

DEUTSCHE ●●● Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

C 13703

€ 6,-

MAI 2014

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

FESTMACHER

Die Strippenzieher

28



OXFORD-STUDIE

Experten analysieren die Bedeutung der Schifffahrt für die EU

22

INFRASTRUKTUR

Fußball-WM: Brasiliens Häfen mit Engpässen

38

AUSSTELLUNG

Faszinierende Einblicke in die Welt der Ozeane

50

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.

Von wahren Werten, schwierigen Händen und faszinierenden Bildern



Den Blick auf die Schifffahrt zu schärfen – das hat sich die europäische Reederorganisation ECSA (European Community Shipowners' Associations) auf die Fahne geschrieben. Der Verband, an dessen Spitze der Deutsche Thomas Rehder steht, geht jetzt in die Offensive. Dass ein Großteil der Waren übers Meer zu uns kommt, mag vielleicht Allgemeinort sein. Doch erst wer genauer hinschaut, kann die Bedeutung der Schifffahrt für unser aller Wohlstand ermessen. Beitrag zur Wirtschaftsleistung, Arbeitsplätze, Steuern und Abgaben: **Die Studie des renommierten Analysehauses Oxford Economics** macht deutlich, welchen Wert die europäische Schifffahrtsindustrie für die Gemeinschaft hat – und der kann sich wahrlich sehen lassen (ab Seite 22).

Auch wenn moderne Technik längst an Bord der Schiffe und in den Häfen Einzug gehalten hat: Bei vielen Tätigkeiten kommt es auch auf handwerkliches Geschick und körperliche Fähigkeiten an. Den richtigen Schwung raus haben **die Festmacher des Bremer Dienstleisters Festma**: Sie sorgen dafür, dass die großen Schiffe im Hafen ordentlich vertäut werden – ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit. Einen Einblick in ihre aufreibende Arbeit gibt die Reportage ab Seite 28.

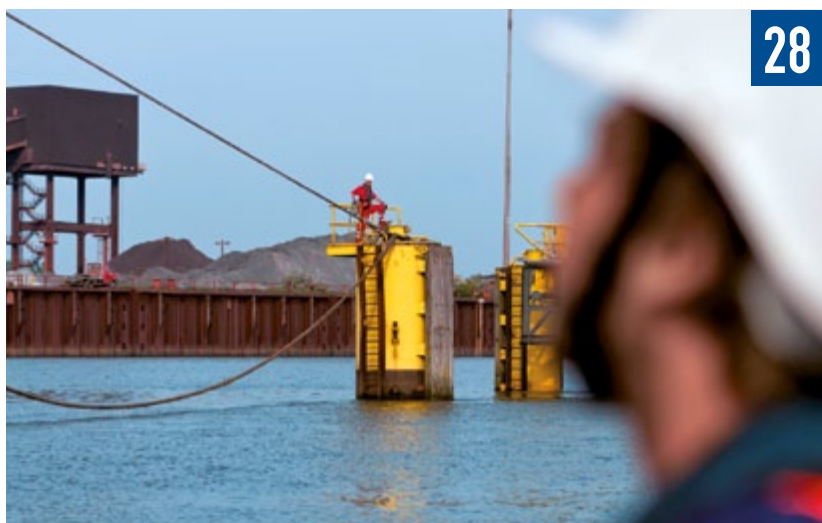
Mehr Schiffe würden gern in Brasiliens Häfen festmachen. Doch es kommt immer wieder zu Verzögerungen, wie auch die Reederei Hamburg Süd in ihrer Jahresbilanz (ab Seite 14) moniert. **Die Infrastruktur am Zuckerhut** liegt im Argen – und das kurz vor Beginn der Fußball-WM, die Südamerikas Giganten schon bald im besten Licht erscheinen lassen soll (ab Seite 38).

Ganz dunkel ist es dagegen in der Tiefsee: Unterhalb von 200 Meter Wassertiefe verirren sich kaum noch Lichtreflexe in den Ozean. Dem Fotografen Solvin Zankl sind auf seinen Reisen trotzdem faszinierende Aufnahmen gelungen – etwa an Bord von Tauchrobotern im Rahmen wissenschaftlicher Expeditionen. Eine Auswahl seiner Bilder ist jetzt auf einer Ausstellung im Kieler GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung zu sehen. Titel: **„Ozeane – Expedition in unerforschte Tiefen“** (ab Seite 50).

Spannende Einblicke und viel Spaß bei der Lektüre
wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 05/2014



... 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 JAHRESBILANZ**
Schwieriges Umfeld, passables Ergebnis:
Die Reederei Hamburg Süd legt ihre
Zahlen für 2013 vor

- 18 GEFAHRGUT**
Sicher auf See: Risikominimierung
beim Transport gefährlicher Ladung

- 20 KONSOLIDIERUNG**
MPC Steamship und Thien & Heyenga
nehmen Ahrenkiel unter ihre Fittiche

- ▶ **22 STUDIE**
Oxford Economics analysiert die Bedeutung
der Schifffahrtsbranche für Europa

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- ▶ **28 HAFENSERVICE**
Dienstleister für die Schifffahrt: Bremens
Festmacher bei ihrer Arbeit im Hafen

- 36 JUBILÄUM**
Maritime Forschung und Beratung:
60 Jahre Institut für Seeverkehr und Logistik

- ▶ **38 INFRASTRUKTUR**
Engpass: Brasiliens Häfen
vor der Fußball-WM

- 42 SCHIFFFAHRTSMÄRKTE**
Deutsche FondsResearch analysiert
die Situation der Branche

... LOGISTIK & FINANZEN

- 43 FINANZIERUNG**
Neues von Fonds und Zweitmarkt
- 44 VERSICHERUNGEN**
Bilanz der nordischen Versicherer •
Namen und Nachrichten
- 46 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur •
Nautische Redensarten
- ▶ **50 AUSSTELLUNG**
Ozeane – Expedition in unerforschte
Tiefen: Faszinierende Fotos von
Solvin Zankl im Kieler GEOMAR
- 56 SERIE: DIE AUSRÜSTER**
Piening Propeller: Hier dreht sich
seit 85 Jahren alles um den Antrieb
- 58 GESCHICHTE**
Whitby: James Cooks Start
und Graf Draculas Ziel
- 59 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Horst Werner Janssen,
Kapitänsreeder und Elsfl ether Mäzen

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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

38



50



62



Unterwasser-Bollwerke für Venedig

Einst war es das Meer, das die Venezianer vor landseitigen Einnahmeversuchen geschützt hat. Doch mittlerweile kommt die Bedrohung für die bedeutenden architektonischen Meisterwerke der Lagunenstadt von der Wasserseite. Der natürliche Hochwasserschutz ist durch die Begradigung von Flüssen, die Verbreiterung von Buchten und das Ausbaggern der Lagune geringer geworden, der Meeresspiegel steigt. Mehr als 60-mal im Jahr gefährdet „Aqua Alta“ das UNESCO-Weltkulturerbe – um 1900 herum kam das Hochwasser nur 10-mal vor.

Im November 1966 stand die Stadt infolge von Dauerregen, Hochwasser und Scirocco zwei Meter unter Wasser. Die Sanierungskosten waren enorm. Nach Jahrzehnten der Debatte wurde 2003 mit dem Bau von MOSE (MODulo Sperimentale Elettromeccanico), einem beweglichen Flutschutzwehr, begonnen. MOSE soll die venezianische Lagune bei ungewöhnlich hohen Wasserständen provisorisch von der Adria trennen. Dazu dienen 78 Tore, die die drei kleinen Buchten der Lagune versiegeln. Jedes Tor ist etwa 30 m hoch, 20 m breit, 5 m dick und wiegt 300 Tonnen. Während normaler Gezeiten liegen die mit Wasser gefluteten Tore auf dem Meeresboden. Droht das Wasser einen Meter über das mittlere Hochwasser zu steigen, werden die Tore mit Druckluft gefüllt und so aufgerichtet. Das dauert eine gute halbe Stunde.

Das Satellitenbild zeigt einige der MOSE-Installationen. Zu sehen ist ein gekrümmter Wellenbrecher südlich vom Südwellenbrecher der kleinen Strandbadbucht. Eine neue künstliche Insel auf der Lagunenseite der Bucht enthält die Technik für die Tore, die sich in zwei Reihen auf beiden Seiten der Insel unter Wasser befinden. Für MOSE wurden fünf Millionen Kubikmeter Sand und Schlick bewegt. Das System soll bis 2016 voll funktionsfähig sein. Die Investitionskosten werden auf rund 6,4 Mrd. Euro geschätzt.

www.mosevenezia.it



Foto: NASA



Hapag-Lloyd



Jürgen Weber übergibt den Vorsitz des Aufsichtsrates von Hapag-Lloyd bereits im Herbst an **Michael Behrendt**, der Ende Juni als Vorstandsvorsitzender ausscheidet. Weber war seit Juni 2012 Aufsichtsratschef. Er

sollte in dieser Funktion nicht nur die Nachfolge von Behrendt regeln, sondern auch dafür sorgen, dass Hapag-Lloyd weiter bestens aufgestellt ist und wächst.

„Ich sehe diese Aufgaben nun als erfüllt an. Rolf Habben Jansen ist seit Anfang April Mitglied des Vorstandes und wird Michael Behrendt Ende Juni als Vorsitzender ablösen. Hapag-Lloyd hat trotz des schwachen Umfeldes im Marktvergleich überdurchschnittliche Ergebnisse abgeliefert. Durch das Zusammengehen mit der CSAV-Containersparte wird Hapag-Lloyd zur Nummer vier der Industrie aufsteigen.“ Es sei somit der ideale Zeitpunkt, den Vorsitz im Aufsichtsrat an Behrendt weiterzugeben, so Weber: „Er kann dann die wichtige Integration der CSAV-Containersparte in den Hapag-Lloyd-Konzern mit seinem Wissen weiterhin nah begleiten.“

Carl Büttner



STIPENDIAT: Lars Weich mit Winfried Schumann (Carl Büttner, r.) und Prof. Ralph Becker-Heins (l.).

Seit sieben Jahren unterstützt die Bremer Traditionsreederei Carl Büttner Shipmanagement Nautik-Studierende der Universität Bremen ein Semester lang finanziell. Jetzt erhielt **Lars Weich**, Nautik-Student im sechsten Semester, das Carl-Büttner-Stipendium in Höhe von monatlich 400 Euro. Die Übergabe an den 24-Jährigen erfolgte bei der Carl Büttner Shipmanagement GmbH.

Kriterien zur Vergabe des Stipendiums, das nicht zurückgezahlt zu werden braucht, sind nicht ausschließlich gute Noten der Be-

werberinnen und Bewerber. Auch Aspekte wie Persönlichkeitsbild, soziales Engagement und ein klar definiertes Berufsziel werden berücksichtigt. Die Stiftungskommission setzt sich aus Kapt. Winfried Schumann als Vertreter der Carl Büttner Shipmanagement GmbH und Prof. Kapt. Ralph Becker-Heins als Repräsentant der Hochschule Bremen zusammen.

ISWAN



PREISÜBERGABE: Ulrich Paulsdorff (l.) von der Reederei Wallem mit ILO-Chef Guy Ryder.

Das in Hongkong ansässige Schifffahrtsunternehmen Wallem ist Reederei des Jahres. Die Auszeichnung wird vom International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN) vergeben. Nominiert wurde Wallem als einer der führenden Arbeitgeber für Seefahrer weltweit. Bei der feierlichen Preisverleihung übergab der Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), Guy Ryder, die Urkunde an Wallem-Manager **Ulrich Paulsdorff**. Die Zeremonie fand bei der ILO in Genf statt.

Dierk Faust



Dierk Faust ist neuer Vorsitzender der Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten. Die 1918 gegründete Branchenorganisation ist auch Mitglied des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler (ZVDS).

Faust ist im Hauptberuf Geschäftsführer der mittelständischen Lübecker Reederei Hans Lehmann, die auch eine Schiffsagentur und einen Terminalbetrieb umfasst. Bestätigt wurden bei der Jahreshauptversammlung als Vorstände Frank Maaßmann (TT-Line, stellvertretender Vorsitzender), Mikko Juelich (Containerships CSG) und Björn Klaus (Oldendorff Carriers). Geschäftsführer der Lübecker Schiffsmakler ist Holger Lehmann (ebenfalls Reederei Lehmann).

Übersee-Club



Die Sprecherin des Vorstandes der Werbeagentur thjnk ag, **Karen Heumann**, ist jetzt Präsidiumsmitglied im Hamburger Übersee-Club. Das Kuratorium wählte die renommierte Werberin im Rahmen einer

Ergänzungswahl einstimmig in das Gremium, das VDR-Präsident Michael Behrendt leitet.

Marine



Fregattenkapitän **Jörg Buddenbohm** führt künftig das Kampfschwimmer-Bataillon der Marine. Die älteste Spezialeinheit der Bundeswehr besteht seit 50 Jahren und bekam zum Jubiläum den Status als Bataillon. Die

Elitetruppe mit rund 130 Kampfschwimmern bildet nun das Kommando Spezialkräfte der Marine. Zu den Aufgaben gehören u.a. Terrorismusbekämpfung und Aufklärungsaktionen in Häfen. Buddenbohm ist selbst ausgebildeter Kampfschwimmer.

SHS



PRÜFUNGSBESTE: Schulleiter Holger Garbelmann (l.) und Prüfer Jan Ahuis (r.) mit Absolventen.

Florian Berchner, Jelde-Moritz Brunken (beide Bugsier), Mischa Hoten (URAG), Maximilian Krüger (F. A. Vinnen), Philipp Meyer (Ahrenkiel) und Michael Petersen (Hermann Wulff): Sechs der Auszubildenden zum Schiffsmechaniker an der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule (SHS) haben ihre Prüfungen mit besonders guten Ergebnissen abgelegt. „Eine bemerkenswerte Anzahl“, so Holger Jäde, Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (BBS).



Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Wer Qualitätsschifffahrt will, muss Green Shipping fördern

Die Geschichte der deutschen Schifffahrt ist trotz der langen Krise eine Erfolgsgeschichte – weltweit und auch innerhalb Europas, wie eine neue Studie von Oxford Economics eindrucksvoll zeigt: Für ihre zweitgrößte Handelsflotte der EU beschäftigen deutsche Reeder 94.000 Menschen an Bord und an Land. Mit über 1,2 Milliarden Euro trägt die Schifffahrt viel zum Steueraufkommen in Deutschland bei, mehr als bei allen europäischen Mitbewerbern. Die Bruttowertschöpfung beträgt mit gut elf Milliarden Euro jährlich ein Fünftel der gesamten EU-Schifffahrtsindustrie – und liegt damit in Deutschland weit vor Eisenbahn (6,8 Milliarden Euro) oder Luftfahrt (5,7 Milliarden Euro).

Diese Erfolgsgeschichte gerät zunehmend in Bedrängnis. Die durchschnittliche Charrate über alle Schiffstypen betrug in den 1990er-Jahren – vor dem großen Boom – noch 12.000 US-Dollar pro Tag und Schiff. Seit Beginn der Schifffahrtskrise Ende 2008 hat sich die Situation drastisch verschlechtert. Die Charraten sind vielfach nicht kostendeckend und liegen im Mittel bei 9.600 US-Dollar – 20 Prozent unter dem Niveau der 1990er-Jahre. Inflationsbereinigt sind es sogar mehr als 50 Prozent! Auch die Linienreeder leiden unter niedrigen Frachtraten und steigenden Brennstoffpreisen. Bunkeröl kostet heute dreimal so viel wie noch vor fünf Jahren.

In dieser Situation werden die Reeder in rascher Folge mit neuen und kostenträchtigen Umweltschutz-Regularien konfrontiert. Schiffsbrennstoff wird sauberer, aber auch teurer. Ballastwasser zur Stabilisierung des Schiffes darf bald nicht mehr unbehandelt abgegeben werden, um „blinde Passagiere“ wie die Chinesische Wollhandkrabbe nicht zu verbreiten. Anlagen zur Säuberung von Schiffsabgasen sind eine finanzielle und technische Herausforderung.

Unbestritten: Der Schutz der Meeresumwelt und die Senkung der Emissionen aus der Schifffahrt sind wichtige Anliegen. Sie werden daher auch von der Schifffahrt unterstützt und vorangetrieben. Allerdings greifen gerade die neuen Umweltauflagen für existierende Schiffe massiv in die Investitionsrechnung und Wirtschaftlichkeit jedes Schiffes ein. Wie können die deutschen Reeder ihre hart erarbeitete Position im Spitzenfeld der Weltschifffahrt verteidigen?

Damit Qualitätsschifffahrt unter Einsatz von Spitzentechnologie in Deutschland weiter erfolgreich sein kann, müssen Wirtschaft und Politik partnerschaftlich zusammenarbeiten. Die Regierungsparteien haben sich im Koalitionsvertrag dazu bereit erklärt, die Reeder auf ihrem grünen Kurs zielgerichtet zu unterstützen. Darauf zählen wir jetzt.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Karrieretage an Bord von AIDA-Schiffen

Wer sich für einen Job bei Deutschlands Marktführer für Kreuzfahrten interessiert, kann sich bei den AIDA Career Days 2014 bewerben.

Am 13. Mai, 12. Juni und 27. August lädt AIDA Cruises nach Rostock-Warnemünde auf die „AIDAbella“ und am 20. September auf die „AIDamar“ ein. Am 24. Juni, 13. August und 18. Oktober können interessierte Bewerber in Hamburg auf der „AIDAluna“ oder „AIDA Sol“ Kreuzfahrtluft schnuppern. „Mit den Career Days wollen wir qualifizierte Fach- und Führungskräfte für einen Job an Bord von AIDA begeistern. Hier wartet ein abwechslungsreicher Arbeitsplatz in einem jungen und internationalen Team, mit dem man um die Welt reist“, sagt Haike Witzke, Vice President Human Resources Management. www.aida.de

Schiffroutenoptimierung im Fokus

Die Hochschule Emden/Leer und die Reederei Briese forschen gemeinsam an Schiffroutenoptimierung.

Ziel des Projektes „ROBUST (Routen-, Befrachtungsplanung und -steuerung für die Seeschifffahrt)“ ist es, anhand historischer Wetterdaten und aktueller Vorhersagen sowie der Leistungsfähigkeit verschiedener Windantriebskonzepte und aktueller Frachtdaten zu berechnen, wie sich Routen so anpassen lassen, dass die verfügbare Windenergie

maximal genutzt werden kann und dennoch die logistischen Ziele, beispielsweise Terminrestriktionen für die Ladung, erreicht werden können. Auf einem Schiff der Reederei Briese, der „BBC Hudson“, ist dazu eine Reihe von Messinstrumenten installiert worden, die über ein Jahr lang Daten erfassen sollen.

www.hs-empden-leer.de

FORSCHUNG:
Auf der „BBC Hudson“ ist eine Reihe von Messinstrumenten installiert.



Foto: Hasenpusch



PARTNER: Hapag-Lloyd-Vorstandschef Michael Behrendt und Oscar Hasbún, CEO von CSAV.

GRÖSSE: Zusammen erreichen die beiden Unternehmen weltweit Platz 4 der Linienreedereien.

Hapag-Lloyd AG und CSAV besiegeln Zusammenschluss

Chilenen werden zunächst mit 30 Prozent Anteilseigner bei Hamburger Reederei.

Hapag-Lloyd und die chilenische Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) haben einen bindenden Vertrag über die Zusammenlegung des Containergeschäfts von CSAV mit dem Hapag-Lloyd-Konzern geschlossen. Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Wettbewerbsbehörden soll das Containergeschäft von CSAV vollstän-

dig in Hapag-Lloyd aufgehen. Hauptsitz des Unternehmens bleibt Hamburg. Durch die Integration gehört Hapag-Lloyd künftig mit rund 200 Schiffen und einer Gesamttransportkapazität von ca. einer Mio. TEU sowie einem jährlichen Transportvolumen von mehr als sieben Mio. TEU und etwa neun Mrd. Euro Umsatz zu den vier größten Linienreedereien der Welt. Ein Börsengang ist geplant.

www.hapag-loyd.com



Fotos: Hapag-Lloyd



FREMDKÖRPER: In Ballastwasser werden Organismen wie die Kieselalge in andere Gewässer transportiert.

Ballastwasser: Probleme ungelöst

Internationale Schifffahrtsverbände warnen vor ernsthaften Problemen bei der Umsetzung der IMO-Konvention zum Ballastwassermanagement.

Alle wichtigen maritimen Organisationen – darunter die International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO, Intercaro, Intertanko und CLIA – üben einhellig Kritik an der Entscheidung des IMO-Komitees zum Schutz der Meeresumwelt (MEPC). Sie sei erfolgt, ohne die von der Branche aufgeworfenen Fragen zu beantworten bzw. die detailliert aufgeschlüsselten Probleme zu lösen.

Dabei geht es etwa um die mangelnde Robustheit des aktuellen IMO-Typpenehmigungsverfahrens für die teure Ausrüstung zur Ballastwasserbehandlung und die Kriterien für Probe-Entnahmen durch die Hafenstaatverwaltungen. Das MEPC habe beschlossen, diese Kritik erst nach In-

krafttreten der Konvention zu berücksichtigen. Diese steht noch aus, weil einige Mitgliedstaaten das Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben.

Auch die wichtigsten Flaggenstaaten teilen die Vorbehalte am MEPC-Beschluss. Die Branche betont, dass das Inkrafttreten der Konvention Milliardeninvestitionen seitens der Reeder erfordert, obwohl Zweifel bestehen, ob die derzeitige Technik auch wirklich funktioniert und das Ziel, unerwünschte Organismen aus bestimmten Meeresregionen fernzuhalten, auch erfüllt wird. Verbesserungen an den Vorgaben ließen sich aber relativ leicht umsetzen. Bis dahin raten die Schifffahrtsorganisationen weiteren Mitgliedstaaten ausdrücklich davon ab, die Konvention zum Ballastwassermanagement zu ratifizieren.

www.ics.org

Fotos: AW/Michels, Hasenpusch

Maritimer Koordinator zu Besuch beim VDR

Die Stärkung der maritimen Wirtschaft war eines der Themen der Gespräche von Uwe Beckmeyer in Hamburg.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung und Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie (BMWi) traf in Hamburg mit Vertretern der maritimen Wirtschaft zusammen. Dabei ergab sich auch die Gelegenheit zum Meinungsaustausch mit dem Geschäftsführenden Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, Ralf Nagel. Inhalt der Gespräche waren Fragen rund um die Stärkung der maritimen Branche mit dem Schwerpunkt Infrastrukturpolitik.

Beckmeyer eröffnete außerdem den 3. Hamburger Schifffahrtsdialog, bei dem das BMWi und der VDR zu den Veranstaltern gehören.

www.bmwi.de

TREFFEN: Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, und Ralf Nagel (VDR).



Foto: Frank Krems

Today's Frontiers
Tomorrow's
Front Lines

Delivering solutions
to the most pressing
operational challenges.



Scandlines mit weniger Gewinn

Die deutsch-dänische Reederei erzielte 2013 ein operatives Ergebnis von 172 Mio. Euro.

Das waren 5,5 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Umsatz blieb trotz rückläufiger Zahlen beim Autotransport weitgehend stabil (ca. 505 Mio. Euro). Grund waren Zuwächse im Frachtgeschäft und bei Catering und Bordverkäufen. Auf der Route Rostock-Gedser gab es technische Probleme mit den Fähren. Sie sollen Anfang 2015 durch zwei Nachfolger mit Hybridantrieb ersetzt werden. www.scandlines.de

FÄHRE: Rückgänge beim Fahrzeugtransport.



Foto: Scandlines



VORGABE: Effizientestes jemals gebautes Mehrzweckschiff.

Reederei Auerbach bestellt erstmals Neubauten

Auerbach Schifffahrt baut seine Flotte von Mehrzweckschiffen aus und übernimmt das komplette Management für das innovative „E-Ship 1“.

Die Hamburger Reederei hat zwei Neubauten bei der chinesischen Werft Jiangzhou Union in Auftrag gegeben. Der Preis beträgt jeweils rund 18,5 Millionen US-Dollar. „Wir nutzen damit das gegenwärtig niedrige Preisniveau“, sagt Lucius Bunk, einer der beiden Geschäftsführenden Gesellschafter von Auerbach. Bei den beiden bestellten Frachtern handelt es sich um eine grundlegende Neuentwicklung der sogenannten E/F-Typen, die weltweit zu den beliebtesten Multipurpose-Schiffen zählen. Die 12.500 Tonnen tragenden Schiffe mit Zwischendecks wurden in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den

Leeraner Reedereien Briesa – Weltmarktführer im Mehrzwecksegment – und Krey entwickelt. Besonderes Augenmerk liegt auf Effizienz und Umweltfreundlichkeit: „Unser Ziel ist es, das effizienteste jemals gebaute Mehrzweckschiff in Fahrt zu bringen“, sagt Auerbach-Geschäftsführer Alexander Tebbe.

Das 2010 gegründete Unternehmen ist mittlerweile auch in Bereederung und Crewing eingestiegen: Erster externer Auftraggeber ist das Auricher Energieunternehmen Enercon. Auerbach übernimmt für den größten deutschen Hersteller von Windkraftanlagen das komplette Management seines innovativen Frachters „E-Ship 1“. Seit Jahresanfang wurden dafür zehn neue Mitarbeiter eingestellt, darunter acht deutsche Seeleute.

www.auerbach-schifffahrt.de

Illustration: Auerbach

Hansa Shipping optimiert sein Flottenmanagement

Die Reederei Hansa Shipping setzt den Internet-Service fleettracker.de im Flottenmanagement ein.

In der Seeschifffahrt werden Effizienz und ein schneller Informationsaustausch immer wichtiger. Damit wachsen die Ansprüche ans Flottenmanagement. „Bisher haben wir die Fahrplandaten per E-Mail von Bord an Land durchgegeben. Dort wurden sie erfasst und an alle Beteiligten weitergeleitet. Das war nicht

nur umständlich, sondern auch zeit- und kostenaufwendig“, so Hansa Shipping-Kapitän Andrey Shtarkov. Der Fleettracker-Internet-Service löst das Problem. Er stellt dem gesamten Team Fahrplandaten wie ETA, ETD und ETB, Agentendaten sowie Ankunfts- und Abfahrts-Reports übersichtlich und zeitnah zur Verfügung. Das Tracking-Modul liefert stündliche Positionsmeldungen, das Analyse-Modul hilft bei der Auswertung. www.hansashipping.de

EINSATZ: Die neue Software wird in das bestehende System an Bord integriert.



Foto: Hasenpusch

Zwölf Jahre Haft für Pirat

Das Landgericht Osnabrück hat einen Somalier zu zwölf Jahren Gefängnis verurteilt – wegen seiner Beteiligung an einem Piratenüberfall auf einen Tanker.

Das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied des VDR, Ralf Nagel, begrüßte das Urteil: „Piraterie ist ein schweres Verbrechen gegenüber den Seeleuten und eine Bedrohung für die friedliche Handelsschifffahrt, auf die wir alle angewiesen sind.“ Der Prozess habe gezeigt, mit welcher Brutalität die Piraten gegen die Schiffsbesatzung vorgehen, um ihre Ziele zu erreichen. „Die Zahl der Piratenangriffe vor Somalia ist stark zurückgegangen, weil Marinestreitkräfte auf See und die Reeder mit Schutzvorkehrungen an Bord der Schiffe für Sicherheit sorgen“, so Nagel. Es sei daher wichtig, dass der Bundestag das Mandat für den europäischen Marine-Einsatz ATALANTA verlängere. Piraterie bleibe eine ernsthafte Bedrohung. www.reederverband.de

Kühne + Nagel im Plus



SEEHANDEL: Verwaltungsratspräsident Karl Gernandt freut sich über gute Zahlen.

Das Logistikunternehmen Kühne + Nagel hat sein Containervolumen in der Seefracht im 1. Quartal 2014 um 6,9 Prozent erhöht.



Das waren 58.000 TEU mehr als im Vorjahresvergleich, hieß es aus der Schweizer Zentrale. Zuwächse gab es demnach vor allem auf den Routen von Europa nach Nordamerika und Asien. Dagegen habe das Latein-Amerikageschäft geschwächt.

Zwar sank der Nettoumsatz des Unternehmens im 1. Quartal insgesamt geringfügig von 4,18 auf 4,13 Mrd. Schweizer Franken – der Reingewinn konnte aber um 11,9 Prozent auf 150 Mio. Franken gesteigert werden.

K + N, 1890 in Bremen gegründet, beschäftigt weltweit an mehr als 1.000 Standorten in über 100 Ländern rund 63.000 Mitarbeiter.

www.kn-portal.com

Azubis in Oevelgönne

Kooperation von Hapag-Lloyd und Museumshafen geht in die zweite Runde.

2013 ein Lückenfüller, diesmal schon fest eingeplant: Zwölf Hapag-Lloyd-Azubis arbeiten fünf Tage lang am Anleger Neumühlen, um auf den Traditionsschiffen viel über die Geschichte von Dampf- und Segelschiffen zu lernen. Die Besatzungsmitglieder vom Museumshafen-Verein unterstützen sie dabei, ihre derzeit zehn Schiffe fahrbereit für die anstehende Saison zu machen. www.museumshafen-oevelgoenne.de



HANDARBEIT:
Freiwilliger Einsatz im Museumshafen Oevelgönne.



GANZ OBEN DABEI

Seit vier Jahrzehnten auf Erfolgskurs: Die Hochschule Emden/Leer ist Impulsgeberin für die Region und setzt Zeichen für innovative Entwicklungen im Nordwesten. 4400 Studierende in den vier Fachbereichen und ca. 400 Beschäftigte schätzen das Campusleben in persönlicher Atmosphäre an den Studienorten Emden und Leer. Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bietet die Hochschule ausgezeichnete Rahmenbedingungen für Forschung und Lehre. Sie möchten „ganz oben dabei“ sein?

An der Hochschule Emden/Leer ist am Studienort Leer im Fachbereich Seefahrt zum nächstmöglichen Zeitpunkt folgende Stelle befristet für zwei Jahre zu besetzen:

Lehrkraft für besondere Aufgaben (entsprechend der Qualifikation bis E 13 TV-L) Kennziffer Seef.-L 7

für das Lehrgebiet Nautik und für die Mitwirkung in der praxisorientierten Ausbildung.

Profil:

- ein abgeschlossenes Hochschulstudium (Diplom-Ingenieur/in, Bachelor of Science)
- der Besitz eines gültigen Befähigungszeugnisses für den nautischen Schiffsdienst gemäß § 3 (1) Abs. 2 SchOffzAusbV (Nautisches Befähigungszeugnis, unbegrenzt – Führungsebene)
- der Besitz eines Befähigungszeugnisses als Schiffsmaschinist/in an Maschinenanlagen mit einer Leistung bis 750 kW ist erwünscht
- Kenntnisse aus dem Bereich der Tankschiffahrt sind erwünscht
- pädagogische Eignung
- Fähigkeiten zum wissenschaftlichen Arbeiten
- sehr gute Sprachkenntnisse in Englisch

Von den Bewerberinnen/Bewerbern werden erwartet:

- eigenständige Lehrtätigkeit in den Studiengängen Nautik und Schiffs- und Reedereimanagement insbesondere im Bereich der STCW-Module
- Durchführung von Weiterbildungsveranstaltungen
- Betreuung und Wartung von Laborequipment (wie Navigationslabor, Dynamic Positioning Simulator, Liquid Cargo Simulator, Maschinenraumsimulator)
- Durchführung von Arbeiten im Rahmen der hochschulinternen Selbstverwaltung, insbesondere der Praxissemesterbetreuung
- Initiierung und Organisation von fachbereichsinternen studentischen Programmen (Tutorien, technische Projekte etc.)
- Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von Forschungsprojekten einschließlich wissenschaftlicher Dokumentation

Wir erwarten Teamgeist, Flexibilität, Freude an der Lehre und die Bereitschaft, an der akademischen Selbstverwaltung mitzuwirken.

Die Hochschule ist bestrebt, den Frauenanteil am wissenschaftlichen Personal zu erhöhen, und fordert Frauen nachdrücklich zur Bewerbung auf. Schwerbehinderte werden bei gleicher Eignung und Qualifikation bevorzugt eingestellt.

Eine Entfristung der Stelle ist geplant.

Bewerbungen sind mit den üblichen Unterlagen innerhalb von zwei Wochen unter Angabe der Kennziffer zu richten an:

Hochschule Emden/Leer
Personalabteilung
Constantiplatz 4
26723 Emden



www.hs-empden-leer.de

Schwieriges Umfeld, passables Ergebnis

Die Reederei Hamburg Süd zieht Bilanz für 2013 – und blickt gedämpft optimistisch in die Zukunft. Sorgen bereiten niedrige Frachtraten, Hoffnung machen bessere wirtschaftliche Rahmendaten.

Das Wachstum der Weltwirtschaft und der containerisierten Seetransporte lag 2013 geringfügig unter dem des Vorjahres. Die global verfügbare Stellplatzkapazität stieg durch Neubaulieferungen trotz ebenfalls steigender Verschrottungen erneut stärker an als die Containertransporte. Infolge der anhaltenden Überkapazität blieben die Frachtraten in den meisten Verkehren unter Druck bzw. gingen weiter zurück. Entlastend wirkten allein die

Brennstoffpreise, die vom Höchstniveau des Vorjahres aus leicht rückläufig waren.

Angesichts des verhaltenen Marktwachstums und operativer Probleme in den überlasteten Häfen Brasiliens (s. S. 38) konnte die Hamburg Süd zusammen mit ihrer brasilianischen Tochter Aliança im Liniengeschäft ihr Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr lediglich um 1 Prozent auf rund 3,3 Mio. TEU steigern. Bei leicht rückläufigen Frachtraten sowie einer

Abwertung der wichtigsten Erlöswährung US-Dollar gegenüber dem Euro um etwa 4 Prozent ging der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Schifffahrt um 3,9 Prozent auf 5,3 Mrd. Euro zurück.

Die weltweite Massengutschifffahrt war auch 2013 von hohen Überkapazitäten und leicht hinter den Erwartungen bleibenden Rohstofftransporten, insbesondere nach China, geprägt – auch wenn sich zum Jahresende eine leichte Entspan-



nung abzeichnete. Insofern konnten die Bulkaktivitäten der Hamburg Süd ebenso wie die Produktentankerfahrt kein positives Ergebnis aufzuweisen. Die Liniendienste zeigten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert und konnten sich auch im Branchenvergleich gut behaupten. Die Anzahl der in der Schifffahrtsgruppe tätigen Mitarbeiter blieb mit 4.491, davon 686 Seeleute, im Vergleich zum Vorjahr (4.512 Mitarbeiter) nahezu gleich.

80 Prozent höhere Investitionen

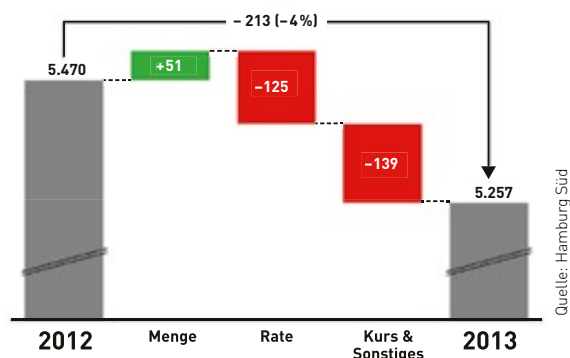
Trotz der insgesamt unbefriedigenden Geschäftssituation lagen die Investitionen mit insgesamt 450 Mio. Euro deutlich über denen des Vorjahres (247 Mio. Euro). Dabei handelte es sich im Wesentlichen um An- und Schlusszahlungen für zwölf 9.000/9.600-TEU-Schiffe und vier kleinere Neubauten mit jeweils 3.800 TEU.

Insgesamt wuchs die Weltwirtschaft mit rund 3 Prozent etwas schwächer als im Vorjahr. Während die weltweiten Containertransporte im Jahr 2013 um 3,7 Prozent zunahm, stieg die globale Stellplatzkapazität um knapp 6 Prozent (1 Mio. TEU) auf 17,3 Mio. TEU. Die Verschrotungen erreichten im Jahr 2013 zwar mit

Frachtraten und Eurokurs drücken Umsatz

Die erhöhten Transportleistungen konnte Hamburg Süd nicht in ein Plus beim Umsatz ummünzen. Der sank u.a. wegen niedrigerer Frachtraten und des im Vergleich zur Branchenwährung Dollar starken Euro um rund 213 Mio. oder knapp vier Prozent auf rund 5,26 Mrd. Euro.

Umsatzentwicklung Hamburg Süd 2012 / 2013 in Mio. EUR



knapp 500.000 TEU (über 200 Schiffe) ein Rekordniveau. Dennoch wuchs die Nettokapazität infolge der hohen Ablieferungsvolumina auch 2013 weiter. Auch die Bestelltätigkeit hat wieder zugenommen. Im Geschäftsjahr 2013 wurden 234 Schiffe mit einer Kapazität von insgesamt 1,83 Mio. TEU im Wert von 16,8 Mrd. US-Dollar geordert. Das sind 1,34 Mio. TEU mehr als im vorangegangenen Jahr.

Das Orderbuch lag Ende Dezember 2013 wieder bei über 20 Prozent der weltweit in Fahrt befindlichen Flottenkapazität. Allein im Segment der 9.000-TEU-Schiffe stieg das Bestellvolumen binnen weniger Monate von circa 50 auf rund 150 Einheiten an.

Angesichts der hohen Überkapazitäten stehen die Charraten bei den meisten Schiffsklassen unter Druck. Die Raten für Panamax-Schiffe (4.400 TEU ge- →

Foto: Hamburg Süd





Foto: Hamburg Süd

FÜHRUNGSCREW: Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung (Mitte), und seine Kollegen Frank Smet, Dr. Arnt Vespermann, Dr. Heino Schmidt und Peter Frederiksen (von links) steuern die Linienreederei Hamburg Süd, die zur Bielefelder Oetker-Gruppe gehört.

→ arless) lagen 2013 mit durchschnittlich 8.700 US-Dollar/Tag nur geringfügig über dem historischen Tiefststand aus dem Sommer 2009 und deckten damit zum Teil kaum die Betriebskosten – von Zins- und Tilgungsleistungen ganz zu schweigen.

Die Überkapazitäten lassen weiterhin keine – für die weltweite Linienschiffahrt dringend nötige – Restauration der Frachtraten zu. Erhöhungen konnten in einzelnen Verkehren nur für begrenzte Zeit durchgesetzt werden. Die im ersten Halbjahr einsetzende Erholung der Fracht-

raten für Kühlladung war nicht von Dauer. Im Jahresverlauf 2013 fielen die Raten in den meisten Verkehren wieder auf ein Niveau zurück, das angesichts der hohen Investitionen und Betriebskosten für Kühlcontainer und schiffsseitige Ausrüstungen vollkommen unzureichend ist.

Im ersten Quartal 2013 erreichte der Treibstoffpreis sein Jahreshoch bei 646 US-Dollar pro Tonne. Im weiteren Verlauf des Jahres sank der Preis für schweren Schiffsdiesel auf durchschnittlich knapp unter 600 Dollar: im Jahresdurchschnitt

ein Preisrückgang um etwa 7 Prozent. Die weltweiten Massenguttransporte nahmen um etwa 5,5 Prozent zu. Gleichzeitig fielen die Neubauablieferungen mit einer Kapazität von etwa 62 Mio. tdw deutlich niedriger aus als in den beiden Vorjahren (je rund 100 Mio. tdw) – bei anhaltend hohen Verschrottungen von Alttonnage. Gleichwohl erholten sich die Charraten für Bulker im Jahresverlauf nur geringfügig. Ähnliches gilt für die Produktentanker.

Die Flotte der Hamburg Süd umfasste Ende 2013 insgesamt 154 Schiffe, davon

Effizientere Schiffe

Die Grafik zeigt die kontinuierliche Modernisierung der Flotte von Hamburg Süd. Bemerkenswert: Die 9.600-TEU-Schiffe der aktuellen „Cap San“-Klasse verbrauchen pro Standardcontainer auf einer typischen Route nur wenig mehr als die Hälfte der bis 2007 ausgelieferten 3.700-TEU-Vorgänger-Typen.

Hamburg Süd – Schiffsgrößenentwicklung

Jahr	Klasse	Länge (m)	Breite (m)	Kapazität (TEU)	Verbrauch* (t/TEU)
2013/14	Cap San (neu)	ca. 336	ca. 48,2	ca. 9.600	0,30
2010/12	Santa	300	42,8	7.100	0,41
2004/09	Monte/Rio	272/286,5	40	5.500/5.900	0,50
2001/07	Cap San (alt)/Bahia	254	32	3.700	0,58
1990	Cap Trafalgar	200	32,2	2.000	0,63
1981	Monte Rosa	185	28	1.200	1,17

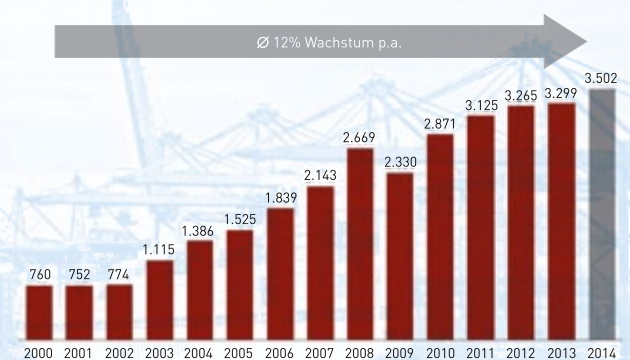
* geschätzter Bunkerverbrauch pro Carrying am Beispiel des SAEC-Dienstes

Quelle: Hamburg Süd

Mehr Ladung

Das Ladungsvolumen von Hamburg Süd ist – vom Einbruch im Krisenjahr 2009 abgesehen – sukzessive um durchschnittlich 12 Prozent pro Jahr gestiegen. Für 2014 erwartet das Unternehmen, dass insgesamt rund 3,5 Mio. Einheiten transportiert werden. Das wären 2,5-mal so viel wie vor zehn Jahren.

Ladungsvolumen/Carryings Hamburg Süd 2000–2014



Quelle: Hamburg Süd

45 gruppeneigene. 103 Schiffe wurden in den Liniendiensten und 51 ausschließlich gecharterte Schiffe im Trampbereich (Massengutschiffe, Produktentanker) eingesetzt.

Modernisierung der Flotte

Die eigene Flotte wurde um die ersten vier Neubauten von insgesamt sechs Schiffen der „Cap San“-Baureihe erweitert. Mit einer Kapazität von 9.600 TEU sind sie die bislang größten Schiffe der Hamburg Süd-Gruppe. Sie haben 2.100 Anschlüsse für Kühlcontainer an Bord und besitzen damit die größte Reefer-Kapazität weltweit. Die neuen Schiffe werden in den Diensten zwischen Asien bzw. Europa und der Ostküste Südamerikas eingesetzt.

Zusätzlich wurden auch bei der Hamburg Süd-Tochter Aliança vier 3.800-TEU-Schiffe für die brasilianische Cabotage in Dienst gestellt. Diese Wide-Beam-Neubauten setzen an der südamerikanischen Ostküste Maßstäbe in puncto Kosteneffizienz. Drei ältere Panamax-Schiffe der „Bahia“-Reihe (3.800 TEU) wurden Ende 2013 verkauft, drei weitere Anfang 2014.

Die in den Liniendiensten eingesetzte Stellplatzkapazität stieg um etwa 6 Prozent auf circa 457.000 TEU, die durchschnittliche Schiffskapazität um 7 Prozent auf 4.437 TEU. Die Reedereigruppe setzt ihre Strategie zur Effizienzsteigerung der Flotte fort. Mit der steigenden Durchschnittskapazität der Schiffe geht eine kontinuierliche Reduktion der Kosten pro Stellplatz einher.

Vor dem Hintergrund einer kräftigen Erholung der Frachtraten im weltweiten Kühlgeschäft war im Linienbereich ein deutlich besserer Start als im Vorjahr zu verzeichnen. Angesichts der unbefriedigenden Mengenentwicklung und der Überkapazitäten in den Asien-Verkehren gerieten die Ergebnisse im weiteren Verlauf des Jahres aber stark unter Druck.

Insgesamt konnte die Hamburg Süd das Ergebnis der Liniendienste im Vergleich zum Vorjahr leicht erhöhen, jedoch aufgrund des Ratendrucks in den Asien-Südamerika-Verkehren, der weiterhin unbefriedigenden Entwicklung der Mittelmeeraktivitäten und des Dienstes zwischen Europa und Indien/Pakistan

noch kein den Zielvorstellungen entsprechendes Gesamtergebnis erreichen.

Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) soll die Weltwirtschaft 2014 um 3,7 Prozent und der Welthandel um 4,5 Prozent zulegen. Selbst wenn sich die insgesamt positiven Prognosen als zutreffend erweisen sollten, ist mit einer nachhaltigen Erholung der Containerlinienschifffahrt im laufenden Jahr noch nicht zu rechnen. Dies ist im Wesentlichen auf die weiter steigende Überkapazität zurückzuführen.

Fokus auf Kostenoptimierung

Die Hamburg Süd wird ihre Aktivitäten in den Kernverkehren von und nach Südamerika ausbauen und – soweit sinnvoll – ihr Netzwerk ergänzen. Gestützt auf einen hohen Eigenanteil an modernen Schiffen und Containern, wird der Schwerpunkt im Jahr 2014 auf einer kontinuierlichen Verbesserung aller Kostenpositionen liegen. Insgesamt erwartet die Schifffahrtsgruppe für 2014 ein in etwa auf Vorjahresniveau liegendes operatives Ergebnis. ■■■

Sonderveröffentlichung

Erste Absolventen im MBA Shipping

Der Studiengang der HSBA legt den Fokus auf die strategischen Herausforderungen der Branche.

Die HSBA Hamburg School of Business Administration hat die ersten acht Absolventen des 2012 gestarteten Studiengangs MBA Shipping verabschiedet. Das berufsbegleitende Master-Programm habe sich inzwischen etabliert, so Studiengangsleiter Prof. Orestis Schinas: „In Deutschland gibt es kein vergleichbares Angebot.“

Der Studiengang zeichne sich durch hohe Internationalität, starke Praxisorientierung und den Fokus auf die strategischen Herausforderungen der Branche aus. „Der erste Jahrgang war ausgesprochen engagiert“, so Schinas. Die Studierenden hätten Erfahrungen aus verschiedenen Bereichen der maritimen Wirtschaft eingebracht. Auch mit den Abschlussarbeiten ist der Professor zufrieden: „Die Arbeiten beweisen Qualität

und verbinden die Theorie hervorragend mit aktuellen Themen aus der Praxis.“

Jahrgangssprecher Svante Matthias Fink bestätigt die positive Einschätzung: „Meine Erwartungen haben sich voll erfüllt. Durch das Studium habe ich mein Wissen erweitert und vertieft und kann nun ein wesentlich breiteres Spektrum im Unternehmen abdecken.“ Besonders bereichernd: der internationale Charakter des englischsprachigen Studiums mit Stationen in den Schiff-

fahrtszentren London, Piräus und Dubai und Studierenden aus aller Welt. Die Handelskammer Hamburg, der Verband Deutscher Reeder (VDR), die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten sowie die Hellenic Shipbrokers Association unterstützen den Studiengang. Der VDR vergibt ein Stipendium (volle Studiengebühren). Dazu findet am 16. Juni um 18 Uhr in der HSBA eine Informationsveranstaltung statt.

www.hsba.de/mba-shipping



Foto: HSBA/Totie

ERFOLG: Die ersten acht Absolventen des 2012 gestarteten Studiengangs MBA Shipping der Hamburg School of Business Administration (HSBA), die seit zehn Jahren besteht.

Sicher beladen

Farben, Lacke, Feuerzeuge, Parfüm: Auch ganz alltägliche Gebrauchsartikel gelten beim Transport als Gefahrgut. In der Schifffahrt gelten strenge Regularien, um Risiken durch Ladung so weit wie möglich auszuschließen. Text: Christof Schwaner

Der Transport von Gefahrgut über See ist ein alltäglicher Vorgang – und für Wirtschaft und Verbraucher unumgänglich. Fast jeder zehnte Container an Bord enthält heute gefährliche Güter. Dazu zählen auch Konsumartikel wie Farben und Lacke, Feuerzeuge und Parfüm. Strenge Anforderungen für alle Seeschiffe weltweit minimieren die beim Transport gefährlicher Güter bestehenden Risiken. Der Transport von Gefahrgütern, die nicht sicher befördert werden können, ist verboten.

Die grundlegenden Vorschriften für den Seetransport von gefährlichen Gütern sind im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie in den Internationalen Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgütern in verpackter Form (IMDG-Code) enthalten. Nationale Regelungen ergänzen diese Normen, etwa im Hinblick auf spezielle Sicherheitsvorkehrungen, die behördlichen Zuständigkeiten und den Umgang mit Rechtsverstößen. In Deutschland geschieht dies durch die Gefahrgutverordnung See (GGV See).

Weltweite Kennnummern der Vereinten Nationen beschreiben jeden Stoff, von dem eine Gefahr ausgehen kann (UN-Nummer). Der IMDG-Code enthält zu diesen Stoffen wichtige Informationen, wie

etwa Zusatzgefahren, Vorschriften für die Stauung sowie für technische und medizinische Maßnahmen bei Notfällen.

Sicherheit beginnt beim Versender

Voraussetzung für einen möglichst sicheren Seetransport ist, dass bereits der Versender eines Gefahrgutes bestimmte Vorgaben erfüllt. Er muss das Produkt entsprechend der von ihm ausgehenden Gefahr einer der neun Gefahrgutklassen des IMDG-Codes zuordnen, es richtig deklarieren und sicher im Container verpacken. Außerdem muss er diese Informationen an alle in der Transportkette Beteiligten korrekt weitergeben.

Jeder Gefahrgutcontainer wird von außen mit dem entsprechenden Gefahrgutsymbol gekennzeichnet. Der Versender muss zudem ein Beförderungsdokument

Vorschläge des VDR für mehr Sicherheit

Wie die Sicherheit beim Transport von Gefahrgut weiter verbessert werden kann, hat der Verband Deutscher Reeder (VDR) beim Gefahrgutausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und bei der AG Seeschifffahrt, die das Verkehrsministerium in Gefahrgutfragen beim Seetransport berät, vortragen. An erster Stelle müssen die Versender in die Verantwortung genommen werden:

- **Kontrollen:** Kontrollen in den Häfen und durch den Zoll müssen bereits vor der Verladung von Gefahrgütern auf ein Seeschiff stattfinden, um zu vermeiden, dass falsch deklarierte Güter an Bord gelangen und dort zu einer Gefahr werden können. Insbesondere in Asien sind bessere Kontrollen erforderlich.
- **Informationsaustausch:** Damit nicht deklarierte Gefahrgüter





erstellen, das gemäß IMDG-Code alle wesentlichen Informationen zum jeweiligen Gefahrgut enthält. Dazu gehören die UN-Nummer, die Gefahrgutklasse, Vorgaben zur Stauung und Trennung von anderen Gefahrgütern und spezielle Anforderungen für den Transport.

Bei der Buchung eines Seetransports übermittelt der Versender diese Daten an die Reederei, die sie in

containers regelmäßig überwacht werden muss, wird er so gestaut, dass er während der Fahrt für die Besatzung zugänglich ist.

Anhand der schiffseigenen Staupläne lässt sich genau feststellen, an welchem Stauplatz an Bord die einzelnen Gefahrgutcontainer verladen wurden. Zusammen mit der Gefahrgutliste verfügt die Besatzung damit über alle notwendigen Informationen für die Behandlung der Ladung während des Transports und um bei einem Notfall richtig zu reagieren.

Für den Notfall vorbereitet

Sollte es auf See zu einem Unfall mit gefährlicher Ladung kommen, sind Schiff und Besatzung darauf vorbereitet. Jedes Seeschiff verfügt nach dem SOLAS-Übereinkommen unter anderem über Rauchmelder, Wasser-Löschsysteme und CO₂-Löschanlagen. Die Besatzung übt wöchentlich die Abwehr von Bränden und den Umgang mit den Feuerlöscheinrichtungen und Rettungsmitteln.

Für Zwischenfälle mit Gefahrgut gibt es an Bord spezielle Unfallmerkblätter (UMD). Sie enthalten Hinweise für die Brandbekämpfung und bei Leckagen, die auf die unterschiedlichen Gefahrgutklassen zugeschnitten sind. Stoffdatenbanken halten zusätzliche Informationen über die Besonderheiten des jeweiligen Gefahrguts, seine Gefährdungspotenziale und gegebenenfalls einzuleitenden Bekämpfungs- und Rettungsmaßnahmen zur Verfügung.

Risiko falsch deklariertes Gefahrgut

Eine hohe Gefahr geht von nicht oder falsch deklarierten Gefahrgütern aus. Keine Reederei kann jeden einzelnen Container an Bord überprüfen. Die Besatzung muss sich darauf verlassen, dass der Versender gefährliche Güter richtig klassifiziert, verpackt und deklariert. Dieser ist dazu verpflichtet, da nur er die genauen Eigenschaften seines Produktes kennt. Nur so lassen sich an Bord eine sichere Beförderung gewährleisten und im Notfall die richtigen Schritte zum Schutz der Menschen und der Meeresumwelt sowie des Schiffes treffen. ...

besser identifiziert und aus dem Verkehr gezogen werden können, ist es wichtig, dass ein Informationsaustausch zwischen dem Zoll und den Gefahrgutbehörden erfolgt.

■ **Transportkette:** Auch die Empfänger von Gefahrgut sollten als Teil der Transportkette an der sicheren Beförderung mitwirken, indem sie etwa die Behörden über falsch deklarierte oder falsch verpackte Gefahrgutsendungen informieren und Vorschriften für den sicheren Transport an den Versender übermitteln.

■ **IMO-Regularien:** Alle Vertragsstaaten müssen die internationalen Gefahrgutvorschriften der IMO umsetzen und anwenden. Dafür ist insbesondere eine bessere länderübergreifende Zusammenarbeit der Behörden notwendig, um Sanktionen in dem Land, in dem Verstöße begangen wurden, durchzusetzen.

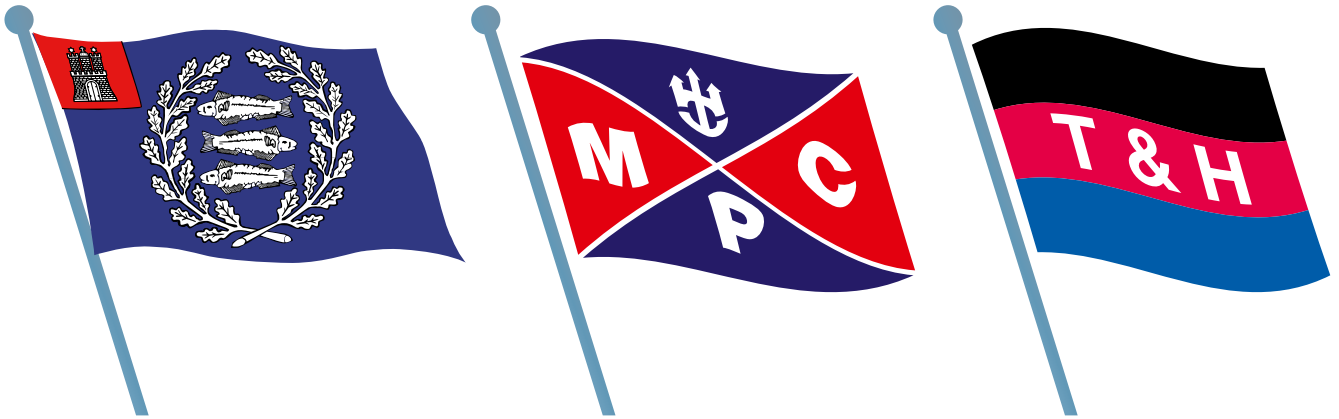
■ **Internet:** Der IMDG-Code sollte (wie andere Gefahrgut-Regelwerke auch) kostenlos und im Internet zugänglich sein. Jeder Versender muss sich über die Vorschriften informieren können.

ei-
ner Ge-
fahrgut-
liste mit den
vollständigen

Angaben ans Schiff
weitergibt. Hat eine
Reederei ihr Schiff ver-
chartert, ist der Charterer
dafür verantwortlich, die Infor-
mationen des Versenders an das
Schiff weiterzuleiten.

Verladung und Transport per Schiff

Die Stau- und Trennvorschriften des IMDG-Codes regeln, in welchen Bereichen die unterschiedlichen Gefahrgüter an Bord eines Schiffes verladen werden dürfen und welche Sicherheitsabstände an und unter Deck einzuhalten sind. So müssen bestimmte Gefahrgüter vor Sonneneinstrahlung geschützt werden oder dürfen nicht in der Nähe von anderen gefährlichen Gütern gestaut werden, falls dadurch Gefahren entstehen könnten. Wenn die Temperatur eines Gefahrgut-



Unter neuer Flagge

Weitere Konsolidierung in der deutschen Schifffahrt: MPC baut seine Reedereisparte aus und übernimmt gemeinsam mit Thien & Heyenga die Ahrenkiel-Gruppe, die schon länger auf Partnersuche war.

Die Hamburger MPC-Gruppe hat zusammen mit Thien & Heyenga über eine neu gegründete Gesellschaft die C.F. Ahrenkiel-Gruppe übernommen. Dazu gehören auch deren Reedereiaktivitäten in Deutschland und Zypern. Sie werden unter dem Dach Ahrenkiel Steamship mit denen der zur MPC-Gruppe gehörenden MPC Münchmeyer Petersen Steamship und der Thien & Heyenga zusammengeführt. Mit 62 Schiffen im technischen Management entsteht so eine neue Reedereigruppe, die in dem Containerbereich zu den Top-10-Schiffsmanagern weltweit zählt.

Die Übernahme der Ahrenkiel-Gruppe erfolgt vor dem Hintergrund der seit

Jahren anhaltenden schwachen Schifffahrtsmärkte und trägt zur Marktconsolidierung bei. Maßgeblich dafür war die von der HSH Nordbank geführte und von den anderen Gläubigerbanken begleitete Restrukturierung der Ahrenkiel-Gruppe.

Fokus auf mittlere Größen

Durch den Zusammenschluss von drei langjährig erfolgreich am Markt positionierten Schifffahrtsunternehmen werden Erfahrungen gebündelt und großenbedingte Skaleneffekte realisiert, die die Wettbewerbsfähigkeit der Ahrenkiel Steamship sowie Arbeitsplätze in Hamburg sichern. Die neue Reedereigruppe

steht auf wirtschaftlich und finanziell stabilem Fundament.

Die Ahrenkiel Steamship bietet kommerzielles und technisches Management an und fokussiert sich dabei auf Containerschiffe und Bulker, mit Schwerpunkt auf dem mittleren Größensegment. Die Befrachtung von insgesamt 139 Schiffen wird dabei gemeinsam mit der Reederei Buss (GB Shipping & Chartering) durchgeführt; die Schiffe werden weiterhin unter dem Namen „CONTCHART“ vermarktet. Deren Aktivitäten starteten am 1. April 2012. Das technische Management soll künftig unter dem Markennamen Ahrenkiel Steamship betrieben werden – so



ÜBERNAHME: Die Ahrenkiel-Schiffe sind künftig Teil einer neuen Unternehmensgruppe.

bleibt 64 Jahre nach Gründung der Reederei immerhin der Name erhalten.

Peter Ballreich, geschäftsführender Gesellschafter von Thien & Heyenga, erläutert die Transaktion, die zum 1. April 2014 wirksam geworden ist: „Seit Anfang 2012 arbeiten die MPC Steamship und Thien & Heyenga an Konzepten zur Bewältigung der ruinösen Schifffahrtskrise eng zusammen. Dazu gehört auch die Planung der Zusammenführung unserer beiden Reedereien mit Ahrenkiel zu einer neuen, wettbewerbsfähigen Reedereigruppe, die nun ihren Betrieb unter dem Namen Ahrenkiel Steamship aufnimmt. Unsere Industrie benötigt dringend eine Erholung der Märkte. Wir glauben, für die Zukunft gut aufgestellt zu sein.“

Basis für Wachstum

Dazu zählen auch Volumenvorteile: „Durch den Zusammenschluss erreichen wir eine Größe, die es uns ermöglicht,

deutlich kosteneffizienter auf einem hohen Servicelevel agieren zu können. Dies sichert unsere Wettbewerbsfähigkeit in dem aktuell sehr herausfordernden Marktumfeld und bietet gleichzeitig eine gute Basis für Wachstum, wenn die Märkte sich wieder erholen“, erläutert Constantin Baack, Geschäftsführer der Ahrenkiel Steamship. „Finanzierungspartner und Charterer arbeiten heute bevorzugt mit integrierten, professionell und finanziell solide aufgestellten Unternehmen zusammen – hier sehen wir die Ahrenkiel Steamship sehr gut positioniert.“

Dr. Axel Schroeder, geschäftsführender Gesellschafter der MPC-Gruppe, ergänzt: „Die Schifffahrt zählt zu den Kernsegmenten der MPC-Gruppe. Mit der Übernahme der Ahrenkiel-Gruppe entsteht ein breit aufgestelltes Schifffahrtsunternehmen, das mit technischem Management, Befrachtung, Restrukturierung und Finanzierung Leistungen über die gesamte Wertschöpfungskette anbietet.“

MPC Steamship

Die 1999 gegründete Hamburger Reederei MPC Münchmeyer Petersen Steamship ist Teil der MPC-Gruppe. Die MPC Steamship ist u.a. als Commercial and Technical Ship Manager für Containerschiffe und Massengutfrachter tätig und übernimmt das Chartering sowie den An- und Verkauf von Schiffen. Die MPC Steamship managt eine Flotte von 19 Schiffen.

Thien & Heyenga

Die Bereederungs- und Befrachtungsgesellschaft Thien & Heyenga wurde 1977 in Hamburg gegründet als umfassender Anbieter von Schiffmanagement-Dienstleistungen. Die Flotte umfasst heute 24 Schiffe.

Zukunfts-Schmiede.

Als eine der führenden Reedereien der Welt ist die NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG auch mit der Ausbildung des Seepersonals der Zeit voraus. Im hochmodernen Schiffsführungssimulator der NSBacademy lösen Kapitäne und Offiziere in authentischen Szenarien Problemsituationen, bevor sie an Bord entstehen. Kommen auch Sie zu uns, und fordern Sie unsere Erfahrung!

www.dsw.de

REEDEREI NSB

Basic and Advanced Training ShipHandlingSimulator

NEU im NSBacademy Angebot:

- ECDIS Training (BSH approval)
- Maritime Resource Management Training (Swedish Club)
- Training of Theoretical and Practical SAR in our ShipHandlingSimulator
- Dangerous Goods Training (IMDG)

Nautical Technical Simulation Centre
NSB academy



Harburger Straße 47 – 51
21614 Buxtehude
T +49 4161 645-1702
F +49 4161 645-1709
info@nsb-academy.com
www.nsb-academy.de
www.reederei-nsb.com

Motor für Europas

Eine Studie im Auftrag des europäischen Reederverbands ECSA zeigt die ökonomische Bedeutung der EU-Schifffahrtsindustrie für die Gemeinschaft auf. Text: Hanns-Stefan Grosch

In der öffentlichen Wahrnehmung fristet Europas Schifffahrt oft noch ein Schattendasein – trotz ihrer beträchtlichen ökonomischen und gesellschaftlichen Bedeutung für die EU und ihre Bürger. Aus diesem Grund hat der europäische Reederverband ECSA beim Analyseunternehmen Oxford Economics eine Studie in Auftrag gegeben, die aufzeigt, was die Schifffahrt für Europa leistet:

„Die Ergebnisse der Oxford-Studie beleuchten, was die Industrie seit Jahren predigt: Die europäische Schifffahrt ist wichtig

für Europa, und die EU profitiert erheblich davon, wenn sie ihre Schifffahrtsindustrie fördert“, sagt ECSA-Präsident Thomas Rehder, Geschäftsführer der deutschen Reederei Carsten Rehder.

Gewichtiger Faktor

„Die Studie ist ein erster Schritt, um unsere Branche sichtbarer zu machen“, betonte ECSA-Generalsekretär Patrick Verhoeven. Und das hat sie wahrlich verdient: 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden auf Schiffen transportiert. Während

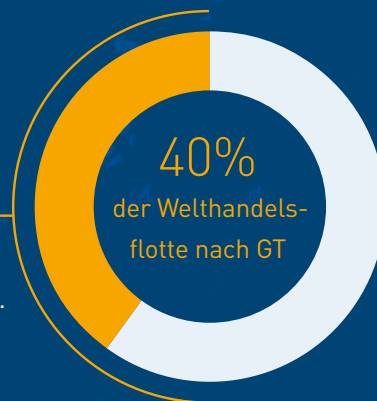
in den vergangenen zwei Jahrzehnten die globale wirtschaftliche Leistung um 135 Prozent stieg, legte der über die Weltmeere abgewickelte Handel um 180 Prozent zu.

Die Studie zeigt: Die Reeder aus den EU-Mitgliedstaaten und Norwegen haben hieran einen bedeutenden Anteil. Sie verfügen nach Tonnage über rund 40 Prozent der weltweiten Handelsflotte, wie Andrew P. Goodwin, Chefökonom von Oxford Economics, darlegte – bei Mehrzweckfrachtern, Fähren, Containerschiffen und Ro-Ro-Schiffen liegt der Anteil sogar

Foto: Petra Nowack - peno - Fotolia.com



Anteil der europäischen Flotte an der weltweiten Schifffahrt nach Schiffstyp.



145.000.000.000 €

BRUTTOINLANDSPRODUKT

Gesamtbeitrag der Schifffahrt (inkl. indirekter und induzierter Leistungen) zum EU-BIP.

Wohlstand

Fotos: ECSA



PLÄDOYER: ECSA-Generalsekretär Patrick Verhoeven betonte die Rolle der Schifffahrt.

über 50 Prozent. Innerhalb Europas stehen Griechenland, Deutschland und Norwegen an der Spitze. Drei Viertel der von Europa aus kontrollierten Flotte entfällt auf die klassischen Schiffstypen Bulker (28 Prozent), Öltanker (25 Prozent) und Con-

tainerschiffe (25 Prozent). Und immerhin 20 Prozent der Welthandelsflotte fahren unter einer europäischen Flagge.

Für Europas Wirtschaft spielt auch eine ganze Reihe von indirekten Effekten eine Rolle: Werften und Zulieferer, Hafengebiete, Banken und Versicherungen: Die Seeschifffahrt ist der maritime Taktgeber für eine ganze Reihe von Branchen. Dazu kommen Aufträge an Versorgungsunternehmen, Lebensmittellieferanten etc.

Insgesamt schätzen die Autoren der Oxford-Studie den Beitrag der Schifffahrt zur Wirtschaftsleistung Europas auf rund 145 Mrd. Euro. Dem entspricht ein direkter, indirekter und induzierter Beschäftigungseffekt von 2,3 Millionen Arbeitsplätzen. „Mit jedem Job, den die Schifffahrt direkt schafft, entstehen 2,8 weitere in an-

deren Bereichen der EU-Wirtschaft“, sagt Studienleiter Goodwin.

Auch die Bedeutung für die öffentlichen Haushalte sei nicht zu unterschätzen: Neben den 6 Mrd. Euro, die über Steuern und Sozialabgaben direkt von der Schifffahrt kommen, fließen jährlich weitere 35 Mrd. aus den mit der Schifffahrt →



EXPERTE: Oxford Economics-Chefökonom Andrew P. Goodwin lieferte harte Fakten.

2.300.000 Jobs
EUROPAWEIT

davon rund 590.000 unmittelbar.

41.000.000.000 €
STEUEREINNAHMEN

Gesamtleistung der Schifffahrt für Steuern und Abgaben (inkl. indirekter und induzierter Beiträge).

2005

2014

Die Tonnage der EU-Flotte ist seit 2005 um 70 Prozent gestiegen.

660.000.000 DWT
450.000.000 GT
23.000 Schiffe

Fakten zur EU-Schifffahrtsbranche

Der europäische Reederverband European Community Shipowners' Associations (ECSA) hat die Bedeutung der Schifffahrt für die EU untersuchen lassen. Die Analyse wurde vom renommierten Forschungsunternehmen Oxford Economics erstellt. Einige Highlights:

- 1** Innerhalb der Europäischen Union werden 40 Prozent aller Güter auf dem Seeweg transportiert.
- 2** 23.000 Frachtschiffe fahren für europäische Eigner. 40 Prozent der weltweiten Flotte sind in der EU beheimatet, bei Containerschiffen sind es sogar 60 Prozent.
- 3** Die Wirtschaftsleistung der Branche liegt EU-weit bei 56 Milliarden Euro.
- 4** 590.000 Menschen arbeiten in der europäischen Schifffahrtsindustrie, kümmern sich also um den Transport von Gütern und Personen über die Weltmeere. Zum Vergleich: In der Luftfahrt sind es nur 452.000.
- 5** Indirekt hängen deutlich mehr Jobs von der Schifffahrt ab. Die Schätzung der Studie geht von 1,1 Millionen weiteren Arbeitsplätzen aus.
- 6** Pro Arbeitsplatz werden in der europäischen Schifffahrt 88.000 Euro pro Jahr erwirtschaftet. Damit ist die Branche deutlich produktiver als andere Sektoren. Im Schnitt sind es in der Gesamtwirtschaft nur 53.000 Euro – und beispielsweise im Luftverkehr auch nur 71.000.
- 7** Die Schifffahrt wird als attraktive Branche wahrgenommen: Europaweit studieren 38.000 junge Frauen und Männer an maritimen Hochschulen.

→ verbundenen Leistungen in die Etats. Um auch weiterhin die wichtige Rolle für die EU-Wirtschaft spielen zu können, erwartet die Branche von den politischen Verantwortlichen auch weiter tatkräftige Unterstützung und verweist in diesem Zusammenhang auf die Vorzugsbehandlung, die die Konkurrenz in anderen Teilen der Welt, vor allem in Asien, genießt.

Darüber hinaus brauche die Schifffahrt ein globales Regelwerk: EU-Umweltvorschriften, die strenger als die weltweit geltenden Regeln sind, hält die ECSA für ebenso untauglich wie regional begrenzte Vorschriften, wie etwa die strengeren Schwefelwerte allein in Nord- und Ostsee. Nur weltweit gültige Spielregeln ermöglichen der europäischen

Schifffahrt einen gesunden Wettbewerb auf Augenhöhe mit anderen Regionen: „Wettbewerb ja, aber für jeden und überall“, sagte etwa Philippe Louis Dreyfus, Chef der französischen Bulker-Reederei Dreyfus Armateurs.

Unterstützung gefragt

Die auf die International Maritime Organization (IMO) zurückgehende Verpflichtung, den Schwefelanteil im Schiffskraftstoff vom 1. Januar 2015 an in Ost- und Nordsee sowie im Ärmelkanal auf 0,1 Prozent zu senken, belastet die betroffenen ECSA-Mitglieder stark.

Niels Smedegaard, Vorstandschef der dänischen Fährreederei DFDS, sprach sich klar für EU-Hilfen für das Nachrüsten der

Schiffe mit Filtern aus: „Wir haben lange genug die Peitsche gespürt, jetzt wollen wir auch mal das Zuckerbrot sehen.“ ECSA-Generalsekretär Verhoeven betonte in diesem Zusammenhang, dass die Seeschiff-



ANLIEGEN: ECSA-Präsident Thomas Rehder forderte mehr Rückenwind von der EU-Kommission.

Foto: ECSA

fahrt die mit Abstand umweltfreundlichste Transportart sei.

Rückenwind von der EU wünscht sich die Branche auch bei der Rekrutierung und Ausbildung von Seeleuten, so stellvertretend David Dingle, CEO der britischen Kreuzfahrtreederei Carnival: „Hoch qualifizierte europäische Seeleute versorgen nicht nur unsere Schiffe – sie sind ein wesentlicher Faktor für einen blühenden maritimen Sektor.“

40 Prozent der innerhalb der EU gehandelten Waren werden übers Meer transportiert. Der grenzenlose Binnenmarkt, der etwa für Lkws längst Wirklichkeit ist, existiert für die Schifffahrt noch nicht vollständig. Hier setzen sich die Reeder für den Wegfall von Zollschränken und anderen Barrieren ein.

Außerdem fordern sie, nationale Vorschriften zu harmonisieren und die bürokratischen – teils von EU-Hafen zu

EU-Hafen völlig unterschiedlichen – Meldeverfahren zu vereinheitlichen und elektronisch anzubieten.

Im Übrigen wünschen sich die von der ECSA vertretenen Reeder, dass die EU ihren handelspolitischen Kurs beibehält, mit Freihandelsabkommen den weltweiten Austausch der Waren zu stärken. Dazu gehöre auch der Kampf gegen Piraterie. Denn sie beeinträchtigt die Sicherheit auf einigen der wichtigsten Schifffahrtsrouten.



Foto: European Union

Bei Siiam Kallas, Vizepräsident der EU-Kommission, stießen viele Argumente der Reeder auf offene Ohren. In Sachen Umweltstandards rief er die Reeder zu gemeinsamen Anstrengungen mit der Politik auf: „Es ist in beiderlei Interesse, unter Beweis zu stellen, dass wir in der Lage sind, Schiffsemissionen zu reduzieren, ohne die ökonomische Leistungsfähigkeit der Branche zu gefährden.“ Das Ziel der EU-Kommission sei klar: „Wir wollen eine Schifffahrt, die prosperiert, die mehr und bessere Beschäftigungsmöglichkeiten bietet und die Innovationen voranbringt, um eine flexible, nachhaltige und wettbewerbsfähige europäische Wirtschaft zu versorgen.“ Die Oxford-Studie hat hier wichtige Akzente gesetzt.

VERSTÄNDNIS: Siiam Kallas, Vizepräsident der EU-Kommission, äußerte Zustimmung.

Reeder wollen Spitzenplatz der deutschen Qualitätsschifffahrt erhalten

„Wir brauchen eine intensive Partnerschaft zwischen Wirtschaft und Politik, um die Qualitätsschifffahrt am Standort Deutschland auf ihrem Spitzenplatz zu halten“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiummitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR), zur Eröffnung des 3. Hamburger Schifffahrtsdialogs in der Handelskammer Hamburg. „Für die Nachrüstung umweltfreundlicher Technik an Bord ist ein wirksames Green Shipping-Förderprogramm der Bundesregierung eine entscheidende Voraussetzung.“

Laut der neuen Studie von Oxford Economics (s.o.) stellt Deutschland die zweitgrößte Handelsflotte Europas. Dem Fiskus beschert die deutsche Schifffahrt jährlich über 1,2 Mrd. Euro an Steuereinnahmen. Mit mehr als 11 von insgesamt 55 Mrd. Euro tragen die deutschen Reedereien den größten Teil zur Wertschöpfung der europäischen Schifffahrtsindustrie bei. „Die deutschen Reeder haben sich diesen Spitzenplatz hart erarbeitet und wollen ihn verteidigen. Aber die Charraten sind vielfach nicht kostendeckend und heute noch niedriger als vor dem großen Schifffahrtsboom der 2000er-Jahre – bei gestiegenen Betriebskosten“, so Nagel. „Wer auch in Zukunft Qualitätsschifffahrt am Standort Deutschland will, muss die Branche auf ihrem grünen Kurs zielgerichtet unterstützen. Dazu haben sich die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag bereit erklärt. Und auf diese wichtige Hilfe zählen wir jetzt.“

Foto: Engel+Giehlen



Thomas Rehder, Chef der Reederei Carsten Rehder und Präsident des europäischen Reederverbandes ECSA, zeigte an einem Praxisfall, dass die Nachrüstung eines Schiffes auf einen umweltfreundlichen Erdgasantrieb ohne staatliche Unterstützung nicht finanziert werden kann. Rehder betonte: „Finnland, Frankreich und Norwegen haben die Probleme der Schifffahrtsunternehmen erkannt und bereits Programme aufgelegt, die Investitionen in Green Shipping ermöglichen.“

Dr. Martin Kröger, Geschäftsführer beim VDR, verwies auf die wirtschaftlichen Folgen für die Schifffahrt, den wachsenden Umweltauforderungen gerecht zu werden: „Von nachgerüsteten Schrubbern über alternative Kraftstoffe und Motoren bis zur Behandlung von Ballastwasser: Die Reedereien stehen vor der großen Herausforderung, inmitten der angespannten Ertragslage erhebliche zusätzliche Investitionen zu stemmen.“

Die Veranstaltung mit mehr als 350 Teilnehmern wurde gemeinsam vom VDR, der Handelskammer Hamburg, der Hamburger Wirtschaftsbehörde sowie dem Bundeswirtschaftsministerium ausgerichtet.

VDR-TEILNEHMER: Geschäftsführer Dr. Martin Kröger und das geschäftsführende Präsidiummitglied Ralf Nagel.

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



BRUNSBÜTTEL: Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals wird zur unendlichen Geschichte.

Nord-Ostsee-Kanal: Grünes Licht für fünfte Schleuse

Die fünfte Schleusenammer in Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) kann gebaut werden. Der Haushaltsausschuss des Bundestags hat dafür 485 Mio. Euro freigegeben.

Den Bau-Auftrag mit einem Volumen von gut 410 Mio. Euro hat ein Konsortium dreier

Unternehmen aus Hamburg, Düsseldorf und den Niederlanden erhalten. Zuletzt hatte der Bundesrechnungshof Bedenken an der Wirtschaftlichkeit des Projektes angemeldet. Die Kritik: Der Bau soll mehr als 110 Mio. Euro teurer werden als zunächst geplant. Somit

kostet die fünfte Schleuse insgesamt etwa 540 Mio. Euro. Da sich der wirtschaftliche Nutzen des Projekts nachweisen ließ, konnte der Haushaltsausschuss die Mittel freigeben. Die Sanierung einer der beiden Altkammern soll noch mal geprüft werden. www.wsv.de

Foto: UlrichAAB



TERMINAL: Mehr als 14 Mio. TEU umgeschlagen.

Eurogate auf Erfolgskurs

Der Überschuss der Eurogate-Gruppe stieg 2003 um 13,3 Prozent auf 61,9 Mio. Euro.

Die größte deutsche Terminalbetreibergruppe mit Beteiligungen in Deutschland, Italien, Marokko, Portugal und Russland schlug insgesamt 14,2 Mio. TEU um – Rekord seit der Firmengründung vor 15 Jahren. Die Investitionen betragen mit 38 Mio. Euro nur noch ein Viertel des Vorjahres, in dem der JadeWeserPort massiv zu Buche schlug. Der bleibt Sorgenkind. www.eurogate.de

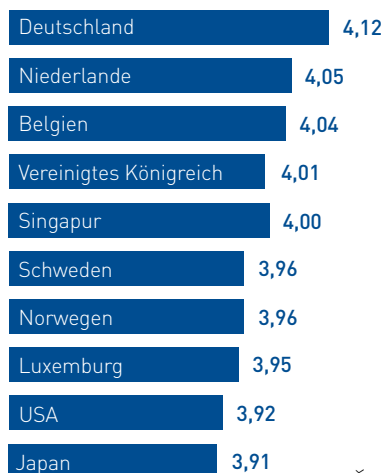
Foto: Eurogate

Deutschland ist Logistik-Weltmeister 2014

Deutschland hat seinen Spitzenplatz beim Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank zurückerobert.

Auf den Plätzen folgen die Niederlande und Belgien. Der Spitzenreiter des letzten Rankings von 2012, Singapur, musste sich mit dem fünften Platz zufriedengeben. Besonders dramatisch fiel der Absturz Finnlands aus, das von Platz 3 auf Platz 24 abrutschte. Der LPI vergleicht 160 Länder nach sechs Kriterien: Zoll, Infrastruktur, internationale Verschiffung, Logistikkompetenz, Sendungsverfolgung, Pünktlichkeit.

Die Daten stammen aus einer Umfrage unter mehr als 1.000 Logistik-Fachleuten. Die Lücke zwischen den Ländern mit den besten bzw. schlechtesten Leistungen ist weiter recht groß: Auf dem letzten Platz steht Somalia mit einem Wert von 1,77. www.worldbank.org



RANKING: Unter den Top 10 finden sich mehrere europäische Staaten. China liegt übrigens auf Rang 28.

Quelle: The World Bank

Suezkanal: weniger Einnahmen

Auch wegen der unsicheren politischen Lage spülte der Suezkanal 2013 weniger Geld in die Kassen der ägyptischen Regierung, die den Kanal betreibt.

Die Einnahmen aus Kanalgebühren sanken gegenüber 2012 um 7,9 Prozent. Die Zahl der Durchfahrten ging auf rund 16.500 zurück, der Umsatz betrug umgerechnet rund 7,2 Mrd. Dollar. www.suezcanal.gov.eg

Neue Seehäfen in Israel

Israels Regierung hat den parallelen Bau von zwei neuen Seehäfen beschlossen.

Die Anlagen in Haifa und Ashdod sollen von privaten Investoren gebaut und betrieben werden. Die Kais sollen um mindestens 100 Meter kürzer ausfallen als ursprünglich geplant. Dadurch reduzieren sich die Investitionen auf 5 bis 6 Mrd. Schekel, umgerechnet rund 1 bis 1,24 Mrd. Euro. www.israports.org.il



Illustration: HPA

PLANUNG:
Der Terminal soll bereits 2015 in Betrieb gehen.

Grünes Licht für dritten Kreuzfahrtterminal

In Hamburgs Hafen wird ein neuer Terminal gebaut. Für 75 Mio. Euro entsteht auf der südlichen Elbseite ein Abfertigungsgebäude mit Zu- und Abfahrten, Gepäckumschlag, Parkplätzen und einem Anlieger für Hafenschiffe.

Der Hamburger Wirtschaftsminister Frank Horch glaubt an

eine langfristige Fortsetzung des Kreuzfahrtbooms: In diesem Jahr werden knapp 200 Schiffe mit rund 600.000 Passagieren den Hafen anlaufen. Mittelfristig rechnen Experten mit mehr als einer Million Passagieren, die auf immer größeren Schiffen die Hansestadt ansteuern.

www.hamburg-port-authority.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

Tauziehenen im Hafen

Ein Beruf mit Tradition – und zum großen Teil noch Handarbeit: Festmacher vertäuen Frachter, Kreuzfahrtschiffe oder Tanker an Kaimauern und Pollern. Und machen sie auch wieder los.
Ein Besuch in Bremen.

Text & Fotos: Karsten Klama

Christoph Bergunde ist „Festmacher“. Er veranstaltet aber nicht etwa Partys oder organisiert Musik und Catering. Mit seinen Kollegen bindet Bergunde vielmehr Schiffe an Land fest – so würden es Laien wohl formulieren. Festmacher vertäuen Schiffe mit bis zu armdicken Trossen an der Pier. Die Hafearbeiter sind von Neujahr bis Silvester rund um die Uhr im Einsatz. Tag und Nacht. Bei jedem Wetter.

Kaum zieht die Wirtschaft wieder an, rauschen sie die Weser hinauf: Die „Aman

Trader“, die „Ganges Star“ oder die „Cumbrian Fisher“. Unter Aufsicht des Lotsen nähern sich Stückgutfrachter, Tanker oder Containerschiffe den Bremer Häfen. In der Schleuse Oslebshausen treffen die Besatzungen nach langer Zeit wieder auf Menschen, die an Land arbeiten. Festmacher sind quasi das Begrüßungskommando im Hafen. Bis auf wenige Ausnahmen legt bisher kein Containerschiff oder Frachter allein im Hafen an. An der Pier braucht es kräftige Hände, um die Wurfleinen →

HANDARBEIT:

Festmacher Christoph Bergunde mit der Wurfleine.



→ zu fangen und Leinen um Poller zu schlingen. Der Festmacherjob ist hart und schwer zu planen: Schiffe verspäten sich oder werden vom Reeder umdisponiert. Da klingelt auch mal mitten in der Nacht das Diensthandy. Christoph Bergunde hat dann eine Stunde Zeit. Ein erster Kaffee, ein Blick in den Himmel – kein Regen –, dann startet er auf seiner MZ zur Kap-Horn-Straße. Das Motorrad hat er aus Brandenburg mitgebracht. Da ist er aufgewachsen, hat in Cuxhaven Schiffsbetriebstechnischer Assistent gelernt und dann an der Hochschule für Nautik in Bremen studiert.

Firma in Arbeitnehmerhand

Bergunde ist viel rumgekommen während des Studiums: Buenos Aires, Singapur und Sankt Petersburg. Nach dem Pflichtprogramm auf See hat er erst einmal bei den Festmachern angeheuert und pflegt die Kontakte an Land: „Meine Freundin



SEILFÄNGER:

Die Festmacher sind mit dem Boot im Hafen unterwegs – oder kommen von der Landseite mit Spezialfahrzeugen, auf denen Winden montiert sind.

findet das gar nicht schlecht. Die ist natürlich nicht begeistert, wenn ich drei, vier Monate auf See bin. Mit meinem Schichtdienst hier im Hafen kann sie ganz gut leben.“ Aber Bergunde zieht es bestimmt auch wieder auf See, wenn das passende Angebot kommt.

In Bremen und Bremerhaven gehen derzeit 45 feste Mitarbeiter, 65 Nautik-Studenten und Aushilfen im Auftrag der „Festma“ zu Werke. Der Vertäubetrieb, zunächst als Genossenschaft gegründet und später in eine GmbH umgewandelt, entstand 1971 aus einer Notsituation heraus. Damals hatte der Bremer Senat die Privatisierung der bis dahin staatlichen Dienstleistung beschlossen. Die Festmacher wollten ihre Arbeitsplätze retten und machten sich deshalb selbstständig. Die Bremer Festma gilt als die erste reine Arbeitnehmerfirma in Deutschland (s. Kasten S. 34).

Heute fertigt der ehemals defizitäre Hafenbetrieb im Monat bis zu 600 Schiffe ab. Je nach Schiffsgröße kostet die Reeder ein An- oder Ablegemanöver zwischen 126 und 1.536 Euro. Zusatzleistungen →

SICHERHEIT: Die Arbeit mit armdicken Seilen oder schweren Stahltrossen erfordert ein hohes Maß an Sorgfalt.





→ wie Frischwasser tanken, Handyvermietung oder Gangways berechnet die Festma extra. Hinzu kommen Sonderaufgaben bei Werftprobeläufen, Crewergänzungen oder Dienstleistungen bei Katastrophenübungen.

Die Prognose von Geschäftsführer Michael Schober ist optimistisch: „Das Geschäft läuft wieder gut an.“ Er hält die ehemals „wilden Matrosen“ zusammen. Bei der Festma, so Schober, setzt man auf Erfahrung: „Unsere Kollegen kennen die

Vorgänge oben an Bord ganz genau und wissen mit Leinen umzugehen.“

Schwere, gefettete Drahtseile

Direkt neben der Schleusenkammer in Oslebshausen koordiniert Horst Imgram mit seinem Team die Einsätze im Industrie-, Holz- und Neustädter Hafen. Auf seinem Monitor verfolgt er in der Zentrale die Schiffsbewegungen zwischen Deutscher Bucht und den bremischen Häfen. Die „Weser Stahl“, ein Massengutfrachter

mit 192 Meter Länge, schiebt sich mitten in der Nacht an Käseburg, südlich von Brake, vorbei. Christoph Bergunde wartet mit drei Kollegen auf der „Budé“, dem Mannschaftsraum an der Schleuse. Der Fernseher läuft fast rund um die Uhr. „Auf Dokumentationen und Technik-Reportagen können wir uns am ehesten einigen“, verrät Bergunde etwas müde und gibt zu: „Wie ein Braunkohlebagger umzieht, haben wir bestimmt schon zwanzigmal gesehen.“ Der angehende Nautiker kocht die →

WARTEPOSITION:
Ständiges
Kaffeekochen
bei laufendem
Fernseher
gehört
dazu.



RUHEPAUSE: Festmacher ist eine
körperlich anstrengende Tätigkeit.

AUGENMASS:
Mitunter müssen
beträchtliche Distanzen
überwunden werden.

→ nächste Runde Kaffee – „ohne den geht es nicht“ –, und schon erhält er per Funk den Auftrag „Weser Stahl“.

Für den Erzfrachter, der direkt am Stahlwerk anlegt, setzt die Festma vier Mitarbeiter und zwei Spezialfahrzeuge mit großen Winden ein. Schwere Drahtseile sollen den Frachter an der Pier halten. „Die sind zwar robust, aber auch unendlich schwer und leider gut gefettet. Das ist immer eine Riesensauerei“, sagt Bergunde und steuert seinen Wagen durch die Dunkelheit aufs Werksgelände.

An einer Wurfleine mit einem dicken Knoten, der Affenfaust, befestigen die Matrosen der „Weser Stahl“ die Drahtseile. Bis zu vier Vor- und Achterleinen plus Vor- und Achterspring müssen die Festmacher an Land ziehen. Christoph Bergunde fängt die Wurfleine und zieht sie über die laufende Winde auf seinem Toyota Land Cruiser. Langsam nähert sich ihm das schwere Drahtseil.

Im entscheidenden Augenblick packt Bergunde zu und hievt das „Auge“ über den Poller. Ein kurzes Handzeichen zur Besatzung an Bord, dann laufen dort die Winden an, bis die Stahltrasse gespannt ist. Während seine Kollegen die Wurfleinen zusammenlegen und im hohen Bogen zurück an Bord schleudern, meldet sich Bergunde per Funk bei Horst Imgram in der Zentrale: „5.13 Uhr, ‚Weser Stahl‘ fest!“

Eigeninitiative: 40 Jahre Festma

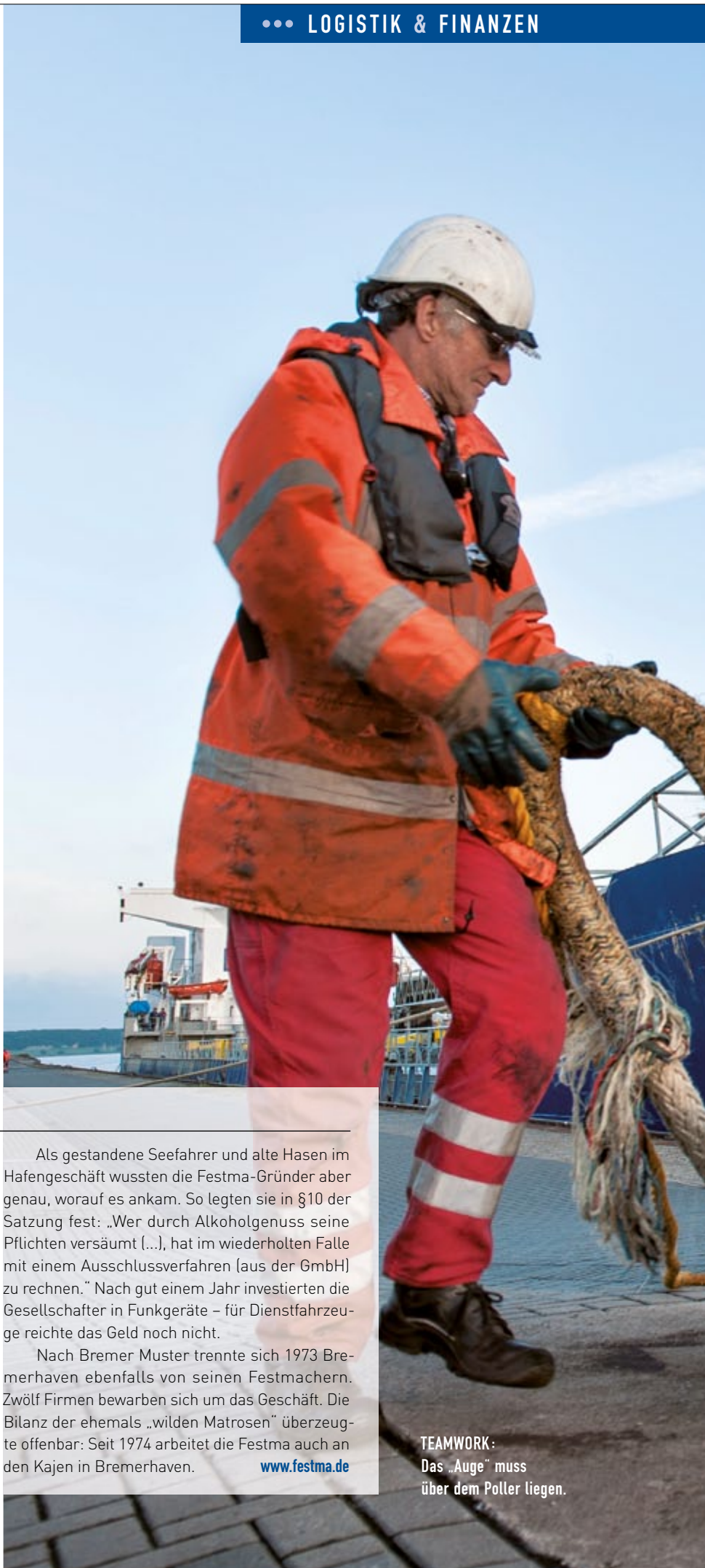
Ende der 60er-Jahre fehlte im Bremer Hafenetat jährlich rund eine Mio. Mark. Beim Hafenamt wollte man die angestellten Festmacher einsparen. „Privatisierung“ hieß die Zauberformel.

Den Festmachern bot das Hafenamt Jobs in Gartenbau, Strafvollzug oder Müllabfuhr an. Doch die ehemaligen Seemänner gaben nicht einfach klein bei. Ihr Vordenker Günter Maske hatte die zündende Idee: „Wir gründen eine Firma und bewerben uns selbst um das Vertäugeschäft!“ Die Unkenrufe kamen aus allen Ecken des Hafens: Matrosen können hart arbeiten, aber wenn die einen Bleistift in die Hand nehmen müssen, tritt ihnen der Angstschweiß auf die Stirn. In spätestens drei Monaten, hieß es, sei die Firma pleite.

Als gestandene Seefahrer und alte Hasen im Hafengeschäft wussten die Festma-Gründer aber genau, worauf es ankam. So legten sie in §10 der Satzung fest: „Wer durch Alkoholgenuss seine Pflichten versäumt (...), hat im wiederholten Falle mit einem Ausschlussverfahren (aus der GmbH) zu rechnen.“ Nach gut einem Jahr investierten die Gesellschafter in Funkgeräte – für Dienstfahrzeuge reichte das Geld noch nicht.

Nach Bremer Muster trennte sich 1973 Bremerhaven ebenfalls von seinen Festmachern. Zwölf Firmen bewarben sich um das Geschäft. Die Bilanz der ehemals „wilden Matrosen“ überzeugte offenbar: Seit 1974 arbeitet die Festma auch an den Kajen in Bremerhaven. www.festma.de

TEAMWORK:
Das „Auge“ muss
über dem Poller liegen.





60 Jahre ISL

1954 wurde das Institut für Schiffahrtsforschung gegründet. Das heutige Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat sich in den vergangenen sechs Jahrzehnten zu einem wichtigen Partner nicht nur für die Schifffahrt entwickelt.

Am 30. März 1954 gründete der Bremer Senat das heutige Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) als Institut für Schiffahrtsforschung in der Rechtsform einer gemeinnützigen Stiftung privaten Rechts. Hervorgegangen ist es aus der bereits 1948 eingerichteten Stiftung zur Förderung der Errichtung einer Internationalen Universität in Bremen.

Hermann Apelt, damaliger Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, betonte, die Aufgabe der ursprünglichen Stiftung, nämlich die „Schaffung der ideellen und materiellen Voraussetzungen für die Gründung, Errichtung und Unterhaltung einer Universität in Bremen“, lasse sich mit den zur Verfügung stehenden geringen Mitteln nicht bewältigen. Man habe sich aber

entschlossen, eines der Aufgabengebiete der Stiftung, an dem Bremen besonders interessiert sei, beizubehalten – nämlich die Schiffahrtsforschung.

Führende Fachbibliothek

Der Zweck der neuen Stiftung sollte es also sein, wissenschaftliche Schiffahrtsforschung zu betreiben und zu fördern. Erster Direktor wurde Gustav-Adolf Theel. Die Aufgaben des Instituts lagen zunächst in der Erfassung und Veröffentlichung von statistischen Daten aus den maritimen Bereichen in schiffahrtswissenschaftlichen Werken sowie in der Sammlung, bibliografischen Ordnung und Auswertung von Material zu Schifffahrts-, Hafen- und Schiffbauangelegenheiten.

Theel charakterisierte das Institut 1955 als „eine Stätte der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Arbeit auf den Gebieten der Seeschifffahrt, des Seeschiffbaus, der Seehäfen und eng verwandter Themen“ und hob die breite Daten- und Materialbasis der Schiffahrtsbibliothek hervor. Noch heute ist das ISL InfoCenter mit einem Gesamtbestand von rund 130.000 Bänden eine der führenden wissenschaftlichen Bibliotheken im Bereich der maritimen Wirtschaft und Logistik. Damals wie heute werden diese Informationen Interessenten zur Verfügung gestellt und dienen den Forschungstätigkeiten des Instituts als Datenbasis.

Im Laufe des 60-jährigen Bestehens des Instituts haben sich viele Veränderun-

DIREKTORIUM: Prof. Dr. Burkhard Lemper, Prof. Dr. Frank Arendt und Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis (v. l.).



ISL

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics

ISL – ein Überblick

Das ISL - Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ist heute eines der europaweit führenden Institute für maritime Forschung, Beratung und Know-how-Transfer. Die Mitarbeiter bearbeiten an den Standorten Bremen und Bremerhaven in interdisziplinären Teams Projekte aus der ganzen Welt. In den Bereichen logistische Systeme, maritime Wirtschaft und Verkehr sowie Informationslogistik entwickelt das ISL innovative Ideen und erarbeitet praxistaugliche Lösungen. www.isl.org



STANDORT I: Das ISL in Bremen –direkt im Univiertel.



STANDORT II: Das ISL in Bremerhaven – mit Weseranschluss.

gen in den Aufgabenbereichen ergeben. Schon bald nach der Gründung zeigte sich, dass weiterer Informationsbedarf bestand, insbesondere im Bereich von qualitativen Marktuntersuchungen, in der Erstellung von Analysen zur Entwicklung von Spezialmärkten wie z.B. Linien- und Containerschiffahrt, Fähr- und Kreuzfahrtschiffe und Häfen oder in der Konzeption von Strategien für die maritime Wirtschaft.

Außerdem wurden Betriebs-, Organisations-, Finanz- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Häfen, Binnenverkehrsträger und Schiffahrtsunternehmen durchgeführt. Im Bereich der empirischen Seeverkehrsforschung wurden Methoden für die kurz- und langfristige Analyse und Prognose in den Bereichen Seeschiffahrt, Schiffbau, Häfen und Güterverkehr entwickelt.

Im Fokus stehen Analysen und Prognosen der aktuellen Marktlagen, die Weiterentwicklung der dafür notwendigen Instrumente und Methoden, die Schließung von Datenlücken sowie die aktive Vermittlung und Fachdiskussion der gewonnenen Erkenntnisse. Dementsprechend erfolgte im April 1967 die Umbenennung in Institut für Seeverkehrswirtschaft.

Komplexität der Logistik

Bald erforderte die Entwicklung der Wirtschaft die Einbeziehung der Hinterlandverkehre, also die Erfassung der gesamten Transportketten zwischen Produzent und Verbraucher. Derart komplexe Aufgaben



FEIER: Uwe Beckmeyer, Maritimer Koordinator der Bundesregierung (links), Dr. Hans Ludwig Beth, der zweite Direktor des ISL von 1971–1984 (2. v. l.), sowie das heutige ISL-Direktorium.

können nicht ohne die Einbeziehung logistischer Systeme und informationslogistischer Ansätze gelöst werden. Das Institut wurde deshalb 1984 um die Bereiche Logistik und Systemanalyse ergänzt. Das spiegelte sich auch im Institutsnamen wieder. 1988 erhielt das Institut seinen heutigen Namen: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, kurz ISL. In diesem Jahr wurde die Stiftung auch erstmals in drei Abteilungen gegliedert – heute sind das „Logistische Systeme“, „Maritime Wirtschaft und Verkehr“ und „Informationslogistik“. Jede Abteilung wird von einem Direktor geleitet, der gleichzeitig Professor an der Uni Bremen oder an einer Bremer Fachhochschule ist.

Der Wissenschaftliche Beirat besteht aus Vertretern von Wissenschaft und Praxis und berät das Institut bei wissenschaftlichen Fragestellungen. 1997 reagierte man nach mehreren Standortwechseln in Bremen auf die Anforderungen des Marktes

Forschung und Praxis gegründet.

Heute ist das ISL eines der europaweit führenden Institute für angewandte Forschung, praxisorientierte Beratung und Know-how-Transfer auf den Gebieten Seeverkehrswirtschaft und Logistik. Rund 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bearbeiten heute an zwei Standorten, Bremen und Bremerhaven, Projekte aus der ganzen Welt.

Im Auftrag öffentlicher sowie privatwirtschaftlicher Partner im In- und Ausland sorgt das ISL dafür, dass aus innovativen Ideen praxistaugliche Lösungen werden. Komplexe maritime Transportketten und deren Teilbereiche werden unter Einbeziehung logistischer Systeme, informationslogistischer Ansätze und Methoden des Operations Research erfasst, analysiert, simuliert und optimiert. Das ISL versteht sich dabei als Wissenshub und weltweiter Impulsgeber für Innovationen in der Seeverkehrswirtschaft und maritim geprägten Logistik. ...

Brasilien in der Infrastruktur-Falle

Die Welt wartet mit Spannung auf die Fußball-WM in Brasilien: Das bevölkerungsreichste Land Südamerikas investiert zwar Milliarden in die Infrastruktur. Doch das Beispiel Häfen zeigt: Jahrzehntelange Versäumnisse sind nicht leicht aufzuholen. Von Dirk Ruppik



UMSCHLAG: Massengut ist auch in Porto do Recife die wichtigste Ladung.



PROJEKT: Die über 300 Mio. Euro teure Sanierung des Estádio do Maracanã (Baujahr 1950) in Rio für die Fußball-WM wurde im Mai 2013 abgeschlossen. Bei den meisten Häfen ist man noch nicht so weit.

Die fußballbegeisterte Welt freut sich auf die WM in Brasilien – doch beim Stadionbau lag laut FIFA-Boss Sepp Blatter zuletzt noch vieles im Argen. Und nicht nur da: Nach Ansicht von Logistik-Experten ist die gesamte Infrastruktur des Landes seit Langem marode.

Dies ist symptomatisch für das Land am Zuckerhut, das mit monströser Bürokratie, Korruption, hoher Inflation und einer kränkelnden Wirtschaft zu kämpfen hat. Die Boomjahre mit einem BIP-Wachstum von 7,5 Prozent wie 2010 sind vorbei. Für 2014 werden nach schwachen Vorjahren gerade mal 2,3 Prozent prognostiziert.

Wegen der massiven Ausgaben für die WM und die Olympischen Spiele 2016 sowie hoher Steuern und Inflation kam es bereits zu gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen Bevölkerung und der Polizei – vor allem in Rio. „Brasilien wird wirtschaftlich überschätzt. Der Aufschwung ist ins Stocken gekommen, und die Regierung hat versucht, über Preis- und Steuersenkungen den Binnenmarkt anzukurbeln, damit das Wirtschaftswachstum erhalten bleibt. Dies hat aber nur bedingt funktioniert“, sagt Felix Dane, Leiter der Konrad-Adenauer-Stiftung in Rio de Janeiro. Hinzu kämen unglaubliche büro-

kratische Hürden und administrative Prozesse, die die Wirtschaft lähmten.

Kein Land für Anfänger

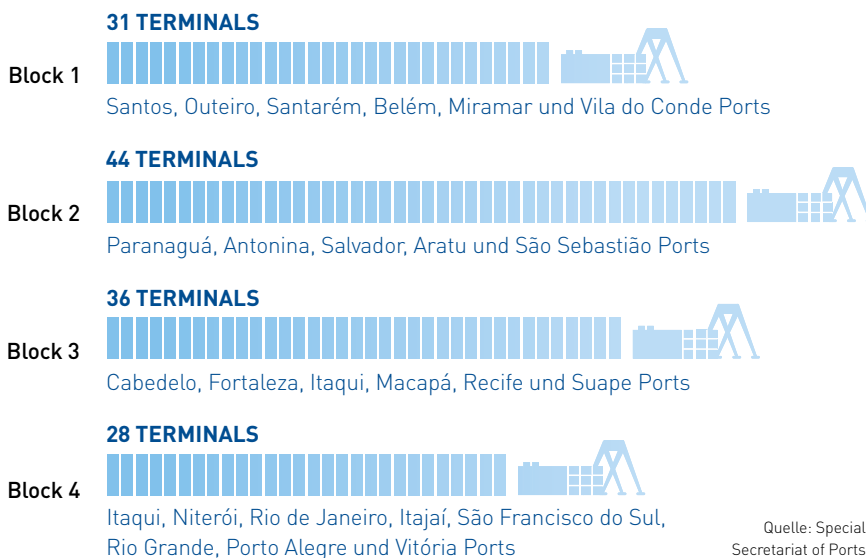
„Die Infrastruktur wird den Anforderungen bei Weitem nicht gerecht – in allen Bereichen: Häfen, Flughäfen, Straßen, Schienen, aber auch im Bereich Energie“, so Dane. Dadurch verteuere sich der Transport, und die brasilianische Wirtschaft sei vielfach nicht mehr konkurrenzfähig. „Sie überlebt oft nur dank protektionistischer Maßnahmen. Gerade der Ausbau von Infrastruktur bietet deutschen Firmen große Chancen. Doch sollte man vorsichtig sein. Brasilien ist kein Land für Anfänger.“

Exporte in Höhe von 11,7 Mrd., Importe in Höhe von 10,6 Mrd. Euro: Brasilien ist Deutschlands wichtigster Handelspartner in Lateinamerika. „Deutsche Unternehmen machen schätzungsweise zehn Prozent des industriellen Bruttoinlandsprodukts Brasiliens aus. Insgesamt sind es rund 1.400, mit Schwerpunkten in den klassischen Branchen Kfz, Chemie und Maschinenbau. Leider bremsst die schlechte Infrastruktur das Wachstum der Wirtschaft aus“, sagt der Hauptgeschäftsführer der Deutsch-Brasilianischen Industrie- und Handelskammer in São Paulo, Thomas Timm.

Die Logistikkosten sind in Brasilien laut „dhl Logbook“ aufgrund von regionalen Unterschieden in der Infrastruktur, einem unterentwickelten Schienennetz, hohen Hafengebühren und Problemen in der Amazonas-Region sehr hoch. Der Logistik-Performance-Index der Weltbank für Brasilien lag 2012 bei 3,07. Zum Vergleich: Deutschland erreicht 4,26, die USA kommen auf 4,14 (höchster Wert ist 5). Im März 2010 rief der damalige Präsident →

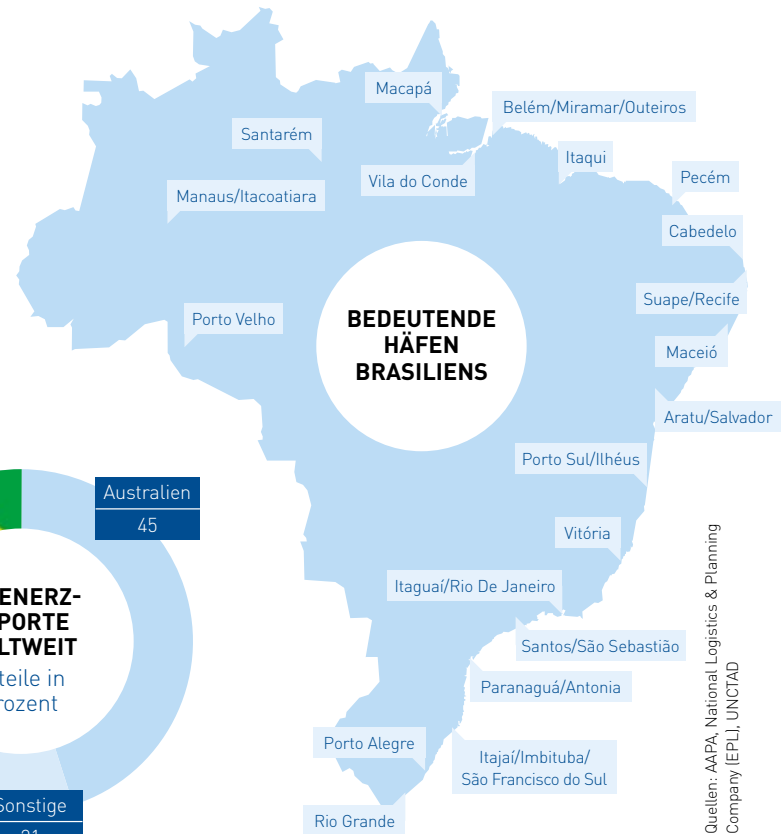
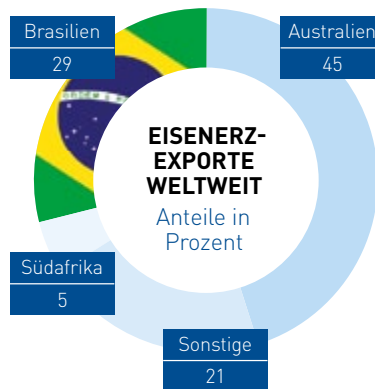
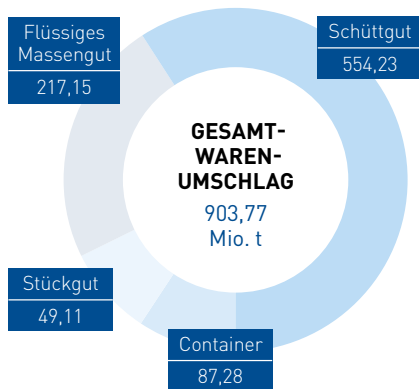
Geplante Hafen-Investitionen

Vier Ausschreibungsblöcke des Hafen-Ausbauprogramms, das private Investitionen und die Vergabe von Konzessionen über 25 Jahre an die Betreiber vorsieht.



Bulker bevorzugt

Container spielen beim Hafenumschlag in Brasilien noch eine verhältnismäßig geringe Rolle. Schüttgut macht den Löwenanteil aus – was u.a. am Eisenerz-Export liegt. Hier nimmt Brasilien weltweit Platz 2 ein.



→ Lula da Silva die zweite Phase des Growth Acceleration Program (PAC 2) ins Leben: Bis 2014 fließen umgerechnet rund 384 Mrd. Euro in Infrastrukturprojekte – davon 42 Mrd. ins Transportsystem. „Brasilien hat 30 Jahre fast nichts in seine Transportinfrastruktur investiert. Deshalb wollen wir nun privates Kapital anziehen, um in den nächsten Jahren die Logistikkosten spürbar zu senken“, sagt Bernardo Figueiredo, Leiter der neuen Koordinierungsstelle für Planung und Logistik (EPL).

Bisher investiert Brasilien gerade mal 0,5 Prozent seines BIP in die Infrastruktur, während es etwa in China fünf Prozent sind. Paulo Resende, Direktor des CCR Infrastructure and Logistics Center, schätzt, dass die schlechte Infrastruktur einen durchschnittlichen wirtschaftlichen Schaden von zwölf Prozent des BIP in Brasilien verursacht. In den USA sind es acht, in Europa sechs Prozent.

Häfen: Privatisierung und Neubau

Das Logistik Investment Program (PIL) von August 2012 umfasst eine Reihe von Projekten zur Entwicklung eines modernen und effizienten Verkehrssystems. Basis sind strategische Partnerschaften mit dem privaten Sektor, die unter Berücksichtigung von Synergien zwischen Straße und

Schiene, Wasserstraßen, Häfen und Flughäfen durchgeführt werden.

Laut National Agency for Water Transportation (ANTAQ) ist das Frachtvolumen in den Häfen von 570,8 Mio. (2003) auf 902,9 Mio. Tonnen (2013) gestiegen. Das neue Hafengesetz („Lei dos Portos“) von Juni 2013 sieht deshalb den Bau von 50 neuen Häfen vor: 27 Hafenterminals im Norden, drei im Nordosten, drei im zentralen Westen, zwölf im Südosten und fünf im Süden. Im Dezember 2012 hatte Präsidentin Dilma Rousseff ein Teilprogramm

im Rahmen des PIL im Wert von rund 20 Mrd. Euro zur Modernisierung der Häfen verkündet (s. Grafik S. 39).

Das „Lei dos Portos“ soll die Effizienz der Häfen steigern und Kosten reduzieren. Zudem wird die Privatisierung der Häfen vorangetrieben. Der Tender für die Häfen wurde bereits im August ausgeschrieben. Sobald eine Baugenehmigung erteilt ist, muss der Konzessionär innerhalb von drei Jahren den Betrieb des Hafens aufnehmen. Zu den neuen Terminals gehört ein Tiefwasserterminal für die Verschiffung von



ITAJAI: Über den Hafen im Bundesstaat Santa Catarina kommen Textilien, Schuhe und – per Kühlcontainer – Fleisch in alle Welt.

Foto: SteKruBe

Mineralien in Linhares, ein Terminal in Rio de Janeiro und eines in Cubatão. Im Südosten – insbesondere in Rio und São Paulo – arbeiten die Häfen an der Kapazitätsgrenze. Sechs der größten Häfen (darunter Santos, der nach Warenwert größte Hafen Lateinamerikas) stehen zur Modernisierung an. In der Amazonas-Stadt Manaus soll ein neuer Hafen entstehen.

Das Unternehmen Prumo baut seit 2007 den Superhafen Açú 400 km nördlich von Rio in São João da Barra. Er soll 30 Liegeplätze für Stahl, Kohle, Petroleum, Granit, Eisenerz, flüssiges Schüttgut und allgemeine Fracht haben. Ein gigantischer Pier ragt 2,9 km ins Meer. Die gesamte Kailänge der Terminals T1 (Offshore) und T2 (Onshore) umfasst 17 km. Die Unternehmen NOV, Technip und Intermoor starten demnächst ihren Betrieb am T2. Die ersten Eisenerzverschiffungen von T1 werden im zweiten Halbjahr erwartet.

Das Projekt umfasst auch einen 90 km² großen Industriepark. Zwei Stahlmöhlen sind im Bau. Der Industriepark wird u. a. Zementfabriken, Ölverarbeitungsanlagen (Shell), Pelettierungsanlagen für Eisenerz und Automobilhersteller beherbergen. Die Nähe zu den Offshore-Ölquellen im Campos Pre Salt Basin soll deren Exploration erleichtern. Prumo investiert in das gigantische Projekt rund 1,9 Mrd. Euro und will weitere 28 Mrd. an Investitionen anlocken.

Der Superhafen Sudeste in der Region Serra Azul ist seit Juli 2010 im Bau und insbesondere für den Eisenerzexport nach China vorgesehen. Der Hafen hat eine Wassertiefe von 20 m und zwei Offshore-

Liegeplätze und soll in diesem Jahr in Betrieb gehen – zunächst mit einer Kapazität von 50 Mio. Tonnen Eisenerz. Das Investment liegt bei rund 700 Mio. Euro.

Impulse durch Groß-Events

„Die WM 2014 und die Olympischen Spiele dürften positive Auswirkungen auf unser Transportvolumen haben, da viele Materialien nach Brasilien transportiert werden, die dem Ausbau der Infrastruktur dienen. Außerdem erwarten wir eine erhöhte Nachfrage in der Fast Food-Industrie z.B.

bei Frozen Fries“, sagt Eva Graumann, Leiterin der Unternehmenskommunikation bei der Reederei Hamburg Süd. „Unser Cabotage-Geschäft könnte davon profitieren, dass wegen der beiden Großereignisse die Nachfrage nach Fernsehern gestiegen ist.“ Viele TV-Geräte würden in Manaus produziert und von dort aus auf dem brasilianischen Markt verteilt.

Die mangelhafte Infrastruktur bleibt aber ein Herausforderung – besonders in den Häfen. Die Folgen sind u.a. Verzögerungen beim Laden und Löschen der Schiffe, mangelnde Kapazitäten an den Terminals und erhebliche Schwierigkeiten beim Weitertransport der Ladung an Land. Parallel dazu leidet die Logistik des Landes unter den bürokratischen Abläufen.

In Santos, dem wichtigsten Hafen des Landes, wurden bereits zwei neue Containerterminals in Betrieb genommen. Das dürfte zwar die Probleme auf der Seeseite der Terminals reduzieren, aber die landseitige Infrastruktur ist schon jetzt hoffnungslos überlastet. Und Santos ist nur einer von vielen Häfen. So fehlt es in Sepetiba und Paranaguá an Kapazitäten und Effizienz. Bis das neue Hafengesetz Früchte trägt, kann es Jahre dauern: In Brasilien benötigen Infrastrukturprojekte im Schnitt sieben Jahre bis zur Umsetzung. ...

Länder-Informationen: Brasilien

- **Hauptstadt:** Brasilia
- **Regierung:** Präsidiale Bundesrepublik mit Präsidentin Dilma Rouseff, Demokratie seit 1985
- **Einwohner:** Rund 200 Millionen, fünftgrößter Staat der Erde
- **Währung:** Brasilianischer Real (BR)
- **Rohstoffe:** Eisenerz, Erdöl, Erdgas, Uran, Eisen, Zinn u.a.
- **Herausforderungen:** Kompliziertes politisches System, komplexe Steuergesetzgebung, hohe Zinsen, unzureichende Infrastruktur, Fachkräftemangel
- **Häfen:** 17 Haupthäfen, 2 neue Superhäfen: Açú und Sudeste
- **Handel:** Hauptlieferländer für Brasilien: China, USA, Argentinien, Deutschland. China ist zudem Hauptabnehmer von brasilianischen Wirtschaftsgütern und Rohstoffen noch vor den USA, Argentinien, den Niederlanden und Deutschland. Eisenerzexporteur Vale hat eigens die neue Schiffsklasse Chinamax (oder „Valemax“) mit 400.000 Tonnen Tragfähigkeit in Auftrag gegeben, die aber erhebliche Probleme bereitet.
- **Fußballweltmeisterschaft:** 2014
- **Olympische Spiele:** 2016
- **Kontakt für Logistikinvestitionen:** www.logisticsbrazil.gov.br



PRIMUS: Porto Santos ist mit einem Umschlag von rund 3 Mio. TEU Brasiliens wichtigster Containerhafen.

Licht am Horizont?

Die Schifffahrtsmärkte bewegen sich auch weiter in schwierigem Fahrwasser – aber es gibt positive Anzeichen. Das ist das Ergebnis der aktuellen Analyse der Deutschen FondsResearch.

Auch das 4. Quartal 2013 hat keine Besserung auf dem Schiffsmarkt gebracht. Damit war das Gesamtjahr in allen Segmenten durch zu viel Tonnage im Markt geprägt. Die Hoffnung auf einen schnellen Abbau der Überkapazitäten wurde durch volle Orderbücher gedämpft. Der Taktgeber für die Schifffahrtsmärkte – die Entwicklung der Weltkonjunktur und damit einhergehend die globalen Handelsaktivitäten – lässt allerdings auf einen Anstieg der Nachfrage nach Tonnage bereits im laufenden Jahr hoffen.

Die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute prognostizieren eine spürbare Erholung der Weltwirtschaft und auch eine deutliche Zunahme der Steigerungsraten im Welthandel. Die weltweiten Handelsströme könnten danach ab 2015 wieder um knapp sechs Prozent steigen. Damit wäre erstmals seit Jahren der langfristige Wachstumsdurchschnitt erreicht, der vielen Prospektkalkulationen von Schiffsfonds zugrunde liegt. Ob und wie diese Rahmenparameter auf die Einkommenssituation der Schifffahrt durchschlagen, ist nur schwer vorauszusagen. Die aktuelle Flottenentwicklung, z.B. bei den Containerschiffen, deutet eher auf eine Absorbierung der zu erwartenden Wachstumsraten hin.

Bulker stärker nachgefragt

Das 4. Quartal 2013 brachte in keinem Segment eine wesentliche Verbesserung zum Vorquartal mit sich. Damit schloss das Jahr 2013 im Durchschnitt mit nach wie vor selten kostendeckenden Charraten ab. Am besten sieht es noch bei Bulk Carriern und – mit Abstrichen – bei den Tankern aus. Beide Segmente sind zugleich auch die am stärksten von Schiffskäufern nachgefragten Segmente. Auf sie entfallen zusammen gut 83 Prozent der Transaktionen.

Ratenstabilität durch Allianzen?

Bei den Containerschiffen verharren die Charraten nach wie vor auf einem sehr niedrigen Niveau. Über das Jahr gesehen

verzeichneten sie zwar eine leicht steigende Tendenz, jedoch drängen nach wie vor Schiffe mit Kapazitäten oberhalb von 11.000 TEU in den Markt. Durch die erwartete Zunahme von rund 65 Prozent bei den Ablieferungen in der Größenklasse 10.000 bis 11.000 TEU wird sich die Situation der Charraten sicher nicht wesentlich verbessern. Das zeigt auch der Quartalsvergleich (s. Grafik).

Im abgelaufenen Jahr ist die weltweit fahrende Containerschiffsflotte auf 5.132 Einheiten mit gut 17 Mio. TEU Tragfähigkeit gewachsen. Zwar standen den 201 Ablieferungen immerhin 188 Verschrottungen gegenüber. Doch gemessen an der Kapazität kamen 1,3 Mio. TEU neue Tonnage hinzu, und nur 430.000 TEU wurden abgebrochen.

Die Genehmigung der P3-Allianz von Maersk, MSC und CMA CGM und die Fusion zwischen Hapag-Lloyd und CSAV könnten für mehr Ratenstabilität sorgen. In der Summe repräsentiert alleine die P3-Allianz ein Volumen von rund einem Drittel der Großcontainerschiffe.

Deutlich mehr Schiffsverkäufe

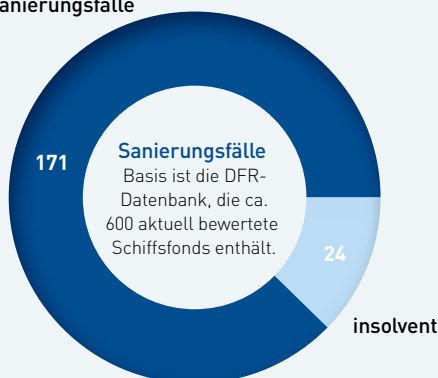
Die meisten Sanierungsfälle enden mittlerweile mit dem Verkauf der betroffenen Schiffe. Bereits Mitte des Jahres 2013 war diese Zahl bedenklich hoch, im letzten Quartal 2013 ist sie noch einmal angestiegen. Insgesamt 173 Schiffsverkäufe (1. Halbjahr: 100) registrierte die DFR 2013. Das Gesamtkommanditkapital der veräußerten Fondsschiffe betrug rund 2,5 Mrd. Euro.

Seit Beginn der Analyse der Schiffsverkäufe durch die Deutsche FondsResearch ergibt sich bei der Verteilung auf die Schiffsklassen ein eindeutiges Bild: Containerschiffe stellen den größten Anteil der verkauften Schiffe. 2013 waren 78 Prozent der veräußerten Schiffe Containerschiffe. Dahinter folgen mit neun Prozent weit abgeschlagen die Bulk Carrier und mit nur drei Prozent die Tanker.

Sanierungsfälle – und Probleme bei größeren Schiffen

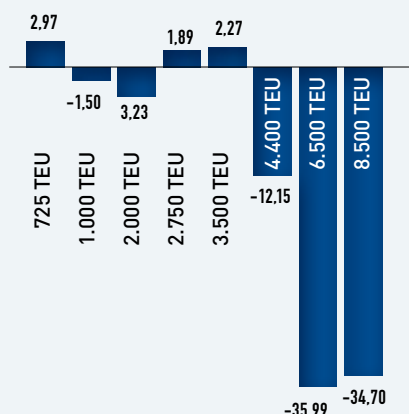
Quelle: Deutsche FondsResearch

Sanierungsfälle



Charraten nach Größenklassen

für 1-Jahres-Charter: Veränderung in Prozent gegenüber dem Vorquartal



01 HCI Capital mit positivem Ergebnis

Die Stabilisierung der Weltkonjunktur hat bislang zu keiner nachhaltigen Erholung der für die HCI Gruppe relevanten Schifffahrtsmärkte geführt. Das schwache Marktumfeld machte **Wertkorrekturen auf Beteiligungen und Forderungen sowie die Bildung von Rückstellungen** erforderlich, was sich unmittelbar auf das Konzernergebnis auswirkte. Trotzdem wurde 2013 **ein Konzernergebnis nach Steuern von rund 0,4 (Vorjahr: -7,6) Mio. Euro** erzielt. Betriebsergebnis: rund 2,4 (Vorjahr: 1,2) Mio. Euro. Die Personal- und Sachkosten konnten um rund 7,2 Mio. Euro reduziert werden. Die Umsatzerlöse gingen aufgrund des reduzierten Neugeschäfts **um rund 25 % auf 25,8 Mio. Euro** zurück. 2013 wurde wegen der schwachen Marktlage **kein Publikumsfonds initiiert**. Dies ist bisher auch für 2014 nicht geplant. Das finanzielle Fundament der HCI Gruppe erweist sich als solide: Die **liquiden Mittel belaufen sich per Ende 2013 auf rund 16,7 Mio. Euro**, die Eigenkapitalquote beträgt 32 %.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der HCI Gruppe lag 2013 auf der Sicherung von Bestandsfonds. Außerdem auf der Agenda: die regulatorischen Anforderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der AIFM-Richtlinie in nationales Recht; schrittweise erfolgt der **Übergang in die neuen Produktstrukturen nach KAGB**. „Diese Herausforderungen werden auch 2014 Kern unserer Geschäftstätigkeit sein, da wir weiter von einem schwierigen Marktumfeld ausgehen“, so die Vorstände Ingo Kuhlmann und David Landgrebe. www.hci-capital.de

02 HSH bleibt dreistellig im Minus

Eine hohe Risikovorsorge wegen der unverändert schwierigen Situation an den Schifffahrtsmärkten und **substantielle Aufwendungen für die Garantie der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein** führten bei der HSH Nordbank 2013 wie erwartet zu einem dreistelligen Millionenverlust. Für das Gesamtjahr **2014 will sie wieder Gewinn ausweisen**. Der Jahresauftakt stimmt zuversichtlich, die Bank rechnet fürs 1. Quartal mit ei-

nem Gewinn vor Steuern von rund 200 Mio. Euro. Ungeachtet der bei deutschen Unternehmen äußerst zurückhaltenden Kreditnachfrage weitete die Bank ihr **Neugeschäftsvolumen im Jahr 2013 um 12 %** auf rund 7,6 (Vorjahr: 6,8) Mrd. Euro aus – vor allem bei Firmen- und Immobilienkunden.

Der Abbau der vor allem in der Restructuring Unit gebündelten Altlasten wurde vorangetrieben. **Die Bilanzsumme sank von 131 Mrd. Euro** zum Jahresultimo 2012 auf 109 Mrd. Der damit verbundene Rückgang der risikogewichteten Aktiva und die zur Jahresmitte 2013 auf 10 Mrd. Euro wieder aufgestockte Zweitverlustgarantie von Hamburg und Schleswig-Holstein haben **die harte Kernkapitalquote der Bank auf 11,7 (Vorjahr: 9,9) %** zuzüglich eines Puffers (5,2 Prozentpunkte) stark verbessert.

Aufgrund der jüngsten Entwicklungen in der internationalen Seeschifffahrt hat die HSH Nordbank ihre Markteinschätzung für die Branche angepasst. Damit verbunden ist eine im Schlussquartal 2013 **noch einmal deutlich ausgeweitete Vorsorge für Schifffahrtsrisiken** und perspektivisch eine leicht höhere erwartete Inanspruchnahme der Garantie der Länder. Die HSH Nordbank rechnet unverändert mit der erstmaligen **Inanspruchnahme der Garantie im Jahr 2019**: Dabei werden bis 2025 insgesamt 1,6 nach bislang 1,3 Mrd. Euro veranschlagt. www.hsh-nordbank.de

03 Zweitmarkt: Hoher Marktanteil

Im ersten Quartal 2014 verzeichnete die Fondsbörse Deutschland 1.219 Transaktionen mit einem nominalen Handelsvolumen von rund 36,25 Mio. Euro. Damit wurden **mehr als 90 % aller Zweitmarkttransaktionen** über die Plattform abgewickelt.

In Bezug auf das nominale Handelsvolumen betrug der Marktanteil der Fondsbörse in diesem Zeitraum rund 75 %. Der **durchschnittlich erzielte Kurs lag mit 44,82 %** des Nominalwertes auf dem Niveau des Vorjahresquartals. Bei den Schiffsfonds wurden 185 Anteile mit einem Nominalvolumen von 6,8 Mio. Euro gehandelt. Durchschnittskurs: 25,47 %. www.zweitmarkt.de



Foto: Deutsche FondsResearch

„Die aktuelle Situation der globalen Handelsaktivitäten lässt auf einen Anstieg der Nachfrage nach Tonnage hoffen.“

Nils Lorentzen, DFR-Geschäftsführer

Deutsche FondsResearch

Die Deutsche FondsResearch (DFR) ist ein unabhängiges Analyse- und Research-Unternehmen. Durch die Information über Sachwerte und deren Management trägt die DFR zur Vergleichbarkeit im internationalen Investitionsgütermarkt bei. Das Angebot umfasst Bewertungen, Research & Rating sowie Studien für die Assetklassen Schiffe, Immobilien, Erneuerbare Energien, Flugzeuge, Infrastruktur und Spezialitätenfonds.

Das Analysehaus Deutsche FondsResearch veröffentlicht seit August 2012 den **Newsletter DFR Shipping Research**, der vierteljährlich über zentrale wirtschaftliche Kennzahlen, den Schiffsmarkt und den Markt für geschlossene Schiffsfonds informiert. www.deutsche-fondsresearch.de

VERSICHERUNGEN

Hohe Partschäden treffen nordische Versicherer

Text: Michael Hollmann

Die Zahl der Seekaskoschäden im Verhältnis zur versicherten Flotte ist für die skandinavischen Versicherer im vergangenen Jahr auf den tiefsten Stand seit 2008 gefallen.

Das geht aus dem Jahresbericht des nordischen Versicherungsverbands Cefor hervor, dessen Mitglieder 22 Prozent der Weltflotte versichern. Allerdings wiesen „die Schadenskosten pro Schiff aufgrund einiger sehr großer Schäden in den vergangenen Jahren nicht dieselbe positive Tendenz auf wie die Schadensfrequenz“, so Cefor-Geschäftsführerin Helle Hammer.

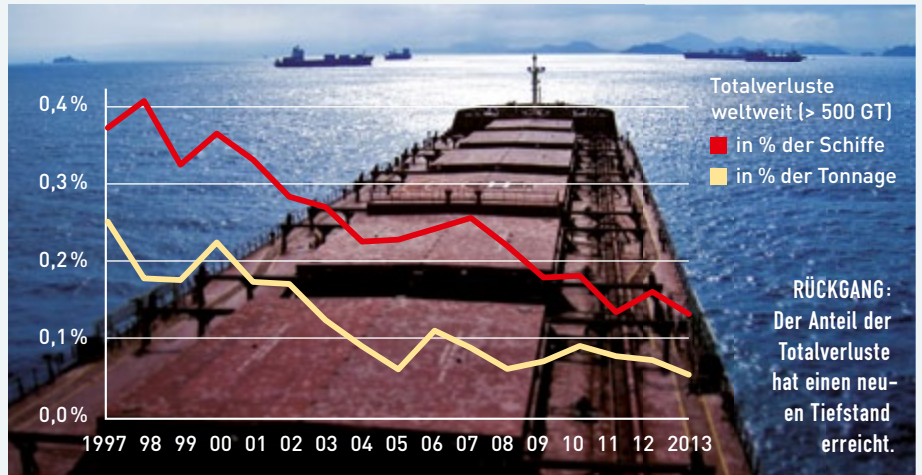
Dabei wuch das Schadensmuster 2013 deutlich von dem des Vorjahres ab: Waren es 2012 vor allem schwere Totalverluste wie der Untergang des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“, die den Versicherern die Zahlen verhagelten, wirkte sich zuletzt eine Zunahme extrem teurer Partschäden, also reparabler Teilschäden, negativ auf die Statistik aus.

Zwei Großschäden von je über 60 Mio. Dollar seien einer der ausschlaggebenden Faktoren dafür gewesen, dass die durchschnittliche Schadenssumme (ohne Berücksichtigung von Totalverlusten) im Seekaskogeschäft der Cefor-Mitglieder kräftig auf über 250.000 Dollar kletterte – der zweithöchste Wert in der bis ins Jahr 1996 zurückreichenden Statistik. Der Spitzenwert wurde mit 300.000 Dollar 2007 erreicht.

Führende nordische Kaskoversicherer*

1	Gard	30,9 %
2	Norwegian Hull Club	26,4 %
3	Codan	11,3 %
4	Swedish Club	7,7 %
5	Gerling	7,1 %

*nach Marktanteil am Cefor-Prämienaufkommen



Der Verband sieht aufgrund des steigenden Anteils sehr teurer, technisch komplexer Schiffe die Gefahr, dass sich solche Ausreißer in Zukunft häufen. So hat sich das Größenwachstum der Containerschiffe wie auch der Passagierschiffe in den vergangenen Jahren deutlich beschleunigt. Zudem werden immer anspruchsvollere Produktions- und Versorgungsschiffe für die boomende Rohstoffförderung auf hoher See in Dienst gestellt.

Das steigende Partschadenrisiko könnte sich für die Versicherer dramatischer auswirken, wenn die Schifffahrtsmärkte wieder anziehen: Erfahrungsgemäß nimmt die Schadenshäufigkeit dann eher zu, weil die Schiffe wegen der hohen Transportnachfrage intensiver betrieben werden. Spürbar abgeschwächt hat sich der Einfluss von Totalverlusten auf den Cefor-Bestand von über 11.000 Seeschiffen. Zwar nahm die Anzahl der Totalverluste von 7 auf 9 zu, doch handelte es sich dabei vorwiegend um kleinere Schiffe mit einem geringeren durchschnittlichen Versicherungswert von rund 11 Mio. Dollar. Außerdem war kein nordischer Versicherer an der Deckungsnote

für das im Indischen Ozean gesunkene Containerschiff „MOL Comfort“ beteiligt.

Deutlich weniger Großschäden

Trotz des Untergangs des japanischen Frachters zeigte der Trend bei den Großschäden 2013 global nach unten. Das berichtet der Weltverband der Seeverversicherer, die International Union of Marine Insurance (IUMI): Der Anteil der Totalverluste ist auf ein Rekordtief gesunken (s. Grafik). Übereinstimmend sind die nordischen und die globalen Daten mit Blick auf die Schadenstypen. Den größten Anteil machen demnach Maschinenschäden aus, mit 37,4 Prozent im Cefor-Buch und 35 Prozent in der IUMI-Statistik. Dahinter folgen Kollisionen, Grundberührungen und Brände.

Sorgen macht der IUMI wegen der Kumulierung von Ladungsrisiken das Größenwachstum der Containerschiffe. Im Fall „MOL Comfort“ beliefen sich die geschätzten Warenschäden auf 300 bis 400 Mio. Dollar. Dabei hatte der Frachter „nur“ 4.382 Container an Bord. Künftig rechnet IUMI mit Kapazitäten von bis zu 24.000 TEU.

Quelle: Clarkson Research Services, LLI

Foto: Angelika Benitin - Fotolia.com

Übereinkommen zu Wrackbeseitigung tritt in Kraft

Acht Jahre nach ihrer Verabschiedung durch die IMO-Mitgliedstaaten tritt am 14. April 2015 die Nairobi-Konvention über die Beseitigung von Wracks in Kraft.

Mit der Hinterlegung der Ratifizierungsurkunde Dänemarks als zehntem Unterzeichnerstaat wurde das erforder-

liche Quorum für die Einführung erreicht. Das 2007 verabschiedete Übereinkommen legt erstmals verbindliche Regeln für die Beseitigung von Schiffswracks außerhalb territorialer Gewässer fest. Danach sind Schiffseigner künftig verpflichtet, sich für Wrackbeseitigungen zu versichern. Staa-

ten dürfen die Versicherer der Schiffswracks zudem direkt in Regress nehmen.

Obwohl die Zahl der Schiffsunfälle tendenziell abnimmt, haben sich laut IMO Probleme mit liegen gelassenen Wracks in den vergangenen Jahren weltweit verschärft.

In Kürze

Wachwechsel bei Skuld. Beim norwegischen P&I- und Seekaskoversicherer Skuld steht ein Wechsel an der Spitze an. Per 1. Februar 2015 werde der bisherige Finanzchef Stale Hansen den langjährigen Vorstandsvorsitzenden Douglas Jacobsohn ablösen, teilte der Club mit. Jacobsohn tritt als Mitglied des Verwaltungsrats in die zweite Reihe zurück.

Braemar Adjusting holt neuen Geschäftsführer. Der Londoner Dispatcheur hat den Energiexperten Geoff Jones zum Group Managing Director ernannt. Der zuvor für den Versicherer Catlin tätige Manager ist einer der führenden Spezialisten für Versicherung und Schadensbearbeitung im Offshore-Sektor im Londoner Markt.

Dänischer Sicherheitsberater auf Akquisitionskurs. Die auf Transportsicherheit spezialisierte Beratungsfirma Risk Intelligence übernimmt Custos und dehnt damit ihr Know-how in Schifffahrt und Offshore-Industrie auf den Hafenbereich aus. Das Unternehmen will maritime Kunden künftig in allen operativen Bereichen beraten.

Zeitbefrachter soll zusätzliche Versicherungen zahlen. Der Schutzverein Deutscher Rheder empfiehlt seinen Mitgliedern bei Charterabschlüssen die neue Conwartime-Klausel (2013) der Bimco. Sie enthalte zahlreiche Klarstellungen und Verbesserungen, dazu gehöre die Verantwortung des Zeitcharterers für zusätzliche Versicherungen wie „War Loss of Hire“ und „Kidnap and Ransom“.

Swedish Club steigert Gewinn

Der P&I- und Seekaskoversicherer Swedish Club hat für seine Mitglieder im vergangenen Jahr einen Überschuss von 17 Mio. US-Dollar erwirtschaftet – fast doppelt so viel wie im Vorjahr (9,1 Mio. US-Dollar).

Sowohl das Kerngeschäft als auch die Kapitalerträge hätten sich 2013 sehr positiv entwickelt, teilte der Club mit. Quer über alle Versicherungssparten (P&I, Seekasko, Energie) habe die kombinierte Schaden-Kosten-Quote (Schäden und Verwaltungskosten gegenüber Prämien) bei 93,5 Prozent gelegen. Bei Werten unter 100 schreiben Versicherer Gewinne, bei über 100 Verluste. Detaillierte

Ergebnisse zu den einzelnen Sparten folgen allerdings erst im Jahresbericht, der im Sommer veröffentlicht wird. Den Überschuss führte der Swedish Club seinen freien Rücklagen zu, die nun ein Volumen von 168 Mio. US-Dollar erreichen.

Der Versicherer verfolgte im vergangenen Jahr offenbar eine sehr offensive Zeichnungspolitik und baute seine Marktanteile in allen Segmenten aus. Das Seekaskobuch sei um rund ein Drittel auf 2.000 versicherte Schiffe erweitert worden, während die P&I-versicherte Flotte um 6 (Owned Tonnage) bzw. 8 Prozent (Charterer-Haftpflicht) gestiegen sei, teilte der Club mit. www.swedishclub.com

Handelsrisiken steigen weltweit

Das Risiko von Lieferausfällen, Streiks und Unruhen hat sich in vielen Teilen der Welt im vergangenen Jahr verschärft, womit sich auch die Rahmenbedingungen für Handel und Schifffahrt verschlechtern.

Das geht aus der neuen Weltkarte der politischen Risiken des Versicherungsmaklers Aon hervor, die 163 Länder untersucht.

Politische Gewalttaten

So ist die Anzahl der Länder, in denen ein erhöhtes Risiko einer Störung der Warenströme verzeichnet wird, um 16 auf 116 angestiegen. Dazu gehören Bahrain, Mazedonien und Ruanda. Auch politische Gewalt, Unruhe und Terrorismus befinden

sich auf dem Vormarsch. Das entsprechende Risikosymbol wurde an 19 Länder und Territorien neu vergeben, darunter Belize, Indonesien und die Ukraine. Insgesamt sieht Aon in 114 Ländern ein erhöhtes Risiko von politischer Gewalt.

Zu den Ländern mit erhöhten Risikoeinstufungen gehören auch die aufstrebenden BRICS-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika). In Indien monieren die Experten fortdauernde Korruption, gestiegene rechtliche Risiken sowie politische Einflussnahme, während in China das verlangsamte Wirtschaftswachstum mit einer Zunahme der politischen Gewalt einhergehe. www.aon.com



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@freireedereiinspektoren.com
Web www.freireedereiinspektoren.com

INDIZES



Hamburg schlägt den Takt

Die wichtigste Nachricht der Containerschifffahrt kommt mit der Fusion von Hapag-Lloyd und CSAV aus Hamburg. Die Börsen reagierten positiv.

Einhelliger Beifall ist das, was man an den Börsenmärkten als Reaktion auf die nunmehr vereinbarte Fusion zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihrem chilenischen Partner CSAV ablesen kann.

Die Investmentbank Equinet beispielsweise stufte aus Anlass der Fusion die Aktien von Großaktionär TUI von „Halten“ auf „Kaufen“, da sich der potenzielle Wert der Beteiligung deutlich erhöhen werde.

Und dass die Fusion auch an der Börse als Wohltat für Hamburg angesehen wird, bekam die HHLA zu spüren: Warburg Research beurteilte das Unternehmen wegen der Fusion deutlich positiver und stufte es

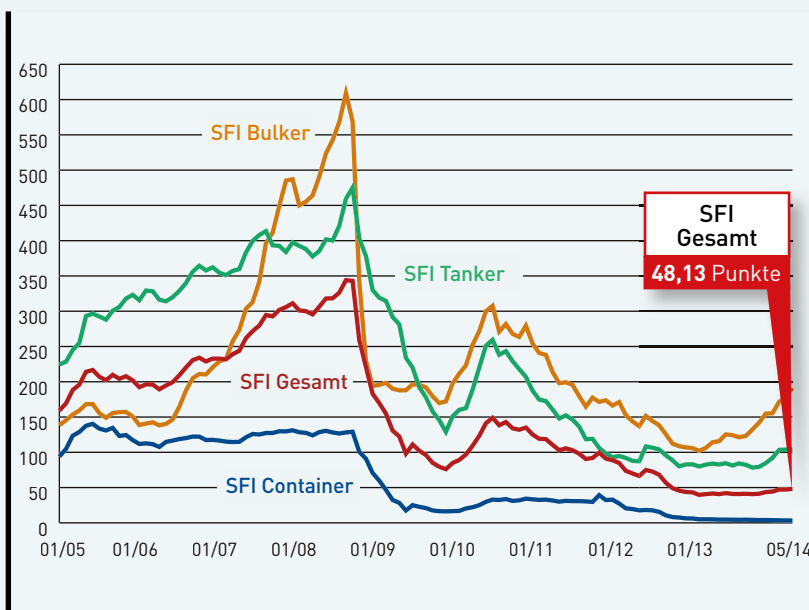
auf „Hold“. Durch die Fusion profitiere der Hafenerbetreiber von einer stärkeren und besser aufgestellten heimischen Reederei als zuvor, schrieb Analyst Christian Cohrs. Dies

sei einmal eine gute Nachricht neben all den Herausforderungen, mit denen die HHLA zu kämpfen habe und die zuletzt zu kritischen Beurteilungen des Hafenerbetreibers führten.



Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 22.04.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.Ship: Gesamtindex kann dank Bulkern erneut zulegen



Trotz eines etwas schwächeren USD stieg der SFI Gesamtindex um rund 1,77 Prozent.

Innerhalb der Containerschifffahrt entwickelten sich die Charraten uneinheitlich: Containerschiffe mit 2.000 TEU und 4.400 TEU verzeichneten einen leichten Anstieg, während die Containerschiffe mit 2.500 TEU und 2.750 TEU etwas zurückgingen. Die Neubaupreise stiegen in einigen Größenklassen leicht, dagegen stagnierten die Second-Hand-Preise.

Bei den Tankern blieben die Charraten in fast allen Größenklassen konstant. Ausnahmen: Panamax-Tanker und Suezmax-Tanker, wo es auch keinen Anstieg bei den Neubaupreisen gab. Die Second-Hand-Preise blieben konstant oder stiegen.

Bei den Bulkern stiegen die Raten in allen Größenklassen (Ausnahme: Panamax). Neubau- und Second-Hand-Preise stiegen leicht oder hielten ihr Niveau. Insbesondere Cape-Size-Bulker verzeichneten starke Zuwächse. Folge: ein deutlicher Anstieg im Bulker-Segment. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

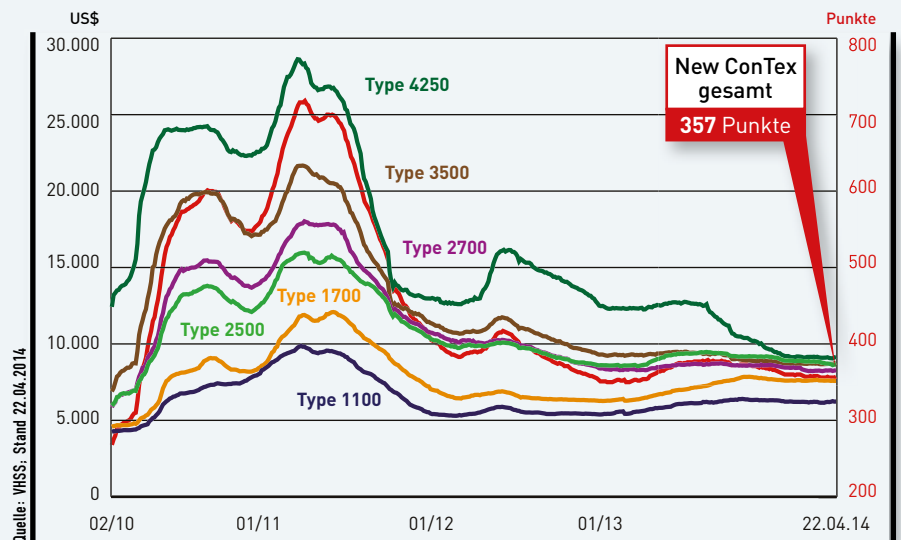
Quelle: TKL-Fonds; Stand 22.04.2014

New ConTex: Nachfrage nach größeren Schiffen etwas gestiegen

Vor der Osterwoche verzeichnete der New ConTex einen Zuwachs von einem Punkt und erreichte damit 357 Punkte.

Damit halten sich die Ausschläge des Index weiterhin in engen Grenzen. Im Jahresverlauf hat sich der New ConTex nur in einem schmalen Korridor zwischen dem Höchststand von 360 Punkten und dem bisherigen Tiefpunkt von 355 Punkten bewegt. Gegenüber dem Stand von vor zwölf Monaten beträgt das Minus 2,2 Prozent.

Auch bei den einzelnen Schiffsklassen sind nur geringe Veränderungen zu beobachten. Erstmals seit längerer Zeit haben sich die Rahmenbedingungen für die kleineren Schiffe wieder etwas verschlechtert. So gerieten in der 12-Monats-Charter die Klassen 1.100 TEU, 1.700 TEU und 2.700 TEU gegenüber der Vorwoche leicht ins Minus, weisen aber im Vergleich zum Vorjahr immer noch deutlich positive Werte auf. Dagegen sind bei den 3.500- bzw. 4.250-TEU-Einheiten ohne Ladegeschirr wieder leichte Verbesserungen zu verzeich-



nen. So gab es im Panamax-Bereich jüngst eine Reihe von Charterabschlüssen. Beobachter rechnen daher mit weiter ansteigenden Raten für diese Klassen, wenn die aktuelle

Nachfrage nach diesen Schiffgrößen anhält. Gleichwohl bleiben die Rahmenbedingungen am Markt für die Schiffseigentümer auch weiterhin herausfordernd. www.vhss.de

Upgraded High Pressure Cleaning

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



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

STROMME

www.stromme.com

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



NEUBAU: Der optimierte Rumpf verringert Vibrationen an Bord.

Neues Forschungsschiff „Sonne“ erblickt das Tageslicht

Die neue „Sonne“ hat das Baudock in der Papehuder Meyer Werft verlassen.

Im Mai soll sie ihre Überführungsfahrt Richtung Emden antreten. Von dort aus starten Tests und Erprobungsfahrten in Nord- und Ostsee. Das 116 Meter lange und 20,6

Meter breite Schiff hat Platz für eine 35-köpfige Besatzung und bietet Arbeitsmöglichkeiten für bis zu 40 Wissenschaftler.

Die „Sonne“ ist im April 2013 auf Kiel gelegt worden. Der Auftrag hat ein Volumen von etwa 125 Mio. Euro – 90 Prozent kommen

vom Bund und 10 Prozent von den norddeutschen Küstenländern. Für die deutsche Meeresforschung soll das Schiff Anfang 2015 zur Verfügung stehen. Schwerpunkt ist die Tiefseeforschung im Indischen und Pazifischen Ozean.

www.rf-bremen.de

Foto: Hasenpusch

Ozean als Klima-Gedächtnis

Internationales Expertentreffen zur Ozeanmodellierung in Kiel.

Die Ozeane sind eine entscheidende Komponente im Klimasystem. Trotzdem sind sie in heutigen Klimamodellen oft nur mit sehr begrenzter Auflösung repräsentiert. Wichtige physikalische Prozesse fehlen. Internationale Experten berieten am GEOMAR in Kiel über künftige Entwicklungen auf dem Gebiet der Ozeanmodellierung. www.geomar.de



MODELL: Hochauflösende Simulation der Meeresströmungen im Nordatlantik.

Foto: GEOMAR



PORTRÄTS: Die Ausstellung im Schiffahrtsmuseum Unterweser läuft noch bis zum 1. Juni.

Ausstellung „Arbeitsplatz Hafen“

Die Sonderausstellung „Arbeitsplatz Hafen“ zeigt eine Auswahl von Fotos aus einer NWZ-Serie.

Der Hafen ist Brakes Tor zur Welt. Mit seinen Silo-Anlagen prägt er weithin sichtbar die Silhouette der Kreisstadt. Zugleich ist er einer ihrer größten Arbeitgeber. Zum 225-jährigen Bestehen des Seehafens 2012 hat die Redaktion



der „Nordwest-Zeitung“ in einer Serie unter dem Titel „Arbeitsplatz Hafen“ Menschen vorgestellt, die an den verschiedensten Positionen im Hafen tätig sind – vom Schiffingenieur über den Dampfer-Vormann bis zum Weichenschmierer. Bilder zeigt eine Sonderausstellung im Schiffahrtsmuseum Unterweser. www.schiffahrtsmuseum-brake.de

Fotos: Nordwest-Zeitung, Detlef Glückselig



FOLGE 2

Schlagseite haben

Ist ein Schiff ungünstig beladen worden, sodass es auf einer Seite zu schwer ist, oder hat unterwegs ein Sturm die Ladung im Schiffsbauch verschoben, läuft es mit Schlagseite im Hafen ein.

Das sieht ähnlich jämmerlich aus wie ein Zechkumpan, der zu viel Schnaps an Bord hat, wenn auch längst als Alkohol im Blut, und der infolgedessen völlig aus dem Gleichgewicht ist („Unser Maat hat schief geladen“). Auch er hat ziemlich Schlagseite, kann aber dadurch wenigstens nicht kentern – auf die Dauer untergehen hingegen schon. Gesunken ist 1957 die „Pamir“, einer der letzten Frachtfahrenden Großsegler weltweit und als solcher Schulschiff der deutschen Handelsmarine. Die Ursache des Unglücks war ein Hurrikan im Atlantik, der Grund des Untergangs ist bis heute umstritten. Das Seeamt in Lübeck erkannte auf ver-rutschende Gerste an Bord; die dadurch ausgelöste Schlagseite habe zum Kentern der Viermastbark geführt.

Eine nicht allzu starke Krängung ist bei Segelschiffen durchaus erwünscht – die aufrichtenden Kräfte des Schiffskörpers müssen aber die Oberhand behalten.



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

Landstrom für Kreuzfahrtterminal Altona



KREUZFARTSCHIFF: Künftig weniger Schadstoffausstoß während der Hafenziegezeit.

Hamburg investiert zunächst etwa 7 Mio. Euro in eine von ursprünglich drei angedachten Landstromanlagen.

Aus EU-Mitteln wird das Vorhaben, das bis Sommer 2015 den Betrieb aufnehmen soll, mit 6 Mio. Euro gefördert. Für Altona ist ein fest installiertes System vorgesehen.

Den Strom für den überwiegenden Teil der anderen Kreuzfahrtschiffe außerhalb des Altonaer Terminals sollen schwimmende Kraftwerke mit Flüssiggas erzeugen. Bereits ab 2014 sollen einige Schiffe bereits über die „Power Barges“ angeschlossen werden.

www.hamburg-port-authority.de

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH

„Sentinel 1A“ liefert auch maritime Daten

Die europäische Raumfahrtagentur ESA hat den ersten „Sentinel“-Satelliten ins All geschossen.

Das Programm wurde 1998 unter dem Namen „GMES“ von der EU-Kommission und der ESA gegründet – „Global Monitoring for Environment and Security“, also Programm der globalen Umwelt und

Sicherheitsüberwachung. Mittlerweise heißt es „Copernicus“. Mit der riesigen Radarantenne können aus knapp 700 km Höhe unabhängig von Tageslicht und Bewölkung rund um die Uhr Land und Meeresoberflächen überwacht werden. Der Satellit soll u.a. Daten über Öl-Havarien, aus dem Meer liefern.

www.esa.int

SATELLIT: „Sentinel 1A“ ist der erste von fünf EU-Weltraumwächtern.



Foto: ESA

Forscher bestimmen Eisdicken von unter einem Meter

Erfolg in der Arktis: Wissenschaftlerteam gelingt Vermessung von „dünnem“ Eis.

Zwei Wochen waren Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler an Bord des von der Universität Hamburg gecharterten Forschungsschiffes „RV Lance“ unterwegs. Begleitet wurde die Kampagne vom Forschungsflugzeug „Polar 5“ des Alfred-Wegener-Instituts und zahlreichen Helikopterflügen. Mit Erfolg: Eine

clevere Kombination aus Satellitendaten, Eisradar und Modellierung schafft die Grundlage für eine Vermessung der dünner werdenden Eisdicke und eine sichere Navigation in der Arktis. Gerade dünnes Eis kann Schiffen gefährlich werden. „Wind und Meeresströmungen schieben die vergleichsweise dünne Eisdicke zusammen“, so Prof. Lars Kaleschke vom CEN/Uni Hamburg.

www.awi.de

Foto: solovyova - Fotolia



UNTERSCHLUPF:
Im Dickicht der
Lophelia-Korallen sitzen
kleine Garnelen.

Kühlere Meere

6 bis 18 Grad Celsius: Die „Gemäßigten Breiten“ wie der Nordatlantik sind am stärksten von Pflanzen und Kleinstlebewesen besiedelt. In den raueren Gewässern sind die Meeresströmungen stärker, was den Nährstoffaustausch begünstigt.



Im Bann der Ozeane

Expedition in unerforschte Tiefen: Eine GEOMAR-
Ausstellung mit faszinierenden Aufnahmen des Kieler
Naturfotografen Solvin Zankl.

Tropische Meere

24 bis 31 Grad Celsius. Die Karibik, Teile des Indischen Ozeans und der Südpazifik sind ein Paradies für Korallen. Die tropischen Regionen gelten aber sonst als „blaue Wüsten“, das Wasser enthält wenig Nährstoffe.

Seit mehr als 15 Jahren bereist der Kieler Naturfotograf Solvin Zankl alle Erdteile, um die Schönheit der Natur, aber auch ihre Gefährdung zu dokumentieren. Zusammen mit dem GEO-Redakteur Lars Abromeit hat er im vergangenen Jahr den opulenten Bildband „Ozeane – Expedition in unerforschte Tiefen“ herausgegeben. Eine Fotoausstellung zeigt jetzt 35 der faszinierendsten Aufnahmen aus diesem Buch. Erste Station der Ausstellung ist das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel (Infos s. S. 61).

Pinguine, die auf dem Wasser zu tanzen scheinen. Filigrane Quallen, die knapp unter der Wasseroberfläche durch

einzelne Lichtstrahlen schweben. Transparente Fische mit riesigen Fangzähnen, die scheinbar aus einer anderen Welt stammen. Solvin Zankl hat sie alle abgelichtet. Seit Jahren reist er – unter anderem an Bord deutscher Forschungsschiffe – um die Erde, sucht Inseln, Küsten und die offene See auf, um die Bewohner der Ozeane in all ihrer Pracht zu dokumentieren.

Geheimnisvoller Lebensraum

„Die Bilder und Erkenntnisse sind nur ein Bruchteil einer Welt, die noch immer zu großen Teilen unerforscht bleibt“, schreibt der Journalist und Fernsehmoderator Ranga Yogeshwar im Vorwort des Buches. Jede

Expedition, jeder Tauchgang, jede Probe aus der Tiefsee offenbare das Ausmaß unserer Unwissenheit. Wie das Buch seine Leser, so begleitet auch die Ausstellung ihre Besucher durch die Meere der verschiedenen Klimazonen, angefangen in den tropischen Meeren, über die subtropischen und kühlen bis hin zu den polaren Meeren. Ein eigenes Kapitel ist dem größten und gleichzeitig geheimnisvollsten Lebensraum der Erde, der Tiefsee, gewidmet.

Viele der Fotos sind auf wissenschaftlichen Expeditionen entstanden, die Solvin Zankl als Fotograf begleiten konnte. So hat er an einer Fahrt des Alfred-Wege-ner-Instituts Helmholtz-Zentrum →



RAUMGLEITER: Manta-Rochen (Größe: 7 Meter) sind Verwandte der Haie – mysteriöse Wesen, die nur selten vor die Kamera zu bekommen sind.



ORTUNG: Jedes Jahr nähern sich Tausende Oliv-Bastardschildkröten innerhalb weniger Tage demselben Pazifikstrand auf Costa-Rica.



Tiefsee

4 Grad Celsius: Die kühleren Sphären der Tiefsee sind der mit Abstand größte Lebensraum der Erde – ab 200 Meter Wassertiefe wird's dunkel. Ideal für den Anglerfisch, einen der dominanten Tiefsee-Räuber.



Subtropische Meere

16 bis 26 Grad Celsius: In der Mittelmeerregion, vor Südwestaustralien, in der Kapregion und im Golf von Kalifornien bilden Organismen teilweise riesige Schwärme.

PENDLER: Im Sommer sammeln die Großen Seespinnen in Küstennähe Schnecken, Muscheln und Algen. Im Winter zieht es sie in größere Tiefen.

für Polar- und Meeresforschung mit dem Forschungseisbrecher „Polarstern“ in den Südatlantik teilgenommen, wo einige der einmaligen Fotografien von Tiefseeorganismen entstanden sind. Beispiel Großflossenkalmar: Von ihm wurden nicht einmal eine Handvoll Exemplare gesichtet. Zankl gelang die bisher einzige Aufnahme eines lebenden Exemplars.

Zwischen Wissenschaft und Fotografie

Während einer Expedition des GEOMAR mit dem Kieler Forschungsschiff „Posei-

don“ und dem Tauchboot „Jago“ vor der norwegischen Küste hat Zankl Kaltwasserkorallenriffe vor die Linse bekommen, die für normale Taucher unzugänglich sind. „In dem Spagat zwischen Wissenschaft und Fotografie fühle ich mich zu Hause“, sagt Zankl, der zunächst Biologische Meereskunde in Kiel studierte, bevor er 1998 sein Hobby Fotografie zum Hauptberuf machte.

Die Ausstellung ist mit finanzieller Unterstützung des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel und des Alfred-Wegener-Instituts Helmholtz-

Zentrum für Polar- und Meeresforschung entstanden. Sie wurde von GEOMAR-Direktor Prof. Dr. Peter Herzig eröffnet. Anschließend führte der Fotograf Solvin Zankl ins Thema ein. Ab Ende Juni sind die Bilder im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven zu sehen.

Das Buch „Ozeane – Expedition in unerforschte Tiefen“ von Solvin Zankl und Lars Abromeit, 264 Seiten, ca. 220 Abbildungen, Format 26,8 x 28,9 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, ist im Federking & Thaler Verlag erschienen (s. rechts). ...



PELZTIER: Die Bestände der südamerikanischen Seelöwen erholen sich allmählich wieder.

FILTER: Steilwände in den planktonreichen Gewässern von Fjorden sind z. B. reich mit Seeanemonen bedeckt.



MIMIKRI: Wenn der Gemeine Krake (Größe: 1,20 Meter) mit seinen Tricks keinen Erfolg hat, stößt er Tintenwolken hervor und flieht.



Die Ausstellung

Am GEOMAR ist die Ausstellung bis Freitag, den 13. Juni zu sehen. Der Eintritt ist frei.

Öffnungszeiten: Mo, Di, Mi 8 bis 16 Uhr, Do 8 bis 15:30 Uhr und Fr 8 bis 15 Uhr,

Ort: GEOMAR, Standort Ost, Wischhofstraße 1-3, 24148 Kiel
Ab Ende Juni läuft die Ausstellung dann im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven.



Solvin Zankl (Fotos), Lars Abromeit (Text): **ozeane**. Fotobildband. 264 Seiten, gebunden. Federking & Thaler Verlag, ISBN: 978-3-89405-977-4. 49,99 Euro.



Polarmeere

0 bis 10 Grad Celsius: Arktis und Südpolarmeer sind Heimat von Spezialisten wie Eisbären und Pinguinen. Der antarktische Krill ist Lieblingsnahrung von Walen und Robben.



Bewährter Schwung aus Glückstadt

Als Firmengründer Otto Piening 1929 sein „Glückstädter Spezialwerk für Schiffspropeller“ anmeldete, hatte er eine Vision. Heute ist die Otto Piening GmbH über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt für hochwertige maßgefertigte Schiffsantriebstechnik. Jetzt feierte das Unternehmen 85-jähriges Jubiläum.

Auf unzähligen Fischereischiffen, Yachten, Schnellbooten, Behörden- und Spezialschiffen unterstützen Propeller und komplette Systeme der Otto Piening GmbH den optimalen Antrieb. Die individuelle Maßanfertigung, Zuverlässigkeit, Know-how und langjährige Erfahrung machen das Unternehmen zu einem gefragten Zulieferer für die maritime Branche – auch international.

„Ob bei Neubauten oder dem Einbau einer neuen Antriebsanlage für die Berufsschifffahrt oder für Yachten – wir betrachten jedes Projekt grundsätzlich ganzheitlich. Uns geht es nicht um die bloße Lieferung von Komponenten, sondern darum, in Zusammenarbeit mit den Werften, Schiffseignern beziehungsweise deren Vertretungen oder anderen zuständigen Institutionen eine passende Gesamtlösung zu entwickeln und umzusetzen“, sagt Ma-



thias Pein, seit 1996 Geschäftsführer und seit zehn Jahren als Hauptgesellschafter die dritte Generation des Familienunternehmens „Piening Propeller“.

Logistische Meisterleistung

In den Anfängen glich die Fertigung mangels eigener Möglichkeiten einer logistischen Meisterleistung: Die Propeller wurden in einer externen Gießerei in Neu-

münster gegossen, in Elmshorn gedreht und letztlich in Glückstadt geschliffen und endbearbeitet. Um auch im eigenen Unternehmen mehr Kapazitäten zu haben, wurde es 1935 und 1952 zweimal in Glückstadt erweitert, bevor 1972 ein neuer Firmenkomples am jetzigen Firmensitz Am Altendeich 83 in Betrieb genommen wurde.

Hier wurde in den letzten Jahren kontinuierlich die hauseigene Dreherei ausgeweitet, in der nun Teile bis zu 16 Metern Länge, einem Durchmesser von vier Metern und einem Stückgewicht von bis zu zehn Tonnen gefertigt werden können. In der eigenen Gießerei werden die überwiegend aus Marinebronze- oder Nickel-Aluminiumbronze-Legierungen gefertigten Propeller vor Ort geformt und gegossen, was die Fertigungsvielfalt und Qualität zusätzlich erhöht.



CHEF: Mathias Pein ist seit 1996 Geschäftsführer des Glückstädter Unternehmens.

GIESSEREI: Die Propeller werden vor Ort geformt und gegossen.



MASSARBEIT:

Der Wirkungsgrad der Piening-Propeller ist hoch.



TRADITION:

Firmengründer Otto Piening (Mitte) um 1930.

Heute sind es 65 Mitarbeiter, die in den großzügigen Werkhallen Festpropeller, Verstellpropeller, Wellenanlagen und ganze Antriebssysteme herstellen.

Die Produkte von Piening Propeller sind für ihren hohen Qualitätsstandard bekannt. Insbesondere machte sich das Unternehmen einen Namen durch die Herstellung extrem leistungsfähiger und laufruhiger Propeller für hochmotorisierte Motoryachten.

Ein weiteres Geschäftsfeld sind Leistungsanpassungen oder die Reparatur beschädigter Propeller und Wellenanlagen bzw. defekter Maschinenteile aus der Industrie. Nach wie vor steckt viel Handwerk in den Produkten. Das auf jahrzeh-

ntelanger Erfahrung beruhende Know-how bei der Konstruktion wird längst durch modernste Computerprogramme begleitet. „So können wir die Erfüllung der individuellen Anforderungen jedes Schiffes noch weiter optimieren“, sagt Pein. „Um die perfekte Konstruktion zu finden, arbeiten wir in Planung und Konzeption bei Bedarf eng mit Schiffsbauversuchsanstalten zusammen.“

Führende Position

Seit 2009 ist Piening Propeller in Sachen Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Propellern und Wellenanlagen sowie für Reparatur und Service von Antriebsanlagen durch Germanischer Lloyd Cer-

tification zertifiziert. Im eigenen Prüflabor werden Material und Qualität der Produkte ständig dahingehend kontrolliert, dass sie den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften gerecht werden und den anzuwendenden ISO-Normen entsprechen.

Die führende Position bei der Entwicklung maßgefertigter Antriebstechnik festigen die Glückstädter beispielsweise durch neue Eigenkonstruktionen von Drucklagern oder Verstellpropelleranlagen „Marke Piening Propeller“. Der Vertrieb von Getrieben der Marke ZF rundet das Angebot ab. Bewährter Partner etwa für das Segment Marine- und Forschungsschiffe: Hier sieht Firmenchef Pein auch die Zukunft des Unternehmens. ■



Piening Propeller

Seit gut 40 Jahren ist Blomesche Wildnis bei Glückstadt Firmensitz des 1929 gegründeten Unternehmens.

Die hauseigene Gießerei und die angeschlossene Dreherei bilden das Herz des Werkes, in dem u. a. Propulsionsanlagen

hergestellt werden. Für die Schiffspropeller werden vorwiegend Legierungen aus Marinebronze oder Nickel-Aluminiumbronze mit hoher Zugfestigkeit verwendet. Das Unternehmen beschäftigt rund 65 Mitarbeiter.

www.piening-propeller.de



Bis(s) in den Hafen

Wo James Cook zum Seemann wurde und Dracula an Land ging: Der Hafen von Whitby hat eine bemerkenswerte Geschichte. Text und Fotos: Eigel Wiese

Als Erstes fällt die mächtige, gespenstisch wirkende Ruine auf, wenn man sich von See kommend dem Hafen von Whitby nähert. Die Häuser der Stadt ducken sich in das tiefe Tal, das der Fluss Esk über ewige Zeiten in die Küste von Yorkshire an der englischen Ostküste gegraben hat. Der Hafen von Whitby liegt günstig, er bietet Schiffen an der Nordostküste Englands Schutz gegen die zahlreichen Stürme der Nordsee.

Doch größere Bedeutung hat er nie erlangt, wahrscheinlich, weil er nicht konsequent ausgebaut wurde. Ursprünglich waren die Mönche des Klosters für seinen Erhalt zuständig, doch Beschwerden über den Zustand der Hafenanlagen reichen schon bis ins 16. Jahrhundert zurück. In den folgenden Jahren sollten die Kais ausgebaut werden, sogar das Parlament in London befasste sich mit dem Problem, Reeder gingen die Verpflichtung ein, sich am Ausbau zu beteiligen, aber der große Erfolg blieb aus. Heute ist Whitby Hafen einer großen Fischereiflotte und lebt vom Tourismus. Denn die Gassen der Stadt wirken seit Jahrhunderten unverändert. Da erinnern die fantasievollen Schilder von Pubs,

die Aushänge von Tätowierern und das Hospital für Seeleute der Handelsmarine an alte Zeiten der Seefahrt.

Realität und Fiktion

Trotz ihrer lediglich regionalen Bedeutung hat die Stadt einen der größten britischen Seefahrer hervorgebracht. James Cook war als Sohn eines Tagelöhners in der Nähe aufgewachsen, er lernte in Whitby die Grundlagen seines Berufes, indem er sich auf Kohletransportern vom Schiffsjungen hocharbeitete und dabei seemännisches Talent zeigte. Später erwarb er in der Marine den Ruf eines guten Seemannes und Kartografen. Deshalb übertrug man ihm das Kommando über die „Endeavour“, einen ehemaligen Kohletransporter aus Whitby, für eine Südsee-Expedition. Der Schiffsname findet sich heute immer wieder im Ortsbild der Stadt. Als großem Entdecker hat ihm Whitby ein Denkmal gesetzt und ein Cook-Museum eröffnet.

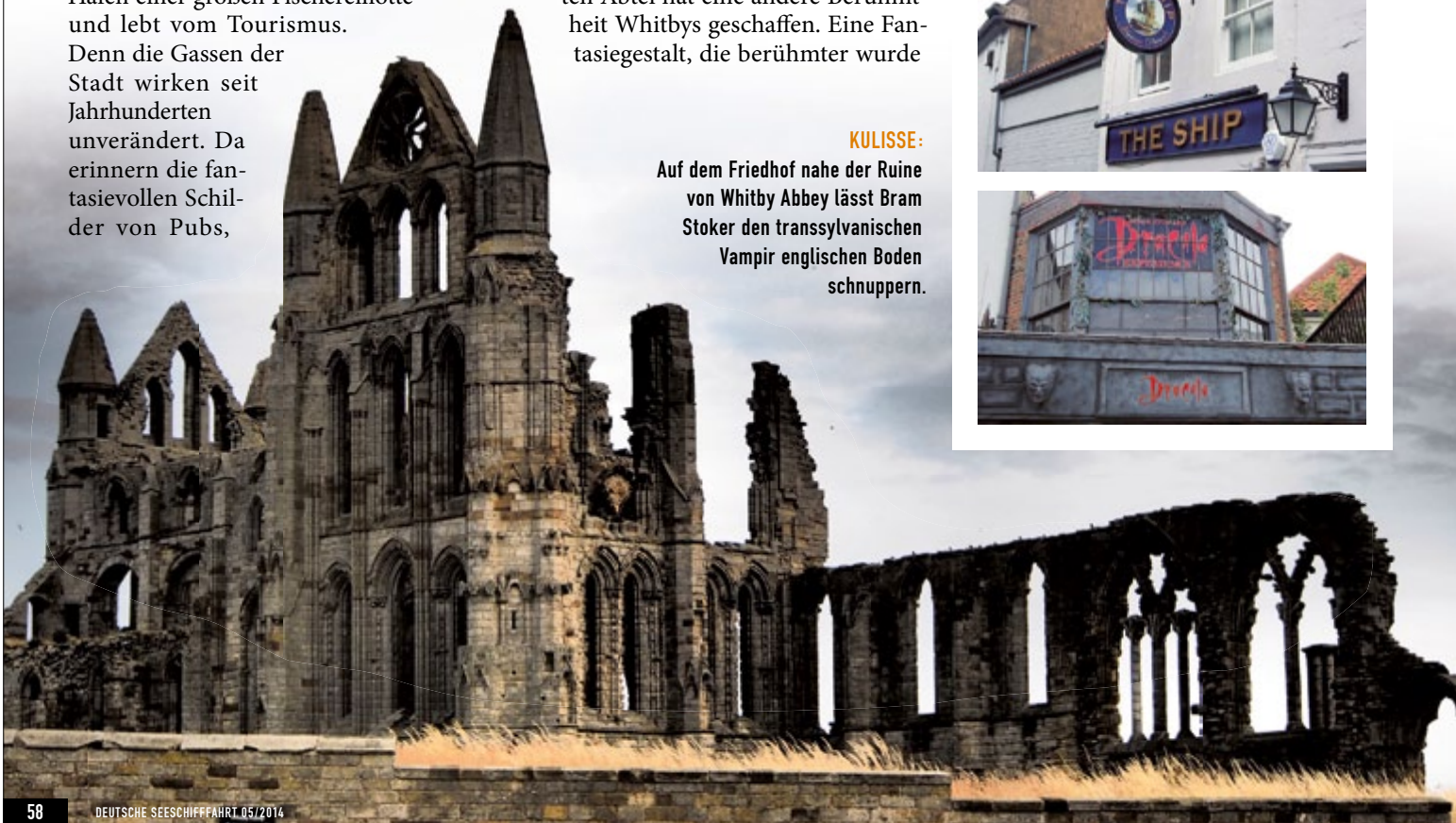
Die morbide wirkende Ruine der alten Abtei hat eine andere Berühmtheit Whitbys geschaffen. Eine Fantasiegestalt, die berühmter wurde

als der erfolgreiche Entdeckerkapitän. Der Schriftsteller Bram Stoker hat im Jahr 1890 oft unterhalb der leeren Spitzbögen auf dem Friedhof gesessen und an dem Roman „Dracula“ gearbeitet, der 1897 erschien und ein Welterfolg wurde. In der Geschichte des blutsaugenden Grafen spielt Whitby eine große Rolle. Die Beschreibungen der Kleinstadt sind so genau, dass man sie auch heute noch wiedererkennt. Klar, dass es hier auch ein gruseliges Dracula-Museum gibt.



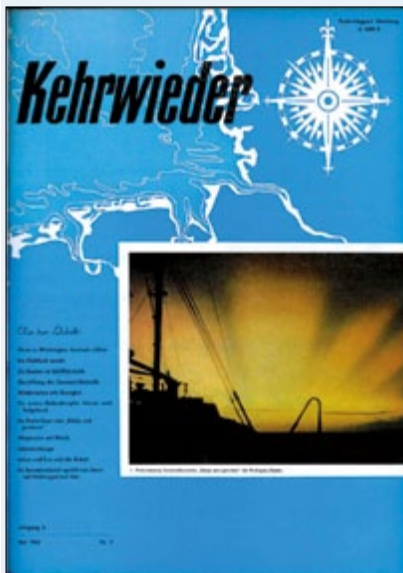
KULISSE:

Auf dem Friedhof nahe der Ruine von Whitby Abbey lässt Bram Stoker den transsylvanischen Vampir englischen Boden schnuppern.



Von Sprüchen und Ansprüchen

Die Kosten im Schiffsbetrieb werden aufgedrösel, das Wesen der Arbeit wird beleuchtet, und Shanghai schillert auch ohne jede Lichtreklame vielschichtig.



Aus dem Inhalt

- Wenn in Washington Seeleute säßen
- Der Ostblock wankt
- Die Kosten im Schiffsbetrieb
- Neustiftung der Seewart-Medaille
- Wiedersehen in Shanghai
- Die ersten Bärdampfer fahren nach Helgoland
- Die Preisträger von „Knips und gewinne“
- Pfingstreise mit Maria
- Schmunzelauge
- Adam und Eva und die Arbeit
- Ein Seemannsbrief spricht von Sonn- und Feiertagen auf See

„Wenn in Washington Seeleute säßen“, gäbe es nach Meinung des Wachoffiziers kein amerikanisches „Hickhack“ um Antikartellgesetzgebung, Konferenzen und Doppelratensystem. Ruth Mayer verkündet im Artikel „Der Ostblock wankt“, China und Russland schickten mit ihrer „Politik unter der Lupe“... „Haßkataloge am laufenden Band“. Zur westlichen Ostpolitik meint sie: Deutschland sei „nach dem Abenteuer des Dritten Reiches noch einmal davongekommen“ (sic!), wundert sich zugleich, dass in die Seelen der osteuropäischen Nachbarn offensichtlich ein giftiges ideologisches „Gebrau“ gegen das westliche Deutschland eingesickert sei, und vergleicht de Gaulles Außen-/Ostpolitik nicht ohne Neid mit dem Einsatz eines „gerissenen Fußballers“ auf dem Rasen. –

Viel einfacher hat es da Dipl.-Ing. Zoepffel, die schiffsabhängigen, reiseabhängigen und fixen Kosten im Schiffsbetrieb zu erläutern, nicht ohne Seitenhieb auf die heimliche Steuererhöhung. – In Kanada gilt Achteraussegeln als Desertion und kostet Sailors 1.000 Dollar. In Deutschland wird „für Verdienste um die Sicherheit der Seefahrt“ die Seewart-Medaille neu gestiftet; für Top-Amateurfotos von Seeleuten gibt es Geldpreise (Siegerfotos: siehe rechts). Zurück nach China: Im 2. Teil der Shanghai-Reportage erlebt des Seemanns Auge ein Wechselbad der Farben und Eindrücke, Losungen und Realia. An Sprüchen und Ansprüchen hangelt sich „ohne Schöngesterei“ auch die protestantische Arbeitsethik zum 1. Mai entlang. Schuld am Schlamassel: Adam und Eva.



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



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Schiffe



MOL HORIZON	
IMO-NUMMER	9629158
REEDEREI	Schulte Shipmanagement
FLAGGE	Singapur
ABLIEFERUNG	August 2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	17.702 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	21.957 TDW
LADEKAPAZITÄT	1.736 TEU
WERFT	Guangzhou Wenchong (CHN)
LÄNGE	171,84 Meter
BREITE	27,40 Meter
TIEFGANG	8,50 Meter
MOTOR	Wärtsilä 6RT-flex60C
LEISTUNG	14.520 kW
GESCHWINDIGKEIT	20,5 Knoten
KLASSE	Germanischer LLoyd





GOLDEN KAROO

IMO-NUMMER	9465423
REEDEREI	MACS Shipping
FLAGGE	Marshall Islands
ABLIEFERUNG	2013
TYP	Stückgutfrachter
TONNAGE	30.465 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	37.472 TDW
LADEKAPAZITÄT	2.260 TEU
WERFT	Qingshan, Wuhan (CHN)
LÄNGE	199,91 Meter
BREITE	30,20 Meter
TIEFGANG	11,70 Meter
MOTOR	Wärtsilä 7RT-flex50
LEISTUNG	11.620 kW
GESCHWINDIGKEIT	16 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

LOUIS

CHARTERNAME	-	TYP	Mehrweckfrachter	BREITE	16,50 Meter
IMO-NUMMER	9501673	TONNAGE	6.310 BRZ	TIEFGANG	7 Meter
REEDEREI	Briese Schifffahrt	TRAGFÄHIGKEIT	8.250 TDW	MOTOR	MaK 6M32C
CHARTERER	Briese Nederland	LADEKAPAZITÄT	459 TEU	LEISTUNG	3.000 kW
FLAGGE	Antigua & Barbuda	WERFT	Dalian Fishing (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	14 Knoten
ABLIEFERUNG	Mai 2013	LÄNGE	128,42 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd





ENGAGEMENT: Der Ex-Reeder und Mäzen Horst Werner Janssen vor seiner Schiffsgalerie.

Kapitän Kümmerer

Als Reeder erfolgreich, als Mäzen geschätzt, im Ehrenamt rastlos, als Bürger eine Institution: Horst Werner Janssen und das maritime Elsfleth pflegen eine symbiotische Beziehung. Text und Fotos: Bernd Ellerbrock

Ein Besuch im Elsflether Schifffahrtsmuseum führt auch in das einstige Büro von Kapitän und Reeder Horst Werner Janssen. Von einer Lichtschranke ausgelöst, klingelt das Telefon – und wer den Hörer abnimmt, kann sich nun von Janssen die Geschichte seines bewegten Lebens erzählen lassen. Eine Erfolgsgeschichte, zweifellos: Schon mit 25 Jahren war er Kapitän und Reeder. Und bereits 1969 gründete er die erste reine Containerreederei der Welt – da hielten andere die bunten Kisten noch für eine Modeerscheinung. Als er vor zehn Jahren aus dem Reedereigeschäft ausstieg, hatte Janssen 42 Schiffe in Fahrt.



Retter in der Not

„Wenn man Erfolg hat“, so der 80-Jährige, „muss man davon etwas zurückgeben.“ Das hat er reichlich getan: für die Region, für



„LISSY“: Janssen rettete das Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth“ vor dem Abwracken.

STANDORT: Das „Haus Elsfleth“ gehört zum Schiffahrtsmuseum Unterweser.



SPENDE: Das Glockenspiel und das Ziffernblatt der alten Seefahrtschule an der Kogge.



die Seefahrt, vor allem aber: „Für die Jugend!“ Denn man solle „nie vergessen, wo man hergekommen“ sei.

Sein jetziges Büro am Rathausplatz, von dem aus er nimmermüde und unermüdet agiert, liegt nur einen Steinwurf entfernt vom Hafen. Dort hat das Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth“ seinen Liegeplatz. Horst Werner Janssen entdeckte den Frachtsegelschoner 1981 im Hafen von Piräus und überführte ihn auf abenteuerliche Weise nach Elsfleth. Dort konstituierte sich kurz danach ein Schiffschiffverein, um an die 150 Jahre währende Tradition der seemännischen Ausbildung in Elsfleth anzuknüpfen. 29 Jahre leitete Janssen die Geschicke des Vereins, rettete das Schiff nach einem verheerenden Brand 1993 vor dem Abwracken, heute ist

er Ehrenvorsitzender. Auf dem Schiff wird nach wie vor ausgebildet.

Gute Tat auf Reisen

Zu allem, was Elsfleth als Stadt der Seefahrt prägt, hat Janssen seinen ganz persönlichen Bezug – und an vielem auch ein ganz persönliches Verdienst. Das „Haus Elsfleth“ als dritten Standort des Schiffahrtsmuseums Unterweser würde es ohne ihn wohl nicht geben. Frühzeitig hatte er sich ein Vorkaufsrecht an der ehemaligen „Villa Steenken“ gesichert und brachte das Gebäude in eine Stiftung ein.

Janssen kaufte den Elsflether Hafenkran, um ihn als Industriedenkmal zu erhalten, und das alte Achternschiff „Floriant“ zu Brandübungszwecken für die Seefahrtausbildung. Janssen stiftete, spendete,

förderte, schenkte: Segelschiffsmodelle, Kronleuchter, Seemannsbrunnen, Ölgemälde, Schiffsglocken, Obstbäume, Skulpturen. Der Nautischen Kameradschaft zu Elsfleth schenkte er das Uhren-Ziffernblatt der alten Seefahrtschule von 1870 sowie ein Glockenspiel. Beides ist an der Fassade der „Kogge“ angebracht, dem Tagungsort des Traditionsvereins mit dem Namen „Visurgis“ (lateinisch für Weser). „Visurgis“, so hieß auch das erste Schiff, das Janssen als Kapitän 1958 führen durfte.

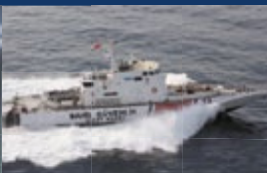
Was treibt den Ehrenbürger der Stadt Elsfleth und Träger des Bundesverdienstkreuzes an zu all den Förderaktivitäten, den unzähligen Vereinsmitgliedschaften und Ehrenämtern? Da wird Janssen seemännisch-philosophisch: „Die gute Tat reist um die Welt und kehrt zu dir zurück.“

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



Neue Bücher...



CHARAKTERISTIKA: Gletscher, starker Handball und Geysire sind typisch für Island (Abb. li.), ums Rote Meer sind u.a. eindrucksvolle historische Bau- denkmäler versammelt (Bild rechts).



Atlas Maior und Wimmelbuch

Das Landkartenbuch steht einem histo- rischen „Atlas Maior“ in nichts nach, im Gegenteil: Mehr als 4.000 Miniaturen über alle sieben Kontinente sowie 42 ausgewähl- te Länder haben Aleksandra und Daniel Mizieliński auf 51 Karten, Bildern und Vignetten liebevoll und detailliert gezeich- net. Im Unterschied zu einem Wimmelbuch muss man hier aber nichts und niemanden suchen.

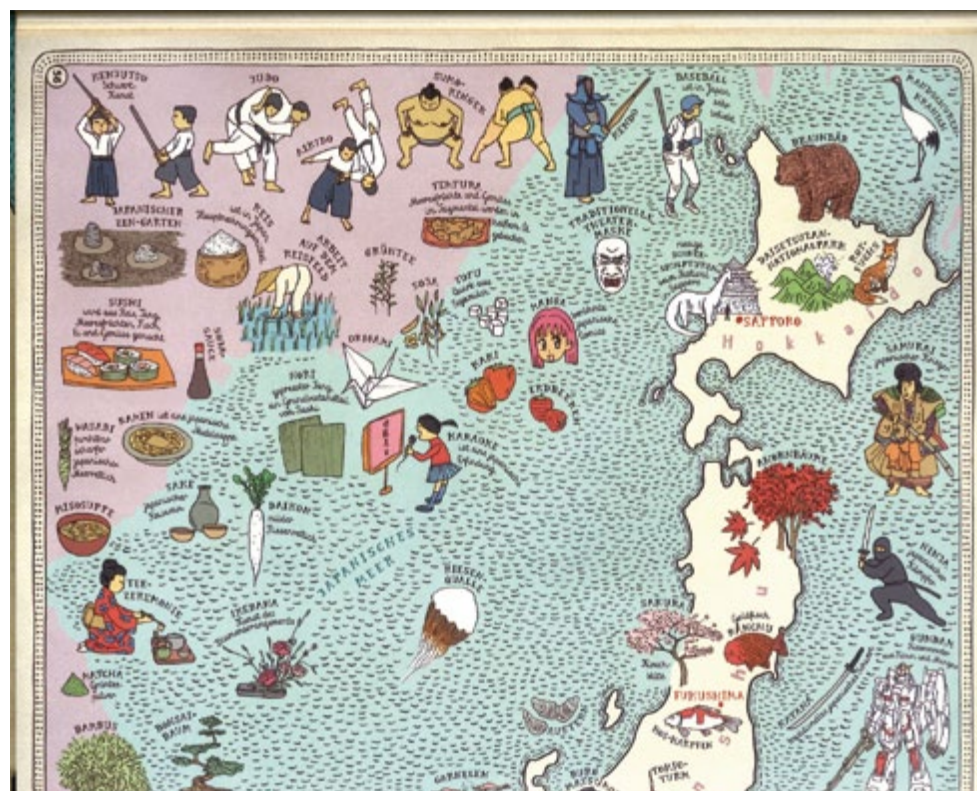
Menschen, typische Flora und Fauna, Gebäude, Symbole oder Rituale, ja, sogar Sportarten und Lebensmittel sind leicht zu erkennen und zu finden, selbst in der Arktis und Antarktis. Mithilfe eines Maßstablineals kann man sich recht genau die Größenver- hältnisse vorstellen oder ausrechnen. Das Buch kommt ohne Vor- und Nachwort aus, allein zu den Ländern finden sich Angaben zu Hauptstadt, Flächengröße, Einwohnerzahl und Landessprache(n). Auf den Länder- und Kontinentkarten werden landestypische Personen, Dinge oder Rituale kurz und knapp beschrieben. Am Ende findet sich eine Übersicht über alle Nationalflaggen. Roger Willemsen schwärmte beim Betracht-

ten des Buches: „Wie herrlich lässt sich so die Welt bereisen ... Mir sind die Augen übergegangen.“ Das wird nicht nur ihm so gehen. Neugier und Reiselust werden ob der Illustrationen gehörig angekurbelt bei Groß und Klein. Das Landkartenbuch wurde ausgezeichnet mit dem Kinder- und Jugend- buchpreis „Luchs“ von Radio Bremen und der „Zeit“. Zu Recht.

**Aleksandra Mizielska,
Daniel Mizielski (Autoren),
Thomas Weiler (Übersetzer):
Alle Welt. Das Landkartenbuch.
112 Seiten, geb., farbig illustriert.
Für Kartenleser von 8 bis 10 Jah-
ren. ISBN: 978-3-89565-270-7.
26,00 Euro.**

VORLIEBEN: Zweikampfsportarten und die Teezeremonie, aber auch leckere Speisen wie Sushi kenn- zeichnen das Bild der asiatischen Staaten China und Japan.

Abbildungen: Moritz Verlag



Nostalgieseligkeit de luxe

Größe und Exklusivität multipliziert mit dem Fernweh ergeben das Produkt: das Hörbuch Nr. 51 der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“, also eigentlich Traumreisen auf einem Luxusdampfer.

Die Reiseseiten der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ über die Jahre 2007 bis 2013 schildern die Eindrücke, die die schwimmenden Luxushotels und ihre Erbauer bei den Autoren hinterlassen haben. In zehn Aufnahmen folgen Schilderungen von Reisen an Bord

der Schiffe mit Namen, die allein nach frischer Brise klingen: „Deutschland“, „Europa 2“, „Astor“, „Queen Mary 2“, „Queen Victoria“, „AIDAvita“, „Sea Cloud“. Kreuzfahrer sind zwar zu 90 Prozent „Wiederholungstäter“, zuhören lohnt sich aber für jeden.

Frankfurter Allgemeine Zeitung (Hg.): Kreuzfahrten. Urlaub an Bord der schönsten Schiffe der Welt. 2 CDs.
ISBN: 978-3-89843-269-6. 19,90 Euro.



Länder- und Zollinfo

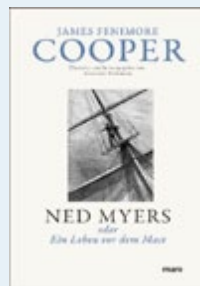


Die 63. Auflage des Kompendiums richtet sich mit Basis- sowie länderspezifischen Informationen an alle Exporteure von Waren sowie Außenhändler.

Die Publikation berücksichtigt in einem Extrakapitel ausführlich das neue Außenwirtschaftsgesetz von September 2013 sowie die neue Außenwirtschaftsverordnung. Informationen und wichtige Adressen sind umfassend aktualisiert.

Harald Schönherr u. a.: Handbuch für Export und Versand 2014. 648 S. Broschur. ISBN: 978-3-86897-229-0. 44,99 Euro.

Denkmal den Matrosen



Ned Myers riss mit 14 Jahren von zu Hause aus, war fortan als Kanonier, Opium- und Tabaksmuggler, auf Walfängern und Zollschiffen unterwegs.

(Neu-)Übersetzer und Herausgeber Alexander Pechmann legt den historischen Hintergrund am Ende des 18. Jahrhunderts über die Schilderungen Ned Myers'. Dessen lebenslanger Freund Cooper setzte dem „Leben vor dem Mast“ ein exemplarisches Denkmal.

James Fenimore Cooper: Ned Myers oder Ein Leben vor dem Mast. Roman, 387 S., geb. ISBN: 978-3-86648-190-9. 28,00 Euro.

Norderoog und Süderoog



Ralf hatte Klara mit seinem Wissen über Ebbe und Flut bezirzt. Nun erklärt die Strandkrabbe dem Frosch alles über seltsame Landhügel im Wasser.

Die beiden sind am nordfriesischen Deich unterwegs, erkunden die Halligen und Wege dorthin. Dabei gibt es viel zu entdecken. Der frische Wind zaust an Kopf und romantischen Abenteuerträumen. So geht spielend lernen – wieder herrlich frisch und pffiffig!

Heike Becker, Antje Drescher: Was sind eigentlich Halligen? 44 S., geb. Für Kinder von 7-9 J. ISBN: 978-3-8042-1395-1. 9,95 Euro.



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
Web www.DirectCrewing.com

Kalender

MAI/JUNI 2014



Foto: HHLA

Personalentwicklung – Kosten oder Investition?

Aktuelle Trends und Herausforderungen im maritimen Personalmanagement (Human Resources) stehen beim 8. Bremer Schifffahrtkongress im Vordergrund. Die von der Hochschule Bremen in Kooperation mit den nord-deutschen Ausbildungseinrichtungen organisierte Konferenz widmet sich u.a. jüngsten Entwicklungen im Bereich der europäischen Aus- und Weiterbildungssysteme, „Global Marine Trends 2030“ sowie neuen Technologien und deren Bedeutung für die Qualifikationsanforderungen. Erwartet werden rund 150 Teilnehmer.

20.05./21.05 BREMEN

8. Bremer Schifffahrtkongress
www.bremer-schifffahrtkongress.de

MAI 2014

08.05. RIO DE JANEIRO (Brasilien)
Port Reforms & Regulations in Brazil
www.portfinanceinternational.com

09.–11.05. HAMBURG
825. Hafengeburtstag Hamburg
www.hamburg.de

12.05.–15.05. ANTWERPEN (Belgien)
Breakbulk Europe 2014
www.breakbulk.com

12.–15.05. VLAARDINGEN (Niederlande)
Bunkerexperience
www.bunkerexperience.com

13./14.05. KOPENHAGEN (Dänemark)
European Manning & Training Conference
www.informamaritimeevents.com

14.05. BREMEN
Anforderungen an das GVZ des 21. Jahrhunderts
www.bremenports.de

14.05. HAMBURG
„Manövrieren von Schiffen – Neue Forschungsergebnisse und innovative Lösungen“
www.stg-online.org

14./15.05. SÃO PAULO (Brasilien)
Cool Logistics Americas
coollogisticsresources.com

15.05. BRISTOL (Großbritannien)
Logistics Manager Summit: Cost & Efficiency
www.akabomedia.co.uk

15.05. ROM (Italien)
10th Mare Forum Italy 2014
mareforum.com/conference

15./16.05. GÖTEBORG (Schweden)
European Sea Ports Conference
www.espo-conference.com

19./20.05. SÃO PAULO (Brasilien)
Port and Terminal Development Brazil
www.informamaritimeevents.com

19.–23.05. PANAMA
Maritime Week Americas
petrospot.com/events

20./21.05. BREMEN
8. Bremer Schifffahrtkongress
www.bremer-schifffahrtkongress.de

20./21.05. DUBAI (Ver. Arab. Emirate)
Middle East Offshore Support Journal
www.rivieramm.com

21./22.05. DOHA (Katar)
Trans Middle East
www.transportevents.com

21./22.05. Hamburg
36th Motorship Propulsion & Emissions Conference
www.propulsionconference.com

21./22.05. LONDON (Großbritannien)
Design & Operation of Container Ships
www.rina.org.uk

22./23.05. RIO DE JANEIRO (Brasilien)
Offshore Support Vessel Conf.
www.informamaritimeevents.com

28.05. ATHEN (Griechenland)
4th Blue Shipping Summit 2014
www.mareforum.com

30.05. HAMBURG
Faszination Schiff
www.faszination-fuer-technik.de

JUNI 2014

02.–04.06. BREMEN
International Conference Emission Control for Seagoing Ships
www.ships-emission-control-ecss.com

02.–06.06. ATHEN (Griechenland)
Posidonia 2014
www.posidonia-events.com

03.06. ATHEN (Griechenland)
Shipowners Forum 2014
www.tradewindsevents.com

04.–05.06. BIRMINGHAM (Großbritannien)
Port to Shelf
www.akabomedia.co.uk

04./05.06. LAGOS (Nigeria)
Maximizing African Port Capacity
www.wplgroup.com

10./11.06. ANTWERPEN (Belgien)
Shortsea-Euro
www.navigateevents.com

10.–12.06. SOUTHAMPTON (Großbritannien)
Sea Work 2014
www.seawork.com

Impressum

www.reederverband.de

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

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

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

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

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Hollmann
(Versicherungen)

Anzeigen:
JDB Media GmbH
Janina Kummerfeldt
Tel.: 040 – 46 88 32-35,
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-seeschiffahrt.de

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

Titelbild: Karsten Klama

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

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

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

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

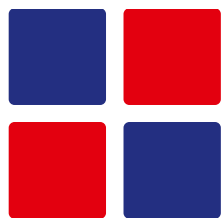
nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

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



gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE  Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder



Trauthoff GMBH

Infrarot- &
Sicherheitstechnik

8°O 53°N

IHR SPEZIALIST FÜR INFRAROT- / WÄRMEBILDKAMERAS

- Festinstallierte maritime Wärmebildkameras
- Ihre Navigationsunterstützung in der See- und Binnenschifffahrt
- Ihre Früherkennung bei Piratenangriffen

- Alles sehen bei Tag und Nacht bis zu 15 km
- Optimale Navigationsunterstützung
- Radarkopplung, Tracking und Alarmfunktion bei MU/MV und Voyager
- Gekühlte und ungekühlte IR-Kameras
- Hohe Infrarotauflösung, optischer Zoom
- Kreiselstabilisierung
- und vieles mehr!



EX- & EXX-Serie



T-400-Serie

TECHNISCHE INSTANDHALTUNG AN BORD

- Sie sind ein Profi in Ihrem Arbeitsbereich – wir auch!
- Sie wollen/müssen zuverlässig arbeiten – wir auch!
- Sie brauchen Profi-Arbeitsgeräte – können wir bieten!

Mit Hilfe unserer Premiumprodukte arbeiten Sie effizient, schnell und genau!



Wir sind FLIR-Händler in Deutschland für kommerzielle und private See- und Binnenschifffahrt, On- und Offshore, Anlagen- und Hafenüberwachung, Security, Brandschutz, elektrisch-technische Instandhaltung und Überwachung, Spezialanwendungen!

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik GmbH

Eichenkamp 16 · 27628 Hagen im Bremischen · Tel.: (0 47 46) 93 17 22 · Mobil: (0178) 34 13 178

www.trauthoff.de · info@trauthoff.de



SMM

smm-hamburg.com



keeping the course

9 - 12 september 2014

hamburg

**the leading international
maritime trade fair**

new in 2014:
the SMM
theme days

8 sept

finance day

9 sept

environmental protection day

10 sept

security and defence day

11 sept

offshore day

12 sept

recruiting day



scan the QR code and view the trailer
or visit smm-hamburg.com/trailer



Hamburg Messe

