihrer eigenen Einnahmesituation noch bezahlen können“.

Da die Versicherer aufgrund des harten Wettbewerbs aber generell kaum Erfolg mit Ratenerhöhungen haben, versuchten sie, andere Stellschrauben zu nutzen. So gehe der Trend bei den Kaskoversicherern dahin, höhere Selbstbeteiligungen zu fordern und ihre Anteile am Gesamtversicherungspaket für bestimmte Flotten zu verringern – beispielsweise von 10 auf 5 Prozent der Deckungsnote. „Auch für die unterjährig anstehenden Ver-

tragsverlängerungen zum 1. April, 1. Juli oder 1. Oktober 2014 wird erwartet, dass sich dieser Trend fortsetzt“, so Aon.

Dabei ist die Schmerzgrenze auch gerade für viele im deutschen Markt engagierten Seekaskoversicherer lange überschritten. Die bisherige Schadenquote im deutschen Seekaskomarkt für das Zeichnungsjahr 2013 sei mit über 125 Prozent „erwartungsgemäß negativ“. Obwohl die anderen kleineren Kaskosparten wie Flusskasko, Wassersport und Baurisiko einen deutlich positiveren Verlauf aufwiesen,

für die deutschen Warentransportversicherer 2013 von 713 Mio. auf etwa 700 Mio. Euro gefallen sind. Die Eingangsschadenquote läge mit geschätzten 85 Prozent zwar viel niedriger als im Seekaskobereich, aber immer noch nicht auf einem für die Gesellschaften auskömmlichen Niveau, unterstreicht Aon.

Sorgfältige Dokumentation

Angesichts der weiterhin steigenden Zahl von Marktteilnehmern sei in diesem Sektor bei den Prämien ebenfalls nicht mit einer Trend-



WARE IM TRANSIT: Scharfe Konkurrenz unter Transportversicherern macht Prämienanhebungen zunichte.

Foto: Hollmann

„blieb die Gesamtschadenquote hoch und das Kaskogeschäft vielfach defizitär“, resümiert der global agierende Versicherungsmakler.

Historischer Tiefstand

Nicht viel freundlicher fällt die Bestandsaufnahme der Experten für den noch wichtigeren Bereich der Warentransportversicherung aus, die den Verladern Schutz bei Verlust oder Beschädigung ihrer Fracht bietet. Auch aufgrund der Nähe zur exportstarken deutschen Industrie zählen deutsche Gesellschaften hier zu den führenden Anbietern. Der Markt habe sich „seit Jahren auf einem historischen Tiefstand konsolidiert“. Auch im vergangenen Jahr sei keine Tendenz zu Preiserhöhungen oder Einschränkungen des Versicherungsschutzes zu verzeichnen gewesen. Erste Zwischenrechnungen zeigten, dass die Beitragseinnahmen

wende zu rechnen. Jedoch zögen die Versicherer bei der Schadenregulierung zunehmend die Zügel an, stellten mehr Rückfragen und forderten Dokumente und Bestätigungen an, auf die in der Vergangenheit verzichtet worden sei.

Aon empfiehlt den Seeverladern, bei Beschaffung und Transport von Waren aus dem asiatischen Raum größere Sorgfalt bei Dokumentation und Abwicklung der Lieferungen walten zu lassen. Grund: Die Zahl der Betrugsfälle, in denen gar keine oder höchstens minderwertige Ware geliefert werde, habe spürbar zugenommen. Da die Versicherer in solchen Fällen anzweifeln, dass die versicherten Güter den Transport angetreten haben, sei es unerlässlich, den Versand der „richtigen“ Waren durch Hinzuziehen sachverständiger Dritter zu dokumentieren.

5,50	9,80	21,00	9,10	0,35	Bücher.de (Hm)	8,80	6,75	185,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk (Hm)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing (Mal)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Hm)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Braun Rav (Soal)	1020,00	24,80	8,60	4,60	0	Dibag Ind (Hm)	103,00	3,98	18,80
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burabad Vz (Bsp)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Didier-Werke (Hm)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	1	BUS St (Hm)	9,85	276,00	1035,00	18,50	10	Dieng Hld (Hm)	19,80	178,00	104,50
805,00	6,00	720,00	6,01	1	BUS Vz (Bsp)	10,95	9,90	350,00	997,50	10	Digital (Hm)	44,35	19,80	150,50

In Kürze

Dutch P&I baut Vorstand aus.

Die niederländische Versicherungsgruppe DUPI Insurance Group („Dutch P&I“) erweitert ihren Vorstand per 1. April um Anton Cornel, der als Executive Director künftig für das Business Development verantwortlich zeichnen wird.

Cornel war seit Ende der 1980er-Jahre unter anderem für Aon, Fortis und zuletzt als Geschäftsführungsmitglied für Marsh NL tätig.

North P&I und Sunderland Marine geben sich das Jawort.

Die beiden britischen Versicherer haben sich darauf geeinigt, ihre Aktivitäten vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden per 21. Februar zusammenzulegen. Schon seit über zwei Jahren bilden die Unternehmen, die zusammen auf ein Prämienvolumen von 511 Mio. US\$ kommen, eine strategische Allianz. The North of England P&I Association (gegründet 1860) gehört zu den größten P&I Clubs, während Sunderland Marine Mutual Insurance Company Ltd. (von 1882) vor allem Fischereifahrzeuge versichert. Die Unternehmen haben zusammen 350 Mitarbeiter.

Zu wenig Sorgfalt bei Ladungsstauung

Der Container- und Verkehrshaftpflichtversicherer TT Club hat eine neue Initiative gegen Schlampe bei dem Packen von Seecontainern und anderen Behältern gestartet.

Das eigens entwickelte Online-Tool „CTUpack e-learning“ dient dazu, Mitarbeiter in Lagerei- und Umschlagbetrieben für das korrekte Beladen und Laschen von Frachtgut in Containern und Wechselbrücken zu schulen.

Neben praktischen Anleitungen gemäß geltenden Standards der einschlägigen UNO-Organisationen ILO, IMO und UNECE vermittelt der Kurs auch Grundlagenwissen zu Kräften und Lasten, die während des Transports und Umschlags auf die Ladung einwirken. Teilnehmer würden dabei laufend bewertet und erhielten nach Abschluss des Lehrgangs ein entsprechendes Zertifikat, erklärte der TT Club.



CONTAINER: Fachgerechtes Beladen hilft, Schäden an der Fracht zu vermeiden.

Transportschäden bei containerisierter Ware bereiten den Linienreedereien, die häufig auch den Vor- und Nachlauf zum bzw. vom Seehafen mit organisieren, erhebliche Bauchschmerzen. Laut TT Club gehen zwei Drittel der gemeldeten Transportschaden bei Container-Frachtgut auf mangelhafte Stauung der Ware im Container zurück.

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

Alles über Seeschifffahrt, Häfen und Nautik

Fordern Sie ein kostenloses Ansichtsexemplar an: Telefonisch unter **04533 2077-12** oder via E-Mail an **abo@deutsche-seeschifffahrt.de**

Jetzt testen **3 Monate für nur 6 Euro**



Jetzt online abonnieren unter **www.deutsche-seeschifffahrt.de**



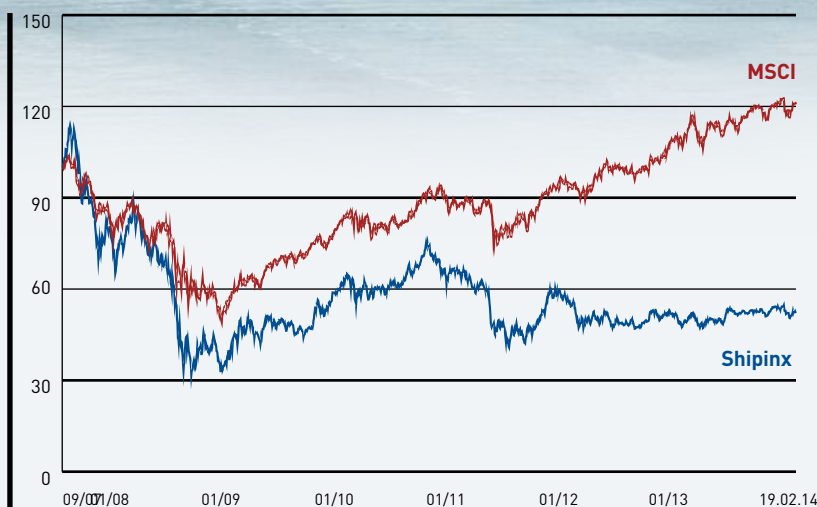
INDIZES



Bewegungen in Deutschland

Zwar werden nur vergleichsweise wenige deutsche maritime Werte gehandelt, doch bei einigen gab es deutliche Veränderungen zu verzeichnen.

Nur bedingt glücklich waren die Aktionäre des deutschen Logistik-Schwergewichts HHLA: Der Hamburger Hafenbetreiber kämpft mit dem Trend zu immer größeren Schiffen. 2013 sank der Gewinn wegen der Modernisierung der Anlagen und hoher Personalkosten. Besserung soll erst die Elbvertiefung bringen, um deren Terminierung noch gestritten wird. 2013 sank das EBIT um 17 Prozent auf rund 144 Millionen Euro, obwohl die Umschlagmenge um 4,4 Prozent zulegte. Der operative Gewinn sank um 15 Prozent. Die Commerzbank ließ die Aktien auf „Buy“, die DZ Bank wiederum riet zu „Verkaufen“.

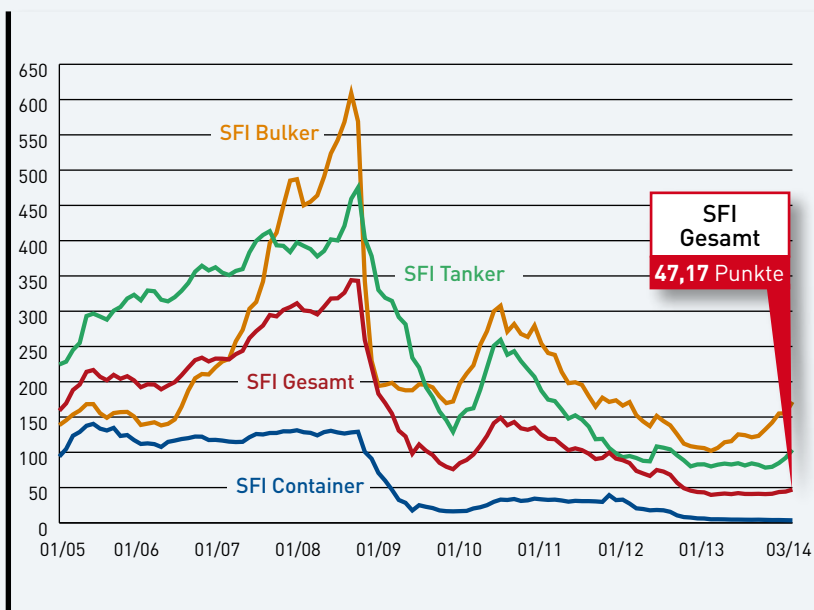


Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 21.02.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

Die TUI dagegen profitierte stark von den Fortschritten bei der geplanten Reederei-Fusion zwischen Hapag-Lloyd und CSAV. Die TUI-Papiere verteuerten sich sprunghaft,

was den Großaktionär und norwegischen Reeder Frederiksen allerdings zum Absprung veranlasste. Er verkaufte bei gutem Kurs seine Anteile.

SFI TKL.Ship: Tanker- und Bulkermärkte geben dem Index Impulse



Im Januar stieg der SFI Gesamtindex gegenüber dem Vormonat um rund sechs Prozent.

Innerhalb der Containerschifffahrt war die Entwicklung der Charraten uneinheitlich. Für die Größenklassen bis 2.500 TEU blieben sie weitgehend stabil. Innerhalb der Größenklassen 2.750 TEU bzw. 4.400 TEU kam es zu einem stärkeren Rückgang. Die Neubaupreise in einigen Größenklassen stiegen leicht, während die Second-Hand-Preise weitgehend konstant blieben.

Bei den Tankern stiegen die Charraten in fast allen Größenklassen. Ausnahme: Panamax- und VLCC-Tanker. Neubau- und Second-Hand-Preise verzeichneten in nahezu allen Größenklassen einen starken Anstieg.

Bei den Bulkern gaben die Raten in nahezu allen Größenklassen leicht nach. Demgegenüber stiegen Neubau- und Second-Hand-Preise in allen Größenklassen, wobei der Anstieg im Second-Hand-Markt stärker ausfiel. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

Quelle: TKL-Fonds; Stand 21.02.2014



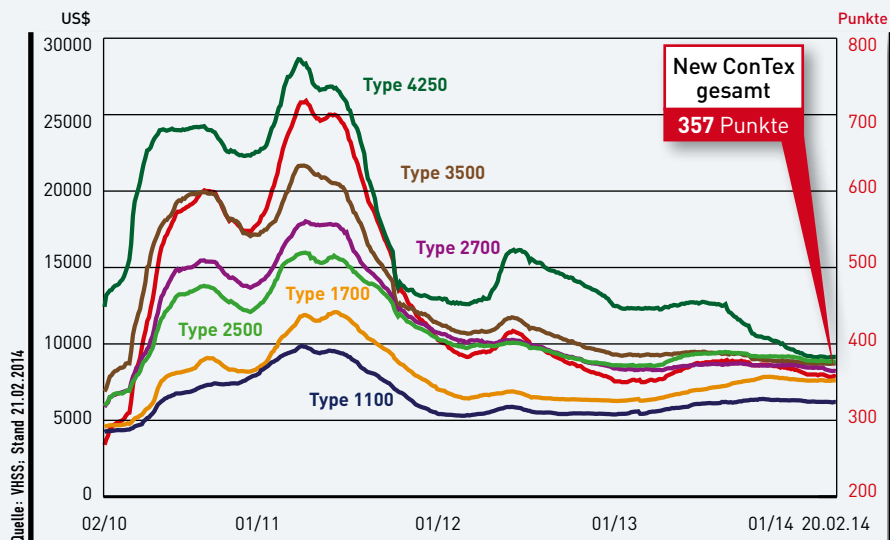
New ConTex läuft seitwärts – kleinere Schiffskategorien gegenüber Vorjahr im Plus

Der New ConTex steht weiter über Vorjahresniveau.

Der New ConTex verlor zuletzt zwar einen Punkt und steht nun bei 357 Punkten. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahresniveau aber immerhin einen geringfügigen Zugewinn von drei Punkten.

Positive Signale gingen dabei insbesondere von den Segmenten 2.500 TEU und 2.700 TEU aus, die auf der Basis einer 12-Monats-Charter 0,5 bzw. 0,4 Prozent hinzugewinnen konnten. Dagegen stagnieren die Einschätzungen für eine 24-Monats-Charter bei den 2.700-TEU-(+/- 0,0 Prozent) bzw. sind bei den 2.500-TEU-Einheiten sogar rückläufig (- 0,3 Prozent).

Leichte Zuwächse gegenüber der Vorwoche sind auch im 1.100-TEU-Segment zu beobachten (+ 0,4 Prozent). Damit liegt die Größenklasse weiterhin um 11,2 Prozent über dem Vorjahr. Größter Verlierer war auch in dieser Woche das Segment 4.250 TEU mit einem Rückgang um 0,8 Prozent. Die Tages-Charter



für eine solche Einheit wird bei Charterlaufzeit von zwölf Monaten aktuell bei 7.632 US-Dollar gesehen – vor einem Jahr waren es noch 1.200 Dollar oder 15,7 Prozent mehr. Bei

24 Monaten ist der prozentuale Verlust sogar doppelt so hoch. Die 3.500-TEU-Einheiten entwickelten sich deutlich besser und blieben auf 12-Monats-Basis im Plus. www.vhss.de

ANZEIGE

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



STANDORT: Seemannsclub „Duckdalben“.

„Duckdalben“-Shuttle in Gefahr

Spenden kann die Seemannsmission immer gut gebrauchen. Jetzt aber besonders: Dem „Duckdalben“ ist einer ihrer VW-Busse ausgefallen.

Insgesamt hat der Hamburger Seemannsclub vier Fahrzeuge, mit denen der Shuttleverkehr zwischen den Schiffen und dem Club unterhalten wird: 2013 wurden auf knapp 15.000 Touren über 54.000 Seeleute befördert und dabei 219.000 Kilometer zurückgelegt. Jetzt erlitt einer der Busse („Tiffany“) bei einem Unfall Totalschaden. Ein Ersatzfahrzeug tut also not. www.duckdalben.de

Fotos: GeorgHH



ERLEBNIS:
Kreuzfahrten werden
immer beliebter.

Landgang, aber richtig

AIDA Cruises-Präsident Michael Ungerer rechnet damit, dass bald mehr als zwei Millionen Deutsche jährlich eine Kreuzfahrt machen.

AIDA investiert in umweltfreundliche Technik für seine Schiffe. Außerdem hat die Rostocker Reederei gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern jetzt Nachhaltigkeitskriterien für Landgänge erarbeitet. www.aida.de

Fotos: AIDA Cruises

„E-Ship 1“ startet mit neuen Generatoren

Enercon nimmt das „E-Ship 1“ wieder in den Transportdienst.

Fast ein ganzes Jahr lang war das Segelrotorschiff des Auricher Windenergieanlagen-Herstellers eine Baustelle. Der im Sommer 2010 in Dienst gestellte Frachter lag auf der konzerneigenen Cassens-Werft in Emden und erhielt u.a. sieben neue Dieselaggregate. Sie dienen dazu, elektrische Energie zu erzeugen, mit der die Hauptmaschine so-

wie das Bordnetz inklusive der Flettner-Rotoren betrieben werden. Mit der ersten Generation der Schiffskomponenten hatte es immer wieder Probleme gegeben. Die anfälligen Aggregate wurden gegen neue des Herstellers Caterpillar ausgetauscht. Außerdem hat Enercon den Werftaufenthalt des Schiffes für weitere Überholungsarbeiten genutzt. Am umweltfreundlichen Konzept ändert sich nichts. www.enercon.de



BLICKFANG: Die Flettner-Rotoren sorgen – fast wie Segel – für zusätzlichen Vortrieb.

Fotos: Hasenpusch

Kreuzfahrt-Passagiere mit großem Herz

Die seit 2012 von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten unterstützte gemeinnützige Organisation „Stiftunglife“ verzeichnete im vergangenen Jahr Spenden in Höhe von insgesamt 1,2 Millionen Euro.

Davon dienten 100.000 Euro als Soforthilfe für die Philippinen. Mit der restlichen Summe werden unter anderem die Projekte „Swimming Doctors“ und der „Antarctic Heritage Trust“ unterstützt. „Die Auswahl und Notwendigkeit der um-

gesetzten Projekte bestärkt uns, die erfolgreiche Zusammenarbeit mit einem bedeutenden Partner wie „Stiftunglife“ weiter voranzutreiben. Ich freue mich sehr über die großartige Unterstützung unserer Gäste und Mitarbeiter“, so Karl J. Pöjer, Vorsitzender der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten. 90 Prozent der Spendensumme für die Soforthilfe Philippinen kamen durch Spenden der Mitarbeiter und Gäste zusammen. www.stiftunglife.de

VORBILD: Passagiere und Mitarbeiter spendeten u.a. für Taifun-Opfer.



Fotos: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH



KLASSIKER: Der berühmte Großsegler vor der New Yorker Skyline.

Was wird aus „Peking“?

Die Zukunft des Windjammers „Peking“ ist weiter ungewiss.

Zuletzt hieß es, New Yorker Kaufleute wollten den Segler in ein Hotel oder ein Restaurant umbauen. Die „Peking“ ist der letzte noch original erhaltene „Flying P-Liner“ der Reederei F. Laeisz. Am 25. Februar 1911 lief die Viermastbark bei der Hamburger Werft Blohm + Voss vom Stapel und hatte danach eine wechselvolle Geschichte.



GESCHICHTE: Die „Peking“ unter Segeln auf der Themse.

Seit 1975 liegt das Schiff am Pier des South Street Seaport Museum in New York. Im Oktober 2012 wurde bekannt, dass es im New Yorker Hafen keinen Platz mehr für die mittlerweile völlig marode „Peking“ gibt. Das Museum möchte das Schiff zwar verschenken, doch an eine Überführung der „Peking“ in ihrem jetzigen Zustand ist nicht zu denken. Der Verein „Freunde der Viermastbark Peking“ sammelt Geld für den Transport nach Hamburg und den notwendigen Werftaufenthalt. Doch noch reicht die Summe nicht.

Foto: Bjoertvedt

Tiefsee-Organismen – seltenes Leben am GEOMAR

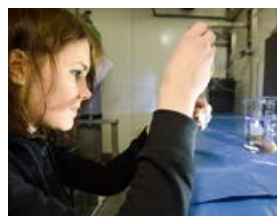


TIEFSEE: Muscheln der Gattung *Bathymodiolus*.

Kieler Meeresforschern ist es gelungen, Tiefsee-Muscheln der Art *Bathymodiolus azoricus* in Aquarien zu halten.

Ziel der Studie ist es, herauszufinden, wie sich die Tiere in der Tiefsee verbreiten. „Ohne die Möglichkeit, die Muscheln unter kontrollierten Bedingungen zu beobachten, wäre das kaum möglich“, sagt Biologin Corinna Breusing. Ihre Forschungsobjekte wurden während einer Ausfahrt des französischen Forschungsschiffs „Pourquoi pas?“ im Sommer 2013 mit dem Tiefseeroboter „ROV Victor 6000“ von einem 850 Meter tief gelegenen hydrothermalen Schlot in der Nähe

der Azoren im Atlantik gesammelt. Um die lichtscheuen Tiere ausreichend mit dem für sie lebenswichtigen Schwefelwasserstoff und Methan zu versorgen, haben die Forscher eine „Fütterung“ mit Natriumsulfid und einem Luft-Methangemisch installiert. www.geomar.de



FORSCHERIN: Biologin Corinna Breusing vom GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel.

Fotos: GEOMAR/ROV KIEL 6000/Steffen





Tatort Tiefsee

**Kommissar Borowski taucht ab:
Im nächsten Kieler „Tatort“ geht
der Ermittler sogar am Meeres-
boden auf Spurensuche. Pate
stand das GEOMAR Helmholtz-
Zentrum für Ozeanforschung.**

Text: Angela Andresen-Schneehage, Fotos: Mitja Schneehage

In unseren Ozeanen lagern große Mengen an Rohstoffen. Die Vorkommen der Manganknollen, hydrothermalen Sulfid-erze oder kobaltreichen Eisen-Mangan-krusten bergen ein enormes, heute kaum abschätzbares wirtschaftliches Potenzial. Weil sie damit vielfältige Begehrlichkeiten wecken, sind die weithin unbekannteren unterseeischen Ressourcen ein idealer Stoff für Drehbuchautoren. „Aus dem Thema Ausbeutung der Meere einen Krimiplot zu entwickeln, war für mich sehr reizvoll“, sagt Christian Jeltsch, aus dessen Feder der jüngste Fall für das beliebte Kieler „Tatort“-Duo Klaus Borowski (gespielt von Axel Milberg) und Sarah Brandt (Sibel Kekilli) stammt.

Geschäft mit Rohstoffen

Die Story: Auf einem nächtlichen Boots- ausflug der Firma Marex wird der Jurist Jens Adam erschossen. Seine Leiche verschwindet im Meer. Marex ist weltweit führend im Abbau von Rohstoffen in der Tiefsee, ihr Spezialgebiet sind Seltene Erden. Durch die Förderung dieser Metalle will Marex ein Millionengeschäft an Land ziehen. Hat Adams Tod etwas zu tun mit der Ermordung eines Umweltschützers, der gegen die Zerstörung der Meeresböden protestierte? Sarah Brandt entdeckt ein Video, in dem Adam offen die Firma Marex dieses Mordes beschuldigt. Kommissar Borowski ahnt, dass die Lösung des Falls auf dem Grund der Ostsee zu finden ist – und taucht ab in die Tiefe. →

Foto: NDR/C. Schroeder



→ Die Folge „Borowski und das Meer“ erzählt einen Öko-Krimi mit realem Bezug. Der Strudel aus Eifersucht, Gier und Machenschaften ist Fiktion; die glaubhafte Kulisse der spannenden Geschichte hingegen entstand in enger Zusammenarbeit mit den Wissenschaftlern des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung.

Hinter der packenden Krimihandlung verbirgt sich ein durchaus aktuelles Thema: Es geht um die Frage, ob der Mensch in Zukunft seine Rohstoffe auch in der Tiefsee fördert und wie weit er dabei gehen sollte. „Das Thema beschäftigt uns auch in der Realität, und es wird immer dringender“, sagt GEOMAR-Direktor Prof. Peter Herzig. „Natürlich werden die Fragen in einem Krimi sehr zugespitzt – schließlich soll der Zuschauer einen spannenden Film sehen. Dennoch freue ich mich, dass auf diesem Weg auch auf aktuelle Forschungsthemen hingewiesen wird. Dafür stellen wir dem Team auch gern Drehorte und Gerät zur Verfügung.“

Knappe Ressourcen

Im realen Spannungsfeld zwischen Schutz und Nutzung der Ozeane liegt die Aufgabe der Forschung heute darin, belastbare Fakten zu liefern, auf deren Grundlage ausgewogene und zukunftsweisende Entscheidungen möglich sind. Ein Thema, das die Wissenschaft wahrscheinlich noch Jahrzehnte beschäftigen wird. Zu den Schwerpunkten des GEOMAR gehört neben Klimawandel, Ökosystemforschung und marinen Naturgefahren das weite Feld der Rohstofferkundung. Ausmaß und Nutzungsmöglichkeiten der lebenden und nicht lebenden Ressourcen der Weltozeane sind immer noch weitgehend unerforscht. Die Ausbeutung der biologischen,

KULISSE:
Das Forschungsschiff „Alkor“ und das Tauchboot „Jago“ spielen eine wichtige Rolle.



mineralischen und energetischen Ressourcen der Meere wird aber angesichts der rasant steigenden Weltbevölkerung bis zum Ende dieses Jahrhunderts stark an Bedeutung gewinnen.

Zuschauer der Krimireihe können am 30. März nicht nur die Ermittlung des Täters verfolgen, sondern nebenbei auch etwas über die sogenannten „Seltene Erden“ erfahren. Zu dieser Gruppe gehören 17 Metalle, die für die Produktion zahlreicher elektronischer Artikel unverzichtbar sind. „Ohne Seltene Erden kann kein Handy, kein Flachbildschirm, kein Windrad hergestellt werden“, weiß Dr. Gerd Hoffmann-Wieck, Wissenschaftler am Kieler Geomar. „Doch so selten, wie der Name glauben macht, sind diese chemischen Elemente gar nicht. Selbst die rarsten von ihnen kommen in der Erdkruste häufiger vor als Gold. Auf hoher See allerdings – also

außerhalb der nationalen Rechtsprechung – gibt es bislang noch keine Abbaurechte, sondern lediglich Erkundungslizenzen.“

Held mit Manschetten

Den Naturwissenschaftlern des Kieler Forschungszentrums stehen für marine Expeditionen mehrere Unterwasserroboter, vier eigene Forschungsschiffe und – als einziges seiner Art in Deutschland – das bemannte Forschungstauchboot „Jago“ zur Verfügung. Der kompakte, leuchtend gelbe U-Boot-Zweitzer kann in Wassertiefen bis zu 400 Meter vordringen und ist – neben seinen Qualitäten für die Wissenschaft – ein außergewöhnlich spektakulärer Ort für Dreharbeiten. Wie geschaffen für die Dramaturgie eines Küstenkrimis.

Ein „Drama“ allerdings auch für Hauptdarsteller Axel Milberg, der an diesem beengten Set dem Vornamen seines

AKTEUR: Der in Meeresthemen versierte Schriftsteller Frank Schätzing („Der Schwarm“) ist mit von der Partie.





TEAMWORK: Sibel Kekilli und Axel Milberg mit Kollegin Florence Kasumba, die die Meeresgeologin Dr. Amali Saunders verkörpert.

Alter Ego Borowski gerecht wird: Er entwickelt „Klaus-trophobische“ Züge. „Ich hatte dieses kleine Tauchboot schon ein paar Monate vor dem Dreh besichtigt. Und von außen betrachtet ist es schon schön“, gibt der mehrfach preisgekrönte Fernsehstar zu. „Aber als es dann hieß, dass ich für die Aufnahmen da reinklettern müsste, hab ich nur gesagt: Freunde, das könnt ihr vergessen! Allein bei der Vorstellung wurde mir schon ganz anders.“

Die TV-Macher reagierten, und flugs wurde aus der Platzangst des Schauspielers eine neue Facette des Hauptkommissars. Nur dank Trick 17 mit Selbstüberlistung gelang dann doch der Tauchgang: Bevor die Fahrt auf den Meeresboden führte, gewährte „Jago“-Pilot Jürgen Schauer seinem Passagier eine sanfte Eingewöhnungszeit an der Wasseroberfläche. Doch irgendwann hieß es unerbittlich: „Abtau-

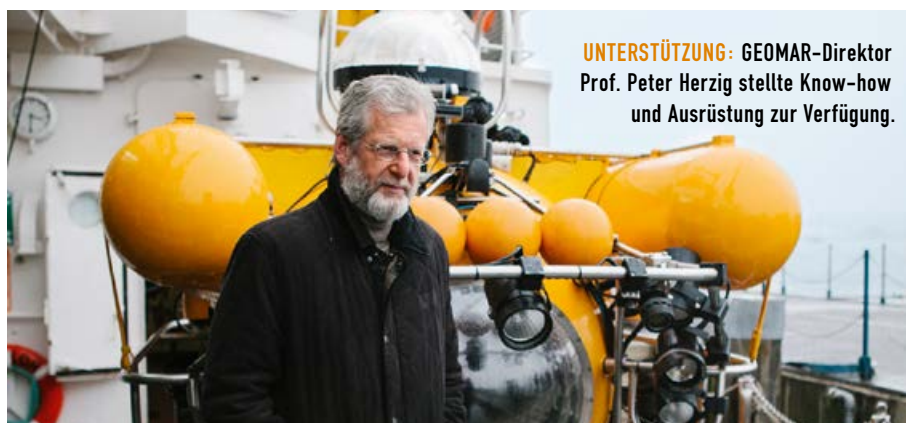
chen!“ Die Bergung eines Beweisstücks mit den Greifarmen des Tauchbootes gehört schließlich zu den wichtigen Szenen des neuen „Tatorts“. „Alles in allem saß ich dann eine ganze Stunde in dem geschlossenen U-Boot“, sagt Milberg. Keine spannende Erinnerung für den gebürtigen Kieler, der nur ein paar Hundert Meter von der Küste entfernt aufgewachsen ist. „Am Wasser zu leben, ist das große Glück. Und ich liebe das Meer. Aber im Zusammenhang mit der ‚Jago‘ habe ich es zum ersten Mal als etwas Bedrohliches empfunden. Bei dem Tauchgang war ich plötzlich mit einer Urangst konfrontiert, bei der man nicht mehr Schauspieler sein kann, weil sie einfach stärker ist.“

Borowskis Überwindung hat sich gelohnt: Denn nach 90 Minuten – „Tatort“-Fans werden es ahnen – ist auch dieser Kriminalfall gelöst! ...



Hintergrund: GEOMAR

Das **GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel** mit zwei Standorten an beiden Seiten der Kieler Förde ist eine der führenden Einrichtungen auf dem Gebiet der Meeresforschung in Europa. Aufgabe des Instituts ist die Untersuchung der chemischen, physikalischen, biologischen und geologischen Prozesse im Ozean und ihre Wechselwirkung mit dem Meeresboden und der Atmosphäre. Mit dieser Bandbreite deckt das GEOMAR ein in Deutschland einzigartiges Spektrum ab. Es verfügt u.a. über vier Forschungsschiffe und beschäftigt mehr als 750 Mitarbeiter. www.geomar.de



UNTERSTÜTZUNG: GEOMAR-Direktor Prof. Peter Herzig stellte Know-how und Ausrüstung zur Verfügung.

Sendetermin

Sonntag, 30.03.2014, 20.15 Uhr, ARD



Ganz ohne Seemannsgarn



Unermüdlich im journalistischen Einsatz für Deutschlands maritime Branche: „HANSA“ feiert 150. Geburtstag. Die „Deutsche Seeschifffahrt“ gratuliert.

Das Jahr, in dem Preußen und Österreich gegen Dänemark Krieg führen; das Jahr, in dem Abraham Lincoln als US-Präsident wiedergewählt wird; das Jahr, in dem Jules Vernes zweiter Roman „Die Reise zum Mittelpunkt der Erde“ herauskommt: 1864 erscheint auch die erste Ausgabe des „HANSA International Maritime Journal“. Als eine der führenden internationalen maritimen Publikationen und ältesten deutschen Fachzeitschriften überhaupt informiert die „HANSA“ noch heute monatlich die Entscheider der Branche über Neuigkeiten, Hintergründe und Entwicklungen in den Bereichen Schiffbau, Schifffahrt, Logistik, Häfen und Wasserstraßen sowie Offshore-Industrie.

Als die Gründerväter Gerad Schuirman und Georg Thaulow die damalige „Zeitschrift für deutsches Seewesen“ ins Leben riefen, stellten sie in ihrem Vorwort fest: „Es ist ein längst gefühlter Mangel, dass Deutschland, bei der Bedeutung sei-

nes Seehandels und der großen Zahl seiner alle Gewässer der Erde befahrenden Schiffe, nicht eine einzige nautische Zeitschrift aufzuweisen hat.“ Daher machte es sich die Redaktion zur Aufgabe, alles das zu fördern, „was zur Hebung des deutschen Seewesens beitragen“ könne. Dies hieß insbesondere, „allen zweckmäßigen Neuerungen, Erfindungen und Entdeckungen

auf dem Gebiete der Technik und Wissenschaft, insofern sie das seemännische Fach berühren, ihre Aufmerksamkeit zu widmen und dieselben in praktischer und verständlicher Weise zu besprechen“.

In der Pionierzeit der deutschen Schifffahrt spielte die „HANSA“ eine wichtige Rolle bei der Gründung von Institutionen wie der Deutschen Gesellschaft zur





PFLICHTTERMIN:
Veranstaltungen wie das HANSA-Forum Schiffsfiananzierung ziehen jedes Jahr hochkarätige Teilnehmer an.

Rettung Schiffbrüchiger (1865), dem Germanischen Lloyd (1867) – heute DNV GL – und dem Deutschen Nautischen Verein (1868), deren offizielles Organ sie heute noch ist.

In den 1980er-Jahren erwarb der langjährige Vorstandschef des Axel Springer Verlages, Prof. Peter Tamm, mit Partnern die Fachzeitschrift, die heute von Peter Tamm jun. unter dem Dach der Gesellschaft Tamm Media geführt wird. Nunmehr anderthalb Jahrhunderte hat die „HANSA“ etliche Boomphasen und Krisen der Schifffahrtsbranche durchlebt, sich nicht zuletzt auch signifikanten Veränderungen in der Medienlandschaft angepasst und auf veränderte Lesegewohnheiten reagiert.

Wichtige Branchen-Events

In jeder Ausgabe stellt die „HANSA“ auf mehreren Seiten in übersichtlicher, kompakter grafischer Präsentation die wichtigsten Entwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten dar. Personalien und Kurzmeldungen aus allen relevanten Bereichen ergänzen das redaktionelle Programm. Bedeutende Fachmessen und Kongresse finden ihren Niederschlag in

Form von Vorberichten und Resümees. Im Bereich Schiffsfiananzierung giftelt die Informationsvermittlung im jährlich durchgeführten HANSA-Forum Schiffsfiananzierung – 2014 bereits zum 18. Mal. Außerdem findet dieses Jahr zum 4. Mal das „HANSA-Forum Offshore“ in Rostock statt. Die Zeiten ändern sich: Seit 2013 ist die „HANSA“ auch in digitaler Form als E-Paper erhältlich. Doch anders als das – allerdings täglich erscheinende – englische Vorbild „Lloyd’s List“ gibt es das deutsche Pendant nach wie vor auch in gedruckter Form.

„Bei aller Veränderung, die, HANSA“ wird auch in Zukunft eine Konstante sein“, versprach der Verleger Peter Tamm jun. auf der Jubiläumsfeier im Internationalen Maritimen Museum Hamburg vor dem Who is Who der maritimen Wirtschaft. „HANSA“-Chefredakteur Nikos Spätz würdigte den „enormen Arbeitseinsatz, Kreativität und große Leidenschaft seiner Kollegen“ und Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz wünschte „den HANSA-Machern weiterhin Erfolg, Mast- und Schotbruch“. Dem können wir uns nur anschließen. ■



Den VDR im Blick

Das Faksimile zeigt die „HANSA“-Ausgabe vom 16. Februar 1907. Das Aufmachertema ist die Gründung des Zentralvereins deutscher Reeder, Vorläufer des heutigen Verbands Deutscher Reeder (VDR) zehn Tage zuvor: „Jahrelange, mühevoll Bestrebungen erhielten damit ihre Weihe“, heißt es unter der Rubrik „Auf dem Ausguck“. Nach dem Vorbild von England und Belgien erhofft „HANSA“ sich von dem neuen Verband vor allem einen Beitrag zum Arbeitsfrieden – als Gegenpol etwa zum Seemanns- und Hafenarbeiterverband: „Überall wurde der Beweis erbracht, dass eine starke, in sich gefestigte Organisation schon durch ihren Bestand, durch das Augenfällige ihrer Machtmittel, im friedlichen Sinne zu wirken vermochte.“

„HANSA“ sieht den Reederverband auch als legitime Interessenvertretung der Reedereien gegenüber der Politik. Die Redaktion beklagt die Zusammensetzung des damaligen Parlaments: „Niemand aus Reederei- oder Kapitänskreisen, kein einziger sachkundiger Vertreter der Schifffahrtsinteressen.“

EHRE: Das Verleger-Ehepaar Ursula und Peter Tamm mit seinem Sohn Peter Tamm junior (rechts) und Bürgermeister Olaf Scholz (2. von links) bei der Jubiläumsveranstaltung im Internationalen Maritimen Museum Hamburg.



Fotos: Hansa, C. Stelling

Museum im Doppelpack

Die maritime Geschichte Schottlands ist lang. Das Scottish Maritime Museum gibt Besuchern einen guten Überblick.

Text: Sebastian Meißner

Die schottische Seefahrtsgeschichte ist lang. Im Nordosten an der Nordseeküste gelegen, im Westen an der Atlantikküste, ist die Nation seit jeher mit dem Wasser vertraut gewesen. Durch die zerklüftete Landschaft der Highlands entstanden im Laufe der Jahrhunderte zudem viele Seen und zahlreiche Meeressarme, die in Schottland als Loch bezeichnet werden. Die bekanntesten Beispiele sind der Loch Ness und der Loch Lomond.

Genügend Stoff also für ein Maritimes Museum – oder gleich zwei. Denn das Scottish Maritime Museum hat aktuell sogar zwei Standorte. Beide Häuser befinden sich im Westen des Landes – eines in Irvine, einer Hafenstadt im Südwesten von North Ayrshire, das andere in Dumbarton, der Küstenstadt an der Mündung des Flusses Leven.

Beide zeigen unterschiedliche Epochen der schottischen maritimen Geschichte. Bis 2010 hat es sogar ein drittes Haus gegeben – in Braehead –, doch das wurde aus finanziellen Gründen geschlossen. Die verbliebenen beiden Häuser zeigen zahlreiche

Gemälde, Schiffsmodelle und Originalteile aus dem schottischen Schiffbau.

Das Leben der Denny Family

Das Irvine-Museum ist im Hafen der Stadt beheimatet. Im schönen Linthouse Building, dem ehemaligen Produktionsgebäude einer Werft, das vor vielen Jahren bereits in die höchste Kategorie A des schottischen Denkmalschutzes aufgenommen wurde, können Besucher sich auf die Spuren eines typischen Werftarbeiters in Schottland begeben. In der „Tenement Flat“ ist eine „room and kitchen“-Wohnung ausgestellt, wie es sie hier um das Jahr 1920 zuhause gab. Das Haus zeigt außerdem eine imposante Sammlung an Schiffsmodellen, darunter unter anderem die „Spartan“, das letzte in Schottland gebaute Dampfschiff, das Hafen-Schleppboot „Garnock“ und die „Carola“, eine Dampfyacht aus dem Jahr 1898.

Neben den Dauerausstellungen präsentieren beide Standorte immer wieder auch Sonderschauen. Aktuell gibt es in Irvine etwa die Ausstellung „Lighting the



RELIKT: Das Klipper-Vollschiff „City of Adelaide“ wurde von Schottland nach Australien transportiert.

World’s Seas“ zu sehen, die vom Museum of Scottish Lighthouses in Fraserburgh konzipiert wurde. Die Werkschau zeigt, wie innovativ und wegweisend die Konstruktion und das Design schottischer Leuchttürme waren. Besucher erfahren hier auch, dass der erste Leuchtturm in Schottland bereits 1636 auf der Isle of May an der Firth of Forth errichtet wurde.

Am Standort Dumbarton gibt es aktuell eine sehenswerte Schau über die Schiffbauer William Denny and Brothers Limited zu sehen. Die Brüder betrieben am Fluss Leven eine Schiffswerft. Das 1844 gegründete Unternehmen stellte 1963 den Betrieb ein. Bis dahin schuf die kleine Firma zahlreiche Innovationen. 1814 etwa baute William Denny das ers-



TEIL 13

MARITIME MUSEEN DER WELT



TEST: Die Schiffbau-Versuchsanstalt in Irvine.



HINGUCKER: Die „Spartan“, das letzte in Schottland gebaute Dampfschiff im Museumshafen von Irvine.

Nachdem die Werft 1959 modernisiert worden war und in der Folge bis zu 1.800 Beschäftigte hatte, wurde sie bereits 1963 geschlossen. Es gelang den Schiffbauern letztendlich nicht, genügend Bauaufträge zu gewinnen. Die Werft wurde später abgerissen.

Pädagogisch wertvoll

Das Scottish Maritime Museum richtet sich nicht nur an Insider. Explizit sollen vor allem auch junge Besucher über die maritime Geschichte des Landes aufgeklärt und für die Seeschifffahrt begeistert werden. So bieten beide Häuser Möglichkeiten zum interaktiven Lernen an. „Schüler lernen am besten durch Aktivitäten und eigene Erfahrungen“, heißt es auf der Website. ...

te Dampfschiff, das auf der Themse fuhr. 1894 entstand der von zwei Propellern angetriebene Dampfer „Duke of York“. 1911 wurde die erste turbinengetriebene Ärmelkanalfähre, die „Queen“, hier gefertigt.

Scottish Maritime Museum

ADRESSE

DUMBARTON: Castle St., Dumbarton, Dunbartonshire, G82 1QS

IRVINE: The Linthouse Building, 6 Gottries Road, Irvine, North Ayrshire, KA12 8QE

ÖFFNUNGSZEITEN

Dumbarton: Mo – Sa: 10 – 16 Uhr, So: 12 – 17 Uhr

Irvine: 1. März bis 22. Dezember: 10 – 17 Uhr

EINTRITT DUMBARTON

Erwachsene: 2 €

Familien: 5 €, **Ermäßigt:** 1,50 €

EINTRITT IRVINE

Erwachsene: 7 €

Ermäßigt: 5 €

www.scottishmaritimemuseum.org



ANSTRICH: Antike Bauteile werden restauriert.



GEMÄLDE: Die „City of Adelaide“ in voller Pracht.

Fotos: Alan Kempster/SMM



Das nächste Mal gehen wir im Australian National Maritime Museum vor Anker.

Der Wal-Detektiv

**Wissenschaftliche Qualität, Originalität, ökologische Tragweite:
Der von der Leeraner Reederei Briese gestiftete Briese-Preis für
Meeresforschung geht an den Wissenschaftler Daniel Zitterbart für
sein innovatives System zum Orten und Fotografieren von Walen.**



ZEREMONIE: Preisträger Daniel Zitterbart bei der Verleihung in Warnemünde.

Der Briese-Förderpreis für Nachwuchs in der Meeresforschung 2013 geht an Dr. Daniel Zitterbart. Ausgezeichnet wird seine Dissertation zum Thema „Fortbewegung in biologischen Systemen“. Insgesamt hatten sich 13 Wissenschaftler beworben, darunter sieben Frauen.

Der mit 5.000 Euro dotierte „Briese-Preis für Meeresforschung“ wurde zum vierten Mal verliehen. Die Verleihung fand am Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde statt. Daniel Zitterbart ist Physiker an der Universität Erlangen-Nürnberg. Im Rahmen seiner vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven betreuten Dissertation entwickelte er ein völlig neues Verfahren zur Detektion von Walen in kalten Gewässern wie dem Südlichen Ozean.

Hochaufgelöste Bilder

Das von Zitterbart entworfene System basiert auf einer 360°-Wärmebildkamera sowie einer selbst entwickelten Software. Es kann im Umkreis von mehreren Kilometern um ein Schiff zuverlässig den Blas von Walen erkennen, der beim Ausatmen an der Meeresoberfläche entsteht. Darüber hinaus hat Zitterbart das Infrarotsystem mit einem zweiten visuellen Kamerasys-



INNOVATION: Das vom Preisträger entwickelte System leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Meeressäuger.



Foto: Lars Kindermann, Mario Hoppmann, Alfred Wegener Institut; Briese Schifffahrt

tem gekoppelt, das sich nach der thermischen Erkennung automatisch auf den entsprechenden Punkt an der Meeresoberfläche ausrichtet und hochaufgelöste Bilder des Wales aufnimmt. „Seine Promotionsarbeit besticht durch ihre herausragende wissenschaftliche Qualität, Originalität und ökologische Tragweite“, lobte die Jury.

Das neue automatische System wurde bereits auf neun Expeditionen des Forschungsschiffes „Polarstern“ in der Arktis und Antarktis getestet und bietet völlig neue Möglichkeiten, Wale zu schützen und zu erforschen. Es erkennt mehr als doppelt so viele Tiere wie die herkömmliche Methode aus Beobachtungen der Crew und akustischen Sensoren.

Würde Zitterbarts Entwicklung auf anderen Schiffen installiert, könnte das erheblich zum Schutz der Tiere beitragen: Bei kleineren, leicht manövrierbaren Schiffen ließen sich für die Wale oft tödliche Kollisionen rechtzeitig vermeiden. Zudem können Schiffe bei Annäherung an die Säuger frühzeitig den Lärmpegel reduzieren. Doch vor allem für die Meeresforschung liegen die Vorteile auf der Hand: Die zuverlässige Erkennung der Wale läuft rund um die Uhr und vollautomatisch ab. Um zu ermitteln, welche Walarten sich in einem Habitat aufhalten und wie groß die Populationen sind, müssen nach einer Expedition nur die hochaufgelösten Bilder ausgewertet werden. ...

Der Briese Preis

Der mit 5.000 Euro dotierte „Briese-Preis für Meeresforschung“ wird durch die Reederei Briese in Leer gestiftet.

Sie ist für die Bereederung der mittelgroßen deutschen Forschungsschiffe „Alkor“, „Heincke“, „Poseidon“, „Maria S. Merian“ und „Elisabeth Mann Borgese“ sowie des großen deutschen Forschungsschiffes „Meteor“ zuständig. Wissenschaftlich betreut das Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde die Preisvergabe. Der Preis wird seit 2010 vergeben. Prämiert werden herausragende Promotions der Meeresforschung, bei denen der Einsatz von Forschungsschiffen eine Rolle spielt.

Vollgas für den Umweltschutz

Bomin Linde LNG und AG EMS schließen den deutschlandweit ersten Liefervertrag über Flüssigerdgas als Schiffstreibstoff – die Versorgung der künftig gasbetriebenen Fähre „Ostfriesland“ ist gesichert.

Die Reederei Aktien-Gesellschaft EMS (AG EMS) und Bomin Linde LNG haben den ersten Vertrag zur Lieferung von Liquefied Natural Gas (LNG) in Deutschland unterzeichnet. Er sieht vor, die von AG EMS betriebene Personenfähre MS „Ostfriesland“ nach ihrem Umbau ab Mitte 2014 mit dem umweltfreundlichen Treibstoff LNG zu versorgen.

„Wir freuen uns, mit Bomin Linde LNG einen führenden Anbieter von flüssigem Erdgas ins Boot geholt zu haben. Damit sind wir die ersten Nutzer von LNG im deutschen Fährschiffsverkehr“, sagt AG EMS-Vorstand Dr. Bernhard Brons. „Dies ist ein wichtiger Schritt zur Nutzung von LNG als Schiffstreibstoff in Deutschland. Ich freue mich, dass AG EMS und Bomin Linde LNG diesen Weg gemeinsam beschreiten“, sagt Mahinde Abeynaike, Geschäftsführer Bomin Linde LNG.

Ruben Benders, ebenfalls Geschäftsführer von Bomin Linde LNG, fügt hinzu: „Mit der Versorgung ihrer Fähre mit LNG ist die AG EMS Vorreiter in Deutschland und sendet ein klares Signal, dass dieser emissionsarme Antrieb auch hier angekommen ist.“ Die Betankung erfolgt in



Foto: SteKrueBe

UMBAU: Die „Ostfriesland“ wird derzeit verlängert und auf den Betrieb mit LNG umgerüstet.

einem von der Klassifikationsgesellschaft sowie vom Flaggenstaat zertifizierten Bunkerverfahren. „Der technische Ablauf ist vergleichbar mit dem Prozess der Bebung von traditionellen Treibstoffen. Da das Flüssigerdgas auf rund -163°C heruntergekühlt ist, sind jedoch entsprechende Schulungen des Personals erforderlich“, erläutert Claus Hirsch, Technischer Inspektor der AG EMS.

Projekt voll im Plan

„Maßgeblich für die Zusammenarbeit mit Bomin Linde LNG als Lieferant ist der Bau von zwei LNG-Tanklagern ab 2015 in den Häfen von Hamburg und Bremerhaven.

Das deckt sich mit unseren Projekten für Emden und Cuxhaven. Die Lieferung an den Hafenstandort Emden soll zunächst aus dem Ausland erfolgen und später von einem deutschen Hafenstandort gewährleistet werden“, erläutert Dr. Bernhard Brons. Bomin Linde LNG schließt derzeit die letzten planerischen Vorbereitungen ab, um die LNG-Tanklager in Hamburg und Bremerhaven zu errichten. Von diesen strategisch wichtigen Knotenpunkten aus lassen sich auch benachbarte Häfen zuverlässig bedienen.

„Wir liegen mit unserem Projekt voll im Plan und werden ab 2015 Schiffe in allen deutschen Häfen entlang der Nord- und Ostseeküste mit dem saubereren Treibstoff LNG versorgen können“, sagt Bomin Linde LNG-Geschäftsführer Abeynaike.

Der Umbau der Auto- und Passagierfähre MS „Ostfriesland“ bei Brenn- und Verformtechnik Bremen GmbH umfasst die Umrüstung auf LNG-Betrieb und eine Verlängerung des Schiffes durch den Neubau eines kompletten Achterschiffes. Das Fährschiff wird im ganzjährigen Linienverkehr zwischen Emden und der Nordseeinsel Borkum eingesetzt. ...



PROJEKTPARTNER:
(v.l.n.r.) Claus Hirsch (Marine Superintendent AG EMS), Jann-Klaas Vißer (Kapitän der MS „Ostfriesland“, AG EMS), Dr. Bernhard Brons (Vorstand AG EMS), Ruben Benders (Managing Director Bomin Linde LNG), Mahinde Abeynaike (Managing Director Bomin Linde LNG), Dr. Richard Schröder (Director Commercial Operations Bomin Linde LNG).

Neue Schiffe



NORDERNEY

IMO-NUMMER	9506124
REEDEREI	Lauterjung
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	Dezember 2012
TYP	Mehrzweckfrachter
TONNAGE	4.591 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	5.475 TDW
LADEKAPAZITÄT	385 TEU
WERFT	Qidong Daoda, Qidong (CHN)
LÄNGE	108,16 m
BREITE	16,60 m
TIEFGANG	6,50 m
MOTOR	MAN-B&W 7L32/40
LEISTUNG	3.500 kW
GESCHWINDIGKEIT	14,5 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd





FERNÃO DE MAGALHÃES

IMO-NUMMER	9603221
REEDEREI	Aliança Navegação (Oetker)
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	September 2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	42.564 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	52.065 TDW
LADEKAPAZITÄT	3.884 TEU, 500 Reefer
WERFT	Shanghai Shipyard, Shanghai (CHN)
LÄNGE	227,92 m
BREITE	37,30 m
TIEFGANG	12,50 m
MOTOR	MAN-B&W 7S70ME-C8
LEISTUNG	22.890 kW
GESCHWINDIGKEIT	19,5 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd



ESSEN EXPRESS

CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	48,20 m
IMO-NUMMER	9501370	TONNAGE	142.295 BRZ	TIEFGANG	15,50 m
REEDEREI	Hapag-Lloyd	TRAGFÄHIGKEIT	127.170 TDW	MOTOR	MAN-B&W 11K98ME
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	13.169 TEU, 800 Reefer	LEISTUNG	52.447 kW
FLAGGE	Deutschland	WERFT	Hyundai, Ulsan (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	23,6 kn
ABLIEFERUNG	April 2013	LÄNGE	366,42 m	KLASSE	Germanischer Lloyd



PRÄZISION: Donatus Kulisch hat nur wenig Platz zum Manövrieren.



Der „Schiffseinparker“



Im Hamburger Hafen herrscht drangvolle Enge. Revierkundige Hafenlotsen wie Donatus Kulisch bringen die Ozeanriesen sicher an den Kai. Text: Annetrin Görz

Als kleiner Junge träumte Donatus Kulisch davon, als Kapitän über die Meere zu schippern. Ein großes Vorbild war sein Onkel, ein Seefahrtsschuldirektor in Bremerhaven. Auch im Urlaub zog es ihn aus dem heimischen Bayern meist ans Meer. Der Traum wurde wahr: Seit zwölf Jahren arbeitet Kulisch als Lotse für die Hafelotsenbrüderschaft Hamburg. Seit 2012 ist er dort sogar 2. Ältermann.

Zurzeit sind 75 Freiberufler für die Lotsungen im Hafen zuständig. Acht Tage dauert ein Schichtintervall mit Rufbereitschaft rund um die Uhr. Eine Liste informiert den Wachleiter, wem er ein Schiff zuteilen kann. Drei bis vier sind es am Tag.

Über die Lotsentreppe an Bord

Wenn ein großes Schiff den Hafen anläuft oder ihn verlassen will, braucht es einen Hafelotsen. Der kommt meist von einem kleinen Boot aus über die Lotsentreppe an Bord. Dort erwartet ihn eine fremde Crew, mit der er für mehrere Stunden als Team eng zusammenarbeiten muss. „Technisches und nautisches Know-how allein reichen nicht aus, um ein Schiff sicher lotsen zu können“, sagt Kulisch. Vielmehr gehe es darum, die Gesamtsituation richtig einzuschätzen: Schiffstechnik-, und -stabilität, Situation an Bord, kulturelle Besonderheiten. Jedes Mal aufs Neue muss sich der Lotse auf einem ihm völlig fremden Schiff zurechtfinden. Doch gerade das macht die

Sache für Kulisch so interessant. Der Beruf des Hafelotsen bringe Abwechslung und viele neue Erfahrungen mit sich.

Tägliche neue Herausforderungen

Donatus Kulisch kann sich noch gut an eine Situation erinnern, als sich während einer Lotsung plötzlich das Ruder festklemmte. Das Schiff sollte eigentlich geradeaus fahren, drehte sich jedoch weiter im Kreis. Während auf der Brücke Chaos ausbrach, behielt Kulisch die Ruhe und konnte durch seine als Kapitän gewonnenen Erfahrungen während der Seefahrtszeit Anweisungen geben, die das Problem binnen Sekunden mit zwei

Handgriffen lösten. „Der Kapitän war happy“, erinnert sich der 47-Jährige.

Der Karriereweg des Hafelotsen ist lang: Mit 18 Jahren besuchte Kulisch die Seemannsschule in Travemünde. Nach dem Studium der Schiffsbetriebstechnik fuhr er zunächst als Schiffsmechaniker und dann als Kapitän zur See. Aus privaten Gründen ging Kulisch an Land und war ein Jahr in der Reederei Detjen für das nautische Management zweier Schiffe zuständig. Durch Bekannte wurde er auf die Arbeit der Hafelotsen aufmerksam und bewarb sich bei der Hafelotsenbrüderschaft Hamburg.

Kulisch war gern auf den Weltmeeren unterwegs, heute genießt er seine Arbeit als Lotse: „Ein Hafelotse muss entscheidungsfreudig und belastbar sein. Der Hamburger Hafen ist ein sehr anspruchsvolles Gebiet.“ Kulisch ist hier in seinem Element: „Die Arbeit bringt eine große Vielfalt mit sich, man knüpft neue Kontakte und erfährt viel über andere Länder.“



Fotos: Donatus Kulisch

VERANTWORTUNG: Bei einer Lotsung übernimmt Kulisch die führende Rolle auf der Brücke.

Hirnleistung leihweise

Der Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses wird zehn Jahre alt, die älteste Seefrau Deutschlands neunzig und das kosmopolitische „San Francisco“ gepriesen.

Die „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes“ ist ein gewichtiges Arbeitsergebnis des „Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses“. Den hatten Vertreter der westdeutschen Küstenländer, der Verband Deutscher Reeder, der Verband deutscher Küstenschiffer, die Gewerkschaft ÖTV sowie die Deutsche-Angestellten-Gewerkschaft am 18. Februar 1954 gemeinschaftlich gegründet.

Attraktivität und Stolz des kosmopolitischen San Franciscos treten im Porträt deutlich hervor. Prähistorisch mutet der Jubel über die Umstellung von der papiernen auf die elektronische Heuerabrechnung an, bei der der Programmierer seine „Hirnleistung leihweise“ zur Verfügung stellt, so der Autor. Ähnliches lassen beim modernen Leser dessen pädagogisch verschwurbelte Verbalknoten über die „total versexten Jungen“ (s. Foto o. u. M.) und die Autorität vermuten. – Desgleichen löst „Kennedy“'s Vermächtnis durch die Lupe der Politik“ Bauchschmerzen beim Autor aus, beim politisch aufgeklärten Leser des Jahres 2014 auch, allerdings aus anderer Perspektive. Die Historie und ganze Wahrheit über Samuel Finley Breeze Morse und über die ersten Dampfer im Elbverkehr ist nicht halb so erfreulich wie dieses Jubiläum: Deutschlands älteste „Seefrau“ Ludwina Mertling aus Hamburg feierte ihren 90. Geburtstag. Sie war 30 Jahre als Stewardess zur See gefahren und beherrschte fünf Sprachen: Englisch, Französisch, Spanisch, Deutsch und Platt. Platt und sprachlos ist auch der Leser am Ende der Lektüre dieser winterlichen Ausgabe.



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



Aus dem Inhalt

10 Jahre betreuen und fördern
Kennedys Vermächtnis?
Wie wird ein Neubau finanziert?
Flottenumschau
Stadt ohnegleichen – San Francisco
Heuer gibt 's jetzt automatisch
Landgang mit 100 Sachen
Unser Heim an Land
Die ersten Dampfer im Elbe-Verkehr
Sind wir Jungen denn total versexte?
Schlaue Kiste
Schmunzelauge
Autorität in der weichen Welle
MS „Heidelberg“
kämpft gegen Kings Point



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...

Die Veränderung der Meere

Der Plutokrat, dem Anstieg von „Indonesien“, in dem es kein Leben mehr gibt, „Rotes Fliesen“ durch Algenblüten und die stetig wachsenden Müllberge, dem „Great Pacific Garbage Patch“, wird heute viel Aufmerksamkeit zuteil. Andere Themen sind die Möglichkeit offener Schiffsfahrten durch das Nordpolareis, die Notwendigkeit der Vorbereitung des Pazifikraums, politische Konflikte über Hochseefischerei und ihre Ressourcen sowie der Raubbau an wertvollen biotischen Ressourcen in den Meeren.



POLITISCHE MACHTSPELE

Die Ozeane sind in einem Nebelkissen unmittelbarer politischer Ansprüche geworden. Dank Vorlesungen bei der Osteruniversität von den Küsten haben sich viele Nationen hinter politische Debatten um Hochseefischerei und die Rechte an den Bodenschätzen im Meer. Immerhin die Nordpolareisregionen sind um die Kontrolle politischer Schifffahrtswege.

MEERESWIRTSCHAFT

Das Meer ist eine Quelle unermesslichen Reichtums. Der Wert der jährlichen Fischereiernte lässt sich leicht in Gold äquivalieren, aber wie bewertet man das warme Klima, die exotische Küche, die spektakuläre Landschaft, die Kraftwerke und das kristalline Meer einer tropischen Insel? Wirtschaftliche Zahlen können den Wert eines bestimmten Transportweges belegen – z. B. das Verhältnis zwischen der benötigten Menge an Energie und der Treibstoffkosten, oder wie können wir den Wert berechnen, den die Tindalms warmen Wasser aus dem nordöstlichen Atlantik auf das Klima und die Wirtschaft Nordwesteuropas hat?

Die Ozeanischen Autobahnen

Eine Karte der globalen Schifffahrtsrouten enthält die Bedeutung einer Anzahl großer Schifffahrtsrouten, die ozeanischen Autobahnen. Viele Weltstädte wie Tokio, London oder auch New York verdanken ihren Wohlstand zum Großteil ihren Funktionen als Seehäfen. So wie sich die Weltwirtschaft ändert, so ändern sich auch die relative Bedeutung dieser Ozeanrouten. Heute werden Verflechtungen von ostasiatischen Produzenten über eine transpazifische Frachtroute zu Häfen an der US-amerikanischen Westküste betrachtet. Heute, landwirtschaftliche Produkte und Rohstoffe treten den Weg in umgekehrter Richtung ein. Eine weitere wichtige Route verbindet den Nahen Osten, der reich an Öl ist, mit Europa und Ostafrika, die einen großen Energiebedarf haben. Beide Routen sind zentral.

Meere, wie wir in Ägypten, Spanien, Vietnam täglich

Wandern zu den Stränden der Weltmeere, um sich zu erholen.



Die Ozeane sind heute

Die Ozeane sind heute anfällig für Verschmutzung, die Ausbreitung seiner Ressourcen, und die Beeinträchtigung seiner Tierwelt wie das Fortland. Im Nordpazifik, z. B. treiben zwei riesige Müllberge, die sich von der USA, Brasilien, Frankreich bis zum Pazifik, Atlantik und Indischen Ozean erstrecken, nur noch wenige Meile. Ihre Folgen sind schwer zu überschätzen, da sich Experten ernsthaft fragen, ob eine Erholung noch möglich ist. Die verfallende Qualität des Ozeanraums ist ein Warnzeichen für erhebliche Umweltprobleme, ebenso wie die Abnahme von Korallenriffen. Welche wir unsere Meere auch retten, müssen wir sofort damit beginnen!

Die Ozeane sind heute

Die Ozeane sind heute anfällig für Verschmutzung, die Ausbreitung seiner Ressourcen, und die Beeinträchtigung seiner Tierwelt wie das Fortland. Im Nordpazifik, z. B. treiben zwei riesige Müllberge, die sich von der USA, Brasilien, Frankreich bis zum Pazifik, Atlantik und Indischen Ozean erstrecken, nur noch wenige Meile. Ihre Folgen sind schwer zu überschätzen, da sich Experten ernsthaft fragen, ob eine Erholung noch möglich ist. Die verfallende Qualität des Ozeanraums ist ein Warnzeichen für erhebliche Umweltprobleme, ebenso wie die Abnahme von Korallenriffen. Welche wir unsere Meere auch retten, müssen wir sofort damit beginnen!

Unterseeisches Öl und Gas

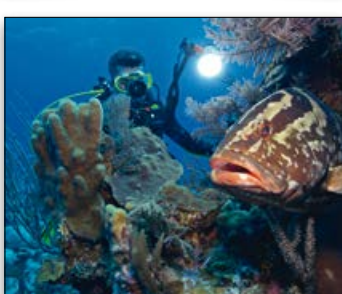
Unterseeisches Öl und Gas werden in zunehmendem Maße als wichtige Ressourcen in der Weltwirtschaft angesehen. Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen.

WELCHE OZEANE SIND ES?

Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen. Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen.

FLÖßER, SCHWEMMREISER

Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen. Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen.



Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen. Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen.

Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen. Die Suche nach Öl und Gas führt zu neuen Entdeckungen in den Ozeanen.

Fotos: www.uhlmann-publishing.com



EINBLICK: Mit eindrucksvollen Bildern und kundigen Texten spiegelt das umfangreiche Werk die faszinierende Vielfalt von Meeren, Ozeanen, Seehandel und Schifffahrt.

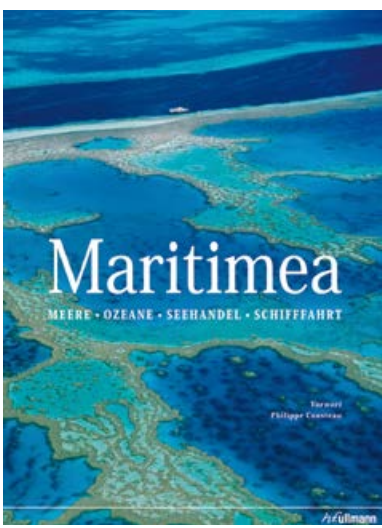
Ein enorm facettenreicher Wasserwäler

Mehr als 71 Prozent der Erdoberfläche sind mit Wasser bedeckt, 90 Prozent davon bis heute unerforscht. Der Pazifik, größter aller Ozeane, ist alles andere als friedlich. Im „Fruchtbarsten Halbmond“ vom heutigen Irak bis Ägypten sowie im Zweistromland fanden es alle aufeinanderfolgenden Reiche immer schon einfacher und wirtschaftlicher, Güter und Menschen auf dem Wasserweg zu transportieren statt über Land.

23 Autoren und eine Autorin aus den USA, Australien und Indien beschreiben nahezu alles zum „Lebensraum der Su-

perlativ“, was die Menschen jemals dazu umgetrieben hat.

Prächtige Farbfotos und viele Karten begleiten die knappen, verständlichen Texte. Elf Kapitel spannen den Bogen von der Urgeschichte bis heute: • Die Entstehung der Ozeane • Der dynamische Ozean • Einzigartige Meeresumgebungen • Der Meeresboden • Leben im Meer • Entdeckung der Ozeane • Konflikte auf hoher See • Die trügerische See • Die Geschichte des Seehandels • Die moderne Meereswirtschaft • Die Ozeane heute.



Philippe Cousteau (Vorwort), Charles F. Gritzner (Chefredakteur):
Maritimea. Meere, Ozeane, Seehandel, Schifffahrt.
 512 Seiten, gebunden, über 600 Farbfotos, zahlr. farbige Abbildungen.
 ISBN: 978-3-8480-0178-1.
 19,99 Euro.



Die arktischen Meere

Die Gewässer in der Arktik – nördlich des Nordpolarkreises – bestehen aus vielen kleinen Meeren, die fast komplett von Eis bedeckt sind. Die Meere sind in der Region hinein erstreckt: Kanada, Dänemark, Russland, die USA, Island, Norwegen, Schweden und Finnland.

DIE MEERESWIRTSCHAFT
 Die Meereswirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft. Sie umfasst die Fischerei, die Schifffahrt und die Offshore-Industrie.

DIE FISCHEREI
 Die Fischerei ist eine der ältesten und wichtigsten Wirtschaftstätigkeiten der Menschheit. Sie liefert Nahrung für Milliarden von Menschen.

DIE SCHIFFFAHRT
 Die Schifffahrt ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft. Sie transportiert Güter und Menschen über die Ozeane.

DIE OFFSHORE-INDUSTRIE
 Die Offshore-Industrie umfasst die Gewinnung von Öl und Gas in den Ozeanen. Sie ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft.

DIE MEERESWIRTSCHAFT
 Die Meereswirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft. Sie umfasst die Fischerei, die Schifffahrt und die Offshore-Industrie.

DIE FISCHEREI
 Die Fischerei ist eine der ältesten und wichtigsten Wirtschaftstätigkeiten der Menschheit. Sie liefert Nahrung für Milliarden von Menschen.

Die arktischen Meere

Die Gewässer in der Arktik – nördlich des Nordpolarkreises – bestehen aus vielen kleinen Meeren, die fast komplett von Eis bedeckt sind. Die Meere sind in der Region hinein erstreckt: Kanada, Dänemark, Russland, die USA, Island, Norwegen, Schweden und Finnland.

DIE MEERESWIRTSCHAFT
 Die Meereswirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft. Sie umfasst die Fischerei, die Schifffahrt und die Offshore-Industrie.

DIE FISCHEREI
 Die Fischerei ist eine der ältesten und wichtigsten Wirtschaftstätigkeiten der Menschheit. Sie liefert Nahrung für Milliarden von Menschen.

DIE SCHIFFFAHRT
 Die Schifffahrt ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft. Sie transportiert Güter und Menschen über die Ozeane.

DIE OFFSHORE-INDUSTRIE
 Die Offshore-Industrie umfasst die Gewinnung von Öl und Gas in den Ozeanen. Sie ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft.

DIE MEERESWIRTSCHAFT
 Die Meereswirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Wirtschaft. Sie umfasst die Fischerei, die Schifffahrt und die Offshore-Industrie.

DIE FISCHEREI
 Die Fischerei ist eine der ältesten und wichtigsten Wirtschaftstätigkeiten der Menschheit. Sie liefert Nahrung für Milliarden von Menschen.

Tugend der Not

Die hungrigen Möwen müssen zusehen, wie Osman zum Verzweifeln keinen Fisch an den Haken kriegt, sondern nur das, was andere achtlos wegwarfen.

Der Angler zieht alles, was sich an der Angel verfängt, aus dem Bosphorus. Auch in der Stadt sammelt er alles auf, was er findet. Das macht die Möwen nicht satt, aber Osman lässt sich von deren Gekreisch nicht beeindrucken. Im Gefunkel der Nacht dreht und wendet er die Dinge und erschafft Neues

daraus. Passanten bleiben staunend stehen und nehmen die Dinge begeistert mit, bewegt von eigenen Träumen und Erinnerungen. – Genau so, wie man sich als Kind den Orient vorgestellt hat, steigen die Bilder, Geräusche und Gerüche auf. Wahrhaftig, märchenhaft, sehr schön!

Anne Hofmann (Text und Illustr.): Osman, der Angler. 32 S., geb. Für Kinder ab 4 J. ISBN: 978-3-8489-0056-5. 12,90 Euro.



Ausbildungsunterlage



Das Buch und die CD-ROM richten sich an Ladungssicherungspersonal.

Grundsätzliche Ausführungen über den Container folgen Rechts-

grundlagen, physikalische Grundlagen, Ladungssicherungsmittel und ihr Gebrauch, Beladung des Containers, Dokumentation, Sicherung, Begasung von Containern, CTU-Code, außerdem Checklisten, ein Abkürzungsverzeichnis, Kontrollfragen und die Lösungen.

Joachim Freek, Gerhard Süselbeck: Ladungssicherung im Container. 197 S., Broschur, mit CD. ISBN: 978-3-609-68551-9. 99,99 Euro.

Hamburgs Kreuzfahrtjahr



Das Jahrbuch vereint die 2014 in Hamburg erwarteten Kreuzfahrtschiffe im Porträt, die Liegezeiten und einen Kreuzfahrtpfanner an/ab Hamburg.

Dazu gibt es Wissenswertes rund um die Belange der Kreuzfahrtindustrie, ein Panoramabild vom Hafen Hamburg zum Ausklappen sowie die schönsten Motive der Luxusliner im Großformat auf Leinwand zum Bestellen. Macht Lust aufs Verreisen!

Werner Wassmann (Idee und Konzept): Cruise-Liner in Hamburg 2014. 226 S., zahlr. Fotos. ISBN: 978-3-9814001-6-8. 14,80 Euro.

Mord am Ryck



Greifswald im Juli 1491. Der Student Gernot von Eisenfels soll einen Hafenmeister ermordet haben, und der Stadt droht ein Aufruhr der Armen.

Der eigenbrötlerische Kopist Martin Haffer soll im Auftrag des Herzogs die Unschuld des Studenten beweisen und muss dazu mit einem grummeligen italienischen Chirurgen zusammenarbeiten. Überall gärt und brodeln es, „lichtscheues Gesindel“ mischt mit.

Emma Wittenstein: Aufruhr am Ryck. Historischer Kriminalroman. 336 Seiten, Taschenbuch. ISBN: 978-3-356-01827-1. 12,99 Euro.

ANZEIGE

Kalender

MÄRZ/APRIL 2014



PRODUKTENTANKER:
Wachsende
Sicherheits-
anforderungen.

Foto: Jelle van der Wolf/Fotolia.com

Tankschiffahrt im Fokus

Kein anderer Schifffahrtszweig muss so strenge Sicherheitskriterien erfüllen wie die Tankschiffahrt. Dabei werden die Anforderungen durch regionale oder nationale Alleingänge von Hafenstaaten laufend verschärft, während der Verkehr vor allem auf langen Strecken aus dem Mittelostgebiet heraus zunimmt. Neueste und noch zu erwartende Entwicklungen im Bereich der Regularien sowie der Frachtmärkte stehen Mitte März auf der 6. Chemical & Product Tanker-Konferenz auf dem Programm.

11./12.03. LONDON (Großbritannien)
6th Chemical & Product Tanker
www.navigateevents.com/events.html

MÄRZ

06./07.03. MIAMI (USA)
LNG Fuel Forum North America
www.informamaritimeevents.com

06.–09.03. BANGKOK (Thailand)
WCA World Conference
www.conference.wcaworld.com

10./11.03. WÜRZBURG
7. Wissenschaftliches Symposium „Supply Management“
www.bme.de

10.–12.03. LONDON (Großbritannien)
Cargo Claims in Practice
www.lloydsmaritimeacademy.com

10.–13.03. SHANGHAI (China)
Breakbulk China 2014
www.breakbulk.com

11.03. CAYMAN ISLANDS
Cayman Islands Shipping Summit 2014
www.mareforum.com

11./12.03. LONDON (Großbritannien)
6th Chemical & Product Tanker
www.navigateevents.com

12.03. OSLO (Norwegen)
Offshore Shipping Investment
www.informamaritimeevents.com

16.–18.03. BANGKOK (Thailand)
General Meeting: Global Project Logistics Network (GPLN) Annual
www.gpln.net

17./18.03. STAMFORD (USA)
Shipping 2014
www.shipping2014.com

18.–20.03. OSLO (Norwegen)
Green Ship Technology
www.informamaritimeevents.com

19.03. HONGKONG (China)
Hong Kong Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

19.–21.03. SINGAPUR
Asia Pacific Maritime
www.apmaritime.com

20.03. LONDON (Großbritannien)
SHD Logistics Awards 2014
www.shdlogistics.com

20.03. LONDON (Großbritannien)
SHD Logistics Award
www.shdlogistics.com

20./21.03. ST. PETERSBURG (Russland)
Saint Petersburg Logistics Days
www.saintpetersburg-logistics.com

20.–23.03. HUSUM
New Energy Husum
www.new-energy.de

25.03. DUISBURG
Deutsch-Niederländische Logistik-Konferenz
www.dvz.de

26./27.03. LONG BEACH (USA)
Logistics, Trade and Transportation
www.usm.edu

27.03. LÜBECK
Die Rückholung der MÜNSTERLAND aus dem Suezkanal
www.nautischer-verein-luebeck.de

27./28.03. HOUSTON (USA)
Offshore Support Vessel North America
www.informamaritimeevents.com

27./28.03. LAGOS (Nigeria)
Intermodal Africa North
www.transportevents.com

APRIL

02.04.–04.04. KOPENHAGEN (Dänemark)
35th International Bunker Conference
www.bi.edu/ibc

04.04. MALTA
Opportunities in Shipping
www.quaynote.com

06.04.–11.04. SINGAPUR
Singapore Maritime Week
www.smw.sg

Impressum

www.reederverband.de

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

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

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

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

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Holtmann
(Versicherungen)

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

Es gilt die 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-seeschiffahrt.de

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

Titelbild: Jag_cz - Fotolia

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 auf!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE Seeschiffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder