

DEUTSCHE ●●● Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

C 13703

€ 6,-

JUNI 2014

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de

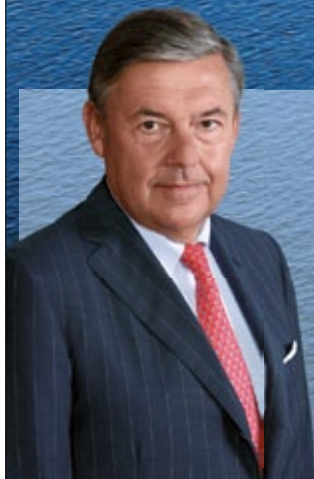


C13703

SEETRANSPORT

Nachhaltig zum Ziel

18



POSITION

VDR-Präsident
Behrendt über
Umweltschutz
auf See

14

SICHERHEIT

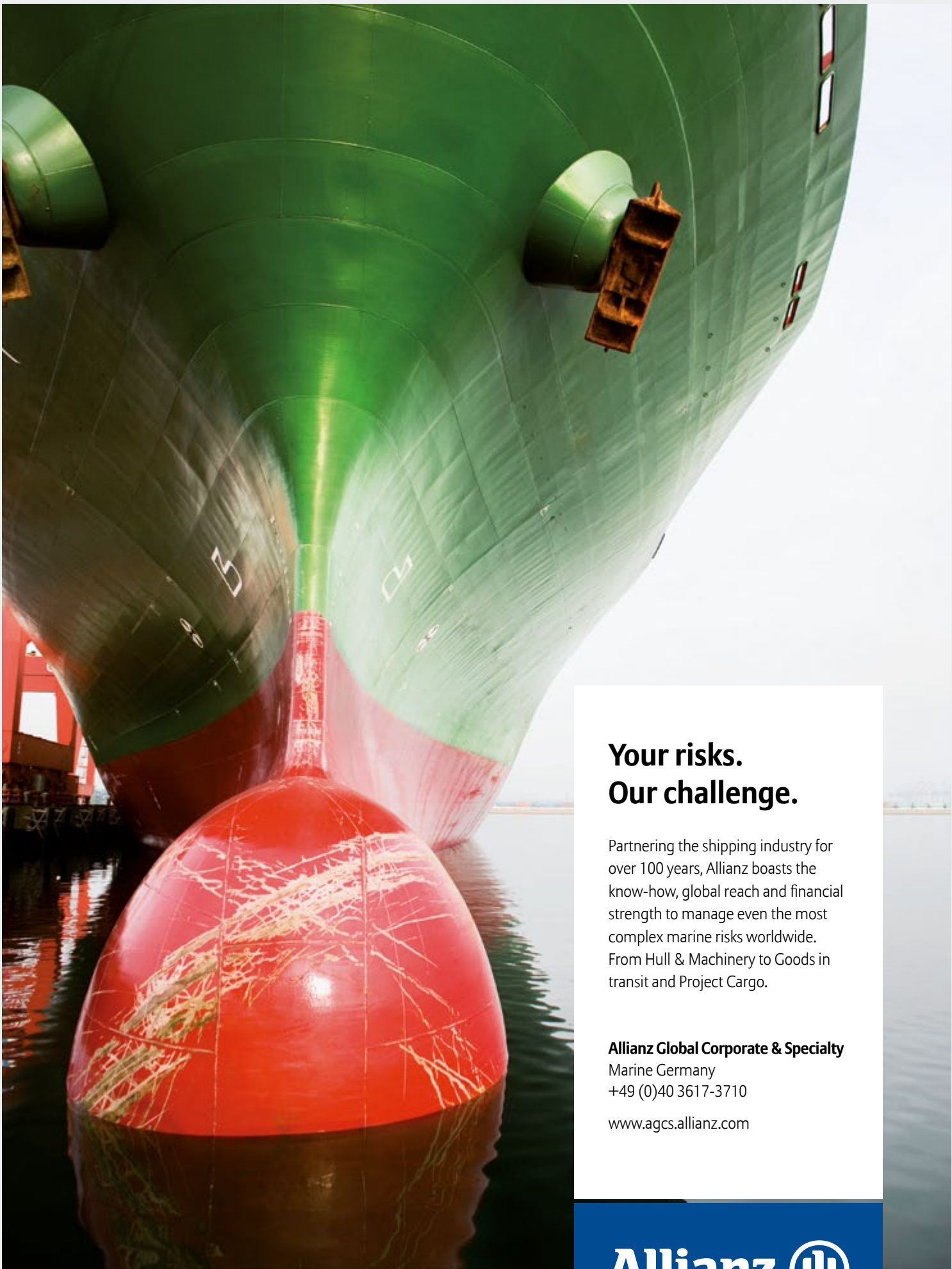
Boarding: Wie
deutsche Reeder
Marineteams
unterstützen

30

ENGAGEMENT

Lebenshilfe:
Sozialprojekt stellt
Rettungsmittel für
Schiffe her

56



Your risks. Our challenge.

Partnering the shipping industry for over 100 years, Allianz boasts the know-how, global reach and financial strength to manage even the most complex marine risks worldwide. From Hull & Machinery to Goods in transit and Project Cargo.

Allianz Global Corporate & Specialty

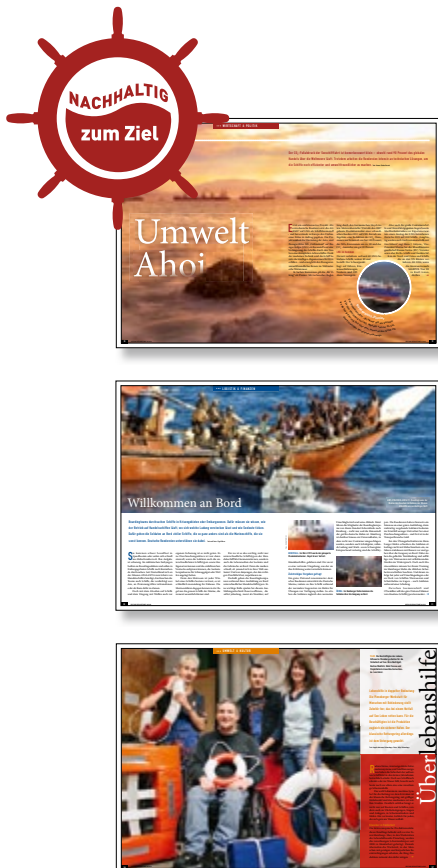
Marine Germany

+49 (0)40 3617-3710

www.agcs.allianz.com

Allianz 

Von effizienten Schiffen, trainierenden Soldaten und engagierten Mitarbeitern



Umweltschutz hat viele Facetten, aber ein Ziel: die Bewahrung lebenswerter Bedingungen auf unserem Planeten. Saubere Küsten, saubere Luft, sauberes Wasser: „Die Schifffahrt übernimmt **große Verantwortung für die Meeresumwelt**, da die Meere die Grundlage ihrer Geschäftstätigkeit sind“, schreibt Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (ab Seite 14).

Von der Rumpfoptimierung bis zur Temporeduzierung („Slow Steaming“), von moderner Filtertechnik bis zum Einsatz von Flüssiggas (LNG) als Treibstoff: **Die Reedereien drehen an allen möglichen Schrauben** – übrigens auch an der Schiffsschraube –, um ihre Schiffe noch effizienter und damit umweltfreundlicher zu machen (ab Seite 18).

LNG gilt dabei als Hoffnungsträger – und ist längst über dieses Stadium hinaus, wie Henrik O. Madsen, Vorstandschef von DNV GL, sagt (ab Seite 24). Im Interview erläutert er den aktuellen Stand der Diskussion und berichtet, was seine Kunden von dem fusionierten Klassifikationsunternehmen erwarten können.

Wie vielschichtig Umweltschutz auf See ist, zeigen auch die neuen Kühlcontainer der Reederei Hamburg Süd, die besonders sparsam mit Energie umgehen (Seite 34) – oder die technischen Finessen, mit denen MAN Diesel & Turbo den optimalen Lauf seiner Schiffsmotoren überwacht. Weniger Treibstoff- und weniger Wasserverbrauch pro Passagier: So sieht der Erfolg von AIDA Cruises aus, den das Kreuzfahrtunternehmen in seinem aktuellen Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert (ab Seite 50).

Vor dem Erfolg kommt bei der Marine das Training: Damit **Boardingteams in Krisengebieten Schmuggelgut** aufspüren können, gewähren ihnen deutsche Reedereien Zugang zu ihren Schiffen. Wie sieht es an Bord eines Containerfrachters aus? Der Crashkurs kann im Ernstfall Leben retten (ab Seite 30).

Das ist auch die Aufgabe der Produkte, die bei der Lebenshilfe Pinneberg entstehen. Menschen mit Behinderung stellen dort u.a. **Rettungsmittel für die Schifffahrt** her – zweifellos ein Projekt mit einem doppelt guten Zweck (ab Seite 56).

Nachhaltige Eindrücke und viel Spaß bei der Lektüre wünscht
Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 06/2014



... 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 POSITION**
VDR-Präsident Michael Behrendt über Nachhaltigkeit in der Seeschifffahrt



- 18 UMWELTSCHUTZ**
Effizienz ist Trumpf: Mit welchen Maßnahmen deutsche Reeder den Verbrauch ihrer Schiffe senken und Emissionen verringern



- 24 INTERVIEW**
DNV GL-Chef Henrik O. Madsen über den Siegeszug von LNG und die neue Rolle seines Konzerns nach der Fusion

... LOGISTIK & FINANZEN

- 28 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- 30 SICHERHEIT**
Übung an Bord: Deutsche Reeder unterstützen Boardingteams der Marine



- 34 EFFIZIENZ**
Cooler Kisten: Hamburg Süd setzt eine neue Generation von Kühlcontainern ein



- 36 LOGISTIK**
BESIC: Leuchtturmprojekt zur Elektromobilität im Hafen



- 38 SCHIFFSMOTOREN**
„Condition Monitoring“: Optimaler Wirkungsgrad dank Ferndiagnose

... LOGISTIK & FINANZEN

- 40 FINANZIERUNG**
Hansa Treuhand • Rickmers • Neues von Schifffahrtsbanken und Fonds
- 44 VERSICHERUNGEN**
Anlageerfolg stabilisiert Versicherer • Namen und Nachrichten
- 46 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur • Nautische Redensarten
- 50 KREUZFAHRTEN**
Verantwortung für Mensch und Umwelt: Der Nachhaltigkeitsbericht von AIDA Cruises
- 53 GESCHICHTE**
„Santa Maria“: Abenteurer will das Schiff des Kolumbus gefunden haben
- 54 SERIE: MARITIME MUSEEN**
Teil 15: Das New Zealand Maritime Museum in Auckland
- ▶ 56 SOZIALPROJEKT**
Die Pinneberger Lebenshilfe stellt Rettungsmittel für die Schifffahrt her
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Dienstleister für Reeder: Klarierungsagent Ole Klinger
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren



 = UMWELT-SPECIAL ▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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

30



50



56







Paradies zur LNG-Produktion

Curtis Island liegt vor der Küste des australischen Bundesstaats Queensland am Wendekreis des Steinbocks. Die Aufnahme von „Landsat 8“ zeigt die komplette Insel zwischen Keppel-Bay und Korallenmeer. Sie verfügt über meilenweite unbewohnte Strände, Sanddünen, Büsche, Wälder, Mangrovenbäume, Salzsümpfe etc. Landschaftliche Vielfalt, Feuchtgebiete und Wasser begünstigen große Fischvorkommen, Schildkröten, Delfine und Vögel. Die Osthälfte der Insel ist als Teil eines Nationalparks größtenteils geschützt, und die Insel kann nur auf dem See- oder Luftweg erreicht werden.

Im Südwesten der Insel unterstützt der natürliche Tiefwasserhafen Port Curtis wichtige Industriestandorte auf dem Festland, wo Kohle, Aluminium und verflüssigtes Erdgas (LNG) für den Export verarbeitet werden. Drei große LNG-Produktionsanlagen zeigen, dass die Industrialisierung auch Curtis Island erreicht hat. Milliarden von Dollar wurden investiert, um die Erdgasversorgung von Queensland anzuzapfen – u.a. mit einer neuen Pipeline nach Curtis Island.

Die australische Regierung hat im Süden der Insel weitere 2.900 Hektar unter Naturschutz gestellt – finanziert über einen Umwelt-Kompensationsfonds der LNG-Unternehmen.

Foto: NASA



STABWECHSEL:
Der Leeraner Reeder
Alfred Hartmann ist ab
2015 VDR-Präsident.

Verband Deutscher Reeder

Der Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR) hat **Alfred Hartmann**, Inhaber der Reedereigruppe Hartmann, mit Wirkung zum 1. Januar 2015 zum Präsidenten des Verbands gewählt. Die Amtszeit von Michael Behrendt, der den Verband seit 2008 führt und neu positioniert hat, läuft bis Ende 2014.

Kapitän Hartmann ist seit 1998 Mitglied im VDR-Verwaltungsrat und gehört seit Dezember 2013 dem Präsidium an. Sein Unternehmen mit Hauptsitz im ostfriesischen Leer, von ihm selbst im Jahr 1981 gegründet, beschäftigt weltweit etwa 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf See und an Land und bereedert eine Flotte von rund 200 Schiffen: Gastanker, Produktentanker, Bulker, Containerschiffe, Mehrzweckfrachter und Offshore-Support-Schiffe (AHTS).

ment der Klassifikationsgesellschaften gegeben habe, gekrönt worden sei. Persönlichkeit des Jahres ist laut Seatrade Angeliki Frangou, Vorstandschefin der an der New Yorker Börse gelisteten Reederei Navios.

ICC Germany



ICC Germany, das nationale Komitee der Internationalen Handelskammer (ICC), hat in seiner Mitgliederversammlung **Dr. Werner Brandt**, Finanzvorstand der SAP AG, zum neuen Präsidenten gewählt.

Dr. Brandt ist seit 2013 Vizepräsident von ICC Germany. Er übernimmt das Amt von Dr. Manfred Gentz, der fast zehn Jahre lang dem deutschen Nationalkomitee vorstand. Ebenfalls neu im Präsidium von ICC Germany sind Alfred Hartmann, künftiger Präsident des Verbands Deutscher Reeder, Stefan Messer, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, Dr. Ralf P. Thomas, Finanzvorstand der Siemens AG, sowie Dr. Thomas Rabe, Vorstandsvorsitzender der Bertelsmann SE & Co. KGaA.

IMMH



EHRUNG: Prof. Karl Skrivanek (l.) und Prof. Peter Tamm im Internationalen Maritimen Museum.

Für seine Verdienste um die österreichische Marinegeschichte hat **Prof. Peter Tamm**, Gründer des Internationalen Maritimen Museums Hamburg (IMMH), die höchste Auszeichnung des Österreichischen Marineverbandes erhalten: das Marinekreuz „Viribus Unitis“ („Mit vereinten Kräften“) in Gold mit Stern. Die Ehrung nahm der Präsident des Verbandes, Prof. Karl Skrivanek, im IMMH vor. Anlass war die 150. Wiederkehr des Seegefechts bei Helgoland 1864. Damals kämpften österreichische und preußische Schiffe gegen die dänische Kriegsflotte.

Rickmers



Dr. Ignace van Meenen ist zum CEO des Rickmers-Konzerns berufen worden. Der bisherige stellvertretende CEO folgt damit auf Ron Widows, der in den Beirat der Holding wechselt.



Chairman bleibt Bertram Rickmers. Gleichzeitig steigt der bisherige stellvertretende CFO, **Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann**,

zum neuen Chief Financial Officer des Konzerns auf. Auf Segmentebene



übernimmt **Ulrich Ulrichs** die Position des CEO des Schwergut- und Projektladungsspezialisten Rickmers-Linie. Er war dort vorher Chief Operating Officer. Im Zuge dessen übergab der langjährige Global Head



der Rickmers-Linie, **Rüdiger Gerhardt**, die Position an Ulrichs. Gerhardt bleibt dem Unternehmen aber erhalten und fungiert künftig als Chief Administrative Officer.

AIDA Cruises



Dr. Ali Arnaout (45) verstärkt seit Mai 2014 als neuer CFO & SVP Business Development das Führungsteam von AIDA Cruises. Er tritt als CFO

die Nachfolge von Paul Soulsby an, der seit Januar 2014 als Senior Vice President Shared Services für die Costa Gruppe in Genua tätig ist. Arnaout trägt fortan die Verantwortung für die Bereiche Finanzen, Controlling, Legal sowie Business Development bei Deutschlands führender Kreuzfahrtreederei. In seinem neuen Verantwortungsbereich in der Rostocker Unternehmenszentrale berichtet er direkt an Michael Ungerer, President AIDA Cruises.

Seatrade Award



Der Präsident und CEO des norwegisch-deutschen Klassifikationskonzerns DNV GL, **Henrik Madsen**, ist mit dem „Seatrade Lifetime Achievement Award“ für sein Lebenswerk ausgezeichnet worden. In seiner Laudatio würdigte Seatrade-Vorsitzender Chris Hayman die erfolgreiche Laufbahn Madsens, die von der größten Konsolidierung, die es bisher im Seg-



Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Denkt Europa nachhaltig?

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation IMO versteht unter nachhaltiger Entwicklung einen Ausgleich von wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Interessen. Und Europa? Auf dem European Maritime Day – einem Diskussionsforum der maritimen Stakeholder Europas – erklärten Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, EU-Kommissarin Maria Damanaki und der Vorsitzende des Umweltausschusses im Europaparlament, Matthias Grootte, Ende Mai unisono, dass bei der Nutzung der Meere ökonomische und ökologische Interessen miteinander in Einklang gebracht werden müssten. Die konkrete Brüsseler Politik wirft allerdings Zweifel auf an der durchgängigen Belastbarkeit dieser richtigen Feststellungen.

Unstreitig ist: In Anbetracht des Klimawandels und der Verschmutzung der Ozeane ist der Umweltschutz ein legitimes gesellschaftliches Interesse. Nicht nur die Politik muss darauf eingehen. Auch die deutschen Reeder nehmen den Schutz des Klimas und der Meeresumwelt sehr ernst. So hat die Seeschiffahrt unter Mitwirkung des VDR als bislang einzige internationale Branche die verbindliche Senkung von Treibhausgasemissionen eingeleitet. Schon lange geregelt ist auch der Umgang mit Müll an Bord. Umweltschädliche Abwässer und Abfälle, insbesondere Plastikmüll, dürfen niemals ins Meer entsorgt werden. Strenge Kontrollen in den Häfen decken Verstöße auf und ziehen hohe Bußgelder nach sich. Mit vielen weiteren Maßnahmen treiben die deutschen Reeder die Effizienz ihrer Schiffe voran, die schon heute zu den jüngsten und modernsten der Welt gehören.

Durch diese Flotte entstehen Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung. Allein in Deutschland hängen 480.000 Arbeitsplätze von der deutschen Seeschiffahrt ab. Diese Beschäftigten tragen mehr als 30 Milliarden Euro zur Wertschöpfung bei und leisten 8,5 Milliarden an Steuern und Sozialabgaben. Produktivität und Einkommen der am Standort Deutschland Beschäftigten liegen weit über dem Durchschnitt. Dies alles gerät in Gefahr, wenn in schneller Folge neue, nicht aufeinander abgestimmte und nur für Europa geltende Umweltvorschriften einseitig zulasten der Branche gehen.

Daher brauchen wir einen gerechten Ausgleich der Interessen, wenn Qualitätsschiffahrt aus Europa (mit einem Anteil von 40 Prozent an der globalen Handelsflotte) weiterhin eine wichtige Rolle in der Welt spielen soll – gerade im Interesse von Klima- und Umweltschutz. Ein fairer Ausgleich der Interessen dürfte im Übrigen eine breite und dauerhafte Basis für politische Legitimation von Regierungen und Parlamenten schaffen. Wir hoffen, dass sie sich bei ihren politischen Entscheidungen daran erinnern werden.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Kampf gegen Piraterie kostet Milliarden

Über 3 Mrd. Dollar kosteten Maßnahmen gegen Piraterie vor Somalia – dazu kommt schätzungsweise über eine halbe Mrd. für Westafrika und den Golf von Guinea.

Das ist das Ergebnis einer Studie der Organisation Oceans Beyond Piracy (OBP). Die Entspannung der Situation vor Ostafrika hat damit unmittelbare Auswirkungen auf die

Kosten: 2012 hatten sie noch mit 5,7 bis 6,1 Mrd. Dollar zu Buche geschlagen. Mit über 1 Mrd. Dollar größter Posten waren 2013 die Aufwendungen der Reedereien für technische Abwehrmaßnahmen an Bord und private Sicherheitsteams an Bord. Unterdessen ist die Zahl der Piratenangriffe auf Schiffe im ersten Quartal 2014 auf den niedrigsten

Stand seit sieben Jahren zurückgegangen. Insgesamt wurden nach Angaben des Internationalen Maritimen Büros 49 Schiffe attackiert. Ein Schwerpunkt liegt im Golf von Guinea und hier vor allem vor der Küste Nigerias. www.oceansbeyondpiracy.org www.icc-ccs.org

Foto: EU NAVFOR



RWO erfolgreich ins Jahr gestartet

Der Bremer Hersteller für Wasser- und Abwasser-Aufbereitungsanlagen im maritimen Bereich hat in den ersten vier Monaten 2014 im Vergleich zum Vorjahr den Auftragseingang im Kerngeschäft um 32 Prozent gesteigert.

Das RWO-Segment umfasst Entöler ebenso wie Kläranlagen in unterschiedlichen Größen, Emulsionstrenner, Enthärter und

ZENTRALE: RWO bietet u.a. Systeme zum Ballastwasser-management an.

weitere Systeme zur Wasseraufbereitung an Bord. „Namhafte europäische Reedereien vertrauen auf die Produkte von RWO, unser Entöler steht mittlerweile auf mehr als 14.000 Schiffen“, so Vertriebsleiter Andreas Rosebrock. www.rwo.de



Foto: RWO/Tristan Vankann

Chinas Exporte machen Mut

Erst gab es einen Dämpfer – aber im April haben Chinas Containerhäfen die stärksten Zuwächse des Jahres verzeichnet.

Im Vergleich zum Vorjahr wuchs das Handelsvolumen der zehn größten chinesischen Häfen um mehr als sieben Prozent. Gründe sind laut Experten die Steigerung des US-Handels, die Konjunkturaufhellung in Europa und verstärkter innerasiatischer Handel. Das scheint auch die Aussichten für die globale Schifffahrt zu verbessern. Die Ratingagentur Moody's hob die Bewertung für die Branche aufgrund von leichten Ertragssteigerungen und niedrigeren Treibstoffkosten von „negativ“ auf „stabil“ an. www.moody's.com

ECSA: Athener Erklärung der EU ist wichtig

Der europäische Reederverband ECSA begrüßt die Athener Erklärung zur Seeverkehrspolitik.

Zu den Hauptaussagen der „Erklärung von Athen“ gehören: die wichtige Rolle der Schifffahrt für die europäische Wirtschaft und Wohlfahrt, die Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrie in der EU, die Stärkung der Beschäftigung in der maritimen Wirtschaft, der freie Zugang zu den Märkten sowie die finanzielle Unterstützung für den Short-Sea-Verkehr, um Umweltauforderungen zu erfüllen.

„Wir begrüßen die Initiative der griechischen Präsidentschaft und die positive und zukunftsgerichtete Erklärung, die die Minister in Athen verabschiedet haben“, sagte ECSA-Generalsekretär Patrick Verhoeven.



ERFOLG: ECSA-Generalsekretär Patrick Verhoeven sieht die Rolle der Schifffahrt gestärkt.

„Insbesondere freuen wir uns, dass die Minister einen stabilen und innovationsfreundlichen Rahmen erhalten wollen, um die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Flotten, die Rechtssicherheit für Investitionen und die Förderung der Errichtung von maritimen Tätigkeiten in EU-Mitgliedstaaten im Rahmen einer liberalisierten maritimen Dienstleistung sicherzustellen.“ www.ecsa.eu

Foto: ECSA



RUDERANLAGE: Expertise von Becker Marine.

Becker Marine wächst

Becker Marine Systems feiert Einzug in Neubau im Harburger Hafen.

Die Ingenieurgesellschaft ist auf die Entwicklung von Schiffbauteilen, insbesondere Ruderanlagen, spezialisiert. Inzwischen beschäftigt das Unternehmen in Planungsbüros und Werkstatt bereits 105 Mitarbeiter. Firmenchef Dirk Lehmann kündigte an, dass das Unternehmen in den kommenden fünf Jahren weiter expandieren werde. www.becker-marine-systems.com

Foto: Becker Marine Systems



Advancing Safety Driven by Innovation

Building on a rich legacy in marine and offshore classification, ABS is driving the next generation of safety standards. We make the world a safer place, and nothing is more important.

Safety | Service | Solutions





STELLENABBAU: Zentrale der Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft (NSB) in Buxtehude.

Restrukturierung bei NSB

Die Reederei NSB zieht Konsequenzen aus der anhaltenden Schiffahrtskrise.

Wie das Unternehmen mitteilte, werden bis Jahresende 50 Arbeitsplätze im Landbetrieb gestrichen. Dies sei eine Folge der bereits seit Längerem laufenden Flottenverkleinerung von in der Spitze 118 auf aktuell 72 Schiffe und einer strategischen Neuausrichtung. Der jetzt angestoßene Restrukturierungsprozess sieht vor, dass die Mitarbeiter über eine Transfergesellschaft schnell wieder in ein Anstellungsverhältnis überführt werden.

Helmuth Ponath, CEO und Gründer der Reederei: „Wir wollen den Fortbestand der NSB sichern und sehen uns deshalb gezwungen, durch geeignete Restrukturierungsmaßnahmen die Basis zu schaffen, um die NSB wieder auf den richtigen Kurs für die Zukunft zu bringen.“

www.reederei-nsb.de

Foto: NSB

Maritimes Netzwerk

Der Branchenkenner Bolko von Pfeil hat sich mit einem Beratungsunternehmen selbstständig gemacht.

Zehn Jahre Schiffsmakler in Hongkong, über 20 Jahre Schiffsmakler in Hamburg, anschließend Geschäftsführer bei der Personalberatungsfirma Topos maritim: Jetzt bietet der Schiffahrtsexperte und Netzwerker von Pfeil seine Dienste als Freiberufler an.



INTERNETSEITE: www.maritime-network.de

Rehberg würdigt Erfolg der Tonnagesteuer



EXPERTE: Eckhardt Rehberg (CDU).

Rehberg, Beauftragter der CDU-/CSU-Bundestagsfraktion für Maritime Wirtschaft, anlässlich des traditionellen „Rheder-Abends“ des Bremer Rhedervereins betont.

Die Regierung setzte sich deshalb für den Fortbestand der in den 1990er-

Die Tonnagesteuer hat den Reedereistandort Deutschland nachhaltig gestärkt.

Das hat der CDU-Bundestagsabgeordnete Eckhardt Rehberg, Beauftragter

Jahren eingeführten Steuer ein. Seit ihrer Einführung habe sich die Zahl der von deutschen Reedern kontrollierten Handelsflotte verdreifacht. Zum Maritimen Bündnis für Beschäftigung und Ausbildung sagte Rehberg, es stehe auf einer zukunftsfähigen Grundlage.

Mit dem Flaggenrechtsänderungsgesetz und der Schiffsregisterordnung habe man die Voraussetzung dafür geschaffen, die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung deutlich zu verbessern. Erstmals stünden insgesamt rund 90 Mio. Euro pro Jahr zur Förderung von Beschäftigung und Ausbildung in der Seeschifffahrt am Standort Deutschland zur Verfügung.

Foto: Büro Rehberg

Hapag-Lloyd leidet unter schwachen Frachtraten

Hapag-Lloyd hat sich im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres trotz eines weiterhin sehr herausfordernden Marktumfeldes und anhaltend hoher Energiekosten im Wettbewerb behauptet.

Die Erlöse erreichten im ersten Quartal 1,55 Mrd. Euro (Vorjahreszeitraum: 1,65 Mrd. Euro). Grund für die Umsatzentwicklung waren neben dem schwachen US-Dollar auch die weiterhin stark unter Druck stehenden Frachtra-

ten. Im ersten Quartal 2014 lag die durchschnittliche Frachtrate um 124 US \$/TEU unter dem Vorjahreswert bei 1.422 US \$/TEU. Dank seines weltweiten Service-Netzwerkes und der guten Positionierung bei seinen Kunden konnte Hapag-Lloyd dennoch Wachstumsmöglichkeiten ausnutzen und die Transportmenge im ersten Quartal im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Prozent auf 1,4 Mio. TEU steigern.

www.hlag.com



EFFIZIENZ: Die Reederei konnte ihre Transportaufwendungen um 86 Mio. Euro senken.

Foto: Hapag-Lloyd

Reederei Vogemann bestellt acht Newcastlemax-Bulker

Die Hamburger Reederei Vogemann hat acht Bulker mit jeweils 208.000 Tonnen Tragfähigkeit bestellt.

Die Schiffe, die die chinesische Werft JES International Holdings liefern soll, dürften im Wesentlichen für den Kohletransport vom australischen Hafen New-

castle nach China eingesetzt werden. Der Kaufpreis soll Marktgerüchten zufolge bei 53 Mio. Dollar pro Stück liegen. Außer den Newcastlemax-Frachtern hat die 1886 gegründete Reederei Vogemann noch sechs weitere Bulker mit je 36.700 Tonnen im Orderbuch.

Bulker sind weltweit derzeit sehr gefragt: So hatte die Lübecker Reederei Oldendorff Carriers kürzlich mit ihren Bestellungen für Furore gesorgt. Deren Orderbuch umfasst aktuell 19 Schiffe plus fünf Optionen auf Schiffe der 208.000-Tonnen-Klasse.

www.vogemann.de

Foto: Vogemann

MASSENGUTFRACHTER: Die Flotte um Schiffe wie die „Vogerunner“ bekommt Verstärkung.



PRÄSENTATION: VDR-Vertreter Hans-Michael Schulte im Gespräch mit Schülern.

VDR zeigt Präsenz

Die VDR-Nachwuchsinformation war wieder vielfältig unterwegs.

Sie beteiligte sich u.a. an von Schulen in Kassel, Schleswig und Nordstedt veranstalteten Berufsorientierungsmessen. Der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Bremen veranstaltete wieder eine Frühjahrsakademie für Mädchen, an der auch der VDR teilnahm. Er zeigte auch in Karlsruhe, Aalen, Lüneburg, Essen, Salzgitter, Wiesbaden, Brunsbüttel, Bonn, Minden, Northeim, München und Flensburg Flagge.

www.reederverband.de

Ralf Nagel würdigt exzellente Abschlüsse

Auf dem Bremer Schifffahrtskongress wurden Preise für Abschlussarbeiten aus seefahrtsbezogenen Studiengängen vergeben.

Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, betonte bei der Feierstunde, dass erfahrungsgemäß exzellente Leistungen und der Wille zum Lernen, Weiterlernen und zum Sich-auch-mal-belehren-Lassen Garantien für eine erfolgreiche

Zukunft sind. „Trotz schwieriger Zeiten in der Schifffahrt bilden die Reeder weiterhin aus und bieten jungen zielstrebigen Menschen mit exzellenten Leistungen Möglichkeiten für den Berufseinstieg an.“

Michael Vinnen, Vorsitzender des Bremer Rhedervereins, hielt die Laudationes auf die drei Preisträger. Er hob dabei die fachlich fundierte, dabei verständliche und praxisnahe Bearbeitung der jeweiligen Themen hervor. www.rhederverein.de



Foto: Ann Gabrysch

PREISVERLEIHUNG: Prof. Dr. Thomas Pawlik, Ralf Nagel (VDR), Absolventen Nadezhda Lyubanova Nikolova, Malwina Katharina Mainka und Carsten Biel sowie Michael Vinnen (Bremer Rhederverein, v.l.).



Deutsche Schifffahrt als Pionier und Wegbereiter beim Umweltschutz

Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), über die Erfolge der Schifffahrtsunternehmen in Sachen Effizienzsteigerung und Umweltschutz, Herausforderungen durch schärfere Grenzwerte und die notwendige Unterstützung von Seiten der Politik.



Das Schiff ist das mit Abstand wichtigste Transportmittel für den internationalen Warenaustausch. Mehr als 90 Prozent der zwischen den Kontinenten gehandelten Waren werden auf Schiffen transportiert. Kein anderes Verkehrsmittel kann den Gütertransport so effizient und klimaschonend gestalten wie ein Schiff. Ein Lkw müsste 30 bis 40 Container laden können, um die Energiebilanz eines modernen Schiffs zu erreichen.

Entsprechend positiv zeigen sich die CO₂-Emissionswerte der Schifffahrt im Vergleich zu anderen Industrien und Verkehrsträgern. Weniger als drei Prozent der globalen CO₂-Emissionen stammen aus der Schifffahrt.

Global verbindliche Standards

Trotz dieser positiven Bilanz arbeitet die Schifffahrt kontinuierlich daran, die Beanspruchung von Klima und Umwelt durch den Seeverkehr weiter zu verringern. Für

VDR-PRÄSIDENT:
Michael Behrendt
fordert umwelt-
politisches
Augenmaß.

Foto: Hapag-Lloyd / iStockphoto.com/Dan Barnes



dieses Engagement wurde vor einem Jahr erneut ein deutliches Zeichen gesetzt: Als bislang einzige internationale Branche wurden verbindliche Reduktionsziele für den Ausstoß von Treibhausgasen festgelegt. Seit 2013 gilt für alle Schiffsneubauten ein international verbindlicher Energieeffizienzstandard, kurz EEDI, der von allen Reedereien eingehalten werden muss und dessen Grenzwerte in den kommenden Jahren sukzessive weiter sinken werden.

Viele Schiffe der vergleichsweise jungen deutschen Handelsflotte gehören zu den Vorreitern bei der Erfüllung dieser Vorgaben und gehen zum Teil sogar schon darüber hinaus. Es war sogar ein deutsches Schiff, das weltweit das erste EEDI-Zertifikat erhielt.

Viele Maßnahmen für weniger Emissionen

Jede Reederei arbeitet laufend daran, eine möglichst ressourcensparende und damit umweltschonende Flotte zu unterhalten,

da es ihre Wettbewerbsfähigkeit in einer der härtesten aller Industrien am wirkungsvollsten steigert.

Selbst Effizienzsteigerungen um wenige Prozent führen in der Schifffahrt zu einem merklichen Rückgang des Energieverbrauchs und damit auch der Emissionen. Von innovativen Ruder- und Rumpfformen über besonders sparsame Maschinen bis hin zu komplexer Software werden dabei alle Möglichkeiten ausgeschöpft, und oft kommt das entscheidende Know-how dafür von deutschen Unternehmen.

Schärfere Grenzwerte

Aber nicht nur CO₂-Emissionen werden von den Reedereien reduziert. Die Unternehmen arbeiten auch daran, andere Emissionen deutlich zu mindern. So wird der aktuelle, international geltende Schwefel-Grenzwert im Brennstoff der Schiffe von derzeit 3,5 Prozent bis spätestens 2025 weltweit auf 0,5 Prozent sinken. Diese Ver-

schärfung bedeutet einen großen Schritt auf dem Weg zu einer deutlich saubereren Schifffahrt weltweit und wird vor allem der Umwelt und den Menschen in Küstennähe helfen.

Besonders die deutsche Schifffahrt leistet gerne ihren Beitrag zu einem aktiven Umweltschutz. Nachhaltiger Umweltschutz sollte jedoch unbedingt den Anspruch haben, eine ausgleichende Wirkung zwischen allen betroffenen ökonomischen und ökologischen Belangen zu erreichen – ein Anspruch, der leider nicht immer von allen Stakeholdern eingelöst wird.

Dies zeigt sich aktuell bei der Einführung niedrigerer Schwefel-Grenzwerte in den Emissionskontrollgebieten der Nord- und Ostsee. Mit herkömmlichem Schweröl kann ein maximaler Schwefelgehalt von 0,1 Prozent, wie er ab 2015 in diesen sogenannten ECA-Gebieten gefordert wird, nicht dargestellt werden. Die Alternativen – der Einsatz von viel teurerem Ma- →



→ rinediesel oder die Nachrüstung von Abgasreinigungsanlagen – belasten nicht nur die Reedereien über die Maßen, die seit sechs Jahren mit einer hartnäckigen Krise und fehlenden Finanzierungsquellen auf Seiten der Banken zu kämpfen haben. Viel schlimmer: Die spürbare Verteuerung des Seetransportes ab 2015 wird auch zu einer massenhaften Verkehrsverlagerung von der See auf die Straße führen – und damit zu steigendem Lkw-Verkehr rund um Nord- und Ostsee.

Unabhängige Studien haben bereits vor Jahren auf diesen unerwünschten Effekt hingewiesen. Er bringt nicht nur steigende Schadstoff-, sondern auch zusätzliche Lärmbelastung entlang der Bundesstraßen, Autobahnen sowie in Dörfern und Städten, durch die typische Transitstrecken führen. Der volkswirtschaftliche Schaden – auch durch die Mehrbelastung

der oft heute schon unzureichenden Straßeninfrastruktur – wird beträchtlich sein.

Unterstützung durch Politik gefragt

Deutschland hat den strengeren Schwefel-Grenzwerten zugestimmt. Nun gilt es, gemeinsam die drohende Rückverlagerung des Verkehrs vom Schiff auf die Straße zu vermeiden. Geschafft werden kann dies jetzt nur noch durch eine konstruktive politische Unterstützung der Schifffahrt auf dem Weg zu den geringeren Schwefel-emissionen.

Ein erster wichtiger Schritt wäre ein möglichst pragmatischer Umgang in der Übergangszeit nach Inkrafttreten der niedrigeren Grenzwerte ab 2015. Zudem müssen die Reedereien für die anstehende Nachrüstung von Abgasreinigungsanlagen flankierende Hilfe durch öffentliche Fördermittel erhalten.

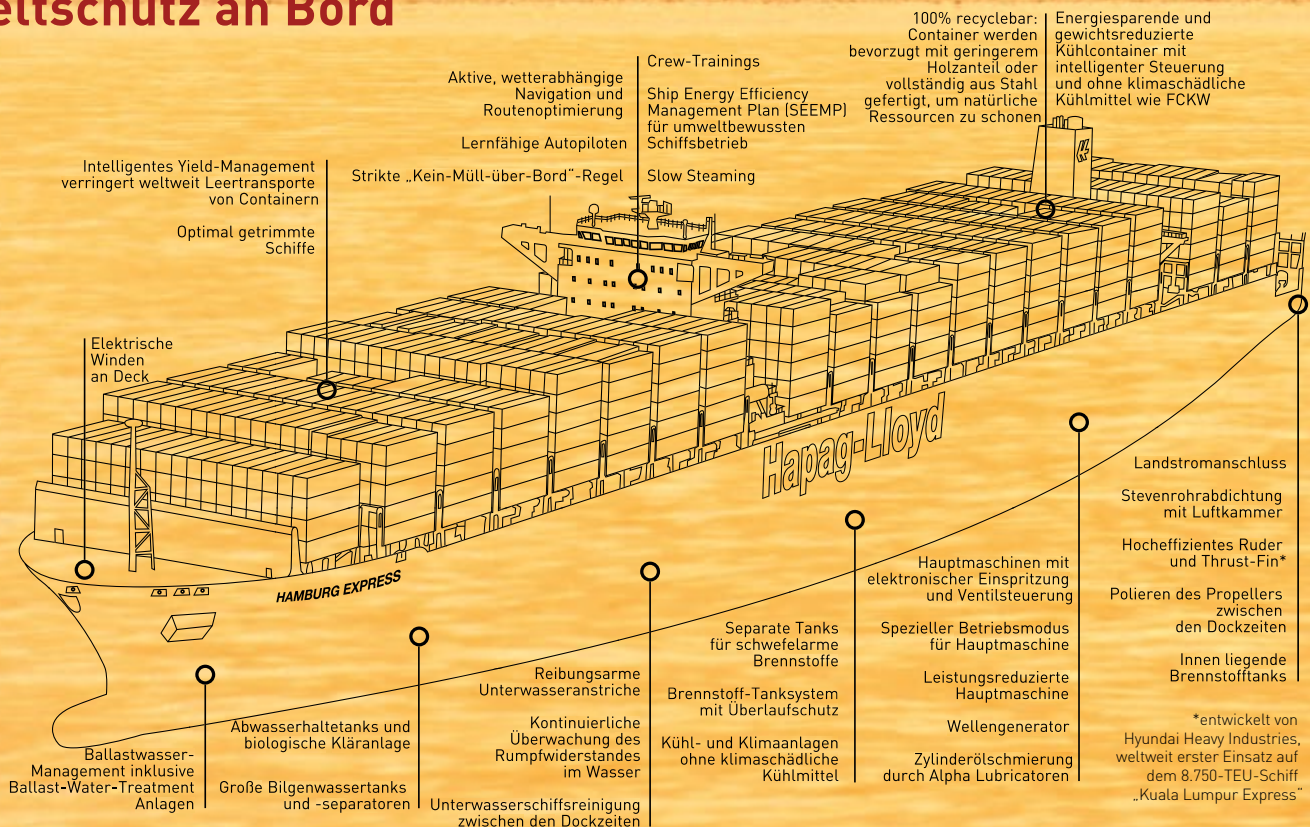
Einige Nachbarstaaten von Deutschland wie Finnland, Frankreich und Norwegen haben das Problem der Verkehrsverlagerung bereits erkannt und entsprechende Förderprogramme aufgesetzt. Die Bundesregierung sollte diesen Beispielen folgen.

LNG als alternativer Brennstoff

Während es nach Einführung der neuen Schwefelgrenzwerte in den ECAs (s. Karte rechts) darum geht, auf die massive Belastung der Schifffahrt zu reagieren, hat die Politik beim Kurs der Schifffahrt auf neue Brennstoffe noch die wertvolle Chance, durch gezielte Förderung steuernd und beschleunigend tätig zu werden: Als Alternative zu Schweröl und Schiffsdiesel könnte sich zukünftig Flüssiggas oder kurz LNG entwickeln. Dieser Brennstoff hat das Potenzial, den Schadstoffausstoß eines Schiffes auf fast null zu reduzieren.

Umweltschutz an Bord

Das Schaubild von Hapag-Lloyd zeigt, welches Bündel von Maßnahmen Reedereien bereits heute umsetzen, um ihre Schiffe noch effizienter und umweltfreundlicher zu machen. An weiteren Verbesserungen wird intensiv gearbeitet.



Aber keine Reederei kann und wird in die aufwendige und teure LNG-Technologie investieren, wenn nicht die notwendige Infrastruktur zum Bunkern des sauberen Brennstoffes entlang der Schifffahrtsrouten geschaffen wird.

Wenn die deutsche Schifffahrt zudem regional eine Vorreiterrolle bei LNG einnehmen soll, kann ihr dies im harten internationalen Wettbewerbsumfeld nur mit politischer Unterstützung gelingen. Die Einbeziehung der LNG-Technologie in ein wirkungsvolles Förderprogramm für die Schifffahrt ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass tatsächlich umgerüstet werden kann.

Weltweit einheitliche Vorschriften

Dass die Schifffahrt aus sich heraus auch weltweit wichtige Schritte für nachhaltigen Umweltschutz beschließt und umsetzt,

ECA-Zonen

Emission Control Areas (ECAs) sind Sonderzonen der Schifffahrt, die die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) festgelegt hat. Für diese Zonen gelten spezielle Umweltrichtlinien.

So darf innerhalb der ECAs von Nord- und Ostsee seit 1. Juli 2010 der Anteil von Schwefel im Kraftstoff nicht mehr als 1,0 Prozent betragen. Nach dem 1. Januar 2015 ist der Schwefelanteil auf 0,1 Prozent limitiert. Das lässt sich nur durch den Einsatz von teurem Diesel statt des bisher verwendeten Schweröls, durch die Ausrüstung der Schiffe mit Scrubbern oder die Umrüstung auf Erdgas (LNG) erreichen.

zeigt sich am Umgang mit Abfällen und Abwässern an Bord. Erst im Jahr 2013 wurden die umfangreichen MARPOL-Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt weiter verschärft.

Keine umweltschädlichen Abwässer und Abfälle, insbesondere Plastikmüll, dürfen ins Meer entsorgt werden. Kontrollen in den Häfen sorgen für die Einhaltung der Regeln. Dass das funktioniert, zeigt folgende Zahl: Mit rund 80 Prozent gelangt der größte Teil des Mülls vom Land in die Ozeane – und nicht von Handelsschiffen. Die verbleibenden 20 Prozent stammen zum überwiegenden Teil aus der Fischerei und Freizeitschifffahrt, für die das internationale MARPOL-Abkommen nicht gilt.

Qualitätsschifffahrt erhalten

Die Schifffahrt übernimmt schon aus wohlverstandenen Eigeninteresse große



Die Schifffahrt setzt von sich aus weltweit wichtige Schritte für den Umweltschutz um.

Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder

Verantwortung für die Meeresumwelt, da die Meere die Grundlage ihrer Geschäftstätigkeit sind. Nachhaltigkeit und Umweltschutz kann aber nicht nur als einseitige Forderung an die Schifffahrt formuliert werden.

Damit die deutsche und europäische Schifffahrt wettbewerbsfähig bleibt, sind internationale Lösungen unverzichtbar, die alle Wettbewerber gleich betreffen. Neue Regeln erfordern zudem politische Weitsicht und eine gründliche Abwägung aller Interessen, wirtschaftlicher Möglichkeiten und unerwünschter Nebeneffekte.

Nur so kann auch in Zukunft gewährleistet bleiben, dass wir Qualitätsschifffahrt auf höchstem Niveau am Standort Deutschland betreiben – eine deutsche Schifffahrt, die dann auch weiterhin Pionier und Wegbereiter in Sachen Umweltschutz sein wird. ...



Umwelt Ahoi

Der CO₂-Fußabdruck der Seeschifffahrt ist bemerkenswert klein – obwohl rund 90 Prozent des globalen Handels über die Weltmeere laufen. Trotzdem arbeiten die Reedereien intensiv an technischen Lösungen, um die Schiffe noch effizienter und umweltfreundlicher zu machen. Text: Hanns-Stefan Grosch

Es ist ein ambitioniertes Projekt: Als erste deutsche Reederei setzt die AG „EMS“ auf LNG als Schiffsbrennstoff – und hat erstmals in Europa den Umbau einer Fähre in Auftrag gegeben. Das Projekt umfasst die Umrüstung der Auto- und Passagierfähre MS „Ostfriesland“ auf flüssiges Erdgas (LNG) als Brennstoff und eine Verlängerung des Schiffes durch den Neubau eines kompletten Achterschiffes. Dank der modernen Technik wird das Schiff bereits die künftigen Abgasnormen für 2016 erfüllen – und ermöglicht den Passagieren umweltfreundliches Reisen im Weltnaturerbe Wattenmeer.

In Sachen Konversion gilt die „Bit Viking“ als Pionier: Mit technischer Beglei-

tung durch den Germanischen Lloyd rüstete Motorenhersteller Wärtsilä den 2007 gebauten Produktentanker einer schwedischen Reederei 2011 auf LNG-Betrieb um. Ergebnis: eine Reduktion der SO_x-Emissionen und des Feinstaubes um fast 100 Prozent, der NO_x-Emissionen um ca. 90 und des CO₂-Ausstoßes um gut 20 Prozent.

LNG im Kommen

Derzeit verkehren weltweit 42 LNG-betriebene Schiffe, weitere 40 sind bestellt. Der Schwerpunkt liegt auf Fähren, Küstenwachfahrzeugen, Tankern und Offshore-Versorgern.

Aber auch für große Containerschiffe und Kreuzfahrtgiganten liegen bereits Machbarkeitsstudien vor. Experten erwarten einen Anstieg der LNG-betriebenen Flotte bis 2025 auf 3.200 Schiffe. „Langfristig werden auch Großcontainerschiffe mit Gas fahren“, sagt Hans J. Gätjens, Vize-Präsident Marine bei der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas (BV). Vorreiter seien aber RoRo-Schiffe und Feederschiffe in der Nord- und Ostsee und Schiffe, die an den US-Küsten verkehren. Ab 2016, wenn die Grenzwerte nach MARPOL Tier III in Kraft treten, dürften →



Konversions-Pionier
Der Produktentanker „Bit Viking“ gilt als Vorreiter in Sachen Umrüstung auf LNG. Wärtsilä und der GL hatten die Federführung. Seit über zwei Jahren ist das Schiff mit deutlich weniger Emissionen unterwegs.



➔ Gasantriebe bei Neubauten zunehmend eine Rolle spielen. Im vergangenen Sommer hat BV einen zur Nutzung auf Schiffen entwickelten LNG-Tankcontainer zertifiziert.

Gerade für Charterreedereien bedeutet eine Umstellung der Flotte einen gewaltigen Kraftakt. So hat Hansa Treuhand zwar Pläne für LNG in der Schublade, es fehlt aber noch an Finanzierungspartnern. „Ab 2015 wird es auch wieder Langzeit-Charterverträge geben, sonst ist eine Finanzierung von LNG-Neubauten nicht möglich“, sagt Hansa Treuhand-Chef Hermann Ebel. Dazu kommt der schleppende Ausbau der Infrastruktur, der Investitionen

in LNG für die Schifffahrtsunternehmen bisher noch schwer kalkulierbar macht. Die EU-Kommission hatte vorgeschlagen, in allen 139 See- und Binnenhäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes LNG-Tankstellen zu installieren. Die Mitgliedstaaten wollen dies nun national in die Hand nehmen.

Für ihre aktuelle LNG-Bunker-Infrastruktur-Studie hat die britische Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register 22 internationale Häfen befragt. Danach erwarten die Häfen in den ECA-Zonen, in denen künftig nur noch Treibstoff mit niedrigem Schwefelanteil erlaubt ist, dass der Anteil von LNG am Gesamtbunker bis 2025 rund

ein Viertel betragen wird – im kommenden Jahr sollen es erst 1,7 Prozent sein.

Auf Effizienz getrimmt

Der Flüssiggasantrieb ist aber nur eine der Stellschrauben, an denen die deutschen Reeder drehen, um ihre Schiffe effizienter und damit umweltfreundlicher zu machen. Sie tun das zum einen wegen immer schärferer Umweltauflagen, zum anderen aber aus wohlverstandener Eigeninteresse: Denn Brennstoffkosten sind der Hauptfaktor bei den Betriebskosten – wer hier signifikante Einsparungen erzielen kann, stärkt seine Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig.

Umbau-Projekt
Die AG „EMS“ lässt derzeit ihre Borkum-Fähre „Ostfriesland“ um 15 Meter verlängern und auf LNG-Betrieb umrüsten. Das Projekt ist bisher einmalig in Europa. Die LNG-Versorgung ist bereits vertraglich gesichert.



Infrastruktur
Die Häfen in den ECA-Gebieten Nord- und Ostsee erwarten einen deutlichen Anstieg des Bunker-Anteils von LNG.

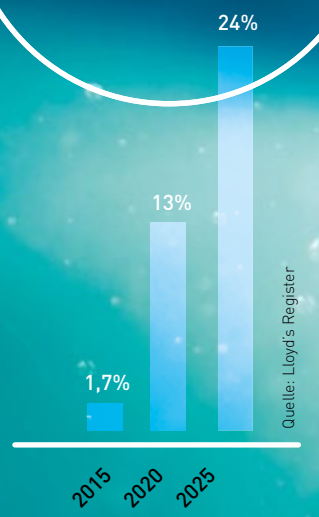


Foto: lassedesignen - Fotolia; AG EMS; Becker Marine Systems

So kann Feinschliff an der Schiffshül- le den Einsatz einer kleineren Maschine erlauben – die Schulte Group etwa konnte mit Unterstützung des Ingenieurdienstleis- ters Futureship den Kraftstoffverbrauch ihrer seit 2013 ausgelieferten 9.000-TEU- Containerschiffe um zehn Prozent senken – das macht pro Tag 90 Tonnen weniger CO₂-Ausstoß.

Sogar über 25 Prozent weniger Treib- stoff als der Vorgängertyp sollen die Mehr- zweckfrachter verbrauchen, die Auerbach Schifffahrt in Zusammenarbeit mit den Leeraner Reedereien Briese und Krey ent- wickelt hat. Dazu trägt die neu entwickel- te 5-Zylinder-Hauptmaschine von MAN Diesel & Turbo ebenso bei wie das opti- mierte Rumpfdesign. „Unser Ziel ist es, das effizienteste jemals gebaute Mehrzweck- schiff in Fahrt zu bringen“, sagt Auerbach-

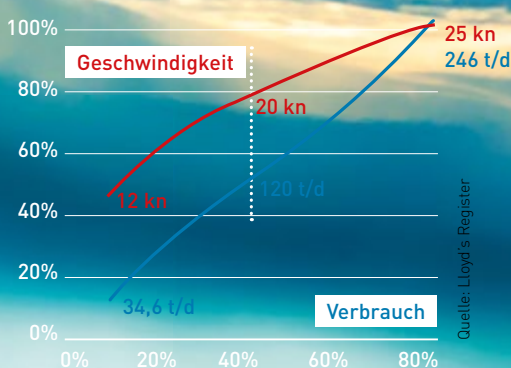
Geschäftsführer Alexander Tebbe. Die Betriebskostensparnis kalkuliert er auf 3.000 Dollar pro Tag.

Schonend fahren

Maßgeschneiderte Propeller und leistungs- starke Ruder sind ein weiterer Faktor zur Effizienzsteigerung. Der Zulieferer Becker Marine Systems hat für langsamere Schiffe wie Bulker und Tanker die „Mewis Duct“ entwickelt – eine Düse, die den Wasserzu- strom zum Propeller verbessert. Im Schnitt bringt das eine Treibstoffersparnis von sechs Prozent. Becker rechnet vor, dass durch den Einsatz der Düsen insgesam- t bereits fast 700.000 Tonnen weniger CO₂ ausgestoßen wurden. Für schnellere Schif- fe wie Fähren und Containerfrachter hat das Unternehmen mittlerweile die „Twis- ted Fin“ im Programm.

Maßnahmen wie diese eignen sich auch zur Nachrüstung. So hat E.R. Schif- fahrt Anfang des Jahres für rund 1,8 Mio. Dollar seine erst Ende 2011 in Dienst gestellte „E.R. Benedetta“ (13.100 TEU) effizienzsteigernd umgebaut: Ein neuer Wulstbug optimiert den Widerstand bei den heute üblichen niedrigen Schiffsgeschwindigkeiten.

Auch der leichtere Propeller von MMG ist perfekt auf die Geschwindig- keit abgestimmt und trägt zusammen mit der Anpassung der Hauptmaschine zu weiteren Einsparungen bei – Berechnungen zufolge liegen die nach derzei- tigem Fahrprofil bei über zehn Prozent. Gut für die Umwelt und gut für den Charterer MSC, der so eine jährliche Ersparnis im siebenstelligen US-Dollar- Bereich einfährt. →



Slow Steaming

Wie viel ein geringeres Tempo bringt, zeigen Studien der Reederei NSB anhand eines 6.500-TEU-Schiffs: Ein um 50 Prozent geringeres Tempo senkt demnach den Verbrauch um bis zu 85 Prozent.



Antrieboptimierung

Die Becker „Mewis Duct“-Düse verbessert den Wasserzustrom zum Propeller und spart so Brennstoff. Sie ist vor allem für langsame Schiffe wie Bulker und Tanker (bis 16 kn) geeignet. Für andere Schiffstypen gibt es den „Twisted Fin“.



→ Langsameres Fahren ist bei Containerschiffen längst Standard. Der Effekt ist enorm: Nach Messungen der Buxtehuder Reederei NSB bewirkt eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 25 auf 12 Knoten bei einem 6.500-TEU-Schiff eine Absenkung des Brennstoffverbrauchs von 246 auf 35 Tonnen Schweröl pro Tag – dies entspricht einem Minus von fast 85 Prozent bei halb so schneller Fahrt.

Allerdings müssen beim Super Slow Steaming auch negative Folgen bedacht werden: Da viele Schiffsmotoren nicht auf den Betrieb mit 10 bis 45 Prozent der Leistung ausgelegt sind, kann es beim Niedriglastbetrieb zu Schäden kommen. NSB steuert hier u.a mit Modifikationen am Hilfsgebläse, der Umrüstung der Zylinderschmierung auf Langsamfahrt und dem Einbau von dynamischen Turbolader-

Auskopplungssystemen (Turbo Charger Cut Out) gegen.

Hohe Investitionen

Die Fährreederei Scandlines setzt auf eine Kombination aus Hybridtechnologie und Abgaswäschern. Die EU-Kommission fördert das Projekt „Sustainable Traffic Machines – On the way to greener shipping“ mit rund 6,4 Mio. Euro. Die Mittel stammen aus dem TEN-V-Programm und werden für die Umrüstung der Fähren „Prinse Benedikte“ und „Schleswig-Holstein“ eingesetzt.

Das Pilotprojekt kombiniert herkömmlichen dieselelektrischen Antrieb mit einem Hybridsystem: Bei langsamer Fahrt oder während Hafenliegezeiten produzieren die Dieselgeneratoren überschüssige Energie, die in Batterien gespei-

chert wird. Das Hybridsystem optimiert die Effizienz der Schiffsmotoren und reduziert so die Schadstoffemissionen. Mit der Installation von Abgaswäschern (Scrubbern) will Scandlines auf den Fähren der Vogelfluglinie den Schwefelausstoß von 1 auf 0,1 Prozent reduzieren. „Unser Ziel ist es, einen umweltfreundlicheren Fährverkehr zu betreiben. Aus diesem Grund investieren wir einen zweistelligen Millionenbetrag in nachhaltige Technologien“, sagt Søren Poulsgaard-Jensen, CEO von Scandlines.

Auf Scrubber setzen auch die Fährreederei TT-Line sowie die Bremer Reederei Carl Büttner bei ihrem Tanker „Levana“. Experten schätzen den Kostenaufwand pro Schiff auf mindestens 1,5 Mio. Euro. Mit Scrubbern können Schiffe zwar die ab 2015 gültigen strikten Schwefelvorga-

Foto: AK-DigiArt - Fotolia; Scandlines/Saacke; Hapag-Lloyd; AIDA Cruises

Intelligente Hybridtechnik

Die Scandlines-Fähren fahren mit dieselelektrischem Antrieb. Die Dieselgeneratoren laufen mit möglichst optimalem Wirkungsgrad. Wird die Leistung nicht abgerufen, speist sie die Batterien. Das reduziert den Schadstoffausstoß erheblich.



Abgaswäscher

Scrubber sind in den ECA-Zonen neben der aufwendigen Umrüstung auf LNG eine Alternative zu teurem Diesel. Das Modell von Saacke mit vorgeschaltetem Ruß-Separator senkt SO_x - und Feinstaubausstoß um bis zu 97 Prozent.

ben der IMO für Nord- und Ostseeraum erfüllen. „Aber die Reedereien stehen vor der großen Herausforderung, inmitten der angespannten Ertragslage und der Zurückhaltung der Banken diese erheblichen zusätzlichen Investitionen zu stemmen“, sagt das geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel.

Ebenfalls beträchtlich sind die Belastungen, die auf die Unternehmen durch das Inkrafttreten der Ballastwassermanagement-Konvention zukommen. Mit speziellen Filtersystemen muss das Wasser gereinigt werden, das die Schiffe zur Stabilisierung aufnehmen. Ziel ist es, die Verbreitung von Meereslebewesen in fremden Regionen zu vermeiden. Dafür ist etwa auf der neuen „Cap San“-Klasse der Hamburg Süd ein Ballastwasserbehandlungssystem installiert, das das Wasser von Zebra-

scheln und Co. befreit, bevor es aus dem Schiff gepumpt wird.

Sauber im Hafen

Schließlich kümmern sich die Reedereien zunehmend um eine Verringerung der Emissionen während der Hafentiegezeiten und rüsten immer mehr Einheiten mit Landstromanschlüssen aus. Der Strom kommt etwa beim Hapag-Lloyd-Pionier „Dallas Express“ dann aus Kraftwerken an Land und muss nicht mehr per Hilfsdiesel an Bord produziert werden. Gerade Kreuz-

fahrtschiffe, die Tausenden von Passagieren Platz bieten, haben für Technik und Komfort an Bord einen hohen Energieverbrauch. Normalerweise laufen deshalb im Hafen permanent die Hilfsmotoren.

Die Reederei AIDA zeigt, dass es auch anders geht: Im Sommer startet die gemeinsam mit Becker Marine Systems entwickelte „LNG Hybrid Barge“ – ein schwimmendes Minikraftwerk, das sauberen Strom erzeugt, der dann über ein dickes Kabel zur „AIDASol“ übertragen wird. Ein ähnliches Konzept verfolgt der Hafendienstleister Eckelmann mit seine „E-Power-Barge“.

Das zeigt: Die deutschen Reedereien nutzen viele Möglichkeiten, den Schutz der Umwelt voranzutreiben – und flüssiges Erdgas könnte dabei eine Schlüsselrolle einnehmen. ■



Landstromanschluss

Mit SAM Electronic hat Hapag-Lloyd einen Spezialcontainer entwickelt, der die landseitige Energieversorgung von Schiffen wie der „Dallas Express“ sicherstellt. Hilfsdiesel müssen im Hafen nicht mehr laufen.



LNG Hybrid Barge

Das schwimmende, mit sauberem Erdgas betriebene Minikraftwerk wird die Kreuzfahrtschiffe von AIDA Cruises während der Hafentiegezeiten in Hamburg mit Strom versorgen. Erste Nutznießerin soll noch in diesem Jahr die „AIDASol“ sein.





„Ich hoffe, wir sind immer noch die erste Adresse!“

Henrik O. Madsen, Präsident und CEO der DNV GL Group, über die Perspektiven von LNG als Schiffstreibstoff, weitere Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung in der Schifffahrt und die neue Rolle der fusionierten Klassifikations- und Beratungsgesellschaft DNV GL für Deutschlands Reeder. Interview: Hanns-Stefan Grosch

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Madsen, Ihr Unternehmen trommelt seit Jahren für LNG als Schiffsbrennstoff. Sind Sie mit der Entwicklung zufrieden?

HENRIK O. MADSEN: Ja, ich bin sehr zufrieden. Im Laufe der Jahre haben wir viel Erfahrung mit LNG gesammelt. Dies hat uns in der Überzeugung bestärkt, dass LNG einen wesentlichen, positiven Beitrag zur Nachhaltigkeit der Schifffahrt insgesamt leisten kann. Durch jüngste Entwicklungen hat LNG zusätzlichen Auftrieb bekommen: anhaltend hohe Bunkerpreise, die künftigen Schwefelgrenzwerte und weitere neue Regeln wie der Energy Efficiency Design Index (EEDI). Zugleich rücken die Auswirkungen des Welthandels zunehmend ins Blickfeld der unmittelbaren Kunden der Schifffahrt und der Allgemeinheit. Von der gesamten Logistikkette wird heute erhöhtes Verantwortungs- und Umweltbewusstsein verlangt. Auch das fördert das Interesse an LNG.

Es ist abzusehen, dass die Infrastrukturentwicklung, die Vorschriften und die Akzeptanz der Reedereien endlich an einem Punkt zusammenlaufen. Nachdem die Sache jahrelang sehr langsam vor sich hin dümpelte, fügt sich jetzt auf einmal alles zusammen.

DS: Woran hapert es Ihrer Ansicht nach am meisten?

MADSEN: Um die Routennetze für LNG-betriebene Schiffe weiter ausbauen und diese regionalen in internationale Systeme verwandeln zu können, müssen wir die Einführung einer allgemein akzeptierten Norm für Bebungungsanlagen vorantreiben. Das ist unabdingbar, damit ein Schiff von einem Hafen zum nächsten problemlos und sicher bunkern kann, egal in welchem Land. Die Akzeptanz bei Häfen und Schiffsbetreibern scheint sich hier auf ganz natürliche Weise zu vollziehen und dürfte sich in den nächsten Jahren noch beschleunigen.

DS: Schiffe mit LNG-Antrieb kosten mehr. Die Vercharterer können das Wagnis nur eingehen, wenn sie für ihre Schiffe längerfristige Charterverträge schließen. Was können die Klassifikationsgesellschaften dazu beitragen?

MADSEN: Die Anfangsinvestition bei einem Neubau ist höher, und auch die Umrüstung auf LNG ist teuer. Aber die Einführung der niedrigen Schwefelgrenzwerte konfrontiert ja alle Schiffe mit höheren Kosten – entweder durch den teureren MGO-Kraftstoff oder durch den Einbau von Scrubber-Systemen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen.

Was wir meiner Ansicht nach als Schiffsklassifizierer tun können: Wir können die Technologie und das Regelwerk

aus der operativen Perspektive heraus gestalten. Wir können den Flaggenstaaten und Regierungen dabei helfen, Schiffseignern, die LNG als Option in Erwägung ziehen, das Vertrauen zu vermitteln: Wenn ihre Schiffe betriebsbereit sind, ist auch eine sichere, effiziente Infrastruktur da.

Als Beratungsunternehmen können wir darüber noch hinausgehen. Unsere Dienstleistung „LNG Ready“ führt Reeder durch den Prozess der technischen und kaufmännischen Rentabilitätsbeurteilung eines Schiffsneubaus mit LNG-Antrieb oder mit umrüstungsbereitem konventionellem Antrieb.

DS: Wie lässt sich die Henne-Ei-Problematik bei der LNG-Versorgung lösen? Was müsste sich in Sachen Infrastruktur verändern – und wie sollten hier die EU bzw. die Mitgliedstaaten aktiv werden?

MADSEN: Ich glaube, die Henne-Ei-Phase haben wir schon weit hinter uns gelassen. Die Infrastruktur entwickelt sich gut. Man braucht nur die Nachrichten zu lesen und wird feststellen: Die meisten europäischen Häfen befinden sich bereits mitten im Aufbau von Bebungungseinrichtungen oder werden demnächst damit beginnen. Auch von der EU kommen positive Signale. So werden Studien zur Bebungung unterstützt, und in neueren Weißbüchern zur Verkehrspolitik spielt LNG eine große Rolle.



Foto: DNV GL

ERFOLG: Henrik O. Madsen hat die ehemaligen Wettbewerber DNV und GL Group zu einem Konzern zusammengefügt.

In Norwegen konnten wir erleben, was die Unterstützung von Regierungsseite bewirken kann. Unser Stickoxid-Fonds hat die Akzeptanz wirklich vorangebracht. Besonders unser Fährensegment ist dadurch führend in diesem Bereich. Würden andere Regierungen oder die EU ebenfalls solche Programme aufsetzen, würde LNG als Treibstoff in Europa rasch populär, während die Infrastruktur weiter wächst.

DS: Wie sehen Ihre mittel- bis langfristigen Prognosen in Sachen LNG aus?

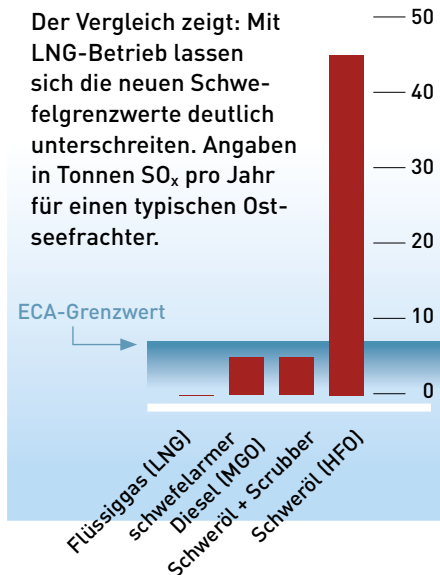
MADSEN: LNG wird meiner Meinung nach mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in den nächsten 10 bis 15 Jahren eine wichtige Rolle in der Schifffahrt und im Transportwesen allgemein spielen. LNG ist einfach eine überzeugende Lösung für den Kurzstrecken-Seeverkehr, für Fähren, Schlepper, Offshore-Versorgungsschiffe und Binnenschiffe. Überall, wo Schiffe in Küsten- oder Binnengewässern oder sensiblen Ökosystemen verkehren, dürfte LNG in den kommenden Jahren zum bevorzugten Treibstoff werden. Das Einspar-

potenzial an emittierten Luftschadstoffen kann man nicht genug betonen.

Um sich zu vergegenwärtigen, wie sich diese Emissionen auswirken und warum LNG künftig so wichtig für die Reduzierung lokaler Emissionen sein wird,

ECA-Lösungen

Der Vergleich zeigt: Mit LNG-Betrieb lassen sich die neuen Schwefelgrenzwerte deutlich unterschreiten. Angaben in Tonnen SO_x pro Jahr für einen typischen Ostseefrachter.



braucht man sich nur den neuen Luftverschmutzungsbericht der Weltgesundheitsorganisation anzusehen. Der in diesem Jahr veröffentlichte Bericht geht von der im Oktober 2013 erfolgten offiziellen Klassifizierung der Luftverschmutzung als karzinogen aus. Die Luftverschmutzung wird als größtes globales Gesundheitsrisiko bezeichnet.

Aber auch außerhalb der Schifffahrt bietet sich LNG als Kraftstoff für schwere Transportfahrzeuge an. Wenn erst die Bebunkerungsinfrastruktur in und um die Häfen steht, ist es sicher nur noch eine Frage der Zeit, bis LNG auch im Lkw-Verkehr und als Lokomotiventreibstoff anstelle von Diesel Fuß fasst.

DS: Die Schifffahrt durchfährt seit Jahren eine Krise. Effizienz wird da immer wichtiger. Wo sehen Sie – neben LNG – hier die wichtigsten Stellschrauben?

MADSEN: In den letzten Jahren ist Energieeffizienz zum zentralen Anliegen der Schifffahrt geworden, und es wurden hier rasch große Fortschritte erzielt. Die Rumpf- →



→ Optimierung von Neubauten und die Optimierung kompletter Antriebssysteme im ganzheitlichen Zusammenspiel mit dem Rumpf und dem Betriebsprofil des Schiffs, der Routenplanung und dem allgemeinen Trend zum Slow Steaming – all das hat erhebliche Effizienzgewinne von ca. 30 Prozent erbracht.

Abgesehen von konstruktiven Ansätzen – wo wir sicher noch nicht das Ende der Fahnenstange erreicht haben – lassen sich mit Anpassungen des Schiffsbetriebs echte Vorteile erzielen. Insbesondere die Trimmungsoptimierung hat sich als sehr kostengünstiges Verfahren zur Kraftstoffersparnis erwiesen. Kombiniert man das mit Routenoptimierung, verbesserten Beladungs- und Stauprozessen sowie Energiemanagement-Software zu einem Komplettsystem, entsteht eine echte Energieeinsparungskultur, die sich, wie ich meine, in der Branche zunehmend etabliert.

DS: Der Germanische Lloyd war traditionell die erste Adresse für deutsche Reeder. Was ändert sich für sie durch die Fusion mit DNV?

MADSEN: Ich hoffe, wir sind immer noch die erste Adresse! Die Beziehungen zu unseren Partnern in Deutschland sind in vielen, vielen Jahren gewachsen. Wir werden sie weiterentwickeln und weiter stärken. Insofern ändert sich eigentlich nichts – wir halten dem deutschen Markt, den deutschen Reedereien die Treue, und Deutschland ist Heimat für uns.



Hamburg ist die maritime Zentrale. Es ist uns wichtig, unsere regionalen Beziehungen weiter zu pflegen.

Henrik O. Madsen, CEO DNV GL

Was sich durchaus geändert hat und nach meiner Überzeugung unseren Kunden in Deutschland sehr zugutekommen wird, ist das, was sie künftig von DNV GL erwarten können. Sie werden von unserer breiteren technischen Basis, unserem erweiterten Innovationspotenzial und einem weitaus größeren internationalen Netz von Niederlassungen profitieren und umfangreichere technische Ressourcen nutzen können als je zuvor.

Bereits sehr früh im Fusionsprozess wurde entschieden, dass Hamburg die

maritime Zentrale des neuen Unternehmens sein sollte. Es ist uns außerordentlich wichtig, unsere starken regionalen Beziehungen weiter zu pflegen und zugleich über Innovationscluster rund um den Globus verfügen zu können.

Hamburg ist und bleibt eine unserer vier Zentralen für Innovation, vorwiegend für die maritimen Dienste, aber auch für erneuerbare Energien.

DS: Bedeutet die Harmonisierung der Klassifikationsregeln von DNV und GL zusätzlichen Aufwand für die Reeder?

MADSEN: Unser Vorhaben, die beiden Regelwerke auf einen Nenner zu bringen, soll die Reeder auf keinen Fall in irgendeiner Weise belasten. Sicher ist es eine riesige Aufgabe, aber nach unserer Überzeugung ist sie für die Zukunft von DNV GL essenziell wichtig. Die Regeln sind die Signatur einer Klassifikationsgesellschaft. Sie bilden das Fundament unserer zukünftigen Tätigkeit.

Bis 2016 sollen unsere gemeinsamen Regeln in Kraft treten, und wir haben uns vorgenommen, dass diese Standards das Beste vereinigen sollen, was die beiden Unternehmen in ihrer langen Geschichte erarbeitet haben. Aber noch wichtiger ist uns, die modernsten Klassifikationsregeln aller Zeiten zu haben. Gemäß unseren grundlegenden strategischen Zielen sollen die Regeln technische Innovation fördern und zugleich die Sicherheit erhöhen.

Wir sind bestrebt, einen neuen, zukunftsweisenden Ansatz mit der traditio-

NEUBAU: Die Fassmer-Werft baut im Auftrag der AG „Ems“ eine Helgoland-Fähre mit LNG-Antrieb – DNV GL begleitet den Bauprozess. Die Auslieferung ist für April 2015 geplant.





KONZEPT: Die DNV GL-Studie „Green Dolphin 575“ skizziert einen 190 Meter langen Handymax-Massengutfrachter mit fünf Frachträumen und Dual-Fuel-Antrieb, der die Common Structural Rules (CSR) erfüllt. Es ist eine Einhüllen- und Doppelhüllen-Konfiguration möglich.

nellen Vorschrift zu kombinieren, sodass einerseits die Konstruktion hinreichend kalkulierbar bleibt, andererseits aber Raum für alternative Verfahren zur Erfüllung der Regeln geschaffen wird. Wir wollen unseren Kunden helfen, die Herausforderungen der Zukunft so effektiv wie möglich zu bewältigen, gleichzeitig aber unserer Rolle als Gewährsleute der Sicherheit in der Branche weiterhin gerecht werden.

DS: Der Fokus scheint zunehmend auf Beratungsleistungen zu Green Shipping und besserer Energieeffizienz zu liegen. Verabschieden sich die Klassifikationsgesellschaften immer mehr von ihrem Kerngeschäft?

MADSEN: Nein, das tun sie definitiv nicht! Unser Kernziel ist und bleibt der Schutz von Menschenleben, Gütern und Umwelt. Darin sehen wir unsere Pflicht, die für uns

einen höheren Stellenwert hat als alles andere. Als Klassifikationsgesellschaft passen wir uns an die Erwartungen unserer Kunden an, die sich von uns Orientierung in Bezug auf neue Technologien, Markttrends und Vorschriften erhoffen, weil sie wissen, dass die technische Kompetenz, über die unser Unternehmen verfügt, in vielfacher Hinsicht einzigartig ist.

Das ist das Zukunfts- und Erfolgsrezept für uns als Klassifizierer: Wir schaffen Mehrwert für unsere Kunden in der Schifffahrt. Unter anderem tun wir das, indem wir laufend in Forschung und Entwicklung investieren. Denn damit unterstützen wir nicht nur unsere Kunden, sondern bieten auch unseren Mitarbeitern Möglichkeiten, ihre Fachkompetenz auszubauen und neue Horizonte zu erschließen. Des Weiteren setzen wir auch auf Innovationen innerhalb der Klassenstruktur. Unser Klassen-

zusatz „Route Specific Container Stowage“ ist hier ein gutes Beispiel: Wir verschaffen unseren Kunden mehr Flexibilität und sorgen gleichzeitig für die Aufrechterhaltung der Sicherheitsstandards.

DS: Vereinzelt sind Stimmen aus der Branche zu hören mit dem Tenor: Ihr bei DNV GL seid jetzt so groß, dann bin ich mit meinen paar Schiffen für euch gar nicht mehr wichtig. Was sagen Sie dazu?

MADSEN: Wir haben vom ersten Tag an gesagt: Im Mittelpunkt stehen für uns unsere Kunden. Bei uns erhält jeder Kunde den gleichen hochwertigen Service, egal, ob er ein Schiff hat oder tausend. Was wir schon jetzt bieten, ist eine wesentlich breitere Auswahl an Produkten und Dienstleistungen und eine deutlich umfangreichere und tiefere technische Kompetenz – und das macht uns einzigartig.

Zudem werden alle unsere Kunden feststellen, welche Vorteile es für sie hat, mit einer Klassifikationsgesellschaft zusammenzuarbeiten, die über die Ressourcen für laufende langfristige Investitionen in Forschung und Entwicklung verfügt – die Lösungen, die wir dabei entwickeln, sind für alle von Vorteil, nicht nur für die größten unserer Kunden.

In Verbindung mit unserem sehr dichten, weltumspannenden Netz von Niederlassungen stehen unseren Kunden unabhängig vom Standort heute viele zusätzliche Möglichkeiten offen, unsere Angebote in Anspruch zu nehmen. ***



KATAMARAN: Die von DNV GL klassifizierte LNG-Fähre „Francisco“ verkehrt mit bis zu 58 Knoten zwischen Buenos Aires und Montevideo.

Fotos: DNV GL, Incat

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Tore für den Panamakanal

Zum zweiten Mal gehen riesige Schleusentore für den Panamakanal auf große Fahrt.

Das von STX betriebene Spezialschiff „Sun Rise“ bringt die gewaltigen Stahlkonstruktionen vom italienischen Triest nach Panama. „Dies ist ein weiterer Meilenstein für den erfolgreichen Abschluss der Ausbauarbeiten des für die internationale Schifffahrt wichtigen Kanals“, so Jorge Luis Quijano, Chef der Kanal-Verwaltung ACP. Er bezifferte den Fertigstellungsgrad des Kanals auf 74 Prozent. Die erste Lieferung war im vergangenen August auf den Weg gebracht worden. Die Stahl-tore können von der Seite in das Schleusenbecken eingefahren werden, um es zu schließen.

www.acp.gob.pa



GIGANTEN:
Die vier riesigen
Stahl-tore werden auf
die „Sun Rise“ verladen.

Foto: ivr-Groep

Investitionen in Danzigs Hafen

Polens bedeutendster Containerhafen bekommt einen zweiten Terminal.

Die Investitionen in den Hafenausbau sollen sich laut Adam Zolnowski, Finanzdirektor von DCT Gdańsk, auf 20 Mio. Euro summieren. Die bisherige Verladekapazität von rund 1 Mio. TEU jährlich wird damit auf 1,25 Mio.

aufgestockt. Auch die Anlegemöglichkeiten für Hochseeschiffe werden vergrößert.

Der geplante zweite Terminal soll funktionell und operationell mit dem ersten verbunden werden. Gebaut werden sollen Kais von mindestens 650 m Länge für Hochseeschiffe.

www.dctgdansk.pl



DANZIG: Der Güterumschlag summierte sich 2013 auf 64 Mio. Tonnen.

Foto: DCT Gdańsk



BILANZ: BLG-Führungskräfte (v.l.) Andreas Wellbrock, Michael Blach, Jens Bieniek, Frank Dreeke (Vorstandsvorsitzender), Emanuel Schiffer und Hartmut Mekelburg.

Gewinneinbruch bei BLG Logistics

Die Bremer BLG Logistics Group hat 2013 ihren Umsatz auf knapp 1,2 Mrd. Euro steigern können.

Das waren 3,1 Prozent mehr als im Vorjahr, so Vorstandschef Frank Dreeke. Das Ergebnis vor Steuern verringerte sich um 58 Prozent auf 20,2 Mio. Euro. Grund für den starken Rückgang sei die „bilanzielle Wertberichtigung“ des Engagements in der Ukraine über 16,6 Mio. Euro. „Das Geschäft hat sich dort nicht so entwickelt wie geplant“, sagte Dreeke. Wegen der aktuellen Ukraine-Krise habe man sich für eine komplette Wertberichtigung entschieden. www.blg.de

Foto: BLG logistics

HHLA: erfolgreicher Start ins Jahr 2014

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat ihren Containerumschlag im 1. Quartal 2014 um 2,4 Prozent auf 1,9 Mio. Standardcontainer (TEU) gesteigert.

Die Transportmenge der HHLA-Intermodalgesellschaften wuchs um 5,1 Prozent auf 305.000 TEU. Das Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich um 4,8 Prozent auf 39,3 Mio. Euro. Der Konzernumsatz stieg um 6,8 Prozent auf 293,5 Mio. Euro. „Der Ausbau unserer Marktposition im Containerumschlag geht vor allem auf das starke Wachstum der Fernostverkehre zurück.

Dies ist ein Beleg für unsere Leistungsstärke in einem unverändert herausfordernden Branchenumfeld“, so der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters. Anders als Hamburg verzeichnete der HHLA-Containerterminal in Odessa im 1. Quartal einen Rückgang, www.hhla.de

Kennzahlen HHLA-Konzern

(Angaben in Mio. Euro)

	1-3 2014	1-3 2013	Veränderung
Umsatzerlöse	293,5	274,9	6,8 %
Ebitda	69,4	67,6	2,8 %
Ebit	39,3	37,5	4,8 %
Containerumschlag in Tsd. TEU	1.862	1.818	2,4 %
Containertransport in Tsd. TEU	305	290	5,1 %
Anzahl der Beschäftigten	5.027	4.924	2,1 %



**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



Willkommen an Bord

Boardingteams durchsuchen Schiffe in Krisengebieten oder Embargozonen. Dafür müssen sie wissen, wie der Betrieb auf Handelsschiffen läuft, wo sich welche Ladung verstecken lässt und wie Seeleute ticken. Dafür gehen die Soldaten an Bord ziviler Schiffe, die so ganz anders sind als die Marineschiffe, die sie sonst kennen. Deutsche Reedereien unterstützen sie dabei. Text und Fotos: Eigel Wiese

Sie kommen schwer bewaffnet in Speedbooten oder seilen sich schnell aus Hubschraubern ab. Ihre Aufgabe ist schwierig. Im militärischen Fachjargon heißen sie Boardingsoldaten und sollen in Embargogebieten Schiffe nach Konterbande durchsuchen. Seit Deutschland sich an der Mission ATALANTA zum Schutz von Handelsschiffen beteiligt, durchsuchen die Teams auch Schiffe, die verdächtigt werden, an Piratenangriffen teilzunehmen oder als Basis dafür zu dienen.

Doch mit dem Abseilen auf Schiffe und dem Umgang mit Waffen auch zur

eigenen Sicherung ist es nicht getan. Eine Durchsuchungsaktion ist nur dann sinnvoll, wenn die Soldaten auch die unterschiedlichsten Schiffstypen sowie ihre Eigenarten kennen und die einfallsreichen Verstecke aufspüren können, die Seeleute beispielsweise für Schmuggelgut oder Waffen angelegt haben.

Denn den Matrosen ist jeder Winkel eines Schiffes bestens vertraut, es ist schließlich monatelang ihr Zuhause. Die Marinesoldaten dagegen kennen in der Regel nur die grauen Schiffe der Marine, die zumeist wesentlich kleiner sind.

Für sie ist es also wichtig, nicht nur unterschiedliche Schiffstypen der Handelsschifffahrt kennenzulernen, sondern auch die Lebenswelten der Seeleute und die Gebräuche an Bord. Denn die merken schnell, ob jemand sich in ihrer Welt auskennt. Und nur denjenigen, der den richtigen Durchblick hat, respektieren sie.

Deshalb gehen die Boardingkompanien während ihrer Ausbildung an Bord unterschiedlicher Handelsschiffstypen. Eine wichtige Rolle spielen bei diesem Ausbildungsabschnitt Reserveoffiziere, die selbst jahrelang, meist als Nautiker, auf



ANTI-PIRATERIE-EINSATZ: Boardingteams der Marine durchsuchen im Rahmen der Mission ATALANTA ein verdächtiges Skiff.

Foto: EUNAFOR (2)



ERNSTFALL: Im März 2013 wurde der gekaperte Chemikaliertanker „Royal Grace“ befreit.

Handelsschiffen gefahren sind. Für sie ist es eine vertraute Umgebung, aus der sie ihre Erfahrung weitervermitteln können.

Zielstrebiges Vorgehen gefragt

Ein gutes Dutzend renommierter deutscher Reedereien unterstützt die Deutsche Marine, indem sie ihre Schiffe während der normalen Liegezeiten im Hafen für Übungen zur Verfügung stellen. So erleben die Soldaten zugleich den normalen

Umschlagbetrieb und seine Abläufe. Meist fahren die Mitglieder der Boardingkompanie von ihrem Standort Eckernförde nach Hamburg – nicht nur, weil die Hansestadt der größte deutsche Hafen ist. Hamburg ist darüber hinaus ein Universalhafen, in dem nicht nur Container umgeschlagen werden, sondern auch Schüttgüter, rollende Ladung und Stück- sowie Schwergüter. Entsprechend vielseitig sind die Schiffstypen.



ÜBUNG: Im Hamburger Hafen kommen die Soldaten über die Gangway an Bord.

Die Reedereien haben ihrerseits ein Interesse an einer guten Ausbildung, denn zielstrebig vorgehende Soldaten bedeuten im Ernstfall weniger Zeitverlust bei einer Durchsuchungsaktion – und Zeit ist in der Transportbranche Geld.

Bei den Übungsabschnitten im Hamburger Hafen schweben die Soldaten allerdings nicht mit Hubschraubern ein, sie fahren stattdessen mit Bussen vor und gehen über die Gangway an Bord. Dabei stehen die gefleckte Tarnkleidung und auffällige rote Warnwesten mit reflektierenden Streifen im Widerspruch. Doch auch Marinesoldaten müssen bei ihrem Training im Hamburger Hafen die üblichen Sicherheitsvorschriften beachten. Und denen zufolge hat jeder auf Umschlaganlagen oder an Deck von Schiffen Warnwesten und Schutzhelme zu tragen – auch Soldaten während einer Schulung.

Zwischen Seemannshöft und O'Swaldkai will das gute Dutzend Männer verschiedene Schiffstypen kennenler- ➔

EINWEISUNG: Die Marineangehörigen werden mit vielen Details des Schiffsbetriebs vertraut gemacht.



→ nen. Und zwar nicht von außen, wie Touristen von einer Barkasse aus, sondern unmittelbar, mit dem Eindruck von Ecken und Winkeln, Rohrleitungen, engen Gängen, schmalen Treppen und mit aller Unübersichtlichkeit.

Die Ausbilder zeigen beim Rundgang vom Maschinenraum bis zum Peildeck, an wie vielen Stellen sich auf einem solchen Schiff Menschen und Konterbande verstecken lassen. „Auf einem Massengutschiff können sie einen kompletten Panzer mit einer Getreideladung zuschütten, das ist bei einer Kontrolle nur schwer zu entdecken“, sagt Hartwig Ross vom Marinekommando, der die Übung leitet. Auch er

hat Erfahrung als Offizier in Marine und Handelsschifffahrt.

Schiffspapiere und Funklöcher

Die Soldaten sind beeindruckt von den Dimensionen der Handelsschiffe, beispielsweise den haushohen Antriebsmaschinen. Sie staunen, so wie auch Touristen dies tun würden, wenn sie die Chance hätten, Schiffe aus dieser Perspektive zu sehen. Doch Touristen werden an solche Stellen eines Schiffes nie kommen.

Für die Marinesoldaten sind diese Eindrücke wichtig. „Wenn sie diese erst während eines Einsatzes kennenlernen, sind sie abgelenkt und konzentrieren sich

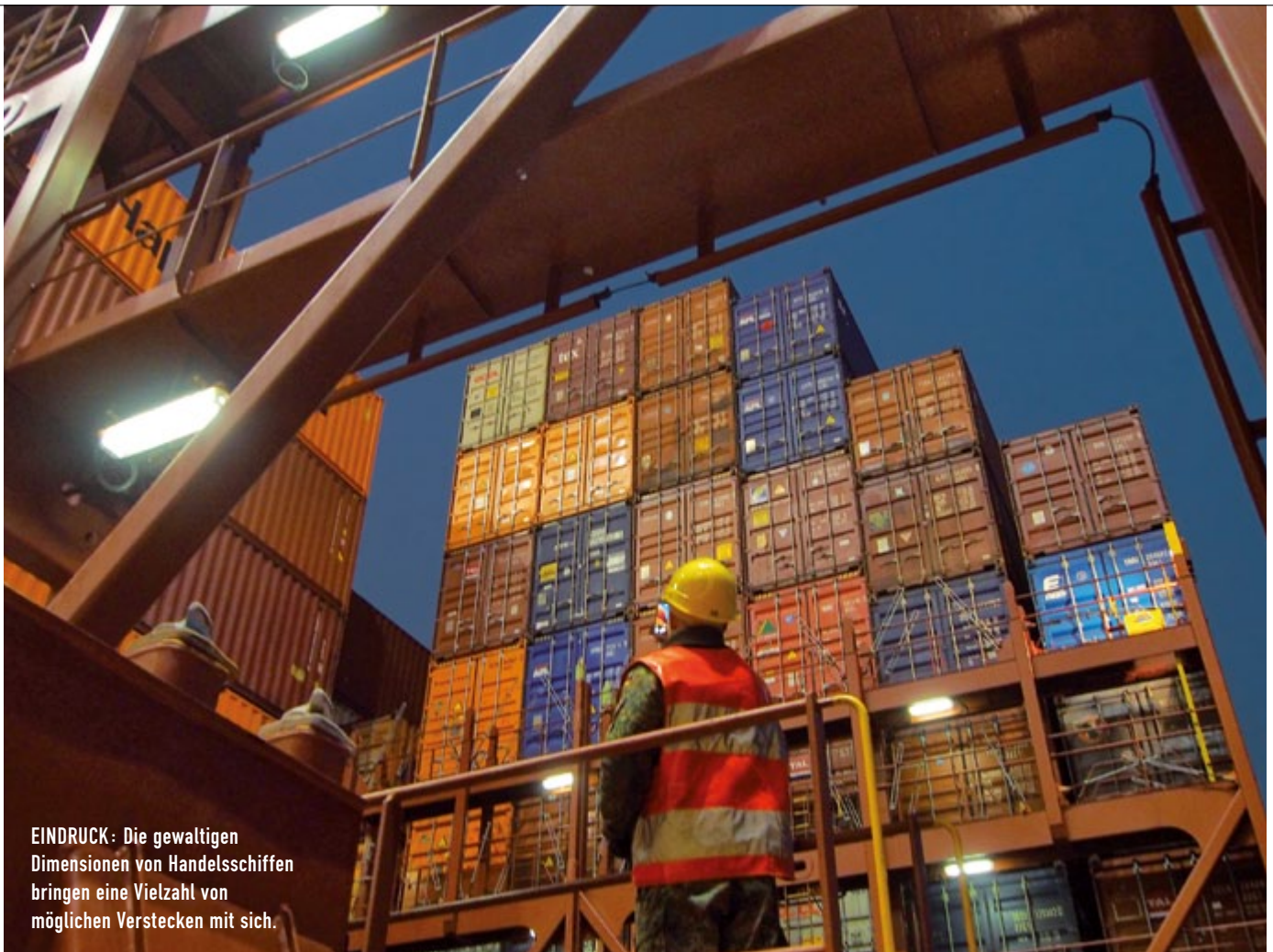
nicht auf ihre eigentliche Aufgabe“, sagt Übungsleiter Ross.

Auf der Kommandobrücke lernen die jungen Männer, wie man Schiffspläne liest, welche Schiffspapiere vorhanden sein müssen und welche Rückschlüsse man daraus ziehen kann. Auch die Feinheiten von Stauplänen erläutern die Ausbilder. Dann wieder quäken Handfunkgeräte. Die Soldaten nutzen den Aufenthalt an Bord, um zu testen, wo der Schiffsstahl Funklöcher verursacht. Denn eine gestörte Kommunikation während eines Einsatzes kann gefährlich sein.

Zwischendurch ermuntern die Ausbilder die Soldaten immer wieder, den Kon-



BESICHTIGUNG: Seeleute führen die Soldaten durchs Schiff und weisen auf neuralgische Punkte hin.



EINDRUCK: Die gewaltigen Dimensionen von Handelsschiffen bringen eine Vielzahl von möglichen Verstecken mit sich.

takt zu den Mannschaften zu suchen und sie auch zu ihrem Alltag an Bord zu befragen. Obwohl alle Englisch sprechen, erfahren sie so, wie unterschiedlich dies von Besatzungen aus verschiedenen Nationen ausgesprochen wird. Die Seeleute empfangen die deutschen Soldaten freundlich und keinesfalls als Eindringlinge. Daran haben sie auch selbst ein Interesse. Denn wenn an Bord alles korrekt ist, beschleunigt Offenheit die Kontrolle, und das Schiff kann ohne Zeit- und damit auch ohne Geldverlust seine Fahrt fortsetzen.

Es kann auch sein, dass Leben und Freiheit der Seeleute selbst einmal vom Einsatz der Soldaten abhängen. Denn in Fällen von Nothilfe gehen die Mariner auch mit Waffengewalt gegen Terroristen und Piraten vor und befreien Geiseln, obgleich dies nach deutscher Rechtslage eigentlich eine Aufgabe für Spezialkräfte der Polizei ist.

Kooperative Reedereien

Damit die Soldaten an Bord ausgebildet werden können, müssen die Reedereien

oder Agenten der entsprechenden Schiffe zustimmen. Sie reagieren unterschiedlich, wenn Hartwig Ross seine Anfragen stellt. Doch Unternehmen, die einmal überzeugt wurden, geben danach gern wieder ihre Genehmigung, die Boardingteams über die Gangway an Bord zu lassen.

Denn das schnelle Abseilen vom Hubschrauber aus üben die Soldaten nicht im Hamburger Hafen, sondern an ihrem Standort in Eckernförde, wo sie erste Erfahrungen an einem Übungsturm sammeln. ...



SCHULUNG: Pläne vom Schiff verschaffen den Teilnehmern Orientierung.

Die Boardingkompanie

Die Kompanie gibt es seit Mai 2003. Sie ist am Marinestützpunkt Nord in Eckernförde stationiert und untersteht dem Bataillon „Spezialisierte Einsatzkräfte Marine“, zu dem auch Kampfschwimmer und Minentaucher zählen.

Angehörige der Boardingkompanie sind unter NATO-Führung an der Operation

„Active Endeavour“ im Mittelmeer zum Schutz des Seeverkehrs gegen terroristische Bedrohungen beteiligt. Seit September 2006 überwachen sie an Bord von Marineschiffen den Seeraum vor der Küste des Libanon. Seit Dezember 2008 sind sie im Rahmen der Operation ATALANTA gegen Piraten im Einsatz.



Cooler Kisten

Extrem energiesparend: Hamburg Süd setzt als erste Reederei weltweit eine neue Generation von Kühlcontainern ein – und verstärkt mit 6.500 Exemplaren seine Frische-Flotte.

Anfang 2013 hatte die Hamburg Süd in ihrem Responsibility Report angekündigt, im Rahmen ihrer konkret messbaren Umweltziele den Energieverbrauch bei Kühlcontainern weiter zu senken. Die selbst gesetzte Zielvorgabe: Bis 2015 soll der Energieverbrauch der Kühlcontainer im Bestand um 15 Prozent und der der Neubauten um 20 Prozent gesenkt werden. Als Vergleichswert dafür dienen die Verbrauchszahlen von 2010.

Einen wichtigen Schritt in diese Richtung vollzieht die Reedereigruppe jetzt mit 6.500 neuen Kühlcontainern (6.000 à 40 Fuß und 500 à 20 Fuß), die Carrier Transcold, ein Experte für Klima- und Kältetechnik, gebaut hat. Sie sind inzwischen sukzessive an die Hamburg Süd abgeliefert worden.

Alle 6.500 neuen Container sind mit dem Kühlaggregat PrimeLine EDGE (Enhanced Digital for Greater Efficiency) ausgestattet. Dieses bringt Energieeinsparungen von bis zu 20 Prozent im Vergleich zum Standard-PrimeLine-Aggregat, das die Hamburg Süd bereits seit einigen Jahren verwendet und das ebenfalls schon sehr energiesparend arbeitet. „Die weitere Effizienzverbesserung von PrimeLine EDGE resultiert vor allem aus dem verbesserten Kompressor-Design mit reduzierten Strömungsverlusten und aus der Nutzung von mehrstufigen Lüftermotoren für den Kondensa-

tor“, erklärt Martin Schöler, Senior Manager Logistics & Technology der Hamburg Süd. „Die Reefer-Container mit Prime Line EDGE sind die Lösung im Markt, die derzeit die wenigste Energie verbraucht“, so Schöler. „Und wir sind die Ersten, die sie nutzen werden.“

Optimales Leistungspaket

Parallel zu den neuen Kühlaggregaten hat Carrier Transcold zusammen mit der Hamburg Süd auch eine neue Software entwickelt, mit deren Hilfe zusätzliche Energieeinsparungen realisiert werden können. Mit dieser Energiesparsoftware sind bereits alle Neubauten ausgestattet. Parallel dazu hat der Aufspielprozess bei den im Einsatz befindlichen Reefer-Containern begonnen.



NEUERUNG:
Das Kühlaggregat PrimeLine EDGE bringt erhebliche Energieeinsparungen.

Fotos: Hamburg Süd

„Unter Berücksichtigung unserer Umweltziele und der Gesamtbetriebskosten bietet Carrier Transicold das optimale Leistungspaket zur weiteren Optimierung unserer Reefer-Flotte“, so Marc Staroschinski, verantwortlich für Design und Produktionskontrolle des Reefer-Equipments der Hamburg Süd.

Er hat den kompletten Produktionsprozess der neuen Boxen in Asien begleitet. Die neuen Kühlaggregate wurden von Carrier Transicold in Singapur entwickelt und produziert. In Shanghai wurden sie vom größten Containerhersteller in China, China International Marine Containers (CIMC), in die Container eingebaut.

Ein Teil der neuen Container ist zudem mit dem Reefer-Monitoring Modem RMM+ ausgestattet, das via Mobilfunknetz alle operativen Daten der Reefer-Maschine inklusive Geolocation im Vor- und Nachlauf des Seetransports und vom Schiff an einen zentralen Server weitergeben kann. Das erlaubt es, alle Informationen per Internetbrowser oder Daten-Download „live“ zu sehen und auszuwerten.

Im Bedarfsfall können über einen PC sogar Änderungen an der Einstellung des Containers vorgenommen oder eine neue Software aufgespielt werden – ein enormer Fortschritt gegenüber dem Vorgänger-

Modem RMM, das nur über das lokale Stromnetz Daten an einen Zentralrechner im Maschinenkontrollraum, im Terminal oder im Depot weiterleiten konnte.

Moderne Technologie

„Mit den 6.500 Neubauten betreibt die Hamburg Süd gezielte Weichenstellung in Richtung Zukunft“, so Martin Schöler. „Und das, obwohl wir schon jetzt eine der jüngsten und effizientesten Containerflotten im Reefer-Markt besitzen.“ So sind bereits 99 Prozent aller Reefer-Container der Gruppe mit der energiesparenden Scroll-Kompressor-Technologie ausgestattet. ■■■



AUSLIEFERUNG: Beim Containerhersteller CIMC in Shanghai wurden die neuen Kühlaggregate in die Container eingebaut.

Hamburg Süd: exponierte Stellung im Reefer-Segment

Die Zahl der Kühltransporte und damit auch die Zahl der Kühlcontainer ist in den letzten Jahren weltweit gestiegen.

Früher wurden für den Transport spezielle Kühlschiffe eingesetzt. Mittlerweile liegt der Containeranteil der über See transportierten temperaturgeführten Ladung bei mehr als 70 Prozent – und wird weiter wachsen. Die Güter, die die Hamburg Süd unter anderem in

ihren Kühlcontainern verschifft, sind Fleisch und Geflügel, Obst (u.a. Bananen) und Gemüse sowie Fisch und Meeresfrüchte.

Je nach Ladung variieren die Temperaturbereiche: So wird Frischfleisch bei –1,4 Grad Celsius transportiert, gefrorenes bei –18 Grad. Frische Früchte kommen in der Regel bei Temperaturen zwischen 0 und 18 Grad im optimalen Zustand ans Ziel.

Die insgesamt sechs Neubauten der „Cap San“-Serie von Hamburg Süd (9.600 TEU) verfügen über 2.100 Kühlcontainer-Anschlüsse und gehören damit zu den Schiffen mit der weltweit größten Reefer-Kapazität. Während die meisten anderen Anbieter einen Großteil ihrer Kühlcontainer anmieten, setzt die Hamburg Süd nahezu ausschließlich eigene Reefer-Container ein. www.hamburgsud.com



LADUNG: In der Batteriewechselstation werden die Fahrzeuge mit frischer Energie versorgt.

Die Ökomulatoren

Im Hamburger Hafen startet ein Leuchtturmprojekt in Sachen Elektromobilität: Bei BESIC steigert intelligente Technik den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch der Elektroschwerlastfahrzeuge.

Der Container Terminal Altenwerder (CTA) der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) wird zum Freiluftlabor der Energiewende. Auf der hoch automatisierten Anlage im Hamburger Hafen transportieren jetzt zehn batteriebetriebene Schwerlastfahrzeuge Container zwischen Schiff und Lager. Die Batterien dieser Containertransporter sollen genau dann geladen werden, wenn norddeutsche Ökostrom-Spitzen im Netz sind. Neben der praktischen Umsetzung steht die Wirtschaftlichkeit des Modells im Fokus.

Am CTA kamen 2011 die ersten batteriebetriebenen Schwerlastfahrzeuge der

Welt zum Einsatz. Jetzt erforschen Projektpartner aus Wirtschaft und Wissenschaft, wie die Batterien für diese automatisch gesteuerten Fahrzeuge (Automated Guided Vehicles – AGV) mit norddeutschen Ökostrom-Spitzen geladen werden können.

Optimaler Ladezeitpunkt

Dafür wird im Rahmen des Forschungsprojekts BESIC (Batterie-Elektrische Schwerlastfahrzeuge im Intelligenten Containerterminalbetrieb) ein Batterie-Verwaltungs-System entwickelt. Dieses ermittelt im Datenaustausch mit dem Lastprognose-System von Vattenfall und dem

Terminalsteuerungssystem des CTA die sowohl ökologisch als auch ökonomisch optimalen Ladezeitpunkte.

Der hocheffiziente HHLA Container Terminal Altenwerder zeichnet sich durch hohen Automatisierungs- und Elektrifizierungsgrad aus. „Wir setzen hier konsequent auf umweltfreundliche Technik, die auch Kosten senkt“, sagt Stefan Behn, HHLA-Vorstand für das Segment Container. Nur wenn die Arbeit mit einer umweltfreundlichen Technik günstiger sei als mit einer herkömmlichen, sei sie wirklich nachhaltig. Behn ist überzeugt, dass sich im Rahmen von BESIC erfolgreich Öko-

TRANSPORT: Im Containerterminal sind Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antrieben unterwegs.



strom-Spitzen nutzen und die Energiekosten reduzieren lassen: „Mit diesem Projekt bringen wir die Energiewende voran. Wir zeigen erneut, dass Elektromobilität ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist.“

Oliver Weinmann, als Geschäftsführer Vattenfall Innovation GmbH einer der Projektpartner, erläutert die Vorgehensweise: „Wir verbinden das zukünftige Batterie-Verwaltungs-System mit unserem Lastprognose-System und dem Terminalsteuerungssystem. Diese ermitteln die geeigneten Ladezeiträume. Schaffen wir es, dass diese intelligente Ladestrategie

zu deutlichen Kosteneinsparungen führt, können auch andere Logistikanwendungen davon profitieren.“ Dafür würde man dann aus den BESIC-Erkenntnissen einen universellen Datenstandard entwickeln.

Das Projekt baut auf vielfach bewährter AGV-Fahrzeugtechnologie und jüngst erfolgreich erprobter Batterietechnologie auf. „Jetzt entwickeln wir alternative Systeme unter Nutzung leichterer Batterien mit höherer Energiedichte und ein intelligentes Batterie-Verwaltungs-System“, sagt Matthias Dobner, Geschäftsführer Terex Port Solutions. Das System soll regeln, dass die

Batterien der AGVs dann geladen werden, wenn Ökostrom-Spitzen im Netz vorhanden sind.

Relevante Vorhersagedaten

Für den Erfolg der Elektromobilität in der praktischen Anwendung sind Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) erforderlich, die beispielsweise die Verwaltung von elektrischen Fahrzeugflotten mit einem Pool von Batteriesystemen übernehmen. „Darüber hinaus lässt uns die Simulation des Container Terminals Altenwerder die Auswirkungen unterschiedlicher Ladestrategien studieren und liefert im Zusammenhang mit der Elektromobilität energiewirtschaftlich relevante Vorhersagedaten über den Strombedarf“, sagt Prof. Hans-Jürgen Appelrath, Vorstand Energie-Forschungszentrum Niedersachsen (EFZN):

Herkömmliche dieselelektrische AGVs werden in Rahmen von BESIC mit solchen verglichen, die durch konventionelle Bleibatterien oder durch innovative Lithium-Ionen-Technologie angetrieben werden. Führt die intelligente Ladestrategie zu deutlichen Betriebskosteneinsparungen, kann das richtungweisend für den Schwerlastverkehr sein.

An dem Projekt arbeiten die Unternehmen HHLA, die Gottwald Port Technology GmbH (Terex Port Solutions) und Vattenfall mit den durch das EFZN koordinierten Universitäten Oldenburg, Göttingen und Clausthal zusammen. BESIC startete im Rahmen des Technologiewettbewerbs für Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) im Januar 2013 und wurde bereits im Mai 2013 von der Bundesregierung zum Leuchtturmprojekt für Elektromobilität erklärt. ...

Fotos: HHLA

Hintergrund: Das BESIC-Projekt

BESIC steht für Batterie-Elektrische Schwerlastfahrzeuge im Intelligenter Containerterminalbetrieb.

Das Projekt ist Teil des vom Bundesministerium für Wirtschaft und

Technologie (BMW) geförderten Forschungsprogramms „IKT für Elektromobilität II“.

Bis Ende 2015 werden insgesamt 18 Projekte neue Konzepte und Technologien für das Zusammenspiel von intelligenter Fahrzeugtechnologie im Elektroauto (Smart Car) mit Energieversorgungs- (Smart Grid) und Verkehrssteuerungssystemen (Smart Traffic) auf der Basis von moderner Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) entwickeln.

www.ikt-em.de

LOGISTIK: Der Containertransport soll möglichst umweltfreundlich erfolgen.





Schiffsprotokolle aus dem All

Dank Fernüberwachung per „Condition Monitoring“ können Schiffsmotoren stets optimal eingestellt werden. Das steigert die Effizienz und hilft, Treibstoff zu sparen. Text: Gunther Meyn

Die Wartung moderner Schiffsmotoren auf hoher See ist eine echte Herausforderung. Zwar verfügen die Bordingenieure über ein breites Fachwissen. Doch bei komplizierteren Problemen mit den technisch ausgeklügelten Aggregaten ist auch der Chefingenieur schon mal überfordert. Sobald aber eine sichere Weiterfahrt oder eine risikolose Navigation nicht mehr möglich ist, müssen die Spezialisten des Motorenherstellers anrücken. Ein aufwendiges und mitunter teures Unterfangen: Denn um endlich Hand anlegen zu können, müssen die Techniker – je nach Position des Schiffes – um den halben Erdball reisen. Durch innovative Fernwartungssysteme lässt sich dieses Risiko reduzieren.

„Condition Monitoring“ (Zustandsüberwachung) heißt das Zauberwort. Dabei werden die von Sensoren erfassten Messdaten des Schiffsmotors auf einem zentralen Datenspeicher aufgezeichnet und über Satellit an ein Kontrollzentrum des Herstellers gefunkt. Dort sitzen Experten, die sich anhand der Daten ein genaues Bild des Tausende von Kilometern entfernten Frachtschiff-Antriebs machen. „Im Idealfall können unsere Techniker der Besatzung vor Ort helfen, die Störung in Eigenregie zu beheben“, sagt Jürgen Schuster, Projektleiter „PrimeServ Online Service“ bei MAN Diesel & Turbo. „Außer-

dem können sie benötigte Ersatzteile in den nächsten Hafen schicken.“

Bis zu 130 Messwerte im Visier

Beim „PrimeServ Online Service“ laufen täglich die Messdaten von derzeit über 100 Schiffen ein, die mit MAN-Motoren ausgestattet sind: Abgaswerte, Lagertemperatur, Drehzahl, Öldruck, Lufttemperatur – je nach Motor analysieren die Ingenieure bis zu 130 Parameter. So können nicht nur aktuelle Schäden erkannt werden. „Anhand kritischer Messwerte lassen sich auch drohende Fehler und Störungen bereits im Vorfeld verhindern“, erklärt Schuster.

Experten nennen diese Fehlerprophylaxe „preventive maintenance“.

Praxisbeispiel: Im Schmierölsystem des Diesellaggregats treten deutliche Druckschwankungen auf. Die Ingenieure an Land haben ein verschmutztes Pilot-Ventil als Übeltäter in Verdacht und geben diese Information an die Bordcrew weiter.

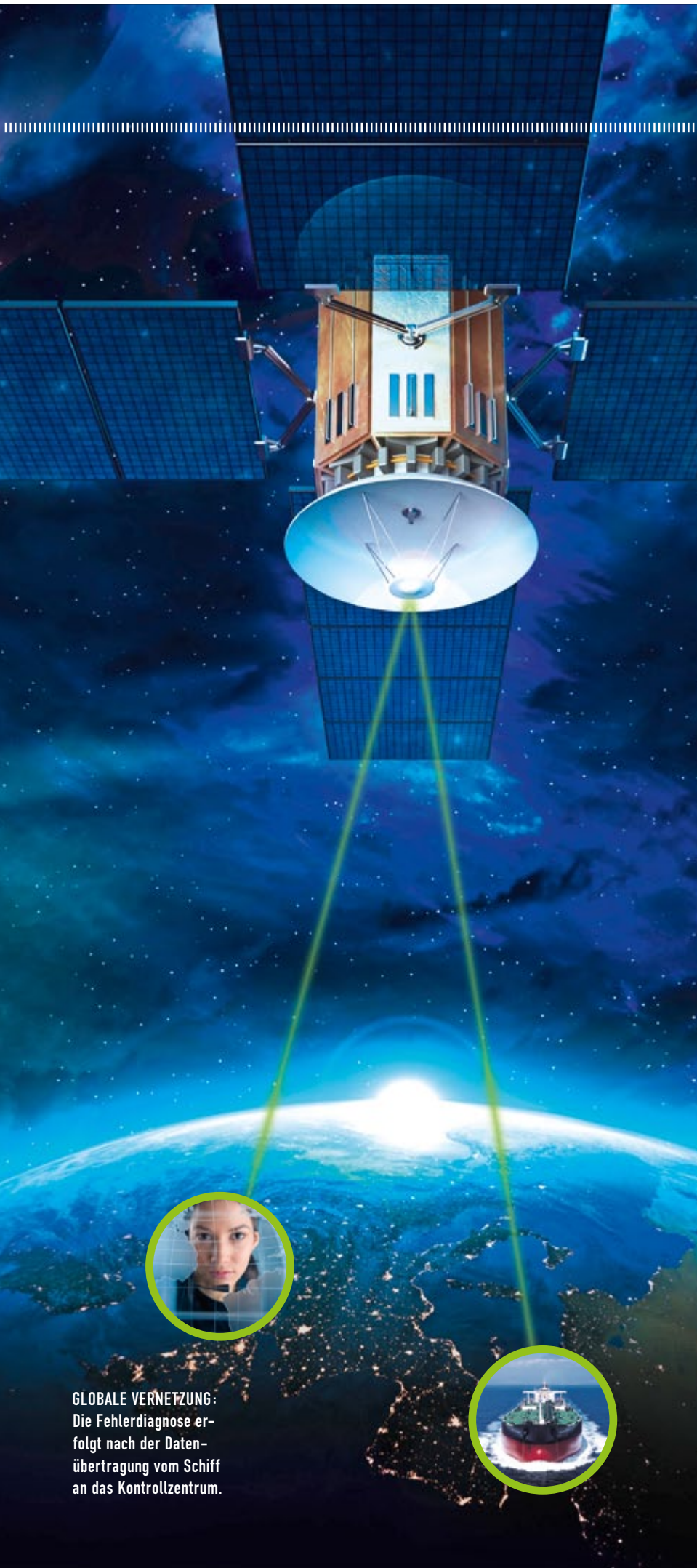
Effizienz durch Feintuning

Weiterer Vorteil der Ferndiagnose: Mithilfe des „Condition Monitoring“ kann man auch der Motoreffizienz auf den Zahn fühlen. Ist das Aggregat nicht richtig ausbalanciert, verliert es an Effizienz – und verbraucht bei gleicher Leistung mehr Treibstoff. MAN-Ingenieur Schuster: „Bei Bedarf erhalten unsere Kunden einen monatlichen Report über die Performance.“ Anhand der Messdaten kann nun mit dem richtigen Feintuning die Effizienz des Motors auf einem hohen Level gehalten werden. Der Report ist wie ein Ampelsystem aufgebaut. Eine rote Ampel weist darauf hin, dass sofort etwas getan werden muss, um die Zuverlässigkeit des Motors hoch zu halten. „Langfristig kann so eine signifikante Treibstoffersparnis erreicht werden“, sagt Schuster.

Selbst ins System eingreifen können die Ingenieure aus Augsburg jedoch nicht. Wie beim „Condition Monitoring“ üblich, handelt es sich um ein Read-Only-System.



SPARPOTENZIAL: Je besser die Maschine abgestimmt ist, desto effizienter arbeitet sie.



Globale Vernetzung:
Die Fehlerdiagnose erfolgt nach der Datenübertragung vom Schiff an das Kontrollzentrum.



LEITUNG:
Diplom-Maschinenbauingenieur Jürgen Schuster ist Projektleiter „PrimeServ Online Service“ bei MAN Diesel & Turbo.

Das heißt, MAN Diesel & Turbo gibt Empfehlungen – handeln muss die Reederei bzw. die Crew an Bord.

Geschützter Datenaustausch

Um die teure Datenflut von hoher See im Zaum zu halten, werden die Messergebnisse übrigens komprimiert – und einmal täglich zu einem festen Zeitpunkt zum MAN-Server in Kopenhagen gesendet. Die Übertragung erfolgt über einen MAN-VPN-Router, der im Schiffsnetzwerk eingebunden ist. Dabei haben Datenschutz und Abhörsicherheit höchste Priorität. „Die Dateien mit den komprimierten Messdaten werden mit einem gängigen 256-Bit-Schlüssel kodiert“, versichert Schuster. Die Übertragung erfolgt über Satellit. „In küstennahen Gewässern können die Daten aber auch über das GSM-Netz verschickt werden.“

Keine Frage: „Condition Monitoring“ – in anderen Einsatzbereichen, wie z.B. Kraftwerken, längst etabliert – wird über kurz oder lang wohl auch bei der Überwachung von Schiffsmotoren „State of the Art“ sein. Angesichts der zunehmend komplexer werdenden Technik der Aggregat-Systeme sind die Besatzungsmitglieder im Ernstfall auf das Know-how und die schnelle Online-Hilfe der Spezialisten an Land angewiesen.

Die Hersteller haben sich dafür gewappnet: Schon jetzt sind über 700 Schiffe, die mit Zweitaktmotoren von MAN Diesel & Turbo fahren, für den „PrimeServ Online Service“ vorbereitet. ...

Fotos: MAN Diesel & Turbo; peterzayda - Fotolia



Gute und schlechte Schiffe

Noch ist die Krise nicht vorbei, so Hansa Treuhand-Chef Hermann Ebel. Doch insbesondere für kleinere Einheiten könnte es ab nächstem Jahr wieder spürbar aufwärtsgehen. Text: Hanns-Stefan Grosch

KENNER: Branchen-Grandseigneur Hermann Ebel berichtet über die Marktsituation.

Wann kommen Angebot und Nachfrage endlich in Balance? Diese Frage stellt sich die Schifffahrtsbranche jetzt schon sechs Jahre. Die lange Krise hat bei vielen Unternehmen ihre Spuren hinterlassen – sogar bei grundsoliden wie Hansa Treuhand, die Ende 2013 insgesamt 64 Schiffe betreute – davon 45 fondsfinanzierte und 19 eigene.

Zuletzt musste das Unternehmen für drei Containerschiffe Insolvenz beantragen, weil die finanzierende Bank nicht mehr mitspielte, wie Hansa Treuhand-Chef Hermann Ebel berichtet. Allerdings werden die Schiffe weiter von der Reederei betreut. Ziel ist es, zu vernünftigen Konditionen einen geeigneten Käufer zu finden. Ebels Erfahrung: „Die Banken versuchen, gemeinsam mit den Reedern Lösungen zu finden“ – jedenfalls, wenn ein Schiff nicht „runtergefahren“ sei und noch gute Perspektiven habe.

Dass Fondsschiffe in die Insolvenz gehen, bleibt bei Hansa Treuhand die absolute Ausnahme. „Über 80 Prozent unserer Anleger stimmen Betriebsfortführungskonzepten zu“, sagt Ebel. In der Regel heißt das, dass sie einen Teil ihrer Ausschüttungen zurückzah-

len müssen, um die aktuelle Durststrecke zu überwinden. Einige Investoren – insbesondere Zweitmarktfonds – verweigerten sich aber einer Lösung und lehnten auch Zahlungen ab. „Die müssen wir dann zur Zahlung bewegen – schon im Interesse der anderen Anleger“, sagt Ebel. Seit einem Urteil der 15. Kammer des Hamburger Landgerichts (Az. 415 HKO 129/13) ist das Unternehmen zuversichtlich, dass das gelingt.

Positive Marktsignale

„Es gibt derzeit zwei Sorten von guten Schiffen“, sagt Ebel. „Die Schiffe, die gar nicht erst bestellt werden; und die Schiffe, die den Markt verlassen.“ Tatsächlich wurden 2013 mit 430.000 TEU gut 100.000 TEU mehr verschrottet als 2012. Anfang Mai wurden mit 83 Schiffen und 259.000 TEU bereits rund 60 Prozent des Vorjahres-Abwrackvolumens erreicht. Auch Hansa Treuhand hat an dem Trend mitgewirkt und im vergangenen Jahr 2013 insgesamt 16 Fondsschiffe verkauft, zwei davon waren Versicherungsfälle infolge eines Brandes bzw. eines Werftschadens. Angesichts der „bombastischen Schrottpreise“

lohne es sich vielfach nicht, für ältere Schiffe die Investitionen für die teure 20-jährige Klasse-Erneuerung zu tätigen, so Ebels Erfahrung. Aus den Verkäufen erfolgten Ausschüttungen an die Gesellschafter.

Die jahrelange Zurückhaltung bei Neubauaktivitäten gerade in den kleineren Größen könnte in diesem Marktsegment bald für eine spürbare Entspannung sorgen. Bemerkenswert ist eine aktuelle Beobachtung: In Westafrika, wo infolge der steigenden Kaufkraft der Bevölkerung die Importe aus China zunehmen, gebe es geradezu einen Run auf Panamax-Schiffe – eine Folge der in dieser Größenklasse besonders niedrigen Charterraten. „Teilweise wurde für 4.500 bis 5.000 TEU weniger bezahlt als für ein 1.700-TEU-Schiff mit Ladegeschrir“, so Ebel. Doch die höheren Ladungsmengen machten einen Umstieg attraktiv. Auch vom innerasiatischen Handel kämen positive Signale: „Da brummt es einfach“, so Ebel.

Erholung von unten nach oben

Für 2014 geht Clarkson Research insgesamt von einem Tonnage-Plus im Containerseg-

Fotos: Frank Krenns; Hansa Treuhand



NEUBAU: Die frisch ausgelieferte „HS Marco Polo“ wurde schon 2007 bestellt. Sie ging unmittelbar in die Charter von KMTC.

dreht, sind sie wieder dabei.“ Aktuell seien sie aber durch die anstehenden BaFin-Sonderprüfungen in Wartestellung.

Chance auf langfristige Charter

An den schärferen Schwefel-Grenzwerten in den ECA-Zonen führt nach Ebels Auffassung kein Weg vorbei: „Jeder, der glaubt, dass das noch mal verschoben wird, träumt.“ Die meisten Unternehmen würden ab 2015 Diesel tanken – „den Charterern fliegen dann die Treibstoffkosten um die Ohren“.

Die Folge könnte dann die Bereitschaft zu längeren Charter-Kontrakten sein – für die Reeder die Chance, beispielsweise in LNG-Antriebe für die Schiffe zu investieren. Hansa Treuhand etwa hat schon fertige Pläne für einen „Baltic Max“ mit Dual-Fuel-Motor in der Schublade. ...

ment von 3,9 Prozent aus – dem steht ein Ladungszuwachs von 6 Prozent gegenüber. Der Nachfrageüberhang reiche aber noch nicht für einen spürbaren Aufwind im Containerschiffmarkt, so Ebel – allenfalls in den Klassen 1.700 bis 3.000 TEU. „Das Ratenniveau verbessert sich von unten nach oben.“ Insgesamt lasse das Szenario wohl erst ab 2015 Hoffnung auf eine wesentliche Verbesserung der allgemeinen Marktlage zu.

Auch wenn das Vertrauen der Anleger durch die anhaltende Schifffahrtskrise gelitten hat: „International ist unglaublich viel Liquidität vorhanden, die in die Schiffe geht“, sagt Ebel. Im Fokus von Private Equity-Unternehmen und Hedgefonds stünden aber große Containerschiffe.

Ebel glaubt, dass mittelfristig auch die Banken wieder Gefallen an der Schiffsfinanzierung finden werden. „Wenn der Markt sich

Sonderveröffentlichung

Verlässliche IT-Sicherheit an Bord

Firewalls von gateprotect schützen die Online-Kommunikation.

Der Ausfall des IT- und Kommunikationsnetzes an Bord kann fatale Folgen haben: Ein Zusammenbruch des Netzes – verursacht durch einen falschen Internet-Klick oder einen verseuchten Download – kann zu Verspätungen und hohen Kosten führen und im schlimmsten Fall die Sicherheit von Crew und Schiff gefährden.

Ein stabiler Online-Zugang ist aber für Kapitän und Mannschaft heutzutage unerlässlich: Als wichtiger Kommunikationskanal in die Heimat, zur Freizeitgestaltung und um aktuelle Daten abzurufen, wird das Internet an Bord regelmäßig genutzt. Insbesondere, wenn private Laptops und Smartphones mit dem Schiffsnetzwerk verbunden werden, steigt das Risiko für den reibungslosen Betrieb der Bordsysteme.

Anders als am gut verkabelten Festland setzt der Internetzugang auf hoher See besondere technische Anforderungen voraus. Hohe Bandbreiten sind rar und teuer, die vergleichsweise langsamen Sa-

tellitenverbindungen werden durch bandbreitenintensive Anwendungen wie Multimedia-Streaming und Videochats schnell ausgebremst. Reedereien stehen deshalb häufig vor der Herausforderung, die Datenverbindungen für die wichtigen Prozesse frei zu halten und einen Missbrauch der Internetverbindung durch Crew-Mitglieder zu unterbinden.

Übersichtliche Nutzeroberfläche

Dass bei der Internetnutzung auf hoher See in puncto IT-Sicherheit keine Abstriche gemacht werden müssen, zeigt der Ham-

burger Sicherheitsspezialist gateprotect mit seinen speziell auf die maritime Wirtschaft abgestimmten Firewalls. Die robusten gateprotect Firewalls wehren mit hochmodernen Sicherheitssystemen, Viren- und Malware-Filtern nicht nur Cyber-Angriffe auf die Schiffs-IT-Systeme ab, sie sind auch in der Lage, geschäftliche Datennetze von privater Nutzung zu trennen und Anwendungen zu priorisieren. Die Firewalls lassen sich über die übersichtliche patentierte eGUI-Bedienoberfläche bequem vom Festland steuern und sorgen so für verlässliche Sicherheit auf hoher See. www.gateprotect.de

gateprotect Firewall-Appliances schützen verlässlich vor Cyber-Angriffen und Datendiebstahl.





TOCHTER: Die 18 Schiffe der Rickmers-Linie sind auf anspruchsvolle Projektladung spezialisiert.

Rickmers bleibt im Plus

Trotz Umsatzeinbußen von gut zehn Prozent auf knapp 580 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr konnte die Rickmers Gruppe 2013 ein positives Nettoergebnis verbuchen.

Der anhaltende Druck auf die Schiff-fahrtsmärkte hat alle drei Geschäfts-segmente der Rickmers Gruppe beeinflusst. Der konsolidierte Konzernumsatz betrug 578,6 Mio. Euro und sank damit um 10,7 Prozent im Vergleich zu 2012.

Trotz des Rückgangs des konsolidierten EBITDA auf 191,8 Mio. Euro blieb das Nettoergebnis mit 1,5 Mio. Euro positiv. Der Jahresabschluss 2013 der Rickmers Gruppe wurde erstmals gemäß IFRS erstellt.

Im Jahr 2013 trat die Rickmers Gruppe sowohl am Fremd- als auch am Eigenkapitalmarkt mit zwei bedeutenden Transaktionen auf. Im Mai 2013 nahm das Tochterunternehmen Rickmers Maritime 62,4 Mio. Euro Eigenkapital an der Börse in Singapur auf. Dadurch stieg das Eigenkapital der Rickmers Gruppe zum Ende des Jahres 2013 auf 569,4 Mio. Euro, verglichen mit 553,7 Mio. Euro im Jahr 2012. Im Juni 2013 begab die Rickmers Holding, Muttergesellschaft des Schifffahrtskonzerns Rickmers Gruppe, eine im Prime Standard der Frankfurter Wertpapierbörse gelistete Anleihe und platzierte ein Volumen von 175 Mio. Euro bei institutionellen und privaten Investoren. Nach zwei erfolgreichen Aufstockungen dieser Anleihe im November 2013 und im März 2014 liegt das Volumen aktuell bei insgesamt 250 Mio. Euro. Trotz der



Fotos: Rickmers

EIGENTÜMER: Bertram Rickmers hat die Reederei vor 30 Jahren neu begründet.

platzierten Anleihe wurde die Finanzverschuldung aufgrund von Rückzahlungen von Bankkrediten von 1.820,9 Mio. Euro auf 1.719,8 Mio. Euro reduziert.

Dienstleister für neue Schiffe

Als strategischen Schritt zur Sicherung zukünftiger Wachstumsmöglichkeiten hat die Rickmers Gruppe im Juni 2013 einen Dienstleistungsvertrag mit Oaktree Capital Management abgeschlossen, der gemeinsame Aktivitäten beim Neubau von aktuell zehn 5.400-TEU-„widebeam“-Containerschiffen

beinhaltet. Innerhalb dieser Kooperation erbringt die Rickmers Gruppe Beratungsleistungen bei der Neubauüberwachung sowie die technische und kommerzielle Bereederung der Schiffe, investiert selbst aber keine finanziellen Mittel. Zudem wurde die Gründung eines Joint Ventures mit Fonds, die mit Apollo Global Management verbunden sind, im September 2013 vermeldet.

Das Joint Venture konzentriert sich auf Investitionen in gebrauchte Schiffe und verfügt derzeit über ein Investmentvolumen von bis zu 500 Mio. US-Dollar. Innerhalb des Joint Ventures investiert die Rickmers Gruppe als Minderheitsinvestor zusammen mit Apollo und erbringt Dienstleistungen für die erworbenen Schiffe, darunter die technische und kommerzielle Betriebsführung.

Die Rickmers Gruppe mit Hauptsitz in Hamburg ist ein internationaler Anbieter von Dienstleistungen für die Schifffahrtsindustrie, Schiffseigentümer und Seefrachtführer. Sie ist mit mehr als 20 eigenen Büros in elf Ländern und mehr als 50 Vertriebsagenturen weltweit vertreten. Die Geschäftstätigkeit der Rickmers Gruppe ist in drei Geschäftsbereiche unterteilt: Maritime Assets, Maritime Services und Rickmers-Linie.

Der Konzern beschäftigt rund 3.400 Mitarbeiter auf See und an Land und steuert eine

Flotte von mehr als 100 Schiffen, davon 59 in Eigenbesitz. Zum Ende des Geschäftsjahres 2013 betreibt die Rickmers Gruppe insgesamt 102 Schiffe, von denen sich 59 im Eigentum des Unternehmens befinden.

Ratingnote angepasst

Auf ihrem Weg zu einem leistungsstarken, weltweit agierenden Schifffahrtsunternehmen hat die Rickmers Gruppe weitere Veränderungen in ihren Führungspositionen vorgenommen (s. S. 8). Als Teil dieser Veränderung wechselt Ronald D. Widdows von der Position des CEO der Rickmers Gruppe und der Rickmers-Linie in den Beirat der Rickmers Holding. Gleichzeitig verbleibt Widdows in seiner Position in der Geschäftsführung des Joint Ventures zwischen Apollo und Rickmers, der A. R. Maritime Investments Pte. Ltd. (ARMI) mit Sitz in Singapur.

Unterdessen hat die Ratingagentur Creditreform turnusgemäß das Rating der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Muttergesellschaft der Rickmers Gruppe, aktualisiert. Das ursprüngliche Unternehmensrating lag bei „BB (watch)“. Nach Veröffentlichung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2013 der Rickmers Gruppe am 30. April 2014, der erstmals nach internationalem Rechnungslegungsstandard IFRS erstellt wurde, änderte Creditreform das Unternehmensrating nun auf „B“.

www.rickmers.com

01 OVB Leer schluckt Volksbank Kehdingen

Die Ostfriesische Volksbank (OVB) eG übernimmt die Volksbank Kehdingen. Die **Vertreterversammlung in Leer** stimmte der „Verschmelzung“ zu 100 Prozent zu. Die Übernahme sei gut vorbereitet worden, so Vorstandsmitglied Jörg Achereiner. Die beiden Geldinstitute hätten schon lange zusammengearbeitet und **die gleichen Schwerpunkte: Schifffahrt** und Landwirtschaft. Durch die **Krise in der Schifffahrt** sei es für die Volksbank Kehdingen **aber wirtschaftlich schwierig** geworden. So sei die Idee entstanden. Die rund 50 Mitarbeiter der Volksbank werden übernommen. Denn die **OVB sei stark gewachsen** und gedenke das auch weiter zu tun, sagte Achereiner. Die **OVB ist dreimal so groß** wie die Volksbank Kehdingen und hat 265 Mitarbeiter.

www.ostfriesische-volksbank.de

02 Berenberg bleibt der Schifffahrt treu

Die Berenberg Bank hat **ihren Geschäftsbericht 2013** vorgelegt. Zum Komplex Schifffahrt heißt es darin u.a.: „Traditionellen Schiffsbanken fällt es immer schwerer, Finanzierungen zu gewähren. Sie sind gehalten, ihre Bilanzen zu verkürzen, und

Kreditentscheidungen unterliegen häufig regulatorischen Anforderungen. In diesem Umfeld ist es uns gelungen, **attraktives und risikoarmes Neukreditgeschäft** zu generieren und mit unserem Zahlungsverkehr- und Devisengeschäft zu verbinden.“ Reedereien müssten **neue Finanzierungsansätze finden** und sich andere Finanzierungsquellen, etwa in Form eines Einstiegs institutioneller Investoren, erschließen, schreibt die Bank.

„Unsere Beratungs- und Strukturierungsdienstleistungen sind unabhängig von Interessenkonflikten, wie sie bei Banken mit großen Kreditbüchern auftreten können.“ Berenberg entwickle sich **auch für die Schifffahrtsunternehmen zum kompetenten Berater in allen Corporate-Finance-Fragen** und verstärke seine Aktivitäten im Bond- und High-Yield-Bereich rund um die Schifffahrtsindustrie, so Andreas Brodtmann, persönlich haftender Gesellschafter der Bank. Eine zufriedenstellende Verbesserung der Schifffahrtsmärkte werde erst 2015 erwartet.

Zu den erfolgreichen Transaktionen 2013 zählten auch zwei Finanzgeschäfte für Hapag-Lloyd. Gesamtvolumen: 400 Mio. Euro. 2013 war für **die 1590 gegründete Traditionsbank** ein Rekordjahr: Der Überschuss kletterte um knapp zehn Prozent auf 66 Mio. Euro.

www.berenberg.de

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



Investments bereiten P&I Clubs wieder Freude

Text: Michael Hollmann

Die P&I Clubs konnten im vergangenen Jahr bei gesunkenen Großschäden und erneut hohen Kapitalerträgen stabile bis steigende Ergebnisse erzielen. Das geht aus den ersten Jahresfinanzberichten von Clubs der International Group hervor, deren 13 Mitglieder über 90 Prozent der weltweiten Tonnage für Haftpflicht versichern.

Auf der Schadensseite wirkte sich der Rückgang besonders schwerer Schäden über 9 Mio. US\$, die unter den Vereinen gepoolt werden, positiv aus. Waren es 2012 noch 25 Großschäden (9 bis 70 Mio. US\$) von zusammen fast 690 Mio. US\$, ging ihre Zahl im vergangenen Jahr auf 17 mit einem Gesamtumfang von 465 Mio. US\$ zurück. Bei den kleineren und mittleren Schäden, die von den einzelnen Anbietern allein absorbiert werden müssen, fällt die Bilanz durchwachsener aus. Die meisten Clubs berichten in diesem Bereich von anhaltend hohen Schadenseingängen bei steigenden Durchschnittskosten.

Höhere Beiträge, weniger Kunden

So konnte der UK P&I Club seinen Mitgliedsreedereien nur aufgrund hoher Kapitalerträge von 44 Mio. US\$ für 2013 schwarze Zahlen präsentieren. Bemerkenswerte 4,5 Prozent Rendite erwirtschaftete das Management mit den Geldanlagen. Im technischen Kerngeschäft der P&I-Versicherung klappte ein Fehlbetrag: So übertrafen die Kosten für Schäden und Verwaltung das Prämienaufkommen um 2 Prozent (Schaden-Kosten-Quote: 102 Prozent). Unterm Strich stand ein Gewinn von 30 Mio. US\$, mit dem die Kapitalrücklage auf 528 Mio. US\$ ausgedehnt werden konnte. Von der Ratingagentur Standard & Poor's erhielt der UK Club dafür eine Verbesserung seiner Bonitätsnote von ‚A-‘ auf ‚A‘ mit stabilem Ausblick.

Auch Britannia konnte das Ergebnis mit Kapitalerträgen von 48 Mio. US\$ ordentlich aufpäppeln und dadurch einen Überschuss von 26 Mio. US\$ melden. Hohe Einkünfte aus Aktien und Unternehmensanleihen beschernten dem Club eine Rendite von fast 5 Prozent. Im Kerngeschäft hatte Britannia nicht nur mit steigenden Schäden zu kämpfen. Im Berichtsjahr 2013/14 sanken auch die Prämieinnahmen von 294 auf 284 Mio. US\$, nachdem Mitglieder aufgrund erheblicher Beitragssteigerungen im Vorjahr in größtem Umfang versicherte Tonnage abgezogen und bei Wettbewerbern untergebracht hatten. Die Schadenstrends waren uneinheitlich: Bei



Quelle: Gary Blakeley - Fotolia

SICHERHEIT GEHT VOR: Die Zahl der Großschäden über 9 Mio. US\$, die unter den P&I Clubs gepoolt werden, ist im vergangenen Jahr deutlich zurückgegangen.

Routineschäden unter 1 Mio. US\$ sei das Aufkommen gesunken, während die Anzahl der größeren Schäden über 1 Mio. US\$ deutlich auf 40 gestiegen sei.

Von einer ganz ähnlichen Entwicklung der Schäden berichtet auch der viel kleinere London P&I Club, der seine Verluste im Versicherungsgeschäft dank Zinsen und anderer Investmenterträge von zusammen 24,4 Mio. US\$ (entspricht 7 Prozent!) in einen Überschuss von 6,6 Mio. US\$ verwandeln konnte.

Solider technischer Überschuss

Beinahe umgekehrt ist die Situation beim Steamship Mutual, dessen Manager für die Mitglieder nur magere 0,9 Prozent Rendite (8,4 Mio. US\$) auf die Investments erzielten, dafür aber einen soliden technischen Überschuss von 6,6 Mio. US\$ vorlegten. Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote lag bei 96,7 Prozent. Damit konnten den freien Reserven insgesamt 15 Mio. US\$ zugeführt werden.

Einen gestiegenen Überschuss von 17 Mio. US\$ meldet der in Göteborg ansässige

Swedish Club. Mit einer kombinierten Schaden-Kosten-Quote von 93,5 Prozent habe das technische Geschäft in etwa gleichem Umfang wie die Kapitalerträge zu diesem Ergebnis beigetragen.

Für die Mitglieder des Clubs bleibt zu hoffen, dass damit eine Trendwende geschafft ist. Denn in den vergangenen Jahren hatte die Schaden-Kosten-Quote zwischen 105 und 110 Prozent gelegen; Kapitalerträge retteten den Club 2012 und 2010 vor Verlusten, aber für 2011 war ein Fehlbetrag von über 9 Mio. US\$ ausgewiesen worden.

Der norwegische Anbieter Skuld kommt für 2013 auf einen Überschuss von 29 Mio. US\$, wie aus einem Rundschreiben hervorgeht. Sein Bruttoprämienaufkommen inklusive des separat agierenden Lloyd's Syndikats für Seekasko und Energie (Skuld 1897) steigerte der Verein kräftig um 19 Prozent auf 379 Mio. US\$. Bis 2015 hat sich der Skuld-Vorstand ein ehrgeiziges Ziel gesteckt: Dann soll das Prämienaufkommen über die 500-Mio.-Marke steigen.

In Kürze

North P&I wälzt die Organisation um.

Der Club hat nach der Verschmelzung mit dem britischen Versicherer Sunderland Marine seine Organisation neu aufgesetzt. In der neuen regionalen Struktur gebe es fünf Teams, die jeweils für Amerika/Großbritannien, Mittelost/Indien, Asien, Europa und Griechenland verantwortlich seien, teilte North mit. Jedes Regionalteam wird demnach von drei Direktoren jeweils mit Zuständigkeit für Rechtschutz (FD&D), P&I und Underwriting geleitet.

TT Club mit solidem Überschuss. Der Container- und Hafenversicherer TT Club hat 2013 einen Gewinn von 12 Mio. US\$ erzielt. Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote habe bei sinkenden Schadenseingängen und Verwaltungskosten bei 87,4 Prozent gelegen.

Asiatische Broker jetzt vereint. Der Schiffs- und Transportversicherungsmakler FP Marine Risks hat die Akquisition des Maklerbüros Risk Exchange abgeschlossen. Beide Unternehmen haben ihren Sitz in Hongkong. Der Direktor von Risk Exchange, Richard Walker, verstärkt die Geschäftsführung des Unternehmens und zeichnet künftig für die Region Asien verantwortlich.

Skuld 1897 unter neuer Führung. Der norwegische P&I Club Skuld hat den Briten Mike Bennett zum neuen Chef des Underwriter-Teams seiner Lloyd's-Plattform Skuld 1897 ernannt. Er tritt die Nachfolge von Bernt Hellmann an, der das Lloyd's-Syndikat im März verlassen hat. Skuld 1897 soll einer vorläufigen Mitteilung zufolge drei Jahre nach seiner Gründung im vergangenen Jahr den Sprung in die Gewinnzone geschafft haben.

Wrackabkommen: Versicherung wird Pflicht

Das Internationale Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks tritt am 14. April 2015 in Kraft.

Es regelt erstmals die Pflicht zur Beseitigung eines gefährlichen Wracks in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) durch den eingetragenen Eigentümer eines Schiffes. Anstelle des eingetragenen Eigentümers kann auch der Küstenstaat das Wrack beseitigen und die Kosten zurückfordern. Der eingetragene Eigentümer muss eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank, vorweisen, um seine Haftung abzudecken.

Der Küstenstaat kann dann einen Direktanspruch unmittelbar gegen den Versicherer oder sonstigen Sicherungsgeber geltend machen.

Als Nachweis zum Bestehen einer solchen Versicherung oder sonstigen Sicherheit wird an Bord des Schiffes eine Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung mitzuführen sein. Deutschland ist dem Wrackbeseitigungsübereinkommen am 20. Juni 2013 als siebter Vertragsstaat beigetreten. Die Vorgaben wurden in Deutschland bereits in nationales Recht umgesetzt. www.deutsche-flagge.de



Foto: Cozyta - Fotolia

Strike Club rutscht in die roten Zahlen

Der auf Streik- und Verspätungsschäden spezialisierte Strike Club meldet für das vergangene Jahr deutliche Geschäftsrückgänge und einen Fehlbetrag.

Unterm Strich steht ein Verlust in Höhe von 303.000 US\$ – nach einem Gewinn von 1,7 Mio. US\$ im Vorjahr. Während das Prämienereinkommen nachgab, kletterte die Nettoschadenbelastung von 16,8 auf 17,8 Mio. US\$. Die Mehrbelastung konnte der Strike Club mit verbesserten Investmenterlösen nicht kompensieren.

Um die Ertragschancen auszubauen, soll der in Aktien investierte Anteil des Kapitals auf bis zu 30 Prozent angehoben werden.

Obwohl die Geschäfte zuletzt offenbar nicht rundliefen, erwartet der Club aufgrund erhöhter politischer Risiken weiter eine hohe Nachfrage nach Streik- und Verdienstausschlagversicherungen. Steigende Risiken sieht der Strike Club außer in Südamerika, dem Mittleren Osten und der Ukraine auch in den Häfen Chinas.

www.thestrikeclub.com



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

INDIZES

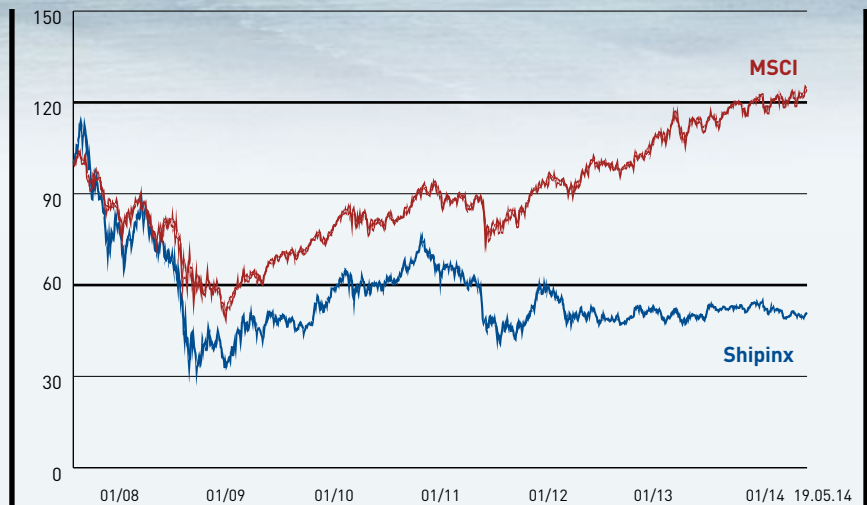


Durchwachsenes 1. Quartal

Gemischte Ergebnisse berichteten die Reedereien ihren Anteilseignern aus dem 1. Quartal 2014.

Zunächst die gute Nachricht: Moody's, die seit der Finanzkrise gefürchtete Ratingagentur, beurteilt die Perspektiven der globalen Schifffahrt wieder positiv. Erstmals seit Anfang 2011 wird die Branche wieder „stabil“ geratet und nicht mehr „negativ“. Aber noch nicht alle börsennotierten Reedereien konnten unmittelbar von dem Stimmungsumschwung profitieren.

Die an der NASDAQ gelistete Capital Product Partners verzeichnete ein deutlich verbessertes Quartalsergebnis: Über 11 Mio. US-Dollar Gewinn standen Ende März in den Büchern. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres gab es noch einen Verlust. Chairman Evangelos Marinakis stützte die Bilanz aller-



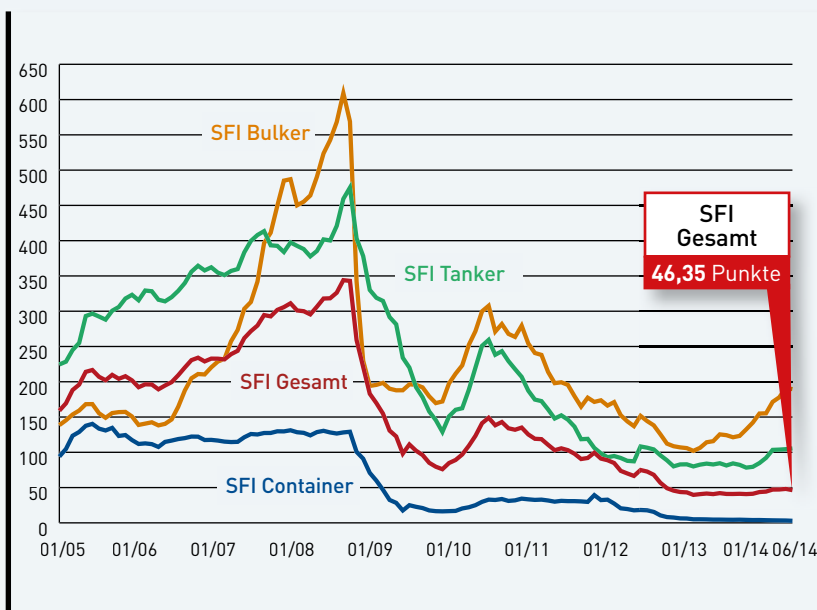
Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 22.05.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

dings, indem er mit seiner privaten Reederei frei werdende Schiffe gleich selbst charterte.

China Cosco Holdings, die Hongkong-Tochter des Staatsriesen China Ocean Ship-

ping, musste rund 30 Mio. US-Dollar Verlust melden. Schuld waren der Umsatzrückgang und ein miserabler Verlauf des Bulker-Geschäfts. CCH betreibt derzeit 292 Bulker.

SFI TKL.Ship: Charrerraten und schwacher Dollar drücken den Index



Der SFI Gesamtindex ging – auch wegen des etwas schwächeren USD – um rund 4,24 Prozent zurück.

Innerhalb der Containerschifffahrt blieben die Charrerraten konstant oder stiegen – insbesondere für die Größenklassen über 2.750 TEU. Die Neubaupreise stiegen in einigen Größenklassen leicht, dagegen stagnierten die Second-Hand-Preise fast überall.

Bei den Tankern verzeichneten die Charrerraten in fast allen Größenklassen einen leichten Rückgang. Die Neubaupreise blieben in allen Größenklassen konstant. Einzige Ausnahme: die VLCC-Tanker, deren Neubaupreise leicht stiegen. Die Second-Hand-Preise blieben durchgehend konstant oder legten minimal zu.

Bei den Bulkern sanken die Raten in allen Größenklassen. Die Neubaupreise stiegen leicht oder hielten ihr Niveau vom Vormonat. Die Second-Hand-Preise blieben konstant oder fielen leicht. Nur die Größenklasse der Cape-Size-Bulker verzeichnete einen Zuwachs. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

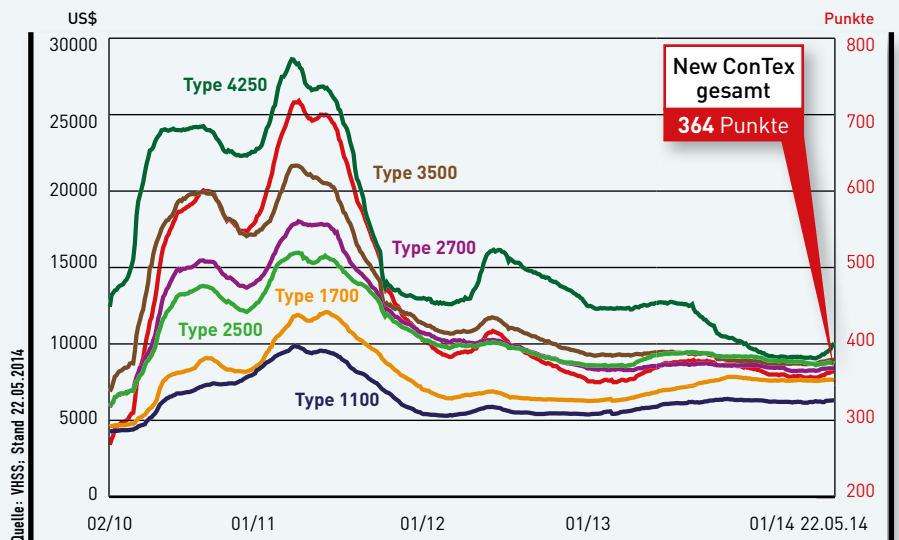
Quelle: TKL-Fonds; Stand 22.04.2014

New ConTex: Zuwächse bei den Panamax-Schiffen beflügeln Index

Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex konnte zuletzt erneut um einen Punkt zulegen.

Lediglich die anhaltende Schwäche in den erfassten Schiffsklassen ohne Ladegeschrirrelativiert die Erholung bei den Panamax-Schiffen und trübt die Gesamtentwicklung ein wenig. Insbesondere das 4.250-TEU-Segment konnte von einer Verknappung des Angebotes profitieren, was sich in steigenden Raten widerspiegelt. Die Zuwächse lagen hier bei 3,3% bei einer 12-Monatscharter bzw. bei 3,6% bei einer Laufzeit von 24 Monaten. Gegenüber dem Vorjahr ist das Minus in dieser Klasse aber noch am größten.

Die Raten für die kleineren Einheiten ohne Ladegeschrirrel entwickelten sich weiter stabil, während die Schiffe mit Ladegeschrirrel – vor allem die 1.700-TEU- und 2.500-TEU-Schiffe – weiter mit den Folgen des sog. Kaskadeneffektes zu kämpfen haben, der sich immer stärker auf die kleineren Einheiten auswirkt.



Damit gibt es kein einheitliches Bild. Es war allerdings immer schon eine Besonderheit des Chartermarktes für Containerschiffe, dass die Entwicklung bei den jeweiligen Klas-

sen sehr unterschiedlich verläuft. So kann es sein, dass eine Schiffsgröße, die heute stark nachgefragt wird, sechs Monate später kaum noch Interessenten findet. www.vhss.de

Leistung braucht Präzision



Dichtungssätze



Kolbenringe



Kolbenringwerkzeuge

Von Antriebsaggregaten über Filtersysteme bis hin zu Gasmotoren – wir fertigen **O-Ringe** aus Spezialwerkstoffen für sämtliche Anwendungen und Abmessungen.

GROMEX®
DichtungsHaus

WWW.GROMEX.DE

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

Füllige Scandlines-Fähre bei Blohm + Voss

Die erste von zwei neuen Fähren für die Reederei Scandlines hat die insolvente P+S-Werft in Stralsund Richtung Hamburg verlassen.

Die 169 Meter lange „Berlin“ wurde nach Hamburg geschleppt, wo sie – wie ihr Schwesterschiff „Copenhagen“ – in den nächsten Monaten bei Blohm + Voss umgebaut werden soll. Der Umbau ist notwendig, damit die Fähren auch bei

Niedrigwasser den Hafen Gedser anlaufen können. Derzeit liegen sie mit je 700 t über dem Optimal- und 200 t über dem Toleranzgewicht. Laut Reederei sind umfassende Umbauarbeiten an den Decks 7 und 8 geplant. Die Brücke soll entkernt, Deck 9 vollständig entfernt werden. Das erste Schiff soll ab Anfang 2015 zwischen Rostock und Gedser eingesetzt werden. www.scandlines.de



„BERLIN“ - Nach dem Umbau mit hohen Umweltstandards.

Foto: Scandlines

Neues AIDA-Flagschiff verlässt erstmals Baudock

„AIDAprima“ absolviert erfolgreich Tests verschiedener technischer Systeme.

Anfang Mai öffneten sich für „AIDAprima“ die Schleusentore des Baudocks in der Tategami Werft von Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (MHI) im japanischen Nagasaki. Das Kreuzfahrtschiff wurde erstmals zu Wasser gelassen und stellte seine Sta-

bilität und Schwimmfähigkeit erfolgreich unter Beweis.

Anschließend wurde „AIDAprima“ während einer rund einstündigen Fahrt vom MHI-Werftteil Tategami im Stadtzentrum zum Kojagi-Dock am Stadtrand von Nagasaki verholt. Bevor das Schiff dort zur weiteren Ausrüstung erneut eingedockt

wird, stehen in den kommenden Tagen umfangreiche Tests verschiedenster technischer Systeme an.

„AIDAprima“ bietet mit 124.500 BRZ, 300 Metern Länge und 37,60 Metern Breite Platz für rund 3.300 Passagiere und wird am 1. Oktober 2015 von Yokohama aus auf Jungfernfahrt gehen. www.aida.de

SCHNITTIG: Ein neuartiges Rumpfdesign führt zu einer erheblichen Steigerung der Energieeffizienz.



Fotos: AIDA Cruises



Neue Info-Plattform zu Erde und Umwelt

„Erde und Umwelt – Earth System Knowledge Platform“ ESKP ist seit 10. Mai online.

Auf der Internetseite präsentieren Wissenschaftler aus acht Zentren der Helmholtz-Gemeinschaft aktuelle Forschungsergebnisse und fundiertes Hintergrundwissen zu den Themen „Auswirkungen des Klimawandels“, „Naturgefahren“ und „Ausbreitung von Schadstoffen in der Umwelt“.

Das breite Informationsangebot umfasst Texte, Interviews, Echtzeitdaten, Grafiken, Bild- und Filmmaterial. Literaturhinweise auf Fachpublikationen und allgemeinverständliche Broschüren ergänzen das Angebot. Für zusätzliche Fragen stehen Experten der Forschungszentren zur Verfügung. www.eskp.de



FOLGE 3

Im Kielwasser fahren

Es scheint ein zweifelhaftes Vergnügen zu sein, sich im Kielwasser eines Menschen voranzubewegen.

In einem Bericht von der Computermesse Cebit hieß es: „Im Eiltempo schreitet die Kanzlerin mit Ministern, VIP-Gästen und überforderten wirkenden Bodyguards im Kielwasser durch die Hallen.“ Schmeichelhaft ist es also nicht, im Kielwasser unterwegs zu sein, zumal Opportunisten sich dort gern aufhalten, wenn sie nicht gleich als Trittbrettfahrer durchs Leben gleiten. Wer im Kielwasser segelt oder fährt, steuert jedenfalls nicht selbst; er vertraut vielmehr auf die Erfahrung oder Kühnheit des Vorfahrenden, im Falle eines realen Eisbrechers natürlich auf dessen Kraft und Festigkeit.

In milden Gewässern sollte das Kielwasser eines Motorschiffes gemieden werden. Die Fahrt in dessen Wasserwirbelschleppe koste nämlich „erhebliche zusätzliche Energie“, urteilt Stefan Krüger, der an der TU Hamburg-Harburg das „Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit“ leitet. Schließlich müsse der Nachfolger „gegen den Propellerstrahl des vorausfahrenden Schiffes anfahren“. Wenn Kanzlerinnen durch die Menge pflügen und diese bereitwillig zur Seite weicht, muss einen die Kraft der Vorderfrau freilich nicht schrecken – im Gegenteil: Man profitiert von ihr.

DS-Autor Walter Schmidt beschreibt, wie maritime Ausdrücke den Weg in unsere Alltagssprache gefunden haben – und was sie bedeuten.

„Sonne“ auf Abschiedstour in Südafrika

Auf der Reise „Walvis II“ geht es um grundlegende Prozesse der Plattentektonik.

Der Schwerpunkt der „Sonne“-Reise liegt auf einer systematischen Beprobung des magmatischen Basements des ca. 1.500 km langen östlichen Teils des Walvis-Rückens im Südostatlantik, der die Etendeka-Flutbasaltprovinz in Namibia mit dem aktiven Tristan/Gough Hotspot verbindet. Die höchsten „Gipfel“ des Walvis-Rückens liegen 200 Meter unter der



VETERAN: Das Forschungsschiff „Sonne“ ist Baujahr 1969.

Foto: GEMOAR/Grundmann

Wasseroberfläche. Ab Anfang 2015 ersetzt ein gleichnamiger Neubau das ehrwürdige Forschungsschiff. www.geomar.de

Hafenkran zu Gast in Zürich

Das Zürcher Stadtbild hat durch eine Kunstinstallation Zuwachs bekommen: einen Original-Hafenkran aus Rostock.

Der Kran ist Bestandteil des Kunstprojekts „Zürich Transit Maritim“. Das Projekt, das quasi die Verschiebung der Stadt Zürich ans Meer vorschlägt, wurde 2009 im Rahmen eines internationalen Wettbewerbs ausgezeichnet. Der Kran wurde in Rostock demontiert und dann am Zürcher Limmatquai installiert und bringt maritimes Flair an den Zürichsee. Allerdings genießt er nur ein befristetes Aufenthaltsrecht: Anfang 2015 wird er wieder abmontiert und anschließend verschrottet. www.zurich-transit-maritim.ch



KUNSTOBJEKT: Der Hafenkran aus Rostock.

Foto: albinfo



AIDA cares – der Titel ist zugleich ein Versprechen: Am 16. Mai hat AIDA Cruises seinen aktuellen Nachhaltigkeitsbericht „AIDA cares 2014“ veröffentlicht. Er orientiert sich am international anerkannten Standard der Global Reporting Initiative (GRI). „Einen Meilenstein hat AIDA Cruises im August 2013 mit der Verabschiedung eines Investitionsprogramms in modernste Umwelttechnologie in Höhe von 100 Mio. Euro gesetzt“, sagt Monika Griefahn, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA Cruises.

Kernstück des Programms ist die Installation eines umfassenden Systems zur Abgasnachbehandlung auf den AIDA-Neubauten 2015 und 2016 sowie die Nachrüstung der bestehenden AIDA-Flotte. Dank dieser innovativen Technologie werden die Emissionen von Rußpartikeln, Stickoxiden und Schwefeloxiden um 90 bis 99 Prozent reduziert sowie Kohlenmonoxid und unverbrannte Kohlenwasserstoffe gefiltert.

Das neue Flaggschiff „AIDAprima“, das im Oktober 2015 von Yokohama aus auf Jungfernfahrt gehen soll, verfügt über ein neuartiges Rumpfdesign, das die Energieeffizienz erheblich steigert. Der japanische Schiffbauer Mitsubishi setzt hier außerdem sein MALS-System ein, bei dem Wasserblasen unter den Rumpf des fahrenden Schiffs geleitet werden. Dadurch wird die Reibung verringert, was Antriebsenergie und damit Treibstoffkosten spart. Die japanische Klassifikationsgesellschaft ClassNK lobt das System als eine der am weitesten entwickelten Strategien in Sachen grüne Schifffahrt.

Weniger Treibstoff, weniger Wasser

Auch die fahrende Flotte wird kontinuierlich verbessert: So erhielt die „AIDAluna“, seit 2009 im Dienst, Anfang Mai auf der Hamburger Werft Blohm + Voss die ersten Einbauten eines umfassenden Filtersystems, das AIDA Cruises auf seiner Flotte Schritt für Schritt installiert. Die innerhalb der Carnival Gruppe entwickelte Anlage zur Behandlung der Abgase setzt auf eine neue Technologie mit kompakter →

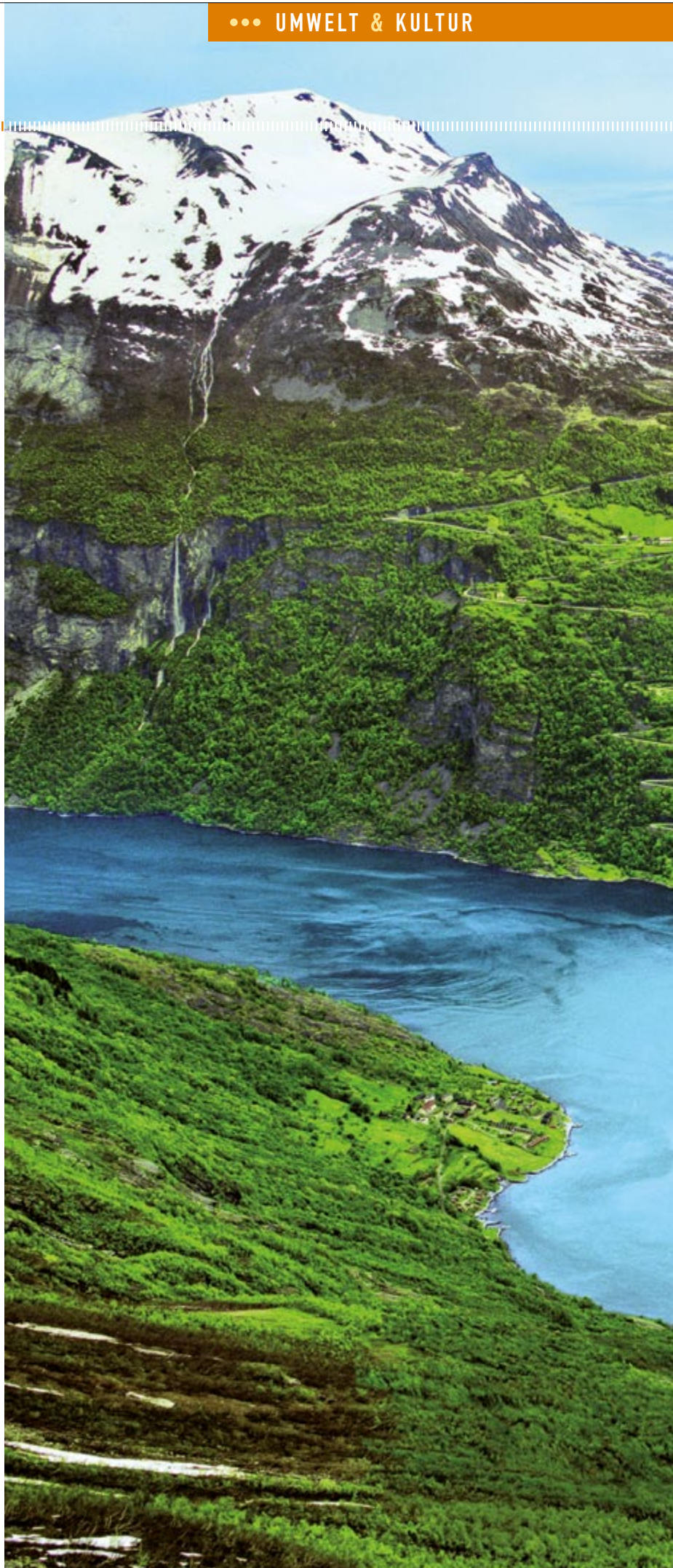


Foto: AIDA Cruises

An aerial photograph of a cruise ship sailing through a deep, narrow fjord. The water is a vibrant blue, and the surrounding mountains are covered in lush green vegetation. In the background, majestic peaks are partially covered in snow under a clear sky. A white dotted line runs horizontally across the top of the image. A white line starts from the top left, goes down, then right, then down again, ending in a circle that highlights the cruise ship.

Genießen mit gutem Gewissen

Die Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises arbeitet kontinuierlich daran, negative Folgen ihrer Aktivitäten für die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Das dokumentiert der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht, den das Unternehmen jüngst vorgelegt hat.

ATTRAKTION - Die unberührte Natur ist ein bedeutender Wohlfühlfaktor für die Gäste.



NACHRÜSTUNG: Die „AIDAAluna“ bekam bei ihrem Werftaufenthalt bei Blohm + Voss einen Scrubber verpasst, der die Schwefeloxidemissionen reduziert.

→ Bauweise, die es erstmals ermöglicht, alle maßgeblichen Reinigungsstufen technisch unterzubringen. Nach dem Werftaufenthalt verfügt „AIDAAluna“ über die erste Stufe des Systems, einen Scrubber, der die Schwefeloxid-Emissionen um rund 90 Prozent reduziert. Weitere Einbauten des Abgasreinigungssystems folgen.

Darüber hinaus setzt AIDA Cruises auf innovative Konzepte, um die Emissionen während der Hafenziegezeiten zu reduzieren. „AIDASol“ wurde 2013 als erstes Schiff der Flotte komplett für Landstrom ausgerüstet. Die weltweit erste LNG-Hybrid-Barge zur nahezu emissionsfreien Energieversorgung von AIDA-Schiffen wird im Sommer 2014 im Hamburger Hafen in Betrieb genommen. Für diesen Beitrag zum Emissionsschutz wurden AIDA Cruises und Becker Marine Systems mit dem „Baltic Sea Clean Maritime Award 2013“ ausgezeichnet.

2013 hat AIDA Cruises seine Umweltbilanz erneut in wichtigen Bereichen verbessert. So sank der Treibstoffverbrauch der Flotte pro Gast und Tag im Vergleich zum Vorjahr um fünf Prozent. Pro Person an Bord wurden acht Prozent weniger Frischwasser verbraucht.

Fahrrad statt Auto

Mit der Einführung von einheitlichen Standards zur Beurteilung der Nachhaltigkeit von Landausflügen ist AIDA erneut Vorreiter in der Kreuzfahrtindustrie. „Ökologische und soziale Kriterien beim Reisen zu berücksichtigen, ist eine Frage der Verantwortung und Ausdruck unseres Respekts für die bereisten Länder, ihre Kultur und ihre Bewohner. Durch den neuen Kriterienkatalog werden die Angebote für den Gast vergleichbar“, sagt Monika Griefahn. Ob Stadtpaziergang durch Tallinn, Fahrradausflug in Helsinki oder Pedelec-Tour

nach Kopenhagen – ab sofort sind AIDA-Ausflüge im Ostseeraum, die soziale, ökologische und kulturelle Kriterien erfüllen, mit einem Baum-Symbol gekennzeichnet. So sehen AIDA-Gäste bereits bei der Ausflugsbuchung auf MyAIDA, mit welchen Angeboten sie besonders nachhaltig unterwegs sind. Das neue Bewertungsmodell wird Schritt für Schritt ausgeweitet.

Durch die Einführung von Carsharing und Firmenfahrrädern, die den Mitarbeitern auch in der Freizeit zur Verfügung stehen, leistete das Unternehmen auch am Firmensitz in Rostock einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. Für sein nachhaltiges Flottenmanagement erhielt AIDA Cruises den „Green Fleet Award 2013“. An Land bezieht das Kreuzfahrtunternehmen zu 100 Prozent Ökostrom. Insgesamt konnte der Energieverbrauch an den Standorten in Rostock und Hamburg um 20 Prozent reduziert werden. ☐



MOBILITÄT: AIDA ist auch bei Landgängen Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit. 18 Ostseeausflüge tragen bereits ein spezielles Siegel.



STECKER: Monika Griefahn (AIDA Cruises, M.) und Becker Marine-Chef Dirk Lehmann (r.) präsentieren den Anschluss zur LNG-Hybrid-Barge.



AUSZEICHNUNG: AIDA-Chef Michael Ungerer (l.) erhält von MV-Ministerpräsident Erwin Sellering den „Baltic Sea Clean Maritime Award 2013“.

Fotos: AIDA Cruises



ENTDECKER I: Columbus reiste mit der „Santa Maria“ in die Neue Welt.



Die erste Reise

- 3. August:** Start in Palos de la Frontera bei Huelva.
- 12. Oktober:** Ankunft in der Neuen Welt (eine Insel der Bahamas, von den Einheimischen Guanahani genannt, später San Salvador). Danach: Weiterfahrt über Kuba und Hispaniola.
- 25. Dezember:** Untergang der „Santa Maria“ vor Haiti, Columbus macht sich am 16. Januar 1493 mit beiden verbliebenen Schiffen auf den Weg zurück nach Europa.

Columbus' Vermächtnis

Taucher entdeckt angeblich das Wrack der „Santa Maria“ vor der Küste Haitis. Es wäre eine Sensation. Text: Sebastian Meißner

Er liegt vor der Nordküste Haitis. Ein Haufen Steine in weniger als drei Metern Tiefe. Zwölf mal sechs Meter groß. Platziert vier nautische Meilen vor Cap-Haïtien. Forscher weltweit versetzt dieser Fund jedoch in hellste Aufregung. „Dies ist das Schiff, das den Gang der Menschheitsgeschichte veränderte. Für mich ist es der Mount Everest unter den Schiffswracks“, sagt Barry Clifford, ein 68-jähriger amerikanischer Forscher, der die Steine schon 2003 bei einem Tauchgang gefunden hatte. Die erste Auswertung des Fundes verlief fehlerhaft, gab keinen genauen Aufschluss. Doch jetzt ist sich Clifford sicher: Er hat die „Santa Maria“ gefunden.

Flaggschiff der Expedition

Der Dreimaster diente Christoph Columbus als Flaggschiff bei seiner ersten Expedition, als er 1492 auf der Suche nach „Ostasien“ in See stach. An Bord waren nicht nur 40 Seeleute, sondern auch jede Menge Proviant und Waffen. Doch die Tour führte ihn statt nach Indien auf die Bahamas.

Am 25. Dezember 1492 lief die „Santa Maria“ auf eine Sandbank vor Hispaniola – jene Insel, die heute die Staaten Haiti und Dominikanische Republik beheimatet. Vom Aufbau her ähnelte die „Santa Maria“ einer Karavelle – schlanke, wendige Segler, die nur geringen Tiefgang haben und deshalb auch in Küstennähe fahren können. Die Besegelung der „Santa Maria“ aber gleicht mehr der einer Karacke – einem Dreimaster, der erheblich größer (bis zu 40 Meter) und schwerer (bis zu 500 Tonnen) war als die Karavellen. Der Großmast der „Santa Maria“ hatte eine Höhe von über 26 Metern. Daran befestigt waren sowohl ein mit einem roten Kreuz verziertes Haupt- als auch ein zusätzliches Topsegel.



Ins Logbuch schrieb Columbus einen Tag nach dem Untergang, dass er und die Mannschaft nach einer durchzechten Nacht schlafen gegangen seien. Das Steuer habe ein Schiffsjunge

ENTDECKER II: Der Taucher Barry Clifford entdeckte die Ballaststeine der „Santa Maria“ bereits 2003.

gehalten. Um Mitternacht sei die „Santa Maria“ aufgelaufen, „so sanft, man konnte es kaum spüren“. Eine Rettung war jedoch unmöglich: „Das Gebälk fiel auseinander, und sie versank.“ Die Trauer hielt sich bei Columbus in Grenzen: „Die ‚Santa Maria‘ war ein sehr schwerfälliges Schiff und für Entdeckungsfahrten nicht geeignet.“ Aus dem Holz des versunkenen Schiffs ließ Columbus die Festung La Navidad bauen, die erste europäische Siedlung in der amerikanischen Hemisphäre seit den Wikinger.

Zweifel bestehen

Noch ist die Sensation jedoch nicht verifiziert. Einige Forscher hegen Zweifel an der Echtheit des Funds. Begründung: Das Ufer von Haiti habe sich in der Zwischenzeit deutlich verschoben. Das Schiff müsse deshalb vermutlich unter der Erde an Land und nicht im Wasser liegen. Zudem gebe es in der karibischen Region zahlreiche Schiffswracks der spanischen Marine. Eine Verwechslung sei nicht auszuschließen. Erneute Tauchgänge sollen nun endgültig Aufschluss geben. Klar ist schon jetzt: eine von Korallen überwucherte Kanone samt Rädern, die Clifford noch vor neun Jahren gefunden hatte, ist nun verschwunden – offenbar geplündert von anderen, die Wind von der Sache bekommen hatten. Was blieb, ist nur dieser Steinhafen. Es sind Ballaststeine – möglicherweise Zeugnis des berühmtesten Schiffs der Entdeckungsgeschichte.

Das New Zealand National Maritime Museum gibt einen faszinierenden Einblick in die neuseeländische Schifffahrtsgeschichte. Text: Birgit Nolte-Schuster

Maori-Mythen und Moderne

Der Rundgang durch das National Maritime Museum in Auckland beginnt mit einer Legende: Hawaiki – das mystische Land, von dem aus die Maori der Überlieferung nach im 13. Jahrhundert aufbrachen, bevor sie an der Küste Neuseelands anlandeten. Eine dieser Landungsstellen soll Cape Reinga an der äußersten Nordküste gewesen sein. Der Maori-Name dieser Landspitze bedeutet in der Übersetzung „Absprungstelle“ – und noch heute lebt der Volksglaube fort, dass dort, wo Pazifik und Tasmanisches Meer ineinander übergehen, die Seelen der Verstorbenen wieder zu ihren Ahnen gelangen.

Ureinwohner und Entdecker

Wichtiger Bestandteil der Maori-Legende ist auch das Kanu, denn mit diesen „waka“ wagten die ersten Polynesier den Weg über das Meer. Heute vermitteln die ausgestellten Reisekanus aus Polynesien, Melanesien und Mikronesien und insbesondere das „Taratai“, ein über 23 Meter langes Reisekanu von den Kiribati-Atollen, einen nachhaltigen Eindruck von der Dimension der einst verwendeten Wasserfahrzeuge.

Ein weiterer Schwerpunkt der Ausstellung ist die Entdeckung und Besiedelung Neuseelands durch die Europäer. Vielfältig sind die Informationen zu Abel Tasman, der 1642 auf der Südinsel Neuseelands an Land ging. Eine alte Seekarte des 18. Jahrhunderts zeigt, welche Regionen an der neuseeländischen Küste James Cook auf seiner ersten Reise ansteuerte. Ein interessantes Exponat: das barrenförmige Masseisen, das als Ballast auf Cooks Schiff „HM Endeavour“ mitgeführt wurde. Am 11. Juni 1770 war die Bark auf ein Korallenriff des Great Barrier Reefs aufgelaufen



Fotos: National Maritime Museum, Davie Rowland (2)



STOLZ: Das 1993 eröffnete Museum feiert Neuseelands Regatta-Erfolge.



HIGHLIGHT: Der Segeltörn durch den Hafen gehört zu den besonderen Attraktionen.



VIELFALT: Das Museum wartet mit diversen Mitmach-Angeboten auf – nicht nur für Kinder.



SORGFALT: Die Besucher erleben, wie in liebevoller Handarbeit Schiffsmodelle entstehen.

und hatte Ballast abwerfen müssen, um wieder freizukommen. 1969 konnten diese Relikte von Cooks Schiff geborgen werden.

Nationale Symbolik

Die Epoche der Einwanderung wird beim Blick in eine rekonstruierte Zwischendeckskabine der „Lord Auckland“ wieder lebendig. Die Bark wurde 1841 zwischen Gravesend (England) und Nelson auf der neuseeländischen Südinsel eingesetzt. Für die Versorgung der rasch wachsenden Bevölkerung und den Warenverkehr zwischen Nord- und Südinsel kam dem Küstenhandel eine zentrale Bedeutung zu – er festigte auch Neuseeland als Nation. Insofern ist der hierfür eingesetzte, noch original erhaltene Segelkutter „Rewa“ von 1890 ein symbolträchtiges Ausstellungsstück zur Nationalgeschichte. Das 1993 eröffnete Museum wurde gleichsam um ihn herum konzipiert.

Ebenfalls Symbolcharakter hat die Segelyacht „KZ1“. Mit dem von Bruce Farr entworfenen 120-Fuß-Schiff nahm Neuseeland 1988 zum ersten Mal als Herausforderer am 27. America's Cup teil. Zwar ging das Rennen letztlich verloren, doch der Einsatz für diesen Sport wurde 1995 belohnt: Die „Black Magic“ unter

Skipper Sir Peter Blake siegte überraschend beim 29. America's Cup, fünf Jahre später verteidigte Blake den Titel für Neuseeland. In Würdigung seiner Verdienste haben die legendären „Lucky Red Socks“, die er auf seinen Siegfahrten trug, einen Ehrenplatz im Museum.

Neugierig machen auch die Exponate zu den Auckland-Inseln, an denen früher die Schiffsroute von Australien nach Europa via Kap Hoorn vorbeiführte. Ihre Lage auf dem stürmischen 50. Breitengrad und die Steilküste machten sie bekannt für spektakuläre Schiffshavarien, etwa der mit einer Goldladung gesunkenen „General Grant“ 1866. Für Notfälle richtete man Hütten mit Nahrungsrationen für Überlebende ein, ein „Depot-Boot“ ermöglichte die Überfahrt zum Festland. Erst mit dem Bau des Panamakanals verlor die Einrichtung an Bedeutung.

Von längst vergangenen Tagen kündigt auch die „Tainui“, ein 1860 gebautes Walfangschiff. Vom späten 18. Jahrhundert bis in die frühen 1960er-Jahre betrieben die „Kiwis“ Walfang. Heute erinnern Artefakte wie die Scrimshaw-Schnitzereien an diese bedeutsame Zeit der neuseeländischen Wirtschaftsgeschichte. Einen gelungenen Abschluss des musealen Streifzuges verspricht die seetüchtige Museumsflotte: So kann man an Bord der „Breeze“, einer traditionellen Brigantine, bei einer sechsstündigen Rundfahrt den Spuren der ersten Entdecker folgen. ■■■

National Maritime Museum

ADRESSE

Corner Quay and Hobson Streets
Viaduct Harbour, Auckland, Neuseeland

ÖFFNUNGSZEITEN

täglich: 9 bis 17 Uhr, letzter Einlass 16 Uhr

EINTRITT

Erwachsene: 17 NZ\$, Kinder ab 5: 8,50 NZ\$,
inkl. Hafensegeltour: 29 NZ\$ bzw. 14,50
NZ\$ (1 NZ\$ = 0,62 Euro)

www.maritimemuseum.co.nz



Das nächste Mal gehen wir bei der „Titanic Experience“ in Cobh vor Anker.





TEAM: Die Beschäftigten des Lebenshilfswerks Pinneberg arbeiten für die Sicherheit auf See: Nico Nachtigall, Bastian Weidlich, Maik Flessau und Projektleiterin Anuschka Ewtuschenko (von links).

Lebenshilfe in doppelter Bedeutung: Die Pinneberger Werkstatt für Menschen mit Behinderung stellt Zubehör her, das bei einem Notfall auf See Leben retten kann. Für die Beschäftigten ist die Produktion zugleich ein sicherer Hafen. Der klassische Rettungsring allerdings ist dem Untergang geweiht.

Text: Angela Andresen-Schneehage. Fotos: Mitja Schneehage

Radarschirme, internetgestützte Informationssysteme und Satellitennavigation haben die Sicherheit der weltweiten Schifffahrt in den letzten Jahrzehnten beträchtlich erhöht. Doch wer Schiffbruch erleidet oder ins Wasser fällt, braucht auch heute noch vor allem eins: eine zuverlässige Schwimmhilfe.

Das wohl bekannteste maritime Symbol für die Rettung vor dem Ertrinken ist der klassische Rettungsring mit griffiger Haltekordel und den markanten rot-weißen Streifen. Deutlich sichtbar hängt er nicht nur auf Booten und Schiffen, sondern auch an Uferbefestigungen, Stegen und Anlegern, in Schwimmbädern und Häfen. Ein vertrauter Anblick für jeden, der sich gern am Wasser aufhält.

Klassiker in Handarbeit

Die letzte europäische Produktionsstätte dieses Rundlings befindet sich vor den Toren Hamburgs. Hier, in den Werkstätten des Lebenshilfswerks Pinneberg, werden die zuverlässigen Schwimmkörper seit 2008 in Handarbeit gefertigt. Damals übernahm die Werkstatt, in der Menschen mit geistigen und körperlichen Beeinträchtigungen arbeiten, die Ring-Produktion mitsamt den dafür nötigen →

Überlebenshilfe

→ Maschinen vom Hamburger Rettungsmittel-Unternehmen „Survitec/Seepilz“.

Bis so ein Rettungsring seetauglich ist, sind viele Arbeitsschritte nötig. „Aus acht Teilen Nesselstoff wird zunächst eine Ringhülle zusammengenäht, die dann mit Styroporperlen befüllt und im Spezialofen ‚gebacken‘ wird“, erklärt Produktionsleiter Wolfgang Therre. „Anschließend wird die Griffleine befestigt und der Reifen mit mehreren Farbschichten lackiert, die ihm sein charakteristisches Äußeres verleihen.“ Rund zwei Stunden beschäftigen sich die Mitarbeiter des Lebenshilfswerks mit jedem einzelnen Ring – Trocknungszeiten nicht mitgerechnet.

Kreisrundes Auslaufmodell

Mehr als 15.000 Exemplare in sieben verschiedenen Größen wurden so in den letzten Jahren im schleswig-holsteinischen Pinneberg gefertigt – die meisten als Lebensretter, viele auch zu Dekorations- oder Werbezwecken. Doch die Ära des in Deutschland produzierten Rettungsmittels neigt sich jetzt ihrem Ende zu – der Notfallhelfer kann sich selbst nicht mehr über Wasser halten.

Schuld ist die Spezialmaschine, in der der Styroporkern bei einer Temperatur von 200 Grad und einem Druck von 12 bar gehärtet wird. Dieser Ofen spielt nicht mehr mit, weil das Überdruckventil defekt ist. Die erforderlichen Reparaturkosten würden die Mittel des Lebenshilfswerks übersteigen. „Auch eine Behindertenwerkstatt muss wirtschaftlich denken und sich am Markt orientieren“, sagt Einrichtungsleiter Andreas

Flynn. „Und selbst ein Monopol muss sich lohnen. Da wir für die weitere Produktion der Rettungsringe leider weder einen Deckungsbeitrag erreichen können noch einen Auftraggeber gefunden haben, der die notwendige Reparatur mitfinanziert, werden wir in Zukunft keine Rettungsringe mehr produzieren können. Aus China kommen ganze Containerladungen mit industriell gefertigten Rettungsringen, die im Einkauf für zehn Euro zu bekommen sind. Mit dieser Konkurrenz aus Ostasien kann es unsere kleine Mannschaft nicht aufnehmen.“

Das monatelange Ringen um die Rettung des Ringes





statt – am Ende des Arbeitsprozesses ein komplettes Produkt hergestellt.“

Derzeit liegt in den Regalen der Pinneberger Lebenshilfe noch ein Vorrat an Rohlingen, der auf die Lackierung wartet; sind die letzten Ringe fertiggestellt und ausgeliefert, wird es aus Europa keine weiteren Retter dieser Art mehr geben.

Doch auch wenn der traditionelle Rettungsring über Bord geht, die Herstellung von maritimem Zubehör bleibt der Pinneberger Werkstatt erhalten. Im Auftrag der Schiffszulieferer stellen die Mitarbeiter weiter sicherheitsrelevante Ausrüstung her: Dazu gehören Signalkörper aus PVC-Gewebe für Berufsschiffer und Freizeitkapitäne. Und als Hersteller von orangeroten Rettungsinseln bleiben die Pinneberger auch weiterhin Lebensretter. ...

ist damit gescheitert. „Das ist wirklich schade, weil es sich bei diesem Produkt schon um etwas Besonderes handelt“, bedauert Projektleiterin Anuschka Ewtuschenko. „Bei der Herstellung gibt es so viele Tätigkeiten, die unseren Beschäftigten sehr liegen. Hier können sie ihre Fähigkeiten einsetzen und haben – anders als in anderen Abteilungen unserer großen Werk-



AUSRÜSTUNG: Mitarbeiter Maik Flessau beim Verkleben einer Rettungsinsel.



AUFGABE: Bei der Produktion kann jeder Beschäftigte seine individuellen Fähigkeiten einbringen.

HERR DER RINGE: Nico Nachtigall ist stolz auf seine Arbeit.



HERSTELLUNGSPROZESS: Die Ringhülle aus Nesselstoff wird mit Styroporkugeln gefüllt und dann in einem Spezialofen gebacken. Doch der hat leider seinen Geist aufgegeben – und es ist nicht wirtschaftlich, ihn zu reparieren. So hängen nun die letzten Rettungsringe aus Pinneberg zum Trocknen an der Leine.

Retter aus der Renaissance

Die Entwicklung des Rettungsringes geht auf den berühmten Universalgelehrten Leonardo da Vinci (1452 bis 1519) zurück. Er wählte als Material wasserdichtes Leder, das im Notfall aufgeblasen werden konnte. „Blase die Schöße deines Gewands durch die Säume an der Brust auf, springe dann ins Meer und lasse dich von den Wellen treiben“, schrieb der Italiener.



Neue Schiffe



LEVERKUSEN EXPRESS

IMO-NUMMER	9613006
REEDEREI	Hapag-Lloyd
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	03/2014
TYP	Containerschiff
TONNAGE	142.295 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	142.007 TDW
LADEKAPAZITÄT	13.167 TEU (800 Reefer)
WERFT	Hyundai HI, Ulsan (ROK)
LÄNGE	366,47 Meter
BREITE	48,20 Meter
TIEFGANG	15,50 Meter
MOTOR	MAN-B&W 11K98ME
LEISTUNG	58.274 kW
GESCHWINDIGKEIT	23 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

CAP SAN ANTONIO

CHARTERNAME	-	LADEKAPAZITÄT	9.669 TEU (2.100 Reefer)
IMO-NUMMER	9622241	WERFT	Hyundai HI, Ulsan (ROK)
REEDEREI	Hamburg Süd	LÄNGE	333,20 Meter
CHARTERER	-	BREITE	48,20 Meter
FLAGGE	Liberia	TIEFGANG	14 Meter
ABLIEFERUNG	01/2014	MOTOR	MAN-B&W 7S90ME-C9
TYP	Containerschiff	LEISTUNG	40.670 kW
TONNAGE	118.938 BRZ	GESCHWINDIGKEIT	21 Knoten
TRAGFÄHIGKEIT	124.424 TDW	KLASSE	Germanischer Lloyd





SONNE

IMO-NUMMER	9633927
REEDEREI	RF Forschungsschiffahrt
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	2015
TYP	Forschungsschiff
TONNAGE	8.000 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	6.500 TDW
LADEKAPAZITÄT	25 TEU
WERFT	Meyer Werft, Papenburg (DE)
LÄNGE	112,40 Meter
BREITE	22,10 Meter
TIEFGANG	6,40 Meter
MOTOR	-
LEISTUNG	6.600 kW
GESCHWINDIGKEIT	15 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd





REVIER: Ole Klingers
Einsatzgebiet von Wedel
bis nach Harburg

Kosmopolit vor Anker

Nicht jeder, der auf einem Schiff ein und aus geht, fährt gleich zur See. Das gilt zum Beispiel für Klarierungsagenten: Sie kümmern

sich für die Reeder um die bürokratische Abfertigung der Schiffe, um Liegeplätze und Ersatzteile, die Post und vieles mehr. „Es ist kein typischer Schreibtischjob, bei dem man immer das Gleiche macht. Ich komme viel raus – und weiß bei Arbeitsbeginn oft nicht, was mich genau tagsüber erwartet“, sagt Klarierer Ole Klinger.

Kurioses gehört zum Alltag

Eine Lieferung Containerbrücken aus Shanghai, die per Spezialschiff auf einem bestimmten Kurs die Elbe rauf kommt, eine Order über 1.000 Becher Mascarpone für ein italienisches Kreuzfahrtschiff oder die wahnwitzige Verzollung von fünf Flaschen Whisky: Der 42-jährige Wahl-Hamburger Klinger nimmt gelassen. Schließlich ist er schon seit mehr als zwei Jahrzehnten dabei – und hat viele verschiedene Projekte erfolgreich über die Bühne



Festmacher bestellen, Liegeplätze buchen, Papiere beim Zoll einreichen sind sein täglich Brot. Ole Klinger ist Klarierungsagent – und damit ein wichtiger Dienstleister für die Reedereien. Text: Petra Scheidt

gebracht. Seit 2001 leitet der gelernte Schifffahrtskaufmann die Abteilung für Hafenanangelegenheiten bei Sartori & Berger in Hamburg.

Im Büro herrscht rund um die Uhr Betrieb. 1.650 Schiffe im Jahr werden hier betreut. Vieles ist bei aller Exotik und schwierigen Umständen für Klinger und sein Team Routine: „Es gibt Gesetze und festgelegte Abläufe, die eingehalten werden müssen und so einen gewissen Handlungsrahmen schaffen“, sagt er.

Dennoch gibt es ab und zu ganz besondere Momente: So durfte Klinger beim Hafengeburtstag 2004 die königliche Dhau des Sultans von Oman betreuen. Auch als die „Queen Mary II“ in Hamburg 2004 zum ersten Mal Station machte, war Sartori & Berger zuständig: „Das war für uns eine große Ehre,

überaus beeindruckend mitzuerleben und eine logistische Herausforderung – allein schon wegen der Menschenmassen im Hafen“, sagt er.

Eine Portion Fernweh

Mit den Dimensionen, in denen sich die Schifffahrt heute bewegt, wächst auch das Maß an Verantwortung für die Klarierer. Unmengen an Vorschriften, ein erhöhtes Datenmanagement und zusätzliche Sicherheitsfragen – die Liste der zu umschiffenden Klippen ist lang.

Dennoch findet Ole Klinger seinen Job als Dienstleister für die Reedereien großartig: „Ob in Hamburg oder anderen Häfen der Welt, wer in diesem Bereich anfängt, lernt die Menschen kennen und erlebt viel. Eine Portion Fernweh kann jedenfalls nicht schaden“, sagt er. ...

Bohren im eigenen Interesse

Die Entwicklungsländer bohren in Genf dicke Bretter, „Mr. Louie“ bohrt in den Tiefen vor der Insel Borkum nach Erdgas.

Zum 775. Hafengeburtstag heben Bundeskanzler Ludwig Erhard, Bürgermeister Paul Nevermann und VDR-Vorstand Rolf Stödter in drei Grundsatzreden die Rolle des Welthandels, der Schifffahrt sowie des Hafens Hamburg – am Schnittpunkt der drei großen Wirtschaftssysteme EWG, EFTA und Comecon – hervor. – Die Entwicklungsländer kommen zur UN-Welthandelskonferenz nach Genf „auch im Bereich der Seeschifffahrt mit einer umfangreichen Wunschliste“ und üben erhebliche Kritik an den Schifffahrtskonferenzen. Deren Ratenfestsetzung berücksichtige „die wirtschaftlichen Belange der Entwicklungsländer nicht ausreichend“; daher sei die Flaggendiskriminierung im Gegenzug eine unentbehrliche Schutzmaßnahme zum Aufbau eigener Handelsflotten.

Vor Borkum bohrt „Mr. Louie“ für das deutsche Nordseekonsortium nach Erdgas. Die weltgrößte Bohrinsel wurde binnen 88 Tagen von New Orleans nach Bremerhaven geschleppt, ihr Bohrgestänge reicht 4.500 Meter in die Tiefe. – Den „Vorhof Kanadas“, 1749 nach dem britischen Lord Halifax benannt, betreten vor den Briten die Wikinger. Im Verlauf von knapp 1.000 Jahren wurde Halifax der bedeutendste – da geschützt und eisfrei – Ausfuhrhafen für Holz und Papier, aber auch für Fisch und Agrarprodukte.

Dem Schiffsmakler sagt man nach, dass er als „Doktor der Schifffahrt“ das Gras wachsen hören muss. Vier Gruppen von Maklern werden mit ihrer Spezialisierung vorgestellt. In Form von Baum und Birne zieht in der Technik die Botanik ein (Foto u. und Mitte).

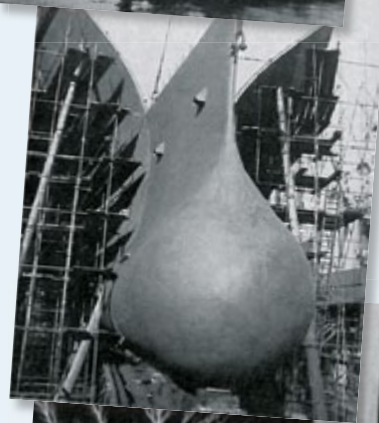


Die ganze (erhaltene) Ausgabe:
www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach den QR-Code scannen



Aus dem Inhalt

- Geburtstagsgeschenk an „Seefahrtsdank“
- Es rumort in der Welt
- UN-Welthandelskonferenz
- Flottenumschau
- Halifax
- Was tut eigentlich ein Schiffsmakler?
- Von den ersten Dampfern im Elbverkehr
- Herstellung einer Leiche im Selbstverfahren
- Klar bei Schmunzelauge
- Tradition: Fels in der Brandung
- Seenotrettungsdienst
- Sport an Bord



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



Jochen von Fircks
WIKINGERSCHIFFE
HINNSTORFF

HOCHSEETAUGLICH: Das Gokstadschiff war zugleich Kriegs- und Transportschiff. Damals brauchten die Wikinger sechs Monate für den Bau eines Langschiffes (Foto u.).



Die Hochsee-Raubeine

Händler – Räuber – Krieger lauten die Attribute, die den Wikingern zugeschrieben werden. Sie waren aber auch Siedler und Entdecker. Dazu bauten sie hochseetaugliche Boote und Schiffe und pflegten den Austausch mit fremden Völkern.

Die Geschichte der Wikinger beginnt in diesem sorgfältig erarbeiteten Buch mit ihrer Verbindung zur Seefahrt, also zum Boots- und Schiffbau. Daran knüpft der Autor eine Abhandlung über das Schiffbauhandwerk der Wikingerzeit, die Navigation und das Segeln (also auch die geografischen und ethnischen Eroberungen) sowie die neuzeitige Rekonstruktion alter Wrackfunde und den Nachbau bekannter Schiffsmodele. Im Anschluss stellt von Fircks die Beschaffenheit der bekannten Schiffstypen im Einzelnen mit einer ausführlichen Visitenkarte dar, illustriert mit Skizzen und farbigen Fotos.

Archäologische Funde und Forschungsergebnisse untermauern die Reichweite der Wikinger und die Folgen ihrer Aktivitäten. Weniger bekannte Details wie das „Hacksilber“ als raubeinig gehandhabtes Zahlungsmittel, aber auch historische Begriffe aus Skandinavien werden in textbegleitenden Infokästen erklärt. Die Entwicklung des Schiffbaus entsprechend den handwerklich-technischen und nautischen Erkenntnissen und Erfahrungen auf hoher See verblüfft noch heute. Die Wikinger hielten rund 300 Jahre an vielen Baumerkmalen fest, aber die Schiffe wurden robuster und zunehmend als Kriegs- wie als Handelsschiffe eingesetzt.

Jochen von Fircks:
Wikingerschiffe. 112
Seiten, gebunden. Viele
Farbabb., Farbfotos,
Infokästen und Glossar.
ISBN: 978-3-356-
01821-9. 19,99 Euro.



Foto: Karamell

Molen – Meerchen – Mythen

Das Audiodossier erliegt den Verlockungen der deutschen Ostseeküste auch „bei 6 Grad, Wind und Regen“.

Die Reise beginnt im rauen Spätherbst, und siehe da – die Landschaft und deren wechselvolle Geschichte(n) gewinnen doch die volle Aufmerksamkeit der Reisenden. CD 1 ist der Küste von Usedom bis kurz vor Lübeck gewidmet, CD 2 beginnt dort, führt über den Timmendorfer Strand, Fehmarn, Kiel, dann mit dem Fahrrad entlang des

NOK bis an die Flensburger Förde. Die Geschichte(n) aus mancherorts mondäner Vergangenheit und Gegenwart fächern die Eigenheiten der Küste, Orte und ihrer Menschen auf, Exkurse in Kultur und Architektur machen Lust auf konkrete Reisepläne.

F.A.Z.-Hörbuch: Die deutsche Ostseeküste. Von Flensburg bis Zinnowitz, 2 CDs, Laufzeit 3:14 Std. ISBN: 978-3-898-43272-6, 19,99 Euro



Praxisleitfaden UZK



Die Neufassung des modernisierten UZK und die Erklärung der Abweichungen zu bisherigen Regeln erleichtern die Planung.

Notwendige Umstrukturierungen im Unternehmen, allgemeine Vorschriften, elektronische Systeme, Vereinfachungen, Befugnisübertragung, Ausschussverfahren, Schlussbestimmungen, mit redaktioneller Synopse Zollkodex – Unionszollkodex – auch als CD oder eBook erhältlich.

Witte, Henke, Kammerzell: Der Unionszollkodex – Neufassung des Modernisierten Zollkodex. 278 S., Brosch. Abb., Anhang. ISBN: 978-3-8462-0169-5. 39,80 Euro.

Gesalzene Geschichten



„Das Meer war doch freundlich zu dir... Es hat dir nur einmal gezeigt, was es könnte, wenn es wollte“, so tröstet ein Skipper Herausgeber Christophersen.

Die illustren Geschichten geben den Blick frei auf menschliche Attitüden, sobald diese um das Meer kreisen. Mal ironisch, komisch, mal – hm, mal originell hat der Leser teil an geheimen Wünschen, Mutproben von Reisenden und selbst ernannten Stubenkapitänen.

Jan Christophersen: Ein extraherrlicher Sommerabend. Achtzehn Geschichten mit Salzwasser. 286 S., geb. ISBN: 978-3-86648-173-2. 18,00 Euro.

Sinnliches Tagebuch



Der Urgroßvater kann lange weder lesen noch schreiben, führt dennoch ein Tagebuch: Er sammelt verschiedenste

Gegenstände in Streichholzschateln.

Unscheinbare Dinge bewahren Stationen und Emotionen aus dem harten Leben des Urgroßvaters im Gedächtnis und geben ihm Halt. Hunger in Italien, Schiffsreise nach Amerika: Die Urenkelin hört staunend die Auswanderergeschichte ihrer Vorfahren. Sehr anrührend, stimmungsvoll bebildert!

Paul Fleischman (Text), Bagram Ibatoulline (ILL.): Streichholzschatel-Tagebuch. 32 S., geb., ab 5 J. ISBN: 978-3-941787-20-9. 14,95 Euro.



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Stolpmünder Weg 5 | 23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

E-Mail info@freiereedereiinspektoren.com
Web www.freiereedereiinspektoren.com

Kalender

JUNI/JULI 2014



Foto: Comité Maritime International

Comité Maritime International an der Elbe

Zum ersten Mal seit 40 Jahren findet die jährliche Konferenz des Comité Maritime International (CMI) in Hamburg statt. Gastgeber ist der Deutsche Verein für internationales Seerecht. Als führende internationale Seerechtsorganisation spielt das CMI eine Schlüsselrolle bei der Harmonisierung des Seehandelsrechts. Auf diversen internationalen Konferenzen wurden wichtige Übereinkommen geschlossen. In Hamburg sollen neue Bestimmungen für Zwangsverkäufe von Schiffen und die geplante Reform der York-Antwerpen-Regeln vorangebracht werden.

15.-18.06. HAMBURG

Comité Maritime International
www.seerecht.de

JUNI

02.-06.06. ATHEN (Griechenland)
Posidonia 2014
www.posidonia-events.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/aci/conferences

04./05.06. LONDON (Großbritannien)
International Port Security
www.smi-online.co.uk

08.-13.06. SAN FRANCISCO (USA)
OMAE 2014
www.asmeconferences.org

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

10.-12.06. SINGAPUR
IHS Forum Dubai
ihsglobalevents.com/forum/singapore2014

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

11./12.06. JAKARTA (Indonesien)
ASEAN Ports and Shipping
www.transportevents.com

11.-13.06. GENÈVE (Schweiz)
Commodity Options & Risk Management for Traders
www.globaltraining.ch

12./13.06. LE HAVRE (Frankreich)
DEVPORT
www.projet-devport.fr

14.-19.06. HAMBURG
CMI 2014
www.cmi2014hamburg.org

15.-18.06. HAMBURG
Comité Maritime International
www.seerecht.de

16.-20.06. HAMBURG
International Tug, Salvage & OSV Convention
www.tugandosv.com/its2014-introduction

17.-19.06. SHANGHAI (China)
transport logistic China
www.transportlogistic-china.com

21.-29.06. KIEL
Kieler Woche
www.kieler-woche.de

24.06. ZYPERN
**3rd Mare Forum
Cyprus Oil and Gas 2014**
mareforum.com/conference

24./25.06. HOUSTON (USA)
Bunker & Residual Fuel Oil
www.platts.com

24.-26.06. LONDON (Großbritannien)
RORO
www.roroex.com

24.-26.06. LONDON (Großbritannien)
TOC Europe
tocevents-europe.com

24.-27.06. SINGAPUR
FLNG World Congress
www.flngworldcongress.com

JULI

01./02.07. JOHANNESBURG (Südafrika)
The Cargo Show
www.terrapinn.com/exhibition

03./04.07. BREMEN
Bremer Logistiktag
www.bremenports.de

10./11.07. NEW ORLEANS (USA)
LNG Fuelled Tugs and Barges
www.informamaritimeevents.com

Impressum

www.reederverband.de

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

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

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

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

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

Hanns-Stefan Grosch GbR
info@print-projekt.de
Schulerblatt 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 Anzeigenpreis-
liste 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,
Schulerblatt 58,
20357 Hamburg,
info@58vier.de

Titelbild: Krakozawr -
iStockphoto.com

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

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

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

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers
wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffas-
sung der Redaktion.

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



gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE  Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

Die spannendsten Seiten der Seeschifffahrt



DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reederei

Alles über Seeschifffahrt, Häfen und Nautik

Jetzt abonnieren unter www.deutsche-seeschifffahrt.de

The image shows three overlapping covers of the magazine 'Seeschifffahrt'. The top cover is from June 2014, featuring a ship on the water and the headline 'Nachhaltig zum Ziel 18'. The middle cover is from November 2013, featuring a person in a red shirt and the headline 'Der Maßstab im Schiffbau 22'. The bottom cover is from September 2013, featuring a person in a red shirt and the headline 'Der Mensch im Mittelpunkt 14'. Each cover also displays various article teasers and page numbers.





SMM

smm-hamburg.com



keeping the course

9 - 12 september 2014

hamburg

**the leading international
maritime trade fair**

book your conference
ticket and get
free admission to SMM

smm-hamburg.com/visit

8 sept

finance day

9 sept

environmental protection day

Green technologies, saving the world or your money?
Meet the experts and get insights first!

10 sept

security and defence day

11 sept

offshore day

12 sept

recruiting day



Hamburg Messe

