

APRIL 2014

**VDR** Verband Deutscher Reeder

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)



C13703

AUSBILDUNG

# Karriere an Bord

14

## RETTUNGSBOOTE

Neue Regeln für den Auslösemechanismus bringen mehr Sicherheit

30

## INFRASTRUKTUR

Niedersachsen investiert in seine Häfen

36

## TECHNIK

Motorenhersteller Wärtsilä setzt auf LNG

50





The 23<sup>rd</sup> International  
**Tug, Salvage & OSV  
Convention and  
Exhibition**

‘...the world’s largest gathering of  
tug, OSV, towage and salvage experts’

**CCH – Congress Centre Hamburg,  
Germany  
16<sup>th</sup> – 20<sup>th</sup> June 2014**

Visit [www.tugandosv.com](http://www.tugandosv.com)  
for further details and how to register  
as a delegate or exhibitor at the show.

ITS 2014 Secretariat, The ABR Company Ltd  
ABR House, Prospect Place, Trowbridge, Wiltshire, BA14 8QA, UK  
Tel: +44 (0)1225 868821 Fax: +44 (0)1225 868831  
Email: [sales@tugandosv.com](mailto:sales@tugandosv.com)  
Website: [www.tugandosv.com](http://www.tugandosv.com)

**HAMBURG**

## Von Ausbildungsgängen, Auslösemechanismen und Antriebslösungen



„Ich will hier etwas lernen!“ Die Aussage von Jan-Peter von Helmst spiegelt sein Engagement und zeigt zugleich seinen Anspruch. Bei der Reederei Hartmann dürfte **der Auszubildende zum Schiffsmechaniker** da genau an der richtigen Adresse sein: Das Leeraner Unternehmen wurde im vergangenen Jahr auf dem Bremer Schifffahrtskongress **als „exzellenter Ausbildungsbetrieb“ ausgezeichnet**. Unser Reporter Christoph Papsch hat den 19-jährigen Azubi bei seiner ersten Fahrt auf der „Frisia Bonn“ zwischen Rotterdam und Bordeaux begleitet. In drei Jahren ist er fertiger Schiffsmechaniker. Über ein Technik- oder Nautik-Studium steht ihm dann der Weg bis an die Spitze des Organismus Schiff – als Leiter der Maschinenanlage oder Kapitän – offen. Neben der „großen weiten Welt“ als Aktionsfeld ist es diese Vielfalt an Möglichkeiten, die eine Karriere in der Schifffahrt so attraktiv macht **(Seite 14)**.

Wer dort Verantwortung übernehmen will, braucht neben fachlichen Kenntnissen auch Eigenschaften, die ihn zur Führung eines Teams befähigen. Was das bedeutet, lernen Bremer Nautik-Studenten in einem ungewöhnlichen Umfeld: **an Bord des Windjammers „Alexander von Humboldt II“**. Gemeinsam Ziele erreichen: Die Erfahrungen ihrer Segeltour geben ein gutes Motto für ihren späteren Einsatz in der maritimen Wirtschaft ab **(Seite 26)**.

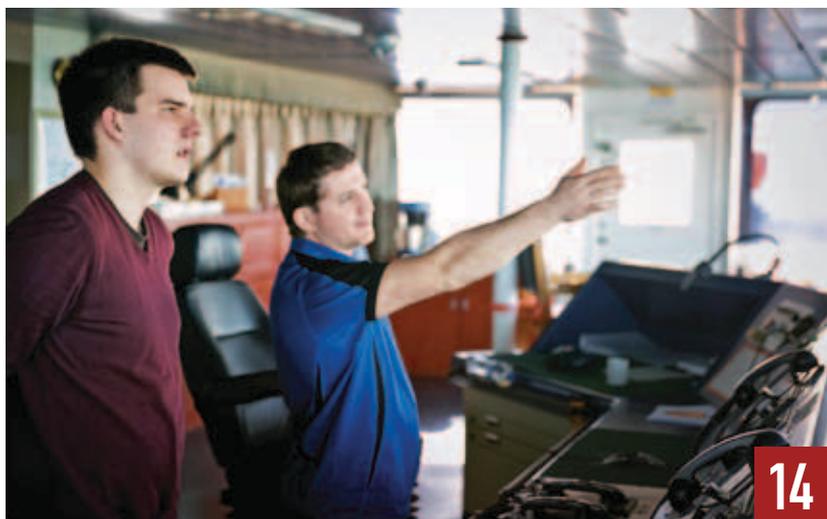
Engagement in Sachen Sicherheit zeigt das Unternehmen Hatecke. **Der Spezialist für Rettungsboote und ihre Halterungen** an Bord von Schiffen tüfelt seit Jahren in enger Kooperation mit den Experten des VDR an der Optimierung der Systeme. Sie sind jetzt zum Vorbild für eine neue IMO-Regelung geworden, die viele deutsche Reedereien bereits umsetzen. Ein weiterer wichtiger Baustein für noch mehr Sicherheit an Bord **(Seite 30)**.

Um Stellschrauben geht es auch **beim finnischen Schiffsmotorenhersteller Wärtsilä**: Eine Fülle von großen und kleinen technischen Innovationen macht die Maschinen immer effizienter – und damit umweltfreundlicher. Ein gewaltiger Schritt für die Branche könnte der Umstieg auf LNG-betriebene Motoren sein. Einige deutsche Fährreedereien leisten hier Pionierarbeit. Wärtsilä ist im Wortsinne mit im Boot **(Seite 50)**.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns  
Chefredakteur

# Inhalt 04/2014



## ... 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 AUSBILDUNG I

Karrierestart: Der Schiffsmechaniker-  
Azubi Jan-Peter von Helmst an Bord der  
„Frisia Bonn“ der Reederei Hartmann

### 26 AUSBILDUNG II

Bremer Nautik-Studenten auf Trainingsfahrt  
mit der „Alexander von Humboldt II“

### ▶ 30 SICHERHEIT

Die IMO fordert, den Auslösemechanismus  
von Rettungsbooten zu verbessern. Deut-  
sche Reeder gehen mit gutem Beispiel voran

## ... LOGISTIK & FINANZEN

### 34 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

### ▶ 36 HÄFEN

Niedersachsens Häfen mit Delle beim  
Umschlag – und vielfältigen Investitions-  
und Ausbauplänen

### 40 INFRASTRUKTUR

Nord-Ostsee-Kanal: Verkehrsminister  
Dobrindt vermeidet langfristige Zusagen

... LOGISTIK & FINANZEN

- 42 FINANZIERUNG**  
Sachwerteverband: Bilanz 2013 •  
Neues von Fonds und Zweitmarkt
- 44 VERSICHERUNGEN**  
Namen und Nachrichten
- 46 INDIZES**  
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**  
Neues aus der Umwelt
- ▶ **50 SERIE I: AUSRÜSTER**  
Wärtsilä: Finnische Ingenieurskunst  
für effiziente Schiffsmotoren –  
immer häufiger mit LNG-Antrieb
- 54 SERIE II: MARITIME MUSEEN**  
Teil 14: Das „Galata – Museo del mare“  
in Genua
- 56 TRADITION**  
Zu Besuch beim dienstältesten  
Begrüßungskapitän am Willkomm Höft
- 60 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**  
Uwe Lütgen: Moderne Marinemalerei  
im Maritimen Museum
- 63 KEHRWIEDER**  
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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







## Schneefelder in der Wüste

Ein seltener Wintersturm brachte Schnee in weite Teile des Nahen Ostens. Dem Spektorradiometer für Bilder in mittlerer Auflösung (MODIS) an Bord des NASA-Satelliten „Terra“ gelang diese besondere Aufnahme Mitte Dezember, nachdem sich die Wolken wieder verzogen hatten. Der Schnee beschränkte sich größtenteils auf die höheren Lagen von Syrien, Ägypten, dem Libanon, Israel, der West Bank und Jordanien. Allerdings wurden auch einige niedriger gelegene Wüstenregionen Syriens vom Schnee überrascht.

Schneestürme kommen im Nahen Osten zwar nicht allzu häufig vor, sind aber nichts völlig Ungewöhnliches. Allerdings kam dieser spezielle nicht nur früher als üblich, sondern auch mit besonderer Intensität. Der Sturm brachte das Leben in Jerusalem mit Schneehöhen von bis zu 50 cm förmlich zum Erliegen. Rund 15.000 Haushalte waren zeitweise ohne Strom. Der Schnee machte Bergstraßen, die in die Stadt führen, unpassierbar und schnitt Jerusalem so teilweise von der Außenwelt ab. Jordaniens Hauptstadt Amman bekam rund 45 cm Schnee ab, und auch im Libanon war es ungewöhnlich kalt und schneereich, worunter auch syrische Bürgerkriegsflüchtlinge litten. Die flacheren Regionen in Küstennähe wurden von sintflutartigen Regenfällen heimgesucht, die zu Überschwemmungen führten. Rund 40.000 Menschen waren gezwungen, überflutete Gebiete im Gazastreifen zu räumen. Die Schifffahrt im Suezkanal war nicht beeinträchtigt.

## NSB



**Tim Ponath**, bisher Vice President Technical Management & Services bei der Reederei NSB, hat die neu geschaffene Position des Chief Operating Officer (COO) übernommen.

In dieser Position verantwortet er das Flottenmanagement und den Vertrieb der Reederei aus Buxtehude. Damit können Dienstleistungen enger miteinander koordiniert und noch besser an die Anforderungen von Neu- und Bestandskunden angepasst werden.

Seit Eintritt in das Unternehmen 2005 hat Ponath verschiedene Aufgaben von der Leitung der Neubauabteilung über die einer der Containerflotten bis hin zum Bereich Technical Management & Services erfolgreich wahrgenommen.

## Operation ATALANTA



Ein deutscher Marinesoldat führt von April bis August die Anti-Piraterie-Mission ATALANTA vor der Küste Somalias: **Flottillenadmiral Jürgen zur Mühlen**. Der Kommandeur der Einsatzflottille 2 ist der zweite Deutsche,

der diesen Einsatzverband leitet. Dem Verband werden Schiffe, Hubschrauber und Flugzeuge aus Deutschland, Frankreich, Griechenland, den Niederlanden und Spanien angehören. Zur Mühlen führt ihn mit seinem 35-köpfigen internationalen Stab aus 12 Nationen von Bord der deutschen Fregatte „Brandenburg“. Auf dem „Atalanta“-Flaggschiff hat Fregattenkapitän Gerald Liebich das Kommando.

## VHRh



Erstmals in der 177-jährigen Geschichte des Vereins Hamburger Rheder r.V. hat eine Frau die Geschäftsführung des Vereins übernommen: **Kapitänin Runa Jörgens** wurde anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung zur Geschäftsführerin bestellt.

Runa Jörgens ist Referentin für Ausbildung und Schiffsbesetzung beim Verband Deutscher Reeder (VDR). Sie übernimmt das Amt von Daniel Hosseus, der als Hauptgeschäftsführer zum Zentralverband Deutscher Seehafenbetriebe wechselt.

## VDR



Um die Belange des Verbands Deutscher Reeder auf europäischer Ebene kümmert sich künftig von Brüssel aus **Irina Haesler**. Sie folgt in der Position auf Daniel Hosseus, der beim ZDS angeheuert hat, war aber auch bisher für den VDR in Brüssel präsent.

## Leibniz-Gemeinschaft



Drei Professorinnen sind neu im Senat der Leibniz-Gemeinschaft. Ihre Amtszeit beträgt vier Jahre. **Prof. Dr. Antje Boetius** ist Leiterin der „HGF-MPG Brückengruppe für Tiefseeökologie und -technologie“ und Professorin für Geomikrobiologie im Fachbereich Geowissenschaften am Zentrum für Marine Umweltwissenschaften (MARUM) der Universität Bremen.



**Prof. Dr. Dr. h.c. Karin Lochte** ist Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung der Helmholtz-Gemeinschaft in Bremerhaven.



**Prof. Jacqueline Myriam McGlade PhD** ist Sonderberaterin des geschäftsführenden Direktors der „Division of Early Warning and Assessment United Nations“ des Environment Programme (UNEP). Sie war Professorin für Umweltinformatik am Fachbereich Mathematik des University College London sowie geschäftsführende Direktorin der Europäischen Umweltagentur (EEA).

Der Senat der Leibniz-Gemeinschaft ist das oberste Beratungsgremium der Wissen-

schaftsorganisation. Neben wissenschaftspolitischen Anliegen gibt er Empfehlungen zur strategischen Weiterentwicklung der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedseinrichtungen sowie zur Steigerung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit von Forschung und Dienstleistungen.

## BSH



Der Vizepräsident des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), **Dr. Mathias Jonas**, ist zum Präsidenten der außerordentlichen Konferenz der Internationalen

Hydrographischen Organisation (IHO) im Oktober berufen worden.

Die IHO befasst sich mit der technischen Standardisierung der Vermessung und Kartierung der Meere und Ozeane. Auf der alle fünf Jahre stattfindenden Konferenz unter der Schirmherrschaft des monegassischen Fürsten Albert II. diskutieren die Mitglieder der 81 Mitgliedstaaten die vorliegenden Arbeitsergebnisse und legen neue Standards fest.

## LHG



Der frühere HHLA-Manager **Gerd Drossel** rückt in den Aufsichtsrat der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) ein. Drossel war bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2009 jahrzehntelang bei der Hamburger Hafen und

Logistik AG (HHLA) tätig, die letzten elf Jahre davon als Vorstand.

## HWG



Neuer Vorsitzender der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (HWG) ist **Hans-Peter Zint**. Er arbeitet als Geschäftsführer der Rhenus-Tochtergesellschaft Cuxport GmbH. Sein Stellvertreter ist Cuxhavens Oberbürgermeister Dr. Ulrich Getsch. HWG-Zweck ist die Vermarktung und Weiterentwicklung des

Hafenstandorts.



Foto: VDR/Engel+Gielen

## Ralf Nagel

*Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied des  
Verbands Deutscher Reeder*

## Unredlicher Umgang mit dem Thema Umweltschutz

Das Seeschiff ist das klimafreundlichste Transportmittel der Welt. Das Verschiffen eines Containers wird dank neuer Technik und größerer Schiffe immer effizienter. Daher hat der Seetransport nur einen geringen Anteil am Preis eines Endproduktes, das der Kunde im Laden kauft.

Der Schiffsbetrieb muss aber noch sauberer werden. Das hat die Branche längst erkannt und international verbindliche Effizienzstandards für Neubauten und die fahrende Flotte umgesetzt, die schrittweise verschärft werden. Der Schwefelanteil im Brennstoff sinkt weltweit im Jahr 2020 auf 0,5 Prozent. In Sondergebieten wie Nord- und Ostsee treten bereits ab 2015 noch strengere Grenzen in Kraft. Die Schifffahrt verabschiedet sich vom Schweröl alter Art.

Umweltschutzverbände machen es sich sehr einfach, wenn sie einen sofortigen freiwilligen Umstieg der gesamten Branche auf Lkw-Diesel fordern. Sie argumentieren mit der vermeintlich geringen Kostensteigerung bei den Endprodukten. Dabei haben die Transporteure bekanntlich keinen Einfluss auf diesen Preis. Reeder müssen die Transportkosten nicht auf Basis eines einzelnen T-Shirts oder Notebooks kalkulieren: Der Wettbewerb wird (nicht nur in der Schifffahrt) über die Kosten und Erträge für den Transport eines Containers ausgetragen. Bereits eine geringe preisliche Abweichung gegenüber der Konkurrenz kann zum Verlust des Auftrags führen.

Der Brennstoff macht bei einem Containerschiff den größten Teil der Kosten aus. Daher würde das Tanken von etwa 40 Prozent teurerem Lkw-Diesel – wie der NABU jüngst gefordert hat – jedes Unternehmen aus dem Wettbewerb katapultieren.

Ungeklärt ist zudem die Frage, ob es weltweit genügend Diesel für die rund 60.000 Handelsschiffe gäbe. Die Mineralölkonzerne müssten anstelle der heute jährlich verbrauchten 250 Millionen Tonnen Schweröl die entsprechende Menge an Dieselmotoren zusätzlich herstellen. Dies würde im Übrigen auch zu einem Preisanstieg an den Autotankstellen führen.

Die Schifffahrt und ihre Beschäftigten an den Pranger zu stellen, indem die zwingenden ökonomischen Zusammenhänge ignoriert werden, ist unredlich. Die Lösung liegt in verbindlichen Umweltstandards für alle Marktteilnehmer. Genau auf diesem Kurs befindet sich die Schifffahrt.

# Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



**BEIFALL:** Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied, lobt den Beschluss des EU-Parlaments.

## EU-Parlament forciert Schiffsrecycling-Abkommen

Das Europäische Parlament hat beschlossen, die Ratifizierung der Hongkong-Konvention für sicheres und umweltfreundliches Schiffsrecycling voranzutreiben.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) begrüßt den Beschluss: „Das Europäische Parlament hat mit überwältigender Mehrheit bekräftigt, dass es eine zügige Ratifizierung der Hongkong-Konvention durch die EU-Mitgliedstaaten wünscht. Das Übereinkommen

ist das einzig scharfe Schwert für mehr Arbeitssicherheit und den Schutz der Umwelt beim Schiffsrecycling“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Die Entscheidung des Parlaments ist ein wichtiger Schritt, um nicht nur für Europa, sondern für alle Recycling-Standorte weltweit verbindliche Regeln zu schaffen.“ Kernpunkt des Übereinkommens ist die Erstellung einer Schadstoffliste, in der alle toxischen Stoffe

wie Asbest, PCB, Ozon abbauende Gase und die TBT-haltigen Außenhautanstriche erfasst werden müssen. Die Konvention enthält außerdem Bestimmungen für die Zertifizierung und qualitative Auswahl von geeigneten Schiffsrecycling-Werften. [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

Foto: European Parliament, VDR/Engel+Gleien

## Deutsches Orderbuch: Trend zu Bulkern

Mehr als die Hälfte der von deutschen Reedereien bestellten Schiffe sind Massengutfrachter.

Das geht aus einer aktuellen Erhebung von VesselsValue.com hervor. Unter den 105 bestellten Schiffen mit insgesamt

knapp 10 Mio. Tonnen Tragfähigkeit sind 35 Handysize-Capesize- und fünf Postpanamax-Schiffe. Der Löwenanteil an den Bestellungen entfällt auf die Lübecker Reederei Oldendorff Carriers. Sie hat ihr Orderbuch in den vergangenen Monaten auf 62 Neubauten erweitert.

Die Zahl der bestellten Containerschiffe belief sich insgesamt nur auf 72 – im Schnitt mit 6.000 TEU Kapazität, wobei etwa Hapag-Lloyd und Hamburg Süd noch auf Megaboxer warten. [www.oldendorff.com](http://www.oldendorff.com)

**GRÖSSE:** Die Reederei Oldendorff ist mit Schiffen wie der „John Oldendorff“ im Bulkermarkt.

## Hapag-Lloyd: neue Dienste

Hamburger Linienreederei startet neue Dienste in Asien und Skandinavien.

Der neue Service JSJ verbessert das Netzwerk von Hapag-Lloyd zwischen Japan und Südostasien durch schnelle und zuverlässige Verbindungen zwischen vier japanischen Häfen mit Singapur und Jakarta. JSJ wird gemeinsam von NYK und K-Line betrieben, die zusammen vier Schiffe mit jeweils 4.200 TEU Kapazität einsetzen. Hapag-Lloyd stellt eines der Schiffe. Mit dem neuen Shortsea-Dienst „Sweden Denmark Express“ (SDX) bedient die Reederei seit Mitte März die Häfen Kopenhagen, Helsingborg und Aarhus. Unterdessen haben die Aktionäre der chilenischen Reederei CSAV den Weg zur Fusion mit Hapag-Lloyd freigemacht und eine Kapitalerhöhung abgesegnet. [www.hlag.com](http://www.hlag.com)

Foto: Hasenpusch





## Plus beim Seegüterumschlag

**Der deutsche Seegüterumschlag steigt in diesem Jahr wieder.**

2013 ging er noch leicht zurück. Laut „Gleitender Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ des Bundesverkehrsministeriums soll der Gesamtumschlag in diesem Jahr aber um 2,7 Prozent auf 301,1 Millionen Tonnen steigen – das wäre das erste größere Plus seit 2014. Der für die nächsten drei Jahre prognostizierte Anstieg um jährlich 2,5 Prozent ergäbe 2017 dann rund 325 Mio. Tonnen. [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Foto: dpego - Fotolia.com

## Neue Leitstelle für Offshore-Rettung

**Um verletzten Arbeitern auf den Windpark-Baustellen auf hoher See schnell Hilfe zu leisten, hat der Offshore-Rettungsdienst des Deutschen Roten Kreuzes eine neue Leitstelle.**

Die Station in Rastede ist mit modernster Technik nach EU-Norm eingerichtet und rund um die Uhr besetzt. Etwa 150.000 Euro seien investiert worden, so Jann Aden, DRK-Ausbilder und Initiator des Offshore-Rettungsdienstes ORS. Mithilfe von Monitoren können Ärzte per Telekonsultation Hilfe leisten und Sofortmaßnahmen veranlassen. Die Leitstelle koordiniert auch Einsätze mit dem Rettungshubschrauber und informiert Organisationen wie das Harvariekommando. [www.offshore-rettung.de](http://www.offshore-rettung.de)

**EINSATZ:** Die Leitstelle koordiniert auch die Rettungshubschrauber.



Foto: halberg - Fotolia.com

## Maritime Ausbildung: Technik trifft auf Erfahrung

**Der Bedarf an qualifizierter Weiterbildung für Schiffsoffiziere wächst.**

Um den gestiegenen Anforderungen ans Management moderner Seeschiffe sowie den Manila-Änderungen des STCW gerecht zu werden, bietet WINGS – das Weiterbildungszentrum der Hochschule Wismar im Maritimen Simulationszentrum (MSCW) – in Kooperation mit dem Institut für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit e.V.

– zahlreiche Fortbildungs- und Auffrischkurse auf allen Gebieten des Schiffsbetriebes. Das Angebot reicht von nautischen und technischen Simulorkursen wie „Bridge/Engineer Resource Management“ unter Berücksichtigung von Krisensituationen über Kurse zur Befähigung des Betriebes von Mittelspannungsanlagen an Bord bis hin zu „Leadership Skills“ für Kapitäne. [www.wings-seefahrt.de](http://www.wings-seefahrt.de)



**TRAINING:** WINGS entwickelt Weiterbildungen mit der und für die Wirtschaft und geht auf spezielle Kundenwünsche ein.

Foto: WINGS

Today's Frontiers  
Tomorrow's  
Front Lines

Delivering solutions  
to the most pressing  
operational challenges.



## LNG: Reeder enttäuscht

„Die Hoffnungen der Reeder, dass es in Sachen LNG-Infrastruktur zu ernsthaften Anstrengungen kommt, haben sich leider zerschlagen“, sagte der Generalsekretär des europäischen Reederverbands ECSA, Patrick Verhoeven.

Angesichts der Tatsache, dass die Deadline für die strengen Schwefelgrenzwerte in den ECA-Zonen rasch näher rückt, habe man gehofft, dass die EU das Henne-und-Ei-Dilemma in Sachen LNG angehe und entscheide, dass die großen europäischen Häfen spätestens bis 2020 mit LNG-Bunkieranlagen ausgestattet sein müssten.

Nun gebe es lediglich eine Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten, Kommission und EU-Parlament. Danach sollen die Mitglied-

**KRITIK:** ECSA-Generalsekretär Patrick Verhoeven beklagt Versäumnisse.



staaten sicherstellen, dass eine „hinreichende Anzahl“ großer europäischer Häfen bis 2025 geeignete LNG-Infrastruktur für den maritimen Transport entwickelt. Verhoeven wies darauf hin, dass angesichts der ungelösten Infrastruktur-Problematik von den Reedern kaum größere Investitionen in LNG-Technologie ihrer Schiffe erwartet werden könnten. Die Aufgabe sei bis zum Inkrafttreten der Grenzwerte 2015 kaum lösbar.

[www.ecsa.eu](http://www.ecsa.eu)

Foto: ECSA

## TT-Line blickt zuversichtlich in die Zukunft



**BEGEGNUNG:** Drei TT-Line-Fähren im Hafen von Trelleborg.

Ein leichtes Plus gegenüber dem Vorjahr konnte die Fährreederei TT-Line 2013 beim Fracht- und Passagieraufkommen verbuchen.

Auf seinen traditionellen Verbindungen Travemünde – Trelleborg und Rostock – Trelleborg beförderte das Unternehmen im vergangenen Jahr rund 650.000 Fahrgäste und etwa 350.000 Frachteinheiten.

Die Ergebnisse aus den Zeiten vor der Schifffahrtskrise 2008 wurden aber noch nicht wieder erreicht. Laut Reederei-Geschäftsführer Jens A. Scharner wird die Kooperationsvereinbarung zur Kapazitätsnutzung mit Stena

Line fortgesetzt: An verkehrsschwachen Tagen fährt nur einer der Partner, um Ressourcen einzusparen. Seit Anfang des Jahres ist das Routennetz Richtung Osten erweitert: Auf der Verbindung zwischen Trelleborg und dem polnischen Swinemünde fährt das 179 Meter lange RoPax-Schiff „Nils Dacke“ – übrigens unter polnischer Flagge mit dem Heimathafen Stettin.

Für das laufende Jahr ist das Reederei-Management optimistisch, weil die Vorbuchungen für die Urlaubssaison gut angelaufen sind.

[www.ttline.com](http://www.ttline.com)

Foto: TT-Line



**MOTORENBAU:** Schifffahrtskrise hinterlässt auch bei Zulieferern Spuren.

## Rolls-Royce und MAN mit Umsatzminus

Die Motorenbauer Rolls-Royce Power Systems (RRPS – früher Tognum) und MAN haben sinkende Umsatzerlöse verzeichnet.

Bei RRPS ging der Umsatz um 0,5 Prozent auf rund 3,3 Mrd. Euro zurück, bei MAN Diesel&Turbo, der Motorensparte des MAN-Konzerns, um rund zehn Prozent auf 3,4 Mrd. Euro. Das operative Ergebnis landete sogar mit 27 Mio. Euro im Minus – u.a. wegen niedrigerer Lizenzeinnahmen bei Schiffsmotoren.

[www.mandieselturbo.de](http://www.mandieselturbo.de)

Foto: Rolls-Royce Power Systems



## „Duckdalben“ begrüßte rund 35.000 Seeleute

Die internationale Seemannsmis-sion „Duckdalben“ in Hamburg hat 2013 im Schnitt drei Bordbesuche pro Tag durchgeführt.

In den Seemannsclub in Hamburg kamen insgesamt 35.386 Seeleute. Mehr als die Hälfte davon stammt von den Philippinen. Der Kleinbus-Shuttleservice legte auf rund 14.700 Touren über 220.000 km zurück.

[www.duckdalben.de](http://www.duckdalben.de)

Foto: Duckdalben

## E.R. Schifffahrt erhöht Energieeffizienz an Bord

Das Schifffahrtsunternehmen E.R. Schifffahrt führt als erste Reederei das DNV GL E-Learning-„Energy Efficiency on Board“ in seiner gesamten Flotte ein.

Im Rahmen eines Pilotprojektes haben Fachexperten von DNV GL gemeinsam mit E.R. Schifffahrt das Konzept entwickelt. Die Flotte von E.R. besteht derzeit aus 125 Containerschiffen, Bulk Carriern und Offshore-Schiffen. Ziel ist es, Kapitäne und leitende Ingenieure der Maschine mit dem DNV GL E-Learning der Maritime Academy zu schulen und die Energiebilanz der Systeme an Bord mit gezielten Maßnahmen weiter zu verbessern. In den Trainingseinheiten geht es etwa um Rumpfwiderstand, Propulsion, Maschine und Hilfsbetrieb.

„Zielgruppe für das E-Learning sind vor allem unsere Kapitäne und Leitenden Ingenieure“, erläutert Ronald Schnitter, Leiter Personal See bei der E.R. Schifffahrt. „Ne-



**PARTNER:** Kathrin Stürzekarn und Christian Heitmann (beide DNV GL) sowie Ronald Schnitter, Leiter Personal See bei der E.R. Schifffahrt.

ben den technischen Zusammenhängen, die das Training vermittelt, sind auch die Teamarbeit- und Teamentwicklungsmodule für eine verbesserte Kommunikation an Bord von großem Interesse für unsere Crew.“

[www.er-ship.com](http://www.er-ship.com)

## Vortragsreihe für Schifffahrtskaufleute

Die Staatliche Handelsschule Berliner Tor in Hamburg bietet auch in diesem Jahr wieder interessante Vorträge zu maritimen Fragestellungen an.

Die Vortragsreihe der HBT-Akademie steht unter dem Motto „Von Praktikern für Newcomer“. So spricht am 22. April VDR-Experte Tilo Wallrabenstein über „Das neue Flaggenrecht und die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“. Am 20. Mai ist Reeder Hauke Pane mit „Optimierung der Schiffsbetriebskosten in schwerer See“ an der Reihe. Die Vorträge finden dienstags um 15 Uhr in der HBT-Aula statt. Teilnahmegebühr für alle zehn Vorträge: 95 Euro. Die Buchung einzelner Vorträge ist leider nicht möglich. [www.hbt-schule.de](http://www.hbt-schule.de)

Sonderveröffentlichung

# Studium mit viel Praxis

**Der Bachelor-Studiengang Shipping, Trade and Transport der HST-Akademie gemeinnützige GmbH ist weiter auf der Erfolgsspur.**

**A**ufgrund der starken Nachfrage hat die HST-Akademie ihr Studienangebot im Rahmen der Kooperation mit der London Metropolitan University um weitere fünf Jahre verlängert. Die Briten haben nach einer umfassenden Qualitätsprüfung entsprechend international anerkannter universitärer Qualitätsstandards der HST Akademie einen hohen Ausbildungsstandard attestiert und ausschließlich für die Hamburger Studenten Ausbildungsinhalte festgeschrieben. Die Studienmodule und der Studienabschluss werden nur in Hamburg angeboten.

Der Studiengang Bachelor Shipping, Trade and Transport dauert 13 Monate und baut auf die duale Ausbildung zum Schifffahrtskauffrau/-mann bzw. Speditionskauffrau/-mann auf. Die Studenten bleiben während des Studiums voll bei

ihrem bisherigen Arbeitgeber beschäftigt. Da die duale Ausbildung auf die Gesamtstudiendauer angerechnet wird, entspricht der Bachelor-Studiengang von der zeitlichen Länge einem dualen Studium. Der Schwerpunkt liegt in der Vermittlung von Kompetenzen im Bereich Schifffahrt und Spedition. Die enge Verknüpfung von Theorie und Praxis ist durch duale Ausbildung und Teilzeitstudium sichergestellt. Internationale Mobilität wird von den Unternehmen ohnehin gefordert und gefördert.

Ein Plus gegenüber allen anderen Studienangeboten in Deutschland ist der hohe Praxisanteil. Die Studierenden erwerben ihre Fach- und Sozialkompetenz während der dualen Ausbildung in ihrem Betrieb. Dieser Teil macht 2/3 der Studienzeit aus – gut für die Bindung ans Unternehmen. [www.hst-akademie.de](http://www.hst-akademie.de)



**DURCHSTARTEN:** Die Absolventen der HST-Akademie jubeln in London ihren erfolgreichen Bachelor-Abschluss im Studiengang Shipping, Trade and Transport.



AUFSTIEG: Aus der Maschinenanlage geht es nach oben auf die Brücke.

A person wearing blue overalls is seen from behind, walking up a wooden staircase on a ship. The ship's interior is visible, with white railings and structural elements. The lighting is warm and slightly dim, creating a focused atmosphere on the person's ascent.

# Auf der Karriereleiter

**Die Laufbahn an Bord beginnt mit der Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Jan-Peter von Helmst hat als Azubi bei der Reederei Hartmann angeheuert. Der Autor und Fotograf Christoph Papsch begleitete ihn bei seinem Berufsstart auf der „Frisa Bonn“.**

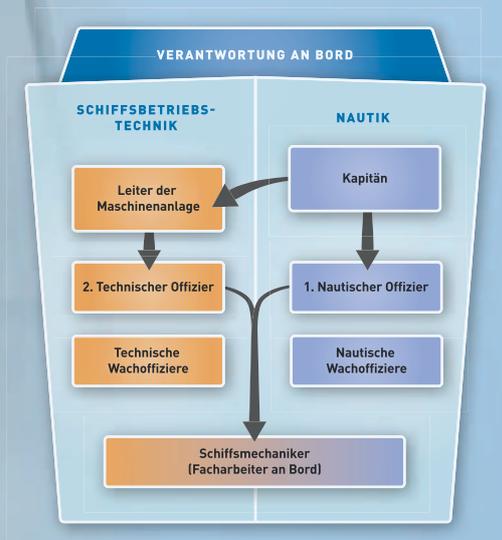
**J**an-Peter nickt. Die gut gemeinten Ratschläge der erfahrenen Seeleute – die kennt er schon: „Junge Leute wie du sollten an Land und bei Freunden und Familie bleiben, eine Freundin suchen und sich verlieben“, sagt der Chief lachend. „An Bord gibt es doch nur Arbeit, Arbeit, Arbeit“, fügt er hinzu und klopft Jan-Peter schmunzelnd auf die Schulter.

Doch so leicht lässt der sich nicht von seinem Vorhaben abbringen. Er möchte auf große Fahrt gehen und auf dem Frachtschiff den Beruf des Schiffsmechanikers erlernen. „Wenn du es wirklich machen willst, dann schaffst du das auch“, hatte ihm der Nachbar zu Hause, selbst viele Jahre Seemann, geraten.

Jan-Peter von Helmst ist Schiffsmechaniker-Azubi an Bord der „Frisa Bonn“, einem Containerschiff der Leerer Reederei Hartmann, das im Feeder-Dienst zwischen Rotterdam und Bordeaux entlang der Küste verkehrt. Der 19-Jährige ist ganz frisch dabei und gerade zwei Tage an Bord. In den vergangenen Wochen →



MASCHINENRAUM:  
Aufmerksam verfolgt der  
Auszubildende die  
Ausführungen von Chief  
Czeslaw Tuzinkiewski.



## Chief

Der Leiter der Maschinenanlage ist Experte und Autorität für alle Fragen des technischen Schiffsbetriebs. Er ist verantwortlich für den reibungslosen Ablauf des Maschinenbetriebs, dessen Organisation, Koordination und Funktion im Rahmen der internationalen Regeln und Gesetze. Erforderlich sind die notwendige Persönlichkeit, Qualifikation, Erfahrung und das geeignete Befähigungszeugnis. Der Weg zum Chief beginnt beim Technischen Schiffsoffizier.



→ hat er den ersten theoretischen Schulzeitblock an der Seemännischen Berufsschule in Elsfleth und die überbetriebliche Ausbildung absolviert, jetzt folgen vier Praxismonate, zunächst auf der „Frisia Bonn“. Seine Erwartung: „Dass ich alles auf dem Schiff einmal kennenlernen, dass vernünftige Grundlagen geschaffen werden.“ Auf die Frage nach seinen Zielen antwortet der 19-Jährige: „Kapitän, das wäre es. Derjenige zu sein, der an Bord das Sagen hat.“ Doch nach den ersten Tagen im Maschinenraum ist er sich da nicht mehr ganz sicher: „Als Ingenieur zu arbeiten, irgendwann einmal Chief zu sein, das wäre auch eine spannende Sache.“

## Keine Scheu vor schmutzigen Orten

Der Arbeitstag beginnt für Jan-Peter um acht Uhr: Im Umziehraum auf dem Upper Deck zieht er sich den blauen Overall und die schweren Sicherheitsschuhe an, öffnet die Tür zum Maschinenraum, streift sich routiniert den Hörschutz über die Ohren – und ab geht es nach unten.

„Meistens schicke ich die Azubis zunächst in die Maschine, da haben sie relativ feste Arbeitszeiten und müssen nicht – wie die Deck-Crew – raus, sobald das Schiff im Hafen an- oder ablegt, was oft mitten in der Nacht stattfinden kann“, erklärt Kapitän Holger Leuchters. „Zudem sollen sich Azubis in den ersten Tagen an Bord akklimatisieren und den Alltag und das Leben auf einem Frachtschiff kennenlernen, alles mal anfassen können und mit den anderen Besatzungsmitgliedern ‚mitschwimmen‘.“

Im Maschinenkontrollraum wartet Karol Suda, der Zweite Ingenieur, auf den Azubi. Der Pole weist die Aufgabe für den heutigen Vormittag zu: Die Separatoren, die den Kraftstoff sauber halten, müssen gereinigt werden. Im lauten Maschinenraum stehen die beiden Männer dicht beieinander; der Ingenieur brüllt dem Azubi die Funktion der Geräte in die Ohrschützer. Anschließend sitzen sie zusammen mit dem philippinischen Oiler auf kleinen Schemeln und säubern die in Einzelteile zerlegten Separatoren. „Als Schiffsmechaniker sollte man keine Scheu vor lauten und schmutzigen Orten haben“, sagt Jan-Peter und schrubbt mit dem öligen Tuch weiter.

Die dreijährige Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist eine duale Ausbildung. In drei Zeitblöcken von je zwölf Wochen wird an den Seemännischen Berufsschulen anhand des Rahmenlehrplans das theoretische Wissen vermittelt. Zusätzlich sorgt die sogenannte überbetriebliche Ausbildung für Grundlagen in Metallbe- →

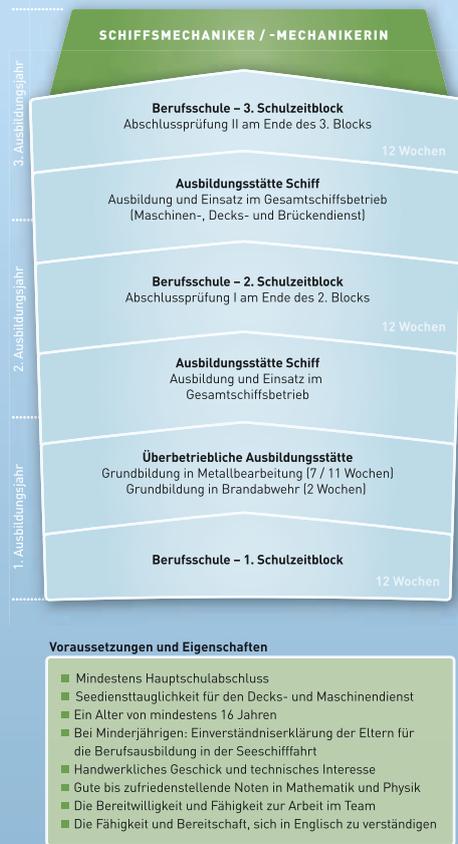
➔ arbeitung und Brandabwehr. Auch für die Ausbildung auf den Schiffen schreibt der Lehrplan die Inhalte vor.

### Von ganz unten bis ganz oben

In der praktischen Ausbildung werden die wichtigen Bereiche des Schiffsbetriebs, der Decks- und Maschinendienst, vereint. Jan-Peter wird zunächst im Maschinenraum arbeiten, später an Deck und zusammen mit einem Nautischen Offizier auch Wache auf der Brücke gehen. „Als Schiffsmechaniker ist man die Eier legende Wollmilchsau“, sagt der Azubi. „Man lernt einfach alles auf dem Schiff kennen, von unten in der Maschine bis oben auf der Brücke. Dazu gehört die Wartung, Reinigung und Instandhaltung der Maschinen und Geräte, die Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, das Bearbeiten von Metall, außerdem Ladungs- und Umschlagtechnik und nicht zuletzt die Schiffssicherheit hinsichtlich Brandabwehr und Rettung.“

Die Ausbildung steht Bewerbern aller Schulabschlüsse offen. Sie ist Voraussetzung, um später das Technische oder Nautische Befähigungszeugnis an einer Fach- oder Fachhochschule zu erwerben. In Deutschland wird der theoretische Schulunterricht an den Seemännischen Berufsschulen in Elsfleth, Lübeck-Travemünde sowie in Rostock vermittelt.

Für die Ausbildung im Ganzen bewirbt man sich allerdings direkt bei einer



## Schiffsmechaniker

Der Schiffsmechaniker-Beruf vereint die beiden wichtigen Bereiche des Schiffsbetriebs: Decks- und Maschinendienst. Die Ausbildung eignet sich für alle Schulabschlüsse. Der Schiffsmechanikerbrief ist eine Voraussetzung, um das Technische oder Nautische Befähigungszeugnis zu erwerben – und an Bord Karriere zu machen.

Reederei. Jan-Peter hatte mehrere Zusagen. Schließlich entschied er sich für die Hartmann Schifffahrts GmbH & Co. KG in Leer – „des guten Rufs und der Auszeichnung als exzellenter Ausbildungsbetrieb wegen“. Die Reederei engagiert sich sehr in der Ausbildung des Nachwuchses. Derzeit werden seeseitig 54 angehende deutsche Seeleute ausgebildet: 15 Schiffsmechaniker-Azubis, 27 Nautische und zwölf Technische Offiziersassistenten (inkl. Praxissemesterstudenten). Seit Gründung der Reederei 1981 wurden bereits über 400 junge Leute zu qualifizierten Seeleuten ausgebildet.

Ein weiterer Grund für Jan-Peters Entscheidung: Hartmann verfügt über verschiedene Schiffstypen (Containerschiffe, Gastanker, Bulker und Mehrzweckfrachter), die der Abiturient während seiner Ausbildung möglichst alle kennenlernen möchte. Voraussichtlich auf vier verschiedenen Schiffen wird er während seiner Praxiszeit lernen. „Am Ende meiner Ausbildung möchte ich alles einmal gesehen haben“, erklärt der Kadett. Heute bekommt Jan-Peter einen Überblick über seine Arbeitsstätte der nächsten Monate.

Nach dem Mittagessen geht es hinaus aufs Deck. Die Männer packen sich warm in ihre wetterfeste Arbeitskleidung ein, stemmen sich gegen den kalten Winterwind. Zusammen mit den philippinischen Kollegen stattet sich der Azubi mit Schutzbrille, Helm und Handschu- ➔



**ERKLÄRUNG:** Der Zweite Ingenieur Karol Suda weist den Azubi ein.



**WERKSTATT:** An Bord ist handwerkliches Geschick gefragt.



TEAMWORK: Zusammen mit einem philippinischen Oiler reinigt der Azubi die Separatorenteile.

→ hen aus, sie schnappen sich Hammer und Schleifgeräte – und schon geht es dem Rost an den Kragen.

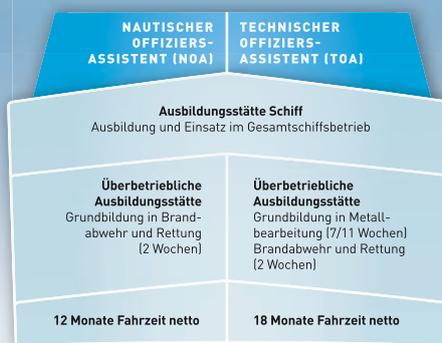
### Arbeitsplatz mit Ausblick

Keine Frage, das Schleifen und Hämmern im scharfen Wind mit den schweren Werkzeugen ist sehr harte Arbeit. Doch wer wird nicht neidisch auf diesen Arbeitsplatz, bei einem Ausblick auf die grüne, mit schaumigen Wellen bedeckte Nordsee unter diesem prächtigen, sonnigen blauen Himmel? Jan-Peter wechselt nach der Kaffeepause die Arbeitskleidung gegen Jeans und Pullover und steigt die steile Treppe hinauf zur Brücke.

Es ist das erste Mal, dass der 19-Jährige auf der Brücke eines Frachters steht. Der weite Blick von hier oben über das Schiff und das Meer fesselt ihn. Interessiert schaut er auf die Navigationsgeräte, vielen Instrumente und Bildschirme vor sich. Der wachhabende Zweite Offizier Mariusz Falinski zeigt ihm die Position des Schiffs auf der Karte und lässt ihn sogleich den

## Schiffsoffiziere

Nautische Schiffsoffiziere haben ihren Arbeitsplatz hauptsächlich auf der Brücke eines Schiffes. Von dort navigieren sie es in Vertretung des Kapitäns. Im Hafen überwachen sie Lade- und Lösarbeiten. Technische Schiffsoffiziere unterstützen den Leiter der Maschinenanlage. Sie haben zudem aktive Aufgaben in allen Bereichen der Schiffssicherheit, z.B. der Brandbekämpfung oder dem Rettungsbootdienst.



#### Voraussetzungen und Eigenschaften

- Mindestens Fachhochschulreife
- Seediensttauglichkeit für den Decks- oder Maschinendienst
- Bei Minderjährigen Einverständniserklärung der Eltern für die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt
- Handwerkliches Geschick und technisches Interesse
- Gute bis zufriedenstellende Noten in Mathematik und Physik
- Die Bereitswilligkeit und Fähigkeit zur Arbeit im Team
- Die Fähigkeit und Bereitschaft, sich in Englisch zu verständigen

Stand 10/2013

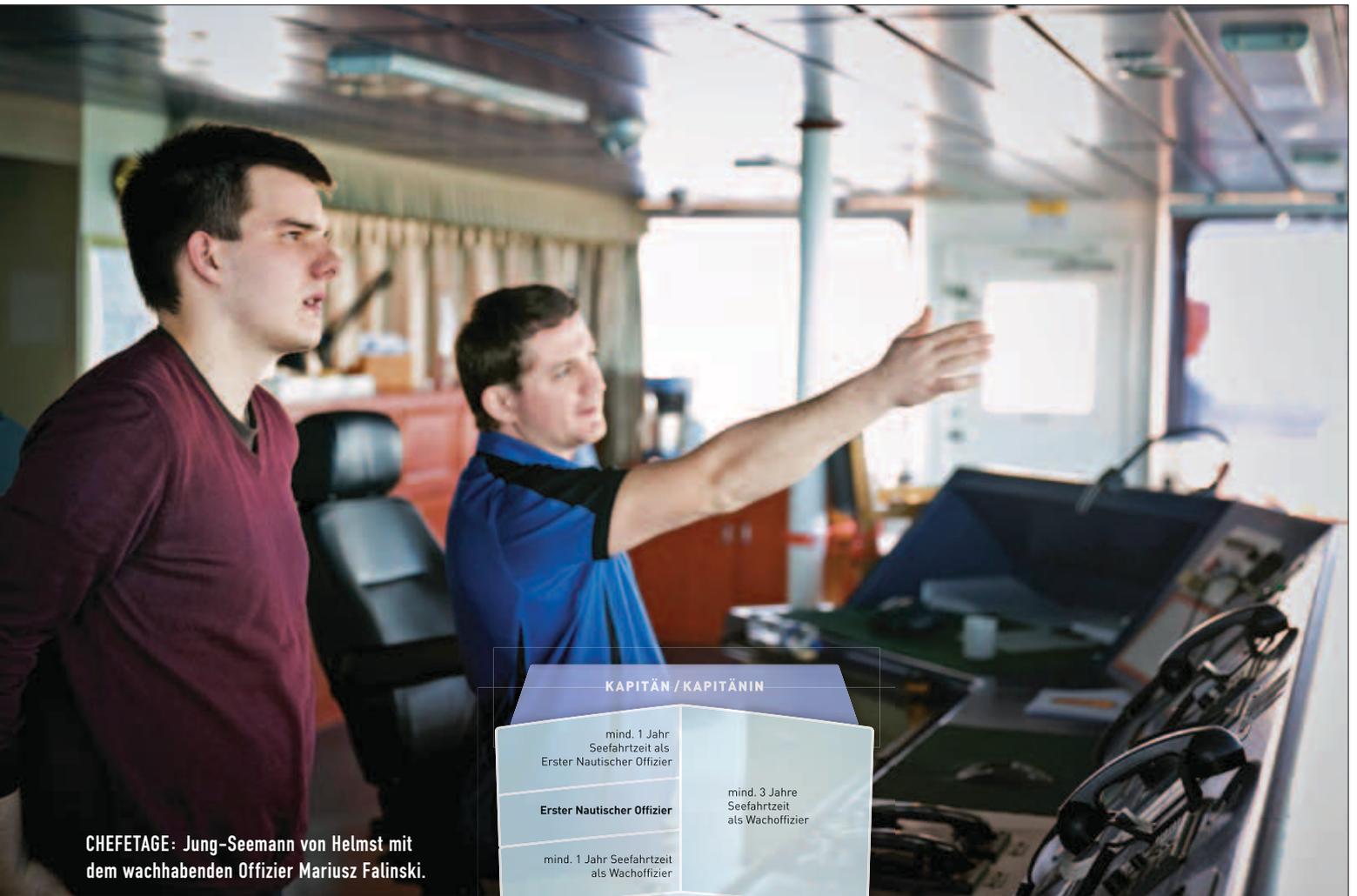
Kurswechsel am nächsten Waypoint eingeben. Beim Blick durch das Fernglas auf der Nock kommt der Azubi ins Grübeln: „Nach den ersten Tagen an Bord hat mich der Maschinenraum wirklich interessiert. Hier oben ist es allerdings auch spannend – vielleicht sollte ich später doch Nautik studieren...“ Die Entscheidung hat noch Zeit, Jan-Peter wird noch viele Eindrücke sammeln und Erfahrungen in den verschiedenen Bereichen an Bord machen.

Die Offiziere und Ingenieure erklären dem angehenden Schiffsmechaniker sorgfältig den Betrieb auf dem Containerschiff und beantworten geduldig seine Fragen. An Bord eines für die Ausbildung anerkannten Seeschiffes muss allerdings ein deutschsprachiger Ausbilder sein. Auf der „Frisia Bonn“ ist dies zurzeit Kapitän Leuchters. „Die gesamten Ausbildungsunterlagen und zum Beispiel das Berichtsheft des Azubis sind nun mal auf Deutsch“, erklärt er, „deshalb ist es vorgeschrieben, dass es einen deutschen Ausbildungsbeauftragten an Bord →





**KONZENTRATION:**  
Ein Schiff zu steuern, bedeutet eine hohe Verantwortung.



**CHEFETAGE:** Jung-Seemann von Helmst mit dem wachhabenden Offizier Mariusz Falinski.



→ gibt. Zusammen und in Rücksprache mit den Offizieren begleite ich die Ausbildung.“

### Kapitän in der Pflicht

Dem Kapitän obliegt es in diesem Fall auch, Fragen des Azubi zu beantworten, mögliche Probleme zu lösen und über die Reederei den Kontakt zur Schule zu gewährleisten. Und was wird im Gegenzug vom Azubi erwartet? Kapitän Leuchters: „Wenn einer im ersten Lehrjahr ganz frisch an Bord kommt, erwarte ich zumindest, dass er mit offenen Augen übers Schiff geht, dass er Interesse zeigt und motiviert ist. Wenn der Azubi dann lernwillig ist wie unser Jan-Peter, können wir hier an Bord alles vermitteln.“

Für den Azubi gibt es auf der „Frisia Bonn“ einen wichtigen Kollegen: Benedikt Gehensel hat vor einigen Jahren eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker bei Hartmann absolviert und arbeitet nun als AB, als Deck-Matrose. Später will er in Warnemünde Schiffsbetriebstechnik studieren. „Von meiner Ausbildung kann ich im Studium sehr profitieren“ sagt Gehensel. „Ich kann dort die praktische Erfahrung einbringen. Wenn man zum Beispiel noch nie einen Frischwasser-Generator gesehen hat, ist es ziemlich schwierig zu verstehen, wie so ein Gerät überhaupt funktioniert.“

### Kapitän

Der Kapitän trägt als Leiter des gesamten Schiffsbetriebs die Verantwortung dafür, dass dieser sicher, wirtschaftlich, umweltschonend und in Übereinstimmung mit nationalen und internationalen Vorschriften und Gesetzen funktioniert. Voraussetzung für den effektiven Schiffsbetrieb ist eine gute Zusammenarbeit der Crew. Dies durch umsichtige Personalführung zu erreichen, ist ebenfalls Aufgabe des Kapitäns.

Beim Abendessen sitzen die beiden jungen Männer zusammen in der Crew-Messe. Benedikt erzählt von Reisen über den Atlantik, durch den Panamakanal bis in die Südsee und Geschichten, die wie Abenteuer klingen, und natürlich von der Ausbildung auf anderen Schiffen. Jan-Peter hört gespannt zu. Bedenken, dass er die lange Zeit an Bord fernab von Freunden und Familie nicht durchhält, hat er keine. Sicher, sie werden ihm fehlen, aber er ist schließlich hier, um etwas zu lernen.

In der Kaffeepause steht Jan-Peter am Fenster der Crew-Messe und schaut aufs Meer: „Man muss loslassen können.“ Dann stellt er die Tasse ab, verschwindet im Umkleideraum, schlüpft in den blauen Overall und klettert die steile Treppe hinab in die Tiefen des Maschinenraums. ...



**NAVIGATION:** Gut zu wissen, wohin die Reise geht.

## Wege in die Seefahrt – wichtige Links und Adressen

Die Seeschifffahrt ist eine vielseitige Branche. Vielseitig sind daher auch die Einstiegsmöglichkeiten – je nach Schulabschluss. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker etwa kombiniert Praxis und Schulzeitblöcke an den Seemännischen Berufsschulen. Abiturienten können eine Ausbildung als nautischer oder technischer Offiziersassistent absolvieren oder z.B. Nautik oder Schiffsbetriebstechnik studieren.

### WICHTIGE INFORMATIONEN

**Verband Deutscher Reeder**  
Seemännisches  
Berufsförderungswerk  
Burchardstraße 24,  
20095 Hamburg  
tel 040/350 97-0  
mail berufe.see@reederverband.de  
web www.reederverband.de

**Zentrale Heuerstelle Hamburg**  
Nagelsweg 9, 20097 Hamburg  
tel 040/24 85-1319  
mail hamburg.heuerstelle@arbeitsagentur.de  
web www.arbeitsagentur.de

**Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.**  
Buschhöhe 8, 28357 Bremen  
tel 0421/173 67-0  
mail info@berufsbildung-see.de  
web www.berufsbildung-see.de

**Bundesamt für Seeschifffahrt**  
und Hydrographie (BSH)  
Sachgebiet Befähigung von Seeleuten  
Bernhard-Nocht-Straße 78,  
20359 Hamburg  
tel 040/31 90-71 25  
mail zeugnisse@bsh.de  
web www.deutsche-flagge.de

**Seeärztlicher Dienst der BG Verkehr**  
Brandstwierte 1,  
20457 Hamburg  
tel 040/36137-350 oder -340  
mail seeaerztlicher-dienst@bg-verkehr.de  
web www.deutsche-flagge.de/medizin/seediensttauglichkeit

### SEEMÄNNISCHE BERUFSSCHULEN

**Schleswig-Holsteinische Seemannsschule**  
Wiekstraße 3a  
23570 Lübeck-Travemünde  
tel 04502/51 52-0  
fax 04502/51 52-24  
mail info@seemannsschule.landsh.de  
web www.seemannsschule-priwall.de

**AFZ Aus- und Fortbildungszentrum**  
Rostock GmbH  
Schiffahrtsschule  
Alter Hafen Süd 33a,  
18069 Rostock  
tel 0381/80 17-302  
fax 0381/80 17-303  
mail szancsik@afz-rostock.de  
web www.afz-rostock.de

**Berufsbildende Schulen für den Landkreis Wesermarsch Schulstandort Elsfleth**  
c/o Maritimes Kompetenzzentrum GmbH  
An der Weinkaje 1,  
26931 Elsfleth  
tel 04404/989 54-0  
fax 04404/989 54 22  
mail info@schiffsmechaniker.de  
web www.bbz-brake.de

**Eckener-Schule RBZ Flensburg**  
Friesische Lücke 15,  
24937 Flensburg  
tel 0461/85 25 32 oder 85 20 19  
fax 0461/85 21 43  
mail verwaltung@eckener-schule.de  
web www.eckener-schule.de  
Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent mit Fachhochschulreife, Fachoberschule Schiffsbetrieb

### BEREICH SCHIFFSBETRIEBS-TECHNIK

**Hochschule Bremerhaven**  
Studiengang  
Schiffsbetriebstechnik  
An der Karlstadt 8,  
27568 Bremerhaven  
tel 0471/4823-0  
fax 0471/4823-555  
mail info@hs-bremerhaven.de  
web www.hs-bremerhaven.de  
8-semesteriger Studiengang  
Schiffsbetriebstechnik  
mit integrierten  
Praxissemestern

**Staatliche Seefahrtschule Cuxhaven**  
Am Seedeich 36,  
27472 Cuxhaven  
tel 04721/55 47 74  
fax 04721/55 47 76  
mail office@seefahrtschule.de  
web www.seefahrtschule.de  
Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent

**Fachhochschule Flensburg**  
Maritimes Zentrum  
Kanzleistraße 91-93,  
24943 Flensburg  
tel 0461/805-1523  
fax 0461/805-1300  
mail nadine.heubeck@fh-flensburg.de  
web www.fh-flensburg.de  
8-semesteriger Studiengang  
Schiffsbetriebstechnik  
mit integrierten Praxissemestern

**Fachschule für Seefahrt Flensburg**  
Kanzleistraße 91-93,  
24943 Flensburg  
tel 0461/805-1900  
fax 0461/805-1909  
mail e.kroeger@fs-seefahrt.fh-flensburg.de  
web www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de

**Hochschule Wismar Fachbereich Seefahrt**  
Richard-Wagner-Straße 31,  
18119 Warnemünde  
tel 0381/4985-822  
fax 0381/4985-802  
mail jana.fischer@hs-wismar.de  
web www.hs-wismar.de  
8-semesteriger Studiengang  
Schiffsbetriebstechnik  
mit integrierten Praxissemestern

**Fachschule Seefahrt Warnemünde**  
Richard-Wagner-Straße 31,  
18119 Warnemünde  
tel 0381/4985-833  
fax 0381/4985-802  
mail andre.pfeifer@hs-wismar.de  
web www.hs-wismar.de/seefahrt

### BEREICH NAUTIK

**Hochschule Bremen**  
Fakultät 5  
Fachrichtung Nautik +  
Seeverkehr  
Werderstraße 73,  
28199 Bremen  
tel 0421/5905-4601  
fax 0421/5905-4599  
mail willi.wittig@hs-bremen.de  
web www.hs-bremen.de  
8-semesteriger Studiengang  
ISSM (Internationaler  
Studiengang Shipmanagement) mit integrierten  
Praxissemestern

**Fachschule Staatliche Seefahrtschule Cuxhaven**  
Am Seedeich 36,  
27472 Cuxhaven  
tel 04721/55 47 74  
fax 04721/55 47 76  
mail office@seefahrtschule.de  
web www.seefahrtschule.de  
Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent

**Jade Hochschule Wilhelms-haven/Oldenburg/Elsfleth**  
Fachbereich Seefahrt  
Weserstraße 4/52,  
26931 Elsfleth  
tel 04404/92 88-0  
fax 04404/92 88-4141  
mail seefahrt@jade-hs.de  
web www.jade-hs.de/fachbereiche/seefahrt  
8-semesteriger Studiengang  
Nautik mit integrierten  
Praxissemestern

**Fachschule für Seefahrt Flensburg**  
Kanzleistraße 91-93,  
24943 Flensburg  
tel 0461/805-1900  
fax 0461/805-1909  
mail e.kroeger@fs-seefahrt.fh-flensburg.de  
web www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de

**Fachhochschule Flensburg**  
Maritimes Zentrum  
Kanzleistraße 91-93,  
24943 Flensburg  
tel 0461/805-1523/-1529  
fax 0461/805-1300  
mail nadine.heubeck@fh-flensburg.de  
guenter.schmidt@fh-flensburg.de  
web www.fh-flensburg.de  
8-semesteriger Studiengang  
Nautik mit integrierten  
Praxissemestern

**Hochschule Emden/Leer Fachbereich Seefahrt**  
Bergmannstr. 36, 26789 Leer  
tel 0491/928 17-5010 /-5012  
fax 0491/928 17-5011  
mail hildegard.hitze@hs-empden-leer.de  
web www.hs-empden-leer.de  
8-semesteriger Studiengang  
Nautik mit integrierten  
Praxissemestern

**Hochschule Emden/Leer**  
8-semesteriger Studiengang  
Fachschulbildungsgänge  
Bergmannstr. 36, 26789 Leer  
tel 0491/928 17-5013/-5016  
fax 0491/928 17-5011  
mail Fachschule@hs-empden-leer.de  
web www.hs-empden-leer.de/fachbereiche/seefahrt/fachschulbildungsgaenge

**Hochschule Wismar**  
Bereich Seefahrt  
Richard-Wagner-Straße 31,  
18119 Warnemünde  
tel 0381/4985-803  
fax 0381/4985-802  
mail jana.fischer@hs-wismar.de  
web www.hs-wismar.de/seefahrt  
8-semesteriger Studiengang  
Nautik mit integrierten  
Praxissemestern

**Fachschule Seefahrt Warnemünde**  
Richard-Wagner-Straße 31,  
18119 Warnemünde  
tel 0381/4985-833,  
fax 0381/4985-802  
mail andre.pfeifer@hs-wismar.de  
web www.hs-wismar.de/seefahrt



SCAN ME:  
Alle Infos  
gibt's online  
unter diesem  
Link







# Studium unter Segeln

Studenten des internationalen  
Nautik-Studiengangs in Bremen  
auf Trainingsfahrt mit der  
„Alexander von Humboldt II“.

**E**ine Gruppe junger Menschen erklimmt die Gangway der „Alexander von Humboldt II“ im Hafen von Santa Cruz de Tenerife. Es sind angehende Schiffsoffiziere, die an der Hochschule Bremen Nautik studieren. Sie haben mit ihrem Dozenten beschlossen, ein Training in Schiffsführung und Seemannschaft auf der Bark durchzuführen.

Das 2011 in Betrieb gegangene S/S „Alexander von Humboldt II“ wird von der DSST Deutschen Stiftung Sail Training betrieben. Das Schiff verfügt über die GL-Klasse „Special Purpose Ship“ und erfüllt in nautischer und technischer Hinsicht alle Anforderungen an ein modernes Handelsschiff. Mit ihren 24 Segeln, die es zusammen auf 1.360 m<sup>2</sup> Segelfläche bringen, kann sie über 14 kn erreichen.

Das schien auch die Studenten zu beeindruckern – offensichtlich hatte sich manch einer auf eine maritime Zeitreise in die Vergangenheit eingestellt. Doch die nautische Ausstattung entspricht dem „Hier und Jetzt“: doppelte elektronische Seekarte, daneben einen kompletten Satz Seekarten zum Navigieren und alle notwendigen Navigationsgeräte bis hin zur Satellitenfunkanlage. Auch die Sicherheits-

Fotos: alex-2.de



**GEMEINSCHAFT:** Teamgeist wird an Bord des Segelschiffs großgeschrieben – eine gute Vorbereitung fürs spätere Berufsleben auf See.

**BEWEGUNG:** Die Arbeit auf der Bark vermittelt die Bewegung eines Schiffes in Seegang und Strömung auf besondere Weise.

ausrüstungen entsprechen Seeschiffstandards – von der Brandmeldeanlage über automatische Schotten bis zur Ausrüstung des Notfall-Einsatztrupps. So weit das erstaunlich Vertraute.

Das „Neuland“ kommt mit der Rigg-Einführung, als Highlight des Tages. Eine Menge an Tampen gilt es zu begreifen, die erste Begehung des Riggs ist für alle ein Erlebnis. Der Blick von der Rah aus 30 Meter Höhe auf das Deck lässt das Schiff klein erscheinen, es werden Vergleiche zur Höhe der Brücke eines Großcontainerschiffes angestellt: „Das ist meine Augenhöhe auf dem Containerschiff – ganz schön hoch!“ So wird manchem die bekannte Perspektive neu bewusst.

„Leinen los“ heißt es am nächsten Vormittag, die „Alex“ – wie das Schiff von

seiner Stammcrew liebevoll genannt wird – sticht in See. Die Studenten sind auf die Wachen aufgeteilt, in einem „Briefing“ werden die Aufgaben besprochen. Dazu gehört es, den Passage-Plan unter Berücksichtigung von Wind- und Strömungsverhältnissen festzulegen, entsprechend die Kurse zu ermitteln, Gezeiten sowie Funkkanäle zu eruieren und das Ganze abschließend mit dem Kapitän zu besprechen.

Team statt einseitige Anweisungen: Alle sind mit großem Verantwortungsbewusstsein dabei. Die Geräte auf der Brücke werden gemäß Checkliste klargemacht, und als der Lotse an Bord ist, heißt es „Klar vorn und achtern“. Schon im Hafen werden Segel gesetzt, die Lotsenberatung und Manöver werden mit fachlichem Kommentar verfolgt.

Kapitän Andreas Dahrendorf, selber Berufsnautiker und auf Schwergutschiffen in der weltweiten Fahrt unterwegs, begrüßt das Ausbildungskonzept: „Hier können die Studierenden viele Dinge praxisnah erleben, die wir Nautiker in der Hochschule theoretisch gelernt haben. So ist es gerade in der Schwergutfahrt wichtig, mit Kräften der Ladung umgehen zu können und die Bewegung eines Schiffes in Seegang und Strömung zu verstehen. In der internationalen Trampfahrt stehen wir immer wieder vor neuen Aufgaben, die es zu bewältigen gilt. Auf diesem Schiff lässt sich die Physik der Kräfte direkt erleben und verstehen.“

### Klare Führung

„Hol das Fall, fier die Geitau und Goringe, fier den Niederholer, hol durch die Schoten!“ Die Kommandos werden von der Wache Hand in Hand umgesetzt. Das Setzen der Segel funktioniert nur im Team. Wie wichtig gute Kommunikation bei Wind und laut schlagenden Segeln ist, wird deutlich, nur mit klarer Sprache und Führung wird es gelingen – eine gute Übung gleichermaßen für Führungskompetenz und Verantwortung für die Gruppe.

Die Schiffsführung der „Alexander von Humboldt II“ wird von Berufsnautikern gestellt, es sind Kapitäne und Offiziere mit gültigen STCW-Zertifikaten, die sonst an Bord von Handelsschiffen und Marine auf den Weltmeeren unterwegs sind. Sie verbindet die Freude an der Seefahrt und die Lust, dem nautischen Nachwuchs als Mentor zur Verfügung zu →

## S/S „Alexander von Humboldt II“ – die Fakten

**Betreiber:** DSST Deutsche Stiftung Sail Training, Bremerhaven  
**Schiffstyp:** Bark  
**Segelfläche:** 1.360 qm mit 24 Segeln  
**Abmessungen:** Länge 65 m, Breite 10 m, Masthöhe 38 m, Tiefgang 5 m  
**Gross Tonnage:** 763 t  
**Crew:** 79, davon ca. 25 als Stammcrew, auf Ta-

gestörns 120 Personen  
**Klasse:** GL + 100 A5 Special Purpose Ship, Sailing Ship + MC AUT

Das Schiff fährt ganzjährig in Nord- und Ostsee, Mittelmeer, Atlantik und Karibik. Einzelreisende und Gruppen können Reisen von einer bis

drei Wochen buchen, im Sommer werden auch Tagesfahrten angeboten.

[www.alex-2.de](http://www.alex-2.de)





**HERAUSFORDERUNG:**  
Der Ausflug in die Takelage ist nichts für ängstliche Gemüter.

→ stehen. Die Studenten nutzen es, fragen – und bekommen ausführliche Antworten und Unterstützung, wenn sie während der Seewachen ihre Aufgaben umsetzen. Stefan, Student im 7. Semester: „In meinem Praktikum an Bord eines Tankers habe ich viel gelernt. Das Tolle hier ist, dass ich noch mehr selber ausprobieren kann und mir immer ein kompetenter Gesprächspartner zur Seite steht!“

### Praxis und Theorie

Prof. Thomas Jung, der die Reise als Steuermann begleitet, freut sich über das Interesse der Studenten: „An Bord lassen sich Praxis und Theorie hervorragend verbinden. Nach den Wachen reflektieren wir die Fragen und diskutieren über Themen wie: Wie haben wir das Brückenmanagement beim Auslaufen erlebt? Wie lässt sich Sicherheit trainieren? Wie muss ein Team zusammenarbeiten? Welche Kräfte treten im Rigg auf? Warum wurde das letzte Manöver in dieser Form gefahren? Es eröffnet den Blick für Zusammenhänge und fördert Kompetenzen zur Schiffsführung.“

So neu wie die „Alex II“ ist auch der neue internationale Studiengang für Nautiker an der Hochschule Bremen, der 2012 startete (s. Kasten rechts). Der Bachelor-Studiengang wird auch für internationale Studierende angeboten, die Lehrveranstaltungen erfolgen – in dieser Form einmalig in Deutschland – komplett in englischer Sprache. Die Hochschule Bremen hat sich

dem Wandel in der Seeschifffahrt vorausschauend gestellt und der Internationalität der Branche Rechnung getragen. Kulturübergreifend zu arbeiten gehört zum Berufsbild eines Nautikers.

Die Kooperation mit der DSST gibt den Nautik-Studenten die Möglichkeit, ihre Praxiserfahrung um seemannschaftliche Aspekte zu erweitern. Das Ausbildungskonzept wird als freiwillige Ergänzung, auch für Studierende anderer Hochschulen und ehemalige Nautiker, angeboten und umfasst Übungen in Navigation, Sicherheit und Schiffsführung. „Hier auf der ‚Alex‘ darf man Dinge tun, zu denen Praktikanten sonst nicht kommen. Besonders die seemannschaftlichen Aspekte waren für mich spannend wie die Arbeit mit Leinen und Tauwerk. Zudem konnte ich aus der Führung der Teams bei Segel-

manövern viel für meine künftige Aufgabe als nautischer Offizier hinzulernen!“, sagt Nautik-Student Kamiar.

Die Reise führte die „Alex“ über die Inseln El Hierro und Gomera zurück nach Teneriffa. Es wurden 800 Seemeilen meist unter Segeln zurückgelegt, dabei waren Meteorologie und die daraus resultierenden Wetterphänomene hautnah zu spüren. Die Tiefdruckgebiete im Nordatlantik sendeten ihre Dünung bis in die südlichen Breiten. Das Azorenhoch prägte sich aus, und der stetige NE-Passat begann stärker zu blasen. Der Düseneffekt zwischen den Kanarischen Inseln war ein beeindruckendes Erlebnis. Aus dem Windschatten der Inseln heraus wurde zwischen den Inseln in Windstärke um 7 bis 8 gesegelt – eine Erfahrung für die angehenden Nautiker, vorausschauend zu planen und zu handeln.



**MODERNE:** Die technische Ausstattung der „Alex 2“ ist auf der Höhe der Zeit.



**TRADITION:** Auf einem Windjammer warten jede Menge ungewohnter Tätigkeiten.



**DOZENT:**  
Nautik-Professor  
Thomas Jung hat  
die Reise als  
Steuermann  
begleitet.

Es ist 2:30 Uhr am Morgen. Der Wind, verstärkt durch thermische Effekte, erreicht in Böen Sturmstärke, die Obersegel werden geborgen. Nun zeigt sich der Teamgeist an Bord und was die Crew in den letzten Tagen gelernt hat. Knappe deutliche Kommandos der Schiffsleitung sind umzusetzen. Kamiar und seine Wache spüren die Kraft des Windes und der See mit voller Wucht. Die Vielzahl der Schoten, Geitae und Brassens sind in der richtigen Reihenfolge unter Kontrolle zu halten. Nach fast zwei Stunden Arbeit ist es geschafft, zum Wachwechsel leuchten die müden Gesichter vor Stolz, es gemeinsam geschafft zu haben. \*\*\*

## International Studies in Shipmanagement

Zum Wintersemester 2012/2013 hat die Hochschule Bremen in der Fachrichtung Nautik und Seeverkehr den international ausgerichteten Studiengang ISSM eingerichtet.

Erstmals werden an einer deutschen Hochschule in einem nautischen Studiengang alle Lehrveranstaltungen in englischer Sprache angeboten. Neben den durch das internationale STCW-Abkommen verbindlich vorgegebenen Inhalten wie Navigation, Manövrieren, Ladungstechnik und Stabilität beinhaltet das Studium zur Vertiefung Wahlmodule zu Themen wie Personalführung, Spezialschiffahrt oder Maritimes Management. Zusätzlich werden Sprachmodule in Spanisch, Russisch, Tagalog und Deutsch sowie während der vorlesungsfreien Zeiten studentische Gruppenreisen auf Traditionsseglern angeboten.

Sowohl das 1. wie auch das 6. Semester werden im Rahmen von gelenk-

ten Praktika an Bord von Handelsschiffen in der internationalen Fahrt absolviert. Sofern eine Ausbildung als Schiffsmechaniker (SM) oder Nautischer Offiziersassistent (NOA) erfolgreich absolviert wurde erfolgt die Einschreibung direkt ins 2. Semester. Das 4. Semester („Mobilitätsfenster“) können Studenten an einer internationalen Partnerhochschule absolvieren. Aktuell sind Studenten aus Bremen in Cádiz, Shanghai und Izmir eingeschrieben. Im Gegenzug können Studierende unserer ausländischen Partnerhochschulen die Module des 4. Semesters ISSM in Bremen studieren.

Das Studium ISSM führt in 8 Semestern zum Bachelor of Science. Bei erfolgreichem Studienabschluss erteilt das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) das Befähigungszeugnis als Wachoffizier (STCW Operational Level), nach einer Erfahrungsfahrtzeit von netto zwei Jahren. [www.hs-bremen.de](http://www.hs-bremen.de)



**Seefahrt tut not. Und ClassNK liefert Lösungen dazu.  
Aus Hamburg und an vielen Orten weltweit.**

Wir sind Klasse. Mit 20% Marktanteil an der Welthandelsflotte verstehen wir die Bedürfnisse unserer Kunden. Für sie und eine sichere Zukunft der Schifffahrt entwickeln wir heute technologische Lösungen von morgen.

In Hamburg treffen wir alle Entscheidungen für unsere deutschen Reeder, rund um die Uhr. Sprechen Sie mit uns persönlich. Wir sind nur einen Anruf entfernt: 040-233032.

**Global Authority in Maritime Standards** **ClassNK**

ClassNK Hamburg Office, Überseeallee 1, 20457 Hamburg  
[www.classnk.or.jp](http://www.classnk.or.jp)

# Mit Haken zum Lösen

Ein Durchbruch in Sachen Schiffssicherheit: Die IMO fordert, den Auslösemechanismus vieler Rettungsboote zu verbessern. Namhafte deutsche Reedereien wie die Norddeutsche Reederei Schuldt oder Claus-Peter Offen nutzen den Austausch der Haken dazu, die Systeme innerhalb ihrer Flotten zu harmonisieren.



**FORTSCHRITT:** Im Vordergrund das neue intelligente Hakensystem, dahinter ein bisher vielfach verwendeter konventioneller Mechanismus.

Vertrauen schenkt, kann die Inspektion auch durch vom Flaggenstaat anerkannte Fachfirmen unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft durchgeführt werden.

### Seewasserbeständiges Material

Inhalt der Inspektionen an den Booten ist neben der allgemeinen Einsetzbarkeit insbesondere die korrekte Funktion des Hakensystems. Bei den Aussetz- und Wiedereinholungsrichtungen werden speziell die Winden und Bremsen getestet. Als weiteren Schritt hat die IMO definiert, dass zukünftig die unter Last auslösbaren Hakensysteme (englisch: lifeboat release and retrieval systems, kurz LRRS) bestimmte Kriterien erfüllen müssen. Unter anderem ist vorgeschrieben, dass sie komplett aus seewasserbeständigem Niro oder Sondermessing gefertigt werden sollen.

„Daneben muss ein sicheres Design des Auslösemechanismus zugrunde liegen, und es muss eine Hydrostatiksicherung gegen versehentliches Auslösen während der Wartung bzw. des Trainings geben“, sagt Peter Hatecke vom gleichnamigen Rettungsboot-Spezialisten. Drei Punkte dieser neuen Vorschrift betreffen auch bereits installierte Hakensysteme von Rettungsbooten der fahrenden Schiffe, die gemäß MSC.1/1392 – wenn sie diese Kriterien nicht erfüllen – spätestens während der ersten Klasedockung im Zeitraum 1. Juli 2014 bis 1. Juli 2019 modifiziert oder ausgetauscht werden müssen.

Alle Hersteller von bestehenden Hakensystemen mussten ihre Haken bis 30. Juni 2013 erneut testen und abnehmen lassen – mit drei möglichen Bewertungen:

- „Compliant“ – Keine Änderungen am Haken erforderlich
- „Compliant after modification“ – Modifikation des Hakensystems durch den Originalhersteller oder von ihm autorisierte Firmen notwendig, oder
- „Non-Compliant“ – Das Hakensystem muss getauscht werden.

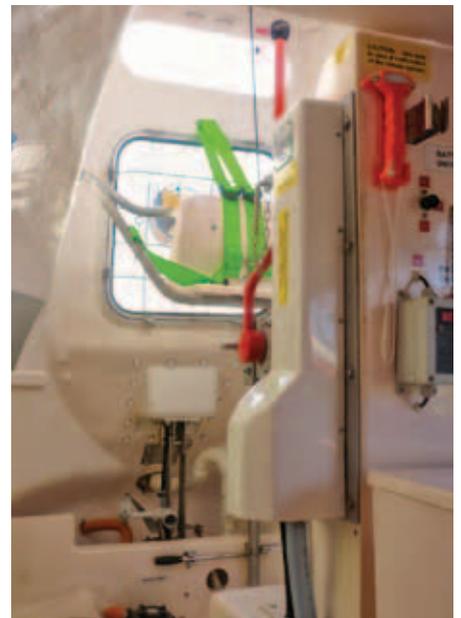
Wurde ein Haken nicht getestet, ist er ebenfalls als „Non-Compliant“ einzustufen.

**INNENANSICHT:** Auch die Verankerung im Bootsinneren muss bestimmten Anforderungen genügen.

fen. Die Testergebnisse sämtlicher getesteter Haken sind bei der IMO in einer Online-Datenbank verfügbar (<http://gisis.imo.org>). Bis die Hakensysteme modifiziert oder ausgetauscht und so nach den neuen Konstruktionsvorschriften sicher gemacht worden sind, verlangt MSC.1/1327 den Einsatz sogenannter „Fall Preventer Devices“. Sie sollen ein versehentliches Auslösen des Hakens während der Wartung oder des Trainings verhindern. Dabei wird entweder ein Stropp zwischen Boot und Aussetzvorrichtung (Davit oder Kran) angebracht oder ein Sicherungsbolzen in den Haken eingesetzt.

Bei Reedereien muss ein Austausch der Hakensysteme erfolgen, wenn diese als „Non-Compliant“ eingestuft worden sind. Daraus ergibt sich aber die Chance, die Rettungsboote in der Flotte mit anderen Haken als denen des Originalherstellers zu versehen. Dies kann folgende Vorteile mit sich bringen:

- Ein einheitliches System in der fahrenden Flotte führt zu erhöhter Sicherheit, da die Crews sich bei Schiffwechsel nicht umstellen müssen.
- Die notwendige Autorisierung für die jährliche Wartung des Bootes richtet sich nach dem Hakenhersteller, d.h., der Hersteller des neuen Hakens kann die folgenden Services durchführen. →



Fotos: Hatecke

Immer wieder gab es in der Vergangenheit Personenschäden durch Unfälle während Übungen und Inspektionen mit Rettungsbooten. Ursache waren oft die unter Last auslösbaren Hakensysteme von konventionellen Rettungsbooten. Dies war auf mangelnde Wartungen, nicht vorhandene Crewkenntnisse und ein teilweise falsches Design des Auslösemechanismus zurückzuführen.

Die IMO hat darauf in enger Abstimmung mit Experten von Verbänden wie dem VDR mit verschiedenen neuen Vorschriften reagiert: Zuerst wurde im Jahr 2006 mit der MSC.1/1206 ein Instrument geschaffen, das die jährlichen und fünfjährigen Wartungen der Rettungsboote und deren Aussetz- und Wiedereinholrichtungen verpflichtend gemacht hat.

Die Inspektionen müssen entweder durch den Originalhersteller oder von ihm autorisierte Fachfirmen (MSC.1/1277) erfolgen. Geht das nicht, weil der Originalhersteller nicht mehr am Markt ist, keine anderen Firmen autorisiert hat oder der Kunde einem anderen Unternehmen mehr



**UMRÜSTUNG:** Viele Systeme lassen sich problemlos an die neuen IMO-Anforderungen anpassen.

des Hakens von außen einsehbar. Hatecke bietet den Einbau seiner „Duplex“-Hakensysteme auch für Boote anderer Hersteller an. Mit einigen großen Reedereien sind schon Verträge für die Umrüstung von 200 Booten in den nächsten fünf Jahren gezeichnet. Somit sind bereits vor Beginn der Umrüstungsfrist die Abläufe für den Hakensystemaustausch etabliert.

### Vorlaufzeit einplanen

Markus Hatecke, als Schweißfachingenieur für die Hakenproduktion bei Hatecke zuständig, sagt: „Der Hakenaustausch sollte von den Reedereien nicht unterschätzt werden. Je nach Rettungsbootstyp und Klassifikationsgesellschaft gibt es Vorlaufzeiten von drei bis sechs Monaten.“ Freifallboote oder offene Rettungsboote sind von den Neuregelungen übrigens nicht betroffen. Freifallboote gelten weiterhin als sicherstes Rettungsmittel für eine schnelle Evakuierung des Schiffes. ■

- Durch die Verwendung wartungsärmerer Systeme lassen sich die Folgekosten reduzieren.

Die Hatecke GmbH auf der Elbinsel Krautsand ist auf den Bau von Rettungsbooten, Tenderbooten und deren Aussetz- und Wiedereinholungsrichtungen für Fracht- und Kreuzfahrtschiffe spezialisiert. Das Unternehmen hat sich seit Inkrafttreten der jährlichen Wartungen an diesem Equipment außerdem zu einem der globalen Top-3-Anbieter für den Service entwickelt.

2013 wurden teils mit eigenen Monteuren, teils über in Deutschland ausgebildete Servicepartner weltweit 2.700 Schiffe mit Equipment unterschiedlichster Hersteller gewartet. Der von Hatecke 1982 entwickelte Hakentyp „Duplex“ war Basis für die neuen IMO-Vorschriften und erfüllt daher heute bereits alle Anforderungen. Seit der ersten Entwicklung wurden weitere Sicherheitselemente eingefügt; so wurde 2010 ein integrierter „Fall Preventer Device“ eingesetzt; aufgrund eines Inspektionsloches ist die gesicherte Stellung

## Wie der Hakenaustausch funktioniert

Zum Hakensystem gehören neben den Haken auch die Auslöseeinheit, die Hydrostatikeinheit und die Auslösekabel.

Ein Hakenaustausch beginnt mit einem Pre-Inspection Report. Er wird anhand einer Vorlage des Hakenherstellers erstellt. Dabei geht es um folgende Informationen:

1. Generelle Schiffsdaten (u.a. Bau-Nummern der Rettungsboote);
2. Abmaße von Hakenbereich und Fundamentierung, um zu klären, ob der Einbau eines „neuen“ Hakensystems möglich ist;
3. Korrosionszustand der existierenden Fundamentierung.

Laut Vorschrift können feuerverzinkte Fundamente, wenn diese geschützt im Bootsinneren angeordnet sind und keine Korrosion zeigen, bestehen bleiben. Teil der Fundamentierung sind jedoch meist auch äußere Gegenplatten. Sind sie aus verzinktem Stahl, zeigen sie nach drei Jahren in Seewasseratmosphäre Korrosionsspuren.

Deshalb dürfen verzinkte Auslösesysteme und Fundamente heutzutage bei Neubauten nicht mehr eingesetzt werden. Üblich ist der Ersatz der verzinkten Exemplare durch Gegenplatten aus Chrom-Nickel-Stahl.

Anschließend werden die Zeichnungen zur Prüfung bei der Klassifikationsgesellschaft eingereicht. Nach dem Umbau muss jedes Boot im Beisein des Klasse-Besichtigers einer Testprozedur unterzogen werden. Ein kritischer Punkt ist dabei die Heißhakenfundamentierung. Werden die äußeren Gegenplatten erneuert, ist ein statischer Lasttest mit dem zweifachen maximalen Bootsgewicht erforderlich.

Erfolgt die Umrüstung im Ausland, ist die Prozedur oft aufwendig und damit kostenintensiv. Einige Reedereien führen die Umrüstung deshalb unabhängig von der Klassedocking durch. Voraussetzung: eine Sondergenehmigung der Flagge sowie oft zusätzliche Rettungsinseln an Bord. Trotz-



**DETAILANSICHT:** Das ausgeklügelte System dient der Sicherheit an Bord.

dem ist das Verfahren so meist effizienter. Nach erfolgreich absolviertem Test werden alle relevanten Dokumente an die Klasse/Flagge übersandt. Sie stellt dann ein „Statement of Acceptance“ aus. Zum Abschluss erhält die Reederei eine Mappe mit allen wichtigen Dokumenten, die gemäß MSC. 1/1392 an Bord mitgeführt werden soll.

# NICHT LANGE SUCHEN – BEI MARES FINDEN SIE SOFORT DAS PASSENDE TEIL.



**MARES SHIPPING**

SPARE PARTS SERVICE since 1975

Aus über 200.000 Artikeln finden wir für Sie das benötigte Ersatzteil. Und liefern es innerhalb von 48 Stunden an fast jeden Ort der Welt. Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

**MaK, Pielstick, MAN B&W, Bergen, Crepelle (Dieselmotoren),  
Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (Kompressoren),  
Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka (Pumpen),  
Alfa Laval, B+V/HDW Turbulo, DVZ, RWO, Westfalia (Separatoren), Boll & Kirch, Moatti (Filter),  
Alfa Laval/Nirex, Sondex (Frischwasser-Generatoren)**

**Qualität, die sich rechnet.**

# Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

## HERAUSFORDERUNG:

Erste Verladung der Rotorsterne für „Global Tech I“.

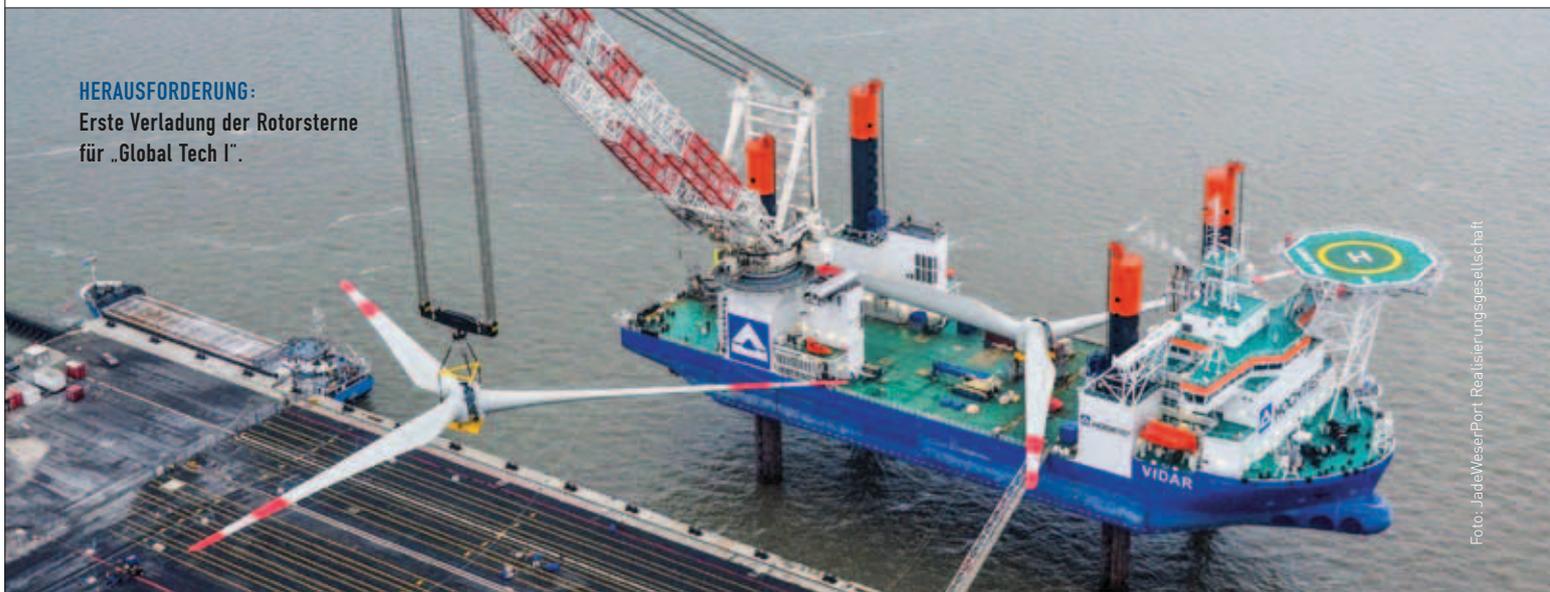


Foto: JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft

## JaWePo: Hubkranschiffe montieren Rotoren für „Global Tech I“

Die ersten Rotorsterne im Nordsee-Windpark „Global Tech I“ sind installiert.

Für die Rotorsternmontage ist das Hubschiff „Vidar“ ab dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven im Einsatz. Die gut 100 Tonnen schweren Rotorsterne von Areva Wind werden bei der Installation mit einer spezi-

ellen Kipptraverse horizontal angehoben und während des Hebevorgangs in der Luft in die vertikale Ebene gedreht. 92 Meter über dem Wasserspiegel wird der 3-Blatt-Rotor durch ein Offshore-Team an die Gondel montiert. Die Rotorsterne haben einen Durchmesser von 116 Metern und bestreichen damit eine

Fläche ungefähr so groß wie eineinhalb Fußballfelder. Die Vormontage der Rotorsterne in Wilhelmshaven wie auch deren Offshore-Installation mit der „Vidar“ von Hochtief Solutions managt Areva Wind. Der Umschlag der Bauteile findet am BLG-Offshore-Terminal in Bremerhaven statt. [www.globaltecheone.de](http://www.globaltecheone.de)



PAUSE: Wochenlang standen die Baumaschinen still.

## Einigung bei Panamakanal

Die Konfliktparteien im Streit um den Panamakanal haben sich im Grundsatz geeinigt.

Die Übereinkunft sieht laut Kanalbetreiber ACP keine zusätzlichen Zahlungen an das Baukonsortium Gupc vor. Die Forderungen über 1,6 Mrd. Dollar (1,2 Mrd. Euro) müssten innerhalb der im Vertrag vorgesehenen Bedingungen erstritten werden, hieß es. Das dritte Schleusensystem soll nun bis Dezember 2015 fertiggestellt werden. ACP schoss knapp 40 Mio. Dollar nach. [www.acp.gob.pa](http://www.acp.gob.pa)

Foto: Canal de Panama

## Weniger Container in Bremens Häfen

Eine gemischte Bilanz zogen Bremen und Bremerhaven fürs vergangene Jahr.

Während der Containerumschlag im zweitgrößten deutschen Hafen von 6,1 (2012) auf 5,8 Mio. TEU sank (minus 4,7 Prozent), hielt sich die Zahl der umgeschlagenen Fahrzeuge auf Vorjahresniveau. 2013

wurden an der Weser 2.178.720 Automobile umgeschlagen, nur 3.273 weniger als 2012. Beim Gesamtumschlag von Seegütern musste die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven 2013 einen Rückgang von 6,2 Prozent hinnehmen. Die Jahresleistung fiel von 84,0 auf 78,8 Mio. Tonnen. Die eingehende Seegüterladung erreichte 39,1 (Vorjahr: 42,2) Mio., die ausgehende 39,7 (41,8) Mio. Tonnen.

BREMEN: Umschlagrückgang gegenüber 2012 von rund sechs Prozent.

[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)



Foto: Bremenports

## Hafen von Piräus: Privatisierung startet

Nach einer Entscheidung der Privatisierungskasse Griechenlands soll die Mehrheit am Hafen von Piräus verkauft werden.

Aktuell besitzt der Staat 74 Prozent der Aktien der Piraeus Port Authority (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς/OLP). Davon sollen 67 Prozent verkauft werden. Der griechische Staat soll künftig nur noch 7 Prozent behalten. 26 Prozent der Aktien bleiben nach wie vor an

der Börse. Kaufinteressenten können am Ausschreibungsverfahren bis zum 28. April teilnehmen.

Insgesamt gibt es drei Containerterminals im Hafen von Piräus. Das staatliche OLP-Terminal schlägt 700.000 TEU jährlich um und verfügt über eine Kapazität von 1 Mio. TEU. Cosco schlägt an zwei Terminals jährlich 2,7 Mio. TEU um. [www.olp.gr/en](http://www.olp.gr/en)



**TAFELSILBER:** Im März protestierten Hafenarbeiter in Piräus gegen die Privatisierungspläne.

Foto: Nikolaos Diakidjis

## Rotterdam zahlt

Der Hafen Rotterdam schüttet seinen Eigentümern – der Stadt Rotterdam (70 Prozent) und dem niederländischen Staat (30 Prozent) – eine ordentliche Dividende aus.

Insgesamt erhalten beide für 2013 rund 87,4 Mio. Euro – 1,8 Mio. mehr als 2012. Der Umsatz des Hafenbetriebs Rotterdam legte um vier Prozent auf knapp 640 Mio. Euro zu. Die Investitionen schrumpften gegenüber dem Kraftakt von 2012 („Maasvlakte 2“) um knapp 60 Prozent. [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)



**HAFEN:** PRISE trägt zur Planbarkeit der Schiffsbewegungen bei.

## PRISE optimiert Anlauf von Großschiffen

Nach einjähriger Erprobungsphase fiel für PRISE, das Port River Information System Elbe, der offizielle Startschuss.

In der neuen IT-Plattform werden alle Informationen zu Schiffsanläufen und -abgängen von den an der Abfertigung beteiligten Terminals, Lotsen, Reedern/Maklern, Schleppern, Festmachern und

dem Oberhafenamt zusammengeführt. Das verbessert den Verkehrsfluss auf der Elb-Revierfahrt und im Hafen. „Dank PRISE können wir den Zu- und Ablauf von Großcontainerschiffen effizienter steuern. Davon profitieren unsere Kunden und der gesamte Hafen“, sagt Heinrich Goller, Chef der HHLA Container Terminals. [www.hhla.de](http://www.hhla.de)

Foto: HHLA

# POWER PACKAGE PIENING PROPELLER

Design and Manufacturing of complete Propulsion Systems with Fixed-Pitch Propeller or CPPs > 800 mm Ø



- high degree of efficiency
- low noise level
- minimized vibrations



## Piening Propeller

specialist Plant for propellers and stern gears

Otto Piening GmbH • Am Altendeich 83 • 25348 Glückstadt  
Tel.: +49.4124.9168-0 • Fax: +49.4124.3716  
pein@piening-propeller.de • [www.piening-propeller.de](http://www.piening-propeller.de)





# Impulse für die Häfen

Niedersachsens Häfen hatten 2013 beim Umschlag eine Delle. 2014 wollen sie rund 72 Mio. Euro in die Unterhaltung und den Ausbau der Hafen-Infrastruktur investieren. Text: Hanns-Stefan Grosch

Das letzte Jahr ist nicht besonders gut gelaufen für Niedersachsens Seehäfen: Der Umschlag der neun Standorte ging im Schnitt um sieben Prozent zurück. Den größten Verlust musste Wilhelmshaven hinnehmen – bei Rohöl und anderen flüssigen Massengütern gab es ein Minus von etwa drei Mio. Tonnen, so die Geschäftsführerin der Seaports of Niedersachsen GmbH, Inke Onnen-Lübben. Doch auch in Oldenburg war der Einbruch drastisch. Den größten Umschlagverlust in einem Hafen um insgesamt 15 Prozent auf rund 2,7 Millionen Tonnen gab es in Nordenham. Grund sei die Ver-

lagerung von Warenströmen innerhalb der Rhenus-Gruppe, die den Hafen betreibt. Dagegen konnte sich etwa Emden mit dem Schwerpunkt Kfz-Umschlag gut behaupten – und startete im Januar mit einem kräftigen Plus von 17 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat ins Jahr 2014. Unter anderem hat sich der Umschlag von Wind-

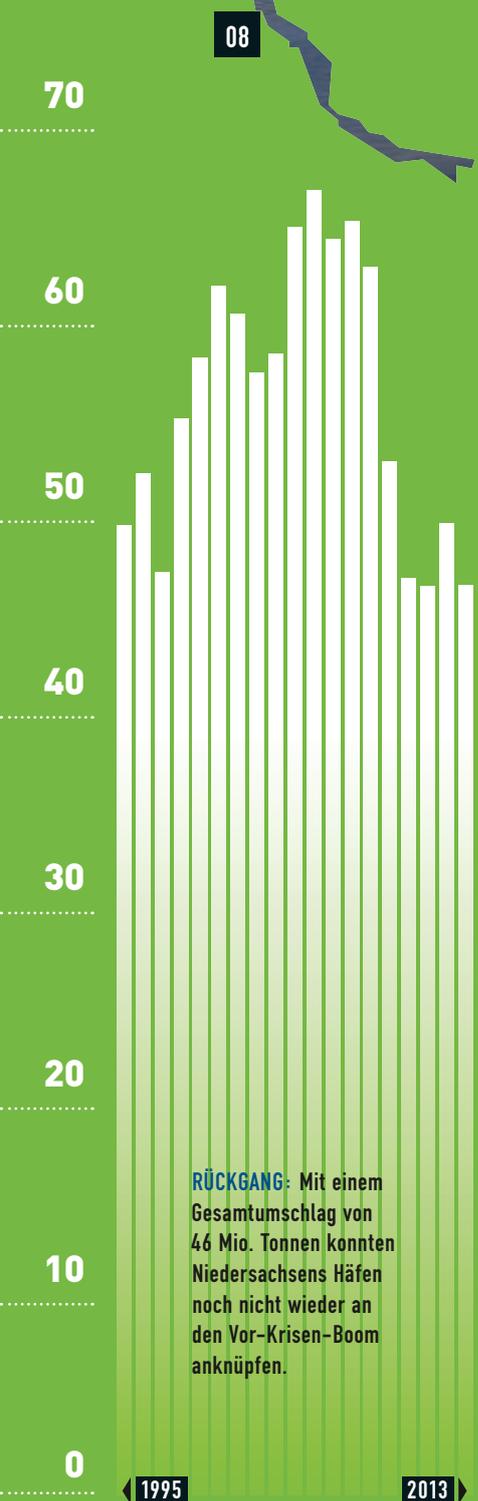
energiekomponenten mehr als verdoppelt. Gut lief es auch bei Zellstoff und Papier.

Sorgen macht Niedersachsens Hafenmanagern weiter das Megaprojekt Jade-WeserPort: Er vermeldete einen Umschlag von gerade mal 76.000 TEU. Doch es besteht Hoffnung für Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen. Schon ab August sollen zweimal pro Woche Riesen-Containerschiffe nach Wilhelmshaven kommen. Das würde den Umschlag um mehrere Hunderttau-



Foto: Seaports of Niedersachsen

**HAFENMANAGER:** (v.l.n.r.): Holger Banik (Niedersachsen Ports), Inke Onnen-Lübben (Seaports), Olaf Lies (Nds. Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Hans-Joachim Uhlen-dorf (Niedersachsen Ports).



**RÜCKGANG:** Mit einem Gesamtumschlag von 46 Mio. Tonnen konnten Niedersachsens Häfen noch nicht wieder an den Vor-Krisen-Boom anknüpfen.

Quelle: Seaports of Niedersachsen

Foto: J. Müller, ©Martin Eisen www.schoenes-foto.de

send TEU nach oben katapultieren. Das Ziel, 2,7 Millionen Container pro Jahr umzuschlagen, liegt allerdings noch in weiter Ferne. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies setzt auf das Team um den neuen Chef der Jade Weser Port Logistics Zone GmbH, Andreas Bullwinkel. „Die neuen Mitarbeiter gehen jetzt Klinken putzen, klappern buchstäblich jeden Verlader und Spediteur aus der Region ab.“ Es werde um jeden Container gekämpft, um einen Mindestumschlag zu erreichen.

**Hafeninfrastruktur stärken**

Seit Januar 2014 ist Holger Banik Sprecher der Geschäftsführung von Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Banik, der von der Bremer Hafen-Managementgesellschaft

bremenports kommt, ist auch Geschäftsführer der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG. Damit liegt die Führung beider Hafengesellschaften in einer Hand. „Meine Aufgabe ist es, den Erfolg der niedersächsischen Seehäfen zu steigern. Das gelingt uns durch die Bündelung der Kräfte und durch die Schärfung der Profile der einzelnen Standorte“, sagt Banik.

Kürzlich präsentierten er und sein technischer Co-Geschäftsführer Hans-Joachim Uhlendorf einen Ausblick auf die wesentlichen Bauprojekte und Maßnahmen in den landeseigenen Seehäfen. Insgesamt standen 2014 rund 72 Mio. Euro für die großen Hafenstandorte Brake, Cuxhaven, Emden, Stade und Wilhelmshaven sowie für die Inselversorgungshäfen zur Ver- →

**Gemischte Bilanz: Gesamtumschlag der großen niedersächsischen Seehäfen im Seeverkehr**

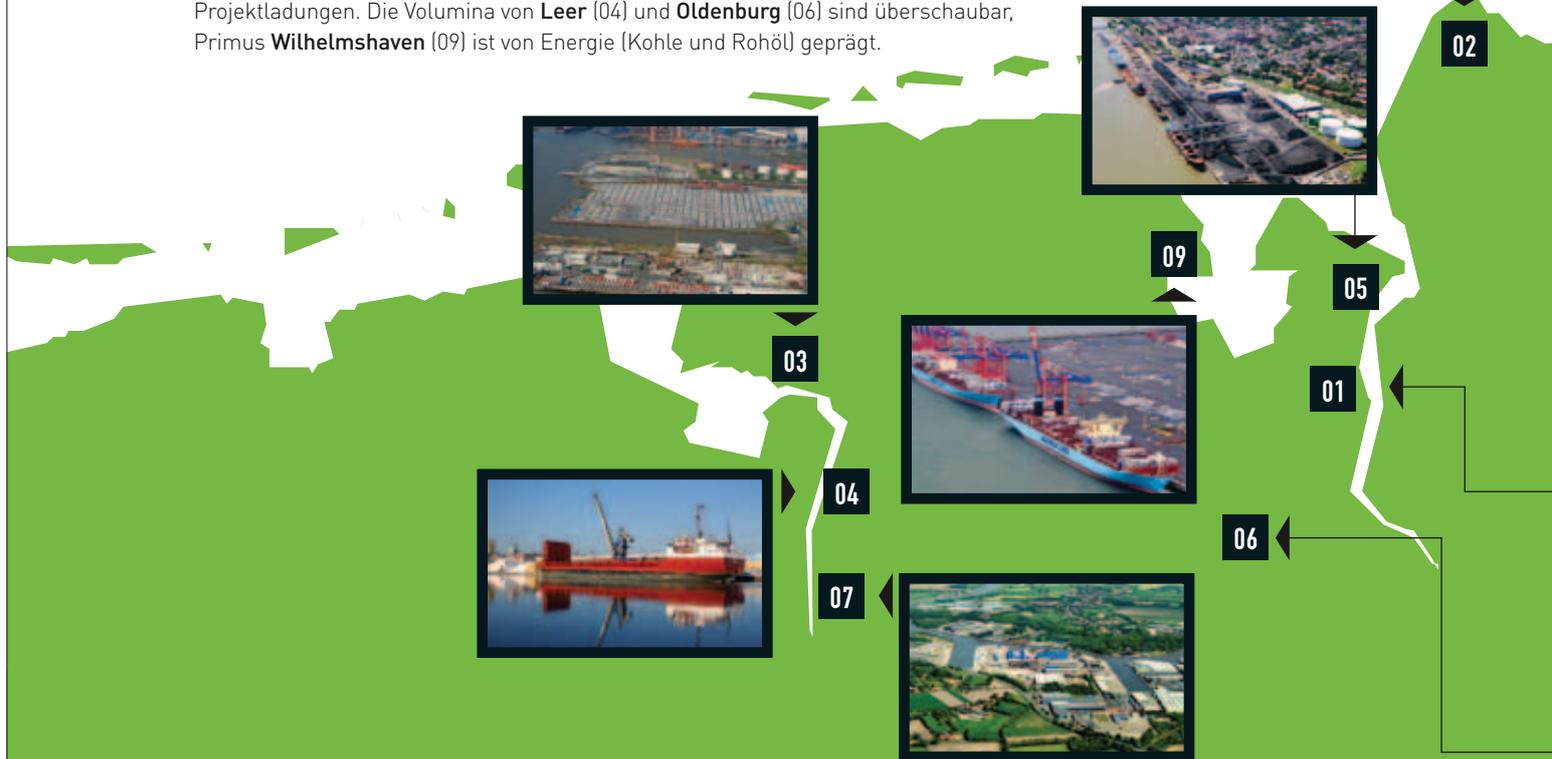
Wie gewonnen, so zerronnen: Der Güterumschlag in den großen niedersächsischen Seehäfen nahm 2013 gegenüber dem Vorjahr um rund 7 Prozent ab. Im Vorjahr war es allerdings im Schnitt um den gleichen Wert nach oben gegangen. Doch auch gegenüber 2011 sind Leer, Oldenburg, Nordenham und Cuxhaven kräftig im Minus, während zum Beispiel Brake, Papenburg und Wilhelmshaven zulegen konnten.

	2013	2012	2011	
01 Brake	5.669.461	6.164.932	5.340.806	-8 %
02 Cuxhaven	2.649.785	2.787.720	3.106.875	-5 %
03 Emden	4.379.374	4.401.314	4.472.440	0 %
04 Leer	45.664	44.098	115.291	-1 %
05 Nordenham	2.787.720	3.212.992	4.145.431	-15 %
06 Oldenburg	109.897	127.840	143.631	-14 %
07 Papenburg	584.786	603.618	542.065	-3 %
08 Stade	5.277.224	5.670.198	5.217.998	-7 %
09 Wilhelmshaven	24.549.059	26.276.018	22.984.273	-6 %
Summe im Seeverkehr	45.987.965	49.285.360	46.068.810	-7 %

Quelle: Seaports of Niedersachsen

## Von ganz klein bis ziemlich groß: Niedersachsens Häfen stehen für Vielfalt

**Brake** (01) ist stark bei Futtermitteln, Getreide und Stahl, in **Cuxhaven** (02) gehen feste Massengüter wie Baustoffe sowie Projektladungen und Kfz über die Kaikante. **Emden** (03) ist außer auf Pkw auf Papier und Zellstoff spezialisiert. Während **Nordenham** (05) auf Kohle und Offshore-Komponenten setzt, prägen Schüttgut und chemische Grundstoffe den Hafenbetrieb in **Stade** (08). Hauptumschlaggüter in **Papenburg** (07) sind Massengüter, aber auch Eisen und Stahl sowie Projektladungen. Die Volumina von **Leer** (04) und **Oldenburg** (06) sind überschaubar, Primus **Wilhelmshaven** (09) ist von Energie (Kohle und Rohöl) geprägt.



→ führung. „Wir investieren 2014 verstärkt in die Wachstumsfelder Agrarprodukte, Energie und Kraftfahrzeuge“, so Banik.

### Hoffnungsträger Windenergie

Größte Maßnahme im laufenden Jahr ist die Einrichtung eines zweiten Liegeplatzes für Großschiffe bis 275 m Länge am Südpier (AGRI-Terminal) in Brake. Das trägt der wachsenden Umschlagentwicklung im Bereich Getreide- und Futtermittel am AGRI-Terminal Rechnung. Die Firma J. Müller hat bereits 2013 rund 24 Mio. Euro in neue Silokapazitäten investiert. Der Seehafen Brake soll damit seine Position als einer der führenden Umschlagstandorte für den Agrarbereich in Europa stärken.

Im Wachstumsmarkt Energie stehen Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergie im Mittelpunkt. Trotz der derzeitigen Krise in der Offshore-Branche ist man bei Niedersachsen Ports mit der Auslastung der Offshore-Häfen durchaus zufrieden. In Cuxhaven wurde im Jahr 2013 an der Offshore-Basis Liegeplatz 8

eine Sohlbefestigung an der Hafenanlage durchgeführt, um Errichterschiffen ein sicheres Aufstellen, das sogenannte „Aufjacken“, an der Kaje zu ermöglichen. Die E.ON Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG Kraftwerke GmbH realisierten den Offshore-Windpark „Amrumbank West“ über den Offshore-Basishafen Cuxhaven, geplant ist für 2014 der Umschlag von 80 Fundamentkonstruktionen.

Auch der Hannoverkai in Wilhelmshaven hat sich insbesondere als Aus- und Umrüstungskai für Offshore-Schiffe etabliert. So wurde dort in 2013 die Hubinsel „Thor“ von Hochtief aufgerüstet sowie ein 770-t-Fundament für die Umspannstation des RWE Innogy-Offshore-Windparks „Nordsee Ost“ zwischengelagert.

Auf rund 30.000 m<sup>2</sup> im Hafenareal von Norddeich wird ein weiteres Offshore-Projekt realisiert. Der dänische Energiekonzern Dong Energy errichtet dort die Betriebsführungszentrale für die Windparks „Riffgrund“ und „Godewind“. Im Frühjahr 2015 wird der Bau den Service-Teams

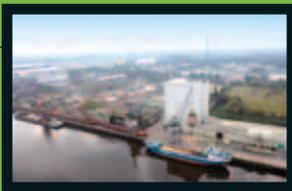
zur Verfügung stehen, die den Betrieb und die Wartung der Windkraftanlagen übernehmen. Damit wird insbesondere der Schiffsverkehr im Osthafen weiter zunehmen (Crew-Vessels). Um die uneingeschränkte Nutzung des Hafens sowohl durch den Fährverkehr als auch durch die künftig steigenden Offshore-Verkehre zu gewährleisten, soll die Kapazitätsplanung optimiert werden.

Bei Niedersachsen Ports wird mit Sorge die Entwicklung der Offshore-Produzenten in den Hafenstandorten beobachtet. „Dennoch sind wir zuversichtlich, dass die Offshore-Branche sich erholt und künftig moderat wachsen wird. Wir gehen davon aus, dass unsere Hafenanlagen durch On- und Offshore-Umschlag ausgelastet sein werden“, sagt Banik.

Am Außenhafen von Emden werden 2014 die Baumaßnahmen zum Dalbenliegeplatz mit einer RoRo-Anlage fortgesetzt. Gleichzeitig werden die Planungen zum vorgesehenen Lückenschluss zwischen Emspier und Emskai aufgenommen, um



08



auch hier die Kapazitäten zu erweitern. Beide Maßnahmen gehen auf das prognostizierte Mengenwachstum im Automobilumschlag ein, das von heute rund 1,23 Mio. Fahrzeugen weiter steigen soll. Bereits heute ist Emden drittgrößter Umschlagplatz für Automobile in Europa.

### Zukunftsthema Umwelt

Für den Einsatz von LNG-Technologien (Liquified Natural Gas) in den niedersächsischen Häfen werden konkrete Strategien und Handlungsoptionen entwickelt. Als Niedersachsens erste Häfen werden Emden und Cuxhaven von dieser Entwicklung profitieren. Zwei niedersächsische Reedereien nehmen an der Nordseeküste beim Einsatz der LNG-Technologie bereits eine Vorreiterrolle ein und rüsten ihre Fährschiffe für den Borkum- und den Helgolandverkehr entsprechend aus. ...

Foto: Carmen Jaspersen/dpa



## Jung & dynamisch: die neue Hafen-Chefin

Schifffahrt und Häfen waren über Jahrhunderte fest in Männerhand. Doch langsam sind auch hier die Frauen im Kommen – wie Inke Onnen-Lübben, Chefin der Seaports of Niedersachsen.

Küste und Schifffahrt haben für Onnen-Lübben schon von Kindesbeinen an ihren Reiz gehabt. Seit Oktober 2013 ist die 32-Jährige Geschäftsführerin der landeseigenen Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen. „Das ist eine ganz tolle Aufgabe, dafür zu sorgen, diese Region und die Häfen, die auch eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung für die gesamtdeutsche Wirtschaft haben, überregional und international bekannt zu machen“, sagt die gebürtige Wilhelmshavenerin.

Vor acht Jahren kam Onnen-Lübben zur Dachorganisation der niedersächsischen Seehäfen. „Das war eher Zufall“, erinnert sich die junge Frau, die im Wangerland im Kreis Friesland aufwuchs und in Jever Abitur machte. Nach dem Studium der Wirtschaftsingenieurwissenschaften mit den Schwerpunktfächern Produktmanagement, Marketing und Logistik in Wilhelmshaven suchte

sie einen Job. „Da ist mir eine Stellenausschreibung von Seaports über den Weg gelaufen, und ich habe mich beworben, weil ich das Thema hochspannend fand.“

Die internationale Vermarktung der Seehäfen hat Onnen-Lübben schon in viele Länder geführt, unter anderem nach China, Russland, Brasilien und in die USA. Negative Erfahrungen mit ihren in der Regel männlichen Gesprächspartnern hat sie bislang keine gemacht. „Ich glaube, weil es so ein von Männern dominiertes Feld ist, nehmen diese es positiv wahr, wenn da eine Frau kommt und man nicht immer mit seinesgleichen redet, und man hat tendenziell eher Vorteile“, meint die 32-Jährige. „Kolleginnen, die zehn Jahre älter sind, haben das teilweise noch anders erlebt. Vielleicht hat sich die Welt da wirklich ein bisschen weitergedreht.“

Immerhin: Auch beim Hafen Hamburg Marketing saß mit Claudia Roller bis Ende 2013 eine Frau auf einem vergleichbaren Posten wie Inke Onnen-Lübben. Auch in den Häfen selbst erobern auch immer mehr Frauen einen Arbeitsplatz. Auf dem Autoterminal in Bremerhaven bringen bereits weibliche Fahrer die Autos an Bord, sagt Hartmut Schwerdtfeger von der BLG Logistics Group. Und Frauen werden auch zum Führen von Containerbrücken ausgebildet. Alle zwei Jahre legt die BLG ein Führungsnachwuchsprogramm auf – mit je acht männlichen und weiblichen Teilnehmern. Onnen-Lübben ist sich sicher: „Ich glaube, wenn Frauen sich in Führungspositionen hocharbeiten wollen, dann schaffen sie es auch.“

**AUFSTEIGERIN:** Inke Onnen-Lübben ist Geschäftsführerin von Seaports of Niedersachsen.

# Agenda 2020

**Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals geht zwar voran: Bereits 2020 sollen laut Bundesverkehrsminister Dobrindt Schiffe die neue Schleuse in Brunsbüttel passieren. Zur Unterzeichnung eines Zeitplans für die gesamte Kanalmodernisierung kam es aber nicht.**

**E**ndlich mal eine gute Nachricht für die gebeutelten Nutzer des maroden Nord-Ostsee-Kanals: Die geplante fünfte Schleusenkammer für den Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel soll laut Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bereits in sechs Jahren zur Verfügung stehen. „2020 wird das erste Schiff durchgehen“, sagte Dobrindt Anfang März nach einem Besuch der Schleusenanlagen in Brunsbüttel.

Medienberichte über Kostenexplosionen des ursprünglich auf 375 Mio.

Euro veranschlagten Projektes wollte er nicht kommentieren. Der Bund werde die Finanzierung aber sicherstellen, sagte Dobrindt. Dies gelte auch für mögliche Kostensteigerungen. „Dies ist eine der notwendigen Investitionen in den nächsten Jahren.“ Die zu erwartenden Kostensteigerungen sollen sich auf mehr als 100 Mio. Euro belaufen.

Für die internationale Bedeutung der Exportnation Deutschland sei der Nord-Ostsee-Kanal sehr wichtig, sagte Dobrindt. „Mein oberstes Interesse besteht darin, die

Verfügbarkeit und Verlässlichkeit des Kanals sicherzustellen.“ Zur geplanten Unterzeichnung einer Zielvereinbarung zwischen Bund und Land für den weiteren Ausbau und die Sanierung des Kanals kam es dann aber doch nicht.

Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) wollte darin 2028 als Zielvorgabe für die gesamte Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals fixieren. Neben der fünften Schleusenkammer sind auch umfangreiche Sanierungen der bestehenden Schleusen in Kiel und Brunsbüttel sowie der dringend nötige Ausbau der 20 Kilometer langen Oststrecke geplant. Dieses Nadelöhr sollte ursprünglich bereits in diesem Jahr beseitigt sein.

## Bedeutung für die Schifffahrt

„Ich habe gelernt, dass man sehr hartnäckig und lange in Berlin für den Nord-Ostsee-Kanal streiten muss“, sagte Meyer. Die Gesamtkosten für den Ausbau werden auf rund 1,5 Milliarden Euro geschätzt. Dobrindt wollte jedoch keine Aussagen treffen, die über diese Wahlperiode und damit möglicherweise auch über seine eigene Amtszeit als Minister hinausgingen. „Über das Jahr 2021 heute Aussagen zu machen, halte ich für verfrüht“, sagte er. Deshalb

**BESUCH:** Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) an einer der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel.



Foto: Carsten Rehder/dpa



## Das Dauer-Debakel der Schleusen

**Problemstau.** Die Technik der Schiebetore ist verschlissen. Im Gegensatz zu den Stemmtoeren der kleinen Schleusen rollen die 45 Meter langen, 8 Meter starken und 1.500 Tonnen schweren Schiebetore auf vier Schienen aus ihren quer zur Kanalrichtung liegenden Torkammern, um die Schleuse zu schließen. Der Verschleiß durch Schiffe, Tide und

Sedimente ist enorm. Unterwagen und Räder lassen sich auswechseln, Kopfzerbrechen bereitet den Ingenieuren die Verankerung der Schienen.



Foto: Nightflyer, © Ralf Gosch - Fotolia.com

**ENGPASS:** Immer wieder kommt es zu Verzögerungen, weil die 100 Jahre alten „neuen“ Schleusentore einen Defekt haben.

könne er keine festen Zeitpläne zusagen. „Das gehört zur Glaubwürdigkeit auch dazu.“ Meyer betonte, „die übergreifende Botschaft muss sein, dass sich die Bundesrepublik um den Kanal kümmert, ihn in den nächsten Jahren modernisiert“. Die Bedeutung des Kanals für die Schifffahrt gehe weit über Deutschland hinaus. „Wir brauchen Ehrlichkeit in Bezug auf die Kosten und die Laufzeiten der Projekte.“

### Schleusen aus der Kaiserzeit

Im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll die Personalausstattung noch einmal überarbeitet werden. Da die Aufgaben am Kanal zunehmen, habe der Bund dort „ein Interesse daran, auch das Personal zu steigern“,

sagte Dobrindt. Konkrete Zahlen nannte er aber nicht. Schleswig-Holsteins FDP-Fraktionsvize Christopher Vogt kritisierte, „unter dem Strich bleibt der Bund bei seinem Schneckentempo am Kanal“. Dass es nicht möglich war, eine schriftliche Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land über die nächsten Schritte zu unterzeichnen, sei ein Trauerspiel.

Der Nord-Ostsee-Kanal ist mit rund 35.000 Schiffen die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Er wurde 1895 fertig und zwischen 1907 und 1914 erstmals ausgebaut. Ein Dauerproblem sind die zum Teil noch aus der Kaiserzeit stammenden Schleusen (s. Kasten). In Brunsbüttel und mittelfristig auch in Kiel-Holtenau sind größere Sanierungen

erforderlich. Während der größte Teil des rund 100 Kilometer langen Kanals längst ausgebaut wurde, ist der Ostabschnitt arg in die Jahre gekommen. Er soll ebenfalls ausgebaut werden, sodass größere und tiefer gehende Schiffe die Wasserstraße passieren können. Aktuell dürfen die Schiffe maximal 235 Meter lang und gut 32 Meter breit sein – das reicht bei Containerfrachtern für die Größenklasse 1.700 TEU.

### Passage mit Wartungsservice

Trotz aller Engpässe sollen die Reedereien die acht- bis zehnstündige Fahrt ihrer Schiffe auf dem NOK zwischen Kiel und Brunsbüttel künftig besser nutzen können. Zunächst rund 20 Firmen bieten umfangreiche Wartungsarbeiten und andere Dienstleistungen an, die sie an Bord erledigen wollen. Das Angebot verspricht gleich mehrere Vorteile: Die Überfahrt wird effizienter genutzt, Liegezeiten und teure Werftaufenthalte können entfallen.

Während der Kanalpassage könnten Spezialisten beispielsweise Nebenantriebsaggregate warten, Proben vom Ballastwasser entnehmen oder Öl reinigen. Die Zeit kann auch für Vermessungen genutzt werden, um den Einbau von Anlagen zur Abgasentschwefelung vorzubereiten. 2015 treten hier verschärfte Vorgaben in Kraft. Die Firmen wollen ihre Angebote auch bündeln, um sie für die Reedereien noch attraktiver zu machen. ...

FONDS



# Längere Durststrecke

Die Bedeutung von Schiffsfonds im Markt der geschlossenen Fonds nimmt ab. Das zeigen die 2013er-Zahlen des Bundesverbands Sachwerte und Investmentvermögen e.V. (bsi).

Vom Kapitalplatzierer zum Kapitalverwalter – so definiert der Bundesverband Sachwerte und Investmentvermögen e.V. (bsi), der früher Verband Geschlossene Fonds hieß, den Paradigmenwechsel in der Branche. Geschlossene Fonds gelten als „Alte Welt“, die „Neue“ besteht aus „Organismen für gemeinsame Anlagen in Sachwerte“ – das ist auch den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen (Stichwort Kapitalanlagegesetzbuch KAGB) geschuldet.

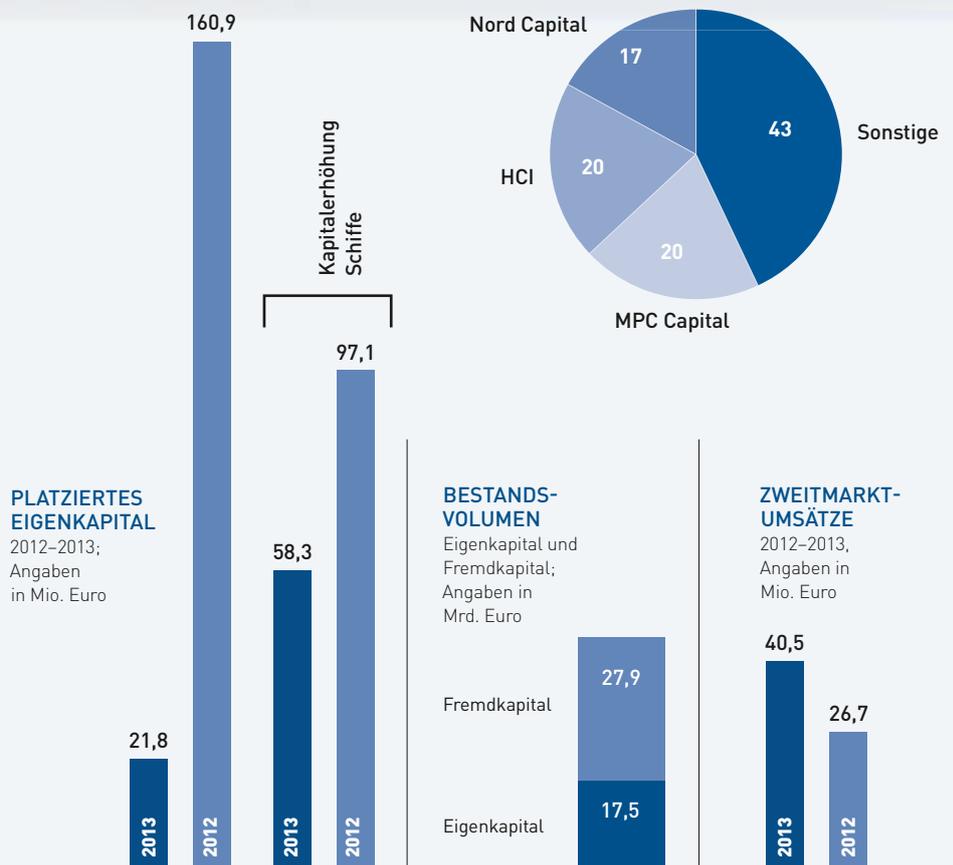
„Die Branche hat es nicht leicht. 2013 war ein Jahr der Veränderung und der Übergänge. Das Geschäft mit dem Publikum hat deutlich gelitten unter der immer noch anhaltenden Vertrauenskrise der Privatanleger, die Unsicherheit durch die neue Regulierung sowie den Umstand, dass die Anbieter mit Inkrafttreten des KAGB mehr mit der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und ihrem Zulassungsantrag beschäftigt waren, als Produkte zu machen und zu vertreiben“, so Oliver Porr, Vorstandsvorsitzender des bsi e.V.

## Über 200 Mrd. Euro Volumen

Der Verband, in dem auch namhafte Anbieter von Schiffsfonds wie Nordcapital, Hansa Treuhand, HCI, MPC, Lloyd Fonds und Dr. Peters vertreten sind, hat für seine jährliche Statistik Mitglieder und weitere Anbieter, die Organismen für gemeinsame Anlagen in Sachwerte (OGAS) verwalten, befragt. In die Erhebung eingeflossen sind die Daten von 124 Unternehmen mit 198 Fonds sowie die Daten aus öffentlich zugänglichen Quellen, wie

## Schiffsfonds in Zahlen

Quelle: bsi e.V.



**FLAUTE:** Das bewährte KG-Modell funktioniert in der derzeitigen Marktsituation nicht mehr.

Foto: Aleksey Stemmer – Fotolia

z.B. der Statistik der deutschen Bundesbank. Insgesamt verwaltet die Sachwertbranche 205,4 Mrd. Euro in geschlossenen Strukturen. Inklusiv der künftig auch unter das KAGB fallenden offenen Immobilienfonds und den Immobilien-Spezialfonds steht die Branche für die Verwaltung von 332 Mrd. Euro in Sachwerten. Energie, Flugzeuge, Immobilien – hier war im vergangenen Jahr vor allem das gewachsene Engagement institutioneller Investoren augenfällig. Deren platziertes Eigenkapital nahm insgesamt um 41 Prozent auf 1,9 Mrd. Euro zu. Schiffahrtsinvestments spielten hier keine Rolle. Privatanleger investierten 2013 etwa 2,3 Mrd. Euro in Sachwerte – ein gutes Viertel weniger als im Vorjahr.

### Wachstum im Zweitmarkt

Was das Bestandsvolumen nach Assetklassen betrifft, liegt die Schifffahrt mit 45,4 Mrd. Euro (davon 17,5 Mrd. Euro Eigenkapital) hinter Immobilien auf dem zweiten Platz. Für die Anbieter von Beteiligungen an Schiffen verlief das Jahr 2013 erwartungsgemäß ernüchternd: Gerade mal 21,8 Mio. Euro Eigenkapital konnten platziert werden – nur etwas mehr als ein Drittel des Werts von 2012. Die Eigenkapitalquote lag hier bei rund 54 Prozent. Zur Kapitalerhöhung brachten die Anleger 58,3 Mio. Euro ein (Vorjahr: 97,1 Mio. Euro). Die Umsätze im Zweitmarkt legten um mehr als die Hälfte auf gut 40 Mio. Euro zu.

[www.sachwertverband.de](http://www.sachwertverband.de)

## 01 Buss bietet Tank-container-Anlage an

Buss Capital bietet zwei neue **Container-Direktinvestments** an. Private Investoren können mit den Angeboten Buss Container 33 und 34 **neue Standard-Tankcontainer** erwerben. Das US-Dollar-Angebot Buss Container 33 hat eine Mietdauer von fünf Jahren. Es kommt auf **eine Vorsteuer-Rendite von 5,31 Prozent pro Jahr**. Beim Euro-Angebot beträgt die Mietdauer drei Jahre, die Vorsteuer-Rendite liegt bei 4,26 Prozent pro Jahr. Die Angaben basieren auf der IRR-Methode („Internal Rate of Return“). Sie drückt die **rechnerische Verzinsung des durchschnittlich gebundenen Kapitals** aus. Berechnungsgrundlage ist der Kauf von drei Containern unter Berücksichtigung des Rabatts.

**Die Käufer zahlen für einen Standard-Tankcontainer 16.300 Euro** bzw. 21.300 US-Dollar. Ab dem zweiten Container gibt es Rabatte. Aus der Vermietung **erzielen die Käufer regelmäßige, vertraglich festgelegte Einnahmen**. Neben der Mietdauer ist auch der jeweilige Rückkaufpreis vertraglich fixiert. Für das Euro-Direktinvestment schließt Buss Global Direct Währungsgeschäfte ab. Dafür fallen Kosten an. Beim Euro-Angebot ist **die Rendite deshalb etwas niedriger** als beim Dollar-Angebot.

[www.buss-capital.de](http://www.buss-capital.de)

## 02 Rickmers-Anleihe jetzt 250 Mio. Euro

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Muttergesellschaft **des Schifffahrtskonzerns Rickmers Gruppe**, hat ihre Unternehmensanleihe vom Juni 2013 im Rahmen einer Privatplatzierung bei institutionellen Investoren **um 25 Mio. Euro auf 250 Mio. Euro aufgestockt**. Der Aus-

gabekurs für die neue Tranche lag bei 100 Prozent. Im Rahmen der Aufstockung gelten alle bestehenden Anleihebedingungen unverändert fort. Die Anleihe hat **eine Laufzeit bis Juni 2018 und eine jährliche Verzinsung von 8,875 Prozent**.

Die Verwendung der Nettoerlöse aus dieser zweiten Aufstockung bleibt unverändert gegenüber den bisherigen Anleihe-Tranchen. Die Rickmers Gruppe beabsichtigt, die Nettoerlöse **zur Finanzierung von Wachstumsinvestitionen sowie für die Refinanzierung** von Bankverbindlichkeiten/Refinanzierungskosten einzusetzen.

Die Rickmers Gruppe mit Hauptsitz in Hamburg ist ein international etablierter Anbieter von Dienstleistungen für die Schifffahrtsindustrie, Schiffseigentümer und Seefrachtführer. Sie ist **mit mehr als 20 eigenen Büros in elf Ländern** und mehr als 50 Vertriebsagenturen weltweit vertreten. Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe ist in drei Geschäftsbereiche unterteilt: Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie. [www.rickmers.com](http://www.rickmers.com)

## 03 Zweitmarkt: Schiffe notieren fester

Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungs-makler AG setzte im Februar 407 Transaktionen **mit einem nominalen Handelsvolumen von rund 12,5 Mio. Euro** um. Nach Anteilen an Immobilien und Schiffsfonds waren im Februar Anteile an Lebensversicherungsfonds etwas stärker gefragt. Der **durchschnittliche Transaktionskurs lag mit 46,88 %** des Nominalwertes etwa auf dem Niveau des Vormonats. **Etwas fester notierten Anteile an Schiffsfonds** bei durchschnittlich 30,84 % des Nominalwertes, nachdem sie im Januar nachgegeben hatten (24,37 %). **Der Trend bleibt hier mittelfristig leicht positiv**. [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)



**DIRECT CREWING**  
AGENTUR: FÖRSTER HUANG GMBH

**DIRECT CREWING**  
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Stolpmünder Weg 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

Telefon 04503 - 70 26 60 - 0  
Fax 04503 - 70 62 60 - 15  
E-Mail [info@DirectCrewing.com](mailto:info@DirectCrewing.com)  
Web [www.DirectCrewing.com](http://www.DirectCrewing.com)

## VERSICHERUNGEN

### Schiffsarreste immer komplexer Text: Michael Hollmann

**Der Schutzverein Deutscher Rehder mahnt seine Mitglieder zu einer gründlicheren Risikobewertung beim Abschluss von Charterverträgen. Grund: Wegen der angespannten Lage an den Frachtmärkten ist das Insolvenzrisiko für Befrachter, die die Schiffe der Tramp-Reeder einmieten und dann auf eigene Rechnung für die Güterbeförderung einsetzen, weiter sehr hoch.**

Kommt es zu Ausfällen, richten die Gläubiger der Befrachter ihre Ansprüche direkt an das Schiff, wenn beim Schuldiger nichts mehr zu holen ist – und haben damit je nach Gesetzeslage in den Hafenstaaten Erfolg. So lassen geprellte Bunkerlieferanten oder Stauereibetriebe immer häufiger Schiffe an die Kette legen, um von den Eignern entsprechende Garantien oder Zahlungen zu erzwingen. „In

hat dort zumindest eine berechenbare Jurisdiktion.“ Komplexer werde es in Ländern wie Angola oder Tansania. Dort seien die lokalen Richter im maritimen Recht häufig unerfahren, „viele erleben solche Arrestsituationen zum ersten Mal“. Diesen Umstand könne die gegnerische Partei nutzen, um übertriebene Forderungen geltend zu machen, was die Situation für den Schiffseigner noch vertrackter macht. „Je höher die Forderung, desto problematischer wird es für Banken, entsprechende Sicherheiten zu geben“, so Wester. Ohne die geht es in den meisten Fällen aber nicht. Denn angesichts der angespannten Ertragslage haben die wenigsten Reeder genug auf der hohen Kante, um Bar-Depots einzuzahlen.

Die allgemeinen Finanzierungsengpässe in der Schifffahrt machten es für die betroffenen Reeder ohnehin schwer, bei den Banken die erforderlichen Garantien loszueisen. „Wir haben erlebt, dass Banken bei Garantiehöhen von 200.000 US\$ nicht mehr mitmachen“, sagt Gerlach. „Dann kommt so ein Schiff aus dem Arrest erst einmal nicht raus.“

**ANGOLA: Risiko, dass Gläubiger mit überzogenen Forderungen durchkommen.**

Liegt ein Schiff an der Kette, droht eine gefährliche Abwärtsspirale: Mit der Betriebsaussetzung und ohne Chartererinnahmen nimmt der Wert des Schiffs schleichend ab, was die Stellung von Sicherheiten weiter erschwert – ein Teufelskreis.

#### Vorsicht bei unbekanntem Charterern

Um Streitigkeiten mit Dritten vorzubeugen, die aus Zahlungsausfällen des Zeitbefrachters gegenüber Lieferanten resultieren, bleibt Schiffseignern nur eine gründliche Risikoabschätzung vor Abschluss einer Zeitcharter – gerade bei neuen Charterern, von denen man nicht wisse, „ob sie mehr als nur einen Schreibtisch haben“, so Gerlach. Tramp-Reeder müssten sich dann entscheiden: „Ist das Geschäft mit einem ganz neuen Charterer es mir wert, ein höheres Arrestrisiko einzugehen?“

In der Bulkschifffahrt, wo eine Vielzahl von Charterern beteiligt sein kann, weil die Frachter häufig mehrfach weitervermietet werden, komme es darauf an, die von Befrachterseite verantworteten Beschaffungen für das Schiff (Brennstoff, Stauerei, Hafenkosten etc.) genau zu überwachen. Hier sei es wichtig, die Lieferanten ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Reederei nicht für den Befrachter haftet und Schiffsgläubigerrechte für Dritte per Chartervertragsklausel ausgeschlossen sind. Das biete im Regelfall Schutz vor einer Arrestierung durch Lieferanten in US-Häfen.



den vergangenen zwei Jahren ist die Situation immer schlimmer geworden. Die Arrestfälle sind sehr zeitraubend, je mehr Beteiligte Sie haben, desto komplizierter wird es“, erklärt Wolf-Dietrich Gerlach, Geschäftsführer des Schutzvereins, bei dem ein Großteil der deutschen Tramp-Flotte rechtsschutzversichert ist. Besonders im Bereich der kleineren Mehrzweckschiffe sei das Streitrisiko steil gestiegen. „Es gibt einfach zu wenig Ladung. Und die, die da ist, zahlt zu wenig.“

#### Kaum Sicherheiten von Banken

Das Problem werde dadurch verschärft, dass mit der zunehmenden Projektladung für Infrastruktur- und Industrievorhaben in Entwicklungsländern der Verkehr in „Regionen vorgestoßen ist, die kaum Erfahrung im maritimen Recht haben“, ergänzt Gerlachs Stellvertreter Michael Wester. Auch Staaten wie die USA seien zwar für eine großzügige Gewährung von Schiffsgläubigerrechten bekannt. „Aber man

Foto: Prof. Chen Hualin, Maersk Line



**TANSANIA: In manchen Ländern fehlt es den Richtern im maritimen Recht an Erfahrung (hier: Hafen von Daressalam).**

## In Kürze

### Vorsicht bei Geschäften mit

**Russland.** Die P&I Clubs mahnen die Reedereien zu Vorsicht bei Fracht- und Lieferverträgen mit russischen und ukrainischen Unternehmen. Um nicht in Konflikt mit den Sanktionen der USA und der Europäischen Union im Zuge der Krim-Krise zu geraten, müssten Schiffseigner und Befrachter sicherstellen, dass ihre Vertragspartner nicht Regierungsbeamten, Banken oder Wirtschaftszweigen (Rüstung) gehören, die sich auf den Sanktionslisten befinden. Zur Sicherheit sollten Sanktionsklauseln in Frachtverträgen aufgenommen werden, wenn es sich um Ladungsgeschäfte unter Einbezug von Händlern, Empfängern oder Finanziers aus der Region handelt, teilten mehrere Clubs in ähnlich lautenden Schreiben mit.

### Neues App von UK Club und LR.

Mit einer Smartphone-App wollen der UK P&I Club und die Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register Schiffsbesatzungen und Inspektoren die Verwendung von Checklisten zu Sicherheitsbestimmungen erleichtern. Die kostenlos zum Download verfügbare Anwendung deckt die Sicherheits-Codices ISM, ISPS und die Internationale Arbeitskonvention (ILO) ab. Der Link: [www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com)

### Gute Noten für North/Sunderland.

Die aus North P&I und Sunderland Marine verschmolzene North Group hat von der Ratingagentur Standard & Poor's die Bonitätsnote 'A' bekommen. Der größere Partner North P&I hatte bereits ein A-Rating. Die S&P-Analysten begründen ihre Einschätzung mit der starken Marktposition in der Haftpflichtversicherung (zweitgrößter P&I Club) und in ergänzenden Nischengeschäftsfeldern (u.a. Fischereifahrzeuge).

## Über 700.000 Tonnen Gefahrgut gesichert

**Bergungsreedereien haben auch im Vorjahr wieder gewaltige Mengen Rohöl, Chemikalien und andere Gefahrstoffe von in Not geratenen Schiffen geborgen und damit erhebliche Meeresverunreinigungen verhindert.**

Das geht aus der jüngsten Schadstoff-Bilanz der International Salvage Union (ISU), dem Dachverband der Bergungsunternehmen, hervor: Insgesamt seien im Rahmen der Havariebekämpfung rund um die Welt im vergangenen Jahr 718.602 t gefährliche Ladung und Brennstoffe zusammen mit in Seenot geratenen Schiffen gesichert worden. Aufgrund der strengeren Sicherheitsbestimmungen in der Schifffahrt

zeigt der Trend über die Jahre nach unten. 2012 sollen es über 810.000 t, im Durchschnitt der letzten zwei Jahrzehnte pro Jahr knapp unter 1 Mio. t

Foto: Havariekommando

**SICHERHEIT: Die Bergungsprofis verhindern oft Schlimmeres.**

Gefahrgut gewesen sein. Dass die Berger die Ladungs- und Brennstoffmengen der Havaristen akribisch auswerten, hat handfeste kommerzielle Gründe: Die Branche ringt seit Jahren darum, dass sie neben den geretteten Sachwerten stärker für verhinderte Umweltschäden vergütet wird.

Trotz des geringeren Schadstoffumfanges war das vergangene Jahr für die Bergungsreedereien arbeitsreich. Nach ISU-Angaben führten Mitgliedsfirmen weltweit 190 Einsätze durch, zwei mehr als im Vorjahr. Die meisten Aufträge basierten auf dem Japanese Contract, gefolgt von der Lloyd's Open Form (LOF).



## Allianz rüffelt asiatische Reeder

**Die Zahl der Großschäden in der Schifffahrt ist laut der jüngsten Studie der Allianz Global Corporate & Specialty zu „Safety and Shipping“ im vergangenen Jahr klar zurückgegangen.**

Im Vergleich zu 2012 seien rund 20 Prozent weniger Totalverluste von großen Schiffen verzeichnet worden – insgesamt seien es weltweit 94 gewesen. Die Verluste tendieren damit seit Jahrzehnten nach unten. Allerdings, so warnt der Versicherungskonzern, bestünden in puncto Sicherheit und Schäden erhebliche regionale Unterschiede. So konzentrierten sich die Schäden zunehmend in „Hot Spots“ im asiatischen Raum, dem östlichen Mittelmeer sowie dem Schwarzen Meer. „Asien bleibt ein

Brennpunkt im Hinblick auf Schäden an Passagierschiffen, insbesondere bei kleineren Schiffen und Fähren“, unterstreicht die AGCS und nennt als traurigen Höhepunkt im Vorjahr den Untergang der Fähre ‚St. Thomas of Aquinas‘ infolge einer Kollision auf den Philippinen im August 2013 mit mindestens 116 Todesopfern.

„Wir müssen hinterfragen, wie manche asiatischen Reeder Sicherheit und Qualität messen, speziell, wenn es um die nationale Handelschifffahrt geht“, erklärt Kapitän Jarek Klimczak, Senior Marine Risk Consultant bei AGCS. Seine drastische Einschätzung: „Beim Verständnis von Qualität und Standards liegt man dort bisweilen 50 Jahre hinter Europa zurück.“

## INDIZES



### Linien stabiler

**Es ist die Saison der Ergebnisse: Viele Containerlinien haben ihre Resultate für 2013 vorgelegt. Die Zahlen machen Mut.**

In Deutschland legte die Hapag-Lloyd AG Ende März ihr letztes Jahresergebnis unter Reedereichef Michael Behrendt vor. 2013 gelang es der Hamburger Linie, in einem nach eigenen Worten „irrationalen Marktumfeld“ die Verluste deutlich zu senken. Auch konnte das Ebitda deutlich auf 389 Mio. Euro gesteigert werden – im Branchenvergleich ein vorzügliches Ergebnis.

Auch OOIL, die Mutter der Hongkonger Linie OOCL, konnte schwarze Zahlen vorweisen: 47 Mio. Dollar ergab das Jahr 2013, anders als bei Hapag-Lloyd eine deutliche Verschlechterung gegenüber 2012. Gestützt wurde die Bilanz vor allem durch die Immobiliensparte. Das Ergebnis der Container-

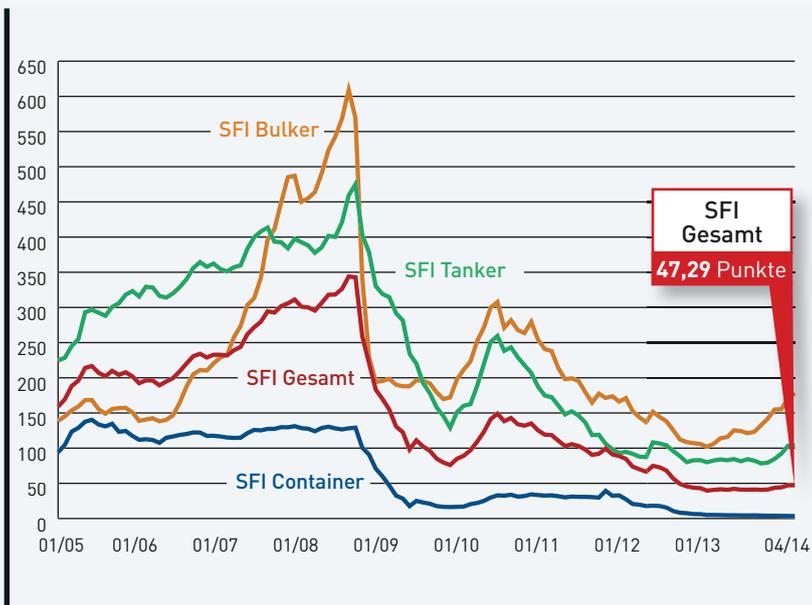
fahrt war sogar um 90 Prozent eingebrochen. Bemerkenswert bei OOIL ist die ungewöhnlich günstige Debt/Equity-Ratio von 0,25. Den Schulden von 1,12 Mrd. Dollar steht auf

der anderen Seite der Bilanz ein Betrag von 4,48 Mrd Dollar gegenüber. Mit sechs ausstehenden Neubauten könnte OOCL damit ein attraktiver Übernahmepartner werden.



Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 21.03.2014  
Foto: iStockphoto/craftvision

### SFI TKL.Ship: Bulkermärkte geben Index positive Impulse



Quelle: TKL-Fonds; Stand 20.03.2014

**Der SFI Gesamtindex stieg trotz eines etwas schwächeren Dollars um ca. 0,25 Prozent.**

In der Containerschifffahrt entwickelten sich die Charraten uneinheitlich. Bei den 2.000-TEU-Schiffen gab es einen stärkeren Anstieg. Die übrigen Größenklassen verzeichneten geringe Veränderungen. Die Neubaupreise stiegen in einigen Segmenten leicht, die Second-Hand-Preise blieben stabil.

Bei den Tankern stiegen die Charraten in fast allen Größenklassen. Einzige Ausnahme: Panamax-Tanker. Die Neubaupreise verzeichneten in allen Größenklassen mit Ausnahme der Panamax-Tanker einen leichten Anstieg. Die Second-Hand-Preise blieben konstant oder stiegen. Lediglich für 10 und 15 Jahre alte Aframax- und 10 Jahre alte Suezmax-Tanker gaben sie leicht nach.

Bei den Bulkern stiegen die Raten in allen Größenklassen. Die Neubau- und die Second-Hand-Preise stiegen leicht oder hielten ihr Niveau.

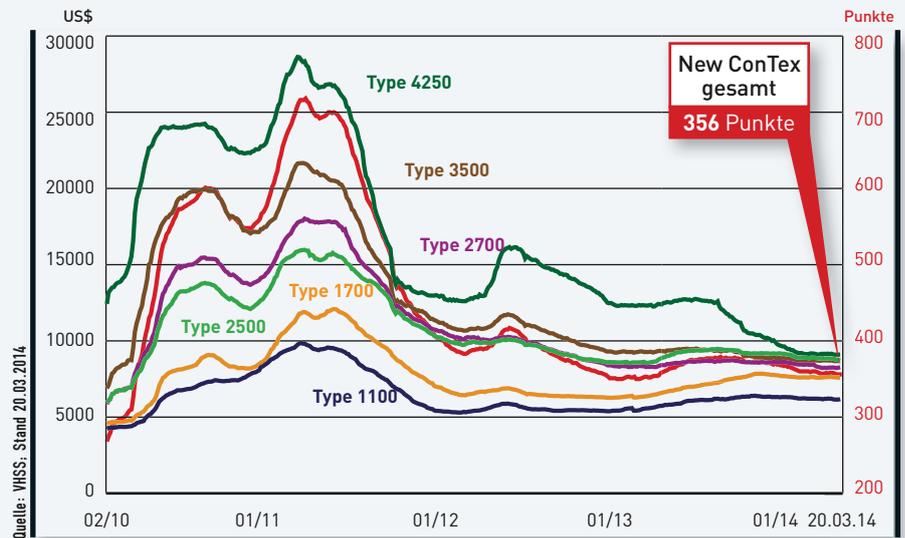
[www.boersenag.de](http://www.boersenag.de) [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)

## New ConTex überrascht mit stabilem Niveau

Das 4.250-TEU-Segment ist weiterhin von Überkapazitäten geprägt. Kleinere Einheiten bewegen sich dagegen weiter über Vorjahresniveau.

Überraschend blieb der New ConTex zuletzt unverändert und schloss mit 356 Punkten. Dieses bedeutet allerdings einen Verlust gegenüber dem Vorjahr von vier Punkten (-1,1%). Die Klasse der 4.250-TEU-Schiffe leidet nach wie vor unter einem Überangebot von Tonnage, weshalb die Raten weiterhin deutlich unter dem Vorjahresniveau liegen – und das sowohl auf Basis einer 12- (-15,2 %) wie auch einer 24-Monats-Charter (-26,5 %).

Dagegen entwickeln sich die kleineren Einheiten im Vergleich zum Vorjahr recht stabil. So konnten im Jahresverlauf die 1.700-TEU-Einheiten um 1.011 Dollar (+15,3 %) und die 1.100-TEU-Schiffe um 452 Dollar (+7,9 %) zulegen. Dagegen kommt das 2.500-TEU-Segment unter Druck, da hier auslaufende Charterern das Überangebot erhöhen. Deshalb ist in diesem Segment im Vergleich



zur Vorwoche ein Rückgang um 50 Dollar (-0,6 %) zu beobachten, im Vormonatsvergleich ergibt sich sogar ein Rückgang um 125 Dollar (-1,4 %). Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass

sich der Markt derzeit sehr unterschiedlich entwickelt – abhängig von den Überkapazitäten, die insbesondere in der höchsten Größenklasse beträchtlich sind. [www.vhss.de](http://www.vhss.de)

## Upgraded High Pressure Cleaning

Mari-Clean covers all cleaning operations onboard – now including an upgraded accessories package.



Mari-Clean 201/18

EUR 1.950,-  
EXW Stock Point



Mari-Clean 301/21

EUR 5.300,-  
EXW Stock Point

### Upgraded accessories package included:

- Extended length on hoses and electric cables
- Easier cleaning tasks with rotating nozzles
- Upgraded lance fitting for easier storage and handling

Available in our main hubs Hamburg, Rotterdam and Singapore.

### CONTACT US:

EMS Ship Supply (Germany) GmbH  
Tel. +49 40 30 97 88-0  
E-mail: [mariclean@ems-asa.com](mailto:mariclean@ems-asa.com)

# STROMME

[www.stromme.com](http://www.stromme.com)

# Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

## AIDA wächst stark – und ist Premiumpartner der „Cruise Days“ in Hamburg

**763.700 Gäste aus Deutschland entschieden sich 2013 für eine Kreuzfahrt mit AIDA Cruises – rund 20 Prozent mehr als im Vorjahr.**

Damit ist das Kreuzfahrtunternehmen doppelt so stark gewachsen wie der Gesamtmarkt. Laut einer aktuellen Studie von CLIA und DRV legte der deutsche Kreuzfahrtmarkt 2013 um 9,2 Prozent auf insgesamt 1,69 Mio. Passagiere

zu. „Das Interesse an Hochseekreuzfahrten ist ungebrochen hoch. Mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis, bestem Service und innovativen Produktideen überzeugen wir immer neue Zielgruppen für eine Kreuzfahrt mit AIDA, ohne dabei unsere Stammgäste aus dem Auge zu verlieren“, sagte Michael Ungerer, Präsident AIDA Cruises.

Auch in den kommenden Jahren nimmt das Kreuzfahrtunternehmen Kurs auf weiteres Wachstum. Bis 2016 wächst die AIDA-Flotte von aktuell zehn auf zwölf Schiffe.

2014 und 2015 ist die Reederei außerdem Sponsor der Hamburg Cruise Days. Vom 1. bis 3. August 2014 sind aus diesem Anlass „AIDAstella“ und „AIDAluna“ in der Hansestadt zu Gast.

[www.aida.de](http://www.aida.de)

Foto: AIDA Cruises



## Beckmeyer besucht GEOMAR

**Maritimer Koordinator zu Gast bei der Kieler Meeresforschungseinrichtung.**

Noch keine 100 Tage im Amt, stattete der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, dem GEOMAR einen Antrittsbesuch ab. GEOMAR-Direktor Prof. Peter Herzig und Verwaltungschef Michael Wagner informierten den Gast über aktuelle Themen der Meeresforschung. Im Fokus: angewandte Projekte, Forschungsschiffe sowie innovative Meerestechnik.



TREFFEN: U. Zumkley (BMWi), GEOMAR-Direktor Prof. Herzig, U. Beckmeyer, StS. R. Müller-Beck (v.l.).

Foto: GEOMAR/A. Villwock

## Expeditionstouren mit „Bremen“ und „Hanseatic“



**PREMIERE: „Hanseatic“ erstes nicht russisches Passagierschiff auf der Nordostpassage.**

**Insgesamt elf neue Expeditionsrouten, 28 Erstanläufe der „Bremen“ sowie 32 Premierenhäfen der „Hanseatic“ stehen bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrten auf der Agenda.**

Mehr als 20 Expeditionen in polare Regionen stehen in der Saison 2015/2016 zur Auswahl. Zu den Höhepunkten gehören z.B. die Expeditionen West- und Ostgrönland; die Expe-

dition Kanada und Nordgrönland, die die „Hanseatic“ so hoch in den Norden Kanadas führt wie niemals zuvor; die Nordostpassage, die die „Bremen“ als zweites nicht russisches Schiff überhaupt unternimmt; sowie die spektakuläre Umrundung von Spitzbergen. Zudem steigt wegen der hohen Nachfrage die Zahl der „Reisen für junge Entdecker“ auf vier Expeditionen. [www.hlkf.de](http://www.hlkf.de)

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH



## FOLGE 1

### Der Leichtmatrose

Sogenannte Leichtmatrosen haben es wirklich nicht ... – nun ja, nicht einfach jedenfalls.

Aktenkundig wurde beispielsweise im Jahr 2007 die Schmähung des damaligen Bundeswirtschaftsministers Michael Glos durch Hubertus Heil. Der frühere SPD-Generalsekretär warf dem CSU-Politiker vor: „Glos benimmt sich wie ein Leichtmatrose, der sich auf das Sonnendeck verirrt hat: Er legt sich auf den Liegestuhl, träumt und vergisst die Arbeit, die er eigentlich zu leisten hat.“

Nett war das nicht, und zumindest aus historischer Sicht auch falsch. Denn echte Leichtmatrosen, die es offiziell noch bis vor 30 Jahren gab, hatten in ihrem dritten Lehrjahr zum Seemann alle Hände voll zu tun und keine Zeit, sich währenddessen auf einem Deckstuhl zu fläzen. Außerdem waren sie bei der Handelsmarine tätig, nicht auf Passagierschiffen mit Sonnendeck, wohin sie sich im dritten Lehrjahr ohnehin kaum noch verirrt hätten. Sie rangierten über dem Decksjungen (1. Jahr) und dem Jungmann (2. Jahr), aber unter dem Matrosen mit Brief, der als Vollmatrose seine dreijährige Lehrzeit abgeschlossen hatte.

Heute aber ist ohnehin alles anders, denn „die Ausbildung zum Matrosen wurde 1983 in Deutschland durch das Berufsbild des Schiffsmechanikers ersetzt“, sagt Christof Schwaner vom VDR.

*Unser Autor Walter Schmidt beschreibt an dieser Stelle, wie maritime Ausdrücke den Weg in unsere Alltagssprache gefunden haben – und was sie bedeuten.*

## Schweinswale: In der Ostsee nach Westen orientiert

In der westlichen Ostsee leben mehr Schweinswale als in anderen Regionen. Das zeigen erste Auswertungen des EU-Projekts Sambah, von denen Forscher des Deutschen Meeresmuseums in Stralsund berichten.

Von Mai 2011 bis Mai 2013 arbeitete in der Ostsee ein Messnetz aus 304 Sensoren, die die Echoortungslaute der kleinen Wale auffingen und damit die Anwesenheit eines oder mehrerer Tiere registrierten. Alle Ostseeanrainer der EU haben sich an dem weltweit größten Erfassungsprojekt mit fest installierten Akustiksensoren beteiligt. Mit den sogenannten Klicklauten orientieren sich die bis zu zwei Meter langen Tiere. [www.sambah.org](http://www.sambah.org)



**FORSCHUNGSOBJEKT:** Der Bestand der Meeressäuger hat in den vergangenen Jahrzehnten drastisch abgenommen. 164 Messpunkte blieben stumm.

Foto: AVampireTear

## An sieben Küsten auf der Spur des Mikroplastiks

Das Forschungs- und Trainingsprogramm GAME startet in die zwölfte Runde.

Die Teilnehmer stammen aus sieben Nationen und werden in den kommenden Monaten gemeinsam die Auswirkungen von Mikroplastik auf Organismen im Meer untersuchen. Der sichtbare, große Plastikmüll ist nur der

eine Teil: Genauso verschmutzen winzig kleine Plastikpartikelchen, das sogenannte Mikroplastik, unseren Planeten und damit auch die Ozeane und Küsten. Da es nicht abbaubar ist, zirkuliert es teilweise jahrhundertlang im Meer. Welche Folgen das hat, wird bei GAME untersucht. [www.geomar.de](http://www.geomar.de)

## „Polarstern“ auf Heimreise

**EISBRECHER:** Die „Polarstern“-Expedition leitet Dr. Hartwig Deneke vom Leibniz-Institut für Troposphärenforschung.

Nach eineinhalb Jahren Forschung und einer Überwinterung auf der Südhalbkugel ist der deutsche Forschungseisbrecher „Polarstern“ zur Heimreise aufgebrochen.

Die Überführungsfahrt von Kapstadt in den Heimathafen führte 15.000 Kilometer nordwärts den Atlantik entlang und widmete sich schwerpunktmäßig der Atmosphärenforschung. Auf der Fahrt kam es zu einem seltenen Treffen: Auf dem Atlantik westlich von Guinea begegnete die „Polarstern“ dem Forschungsschiff „Meteor“ bei 10° Nord und 21° West. Forscher unter Leitung von Prof. Dr. Martin Visbeck vom GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel sind mit der „Meteor“ unterwegs in ihr etwas südlicher gelegenes Forschungsgebiet, wo sie Meeresströmungen untersuchen. [www.awi.de](http://www.awi.de)



Fotos: AWI/Mario Hoppmann

Foto: solovyova - Fotolia



**BELEG:**  
Wechsel über  
25 Silberkope-  
ken von 1859,  
unterzeichnet  
vom Firmen-  
gründer Nils  
Ludvig Arppe.

# Innovation im Zweier-Takt

Vom Sägewerk zum maritimen Allrounder: Der finnische Maschinenbaukonzern Wärtsilä hat sich in seiner 180-jährigen Unternehmensgeschichte zu einem der Weltmarktführer in Sachen Schiffsmotoren entwickelt. Text: Petra Scheidt



Bilanz eines Jahrhunderts“ lautete der Titel der Pariser Weltausstellung im Jahr 1900. Gefeierte wurden die Erfindungen der Belle Époque und das Wunder der Elektrizität. So wurde neben zahlreichen Dampfmaschinen mit Dynamokopplung auch ein Dieselmotor ausgestellt. Dieser fand jedoch beim breiten Publikum nur wenig Applaus. Die auf Wunsch der französischen Regierung mit Erdnussöl betriebene Maschinerie erschien den meisten zu verwegen.

## Imposante Dimensionen

Erst über ein Jahrzehnt später, als sich die Seeschifffahrt seiner annimmt, gewinnt der Siegeszug des Dieselmotors an Fahrt –

und erreicht Dimensionen, die sich Rudolf Diesel nie zu träumen gewagt hätte.

So schlägt das Herz eines aktuellen Containerriesen mitunter mit über 100.000 PS, ist rund 30 Meter lang und drei Stockwerke hoch. Allein die Kurbelwelle eines solchen Boliden wiegt 300 Tonnen. „Unser bisher größtes Serienmodell, der 14 RT-Flex 96C, hat genug Power, um eine 16.000-Einwohner-Stadt mit Energie zu versorgen. Die neuen Modelle für die Emma-Maersk-Klasse schaffen sogar noch mehr“, sagt Matthias Becker, Verkaufsdirektor bei Wärtsilä Deutschland in Hamburg.

Der finnische Maschinenbaukonzern Wärtsilä ist Marktführer im Segment



## Der Giga-Motor

Es ist das größte und schwerste Puzzle der Welt: Gut drei Monate dauert es, bis jedes der 12.000 Teile eines 14 RT-Flex 96C an seinem Platz ist.

2.300 Tonnen wiegt der Wärtsilä-Gigant. Das entspricht in etwa dem Gewicht von zwölf Blauwalen, 96.000 Apfelsinenkisten oder 1.400 neuen VW Golf.

Komprimiert auf die Größe eines kleinen Mehrfamilienhauses, hat der 14-Zylinder eine Schubkraft von zehn Airbus 380. Sein Ziel: Die 95 Tonnen schwere Antriebswelle des 16.000-TEU-Schiffs, das größer ist als jeder Flugzeugträger, die nächsten 30 Jahre lang anzutreiben. Run 6 Mio. Kilometer weit werden die Motoren das Schiff bringen – eine Distanz, die 16 Reisen zum Mond gleichkommt.

Viertakt-Motoren und spielt auch bei den großen Zweitaktern in der ersten Liga. So werden einige der größten Schiffe der Welt, wie die „CMA CGM Marco-Polo“ oder der Kreuzfahrtgigant „Oasis of the Seas“, mit Wärtsilä-Motoren angetrieben. Auch viele Schiffe namhafter deutscher Reeder haben ein Wärtsilä-Herz.

Der Hamburger Standort ist Vertriebs- und Serviceadresse in einem: „Wir sind die Ansprechpartner für Wartungs- und Reparaturarbeiten in Nordeuropa. Denn wir verfügen nicht nur über ein großes Ersatzteillager für alle Schiffstypen, sondern auch über eine entsprechend ausgerüstete Reparaturwerkstatt“, sagt Becker. Zeit ist Geld: Im Ernstfall müssen

die Techniker eine Maschine innerhalb kürzester Zeit wieder flottkriegen – an jedem Ort der Welt. Zur Not werden Ersatzteile und Experten per Hubschrauber eingeflogen.

### Antriebslösung mit Weitblick

In Zeiten, in denen horrende Ölpreise und verschärfte IMO-Normen die Seeschifffahrt vor große Herausforderungen stellen, sind Innovationen für mehr Effizienz gefragter denn je. Wärtsilä ist darauf vorbereitet: Neben Verbrennungsmotoren, die mit sauberen Marinediesel laufen, und modernen Abgasentschwefelungsanlagen, den sogenannten Scrubbern, hat Wärtsilä auch Lösungen für den Betrieb mit →



**PRÄZISIONSARBEIT:** Große Teile, wie hier die Kurbelwelle für ein Containerschiff mit mehr als 5.000 TEU, werden in Lizenz in Asien gefertigt.

→ flüssigem Erdgas (Liquified Natural Gas, LNG) auf den Weg gebracht: Dual-Fuel-Motoren lassen sich bei Bedarf von LNG-Betrieb auf Marinediesel umstellen; spezielle Gasantriebe laufen ausschließlich mit LNG.

**Lohnende Investition**

„Die konsequenteste und zukunftsfähigste Variante in Sachen sauberer Treibstoff ist für uns derzeit der Schwenk zu Gas. Alle unsere LNG-Motoren sind hocheffizient und liegen weit unter den geforderten Abgaswerten für Schwefeloxid und Stickoxide. Die Kälte der LNG-Tanks (-163° Celsius)

**ANPASSUNG:** Die MS „Ostfriesland“ wird derzeit verlängert und auf Gasbetrieb umgerüstet.



lässt sich außerdem für die Klimaanlage nutzen“, sagt Becker.

Die – insbesondere wegen der aufwendigen Tankkonstruktion – mindestens 20 Prozent höheren Anschaffungskosten für die Anlage hätten die Betreiber dank der leistungsfähigen Motoren und niedrigeren Preise für Erdgas je nach Schiffstyp und Fahrtgebiet unter Umständen nach zwei Betriebsjahren wieder drin, sagt Becker. Für alle, die in der Nord- und Ostsee oder in US-Gewässern unterwegs sind, lohne sich die Prüfung einer solchen Investition. Denn LNG-Motoren erfüllen schon jetzt

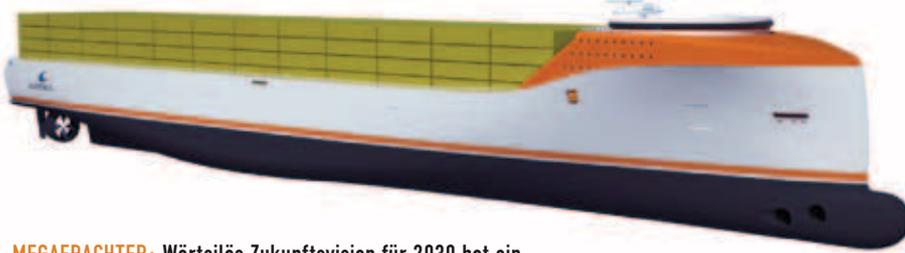
die Umweltauflagen in den ECA-Zonen – mit Luft nach oben. Bei US-Unternehmen mit internationalem Linienverkehr sind deshalb die Dual-Fuel-Motoren besonders beliebt – auch weil eine flächendeckende LNG-Infrastruktur noch fehlt.

In Europa schreiten die Skandinavier mit gutem Beispiel voran. So verkehrt die Fähre „Viking Grace“ seit letztem Jahr mit LNG-Betrieb zwischen Turku und Stockholm. Auch in Deutschland nehmen die Fähreedereien eine Vorreiterrolle in Sachen Gas ein: So lässt die AG Ems derzeit ihre Auto- und Passagierfähre „Ostfriesland“ auf Gas-Betrieb umrüsten – Wärtsilä-Technik inklusive. Leise und emissionsarm wird das Schiff zwischen den zum



Fotos: Wärtsilä

**FACHLEUTE:** Für Reparatur- und Wartungsarbeiten steht ein On-Board-Service zur Verfügung.



**MEGAFRACHTER:** Wärtsiläs Zukunftsvision für 2030 hat ein komplett stromlinienförmiges Design – und ist mit Megacontainern bestückt, die 16 TEU ersetzen.

Teil unter Naturschutz stehenden Gebieten ihrer Fahrroute dahingleiten.

Zwar ist die Schifffahrt schon heute in Sachen CO<sub>2</sub>-Ausstoß das mit Abstand sauberste Transportmittel. Doch der Einsatz von LNG brächte die Branche ein weiteres Stück voran: „Durch den Wechsel auf Gas lassen sich gegenüber Marinediesel bis zu 20 Prozent CO<sub>2</sub> einsparen“, sagt Becker. Die anhaltende Schifffahrtskrise macht den Reedereien hohe Investitionen derzeit allerdings schwer. Sorgen bereiten außerdem die lückenhafte Gas-Infrastruktur und Einschränkungen in der Ladekapazität, weil LNG-Tanks Platz kosten. Auch die Komplexität der Systeme ist vielen Schiffseignern noch nicht geheuer.

Die Nutzung von flüssigem Erdgas als Treibstoff erfordert spezielles Know-how. Hightech-Kühltanks und Leitungen sorgen dafür, dass die Sicherheit an Bord gewährleistet ist. „Unsere Anlagen sind mehrfach gesichert und sehr sauber. Es kann kein Gas austreten“, erläutert Becker. Und selbst wenn: LNG sei weit weniger gefährlich als ausgelaufenes Öl, das einen höheren Flammpunkt habe.

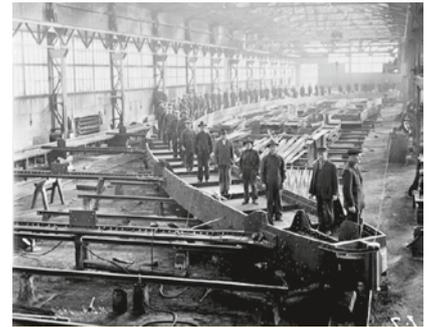
Ob konventionell oder Gas: Wärtsilä-Motoren sind mit zahlreichen Sensoren

und einem digitalen Überwachungssystem ausgerüstet – und könnten eigentlich auch aus der Ferne betrieben werden. Sicherheitsvorschriften lassen das jedoch nicht zu – und so sind Weiterbildungen für das Handling an Bord ein Muss für die Schiffsbesatzung. Wärtsilä hat dazu in den wichtigsten Seehäfen der Welt Fortbildungszentren eingerichtet. Dort finden auch spezielle Kurse zu LNG- und Dual-Fuel-Motoren statt.

### Potenziale ausschöpfen

Auch nach über 100 Jahren: Mit der Ablösung des Dieselantriebs ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Denn es mangelt an starken Alternativen – und im leistungsfähigsten Motor des 20. Jahrhunderts steckt noch viel Potenzial: „Mit Modifikationen am Gerät und anderen Treibstoffen ist einiges herauszuholen. Auch das Thema Gas wird uns noch die nächsten 20 Jahre beschäftigen“, sagt Wärtsilä-Manager Becker.

Für die Zukunft haben die Entwickler bereits Alternativen in der Schublade: Derzeit wird etwa intensiv an der Wasserstofftechnik und an Biotreibstoff aus Algen geforscht. Das Erdnussöl könnte also eine Art Revival erleben. ■



**EINSTIEG:** Das Eisenwerk bildete das Fundament des Konzerns.

### Wärtsilä in Zahlen

Den Anfang nahm die finnische Erfolgsgeschichte 1836 mit der Übernahme einer Sägemühle im finnischen Wärtsilä (heute Russland) durch den Industriellen Nils Ludvig Arppe. Dieser gründete 1851 mit dem Verkaufserlös der Mühle ein Eisenwerk – und schuf so das Fundament für den Wärtsilä-Konzern.

- Ab Wärtsilä OY, wie das an der finnischen Börse eingetragene Unternehmen seit 1907 heißt, hat seit 1935 sein Hauptquartier in Helsinki.
- Der Umsatz liegt über alle drei Geschäftszweige – Kraftwerksbau, Öl & Gas und Seeschifffahrt – bei 4,7 Mrd. Euro im Jahr.
- Unter dem Dach von Wärtsilä sind namhafte Hersteller wie zum Beispiel die Motorenhersteller Sulzer und Deutz, die Schiffdesigner von Schiffko und der Antriebshersteller John Crane Lips vereint.
- Alles in allem zählen zu Wärtsilä 200 Standorte in 70 Ländern mit rund 18.700 Mitarbeitern.



**VORREITER:** Die „Bit Viking“ wurde als erster Frachter 2011 auf Gasbetrieb umgerüstet



**SAUBERKEIT:** Der Motorenraum der „Oasis of the Seas“ kann sich sehen lassen.



**JUBILÄUM:** 75 Jahre Eisenherstellung im alten Wärtsilä (1926).



# Von Genua in die neue Welt

In Genua steht das größte Meeresmuseum im Mittelmeerraum. Auf vier Stockwerken wird die Geschichte der Seefahrt erzählt. Text: Sebastian Meißner

Die Stadt Genua kann auf eine lange und glanzvolle Geschichte zurückblicken. Der Geburtsort des Christoph Kolumbus zählt bis heute zu den größten Hafenstädten im Mittelmeerraum.

Festungsmauer, Paläste, Opernhäuser: Das Stadtbild des heutigen Genua zeugt von den Glanzzeiten der mittelalterlichen Republik Genua, deren Einflussbereich einst bis ins nördliche Afrika reichte. Das Herz der Stadt bildet seit jeher der Hafen. Schon die antiken Griechen sollen ihn genutzt haben, um eine Siedlung am Ligurischen Meer zu begründen. Spätestens

Fotos: Costa Edutainment – Merifotografia

im 13. Jahrhundert war der Hafen von Genua dann für seinen Reichtum und seine Seefahrer berühmt. Heute hat Genua nach Marseille den zweitgrößten Hafen im Mittelmeerraum, der für den Handelsverkehr vor allem durch seine Nähe zu den großen norditalienischen Metropolen Mailand und Turin von Bedeutung ist.

Das Meeresmuseum Galata (Galata – Museo del mare) widmet einen Großteil seiner Ausstellungsräume dem Seehandel

zu Zeiten der Seerepublik Genua. Das Haus liegt in einem ehemaligen Werftgebäude, dem Palazzo Galata aus dem 16. Jahrhundert, benannt nach der antiken Kolonie. Es liegt mitten auf dem Gelände des Porto Antico – genau dort also, wo zu Zeiten der Stadtrepublik die Galeeren gebaut wurden. Es ist das größte Museum dieser Ausrichtung im Mittelmeerraum und wurde 2004 im Rahmen der Feierlichkeiten zur Ernennung Genuas zur Europä-

ALT TRIFFT NEU: Die Architektur des Gebäudes verbindet Tradition und Zeitgeist auf elegante Art.





**IMPOSANT:** Die Stahlfassade des Neubaus.



**ANIMATION:** Besucher erleben Seefahrt hautnah.



**FÜHRUNG:** Für Kinder gibt es Sonderprogramme.

ischen Kulturhauptstadt eröffnet. Durch seine Nähe zur Museumsmeile Genuas (Le Strade Nuove mit den Palazzi dei Rolli) und dem Porto Antico ist das Meeresmuseum Galata ein beliebtes Ausflugsziel in Genua.

Für die Gestaltung des Museums zeichnete der spanische Architekt Guillermo Vazques Conseugra verantwortlich. Er ließ das alte Werftgebäude komplett umbauen und ergänzte es um einen Neubau. Ins Auge sticht besonders die imposante 6.000 Quadratmeter große Stahl-Glass-Fassade. Die 13.000 Quadratmeter große Ausstellungsfläche, auf der die Geschichte der Seefahrt erzählt wird, erstreckt sich über vier Stockwerke.

### Simulierte Wirklichkeiten

Highlight ist der Nachbau einer genuesischen Galeere in Originalgröße. Sie ist 40 Meter lang und neun Meter hoch. Die Galeeren waren die Kriegsschiffe mit Rammsporn am Bug, die im Mittelalter von gefangenen Ruderern angetrieben wurden. Die vom Wind unabhängigen



**NAVIGATION:** Die zahlreichen Seekarten zeigen Routen von Genua aus in die ganze Welt.

und wendigen Schiffe waren für die zahlreichen Siege der Seerepublik Genua von großer Bedeutung. Außerdem bietet das Museum zahlreiche interaktive Displays, an denen das „Leben zur See“ veranschaulicht wird. Vor allem die Simulation der Emigration nach Amerika ist gelungen. In einem anderen Raum können Besucher selbst die Ruder in die Hand nehmen und eine animierte Fahrt mit einer Galeere nachempfinden.

Weiterer Höhepunkt: Besucher haben die Möglichkeit, Überseeschiffe mit

nautischen Karten zu betrachten oder eine Simulation eines Sturms am Kap Horn nachzuempfinden. Vor dem Museum wartet dann der nächste Hingucker: das 2002 außer Dienst gestellte U-Boot „Nazario Sauro“, benannt nach einem berühmten italienischen Marineoffizier und Kommandanten. Besucher des Museums können sich auch im üppig bestückten Buchladen die Zeit vertreiben. Oder im Café mit Außenterrasse, das vor allem im Sommer zum Verweilen einlädt. Teile der umgebenden Altstadt gehören seit 2006 zum UNESCO-Weltkulturerbe. ...



Das nächste Mal gehen wir im New Zealand Maritime Museum in Auckland vor Anker.



**KULISSE:** Der Porto Antico ist seit jeher das Zentrum der quirligen Stadt. Und Sitz des größten Meeresmuseums im Mittelmeerraum.

## Galata Museum Genua

### ADRESSE

Calata de Mari 1, 16126 Genova

### ÖFFNUNGSZEITEN

**März – Oktober:** Mo – So: 10 – 19:30 Uhr,  
**November – Februar:** Mo – So: 10 – 18 Uhr

### EINTRITT:

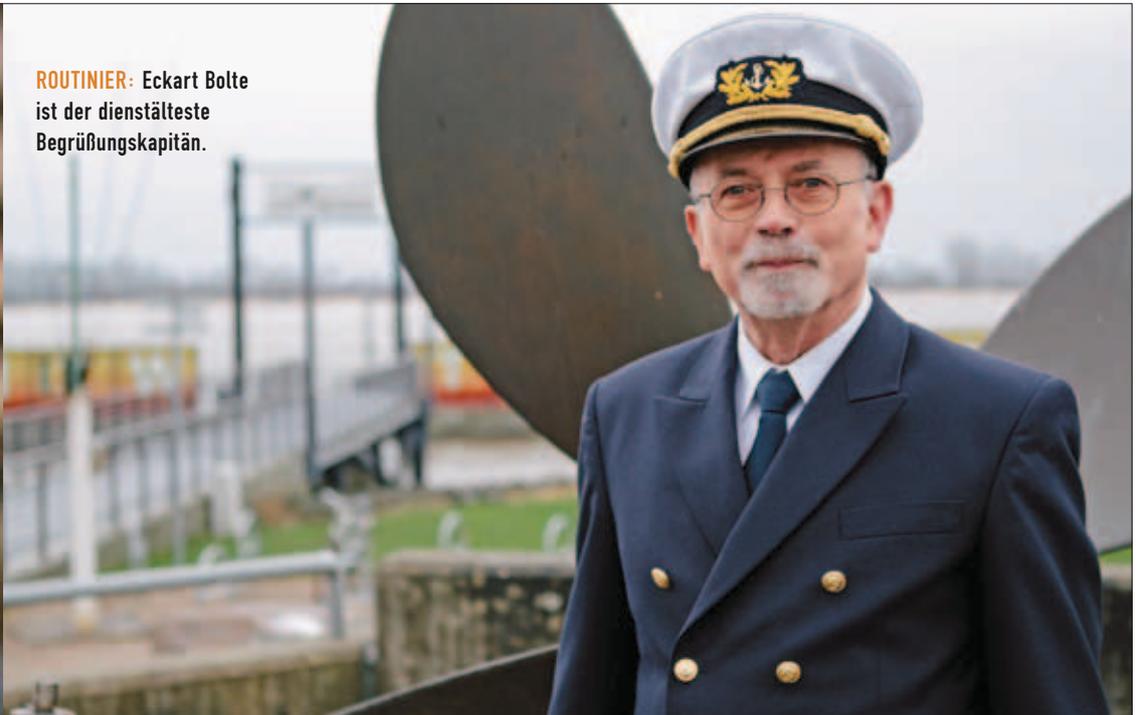
**Erwachsene:** 12 Euro, Kinder ab 4: 7 Euro  
[www.galatomuseodelmare.it](http://www.galatomuseodelmare.it)

# Herzlich Willkommen Höft

NOSTALGIE: Über 150 Hymnen sind vorrätig – digital und auch noch ganz altmodisch auf Cassette.



**ROUTINIER:** Eckart Bolte  
ist der dienstälteste  
Begrüßungskapitän.



**Ob Frachter, Containerriesen oder Kreuzfahrer – auf ihrem Weg zum Hamburger Hafen und zurück in die Nordsee müssen hier alle vorbei: an der Schiffsbegrüßungsanlage Willkomm Höft in Wedel.**

Text: Angela Andresen-Schneehage, Fotos: Mitja Schneehage



**D**er Himmel über der Elbe ist wolkenverhangen, ein Schwarm Möwen lässt sich im Gras nieder. Ansonsten ist nicht viel los am Wedeler Elbufer, rund 20 Kilometer vor den St. Pauli-Landungsbrücken. Und doch ist dies ein ganz besonderer Ort: Als „Welcome Point“ in den offiziellen Seekarten verzeichnet und den Norddeutschen seit über 60 Jahren als „Willkomm Höft“ bekannt – samt Schiffsanleger, wo die Fähren aus Lühe festmachen, und Ausflugslokal „Schulauer Fährhaus“, wo gern Gäste „anlegen“.

Die größte Attraktion aber ist seit 1952 die Schiffsbegrüßungsanlage. Ganz egal, wie dicht der Schiffsverkehr, wie trübe das Wetter, wie leer die Aussichtsterrasse ist: An 365 Tagen im Jahr werden hier flussauf und flussab fahrende Schiffe empfangen oder verabschiedet. Einer von insgesamt fünf Begrüßungskapitänen steht verlässlich in der kleinen Kommandozentrale des Fährhauses und ist für das in dieser Form weltweit einzigartige Ritual verantwortlich: Aus den Außenlautsprechern schallen dann die entsprechende Nationalhymne und Begrüßungsworte in der jeweiligen Landessprache über die Elbe.

Am 40 Meter hohen und vollautomatischen Flaggenmast wird die Hamburger Flagge nach unten geholt und wieder gehisst. „Dippen“ nennt der Fachmann die

sen traditionellen Seemannsgruß. Und die Besucher an Land erhalten durch live gesprochene Ansagen Informationen zu dem Schiff, das just durch ihr Blickfeld zieht.

#### **Cassetten, Karteikarten, Monitore**

An diesem ungemütlichen Donnerstag schiebt Begrüßungskapitän Eckart Bolte Dienst. Der Dienstälteste. Sechsmal im Monat ist er der Herr über Schaltpult, Mikrofon und Hymnen. In schnieer marineblauer Uniform und weißem Hemd mit goldbetressten Schulterstücken steht er hinter der großen Panoramasscheibe.

Durchschnittlich passieren täglich mehr als 50 Schiffe die viel befahrene Wasserstraße vor dem Wedeler Ortsteil Schulau. Und damit sind nur die „voll salutfähigen“ gezählt, die mit mindestens 1.000 BRZ auf Überseefahrt sind. Binnenschiffen, Ausflugsdampfern oder Fähren bleibt das Ritual versagt. „So regelt es das Verkehrsministerium“, erklärt Eckart Bolte. „Genau wie die Zeiten, zu denen wir unsere Hymnen abspielen dürfen; nach Sonnenuntergang, aber spätestens ab 22 Uhr, müssen die Außenlautsprecher schweigen.“

Viel Bewegungsfreiheit hat „Käpt'n“ Bolte an seinem Arbeitsplatz nicht. Denn die sowieso schon kleine Kabine muss er sich auch noch teilen: mit dem raumgreifenden Bedienpult für Fahnenmast →



→ und Lautsprecheranlage. Mit der Sammlung der Audiocassetten mit Aufnahmen von über 150 Nationalhymnen, die – weil inzwischen digital abrufbar – eigentlich nicht mehr benutzt werden. Mit dem riesigen Karteikasten, in dem auf über 17.000 Karten die wichtigsten Fakten zu ebenso vielen Schiffen vermerkt sind.

Und auch die moderne Technik beansprucht ihren Platz: Drei Monitore zeigen dem Begrüßungskapitän, wohin er selbst mit dem Fernglas nicht sehen kann: den Blick um die Ecke per Webcam, ein gutes Stück stromabwärts in Richtung Cuxhaven. Noch bessere Übersicht liefert ihm die Grafik des internetbasierten Dienstes Marine Traffic, die Position, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung aller Schiffe auf der Elbe in Echtzeit darstellt.

Seit 2001 ist Bolte Begrüßungskapitän in Wedel; über ein echtes nautisches Patent verfügt er ebenso wenig wie seine Kollegen, dafür aber über profunde maritim-historische Kenntnisse: Jahrzehntelang produzierte er Hunderte maßstabsgerechter Schiffsmodelle aus Zinn – da kennt er sich auch mit den großen Vorbildern aus. Die Klänge aller 153 Hymnen den richtigen Nationen zuzuordnen – das beherrscht er selbst nach 13 Jahren noch nicht. „Häufig gespielte Hymnen wie die von Antigua, Panama oder Liberia habe ich aber im Ohr.“



**AUSFLUGSZIEL:** Restaurant und Terrasse des Schulauer Fährhauses in Wedel.

**AUSBLICK:** Fahne „dippen“ und kräftigen Sound auf die Außenlautsprecher geben: An diesem Pult schalten und walten die Wedeler Begrüßungskapitäne.

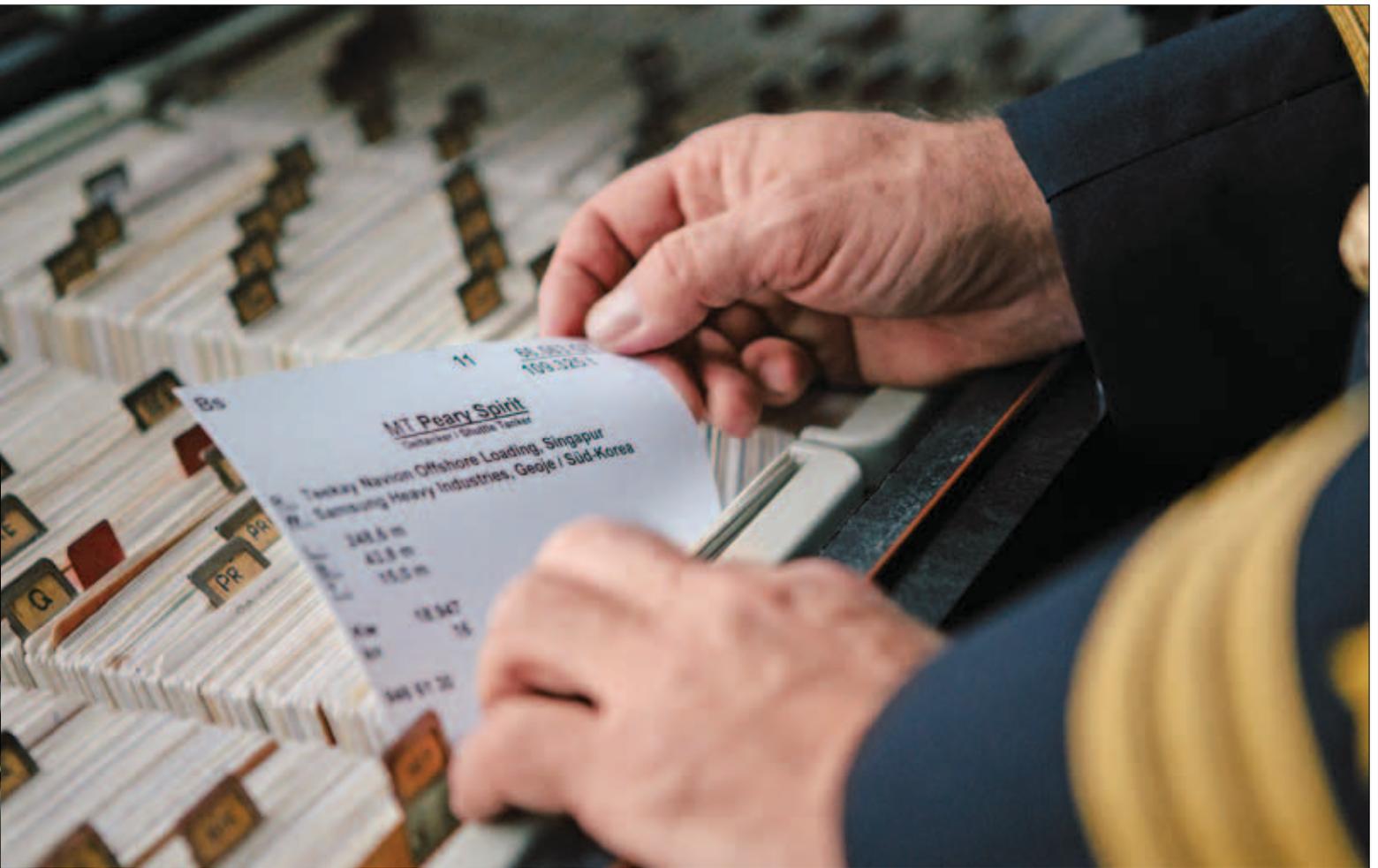


Ganz selten kommt es sogar vor, dass die korrekte Hymne fehlt: „Einmal habe ich einen Frachter begrüßt, der in Ulan Bator registriert war – mitten in der Mongolei. Ein THB-Redakteur wusste zufällig, dass die Mannschaft überwiegend aus Letten bestand. Also hab ich die Hymne Lettlands gespielt.“

Die Crew hat sich gefreut. „Die Besatzungsmitglieder sind oft monatelang unterwegs. Wenn sie hier ein ihnen vertrautes Lied hören und Grußworte in einer Sprache, die sie verstehen, sind sie oft gerührt“, erklärt Eckart Bolte. „Das wissen wir aus zahlreichen Briefen von Kapitänen aus aller Welt.“

Manchmal bedanken sich die Seefahrer dafür auf eindrucksvolle Weise. Wie die Mannschaft des Segelschiffs „Gloria“ der kolumbianischen Marine: Vor dem Auslaufen des Seglers rief die Gattin des kolumbianischen Konsuls an und bat, ausnahmsweise die Landesflagge Kolumbiens zu hissen; Eckart Bolte suchte schnell das passende Tuch und ließ es am Fahnenmast flattern.

Kurz darauf erschien die „Gloria“ – und bot einen beeindruckenden Anblick: Der Dreimaster war über die Toppen geflaggt, und 80 Kadetten mit schwarzen, roten und „goldenen“ Hemden hatten sich in „Passieraufstellung“ in der gesamten Ta-



**ANSAGE:** Eckart Bolte ist der dienstälteste Begrüßungskapitän. Die angekündigte „Peary Spirit“ ist mit ihren wichtigsten Daten auf einer der über 17.000 Karteikarten verzeichnet.

ßungsanlage. Eckart Bolte bereitet das Ritual vor. Er zückt die Karteikarte, die richtige Musikdatei ist ausgewählt und startklar. Da schiebt sich hinter den Uferbäumen auch schon der rot-schwarze Bug des 249 m langen Schiffes hervor.

Bolte steht am Steuerpult, „dippt“ per Knopfdruck die Hamburg-Flagge und wünscht den Seeleuten mithilfe des internationalen Flaggenalphabets „Gute Fahrt!“. Dann beginnt die akustische Performance: fanfarengleich zunächst ein paar Takte „Steuermann! Lass’ die Wacht!“ aus Wagners „Fliegendem Holländer“, dann die traditionellen, schon vor Jahrzehnten eingesprochenen Grußworte vom Band und schließlich die Hymne der Bahamas.

Als die Musik verklungen ist, greift Bolte zum Mikro. Jetzt erfahren die Mittagsgäste im Restaurant neben Namen, Typ, Reederei und Flagge des Schiffes weitere Details: „Die ‚Peary Spirit‘ 2011 in Südkorea gebaut, hat eine Tragfähigkeit von 109.325 Tonnen und einen Tiefgang von 15 Metern. Der Tanker nimmt jetzt Kurs auf die norwegischen Ölfelder.“ Da zeigt der schwimmende Koloss bereits sein Heck. Man kann sich gar nicht wehren: Dieser Ort versprüht eine gute Portion Fernweh. ...

kelage verteilt. „Wenn ich an dieses imponierende Bild denke, bekomme ich heute noch eine Gänsehaut“, sagt Bolte.

### Lautstarke Antwort

Und noch eine Geschichte hat er parat: „Es war ein herrlicher Sommerabend. Die ‚Queen Mary 2‘ sollte uns um ein Uhr nachts passieren; für unser Begrüßungsritual natürlich zu spät. Doch auf dem Haf radar war schon am Abend abzusehen, dass sie früher ankommen würde. Und tatsächlich kam sie um 22 Uhr 22! Weil die Terrasse noch voll besetzt war, habe ich den vielen Gästen trotz der späten Stunde einige Informationen über die ‚Königin

der Meere‘ gegeben – allerdings über die nicht so weit schallenden Terrassenlautsprecher. Schiffsbesatzung und Passagiere habe ich nur über unsere Lichtzeichenanlage begrüßt.“

Der Kapitän bedankte sich für den Empfang mit einem dreifachen Hornsignal – und ausgerechnet das Horn der „Queen Mary 2“ ist das lauteste der Welt. „Da konnte ich ruhig auch noch die Hymne auf die Elbe hinausschicken“, so Bolte. „Dafür dankte die ‚QM 2‘ prompt mit einem zweiten ohrenbetäubenden Signal.“

Stromaufwärts hat indes die „Peary Spirit“ ihre Leinen losgemacht. Mit etwa 10 Knoten nähert sie sich nun der Begrü-

# Neue Schiffe



BBC EMERALD	
IMO-NUMMER	9504750
REEDEREI	Bockstiegel GmbH
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	2013
TYP	Mehrzweckfrachter
TONNAGE	12.838 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	14.371 TDW
LADEKAPAZITÄT	958 TEU (28 Reefer)
WERFT	Jiangzhou Union, Ruichang (CHN)
LÄNGE	153,48 Meter
BREITE	23,20 Meter
TIEFGANG	9,10 Meter
MOTOR	MAN-B&W 6S46MC-C8
LEISTUNG	8.280 kW
GESCHWINDIGKEIT	17,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd





## MSC ANTALYA

IMO-NUMMER	9605152
REEDEREI	Schulte Group
FLAGGE	Hongkong
ABLIEFERUNG	Mai 2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	94.402 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	111.862 TDW
LADEKAPAZITÄT	9.403 TEU (1.000 Reefer)
WERFT	Shanghai Jiangnan Changxing (CHN)
LÄNGE	299,88 Meter
BREITE	48,20 Meter
TIEFGANG	14,00 Meter
MOTOR	MAN-B&W 9S90ME-Cp
LEISTUNG	52.290 kW
GESCHWINDIGKEIT	22,2 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



## SWAKOP

CHARTERNAME	-	TYP	Massengutfrachter	BREITE	30,00 Meter
IMO-NUMMER	9607447	TONNAGE	24.341 BRZ	TIEFGANG	10,10 Meter
REEDEREI	DAL/John T. Essberger Group	TRAGFÄHIGKEIT	34.274 TDW	MOTOR	Wärtsilä 5RT-flex50
CHARTERER	-	KRANE	4 x 35 Tonnen	LEISTUNG	6.900 kW
FLAGGE	Madeira/Portugal	WERFT	Yangfan Group, Zhoushan (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	15 Knoten
ABLIEFERUNG	2013	LÄNGE	180,00 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd

# Der Museumsmaler

Uwe Lütgen zieht die Betrachter seiner Kunstwerke mitten ins Geschehen. Dort ist er auch, wenn er in seinem Atelier im Internationalen Maritimen Museum Fragen zu seiner Arbeit beantwortet. Text und Fotos: Eigel Wiese



**D**istanz zum dargestellten Geschehen findet der Betrachter auf den Gemälden von Uwe Lütgen nur selten. Meist fühlt er sich, als sei er mittendrin. Bei Regatten von Segelyachten der Kaiserzeit hat man das Gefühl, der Besatzung über die Schulter schauen und eine der Schoten geradezu greifen zu können, sieht die Emotionen in den Gesichtern der um den Sieg bangenden hochgestellten Persönlichkeiten.

So viel Nähe verlangt Genauigkeit in den Details. Aber bis hin zu den abgebildeten Knoten, den belegten Leinen, die Einzelheiten stimmen. Man merkt den Bildern von Uwe Lütgen an, dass der Ma-



ler Seefahrtserfahrung hat, seit seinem 16. Lebensjahr sogar selbst Segler ist. Er ist in Hamburg-Nienstedten aufgewachsen, nicht weit von der Elbe entfernt. Mit historischen Schiffen kennt Uwe Lütgen sich aus, seit er am Restaurieren eines alten Finkenwerder Fischkutters beteiligt war.

## Mut zu großen Formaten

Uwe Lütgen betrachtet seine Bilder als Handwerk, handwerklich hat er seinen Beruf auch erlernt: als Theatermaler an Hamburger Bühnen. Da war die großformatige Darstellung von Perspektiven wichtig. Den Mut, selbst in großen Formaten zu malen, fand er 1995, als russische Künstler während der Art Maritim, der jährlichen Kunstausstellung auf der Hamburger Bootsausstellung Hanseboot, großformatige Bilder zeigten. Die unter diesem

Eindruck geschaffenen großen Formate des Hamburgers hängen heute in vielen Kontoren Hamburger Reeder.

Als im Jahr 2008 das Internationale Maritime Museum Hamburg aus der Sammlung Peter Tamm entstand, legte der Stifter Wert darauf, auch das Atelier eines maritimen Malers zu zeigen. Die Wahl fiel auf Uwe Lütgen, der seither jede Woche sonnabends einige Stunden in dem dort eingerichteten Atelier malt.

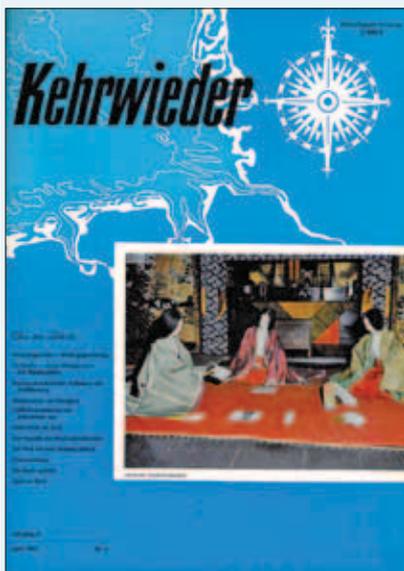
Doch wirklich zum Malen kommt er selten. Denn oft sprechen ihn Museumsbesucher an und haben Fragen zu seiner Arbeit. Daraus entwickeln sich Gespräche zum Thema maritime Malerei. Besonders jüngere Besucher, die selbst gern malen, erkundigen sich nach Techniken und Bildaufbau. Es sind Fragen, die Uwe Lütgen gern beantwortet. ...



**DETAILS:** Mit großer Sorgfalt widmet sich Uwe Lütgen auch den scheinbaren Kleinigkeiten.

## Bunt und lehrreich ist die Welt

„Weiß gegen Farbig“, „Roter Bambusvorhang“, „Gelbes Meer“, „blaue Ameisen“, „Blaunasen vor Neufundland“: ein skurriler roter Faden.



### Aus dem Inhalt

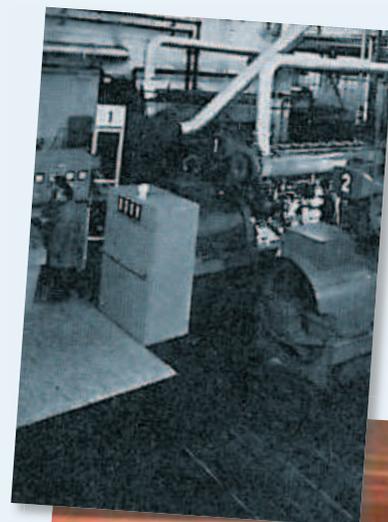
- Nord gegen Süd – Weiß gegen Farbig
- De Gaulle – neuer Wegbereiter der Machtpolitik?
- Betriebswirtschaftliche Aufgaben der Schiffsleitung
- Wiedersehen mit Shanghai
- Schiffsüberwachung vom Schreibtisch aus
- Unser Heim an Land
- Eine Regatta der Neufundlandfischer
- Der Trick mit dem Samstag-Scheck
- Schmunzelauge
- Die Macht und ich
- Sport an Bord

„Das christliche Abendland“ sieht sich von „Rußland und China, Atheisten und Farbige(n)“ herausgefordert: „Weiß gegen Farbig“, also „Nord gegen Süd“, freie gegen Planwirtschaft. Der „Rote Bambusvorhang“ in Shanghai gibt den Blick auf viel Grau, Braun und Schwarz (Kohlehafen) frei, die Chinesen stecken wie „blaue Ameisen“ in ihren Arbeitsanzügen. Blaunasen sind die Nova-Scotia-Segelschiffe der Neufundlandfischer, benannt nach einer Kartoffelsorte, die hier besonders gut gedeiht. Apropos gedeihen: Die Zeit ist überreif für einen „Tag des Zahnkarpfens“, schließlich verdanken wir ihm den Bau des Panamakanals. Der erste Bauversuch scheiterte, weil die Malaria mücke sich als wahrer Elefant entpuppte und die Arbeiter hinwegraffte.

Der Zahnkarpfen wurde angesiedelt und verschlang die Mückenlarven fortan lustvoll. – Weltberühmt ist auch Joseph Conrad Korzeniowski aus der Ukraine: 1874 mit 17 Jahren Schiffsjunge, später Kapitän auf englischen Handelsschiffen und schließlich Autor von Südseegeschichten, Novellen und Romanen. – Die Vorzüge eines OKAL-Fertighauses für die Familie locken den Leser zurück an Land. „Der Trick mit dem Samstag-Scheck“ macht Mut zur Finanzierung. – Die Londoner Shell-Zentrale beobachtet den Betrieb ihrer Tanker nun vom Schreibtisch aus. Überhaupt die Briten: Ein „Westland“-Hoverkraft „SR N 2“ zischt vor der königlichen Südküste nonstop eine Rekordstrecke entlang, und die Ship Research Association nimmt Geräuschstichproben (!) an Bord von Schiffen für eine bessere Schalldämmung in der Zukunft.



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



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

# Neue Bücher...



**EINBLICK:** Die Geschichte der Seefahrt ist eine Geschichte der Männer, die als Händler, Krieger und Entdecker hinausfahren und die Weltmeere eroberten. In dem großen Text-Bild-Band stehen die großen Seefahrer der Geschichte im Fokus – Admirale und Reeder, Meuterer und Piraten.

## Kaufmann – Krieger – Diplomat

Die Lebensgeschichten bedeutender Schiffs- und Flottenführer von der Antike bis zur Neuzeit erlauben eine Reise durch 2.500 Jahre Seefahrt, eine informative illustrierte Chronologie von Themistokles, dem Sieger von Salamis, über Zheng He, den chinesischen „Kolumbus“, bis zu Admiral Wilhelm Canaris, Leiter des militärischen Nachrichtendienstes der Wehrmacht bis 1944.

Die kompakte Chronologie am Ende des Buches fasst zusammen: In der Antike fokussieren sich europäische Seefahrer vor allem auf den Mittelmeerraum, im Mittelalter kommen die Nord- und die Ostsee dazu. Die Entdeckung der Seewege nach Indien und Amerika läutet nach Meinung vieler Historiker die Neuzeit ein. Europa errichtet mittels Seefahrt und Seeschiffen weltweite Kolonialreiche. Die Segelschiffslotten der Kolonialmächte ermöglichen ab dem 18. Jahrhundert die Markierung weltweiter Einflussphären, z. B. im Indischen Ozean und der Karibik. Im 20. Jahrhundert wird die Nutzung der Meere schließlich geopolitischen imperialen Interessen unterworfen und gehorcht einer „ozeanischen Strategie“. Heute werden 90 Prozent des Welthandels zu See abgewickelt.

Der Marinehistoriker Jann M. Witt hat viel Bekanntes unter anderem Aspekt zusammengefügt, mit gesonderten Erklärungen und Illustrationen versehen. Weitaus interessanter: die Entwicklung des menschlichen Weltbildes durch die Entdeckungen allgemein wenig bekannter Seefahrer aus China, Japan, dem arabischen Raum und Nordeuropa. Im Vordergrund stehen die historischen Porträts. In Infokästen erfährt der Leser Wissenswertes über den Seekrieg in Antike und Mittelalter, die Hanse, Piraten, die Navigation auf hoher See und vieles mehr. Ein abwechslungsreiches Buch für jeden, der sich für Geschichte und Kultur der Seefahrt interessiert.



Jann M. Witt: **Eroberer der Meere. Krieger, Händler und Entdecker von der Antike bis heute. Text-Bild-Band. 192 Seiten, geb. Viele Abb. und Fotos. ISBN: 978-3-8062-2597-6. 39,95 Euro.**

Abbildungen: WBG

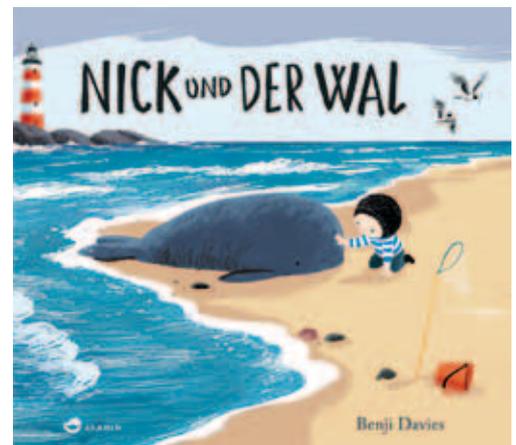
## Der Sturmwal und sein Freund

Nicks Papa ist Fischer. Er fährt jeden Morgen sehr früh mit seinem Boot aufs Meer und kehrt spät heim. Nick bleibt mit sechs Katzen allein zu Haus und beschäftigt sich den Tag lang allein. Zu entdecken gibt es am Meer genug,

So auch am Morgen nach einem nächtlichen Sturmgeheul: Da liegt tatsächlich ein Wal am Strand! Nick weiß, dass Wale ins Wasser müssen. Das Meer vor der Nase, fällt ihm aber die heimische Badewanne ein ...

Nick muss verstehen lernen, warum der Wal sich in seiner Badewanne nicht wohlfühlt. Zur Freundschaft gehört manchmal auch der Abschied – so weh das auch tut. Herzerwärmende Bilder von Benji Davis und sanfte Moral.

**Benji Davis, Johanna Hohnhold (Übers.):**  
**Nick und der Wal. Bilderbuch für muntere Fische ab 4 J. 32 Seiten, gebunden.**  
**ISBN: 978-3-84890-076-3.**  
**12,90 Euro.**



## Nadelöhr zu Wasser

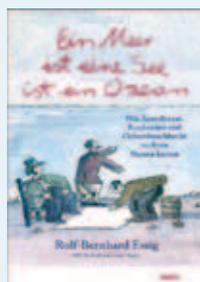


Etwa zwölf Stunden benötigt ein Schiff für die rund 100 Kilometer auf dem am dichtesten befahrenen Nadelöhr der Welt.

Der Blick von der Schiffsbrücke würdigt informativ und unterhaltsam die Besonderheiten des Nord-Ostsee-Kanals, seiner angrenzenden Land- und Ortschaften sowie der Menschen – und zwar in einer Geschwindigkeit, die Lust auf eine ebensolche Reise bzw. eine Radtour entlang der Ufer macht.

**Lars Bessel: Der Nord-Ostsee-Kanal. Mit einem Containerfrachter von Hamburg nach Kiel. DVD. [www.avisomedia.de](http://www.avisomedia.de). 15,90 Euro.**

## Namenswurzelgeflechte



So nennt Rolf-Bernhard Essig seine maritimen Essenzen 2.0. Hier geht es um die kuriosen Bezeichnungen und Farben der Gewässer unseres Planeten.

Über die Jahrhunderte entstand ein scheinbarer Irrgarten von Bezeichnungen für die Gewässer auf unserem Planeten, dabei meinen Bosphorus und Oxford ursprünglich das Gleiche. Essig klärt diese Namenswurzelgeflechte auf und unterhält dabei charmant-brillant.

**Rolf-Bernhard Essig (Text), papan (Ill.): Ein Meer ist eine See ist ein Ozean. 255 S., geb., ISBN: 978-3-86648-189-3. 14,95 Euro.**

## Reisetagebuch



Gelb – weiß – altgold – rosa – so signalisiert die Sonne den Tageslauf in Island. Es gibt viele Wörter für die See und kochenden Treibsand – seltsam.

Sarah Moss zieht mit ihrer Familie beruflich für ein Jahr als „ütlendingur“ nach Reykjavik. Sie staunt, konzentriert sich auf das Wesentliche und taucht dadurch reflektiert in die isländische Gesellschaft, Sprache und Natur ein. Dank an die Übersetzerin Nicole Seifert!

**Sarah Moss: Sommerhelle Nächte. Unser Jahr in Island. Roman. 400 Seiten, gebunden. ISBN: 978-3-86648-186-2. 22,00 Euro.**



## Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Stolpmünder Weg 5 | 23669 Timmendorfer Strand / Germany

**Telefon** +49 (0) 4503 702 660 - 0  
**Fax** +49 (0) 4503 702 660 - 15

**E-Mail** [info@freiereedereiinspektoren.com](mailto:info@freiereedereiinspektoren.com)  
**Web** [www.freiereedereiinspektoren.com](http://www.freiereedereiinspektoren.com)

# Kalender

APRIL / MAI 2014



Foto: Michael Hollmann

## Linienfahrt im Umbruch

Neue Mega-Allianzen, immer größere Schiffe, extreme Ratschwankungen – die Linienschifffahrt macht seit einigen Jahren einen beschleunigten Wandel durch. Eine gründliche Bestandsaufnahme sowie einen Ausblick für die Branche bietet die Global Liner Shipping-Konferenz. Die Veranstaltung, die früher jährlich in London stattfand, kommt dieses Jahr Anfang April nach Hamburg. Eine gute Gelegenheit für die in der Hansestadt aktiven Tramp-Reeder, Finanzierer und maritimen Dienstleister, aktuelle Trends und Strategien im Linienschifffahrtsmarkt genauer auszuleuchten.

09.04./10.04. HAMBURG

Global Liner Shipping  
[www.globallinershipping.com](http://www.globallinershipping.com)

## APRIL

06.04.-10.04. SYDNEY (Australien)  
International Association of Ports and Harbors (IAPH)  
[www.iaphsydney2014.com](http://www.iaphsydney2014.com)

06.04.-11.04. SINGAPUR  
Singapore Maritime Week  
[www.smw.sg](http://www.smw.sg)

07.04.-11.04. LONDON (Großbritannien)  
Background to Shipping  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

08.04./09.04. SINGAPUR  
TOC Container Supply Chain Asia  
[www.tocevents-asia.com](http://www.tocevents-asia.com)

08.04.-10.04. HELSINKI (Finnland)  
Arctic Shipping Forum  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

08.04.-11.04. HOUSTON (USA)  
Breakbulk Education Workshop  
[www.breakbulk.com](http://www.breakbulk.com) 09.04./10.04.

HAMBURG  
Global Liner Shipping  
[www.globallinershipping.com](http://www.globallinershipping.com)

09.04./10.04. KOPENHAGEN (Dänemark)  
4th Scandinavian Shipping & Ship Finance  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

09.04./10.04. LONDON (Großbritannien)  
LNG and CNG for Transport Forum  
[www.ibcenergy.com](http://www.ibcenergy.com)

09.04.-11.04. NANJING (China)  
China International Marine, Port & Shipbuilding Fair  
[www.china-ship.com](http://www.china-ship.com)

09.04.-11.04. TOKIO (Japan)  
Sea Japan  
[www.seajapan.ne.jp](http://www.seajapan.ne.jp)

14.04. LONDON (Großbritannien)  
Seatrade 2014  
[seatrade-awards.com](http://seatrade-awards.com)

14.04./15.04. LISSABON (Portugal)  
Short Sea Shipping 2014  
[www.sss2014.org](http://www.sss2014.org)

15.04. HAMBURG  
„Maritime Labour Convention in der Praxis“  
[www.nautischer-verein-hamburg.de](http://www.nautischer-verein-hamburg.de)

23.04./24.04. MARRAKESCH (Marokko)  
2nd Med Ports  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

28.04./29.04. DUBAI (Ver. Arab. Emirate)  
Global Liner Shipping  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

## MAI

06.05./07.05. SÃO PAULO (Brasilien)  
Container Handling Technology Brazil  
[www.portfinanceinternational.com](http://www.portfinanceinternational.com)

08.05. RIO DE JANEIRO (Brasilien)  
Port Reforms & Regulations in Brazil  
[portfinanceinternational.com](http://portfinanceinternational.com)

09.05.-11.05. HAMBURG  
825. Hafengeburtstag  
[www.hamburg.de/hafengeburtstag](http://www.hamburg.de/hafengeburtstag)

12.05./13.05. ODESSA (Ukraine)  
Black Sea Freight 2014  
[www.viva-consult.com.ua](http://www.viva-consult.com.ua)

12.05.-15.05. ANTWERPEN (Belgien)  
Breakbulk Europe 2014  
[www.breakbulk.com](http://www.breakbulk.com)

12.05.-15.05. VLAARDINGEN (Niedert.)  
BUNKEREXPERIENCE  
[www.bunkerexperience.com](http://www.bunkerexperience.com)

13.05./14.05. KOPENHAGEN (Dänemark)  
European Manning & Training Conference  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

14.05. HAMBURG  
„Manövrieren von Schiffen – Neue Forschungsergebnisse und innovative Lösungen“  
[www.stg-online.org](http://www.stg-online.org)

15.05./16.05. GÖTEBORG (Schweden)  
European Sea Ports Conference  
[www.espo-conference.com](http://www.espo-conference.com)

19.05./20.05. SAO PAULO (Brasilien)  
Port and Terminal Development Brazil  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

21./22.05. HAMBURG  
The 36th Motorship Propulsion & Emissions Conference  
[www.propulsionconference.com](http://www.propulsionconference.com)

## Impressum

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

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

**Chefredakteur:**  
Dr. Dirk Max Johns,  
[johns@reederverband.de](mailto:johns@reederverband.de)

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

Dr. Ines Lasch,  
Tel.: 040 - 350 97 241,  
[laschi@reederverband.de](mailto:laschi@reederverband.de)

**Redaktion:**  
printprojekt  
Peter Lindemann &

Hanns-Stefan Grosch GbR  
[info@print-projekt.de](mailto:info@print-projekt.de)  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg

**Mitarbeit:**  
Michael Hollmann  
(Versicherungen)

**Anzeigen:**  
JDB Media GmbH  
Janina Kummerfeldt  
Tel.: 040 - 46 88 32 - 35,  
[kummerfeldt@jdb.de](mailto:kummerfeldt@jdb.de)

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2014

**Abonnements und Vertrieb:**  
AZM Gehrke GmbH  
Abonnentenbetreuung  
Doris Krüger

Feldstraße 23  
23858 Reinfeld  
Tel.: 04533 - 2077 - 12  
Fax: 04533 - 2077 - 21  
E-Mail: [abo@deutsche-seeschifffahrt.de](mailto:abo@deutsche-seeschifffahrt.de)

**Grafik und Lithografie:**  
Lohregel Mediendesign,  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg,  
[info@58vier.de](mailto:info@58vier.de)

**Titelbild:** Christoph Papsch

**Druck:**  
Druckzentrum  
Neumünster,  
[info@druckzentrum-neumuenster.de](mailto:info@druckzentrum-neumuenster.de)

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

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

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

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



UmweltPartnerschaft

gedruckt auf  
FSC-zertifiziertem  
Papier

# DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder



# HSBA HAMBURG SCHOOL OF BUSINESS ADMINISTRATION

Die HSBA ist die Hochschule der Hamburger Wirtschaft und bietet duale sowie berufsbegleitende betriebswirtschaftliche Bachelor- und Master-Studiengänge an.

**MBA Shipping-Stipendium durch den VDR**  
**Master Info Day:**

**1. April 2014, 17:30 Uhr**

Anmeldung & Informationen: [www.hsba.de/mba-shipping](http://www.hsba.de/mba-shipping)

## Shipping (MBA)

berufsbegleitender MBA-Studiengang, Bewerbung auch ohne ersten Hochschulabschluss möglich

## Maritime Management (B.Sc.)

dualer Bachelor-Studiengang

## Logistics Management (B.Sc.)

dualer Bachelor-Studiengang

## Business Administration, Specialisation Shipping (B.Sc.)

dualer Bachelor-Studiengang



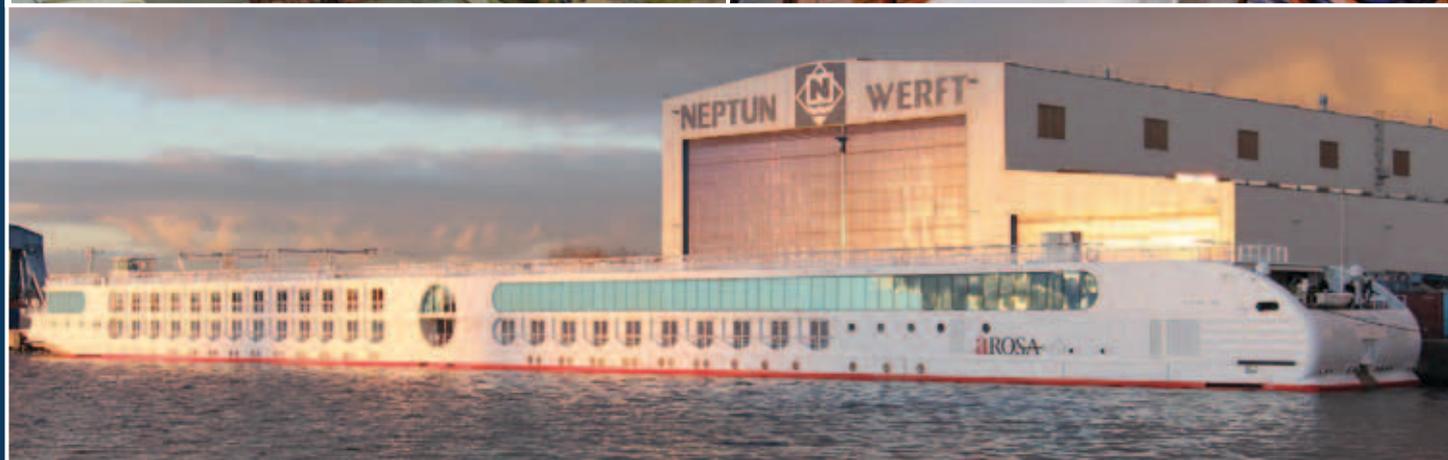
**HSBA Hamburg School of Business Administration**

Alter Wall 38 | 20457 Hamburg | 040/36 13 8 - 700 | [info@hsba.de](mailto:info@hsba.de) | [www.hsba.de](http://www.hsba.de)



# NEPTUN WERFT

ROSTOCK 1850



[www.neptunwerft.de](http://www.neptunwerft.de)