

# DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

JANUAR 2013

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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



C13703



FOTOGRAFIE

## Schiffe als Passion 42

### BILANZ

Schiffahrtsjahr 2012:  
große Herausforderungen  
und neue Perspektiven

14

### HISTORIE

Ausbildung: 150  
Jahre Deutsche  
Seemannsschule

20

### TRAINING

Hamburg Süd:  
Virtuelle Weiter-  
bildung weltweit

30

ANZEIGE

## Durchwachsene Zeiten, traditionsreiche Ausbildung und starke Bilder



Niedrige Charter- und Frachtraten, verschärfte Umweltvorschriften und steigende Kosten, insbesondere für Brennstoff: Das ist die eine Seite der Medaille. Fortsetzung des Maritimen Bündnisses, Verabschiedung von verbindlichen Sozialstandards für Seeleute, erfolgreicher Kampf gegen Piraterie: Das steht auf der Habenseite. Für die Schifffahrt war **2012 ein durchwachsesenes Jahr**, wie unser Rückblick (ab Seite 14) zeigt.

Doch weil der Welthandel kontinuierlich wächst, bleiben die Aussichten für den maritimen Sektor mittelfristig günstig – und die Chancen für den Nachwuchs auch. Eine der ersten Institutionen, die sich um deren Ausbildung gekümmert hat, war die **Deutsche Seemannsschule in Hamburg**. Vor 150 Jahren gegründet, hat sie bis 1984 junge Menschen fit für den Beruf an Bord gemacht. Seitdem fördert die Stiftung die seemännische Ausbildung auf den verschiedensten Feldern (s. Seite 20).

Den Einstieg bildet oft eine **Ausbildung zum Schiffsmechaniker**. Den erfolgreichen Absolventen des Jahres 2012 gratulieren wir ganz herzlich (ab Seite 54). Man lernt nie aus: Dieses Motto hat sich auch die Reederei Hamburg Süd auf die Fahnen geschrieben, die ihre Mitarbeiter weltweit **mit einem modular aufgebauten virtuellen Trainingsprogramm** auf dem Laufenden hält (s. Seite 30).

Ob an Land oder auf See: Das Engagement für die Schifffahrt ist nicht einfach nur ein Job. Bei allen in der Branche schwingt auch immer ein Stück Begeisterung für die große weite Welt mit, die durch die Schifffahrt miteinander verbunden ist. Die Faszination, die von riesigen Containerschiffen ausgeht, die einmalige Atmosphäre an Bord, der besondere Reiz der Hafenstädte: All das hat **der „Shipspotter“ Thomas Kunadt mit seinen Bildern** eingefangen. Dass er selbst ganz schön vom maritimen Virus infiziert ist, erzählt er in seinem Buch „Schiffe – eine Passion“. Wir präsentieren diese Liebeserklärung an die Seeschifffahrt ab Seite 42. Das Titelbild zeigt übrigens ein Schiff des VDR-Mitglieds Reederei H.-P. Wegener aus York.

Viel Spaß beim Lesen und Ihnen und der maritimen Branche viel Glück und Erfolg im neuen Jahr wünscht

Dr. Dirk Max Johns  
Chefredakteur

# Inhalt 01/2013



## ... 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 BILANZ**  
Das Schifffahrtsjahr 2012 im Rückblick:  
Herausforderungen und Perspektiven

**18 WAHLEN**  
Von Reedern für Reederei:  
Präsidium und Verwaltungsrat des VDR

▶ **20 AUSBILDUNG**  
Jubiläum: 150 Jahre Deutsche  
Seemannsschule in Hamburg

**22 KARRIERE**  
Stina Menzel – auf der Jade Hochschule  
in Elsfleth zur Kapitänin

**24 INTERVIEW**  
Der grüne Europa-Abgeordnete Cramer  
über Schifffahrt und Umweltschutz

**27 JUBILÄUM**  
Die Hamburger Reederei Heino Winter  
wird 35 Jahre alt

## ... LOGISTIK & FINANZEN

**28 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen

▶ **30 TRAINING**  
Hamburg Süd: Virtuelle  
Weiterbildung weltweit

**32 SCHIFFSFINANZIERUNG**  
Investor Oaktree unterstützt die  
Rickmers-Gruppe bei Neubauprojekten

**34 ANLEIHE**  
Die „Deutschland“ sammelt erfolgreich  
Anleger-Gelder ein

... LOGISTIK & FINANZEN

- 35 FONDS-MELDUNGEN**  
Neues von den Emissionshäusern
- 36 INDIZES**  
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 38 VERSICHERUNGEN**  
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

- 40 MELDUNGEN**  
Neues aus der Umwelt
- ▶ **42 FOTOGRAFIE**  
„Shipspotting“ aus Passion:  
Wie Thomas Kunadt die  
Schifffahrt sieht
- 52 SERIE**  
Maritime Museen, Teil 3:  
Das „Musée national de Marine“  
in Paris
- 54 SCHIFFSMECHANIKER**  
Gratulation: Ausbildung zum  
Schiffsmechaniker bestanden
- 56 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten
- 58 PORTRÄT**  
Hobby und Beruf: Lutz Weit  
organisiert Reisen auf Frachtschiffen
- 59 KEHRWIEDER**  
Vor 50 Jahren

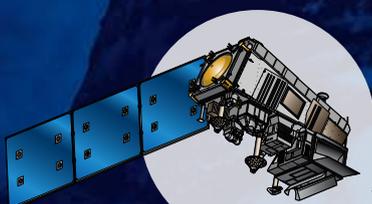
▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	60
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	62
IMPRESSUM	62







## Leuchtende Spuren in der Finsternis ...

... auf unserem mitternachtsblauen Planeten. Der „Suomi National Polar-orbiting Partnership“-Satellit beobachtet seit etwa einem Jahr die Erde aus dem All. Die Aufnahmen zeigen in eindrucksvoller Schärfe, was nachts geschieht: Städte, Schiffe, Gasflammen, Feuer oder Industrie leuchten auf den Satellitenbildern. Ein geheimnisvoller Schimmer umspannt den Planeten: das sogenannte Himmelsleuchten. Und selbst Wolken werfen schwache Schatten im Vollmond. „Die Nacht ist nie ganz dunkel“, sagt NASA-Forscher Steve Miller. Das Superauge des Satelliten, der „Visible Infrared Imaging Radiometer Suite“ (VIIRS), registriert selbst kümmerliches Glimmen. „Er funktioniert, als ob drei lichtempfindliche Kameras gleichzeitig auf die Erde blicken“, sagt Miller. Kleinste Lichtpixel werden so verstärkt, dass selbst ein beleuchtetes Fischerboot auf dem weiten Ozean sichtbar wird.

Foto/Illustration: NASA

## ECSA



Neuer Generalsekretär der European Community Shipowners' Associations (ECSA) wird **Patrick Verhoeven**. Er war vorher in gleicher Position für die European Sea Ports Organisation (ESPO) tätig. Bevor er beim Europäischen Reederverband die Nachfolge von Alfons Guinier antritt, will er beim Europäischen Seehäfenverband bis zum Sommer noch die Übergabe der Geschäfte begleiten.

## Operation ATALANTA



Der spanische Konteradmiral **Pedro Angel Garcia de Paredes Perez de Sevilla** hat das Kommando der EU NAVFOR-Operation ATALANTA übernommen. Er ist als Nachfolger des Italiensers Enrico Credendino „Befehlshaber der EU-Einsatzkräfte für die Militäroperation der EU als Beitrag zur Abschreckung, Verhütung und Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias“ – so der Beschluss des Rats der EU.

## E.R. Schifffahrt



Die Hamburger Reederei E.R. Schifffahrt hat **Nils Aden** (39) in die vierköpfige Geschäftsführung berufen. Aden hat sechs Jahre unterschiedliche Führungsfunktionen innerhalb der Unternehmensgruppe wahrgenommen. Zuletzt war er Leiter der Abteilung Customer Relations. Als Geschäftsführer verantwortet er künftig die Bereiche Chartering, Marine Operations und Marine Accounting. Neuer Geschäftsführer der auf Seepersonal und dienstleistungen spezialisierten Tochtergesellschaft E.R. Ship Management wird **Marc**

**Marc** Schmidt (33). Schmidt fuhr von 2001 bis 2006 als Offizier auf diversen Containerschiffen der E.R. Schifffahrt, zuletzt als Erster Offizier. 2008 übernahm er die Position des Quality Managers, seit 2011 ist er Leiter der Abteilung Quality Assurance & HSSE.

## BLG



**Michael Bünning** ist neu in die Geschäftsleitung des Geschäftsbereichs Automobillogistik der Bremer BLG Logistics Group berufen worden. Zeitgleich hat der 56-Jährige die Geschäftsführung des Einzelunternehmens BLG CarShipping in Bremerhaven abgegeben. Seine Nachfolgerin ist **Andrea Rodloff**, zuvor Prokuristin der BLG CarShipping.

## Nord/LB



**Dr. Johannes-Jörg Riegler** (48) wurde vom Aufsichtsrat der Nord/LB zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden berufen. Riegler ist u.a. für das Verbundgeschäft mit den Sparkassen und als Chief Risk Officer für Risikomanagement und -steuerung des Nord/LB-Konzerns zuständig.

Nach Stationen bei der Deutschen Bank und im HVB-Konzern kam Riegler 2005 in den Vorstand der Nord/LB. Er leitete eine Neuausrichtung des gesamten Risikomanagements ein. „Dr. Riegler steht wie kein anderer für die konservative Risikopolitik der Bank“, erklärte der Aufsichtsratsvorsitzende, Niedersachsens Finanzminister Hartmut Möllring (CDU).

## HSH Nordbank



Nicht vergütungssteuerpflichtig ist die neue Aufgabe von **Thomas Losse-Müller**. Der 39-jährige Staatssekretär im schleswig-holsteinischen Finanzministerium zieht 2013 in den Aufsichtsrat der HSH Nordbank ein.

Der Volkswirt und Ex-Investmentbanker arbeitete von 2004 bis 2012 als Experte für Finanzmarktpolitik und Finanzsektorentwicklung für die Weltbank in Washington, D.C. Er ersetzt im HSH Aufsichtsrat Lutz Koopmann, ehemaliger Vorstandschef der Investitionsbank von Schleswig-Holstein.

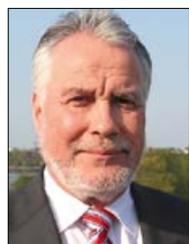
## Ehrung



Hapag-Lloyd-Vorstandschef **Michael Behrendt** hat für seine Verdienste als Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR) und sein Engagement für Schulen und Kultur das Bundesverdienstkreuz erhalten. Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) überreichte es ihm bei einer feierlichen Zeremonie im Rathaus der Hansestadt.

Auch Diakon **Jan Oltmanns**, Leiter des international seamen's club im Hamburger Hafen („Duckdalben“), ist für sein Engagement das Bundesverdienstkreuz verliehen worden.

## Ahrenkiel



**Christian Suhr** (59) führt künftig als alleiniger Geschäftsführer die Ahrenkiel Shipmanagement (ASM). Suhr ist mehr als 30 Jahre bei der Ahrenkiel-Gruppe. Seit 2006 ist der diplomierte Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr und Kapitän als Geschäftsführer von ASM für die Bereiche Technisches Management, Crewing und HSEQ zuständig. Nun wird sein Verantwortungsbereich um das kommerzielle Management erweitert. Die mit MPC Steamship getroffene Kooperationsvereinbarung für die gemeinsame Vermarktung der Flotte wird fortgesetzt.

**Stefan Thörner**, bisher Technical Superintendent, ist zum Technical Director und Prokuristen befördert worden.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

## Ralf Nagel

*Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied des  
Verbands Deutscher Reeder*

## Absurdes Steuerspektakel um Schiffahrtspools

Wenn zwei Menschen heiraten, versprechen sie sich, in guten wie in schlechten Zeiten füreinander da zu sein. Dabei geht es auch um das Finanzielle. Wer mehr verdient, unterstützt den Ehepartner. Das wird sogar steuerlich gefördert. Wäre die Vorstellung nicht absurd, eine Ehe als klassische Versicherung einzustufen und die Einkommen der Ehepartner mit 19 Prozent Versicherungssteuer zu belegen?

In der Schifffahrt gibt es seit mehr als 40 Jahren ein solidarisches und bewährtes Prinzip: die Erlöspools. Mehrere Schiffe schließen sich darin zusammen und teilen sich ihre Einnahmen. So können sie Marktchancen besser nutzen und – gleichermaßen in der aktuellen Krise wie in guten Zeiten – Umsatzschwankungen untereinander ausgleichen. Erlöspools optimieren den wirtschaftlichen Einsatz von Schiffen. Keinesfalls ersetzen sie Schäden, wie es eine Versicherung täte.

Nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt gibt es diese Pools. Das Bundeszentralamt für Steuern erkennt darin nun plötzlich Versicherungsverträge auf Gegenseitigkeit. Erlöspools erhalten zusätzliche Steuerbescheide und sollen auf ihre Einnahmen, neben der üblichen Besteuerung, 19 Prozent Versicherungssteuer zahlen.

Diese enorme Belastung trifft die ohnehin angeschlagene Branche hart, vor allem aber ist sie völlig absurd. Wie aus dem Bundeszentralamt zu vernehmen ist, stehen nach der Schifffahrt bereits weitere Pool-Vereinbarungen aus anderen Branchen auf der Liste, wie etwa die Sicherungspools der Banken oder das Slot-Sharing in der Luftfahrt.

Die Regierungen der norddeutschen Länder sowie wichtige Abgeordnete und Regierungsmitglieder im Bund haben die Gefahr für die maritime Wirtschaft schnell erkannt. Auch weil sie wissen, dass die eigenwillige Neuinterpretation eines seit 1922 bestehenden Gesetzes verheerende Auswirkungen auf zahlreiche andere Branchen hätte.

Die oberste Steuerbehörde ist nun angehalten, die neue Praxis augenblicklich zu stoppen. Sonst droht weiten Teilen der Schifffahrt in Deutschland das Aus – mit unmittelbaren Konsequenzen für die Beschäftigten in der maritimen Branche. Andere Wirtschaftszweige könnten folgen ...

### Bundestag regelt Zulassung privater Sicherheitskräfte an Bord

Beim Schutz vor Piraterieüberfällen von Schiffen unter deutscher Flagge dürfen Reeder künftig ausschließlich auf amtlich zugelassene private bewaffnete Sicherheitskräfte zurückgreifen. Der Bundestag hat ein entsprechendes Zulassungsverfahren beschlossen.

Anders als in Deutschland gebe es auf hoher See im Notfall keine schnelle Unterstützung durch hoheitliche Kräfte, heißt es in der Gesetzesbegründung. Darüber hinaus seien bei einem solchen Einsatz ausreichend „maritime Kenntnisse“ erforderlich. Schiffe unter deutscher Flagge dürfen daher nur noch solche Sicherheitsfirmen engagieren, die vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zugelassen wurden. Die



**ENTSCHEIDUNG:** Das Parlament hat im Dezember das Zulassungsverfahren für private Sicherheitskräfte an Bord verabschiedet.

Behörde soll überprüfen, ob die betriebliche Organisation, Verfahrensabläufe, Eignung und Ausrüstung der Wachleute und der Versicherungsschutz gewährleistet sind. Die Genehmigung für den Waffeneinsatz soll darüber hinaus zentral vom Land Hamburg erteilt werden.

Damit die Zeit für Ausbildung und Zulassung nicht zu knapp wird, beginnt die Pflicht, nur zugelassene Unternehmen zu nutzen, am 1. August 2013. Dieser Zeitpunkt sollte nach hinten verschoben werden, da der Zeitraum zu knapp bemessen ist. Der Maritime Koor-

ordinator der Bundesregierung, Hans-Joachim Otto, sagte: „Die Sicherheit der Schiffsbesatzungen hat für die Bundesregierung allerhöchste Priorität. Deshalb dürfen wir in unseren Anstrengungen bei der Piraterieabwehr nicht nachlassen. Mit dem Zulassungsverfahren für private bewaffnete Sicherheitskräfte auf Seeschiffen schafft die Bundesregierung die notwendige Rechtssicherheit.“ Ob das Gesetz zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge beiträgt, wird die Ausgestaltung der Durchführungsverordnung entscheiden.

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

Fotos: Deutscher Bundestag / Marc-Steffen Unger, U.S. Navy

### Bugsier bestellt bei Fassmer zwei neue Schlepper

Die Reederei Bugsier hat bei der Fassmer-Werft in Berne-Motzen zwei neue Seeschiffassistenzschlepper geordert.

Die Lieferung der beiden Kraftpakete soll laut Reederei-Chef Jan-Wilhelm Schuchmann im Juni und im November 2014 erfolgen. Die neuen Schlepper sollen ältere Einheiten ablösen. Sie sollen einen Pfahlzug von mindestens 70 Tonnen haben und mindestens 12 Knoten erreichen. Bei einer Länge von 31 m und einer Breite von 11,3

m beträgt der Tiefgang 6,20 m. Die zwei Hauptmaschinen (ABC 12 DZC) verfügen jeweils über 2.200 kW. Die Ruderpropeller (Typ SRP 4000 T CP) liefert Schottel. Bugsier betreibt derzeit 27 Hafenschlepper und hat damit die größte Schlepperflotte unter deutscher Flagge. Ein Veteran ist etwa die „Steinbock“ aus dem Jahr 1977. [www.bugsier.de](http://www.bugsier.de)



**ENTWURF:** Der Familienbetrieb Fassmer hat sich auf besondere Typen spezialisiert.

Skizze: Bugsier

### Gespräche über Fusion

Die beiden größten deutschen Linienreedereien, Hapag-Lloyd und Hamburg Süd, loten die Chancen einer Fusion aus.

Es entstünde das weltweit viertgrößte Schifffahrtsunternehmen mit rund 250 Schiffen und einer Tragfähigkeit von mehr als einer Million TEU. Hapag-Lloyd gehört mehrheitlich dem Konsortium Albert Ballin (u.a. Hamburg, Michael Kühne), Hamburg Süd zum Oetker-Konzern. Die Unternehmen prüfen nun „im Einvernehmen mit ihren Gesellschaftern, ob und unter welchen Bedingungen ein Zusammenschluss sinnvoll ist“. [www.hlag.de](http://www.hlag.de) [www.hamburgsud.com](http://www.hamburgsud.com)

## Weltreederverband würdigt Seerechtskonvention



**GRATULATION:** ICS-Chef Morooka lobt UNCLOS gegenüber UN-Generalsekretär Ban Ki-moon.

Im Dezember hat sich zum 30. Mal die Unterzeichnung der UNCLOS ge­jährt.

Daran hat der Präsident des internationalen Reederverbands (International Chamber of Shipping/ICS), Masamichi Morooka, in einem Brief an UNO-Generalsekretär Ban Ki-moon erinnert. Morooka wies auf die große Bedeutung der „United Nations Convention

on the Law of the Sea“ hin. Sie hat mit ihrem Inkrafttreten eine ganze Reihe internationaler Streitfragen auf See geklärt bzw. die Grundlagen dazu geschaffen. In den 1970er-Jahren verhandelt und 1982 verabschiedet, gilt UNCLOS als die entscheidende vertragliche Basis für die Meerespolitik. Die Konvention regelt die Grenzen auf See, gibt die Nutzungsbedingungen für die Ressourcen des Meeresbodens in internationalen Gewässern vor, verlangt Umweltschutzmaßnahmen und kooperative Ansätze in der Fischerei.

Aktuell liefert UNCLOS auch die juristische Grundlage für die Bekämpfung von Piraterie auf den Weltmeeren. Nicht zuletzt das zeige die Wichtigkeit dieses Meilensteins in Sachen Seerecht. Die ICS repräsentiert 80 Prozent der Welt­handelsflotte. [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

Fotos: ICS, UNO

## Maritimes Personalmanagement im Fokus

Schwerpunktthema beim 7. Bremer Schifffahrtskongress ist das „Mitarbeiter Engagement“ im maritimen Sektor.

Dabei geht es unter anderem um Strategien und Erfahrungen zu erfolgreicher Arbeitsmotivation, nachhaltiger Mitarbeiterbindung und produktiver Mitarbeiterführung. Neben übergreifenden und zukunftsorientierten Aspekten des „Mitarbeiter Engagements“ werden Themen wie „Wann darf ein Kapitän von Bord? – ein Ehrenkodex für die maritime Wirtschaft“, „Generation 50 plus – das verkannte Potential?“ oder „Wann lohnt sich Belohnung?“ präsentiert und zur Diskussion gestellt.

[www.bremer-schifffahrtskongress.de](http://www.bremer-schifffahrtskongress.de)



**SPEICHER:** Der Kongress findet am 13./14. März in der Überseestadt Bremen statt.

Foto: Bremer Schifffahrtskongress



## Länder prüfen Garantieerhöhung für HSH Nordbank

Schleswig-Holstein wird laut Finanzministerin Monika Heinold alle Maßnahmen unterstützen, die zu einer Stabilisierung der HSH Nordbank führen können.

Das Institut sei darauf angewiesen, dass die öffentlichen Eigentümer zu ihr stehen, sagte die Grünen-Politikerin. Die Landesregierung prüfe derzeit konkret die Umsetzung einer Wiedererhöhung der Ländergarantien durch Schleswig-Holstein und Hamburg von sieben auf zehn Milliarden Euro, sagte Heinold.

Dieser Schritt wäre nach Prüfung von Experten die derzeit für die Anteilseigner vermögensschonendste Maßnahme. Sie würde die Bank auch am wirksamsten stabilisieren. Die Bank rechne bei einer Wiedererhöhung der Garantie mit einer Stärkung der harten Kernkapitalquote um rund 2 bis über 3 Prozentpunkte. Die Bank leidet besonders unter der Schifffahrtskrise und musste die Risikovorsorge um 458 Mio. Euro aufstocken. [www.hsh-nordbank.de](http://www.hsh-nordbank.de)



**SIGNAL:** Schleswig-Holsteins Finanzministerin Monika Heinold.

Fotos: HSH Nordbank, Klimafreser/Wikipedia

ANZEIGE

NEWS UND MELDUNGEN

## Hapag-Lloyd schließt in den USA erstes Schiff an Landstrom an

Mit dem Anlauf der „Dallas Express“ im Hafen von Oakland/Kalifornien hat Hapag-Lloyd zum ersten Mal ein Schiff seiner Flotte an Landstrom angeschlossen.

Durch die landseitig gelieferte Energie können die Hilfsdiesel für die Stromversorgung an Bord abgeschaltet werden. Das reduziert die Emissionen während der Liegezeit eines Schiffes im Hafen. Der Port of Oakland hatte die Landstromanschlüsse mit 6.600 Volt Spannung nach einem Test mit Hapag-Lloyd im August kürzlich fertiggestellt. Die „Dallas Express“ nutzte sie jetzt als erstes Schiff.

„Hapag-Lloyd gehört traditionell zu den Vorreitern beim maritimen Umweltschutz. Nachhaltiges Handeln hat für uns eine hohe Priorität. Dadurch stoßen wir häufig Innovationen an und entwickeln Lösungen, die später oft von anderen übernommen werden“, sagt Vorstandsmitglied



**PIONIER:** Die „Dallas Express“ nutzte als erstes Schiff den Landstromanschluss im Port of Oakland.

Foto: Hapag-Lloyd

Ulrich Kranich. Von 2014 an ist der Landstromanschluss in Kalifornien Vorschrift für einen bestimmten Anteil aller Schiffsanläufe einer Reederei. Hapag-Lloyd bereitet schon jetzt 15 Schiffe für die „High Voltage Shore Connection“

vor, von denen die „Dallas Express“ das Pilot-schiff war. Am Heck steht ein 40-Fuß-Container, in dem sich elektrische Komponenten und eine ausfahrbare Kabeltrommel für den eigentlichen Landanschluss befinden.

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



**PARTNER:** GL-Chef Erik van der Noordaa und DNV-Chef Henrik Madsen.

## Fusion von GL Group und DNV

Durch das Zusammengehen der Deutschen und Norweger entsteht der weltgrößte Schiffsklassifizierer.

Die geplante Fusion schafft ein Unternehmen mit mehr als 17.000 Mitarbeitern und 2,5 Milliarden Euro Umsatz, das in über 100 Ländern weltweit tätig ist. DNV GL Group käme mit rund 13.000 Schiffen und 247 Millionen GT Tonnage auf Platz 1 der weltweiten Schiffsklassifikationsgesellschaften.

GL-Eigner Mayfair (Familie Herz) soll am gemeinsamen Unternehmen 36,5 Prozent halten. [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)

Foto: GL Group

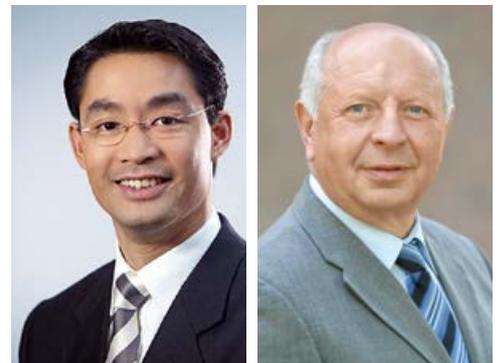
## Versicherungsteuer: Breite Unterstützung für Reeder

Zahlreiche Unions-Politiker, Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) ebenso wie führende Vertreter von SPD-Landesregierungen setzen sich dafür ein, dass die weltweit einmalige Interpretation von Pools als Versicherungen bald vom Tisch ist.

„Ich sehe die Gefahr, dass die Versicherungsteuer die Krise in der Seeschifffahrt gerade für kleinere und mittlere Unternehmen zusätzlich verschärfen kann“, heißt es in einem Brief Röslers an Michael Behrendt, Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). Dieser hatte sich über das Vorgehen des Bundeszentralamtes für Steuern entsetzt gezeigt.

Die deutschen Reeder sehen viele ihrer Betriebe nach vollkommen überraschenden Steuerforderungen an Erlöspools akut gefährdet. Mitten in der tiefen Schifffahrtskrise verunsichert das Bundeszentralamt für Steuern die Branche dadurch, dass Erlöspools in der Seeschifffahrt erstmals als versicherungsteuerpflichtig angesehen werden. Aufgrund dieser nicht nachvollziehbaren Interpretation drohen den Schifffahrtsunternehmen Steuernachforderungen für die vergangenen sieben Jahre, die schnell dreistellige Millionenbeträge, möglicherweise sogar Milliarden ausmachen könnten.

Damit würde der Trampschifffahrt, die seit Jahrzehnten in Deutschland wie auch international in Pools operiert, die Existenzgrundlage entzogen. Woher der interpretative Schwenk bei der Auslegung der maßgeblichen Bestimmungen des



**SCHÜTZENHILFE:** Rösler (FDP) und Rehberg (CDU) wenden sich gegen die neue Steuer-Interpretation.

aus dem Jahr 1922 stammenden Versicherungsteuergesetzes kommt, ist völlig unklar. Bei Pools handelt es sich um Formen der Kooperation von Schifffahrtsunternehmen zur Stärkung der Marktposition und zur wirtschaftlichen Optimierung des Einsatzes der Schiffe.

Ebenso wie von Rösler hatten die Reeder in dieser Frage bereits breite politische Unterstützung u.a. von den norddeutschen Wirtschaftsministern, vom niedersächsischen Finanzminister, von der niedersächsischen CDU-Landtagsfraktion, vom Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Hans-Joachim Otto, und vom Maritimen Koordinator der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Eckhardt Rehberg, erhalten. Eine klare Positionierung des Bundesfinanzministers stand bei Redaktionschluss noch aus.

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

Fotos: FDP, Büro Rehberg

ANZEIGE

# Erfolge trotz Doppelkrise

# 20



90 Millionen Euro für Ausbildung und Beschäftigung • Internationales Seearbeits-Übereinkommen auf der Zielgerade • Keine Entwarnung bei Piraterie • Ausblick: 2013 kritisches Jahr für die Charterreeder

**2012** war erneut ein herausforderndes Jahr für die deutsche Seeschifffahrt – insbesondere für die Charterreeder. Aufgrund von Überkapazitäten, vor allem bei Containerschiffen, lagen die Charraten weit unter einem auskömmlichen Niveau. Die Linienreeder können das Überangebot an Schiffsraum zwar besser ausgleichen, indem sie Chartertonnage an die Charterreeder zurückgeben und so ihre Flottenkapazität der Nachfrage anpassen. Aber auch die Frachtraten in der Linienschifffahrt blieben 2012 deutlich hinter den Erwartungen zurück.

Der Rückzug wichtiger Banken aus der Schiffsfinanzierung hat zusammen mit der anhaltenden Schwäche der Märkte

für die Charterreedereien eine veritable Doppelkrise entstehen lassen. „Dies wird drastische Konsequenzen für die Charterreeder haben. Zu den viel zu niedrigen Charraten kommt jetzt noch ein existenzbedrohender Mangel an Fremdkapital hinzu“, warnt Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder.

Betroffen sind neben Neugeschäften auch laufende Engagements. „Immer mehr Banken versuchen, ihre Schiffs-Portfolios ‚wertschonend‘ zu reduzieren. Wertschonend ist dies wohlgerneht nur für die Banken. Die haben ihren Druck besonders auf kleine und mittlere Charterreeder stark erhöht, was ich als ausgesprochen ungerecht empfinde, da diese zuvor über Jahrzehnte vertrauensvoll mit den Banken zusam-

mengearbeitet haben.“ Die Linienreeder hingegen verfügen über besseren Zugang zu Fremdkapital und können in der Regel auf ausreichende Liquiditätsreserven zugreifen.

## Größter Erfolg des Maritimen Bündnisses

Ungeachtet der Doppelkrise hat die Schifffahrt 2012 eine Reihe von wichtigen Erfolgen erzielt. Die deutschen Reeder werden zusätzlich zu den 57,8 Millionen Euro Schifffahrtförderung des Bundes ab 2013 die Ausbildung an Bord mit weiteren 30 Millionen Euro jährlich fördern. „Erstmals stellen Seeschifffahrt und öffentliche Hand damit gemeinsam einen Rekordbetrag von 90 Millionen Euro für die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung am Stand-

# 12

## Deutschland auf Platz 3: Führende Handelsflotten nach der Nationalität des Eigners

Deutschland besitzt noch immer die drittgrößte Handelsflotte der Welt – und zugleich mit die jüngste und modernste. Die deutschen Reeder haben bei den Neubestellungen aber Vernunft walten lassen: Die Flotte wird 2013 kaum wachsen.

Land	Schiffe	Flottengröße		Alter	BRZ-Anteil
		Mio. BRZ	Mio. TDW		
1 Japan	3.814	142,1	213,7	7	14,6%
2 Griechenland	3.214	128,5	221,0	11	13,2%
3 Deutschland	3.878	91,8	124,8	8	9,4%
4 China	3.178	73,8	120,6	16	7,6%
5 USA	1.043	41,6	48,5	15	4,3%
6 Südkorea	1.145	34,2	55,6	13	3,5%
7 Norwegen	1.390	31,4	39,3	14	3,2%
8 Dänemark	920	28,3	38,4	9	2,9%
9 Hongkong	817	28,3	44,7	9	2,9%
10 Taiwan	679	24,8	38,8	10	2,5%
11 Singapur	829	20,9	33,1	12	2,1%
12 Italien	736	17,7	23,6	12	1,8%
13 Bermuda	237	16,1	27,7	12	1,7%
14 Kanada	392	15,0	21,4	18	1,5%
15 Türkei	1.155	14,0	22,9	16	1,4%
Sonstige	15.564	267,9	385,9	-	27,4%
Insgesamt	39.391	976,4	1.460,0	14	100,0%
davon EU-27	11.767	327,0	484,8	11	33,5%
EWR	13.176	358,5	524,2	11	36,7%

Quelle: IHS Fairplay, Stand: 31.12.2011



Fotos: Hapag-Lloyd, 36clicks | Dreamstime.com

**Die erstmals auf 90 Mio. Euro angestiegene Förderung von Ausbildung und Beschäftigung ist der größte Erfolg des Maritimen Bündnisses.**

**MICHAEL BEHRENDT,**  
Präsident des VDR

ort Deutschland zur Verfügung. Das ist der bisher größte Erfolg des Maritimen Bündnisses, zu dem wir Reeder stehen“, so Behrendt.

Zehn Millionen Euro bringen die deutschen Reeder direkt mit den erhöhten Ausfluggsgebühren auf. Weitere 20 Millionen Euro fließen durch die Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ jährlich in die Ausbildungsförderung. Die Stiftung fördert seit Jahresbeginn die Ausbildung von Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten sowie Seefahrzeiten von Nachwuchsoffizieren, damit diese ihre Patente ausfahren können. Ziel ist es, das seemännische Know-how für das gesamte maritime Cluster in Deutschland zu sichern.

### Seeleute vor Sozialdumping geschützt

Mit der Ratifizierung der Maritime Labour Convention (MLC), dem Internationalen Seearbeits-Übereinkommen, ist in diesem Jahr eine neue wichtige Säule in der internationalen Regulierung der Schifffahrt errichtet worden. Durch sie werden →

Fotos: Jbk photography | Dreamstime.com, VDR/Engel+Gleien



→ künftig mehr als 1,2 Millionen Seeleute weltweit vor Sozialdumping geschützt und ihre Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord grundlegend verbessert. An der Entstehung der Konvention war der VDR maßgeblich beteiligt.

Auch Staaten, die die Konvention nicht ratifiziert haben, können sich den Sozialstandards nicht mehr entziehen. Sollten bei Hafenstaatkontrollen Verstöße festgestellt werden, drohen den Schiffseigentümern aus diesen Ländern harte Strafen, die von Geldbußen bis hin zum Festhalten des Schiffes reichen. Die Konvention stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flotte, da die hohen

Standards ohnehin schon seit Langem im geltenden deutschen Recht verankert sind.

**Piraterie: keine Entwarnung**

Erfreulicherweise ist 2012 die Anzahl der Entführungen von Schiffen und Besatzungen gesunken. Neben dem multina-

tionalen Marineeinsatz haben auch die Selbstschutzmaßnahmen der Reeder dazu beigetragen. Dazu gehört nicht zuletzt der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte, für den der Bundestag jetzt die entsprechenden Zulassungsregeln auf den Weg gebracht hat.

**MASSGEBEND:** Zum internationalen Regelwerk der Schifffahrt gehören neben den neuen Sozialstandards (MLC) die Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und der Meeresumwelt (MARPOL) sowie über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW).





## Unsere Unternehmen brauchen flankierende politische Maßnahmen, um bis zur Erholung des Chartermarktes durchzuhalten.

**RALF NAGEL**, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

Es gibt aber keinen Grund zur Entwarnung. Im Dezember 2012 befanden sich immerhin noch neun Schiffe mit 147 Seeleuten in der Hand somalischer Piraten. Langfristig kann der Kampf gegen die Piraterie jedoch nur an Land erfolgreich sein, denn dafür brauchen die Menschen am Horn von Afrika Perspektiven jenseits der Piraterie. Gemeinsam mit den SOS-Kinderdörfern und dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung leistet der VDR einen kleinen Beitrag in Dschibuti, in unmittelbarer Nachbarschaft zu Somalia. Dort entsteht ein modernes Lernzentrum, das insbesondere Jugendlichen den Zugang zu Bildung ermöglichen wird.

### **Ausblick: 2013 kritisches Jahr**

Für die Charterraten zeichnet sich in 2013 leider noch keine Besserung ab. Viele Charterreedereien werden in eine existenziell bedrohliche Lage geraten. „Mit dem Rückzug wichtiger Schiffsbanken droht das gesamte maritime Cluster zu zerbrechen und der maritime Standort Deutschland seine heutige Stellung in der Welt zu verlieren – mit gravierenden Folgen für die Gesamtwirtschaft und vor allem für die

Arbeitsplätze“, sagt VDR-Präsident Behrendt. Allein die deutschen Schifffahrtsunternehmen beschäftigen 73.000 Menschen an Bord und 23.000 hoch qualifizierte Kräfte an Land. „Wir Reeder haben angesichts dieser Lage die richtigen Schritte ergriffen, soweit sie in unserer Macht stehen“, so Behrendt. So haben die deutschen Reeder das Auftragsbuch massiv verringert und somit das zukünftige Flottenwachstum stark abgeschwächt.

Zugleich wird der Welthandel weiter wachsen – und damit auch das Volumen der Güter, die über See transportiert werden. Angebot und Nachfrage bewegen sich wieder aufeinander zu. Somit ist die Prognose für die Schifffahrt mittelfristig gut. Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, gibt zu bedenken: „Unsere Unternehmen brauchen für die kommenden zwei bis drei Jahre aber flankierende politische Maßnahmen, um bis zur Erholung des Chartermarktes durchzuhalten.“ Ohne die nötige Unterstützung der Politik könnten sonst viele Charterreeder auf der Strecke bleiben – mit langfristigen Folgen für die maritime Wirtschaft sowie ihre Zulieferer und Dienstleister in ganz Deutschland. \*\*\*

### **Absurde Steuer**

Zum Jahresende sorgte das Bundeszentralamt für Steuern für erhebliche Verunsicherung bei den ohnehin schon krisengeplagten Charterreedern. Erste Unternehmen erhielten Versicherungssteuerbescheide für ihre in Pools zusammengefassten Schiffe.

Der Hintergrund: Die meisten Charterreedereien lassen ihre Schiffe in sogenannten Erlöspools fahren. Darin teilen sich mehrere Charterschiffe die Einnahmen, um Marktchancen besser nutzen zu können. Es ist die weltweit übliche Form der Kooperation von Schifffahrtsunternehmen zur Stärkung der Marktposition und zur wirtschaftlichen Optimierung des Einsatzes der Schiffe. Solche Pools gibt es seit rund 100 Jahren.

Das Bundeszentralamt für Steuern glaubt in diesen Pools nun eine klassische Versicherungsleistung erkannt zu haben. Die Folge: 19 Prozent Versicherungssteuer werden fällig – auch bis zu sieben Jahre rückwirkend.

VDR-Präsident Michael Behrendt bezieht klar Stellung: „Pools sind eine äußerst bewährte und sinnvolle Selbsthilfe, ganz besonders in diesen schweren Zeiten. Mit den absurden Forderungen wirft das Bundeszentralamt für Steuern den Charterreedern mitten in der schwersten Schifffahrtskrise zusätzliche Knüppel zwischen die Beine.“

Der VDR fordert einen sofortigen Stopp dieser Besteuerung. In der stark angespannten Situation, in der sich insbesondere kleine und mittlere Unternehmen befinden, könnten die Forderungen der Steuerbehörden das wirtschaftliche Aus für etliche Betriebe bedeuten.

**WIEDERGEWÄHLT:** Michael Behrendt, Präsident, und Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.



Der VDR vertritt die Interessen der Schifffahrtsunternehmen gegenüber Politik und Gesellschaft. Wir stellen das gewählte Führungsteam vor.

# Von Reedern für Reeder

**D**er Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR) hat den amtierenden Präsidenten Michael Behrendt auf seiner Sitzung Anfang Dezember wiedergewählt. Ebenfalls im Amt bestätigt wurde Ralf Nagel als Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied.

Zuvor hatte die Mitgliederversammlung auf ihrer Jahressitzung turnusgemäß einen neuen Verwaltungsrat gewählt.

Rund 150 Reederei-Vertreter aus ganz Deutschland waren dazu in die Handelskammer Hamburg gekommen.

Behrendt ist Vorstandsvorsitzender der Linienreederei Hapag-Lloyd und sitzt dem VDR-Präsidium seit 2008 vor. Nagel führt seit 2010 die Geschäftsstelle des VDR. Die Zusammensetzung von Präsidium und Verwaltungsrat spiegelt die ganze Bandbreite der Deutschen Schifffahrt

wider: Inhabergeführte Unternehmen repräsentieren die Mehrheit der Mitglieder. Daneben stehen Top-Manager von großen Konzernen. Auch regional ist die Vielfalt gewahrt: Neben den Hafenstädten Hamburg und Bremen sind auch wichtige Standorte wie Leer, Haren, Buxtehude oder Rostock vertreten. Mit Petra Heinrich und Ursel Nimmrich gehören auch zwei Reederinnen dem Verwaltungsrat an.

## Das neue Präsidium

Neben VDR-Präsident Behrendt und dem geschäftsführenden Präsidiumsmitglied Nagel gehören fünf Mitglieder dem Präsidium an. Neu ins Präsidium gewählt wurde Alfred Hartmann. Die anderen Mitglieder wurden von der Mitgliederversammlung in ihrem Amt bestätigt.



**Rörd Braren,**  
Rörd Braren Bereederungs-GmbH & Co. KG



**Dr. Ottmar Gast,** Hamburg  
Südamerik. Dampfschiff-fahrts Gesellsch. KG



**Alfred Hartmann,**  
Hartmann Schifffahrts GmbH & Co. KG



**Frank Leonhardt,**  
Leonhardt & Blumberg Reederei GmbH & Co. KG



**Dr. Eberhart v. Rantzau,**  
DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co KG

## Der neue Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat besteht aus 25 Mitgliedern – neben den sechs Reedern aus dem Präsidium sind es weitere 19.

VDR-Präsident Michael Behrendt bedankte sich auf der Veranstaltung in der Hamburger Handelskammer bei allen Mitgliedern, die aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden sind, für ihr großes Engagement.



**Ian Beveridge,**  
Bernhard Schulte GmbH  
& Co. KG



**Gerhard Binder,**  
Aug. Bolten Wm. Miller's  
Nachfolger KG



**Hylke Boerstra,**  
Carl Büttner GmbH &  
Co. KG



**Petra Heinrich,**  
Reederei Petra Heinrich  
KG



**Jan Held,**  
H & H Schiffsahrts GmbH



Foto: E.R. Schifffahrt/Nordcapital

**Dr. Hermann J. Klein,**  
E.R. Schifffahrt GmbH &  
Cie. KG



**Robert Lorenz-Meyer,**  
Ernst Russ GmbH &  
Co. KG



**Thorsten Mackenthun,**  
Hanseatic Lloyd Reederei  
GmbH & Co. KG



**Axel Meynköhn,** Wyker  
Dampfschiffs-Reederei  
Föhr-Amrum GmbH



**Ursel Nimmrich,**  
Nimmrich & Prahm Ree-  
derei GmbH & Co. KG



**Claus-Peter Offen,**  
Reederei Claus-Peter  
Offen (GmbH & Co.) KG



**Peter Oltmann,**  
Schifffahrtsgesellschaft  
Oltmann mbH & Co. KG



**Helmut Ponath,** NSB  
Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG



**Jan Wilhelm Schuchmann,**  
Bugsier-, Reederei- und Ber-  
gungs-Ges. mbH & Co. KG



**Nikolaus H. Schües,**  
Reederei F. Laeisz GmbH



**Michael Ungerer,**  
AIDA Cruises – German  
Branch of Costa Crociere  
S.p.A.



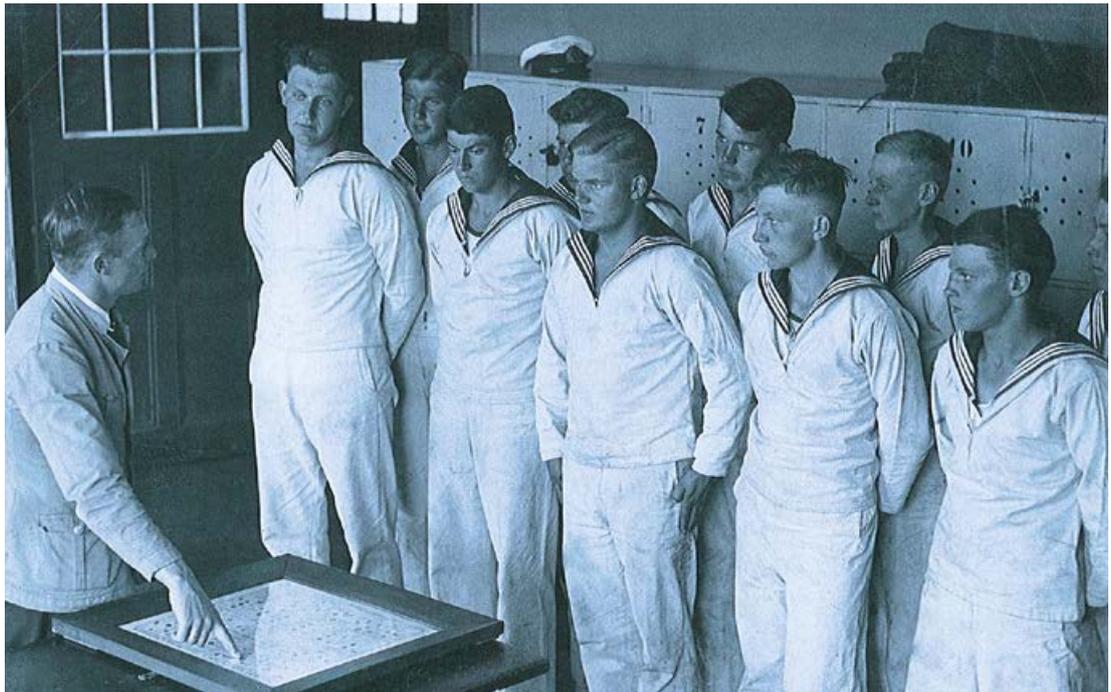
**Michael Vinnen,**  
F.A. Vinnen & Co. (GmbH  
& Co. KG)



**Thomas Rehder,**  
Carsten Rehder Schiffs-  
makler und Reederei  
GmbH & Co. KG



**Thomas Weber,**  
Egon Oldendorff oHG



**KLEIDERORDNUNG:**  
Seemannschüler  
im klassischen  
Matrosenanzug.

# 150 Jahre, 30.000 Absolventen

**Vor 150 Jahren gründeten Hamburger Reeder die Deutsche Seemannsschule. Zwar wurde der Lehrbetrieb 1984 eingestellt – doch bis heute fördert die Stiftung die Ausbildung von Nautikern und Technikern.**

**D**ie Deutsche Seemannsschule hat im Dezember ihr 150-jähriges Jubiläum gefeiert. Mehrere Hamburger Reeder, unter ihnen Ferdinand Laeisz, Robert Miles Sloman Jr. und der erste HAPAG-Direktor Adolph Godeffroy, gründeten die Schule 1862 auf Steinwerder. Hintergrund war der stark steigende Bedarf an nautischem Nachwuchs in jenen Jahren. Nicht nur die Flotten der Hamburger Reeder wuchsen schnell, die Schiffe fuhren auch zu immer ferneren Zielen – nach Amerika, Afrika oder um das Kap der Guten Hoffnung und Kap Hoorn in den Indischen und den Pazifischen Ozean. Die verbesserte Ausbildung der Seeleute sollte für weniger Unfälle und Verluste auf See sorgen.

Zum 150. Gründungstag hat die Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg jetzt ein mit 5.000 Euro dotiertes Stipendium ausgelobt. Das Stipendium erhält der beste Schiffsmechaniker-Absolvent des Jahrgangs, der einen Notendurchschnitt

von 1,5 oder besser hat. Schiffsmechaniker streben nach ihrer Ausbildung in der Regel ein nautisches oder technisches Studium als Offiziersanwärter an. Das Stipendium soll dabei helfen, die finanziellen Belastungen durch das Studium zu kompensieren.

### Aktiv in der Ausbildungsförderung

Die Stiftung, die seit 125 Jahren besteht, ist Rechtsnachfolgerin der Seemannsschule. 1887 wurde die ursprünglich als „Actiengesellschaft“ gegründete Deutsche Seemannsschule in eine „selbstständige, rechtsfähige Stiftung nach bürgerlichem Recht“ umgewandelt. 1984 wurde der eigene Lehrbetrieb der Schule zwar eingestellt, doch bis heute und auch weiterhin fördert die Stiftung, die sich über Spenden und Zustiftungen freut, aktiv die Ausbildung des nautischen und technischen Nachwuchses an den norddeutschen Seemannsschulen von Rostock über Travemünde bis nach Elsfleth an der Weser.

Die Deutsche Seemannsschule startete ihren Betrieb am 1. Dezember 1862 nach nur neunmonatiger Vorbereitungszeit. Das erste Schulgebäude befand sich bis 1889 auf Steinwerder, danach in Finkenwerder. Vor dem Internatsgebäude stand ein großes Segelschiff auf dem Schulhof für praktische Übungen an Land. Weitere Ausbildungsschiffe vom Ruderkutter bis zum Schraubendampfer stellten verschiedene



**PRAXIS:** Das Segelschiff auf dem Schulhof des Internats wurde für Übungen genutzt.

Reeder für die praktische Ausbildung auf der Elbe zur Verfügung.

Die Schüler im Alter von 13 bis 17 Jahren lebten in der Schule ähnlich wie in einem Internat. Sie schliefen allerdings wie später an Bord in Hängematten. Die Ausbildung zum Decksjungen oder Leichtmatrosen dauerte bei Schülern unter 15 zwei Jahre bzw. ein Jahr, wenn diese bereits älter als 15 Jahre waren. Das anspruchsvolle Curriculum umfasste neben Mathematik, Navigation, Geografie und praktischen seemännischen Fähigkeiten auch Englisch und Französisch. Die Ausbildung sollte der deutschen Handelsmarine „gebildete Offiziere und Kapitäne heranziehen“, hieß es damals.

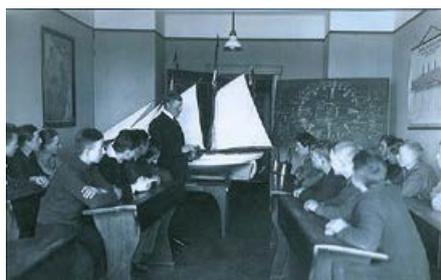
### Rüstzeug für die Karriere an Bord

Ab 1900 engagierten sich neben den Reeder-Persönlichkeiten auch verstärkt Hamburger Schifffahrtsunternehmen wie die HAPAG, deren Generaldirektor Albert Ballin ab der Jahrhundertwende Mitglied im „Curatorium“ der Stiftung war. Die Schifffahrtsunternehmen beteiligten sich an den Kosten für die Ausbildung. Bis zum Zweiten Weltkrieg bildete die Deutsche Seemannsschule Hamburg mehr als 5.700 Seeleute aus. Zu den bekanntesten Absolventen dieser Jahre gehörten Rudolf Rolin, später Kommodore der Hamburg Süd, und HAPAG-Kapitän Gustav Schröder, dessen Zivilcourage 1939 dafür sorgte, dass 937 jüdische Passagiere der „St.

Louis“ vor dem Zugriff der Gestapo gerettet und von Frankreich, Belgien, Holland und England aufgenommen wurden.

In den 1950er-, 60er- und 70er-Jahren betrieb die Deutsche Seemannsschule aufgrund der großen Nachfrage zeitweise bis zu drei Ausbildungsstätten: auf Finkenwerder, in Blankenese sowie in Bremervörde. Ab 1972 übernahm nach einer Schulreform eine Gewerbeschule den theoretischen Unterricht. Ende 1984 wurde der eigene Lehrbetrieb der Deutschen Seemannsschule eingestellt. Bis dahin hatten an ihr knapp 30.000 Seeleute ihr technisches und nautisches Rüstzeug für eine Karriere an Bord vermittelt bekommen.

Seitdem widmet sich die Stiftung – gestärkt durch eine größere Erbschaft von einem ehemaligen Schüler – der Förderung der Ausbildung an den Seemannsschulen in Norddeutschland. ■



**THEORIE:** Mathematik, Geografie, Navigation und Fremdsprachen standen auf dem Lehrplan.



### Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg

Ziel der Stiftung ist es, dabei zu helfen, die Qualität der Ausbildung zu steigern, um deutschen Seeleuten zu einer noch besseren Position in der internationalen Schifffahrt zu verhelfen. Vorsitzender des Kuratoriums der Stiftung ist Richard von Berlepsch, Leiter des Schiffsmanagements bei Hapag-Lloyd.

**Spendenkonto:** 65 00 53 201, Deutsche Bank Hamburg, BLZ: 200 700 00

**EHRENAMT:**  
Richard von Berlepsch ist Vorsitzender des achtköpfigen Kuratoriums.



Fotos: Hapag-Lloyd

# Studieren geht übers Simulieren

Ein Rundgang mit Nautik-Absolventin Stina Menzel übers Gelände der Jade Hochschule in Elsfleth.

Mittlerweile ist sie auf der „AIDamar“ als Dritte Offizierin unterwegs. Text: Katrin Zempel-Bley, Fotos: Michael Stephan

**S**ie wirkt gelassen, kennt ihre Ziele sehr genau und ist im entscheidenden Moment bestimmt. Eigenschaften, die Stina Menzel in ihrem Beruf unbedingt benötigt. Die 24-Jährige ist frischgebackene Nautik-Offizierin. Die gebürtige Cuxhavenerin hat sich nach dem Abitur um ein Nautik-Studium an der Jade Hochschule am Standort Elsfleth bemüht. „Die Hochschule genießt einen sehr guten Ruf, und das Flair ist hier ganz besonders“, findet sie. „Ich würde immer wieder in Elsfleth studieren.“ Die Atmosphäre, der Umgang zwischen Studierenden und Dozenten, die moderne technische Ausstattung und das Studentenleben haben es ihr angetan.

Menzel studiert zwischen Deich und Hunte. Es weht eine steife Brise. Von der Mensaterasse blicken wir auf Schiffe, die an der Kaimauer liegen – darunter das Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth“. Menzel kennt den Dreimast-Topgaffelschoner in- und auswendig. Schließlich hat sie schon am Steuer gestanden.

## Virtuell in Shanghai anlegen

Technikinteresse, Spaß an Mathematik und Physik, Fernweh, Gelassenheit, eine gewisse Portion Robustheit, ein stabiles Selbstbewusstsein und die Fähigkeit, gut mit sich allein sein zu können: Optimale Voraussetzungen, um eines Tages zur Kapitänin ernannt werden zu können. „All das brauche ich in diesem Beruf“, sagt sie. Die 24-Jährige kann das beurteilen. Schließlich ist sie schon während ihres Studiums zur See gefahren. Denn Praxisanteile werden am Fachbereich Nautik großgeschrieben. Sie hat Schwergut und Container befördert



TRAINING:  
Am Simulator hat  
Menzel das Gefühl  
für die Brücke  
bekommen.

und findet es völlig normal, große Schiffe über die Meere zu steuern. „Irgendwann ist es wie Autofahren“, findet sie.

Das stimmt zwar nicht ganz, wie wir im Simulator feststellen. Blitzschnell bringt sie die vielen Geräte in Bewegung, und schon nach kurzer Zeit befinden wir uns auf dem Ozean. Vor uns der unendliche Horizont. Genau diesen Blick mag sie so gern, diese Weite, diese besondere Atmosphäre. Auch wenn es stürmt, regnet und das Meer die Wellen gegen den Schiffsrumpf peitscht.

„Ich bin am Wasser groß geworden, weiß, wie es dort zugeht, und habe es immer gemocht“, erzählt sie. Dass sie als nautische Offizierin ihre Vorlieben und ihre fachlichen Kenntnisse sowie ihre Eigenschaften vereinbaren kann, begeistert sie. Hier im Simulator hat Stina Menzel das Gefühl für die Brücke bekommen. „Hier können wir kleine und große Schiffe navigieren, jede Wetterlage simulieren und,

wenn wir mögen, in Shanghai oder New York anlegen. Wir können durch die Karibik fahren oder über Elbe, Donau und Rhein. Wir können Windräder transportieren, Autos oder Passagiere“, klärt sie auf.

## Familiäre Atmosphäre

Tatsächlich fühlt es sich im Simulator an wie auf einem wirklichen Schiff. Die Geräusche, die Bewegungen, die Umwelt – alles verblüffend echt. Und dann taucht plötzlich in der Ferne Land auf. Ein Moment, den Menzel immer wieder schön findet. „Ich bin leidenschaftlich gern auf See, aber wenn ich weiß, ich kann bald einen kurzen Landgang machen, freue ich mich jedes Mal riesig“, verrät sie.

Mittlerweile stehen wir in der Bibliothek. Hier hat sie oft gegessen und Seekarten studiert. Positionsbestimmungen gehören ebenso zum Studium wie Routenplanungen. Im Manövrierbecken, gut



ARBEITSPLATZ: Stina Menzel fährt mittlerweile als Offizierin auf der „AIDAmär“.

200 Meter entfernt, hat sie gelernt, wie sich beladene und unbeladene Schiffe bei unterschiedlichem Wellengang verhalten.

Sie weiß viel über Regelungs- und Messtechnik, kann einen Sextanten bedienen, hat im Schiffsmechanikerzentrum nebenan auf dem Campus einen Schweißerlehrgang und Überlebenstraining im Kompetenzzentrum absolviert, das ebenfalls hier angesiedelt ist. „Dort trainieren die Windradspezialisten, die die Räder auf dem offenen Meer kontrollieren“, erzählt die Nautikerin.

Während wir über den Campus gehen, winken uns junge Leute zu. Diese familiä-

re Atmosphäre mag die Nautikerin. „Die meisten leben im Wohnheim, wo wir zusammen kochen und feiern, uns aber auch gegenseitig beim Lernen helfen und zusammen auf Prüfungen vorbereiten. Das ist alles sehr wichtig im Studium“, findet sie. Dass die Dozenten sie mit Namen ansprechen und für sie da sind, hält sie für einen großen Vorteil. „Wir wissen einfach, wo wir leistungsmäßig stehen, und arbeiten miteinander und nicht gegeneinander.“

Dass sie in einer klassischen Männerdomäne gelandet ist, stört die junge Frau nicht. „Das habe ich von Anfang an gewusst“, sagt sie. „Unsere Dozenten finden

das nicht nur normal, sie befürworten es, wenn Frauen Nautik studieren. Und auf See dürfen wir Frauen nicht zart besaitet sein.“

Inzwischen steht Stina Menzel als Dritte Offizierin auf der Brücke des Kreuzfahrtschiffes „AIDAmär“ von VDR-Mitglied AIDA Cruises. „Mich zieht es einfach aufs Wasser“, bekennt sie. „Nach dem Bachelor habe ich mich beworben. Als ich gerade mit dem Masterstudium angefangen hatte, kam das Angebot, dem ich nicht widerstehen konnte. Ich unterbreche deshalb mein Studium, fahre ein paar Jahre zur See und kehre dann zurück nach Elsfleth, um mein Masterstudium zu beenden.“



## Jade Hochschule

Die Jade Hochschule wurde im Jahr 2009 gegründet und liegt im Oldenburger Land.

Sie bietet 42 Studiengänge in sechs Fachbereichen. Die drei Studienorte haben eine lange Tradition in ihren Ausbildungsschwerpunkten. So geht die nautische Ausbildung in Elsfleth zurück auf das Jahr 1832. Mittlerweile befindet sich hier die größte nautische Ausbildungsstätte in Deutschland. In Oldenburg werden seit 1877 Ingenieure ausgebildet, in Wilhelmshaven wurde 1947 die Ursprungsakademie für Betriebswirte gegründet.

[www.jade-hs.de](http://www.jade-hs.de)



# „Die Schifffahrt ist ein ökologisches Transportmittel“

**Michael Cramer, Mitglied der Grünen-Fraktion im Europäischen Parlament und deren Sprecher im Verkehrsausschuss (TRAN), über die Folgen strenger Emissionsregeln für die Schifffahrt und die umweltpolitische Agenda der EU für die nächsten Jahre.** Interview: Daniel Hosseus, Christof Lauer

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT:** Herr Cramer, die von Ihnen konzipierte Fahrradstrecke Iron Curtain Trail führt von der Barentssee bis an das Schwarze Meer. Wäre auch eine reizvolle Schiffsreise!

**MICHAEL CRAMER:** Der Radwanderweg führt an den Grenzen des ehemaligen Eisernen Vorhangs entlang. So kann man Geschichte, Politik, Natur und Kultur im wahrsten Sinne des Wortes erfahren. Große Teile könnte man auch mit dem Schiff erkunden, besonders auch die baltischen Staaten – das wäre sicherlich spannend.

**DS:** Sie haben sich einerseits gegen die Fehmarnbeltquerung ausgesprochen – das ist im Sinne von Fährschiffahrtsunternehmen. Andererseits bezeichnen Sie Schiffe als Sondermüllverbrennungsanlagen. Wie passt das zusammen?

**CRAMER:** Natürlich ist die Schifffahrt ein ökologisches Transportmittel und neben der Eisenbahn das umweltfreundlichste. Im Straßenverkehr bemühen wir uns sowohl bei den Pkws als auch bei den Lkws, Emissionsgrenzen einzuführen. Ohne diese Normen hätten wir dreimal so viele Emissionen. Trotz einer Reduzierung der Abgase durch technologische Entwicklungen beim einzelnen Fahrzeug sind die klimaschädlichen Emissionen durch den gewachsenen Straßenverkehr erheblich gestiegen.

Bei den Schiffen haben wir eine Besonderheit: Ökologisch ist der Transport auf dem Wasser dann, wenn sich die Schiffe den Flüssen anpassen und nicht umgekehrt. Das gilt vor allem für die Binnenschifffahrt. Bei den Handelsschiffen müssen die Emissionen stimmen. Schweröl ist Sondermüll aus der Rohöl-

produktion und müsste normalerweise in Sondermüllverbrennungsanlagen entsorgt werden. Das wird in unverantwortlicher Weise „gelöst“, indem die Schiffe diesen Sondermüll als „normalen“ Treibstoff benutzen.

Auch die Schiffsabgase auf dem Atlantik landen irgendwann bei uns. Dabei wollen wir doch, dass auch unsere Kinder und deren Kinder eine Perspektive haben, auf diesem Planeten zu leben. Jahrzehntelang ist bei der Begrenzung der Schiffs-emissionen nichts passiert. Deshalb bin ich sehr froh, dass das Europäische Parlament und die IMO jetzt scharfe Grenzwerte beschlossen haben – allerdings mit einer langen Übergangszeit. Wir alle werden trotz der aktuellen Kritik aus der Branche davon profitieren.

**DS:** Was ist, wenn die neue Schwefelrichtlinie Unternehmen in den Ruin treibt, entweder wegen der dann zu zahlenden hohen Treibstoffpreise oder wegen der Nachrüstung teurer und noch nicht ausgereifter Technik?

**CRAMER:** Es wäre natürlich schlimm, wenn nicht rechtzeitig die entsprechende Technik verfügbar wäre. Als die Katalysatoren für Pkws eingeführt werden sollten, gab es Warnsignale aus der Automobilindustrie. Genauso war es bei den Rußpartikelfiltern. Man bräuchte noch Jahrzehnte, bis die Technik zur Verfügung stünde. Aber als die Nachbarstaaten vorgelegt haben, war die deutsche Automobilindustrie ruck, zuck fit.

Mit dieser Erfahrung im Hinterkopf glaube ich auch der Schifffahrt kein Wort mehr. Klappern gehört offensichtlich zum Handwerk. Auch wer viel Geld hat, droht

immer, morgen sei er pleite. Dabei werden durch die Schwefelrichtlinie alle Reedereien gleich stark belastet. Der Transport wird nur insgesamt teurer. Umweltfreundlicher Transport ist aber gewollt. Wir profitieren alle davon, wenn die ein oder andere sinnlose Fracht nicht mehr verschifft würde. Äpfel aus Neuseeland nach Deutschland zu bringen, finde ich verrückt. Auch deshalb sehe ich den Schwefelgrenzwerten ganz gelassen entgegen.

**DS:** Und glauben Sie nicht, dass wir in landnahen Verkehren einfach eine Verlagerung des Güterverkehrs zurück auf die Straße sehen werden?

**CRAMER:** Im Inland beobachten wir schon seit Jahren, dass mehr Güterverkehr →

## Michael Cramer

- geboren 1949 in Gevelsberg/Westfalen
- Studium Musik, Sport und Pädagogik in Mainz, Referendariat in Berlin
- 1977 – 1995 Lehrer
- 1989 bis 2004 Mitglied im Berliner Abgeordnetenhaus (verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- Lehraufträge an der Freien Universität Berlin (Verkehrs- und Stadtpolitik)
- seit 2004 Mitglied des Europäischen Parlaments, Sprecher der Grünen im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN).
- seit Anfang 2010 stv. Vorsitzender des „Rail Forum Europe“ und Mitglied im Beirat des Hamburger EURIST (European Institute for Sustainable Transport)
- Seit 1979 ohne Auto mobil





**„Dass ein havariertes Schiff am Ende zu seinem Flaggenstaat fahren muss, ist antieuropäisch bis zum Exzess.“**

**MICHAEL CRAMER,**  
GRÜNEN-EUROPAABGEORDNETER

→ von den Binnenschiffen auf die Straße verlagert wird. Das weite Netz der Binnenwasserstraßen hat natürlich Nachteile. Auch dauert der Transport zu lange. Das darf aber kein Grund sein, von den Emissionszielen auf See abzurücken. Im Gegenteil: Die eventuell eintretende Verlagerung auf die Straße ist ein weiteres Argument dafür, endlich auch die klimaschädlichen Folgen des Straßenverkehrs stärker zu belasten. Dafür kämpfe ich schon seit Jahren.

**DS:** Das zweite große Umweltthema ist natürlich der Klimaschutz. Teilen Sie die Einschätzung, dass Schiffe das energieeffizienteste Transportmittel darstellen? Welche Rolle spielen sie in der grünen Verkehrspolitik?

**CRAMER:** Ein Schiff auf hoher See braucht keine teure Infrastruktur wie Autobahnen oder Schienen. Natürlich ist es besser, wenn ein Schiff über das Meer fährt und nicht viele Lkws über die Straßen donnern. Venedig z. B. ist eine tolle Stadt, weil es dort keinen Lärm durch Autoverkehr gibt. Die Emissionen sind aber wegen der vielen Schiffe im Hafen höher als in Berlin oder Wien. Im Mittelmeer haben wir noch keine so strengen Grenzwerte wie in Nord- und Ostsee. Wir brauchen sie aber an allen Küsten, damit es keine Wettbewerbsverzerrungen gibt. Außerdem können wir beobachten: Dem ersten Schritt an der Ostsee folgen weitere.

**DS:** Die Schifffahrt ist die erste Branche überhaupt, für die es international verbindliche Klimaschutzregeln gibt, mit dem Energy Efficiency Design Index (EEDI) und mit Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). Bei den Schiffsemissionen favorisiert die Schifffahrt eine weltweit gültige und auf den Treibstoffverbrauch abzielende Abgabe. Unterstützen Sie diesen Weg?

**CRAMER:** Ich bin für die pragmatischste, effizienteste und am schnellsten zu realisierende Lösung. In der Luftfahrt habe ich mich für eine Kerosinsteuer eingesetzt. Die Airlines wollten lieber den Zertifikatehandel, weil er für sie günstiger ist. Sie

sind von der Kerosinsteuer und auf internationalen Verbindungen – im Gegensatz zur Bahn, die das alles bezahlen muss – auch von der Mehrwertsteuer befreit. Daraus folgt, dass die Airlines jedes Jahr 30 Mrd. Euro vom europäischen Steuerzahler bekommen. Das ist eine Wettbewerbsverzerrung par excellence!

Wenn die Schifffahrt, die von der Mineralölsteuer befreit ist und Trassenpreise nur in Ausnahmesituationen kennt, es erreicht, dass weltweit eine Abgabe auf den Treibstoff erhoben wird, dann unterstütze ich das. Die externen Kosten müssen internalisiert werden: Wer Emissionen erzeugt und damit alle belastet, darf die Kosten nicht auf die Steuerzahler abwälzen.

**DS:** Was steht noch bis 2014 auf der umweltpolitischen Tagesordnung der EU?

**CRAMER:** Dass die Grenzwerte im Mittelmeer höher sind als in Nord- und Ostsee, verzerrt zugegebenermaßen den Wettbe-

werb. Aber wer immer nur auf weltweite Lösungen setzt, kommt am Ende nicht voran. Jetzt ist der Druck da, auch im Mittelmeer strengere Regeln einzuführen. Ich bin davon überzeugt, dass es so funktioniert. Ein weiterer Punkt sind die europäischen Regelungen für Schiffshavarien. Wir sind davon ausgegangen, dass Europa aus den Unglücken der „Erika“ und der „Prestige“ Konsequenzen ziehen würde. Ich dachte immer, die Eisenbahn wäre die letzte nationalstaatlich organisierte Branche.

Aber der Fall des im Atlantik havarierten Containerschiffs „Flaminia“ zeigt: In der Schifffahrt ist es noch schlimmer. Dass in einer Notsituation nicht der nächstgelegene Staat eine Anlaufgenehmigung für einen Hafen ausstellt, sondern ein havariertes Schiff am Ende zu seinem Flaggenstaat fahren muss, ist absurd. Das ist antieuropäisch bis zum Exzess. Wir hatten kürzlich den Vertreter der EMSA im Umweltausschuss. Als ich ihn auf die „Flaminia“ ansprach, entgegnete er, dass er auf Fragen zu diesem Fall gar nicht vorbereitet sei. Bei solch einer Arbeitsauffassung kann man auch gleich die ganze Behörde schließen!

**DS:** Jedes Jahr machen mehr Menschen auf Kreuzfahrtschiffen Urlaub. Die neuen deutschen Schiffe haben einen Treibstoffverbrauch von gerade einmal drei Litern pro Passagier auf 100 km. Zudem gibt es Pläne, Kreuzfahrtschiffe in den Häfen mit Strom zu versorgen, damit sie die Dieselaggregate abstellen können. Würden Sie Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff machen?

**CRAMER:** Dass Kreuzfahrtschiffe mit ihren Emissionen nicht die Luft in den Hafenstädten verpesten dürfen, ist sehr wichtig und – wenn das gelingt – eine gute Sache. Unabhängig davon kann eine Kreuzfahrt attraktiv sein. Ich habe einmal an einer Konferenz auf einem Schiff auf der Donau teilgenommen. Der große Vorteil dabei war, dass die Podiumsteilnehmer das Schiff nicht verlassen konnten und nicht nur gesprochen, sondern auch zugehört haben. Diesen positiven Erfolg möchte ich nicht missen. ...



# Alter Seebär, junge Flotte

**Im vergangenen Herbst feierte die Hamburger Reederei Heino Winter ihr 35-jähriges Bestehen. Die Flotte besteht aus 16 Schiffen – keines älter als zehn Jahre.**

**D**ie Reederei im Alten Land besteht seit mehreren Generationen. Nach dem Zweiten Weltkrieg legte der Vater Jonny Winter den Grundstein für eine moderne Küstenmotorschiffsreederei. Mit dem Bau eines der ersten deutschen Containerschiffe, der MS „Bell Venture“ 1966 auf der Schiffswerft J. J. Sietas, brach auch in diesem Schifffahrtsunternehmen die neue Zeit an.

Wie seine Vorfahren fuhr auch Heino Winter zur See, nachdem er sein Studium im Bereich Schiffsmaschinenbau mit dem Ing. (grad.) abgeschlossen hatte. Um den stetig wachsenden Aufgaben gerecht zu werden, blieb Winter schließlich an Land – und gründete im Oktober 1977 die Reederei Heino Winter.

1978 wurde bei den Howaldtswerken Deutsche Werft AG der erste Neubau in Auftrag gegeben. Die MS „Tilia“ lief als

aufbaute, kümmerte Heino Winter sich um die technische Inspektion und die Planung der Weiterentwicklung der Reederei. Ihre Tochter Mareike, Diplom-Kauffrau mit der Zusatzqualifikation Ship Financing Manager, ist mittlerweile auch an Bord.

Zeitgleich mit der Gründung der Reederei baute Heino Winter als Ingenieur für

Das Ingenieur-Büro ist für die Schiffe der Reederei Heino Winter als Einkaufsabteilung tätig und versorgt darüber hinaus etwa 300 weitere Schiffe als Schiffsausrüster mit Ersatzteilen und technischer Ausrüstung. Die Betriebsräume lagen 20 Jahre am Hamburger Fischmarkt in Altona. Als der Lagerbedarf größer wurde, bezogen



**NEUBAU:** Mit der MS „Tasmanic Winter“ wurde im Mai 2012 der Flottenausbau abgeschlossen.

Foto: Hasenpusch



**ERFOLGSGESCHICHTE:** Heino Winter (2. v. r.) und seine Frau Gerlinde (3. v. r.) – links daneben Tochter Mareike mit Generation Nummer 3 – bilden den Mittelpunkt des Familienunternehmens.

letztes Schiff bei HDW in Hamburg vom Stapel, nachdem die Slipanlagen dort nach mehr als 100 Jahren aufgegeben wurden.

Mit der Ablieferung des ersten Schiffes teilten Heino und Gerlinde Winter sich die Aufgaben der Reederei. Während Gerlinde Winter die kaufmännische Abteilung

Schiffsbetriebstechnik das Ingenieur-Büro Heino Winter GmbH auf, das die technische Betreuung der eigenen Flotte und anderer Küstenschiffsreedereien übernahm. Aus dem Bedarf an Ersatzteilversorgung ging schließlich der Handel mit Ausrüstungsgütern hervor.

Reederei und Ingenieur-Büro ein Gebäude mit großer Hallenkapazität in Finkenwerder, in strategischer Nähe sowohl zum Hafen als auch zu Autobahn und Flughafen.

## Moderne Alleskönner

Die Flotte der Reederei umfasst 16 Schiffe. Die ältesten, die 750-TEU-Containerschiffe „Hanna Marie“ und „Lina“, werden dieses Jahr gerade mal zehn Jahre alt. Der ganze Stolz der Reederei sind die vier Neubauten der P1P-Serie: Der letzte der 166-m-Mehrzweck-Schwergutfrachter, die „Tasmanic Winter“ mit zwei 400-t-Kranen und einem 120-t-Kran, wurde erst im vergangenen Mai in Dienst gestellt und als „BBC Summer“ an die Leereraner Reederei BBC verchartert – eine „BBC Winter“ (das Schwesterschiff „Atlantic Winter“) gibt es sinnigerweise auch schon. \*\*\*

# Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

## Bremerhafen schlägt erstmals mehr als sechs Mio. TEU um

Die Bremer Häfen haben ihren Gesamtumschlag 2012 um voraussichtlich 5,3 Prozent steigern können.

Grundlage der Schätzung sind die Umschlagszahlen der ersten elf Monate. Für die Häfen Bremerhaven und Bremen wird für 2012 ein Jahresergebnis von etwa 85 (2011: 80,6) Mio. Tonnen Umschlagsgut erwartet. Davon entfallen auf Bremerhaven etwa 72 Mio., auf Bremen-Stadt etwa 13 Mio. Tonnen. Der Masengutumschlag in beiden Häfen wird auf 9,8 Mio. Tonnen geschätzt. Die Containerlogistik, das Hauptgeschäft der bremischen Häfen, steht

solide da. Europas viertgrößter Containerhafen in Bremerhaven kann für 2012 mit einem Plus von 6,3 Prozent auf etwa 6,3 Millionen TEU rechnen. Im Vorjahr wurden an der Weser 5,9 Millionen TEU umgeschlagen. 2012 stieg der Automobilumschlag auf etwa 2,2 (2011: 2,1) Mio. Fahrzeuge. Hier wird mittelfristig weiteres Wachstum prognostiziert. [www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

**ERFOLG:** Das Wachstum von Bremens Häfen erfordert einen zügigen Ausbau der Infrastruktur.

Foto: Martina Nolte



## RWI/ISL-Index im November wenig verändert

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat sich im November saisonbereinigt nur wenig verändert.

Er ist von (korrigiert) 112,2 auf 112,5 leicht gestiegen. Dies deutet auf

eine weiterhin schwache Grundtendenz des Welthandels hin. Der Index für den Oktober verringerte sich gegenüber der Schnellschätzung um 0,7 Punkte von 112,9 auf 112,2. In den Index gehen die Angaben von 72 internationalen Häfen ein, die rund 60% des weltweiten Containerumschlags tätigen. [www.isl.org](http://www.isl.org)

### RWI/ISL-Containerumschlag-Index

2008 = 100



Quelle: RWI

Foto: Port of Antwerp



**FORTSCHRITT:** Die „Argonon“ bunkert LNG.

## LNG-Versorgung in Antwerpen

Im Hafen von Antwerpen konnte erstmals ein Schiff LNG bunkern.

Die Bunkerung des niederländischen LNG-betriebenen Frachters „Argonon“ war zugleich die Premiere in einem belgischen Hafen. Weil dann verschärfte Emissionsvorschriften der IMO gelten, will Antwerpen seine Bunkerkapazitäten für LNG-betriebene Schiffe bis 2015 deutlich ausbauen. „Wir unternehmen jetzt die ersten Schritte, um dieses Ziel zu erreichen“, so Hafensprecherin Annik Dirkx. [www.portofantwerp.com](http://www.portofantwerp.com)

## Nord/LB sorgt vor

Die Krise in der Schifffahrtsbranche hat der Nord/LB im ersten Halbjahr das Ergebnis verhaselt.

Weil immer mehr Schiffsgesellschaften Probleme haben, ihre Kredite zu bedienen, stockte die Bank ihre Risikovorsorge im Kreditgeschäft von 34 Millionen auf 146 Millionen Euro auf. „Wir sind operativ weiterhin sehr gut im Geschäft, lassen angesichts der abnehmenden wirtschaftlichen Dynamik sowie der anhaltenden Schiffskrise aber auch Vorsicht walten“, sagte Vorstandschef Gunter Dunkel. Die Nord/LB wolle sich aber nicht aus dem Geschäft mit der gebeutelten Branche zurückziehen: „Die Schiffsfinanzierung wird auch zukünftig ein Kerngeschäftsfeld bleiben“, so Dunkel. [www.nordlb.de](http://www.nordlb.de)

**ZENTRALE:** Der Gewinnrückgang hat das Management nicht überrascht.



Foto: Nord/LB



**MEILENSTEIN:** Die HHLA hat das aktuell größte Containerschiff der Welt abgefertigt.

## Hamburg will für Containerriesen attraktiver werden

Ein positives Signal an Hamburg war der Anlauf der „Marco Polo“, des derzeit größten Containerschiffs der Welt.

Der Trend geht zu immer größeren Containerschiffen – die „Marco Polo“ ist hier derzeit Spitze. Doch weil sich die Elbvertiefung verzögert, setzen etwa chinesische Reedereien zunehmend Fragezeichen hinter den Standort Hamburg. Mit Rabatten versucht Hamburgs Hafen gegenzusteuern: So sollen die Hafengebühren für Großschiffe mit mehr als 390 Metern Länge ab 2013 um 3.000 Euro je Anlauf sinken. „Der Hamburger Hafen ist eine attraktive Drehscheibe für die ganz großen Schiffe. Damit er diese wichtige Funktion noch besser erfüllen kann, hoffe ich auf eine zügige Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts für den Start der Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung“, sagt Claudia Roller, Vorstands-

vorsitzende des Hafen Hamburg Marketing e.V.

Der Hamburger Hafen könne ökologisch wie volkswirtschaftlich für sein heutiges Hinterland im Vergleich zu Rotterdam oder Antwerpen deutlich punkten. Die maritime Logistikkette über Hamburg vermeidet jährlich Hunderttausende von Lkw-Fahrten, entlastet spürbar die Straßen, macht sie sicherer und vermindert Lärm und klimaschädliche Emissionen. So würden die 16.020 TEU, die auf der „Marco Polo“ Platz finden, eine Lkw-Schlange von rund 138 Kilometern Länge verursachen. Derzeit kann sie den Hamburger Hafen wegen der weiter verzögerten Fahrrinnenanpassung allerdings nicht voll beladen anlaufen und verlassen. Dadurch kann das Potenzial des Hamburger Hafens vorerst nicht voll ausgeschöpft werden. [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)

Foto: HHLA

ANZEIGE

# Vorhang auf für

# CL@HS

Corporate Learning @ Hamburg Süd



**Web-Based Training feiert bei Hamburg Süd Premiere – das Pilotprojekt zur Informationssicherheit stößt im Unternehmen weltweit auf positive Resonanz.**

**M**it dem Web-Based Training (WBT) „Informationssicherheit“ wurde im vergangenen Jahr erstmals E-Learning als offizielle Trainingsmethode in der Hamburg Süd-Gruppe eingeführt. Inzwischen haben weltweit rund 3.700 Mitarbeiter der Reedereigruppe das elektronische Lernprogramm absolviert.

Der weltweite Rollout des WBT „Informationssicherheit“ begann im Mai 2012 und wurde im Juli abgeschlossen. Das Training war für alle Mitarbeiter verpflichtend und musste innerhalb von acht Wochen im reedereieigenen Learning and Training Management System CL@HS durchgeführt werden. Dort steht es auch in Zukunft neuen Mitarbeitern zur Verfügung. Um das Lernen zu erleichtern, wird das WBT in deutscher, englischer, spanischer und portugiesischer Sprache angeboten.

## Modularer Aufbau

Das Trainingsprogramm besteht aus den Modulen A, B und C (Informationssicherheit bei der Hamburg Süd sowie Datenschutz und Informationssicherheit im Geschäftsalltag) und verdeutlicht die Thematik interaktiv an leicht verständlichen



Schaubildern. Für die Lernkontrolle sorgen einige Testfragen, die am Schluss des Trainings beantwortet werden müssen.

Verantwortlich für CL@HS sowie die didaktische Gestaltung des Pilotprojekts ist das Global Training Management Team, zu dem Ulrike König (Teamleiterin), Tina Kanzek und Kathelijne Beerepoot gehören. Den konkreten Inhalt des Lernprogramms „Information Security“ haben insbesondere Dr. Olaf Thiel, Corporate Information Security Officer der Hamburg Süd, und Tina Kanzek in Zusammenarbeit mit einem externen Content-Partner, der reflect AG, entwickelt. „Ich bin froh, dass wir das Pilotprojekt mit dem interessanten und weltweit wichtigen Thema Informationssicherheit umsetzen konnten“, resümiert Tina Kanzek.

Ebenfalls sehr zufrieden über das Ergebnis äußert sich Dr. Olaf Thiel: „Durch E-Learning haben wir eine Plattform bekommen, das Thema reedereiweit zu trainieren. Mit der weltweiten Verfügbarkeit des Trainings wird man auch der großen Bedeutung des Themas gerecht, denn Informationssicherheit geht jeden Mitarbeiter

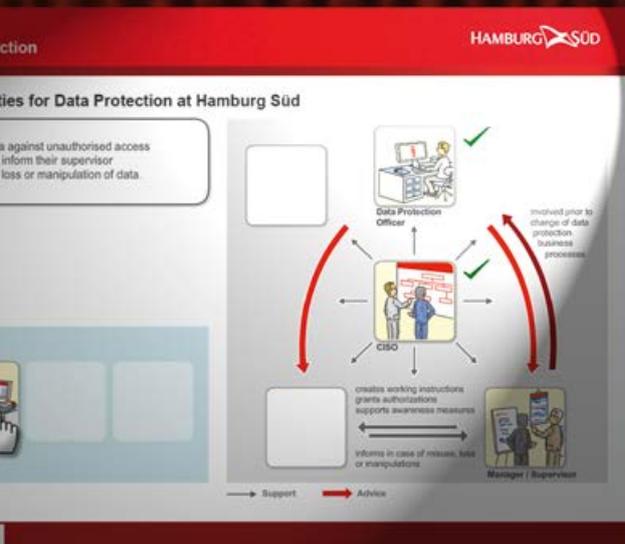
etwas an. Das WBT ist der dritte Schritt auf der IS Security Roadmap nach Einführung der Standardisierung durch HORIZON und Einbindung der IS Security in die Hamburg Süd-Betriebsprozesse.“

## Gute Vorbereitung

Das weltweite Feedback der Mitarbeiter war bislang sehr positiv und spricht dafür, dass der Einsatz der elektronischen Trainingsmethode grundsätzlich richtig ist. So beurteilten rund 85 Prozent der Mitarbeiter das WBT als qualitativ hochwertig sowie die Erklärungen als klar und verständlich. Fast drei Viertel aller Mitarbeiter befanden es als nützlich für ihren Job. 84 Prozent der Nutzer bezeichneten das Training als eine gute Vorbereitung, das Gelernte am Arbeitsplatz umzusetzen. Auffällig waren auch die zahlreichen positiven Kommentare zur Interaktivität des WBT. Auf der anderen Seite gab es auch kleinere inhaltliche Kritikpunkte, die bei einem Relaunch des Trainings berücksichtigt werden sollen.

Parallel zum Rollout des Pilotprojekts hat das Global Training Management in Zusammenarbeit mit dem Team von Paul Wenger, Global Head of Customer Order





**LERNPROZESS:** Beispiel für ein Schaubild aus dem WBT „Information Security“. Die Nutzer erkunden die Rollen inklusive ihrer Verantwortlichkeiten für Datenschutz im Unternehmen und ordnen sie so in der Grafik an, dass sie in der richtigen Beziehung zueinander stehen.

## Hintergrund: CL@HS

Im Learning and Training Management System CL@HS werden alle Schulungen der Hamburg Süd angeboten und verwaltet. Neben E-Learnings gehören dazu klassische Präsenztrainings und virtuelle Schulungen („Webinare“). Bei Letzteren sind Trainer und Trainees per Videokonferenz miteinander verbunden.

Die Mitarbeiter können das Schulungsangebot im Lernkatalog aufrufen, sich anmelden und die Trainings im Nachgang bewerten. E-Learning ermöglicht der Hamburg Süd-Gruppe, alle Mitarbeiter weltweit einheitlich und gleichzeitig zu einem bestimmten Thema zu schulen. Die Mitarbeiter wiederum profitieren davon, dass sie dieses Training individuell in ihren Tagesablauf integrieren und in ihrem eigenen Lern-tempo absolvieren können.

Fotos: Tobkatrina | Dreamstime.com, Hamburg Süd

Management, das zweite WBT „Security of Transport Chain“ entwickelt. Ziel dieses Lernprogramms ist es, die Mitarbeiter noch stärker für den Sicherheitsaspekt entlang der gesamten Lieferkette zu sensibilisieren und damit zum Wohle und zur Zufriedenheit der Hamburg Süd-Kunden beizutragen. Dabei würden Themen wie Sicherheitsbedrohungen und Sicherheitsmaßnahmen einschließlich der Sicherheitsprogramme C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism), CSI (Container Security Initiative) und ISPS (International Ship and Port Facility Security) abgedeckt, erläutert Paul Wenger: „Das



Sicherheitsbewusstsein unserer Mitarbeiter für mögliche Bedrohungen im Zusammenhang mit der Abwicklung eines Auftrags ist extrem wichtig. Sie müssen vor allem die rechtlichen Anforderungen kennen und einhalten, um ihre Arbeit adäquat ausüben und unsere hohen Qualitätsstandards erfüllen zu können.“

Seit September 2012 arbeitet das Global Training Management zusammen mit Andreas Barthel, Compliance Officer der Hamburg Süd, bereits am nächsten Trai-

ningsprogramm „Compliance“. Es wird voraussichtlich Anfang 2013 für alle Mitarbeiter weltweit zur Verfügung stehen.

## Kontinuierliche Erweiterung

Im Bereich E-Learning ist also viel Bewegung. Das Global Training Management ist sich sicher, dass diese innovative Trainingsmethode die Hamburg Süd-Gruppe bei der Umsetzung einer modernen und globalen Personalentwicklungsstrategie nachhaltig unterstützen wird.

Das Angebot elektronischer Lernprogramme zu globalen Themen soll kontinuierlich ausgebaut und das Weiterbildungsangebot der Hamburg Süd-Gruppe gezielt erweitert werden. Die bewährten Klassenraumtrainings, das wird nachdrücklich betont, wird es aber auch weiterhin geben.



**INPUT:** Tina Kanzek und Dr. Olaf Thiel waren maßgeblich an der Entwicklung des WBT „Informationssicherheit“ beteiligt.



MULTITALENT: Der Schwerlast-Mehrzweckfrachter „Rickmers Singapore“ ist zehn Jahre alt.

# Geld aus Amerika

Die Reederei Rickmers und die Investmentfirma Oaktree bilden eine strategische Partnerschaft für den Neubau von Containerschiffen.

**O**aktree Capital Management L. P. und die Rickmers Gruppe bündeln ihre Kräfte, um in den Neubau von umweltverträglichen Containerschiffen zu investieren. Es geht um acht Einheiten mit der Option auf acht weitere. Oaktree ist eine führende globale Investmentgesellschaft für alternative Anlagemodelle (s. Kasten rechts). Die Reederei Rickmers bringt ihre umfangreiche Expertise bei der Betreuung von Neubauprojekten, Schiffsmanagement und Asset Management ein. Eine Ausweitung der strategischen Partnerschaft für weitere Investitionen ist denkbar.

## Schiffe der neuesten Generation

Reedereien benötigen in zunehmendem Maße moderne und energieeffiziente Tonnage, um ihre Betriebskosten zu reduzieren. Sie sind gehalten, sich nach Lösungen umzuschauen, die es ihnen ermöglichen, ältere Tonnage außer Dienst zu stellen, während sie sparsamere Schiffe der neuen Generation in Betrieb nehmen. „Vor dem Hintergrund der anhaltenden Krise in der Schiffsfinanzierung präsentieren Oaktree und Rickmers eine neue Art der Zusam-

menarbeit zwischen dem Private-Equity-Sektor und der Schifffahrtsindustrie, um in Tonnage zu investieren, die dem neuesten Stand der Technik entspricht“, sagt Dr. Ignace Van Meenen, stellvertretender CEO und CFO der Rickmers Holding.

Oaktree suchte nach einem operativen Partner für die Bauaufsicht sowie das technische und kommerzielle Management der Schiffe. Vorgesehen ist, dass diese Dienstleistungen von Rickmers erbracht werden. Dazu gehört der sog. „Life Cycle Approach“, der Best Practices in den Bereichen Design,

**„Unsere Partnerschaft mit Oaktree ist ein positiver Schritt in der Erschließung neuer Kapitalquellen für die Schifffahrt.“**

RONALD D. WIDDOWS,  
CEO DER RICKMERS HOLDING



## Hintergrund: Investor Oaktree auf maritimem Kurs

Oaktree ist eine führende globale Investmentgesellschaft mit einem verwalteten Gesamtvermögen von mehr als 81 Mrd. USD (Stand 30. September 2012). Das Unternehmen verfolgt einen wertorientierten und risikokontrollierten Ansatz bei Investments in den Bereichen Not leidende Kredite, Unternehmensschuldtitel (u. a. hochverzinsliche und erstrangige Darlehen), Control Investing, Wandelanleihen, Immobilien und börsennotierte Aktien. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Los Angeles beschäftigt über 700 Mitarbeiter in 13 Büros weltweit. Oaktree hat Mitte 2010 mit dem Einstieg bei der Bremer Reede-



rei Beluga für Aufsehen in der maritimen Branche gesorgt. Nach der Insolvenz von Beluga formte Oaktree die auf Schwertransporte spezialisierte Reederei Hansa Heavy Lift. Die Hamburger sehen sich als Marktführer in diesem Segment.

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

Die Rickmers Gruppe ist ein international tätiger Schifffahrtskonzern mit den Geschäftsfeldern Maritime Assets, Maritime Services und Logistics Services. Rickmers managt eine Flotte von mehr als 120 Schiffen und beschäftigt 3.000 Mitarbeiter auf See und 450 an Land.

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

Bauüberwachung und Schiffsmanagement integriert und dadurch für kostengünstige, verlässliche und berechenbare Betriebsabläufe über die gesamte Lebensdauer der Schiffe sorgt. Modernes Design, das besonders die Einhaltung von Umweltvorschriften sowie Betriebs-, Lade- und Kraftstoffeffizienz berücksichtigt, steht im Fokus der Partnerschaft. Die Schiffe sollen von einer Qualitätswerft in Asien gebaut und zwischen Mitte 2014 und Mitte 2015 ausgeliefert werden.

„Unsere Partnerschaft mit Oaktree ist ein positiver Schritt in der Erschließung neuer Kapitalquellen für die Schifffahrt. Mit ihr können wir notwendige Investitionen in die Tonnage der Zukunft anstoßen und so Linienreedereien eine attraktive Alternative zu ihren bestehenden kostenintensiven Flotten anbieten“, sagt Ronald D. Widdows, CEO der Rickmers Holding.

Hermann T. Dambach, Geschäftsführer von Oaktree, ergänzt: „Wir sind der festen Überzeugung, dass die Schifffahrt

ein attraktives Investitionsfeld darstellt, in dem die Nachfrage nach sparsamer und umweltgerechter Tonnage einen stetig wachsenden Bedarf für die Einführung neuer Schiffe und Technologien mit sich bringt. Mit ihrer langjährigen Erfahrung und umfassenden Expertise in der Spezifikation und Überwachung von Neubauten, dem operativen Schiffsmanagement sowie ihrem starken Fokus auf Energieeffizienz ist die Rickmers Gruppe bei diesem Projekt der ideale Partner für uns.“



ANZEIGE

## SCHIFFSFINANZIERUNG

**SCHMUCKSTÜCK:**  
Die „Traumschiff“-Reederei  
Deilmann gehört seit Sommer 2010  
dem Münchener Private-Equity-  
Unternehmen Aurelius.

**G**leich drei erfreuliche Neuigkeiten gab es in den letzten Wochen für Fans der MS „Deutschland“: Das ZDF verlängerte den Vertrag mit der Reederei Deilmann für „Das Traumschiff“ und „Kreuzfahrt ins Glück“ bis Ende 2017 – die MS „Deutschland“ bleibt also Drehort für die erfolgreichen Fernsehserien. Das Traumschiff wird künftig von Sascha Hehn kommandiert, der früher schon als Stewart an Bord war. „Wir freuen uns sehr über die vertrauensvolle Zusammenarbeit, die so guten Bestand hat, und darüber, dass wir auch weiterhin das ‚Traumschiff‘ unserer Zuschauer und Gäste bleiben“, sagt Deilmann-Geschäftsführer Konstantin Bissias.

### Sechs Sterne aus Amerika

Nachricht Nr. 2 kommt aus Cannes: Die American Academy of Hospitality Sciences verleiht den Six Star Diamond Award 2013 an die MS „Deutschland“, die Reederei Deilmann und deren Muttergesellschaft MS „Deutschland“ Beteiligungsgesellschaft mbH. Das Kreuzfahrtunternehmen, das diese Auszeichnung das zweite Jahr in Folge erhält, ist die einzige europäische Reederei, die diese höchste Auszeichnung der Academy erhalten hat.

„Die ‚Deutschland‘ hat in der Kreuzfahrt weltweit eine ganz besondere Stellung“, begründet Academy-Präsident Joseph D. Cinque die Auszeichnung. „Der individuelle Service am Gast, die besondere Ausstattung und der konsequente Wille der Crew, sich jeden Tag neu zu über treffen, hat die Jury überzeugt.“ Die MS Deutschland habe in der internationalen Kreuzfahrt Vorbildcharakter.

### Frisches Kapital für die Lady

Die dritte gute Nachricht ist finanzieller Natur: Der MS „Deutschland“ Beteiligungsgesellschaft mbH (ISIN: DE000A1RE7V0, WKN: A1RE7V) ist es gelungen, ihre Anleihe mit einem Volumen von 50 Mio. Euro, einem Zinssatz von 6,875 % p.a. und einer Laufzeit von fünf Jahren erfolgreich im Markt zu platzieren. Auf



Foto: Deilmann Reederei

# Anlegers Traumschiff

Mit einer Anleihe sammelt die MS „Deutschland“  
50 Millionen Euro bei den Investoren ein –  
und gewinnt so ein wenig finanzielle Luft.

grund der guten Nachfrage wurde die Zeichnungsfrist für die Anleihe vorzeitig beendet. Das Emissionsvolumen beläuft sich auf 50 Mio. Euro – weniger als die geplanten bis zu 60 Mio. Euro, weil „wichtige Ankerinvestoren eine geringe Loan-to-Value-Quote zur Bedingung für ihre Zeichnung gemacht haben“. Der Handel für die MS „Deutschland“-Anleihe ist am 7. Dezember 2012 im Entry Standard für Anleihen gestartet. Die Mittelstandsanleihe wird von der Scope Ratings GmbH mit „A“ bewertet („Very good quality, low credit risk“) und erhält zusätzliche Zinssicherheit während der ersten zwei Jahre der Laufzeit durch ein Gesellschafterdarlehen.

Die Anleiheemission ist Bestandteil der neuen, kürzlich begonnenen Wachstumsstrategie der MS „Deutschland“ Beteiligungsgesellschaft mbH. Der Nettoemissionserlös der Anleihe wird zur Neuordnung der bestehenden Finanzverbindlichkeiten, für Investitionen und für allgemeine Unternehmenszwecke im Rahmen der Wachstumsstrategie verwen-

det, heißt es aus dem Unternehmen. Nach der unglücklichen öffentlichen Diskussion um Ausflagging und die Entlassung von Kapitän Andreas Jungblut läuft es wieder besser: Durch einen Ausbau des Vertriebs konnte seit Anfang des Jahres die Auslastung um rund 25 Prozentpunkte gesteigert werden. Auch der Blick ins Geschäftsjahr 2013 zeigt ein um 30 Prozent höheres Orderbuch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Nun wird auch die Finanzierung neu geordnet. Hintergrund ist, die gesteckten Wachstumsziele unabhängiger von den Bankenpartnern realisieren zu können sowie die Finanzierung nachhaltiger aufzusetzen.

Im Rahmen der neuen Strategie wolle man aus der Stärke der Markenbekanntheit wachsen und zusätzliche Geschäftsbereiche erschließen, so Bissias: „Nach erfolgreichem Abschluss einer Phase der Neuausrichtung haben wir ruhiges Fahrwasser erreicht und können uns nun voll und ganz auf die Umsetzung unserer Wachstumsstrategie konzentrieren.“

## 01 Fondsverband VGF zur AIFM-Umsetzung

Das Bundeskabinett hat den Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung der AIFM-Richtlinie beschlossen. Mit dem Gesetzentwurf wird die Basis für ein neues Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) gelegt. Das KAGB erfasst u.a. auch die Anbieter geschlossener Fonds und deren Produkte. Der Beschluss ist nach Ansicht des VGF – Verband Geschlossene Fonds e.V. – eine wichtige Etappe auf dem Weg der Integrierung geschlossener Fonds in den voll regulierten sogenannten „weißen“ Kapitalmarkt. Dieser Schritt werde von den Mitgliedern nachhaltig unterstützt. Im Vergleich zum Diskussionsentwurf vom 18. Juli 2012 enthält der Kabinettsbeschluss wichtige sinnvolle Änderungen für die Anbieter, unter anderem:

- Die Liste der zulässigen Investitionsgegenstände (Assetklassen-Liste) wurde erweitert um Investitionen in Container, Private Equity, Wald und Eisenbahn-Logistik. Sie ist zudem kein starrer Katalog mehr und sichert so für die Zukunft wichtige Produktinnovationen.
- Die Grenze zur Aufnahme von Fremdkapital wurde von 30 auf 60 Prozent angehoben. Damit wird Marktstandards Rechnung getragen.
- Die Wahlfreiheit der Anleger zwischen Ein-Objekt- und Mehr-Objekt-Fonds bleibt erhalten. Ein-Objekt-Fonds bleiben in Zukunft möglich. Neu definiert wurden risikogemischte Fonds: Sie müssen nun in mindestens drei Sachwerte investieren oder das Ausfallrisiko in anderer Form hinreichend streuen. Für sogenannte nicht risikogemischte Fonds wurde die Mindestzeichnungssumme von 50.000 auf 20.000 Euro abgesenkt.
- Die Option zur Einführung einer alternativen Verwahrstelle neben den Depotbanken wurde genutzt. Damit kann in diesem Markt ein guter Wettbewerb entstehen.
- Der Übergangsprozess nach Inkrafttreten des Gesetzes am 22. Juli 2013 zwischen KVG-Antrag, Zulassung und Produktgenehmigung wurde überarbeitet. Nun ist nicht mehr zu befürchten, dass es mit Inkrafttreten zu einem Vertriebsstopp von bis zu 14 Monaten kommt.

„Die Veränderungen zum Diskussionsentwurf waren notwendig. Denn an den neuen Rahmenbedingungen hängen volkswirtschaftlich sinnvolle Investitionen und

Arbeitsplätze. Im parlamentarischen Verfahren werden wir uns für Präzisierungen und Verbesserungen einzelner Detailregelungen einsetzen. Aber die Gesamtlinie des Entwurfes stimmt“, so VGF-Hauptgeschäftsführer Eric Romba. [www.vgf-online.de](http://www.vgf-online.de)

## 02 Oltmann will ohne Banken auskommen

Nach dem Rückzug zahlreicher großer Banken aus der Schiffsfinanzierung will die Oltmann Gruppe aus Leer als erstes Emissionshaus Schiffsprojekte auf eigene Faust umsetzen. Das berichtet die „DVZ“. Das Unternehmen bringe im Januar einen Schiffsfonds auf den Markt, der nur mit Eigenkapital von deutschen Privatanlegern auskommen soll. Bis zu 30 Mio. Euro wolle der Initiator, der zu den wenigen noch aktiven Emittenten in der deutschen Schiffsfinanzierung zählt, bis Mitte kommenden Jahres bei Investoren einsammeln. Damit sollten speziell zur Versteigerung oder zum Notverkauf stehende Mehrzweck- oder Containerschiffe übernommen und später mit Gewinn weiterverkauft werden.

Die Platzierung solle bis Juli abgeschlossen sein. Ohne den Hebel der Fremdfinanzierung könnten Fonds in der Schifffahrt zwar keine so hohe Eigenkapitalrendite wie früher erzielen. Dafür sei der Einstiegszeitpunkt günstig: Als Folge von Tonnageüberangebot und Fracht- und Charterratenverfall sind die Schiffswerte im Keller. Ein zehn Jahre altes 1.700-TEU-Containerschiff mit eigenem Ladegeschirr wird laut Clarksons heute mit einem Drittel der 26,5 Mio. USD aus dem Boomjahr 2007 bewertet. Oltmann setze auf eine zyklische Wertaufholung der Schiffe, sobald die Märkte wieder anziehen.

Bei dem neuen Eigenkapitalfonds seien verschiedene Kapitaltranchen mit unterschiedlichen Rängen vorgesehen, deren Renditeziel vom Risiko abhängt. 30 Prozent der einzuwerbenden Gelder sollten das Sicherheitskapital bilden. 55 Prozent entfielen auf das „Klassikkapital“, 15 Prozent auf das risikoreichere „Unternehmerkapital“, das besonders hoch verzinst werde. Da bei den geplanten Investitionen keine Banken mit im Boot seien, drohten auch keine Restrukturierungen, Sanierungsaufgaben oder Fälligstellungen durch Darlehensgeber, wenn sich die Cashflow-Position der Schiffe verschlechtern sollte. [www.oltmann-gruppe.de](http://www.oltmann-gruppe.de)

## 03 Lloyd Fonds will wieder wachsen

Nach Ablauf der ersten neun Geschäftsmo-nate 2012 hat die Lloyd Fonds AG ein operativ positives Ergebnis (EBIT) von 0,1 Mio. Euro (Vj. – 5,6 Mio. Euro) erzielt. Allerdings weist das Unternehmen ein negatives Konzernergebnis in Höhe von 1,9 Mio. Euro auf, das im Wesentlichen aus einmaligen Steuerveranlagungen für Vorjahre resultiert. Während sich die Platzierungszahlen im Neun-Monats-Vergleich von 29,4 Mio. Euro auf 18,8 Mio. Euro reduzierten, blieben die Umsatzerlöse des Konzerns mit 10,0 Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (10,5 Mio.) nahezu konstant.

Langfristiges strategisches Ziel des Unternehmens bleibt es, in den kommenden Jahren in den Kernassetklassen verlorene Marktanteile zurückzugewinnen. „Es ist unser Ziel, auch im kommenden Jahr sowohl im Immobilienbereich als auch in der Schifffahrt wieder zu wachsen“, so Vorstandschef Dr. Torsten Teichert. [www.lloydfonds.de](http://www.lloydfonds.de)

## ZWEITMARKT

### 04 Schwaches Jahr geht schwach zu Ende

Das Handelsvolumen im Zweitmarkt für geschlossene Fonds steigt auch zum Jahresende nicht signifikant. „Es ist zumindest erfreulich, dass der Handel im Segment der Schiffe langsam wieder zunimmt“, so Björn Meschkat, Vorstand der Deutschen Zweitmarkt AG. Die Nachfrage nach geschlossenen Immobilienfonds sei dagegen ungebrochen.

Im November vermelden die Teilnehmer im Zweitmarkt für geschlossene Schiffsfonds 139 öffentliche Handelsabschlüsse mit einem Gesamtvolumen von nominal rund 4,33 Mio. Euro. Der durchschnittliche Kurs aller Transaktionen beträgt 25,62 (Oktober: 24,89) Prozent). Das Ranking der besten Schiffsfonds der Emissionshäuser führt mit 82,0 Prozent der MCE 01 Zweitmarktportfolio an. Auf Rang zwei folgt mit 70,5 Prozent der CFB-Fonds 158, investiert in den Gastanker MT „Julia“. Den dritten Platz belegt mit 61 Prozent das 6.750-TEU-Containerschiff „Northern Majestic“ der Norddeutschen Vermögen. Schlusslicht im November bildet erneut der HCI Shipping Select XI. [www.deutsche-zweitmarkt.de](http://www.deutsche-zweitmarkt.de)

## INDIZES



### Maritime Jahresend-Rallye

Zum Jahresende haben mehrere gelistete maritime Unternehmen noch eine kleine Rallye hingelegt. Wie das Gesamtjahr fiel diese aber bescheiden aus.

Das führende Kreuzfahrtunternehmen Carnival Corporation (CCL) brachte es auf einen Kurs von fast 40 Dollar – ein Dreimonatshoch. Damit verdienten sich die Amerikaner zahlreiche Kaufempfehlungen. Mit dazu beigetragen hatte der anhaltende Erfolg der deutschen Tochter AIDA Cruises.

Fast acht Prozent zulegen konnte auch der „blaue Riese“ aus Dänemark. Die Aktien von AP Moeller Maersk stiegen allein im Dezember um fast acht Prozent, was allerdings nicht unbedingt das Verdienst der Schiffsabteilung war.

Gar um 20 Prozent legten die seit 2008 arg gebeutelten Aktien von Hyundai Heavy In-

dustries zu. Das war aber Aufregung auf niedrigem Niveau, denn das Unternehmen hat seit 2011 mehr als die Hälfte seines Wertes verloren und noch kräftigen Nachholbedarf.

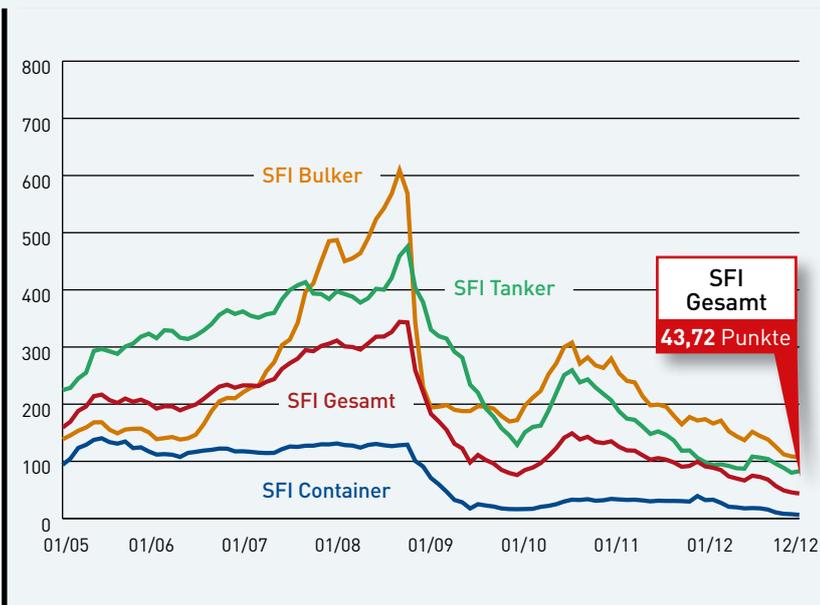
Kein nennenswerter Trend ist dagegen bei graeco-amerikanischen Schwergewichten wie Dryships (DRYS) und Genco (GNK) erkennbar: Die Kurse blieben stabil tief.



Foto: iStockphoto/craftvision

Quelle: RWI/ISL, Stand Dezember 2012

### SFI TKL.Ship: Leichter Anstieg bei Tankern, Minus bei Containerfrachtern und Bulkern



Quelle: TKL-Fonds, Stand 20.12.2012

Der SFI Gesamtindex verzeichnete gegenüber dem Vormonat einen Rückgang von ca. 4,3 Prozent.

Die Charraten für Containerschiffe verzeichneten in fast allen Größensegmenten einen leichten Rückgang. Die Neubaupreise blieben weitgehend konstant, die Second-Hand-Preise sanken.

Bei den Tankern verzeichneten Charraten und Neubaupreise fast durchgängig einen leichten Anstieg bzw. blieben stabil. Lediglich bei VLCC-Tankern gab es einen moderaten Rückgang. Die Second-Hand-Preise lagen in fast allen Größensegmenten leicht im Plus oder blieben auf Vormonatsniveau – außer bei Suezmax- und VLCC-Tankern.

Bei den Bulkern sind die Charraten in fast allen Größensegmenten gefallen. Die Neubaupreise sowie die Second-Hand-Preise blieben weitgehend stabil. Lediglich die Second-Hand-Preise für Panamax-Bulkern gingen erneut leicht zurück. Der etwas stärkere USD schwächte die negative Indexentwicklung ein wenig ab. [www.boersenag.de](http://www.boersenag.de) [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)

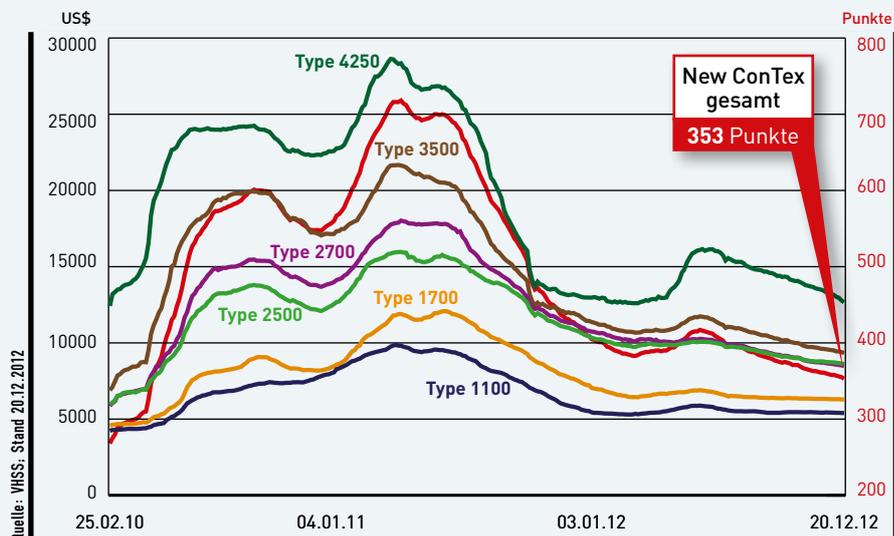
Burg Brauh Ing. (Wal)	24,50	7,20	195,00	58,49	34	16,50	271,00	30,50
Burg Brauh Rav. (Wal)	1020,00	24,80	8,60	4,80	0	4,00	16,50	285,00
Burgbad Vz (Wal)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	103,00	3,98	18,80
BUS St (Wal)	9,85	276,00	1035,00	18,50		104,00	103,00	4,50
BUS Vz (Wal)		9,85	350,00	997,50		19,80	178,00	104,50

## New ConTex: Index verliert, doch 4.250-TEU-Klasse über Vorjahr

Der New ConTex gab zum Jahresende weiterhin nach. Nur die 4.250-TEU-Schiffe lagen weiterhin über Vorjahresniveau

Während sich das Jahr 2012 dem Ende neigt, gab es im Containermarkt nur wenig beachtenswerte Marktaktivitäten. Darüber hinaus wird mit Blick auf das chinesische Neujahrsfest im Februar 2013 auch in der nächsten Zeit nicht mit einer Marktbelebung gerechnet. In der Folge sank der New ConTex erneut und erreichte diese Woche 353 Punkte, was ein Rückgang von 0,8 % gegenüber der letzten Woche bedeutet. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von rund 14 % oder 57 Punkten. Wie bereits in den vergangenen Wochen ist der große Rückgang bei der Größenklasse 4.250-TEU zu beobachten (-299 USD oder 2,3 %).

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



ANZEIGE

## VERSICHERUNGEN

### VHT mahnt zur Wachsamkeit beim Bunkern

Von Michael Hollmann

**Brennstoffverunreinigungen sind ein Dauerproblem im Schiffsbetrieb. Trotz Qualitätsnormen und Lieferstandards wird an vielen Hafenplätzen immer wieder minderwertige Ware angeboten, die zu schweren Maschinenschäden führen kann. Um Schlimmeres zu vermeiden, muss die Besatzung frühzeitig auf technische Störungen reagieren.**

Zu hoher Sedimentanteil in schwefelarmem Brennstoff in New Orleans; überhöhte Kaliumwerte bei Lieferungen in Panama; zu hoch verdichteter Bunker im Hafen Santos... Tag für Tag stoßen Prüffirmen für Schiffsbrennstoffe wie DNV Petroleum Services bei ihren Analysen auf schwere Qualitätsproble-

für sich. Der VHT, der sich in den vergangenen Jahren um immer mehr Maschinenschäden kümmern muss, hat das Thema eigens auf die Tagesordnung des diesjährigen Trainingscamps „Wer zahlt? P&I oder H&M?“ gesetzt.

#### Aufmerksame Crew gefragt

An der Veranstaltung in Bremen nahmen Ende November rund 220 Mitarbeiter aus Reedereien, Versicherungs- und Maklerfirmen teil. Schadensexperte Wetzels machte klar, dass es vor allem auf die Früherkennung und den sachgemäßen Umgang mit Verunreinigungen ankommt. Denn bis Schäden an der Maschine auftreten, sei das häufig „ein länge-

re hat daraus keine Schlüsse gezogen“, kritisierte Wetzels. Das ging so über Wochen – bis die Maschine ausfiel. Fälle wie dieser werfen die Frage auf, „ob sich Besatzungen überhaupt mit den Systemen an Bord auskennen“. Bestimmte Faktoren wie Spülsequenzen, Abgastemperatur oder Änderungen im Schlammanfall lieferten eindeutige Warnzeichen. Würden sie falsch eingeschätzt, trage das Bordpersonal eine Mitschuld an der Eskalation von Schäden. Allerdings sei mangelnde Qualität des Schweröls nicht immer der entscheidende Grund. Mitunter werde der Brennstoff an Bord nur falsch weiterverarbeitet (Erwärmen, Separation etc.).



**RISIKO:**  
Den Reedereien wird oft Bunker in schlechter Qualität unterjubelt – mit teilweise dramatischen Folgen.

Foto: Lidian Neeleman | Dreamstime.com

me und schicken Warnungen an Reedereikontore und Schiffe rund um den Globus.

#### Hohe Zahl von Warnungen

Doch da haben Schiffe das verschmutzte Schweröl längst gebunkert. Denn die Proben, die in den Laboren untersucht werden, werden direkt bei der Übergabe genommen. „Es dauert fünf bis sieben Tage, bis die Messergebnisse vorliegen“, so der Schiffbauingenieur Kay Wetzels, Schadenssachbearbeiter im Hamburger Büro des Vereins Hanseatischer Transportversicherer (VHT).

Welche Dimension das Problem weltweit hat, lässt sich nur erahnen. Statistiken über Schäden, die aus verschmutztem Bunker resultieren, gibt es kaum. Die hohe Anzahl von Warnungen, die auch von den P&I Clubs an die Reedereien weitergegeben werden, spricht

für einen „Prozess“, so Wetzels. „Das ist nichts, was über Nacht passiert.“ Um Unregelmäßigkeiten, die auf verunreinigten Bunker hindeuten, im Betrieb erkennen und entsprechend reagieren zu können, bedarf es einer gut ausgebildeten Besatzung. Das verdeutlichte der Experte an einem konkreten Schadensfall.

Ein in Deutschland versichertes Schiff hatte Bunker an Bord genommen, der mit Styrenen (Kunststoffprodukten) verunreinigt war, die in Schweröl zu Polymeren reagieren und die Kraftstoffleitungen verstopfen. Eigentlich hätten die Assistenten im Maschinenraum misstrauisch werden müssen, als die Kraftstofffilter in immer kürzeren Abständen vollliefen. Die Crew habe die Rücklauffilter statt 10- bis 15-mal schließlich 200-mal pro Tag spülen müssen. „Die Besatzung hat gemerkt, dass etwas nicht funktioniert. Aber

Eindeutige Schuldzuweisungen an den Bunkertierlieferanten sind aufgrund lückenhafter Spezifikationen und Brennstoffnormen oft schwierig. Das Spektrum der Verunreinigungen hat sich durch Entwicklungen im Raffineriesektor und strengere Limits für Kraftstoffe an Land, die aus demselben Rohöl gewonnen werden, verbreitert. So gilt die 2005er-Version des Qualitätsstandards ISO 8217 für Bunkeröl inzwischen als völlig unzureichend. Die nachgebesserte Norm 8217:2010 wird aber noch nicht flächendeckend angewendet. Zum Teil sehen sich Reeder sogar dem Druck seitens der Befrachter ausgesetzt, einer Verwendung von Bunker nach dem alten, riskanteren Standard ausdrücklich per Chartervertragsklausel zuzustimmen. Das berichteten Reedereivertreter. Vorteil für den Charterer: Seine Haftung für mögliche Schäden wird begrenzt.



## In Kürze

**Wachwechsel beim VHT.** Der bisherige Hauptgeschäftsführer der zentralen Schadensbearbeitungsstelle der deutschen Seekaskoversicherer, Dennis Brand, hat das Unternehmen verlassen. Er übernimmt bei der US-Bergungsreederei Titan Salvage die Position des Commercial Director Global. Als Nachfolger beim VHT ist Ralf Bussing, Head of Cargo Management der Schwergutreederei Hansa Heavy Lift, im Gespräch.

**Risikozone verkleinert.** Die dänische Sicherheitsfirma Risk Intelligence hat das Hochrisikogebiet am Horn von Afrika erstmals seit 2007 verkleinert. Damit trage man dem Rückgang der Piraterie vor der somalischen Küste Rechnung, teilte die Firma mit. Das Gebiet sei nicht pauschal, sondern selektiv verringert worden, d.h. vor allem an Stellen mit erhöhter Marine- und Schiffsfahrtsaktivität. Infos: [www.marisk.dk](http://www.marisk.dk)

**Vorsicht vor Fracht-Betrügnern.** Eine Scheinfirma namens Tural Shipping & Projects mit Sitz in der Türkei soll Verloader um 100.000 USD geprellt haben. Nach Überweisung der Zahlung für Fracht- und Umschlagkosten war die Firma nicht mehr zu lokalisieren. Ein Schiff wurde nicht gestellt. Der Schutzverein Deutscher Rheder warnt derweil Reedereien vor zunehmenden Problemen bei Abschlüssen mit unbekanntem Befrachtern und Maklern in den bulgarischen Schwarzmeerhäfen.

**Loss-of-Hire-Pool hat sich bewährt.** Trotz der Versicherungssteuerpflicht hat sich der Aufbau einer eigenen Verdienstauf-Versicherung (LOH) für mehrere Hamburger Reeder ausgezahlt. Wie der Vorstandschef von Hansa Treuhand, Hermann Ebel, berichtet, liegen die Prämien für die beteiligten Schiffsgesellschaften nur halb so hoch wie bei kommerziellen LOH-Deckungen. Dem Pool gehören mehr als 100 Schiffe an.

**Strike Club hebt die Prämien an.** Der Gegenseitigkeitsverein, der die Schiffe seiner Mitglieder gegen Betriebsunterbrechungen infolge von Streiks und anderen Ereignissen versichert, erhöht die Prämien für die unterschiedlichen Deckungen um 5 bis 10%. Der Club beobachtet zunehmende Risiken aufgrund von Protesten und Arbeitsniederlegungen in Südeuropa und in Südamerika.

**SCHUTZ:**  
Nicht immer  
ist ein Schiff  
der Marine  
zur Stelle.



Foto: Bundeswehr/PizMarine

## EU-Verordnung zur Haftung von Passagierschäden

**Ab dem 31.12.2012 gilt die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See unmittelbar in den EU-Mitgliedstaaten.**

Die Verordnung regelt die Haftung von Beförderern für den Tod und Körperverletzungen von Reisenden auf See sowie für deren Gepäck, sofern die Schädigungen auf Schiffsfahrtsereignisse zurückzuführen oder durch das Verschulden des Beförderers erfolgt sind.

Wenn es ein Schiff für mehr als zwölf Personen ist, ist der Beförderer verpflichtet, eine finanzielle Sicherheit

aufrechtzuerhalten, um seine Haftung für Tod oder Körperverletzungen von Reisenden abzudecken. Die Deckungsgrenze der Sicherheit muss mindestens 250.000 Sonderziehungsrechte je Reisenden und Vorfall betragen.

Das Bestehen einer Sicherheit ist durch eine Personenhaftungsbescheinigung nachzuweisen. Für das Schiff muss sowohl eine Sicherheit zur Abdeckung von Kriegsrisiken als auch zur Abdeckung von Nicht-Kriegsrisiken bestehen. Erste Versicherungsprodukte sind – beispielsweise von GARD – jetzt auf dem Markt. [www.bsh.de](http://www.bsh.de)

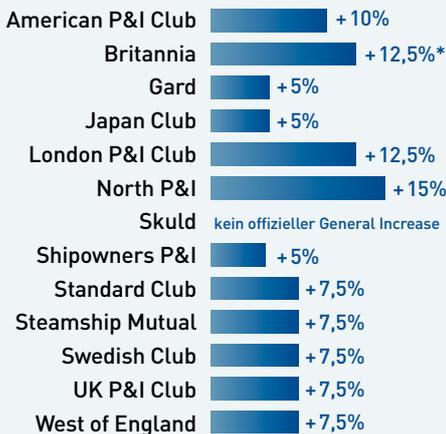
## „Schwierigste“ P&I-Verhandlungen seit Jahren

**Die Prolongation der P&I-Deckungen kommenden Februar wird nach Einschätzung des Versicherungsmaklers Willis „die schwierigste seit zehn Jahren“.**

Die Kluft zwischen Versicherern und Reedereien sei extrem groß. Die P&I Clubs stünden aufgrund schwacher Ergebnisse und hoher Schäden unter Druck, deutliche Prämienanpassungen vorzunehmen, während es für Reeder und Schiffsgesellschaften angesichts der schwachen Fracht- und Charterraten kaum Spielraum für Kostensteigerungen gebe. „Aufgrund des hohen Drucks bei allen Beteiligten werden die Verhandlungen wohl so hart geführt wie seit der Jahrtausendwende nicht mehr“, prophezeit der P&I-Bereichsleiter bei Willis Marine, Ben Abraham. Inzwischen haben auch die letzten Nachzügler aus der International Group of P&I Clubs ihre Generalerhöhungen

für 2013/14 vorgelegt. Die Vereine versichern zusammen über 90 % der weltweiten Tonnage. Die stärkste Anhebung der Prämien fordert der zweitgrößte Anbieter North P&I mit +15 %.

### P&I-PRÄMIENERHÖHUNGEN 2013/14



\* -7,5% Rabatt

Stand: 15.12.2012

# Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



**LASER:** Der Neubau nimmt in der Brennmachine bereits Formen an.



## Baubeginn des Tiefsee-Forschungsschiffs „Sonne“ bei der Meyer Werft

Mit dem Brennstart der ersten Stahlplatte hat auf der Meyer Werft in Papenburg der Bau des innovativen Forschungsschiffes „Sonne“ begonnen.

Damit setzt das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) die Erneuerung der Flotte der deutschen Forschungs-

schiffe fort. Das Schiff wird 115 Meter lang, 20,6 Meter breit und kann neben der 35-köpfigen Besatzung bis zu 40 Wissenschaftler beherbergen. Zudem bietet das Schiff Platz für bis zu 25 20-Fuß-Container mit Material an Bord. Für die deutsche Meeresforschung wird das neue Schiff Anfang 2015 zur Verfügung

stehen. Betreiber der „Sonne“ ist die Tiefseeforschungsschiff GmbH, ein Konsortium bestehend aus der Werft und der Reederei RF Forschungsschiffahrt (Bremen), das sich in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren gegen starke Konkurrenz durchgesetzt hat.

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

Foto: MEYER WERFT, BMBF

## Eistonnen machen Küste winterfest

Schleswig-Holsteins Nordseeküste ist auf den Winter vorbereitet.

Um das Fahrwasser auch bei Eisgang zu markieren, tauscht das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) im nordfriesischen Tönning die dicken, zweieinhalb Meter durchmessenden Sommer-Seezeichen gegen schlanke Wintermarkie-

rungen um. Grund: Bei Frost bilden sich im flachen Wattenmeer relativ schnell Eisschollen. Dieses Treibeis driftet mit dem Tidenstrom durch die Priele und die Fahrwasser und zerrt an den schwimmenden Seezeichen. Die Eisschollen haben solche Kraft, dass sie die Tonnen beschädigen und sogar versenken können. Die sogenannten Eistonnen bieten weniger Angriffsfläche und können in der Strömung einfach unter einer Eisscholle hindurchtauchen. Außerdem sind sie nicht so teuer wie die filigranen Sommerzeichen.

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

Foto: Eugenesergeev | Dreamstime.com

## Wissenschaft verstehen



**PREISTRÄGERIN:** Inga May vom Alfred-Wegener-Institut in Potsdam macht Wissenschaft verständlich.

Dr. Inga May vom Alfred-Wegener-Institut in Potsdam hat für ihren Vortrag „Dem arktischen Permafrost auf der Spur“ den ersten Preis für Verständliche Wissenschaft 2012 gewonnen.

May überzeugte das Publikum bei der Veranstaltung in Geesthacht mit ihrem Vortrag und sicherte sich den mit 2.500 Euro dotierten ersten Platz. Die junge Wissenschaftlerin begeisterte mit ihrer anschaulichen und klaren Präsentationsweise die Zuschauer.

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

Foto: Helmholtz-Zentrum Geesthacht



**WINDJAMMER:** Bei Windstärke 5 bis 6 machte das Segelschiff rund 7 Knoten.

## „Sea Cloud II“ mit Rekord

**Auf seiner Transatlantikreise kam der Kreuzfahrtsegler mächtig auf Touren.**

Die „Sea Cloud II“ ist vom 29. November bis zum 5. Dezember 15:00 Uhr Ortszeit ausschließlich gesegelt und konnte sogar jede Nacht unter Segeln ordentlich Fahrt machen: 1.061 Seemeilen wurden so zurückgelegt – bei 151 Stunden unter Segeln. Das ist Rekord bei der Reederei Sea Cloud Cruises. Selbst ein kleiner Riss im Segel konnte die Rekordfahrt nicht stoppen. Die Mannschaft ersetzte das „Groß Royal“ während der Fahrt.

Kapitän Evgeny Nemerzhitskiy ist somit seinen Kollegen und Vorgängern davongesegelt. Nicht nur Passagiere und Crew freuten sich über dieses einmalige Segelerlebnis, auch die Umwelt profitierte: Durch die Rekordfahrt wurden jeden Tag ca. fünf Tonnen Marine-diesel für die Hauptmaschine gespart.

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

Foto: SEA CLOUD CRUISES

## Kein ewiges Eis mehr in der Arktis

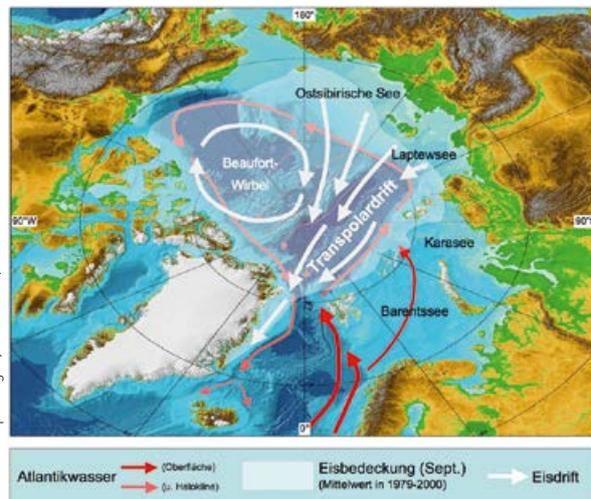
**50 russische und deutsche Wissenschaftler ziehen am GEOMAR Bilanz des Projekts „Laptewsee“.**

„Rekordschmelze in der Arktis“, titelten im September 2012 viele Medien. Hintergrund waren Satellitenbeobachtungen des Nationalen Schnee- und Eisdatenzentrums der USA. Sie bestätigten, dass das arktische Meereis die geringste Ausdehnung seit Beginn der systematischen Beobachtung hatte. Das bisherige Rekordjahr 2007 wurde noch einmal deutlich unterboten.

Die gemeinsamen Messkampagnen russischer und deutscher Forscher in den vergangenen Jahren belegen: Die Durchschnittstemperatur des Meerwassers im

arktischen Sommer ist um 3 bis 4 Grad Celsius angestiegen. Der Sommer an der sibirischen Küste ist um drei bis vier Wochen länger geworden, weil der Frühling früher und der Beginn der Meereisbildung im Herbst später einsetzt. „Das spiegelt sich auch in der Ökologie. In der Laptewsee heimische Planktonarten werden beispielsweise zunehmend durch Arten aus dem Atlantik verdrängt“, so Dr. Ekaterina Abramova vom Lena-Delta-Reservat aus Tiksi (Russland). Und das mehrjährige Eis, das über mehrere Sommer hält und fundamental für den polaren Lebensraum ist, ist aus der sibirischen Arktis verschwunden. „Die längeren Sommer haben außerdem

Einfluss auf die Menschen. Während früher schwere Herbststürme einfach über das feste Eis fegten, können jetzt Wellen schwere Schäden an der dortigen Infrastruktur anrichten“, so Dr. Heidemarie Kassens vom GEOMAR. [www.geomar.de](http://www.geomar.de)



Grafik: R. Spielhagen, AdW Mainz/GEOMAR

**KLIMAWANDEL:** Die sibirische Laptewsee und die Framstraße zwischen Spitzbergen und Grönland sind durch die Transpolar-drift verbunden.

## Glatte Haihaut für die Schifffahrt

**Schiffsrümpfe sollen künftig mit einem Anstrich nach Vorbild der Haihaut vor Bewuchs mit Algen und Muscheln geschützt werden.**

Die giftfreie Farbe, die sich auf kleinen Flächen bereits bewährt habe, soll jetzt zum Spritzlack weiterentwickelt werden, so die Deutsche Bundesstiftung Umwelt. Dazu wird das Bionik-Innovations-Centrum der Hochschule Bremen mit 350.000 Euro unterstützt. Bewuchs an Schiffsrümpfen erhöht den Kraftstoffverbrauch. Bisher eingesetzte Schutzanstriche belasten die Umwelt.

Die Bremer Forscher nahmen sich die besondere Oberflächenstruktur der Haihaut zum Vorbild. Haie besitzen auf ihrer Haut kleine Zähne („Dentikel“). Das senkt den Wasserwiderstand des

Tieres. Die ähnlich konzipierte Oberfläche des Lacks erschwert es Wasserlebewesen, sich am Schiffsrumpf zu verankern. Durch den regelmäßigen Wasserstrom wird der lose anhaftende Algenschleim mitgerissen und bildet keinen Nährboden für andere Organismen.

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

**VORBILD:** Haie bewegen sich besonders geschmeidig durchs Wasser.



Foto: Zebra0209 | Dreamstime.com



# Schiffe im Sucher

„Schiffe – eine Passion“: Der begnadete „Shipspotter“ Thomas Kunadt hat seine eindrucksvollsten Fotos in einem Buch versammelt. Die „Deutsche Seeschifffahrt“ dokumentiert es in Auszügen. Text/Fotos: Thomas Kunadt

Ich lebe und arbeite an einem Ort, an dem ich immer wieder Menschen sehe, die staunend und zum ersten Mal ein großes Schiff erblicken. Man kann sich ihre Größe wohl nur schwer vorstellen, bis man die Schiffe mit eigenen Augen gesehen hat.

Dem großen Schiff gegenüberzustehen, hat eine ungeheure Faszination! Ich kenne diesen Moment gut, seit über 16

Jahren habe ich mich mit Leib und Seele darauf eingelassen. Ein Foto zu machen hilft dann! Es hält das Objekt fest, das das große Staunen der Passanten auslöst. Auch drängen die Menschen immer wieder ganz nach vorne ans Ufer, nur um das große Schiff – scheinbar nur für sich selbst – im Bild zu haben. Mit dem Staunen kommt das Festhalten, Einsammeln, Mitnehmen, Aneignen.

Nichts anderes als die Touristen, die nach Hamburg kommen, mache ich. Doch aus ersten Zufallsbegegnungen ist eine sehr systematische Arbeit geworden. Mein Einsammeln hört zu Hause nicht auf, ich erforsche und sammle und analysiere alles das, was bekannt ist von den großen (und kleinen) Schiffen – die ich gesehen habe oder die es sonst noch gibt. Die Schiffe werden mit den Informationen kon- →

**SILHOUETTE:** Im Morgennebel auf der Elbe lässt der Containerriese sich nur erahnen.

**DURCHBLICK:**  
Der Fotograf bei der Arbeit –  
direkt vor dem Objekt seiner  
Leidenschaft. Foto: pietlowphoto



**PERSPEKTIVE:** Ein  
Containerschiff auf der  
Elbe – immer wieder an-  
ders, immer wieder neu.

→ kreter und Teile eines noch Größeren, der Schifffahrt, des Welthandels und unserer technischen Kulturgeschichte. Und am nächsten Tag gehe ich wieder los und beginne erneut zu staunen, über neue Momente und neue Schiffe. (...) Niemals ist das Bild gleich. Und nur drei Schiffe am Tag reichen schon zum Glücklichsein.

### Schiffe – Was man sehen kann

Wann wirkt ein Schiff schnittig, wann wirkt es sehr massiv? Im Grunde geht es um Masse und Linien. Es gibt viel zu sehen an so einem Schiff; und häufig gibt es viel

zu wenig Zeit, alles zu erkennen, wenn es vorbeifährt. Aus welcher Perspektive wirkt das Profil des Bugs am besten? Wie lässt sich die imposante Erscheinung eines Massengutfrachters am besten einfangen? Jedes Schiff ist ein über alle Maßen vielfältiges Objekt. Es grenzt an Anmaßung, zu sagen, man hätte es mit einem Foto „im Kasten“.

Am Bug begonnen: Wie ist das Profil? Hat das Schiff eine Nase, oder fällt der Bug gerade nach unten? Wie schneidet der Bug ins Wasser? Prangt dort vorn stolz ein Zeichen, das Wappen einer Reederei, einer Stadt, vielleicht sogar von Hamburg? Wie

ist das Schanzkleid? Ragt das Vordeck wie eine Insel heraus, oder verläuft das Deck in einer Linie? Wie unterschiedlich Anker sein können! Und ragen sie hervor, oder werden sie in Taschen versteckt?

Allein die Bordwand kann ein Bild für sich abgeben. Leuchtet sie von frischer Farbe, oder ist sie schon von vielen Reisen gezeichnet? Schimmert Rost durch die Farbe, oder sehe ich Spuren von Fendern und Leinen auf ihr? Wie sie sich im Licht verändert! Ist das Licht sehr grell, reflektiert die Sonne auf ihr, und manchmal kann man die Spanten sehen, auf denen der

**SYMBOL:** Schiffe sind Teil des „Größeren“ – des internationalen Warenaustauschs.





Stahl aufgeschweißt ist. Der Eindruck eines dünnhäutigen Schiffes entsteht – manche Ladungen brauchen auch keine dicken Wände, und in einigen Jahren waren eben die Erzpreise so hoch, dass an der Wandstärke gespart wurde.

Zahlreiche kryptische Zeichen sind auf den Rumpf gemalt: die Metermarken für den Tiefgang, ein großer Strich bedeutet einen Meter. Manchmal sieht man fünf oder sogar zehn Striche auf einmal. Bei leeren Giganten sind es fast 20 Meter überhaushohe Stahlwand. (...)

An anderer Stelle steht – in Schleppersprache – „No Tug“: Hier nicht drücken. Schlepper ziehen nicht nur, sondern müssen auch schieben, spätestens dann, wenn der Pott gegen den Wind an die Kaikante soll. Mittschiffs am Meterband ein Kreis mit einem Strich hindurch zeigt die Lademarke. Bis dahin darf das Schiff maximal abtauchen. Sie ist unterschiedlich für Salz- und Süßwasser, für den arktischen Ozean und den warmen Amazonas. Die Buchstabenkürzel daneben stehen für den jeweiligen Schiffs-TÜV, der die technische Klassifizierung durchgeführt hat. (...)

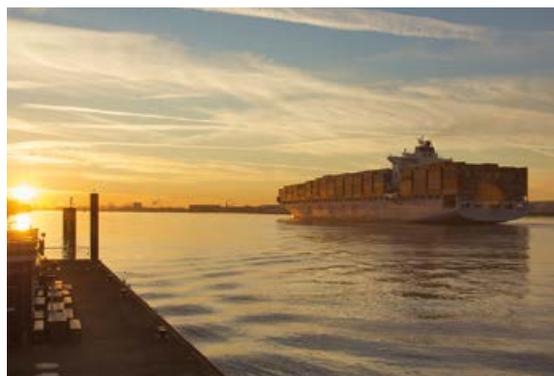
Manchmal stehen auch gigantische Lettern an der Bordwand. Sie benennen, wer das Schiff in Diensten hält, spricht: es

mit Ladung versorgt. Begonnen hat die Beschriftung der Bordwand wohl erst in den Siebzigerjahren. Früher war die Bordwand tabu. Nur der Schornstein, das Wappen am Bug und die Flagge im Mast verrieten voller Stolz, für wen der Dampfer fuhr. Die größten Lettern haben wohl die Chinesen (...). In Europa ist Groß- und Kleinschreibung geläufiger: Hapag-Lloyd oder früher auch P&O Nedlloyd. (...)

Das Brückenhaus bietet am meisten zum Entdecken: Wie viele Etagen ragt es empor? Steht jemand an der Gangway und schaut oder winkt gar zurück? Hat

das Schiff komfortable Fenster oder nur kleine Bullaugen? Früher erkannte man die Handschrift der Werft bereits an der äußeren Form des Rumpfes, an Bug- oder Heckgestaltung, heute sind die Aufbauten meist das einzige Element, das einen Hinweis auf den Bauort gibt.

Hier ist es insbesondere die Anordnung der Brücke, die Ausleger zur Seite, die Nock, backbord und steuerbord. Lädt die Nock über kräftigen schrägen Streben weit aus, oder steht sie auf Stelzen vom Grunde des Decks? Oder wurde sie wie ein kleiner Balkon gebaut, aus dem →



**STIMMUNG:**  
Vollbeladenes  
Containerschiff Kurs  
Sonnenaufgang.



**BEGEGNUNG:**  
Warenaustausch im Wortsinn –  
ein Schiff flussauf-, ein Schiff  
flussabwärts.



**SCHIFFSSÜCHTIGER:** Thomas Kunadt liegt mit  
seiner Kamera auf der Lauer.

→ Deckshaus herausragend? Trägt das Schiff einen stolzen Schornstein, oder wirkt er wie ein kleines Provisorium?

Wo sind Menschen an Bord zu sehen? Je größer die Frachtschiffe sind, desto genauer muss man schauen, um sie zu entdecken. Ist der Hafen nah, stehen sie ganz vorne und ganz hinten, mit Helm, in Bereitschaft für das Anlegemanöver. Oder sie zurren mittschiffs bereits die Gangway zu recht. Auf die Brückennock lohnt der Blick auf der Suche nach den Schiffsbewohnern immer, da winkt der Kapitän oder seine Frau oder die Gäste an Bord.

Vorne am Bug – ich kenne es von der Mitfahrt –, da ist es still. Nur ein einziges Geräusch begleitet das Bild. Das Platschen der Wellen an den Bug. Es klingt fast, als schلüge das Wasser gegen Stein, so kräftig fühlt sich das Schiff hier an. Und dann kann es passieren, dass ein kleiner Fisch

aus dem Wasser taucht, um für Momente darüber zu schweben. Auch wenn man sie am Anfang nur schwer entdeckt, so sind doch die Spuren auf dem Wasser allein ein grafisches Gedicht. Noch schwieriger, als dies zu schauen, ist es, ein Bild davon zu machen. (...)

### Schiffe – Die Arbeit des Fotografen

Der Maler hat, wenn er will, freie Hand. Er kann Wellen, Wolken, Schiffe und Möwen so gruppieren, wie sie in der Realität nie zu finden sind. Mit der Kamera muss man nehmen, was tatsächlich ist. Aber manchmal wird man draußen so überrascht, dass es jenseits der Vorstellung liegt. Es bedarf einzig der Kunst der genauen Beobachtung.

Die Arbeit eines Schiffsfotografen ist verwunderlich. Minuten- oder stundenlang wartet man, um einen einzigen →



PASSAGE:  
Containergiganten zwischen  
malerischem Blankenese und  
pulsierendem Hafen.

**WETTER:** Drohend türmen sich Wolkenmassive über den Schiffen vor der Küste.



**SKYLINE:** Deutscher Linienfrachter vor imposanter Hafenkulisse.

Schiff nur ein kleiner Bestandteil der Gesamtkomposition ist. Die Kulisse und Bühne aus Wolken und Wasser ist mir in den letzten Jahren immer wichtiger geworden.

Ein Schiff allein ist schon wunderbar, aber wenn sie sich genau dort begegnen, wo der Fotograf steht, dann ist es, als wäre die Show allein für einen selbst bestimmt. Dann wird auch der letzte innere Zweifel an der eigenen Tätigkeit genommen, das Richtige zu tun, um den besonderen Moment fotografisch zu bannen.

Mittlerweile habe ich Schiffe mehr als ein halbes Schiffsleben lang fotografisch begleitet. Bilder gemacht, auf denen sie im neuen Farbleid kamen, aber auch viele mehr, auf denen sie ihr wahres, alltägliches Wesen offenbaren, schmutzig und höchst beansprucht. Das glatte Bilderbuchbild geben sie nur wenige Wochen nach dem Werftbesuch ab. Dann, über Monate und Jahre, sind sie einfach nur Arbeitstiere. Manchmal manifestiert sich das in einer eigenen Ästhetik und ergibt wieder ein neues, anderes Bild vom Schiff. (...)

In den vielen Jahren habe ich viel ausprobiert. Ich schätze, dass ich um die 400.000-mal auf den Auslöser gedrückt habe, um ein Schiff zu fotografieren. Viele Aufnahmen habe ich verworfen. Um die 40 Prozent der Bilder befinde ich heute für gut und archiviere sie. Aber nur hin und wieder sind einige darunter, auf de-

→ Moment, Bruchteile von Sekunden, einzufangen. Oft ist es eine Zweitausendstel, um eine scharfe Aufnahme mit einem Teleobjektiv zu bekommen. Ich warte Tage, oft Monate und manchmal Jahre für diese eine, besondere Stimmung mit einem Schiff. Es ist das Warten auf den perfekten Moment. Im Grunde ist er unbezahlbar: Ich kann kein Schiff dirigieren, schon gar nicht eine halbe Flotte; und Sonne und Wolken zu schieben, das entzieht sich ebenso meiner Macht. Den perfekten Mo-

ment zu gewinnen, ist die eine Kunst. Die andere ist es, ihn richtig zu bewerten.

Es gibt Tage, da passiert so viel am Fluss, da fahren so viele Schiffe vorbei, dass es eigentlich zu viel ist. Wie lange halte ich es aus, am Wasser Ausschau zu halten, an der Elbe auf Schiffe zu warten? – War es am Anfang bei mir manchmal nur ein Bild von einem Schiff, so sind heute 20 oder 30 schnell gemacht. Es geht nicht nur um verschiedene Perspektiven, sondern auch um Details und um Fotos, auf denen das



Foto: pietowphoto

### Im Profil: „Shipspotter“ Kunadt

**Thomas Kunadt, Jahrgang 1967, ist Inhaber einer Bildagentur in Hamburg, arbeitet freiberuflich als Fotodesigner – und ist erklärter Schiffsfan.**

Kunadt kam 1991 nach Hamburg, um Musikwissenschaften zu studieren. Die Atmosphäre der Elbe mit ihren Schiffen zog ihn jedoch mehr in ihren Bann. Er begann, sie auf Fotos einzufangen und Informationen zu sammeln. Inzwischen hat er Tausende Schiffe porträtiert und sich mit seiner Schiffsfahrtsbegeisterung vielfach einen Namen gemacht. Sein Hauptaugenmerk hat er darauf gelegt, neue Sichtweisen auf die Welt der Schifffahrt zu vermitteln. Seine Recherchen als „Shipspotter“ haben ihn in die ganze Welt geführt. Veröffentlichungen u.a. „Shipspotting Hamburg – Die Schiffe, der Hafen und die Elbe“, 190 S., Murmann-Verlag, Preis: 24,50 Euro; „Hamburger Reeder und ihre Schiffe“, 232 S., Koehler-Verlag, 24,90 Euro; **NEU:** „Schiffe – eine Passion“, das wir hier auszugsweise präsentieren (Infos s. Seite 51).



**PARKPLATZ:**  
Schwarmintelligenz  
in einer der großen  
Hafenstädte der Welt.



**MOTIV:** Fliegender  
Fisch über der  
Wasseroberfläche – ein  
malerischer Augenblick.

nen ich Neues erfunden habe. Sei es durch Inspiration oder durch Zufall, einen anderen Winkel auf das immer gleiche Thema Schiff, einen anderen Anschnitt, eine andere Komposition.

Nicht im Ringen vor Ort, am Motiv, sondern in der Nachbetrachtung, manchmal erst nach Jahren, fällt mir plötzlich auf: „He, das ist ja spannend, ungewöhnlich, umwerfend. Das hab ich so noch nicht gesehen.“ So entsteht über die Jahre eine Art von Handschrift – auch wenn das Objekt eigentlich immer ähnlich bleibt. Es geht um Thema und Variation, wie in der Musik, die ich vor langer Zeit studiert habe. Und um Unverwechselbarkeit, die Meisterschaft zeigt.

Ich mag klare, kalte Luft sowie die Morgen- und Abendstunden. Warme, flimmernde Luft verbiegt optisch gerade Linien schon über wenige Hundert Meter Distanz zum Motiv. Wenn der Wind zu viel Luft dazwischenschiebt, hat man unfreiwillig einen Aquarelleffekt, der bei einem technisch detailreichen Objekt wie einem Schiff nur selten Sinn macht. Morgens kann das Licht noch sehr mild sein, ganz abgesehen von dem warmen Farbton, der eine besondere Stimmung bewirkt. Erst abends sind dann wieder rot-gelbe Töne möglich. Die Mittagssonne lässt alles gleichgültig hell erscheinen. Ein Schiff trägt dann grellweiße Deckshäuser und wirft tiefschwarze Schatten am Rumpf.

Diesen hohen Kontrastumfang meistert eine handelsübliche Kamera bis heute nicht.

Das feuchte Element in der Luft kann Freund, aber auch Feind sein. Regen ergibt frisch gewaschene Schiffe, aber im Regen hilft auch die beste Kamera nichts. Dunst drückt die Ferne weg und hilft sehr bei Bildern mit Tiefe; man muss aber nah genug an die Objekte heran, damit das funktioniert. Nebel bringt Abenteuer! Was wird er verhüllen und nicht preisgeben, was gibt er frei? Wie oft bin ich bei Nebel schon umsonst zur Elbe heruntergefahren! Das Schiff war gut zu hören, aber der dichte Nebelvorhang riss an keiner Stelle auf.

Das malerische Erscheinungsbild von Dunst und Nebel, das man sich →



WINTERSTIMMUNG: Ein Schiff der Yorker Reederei H.-P. Wegener im malerischen Hamburger Hafen.



DETAIL: Zur Sicherung der Container werden die Laschstangen kreuzweise verschraubt.

→ erhofft, ereignet sich wirklich nur drei- oder viermal im Jahr. Die Zutaten dafür sind: warmes Wasser und ein klarer Nachthimmel ohne Wind, sodass sich die Luft bis zum Morgen stark abkühlen kann. Aber wann ist man in Hamburg oder am Wasser schon mal ohne Wind? Umso wichtiger ist der Blick des Fotografen auf die Wetterlage und Vorhersage für den nächsten Morgen! Da gilt es dann auch schon einmal, den Wecker zu stellen, wenn Windstille angekündigt ist. (...)

Die besonderen Bilder gelingen meist, wenn der Wetterbericht nichts Gutes verheißt. Wenn er eigentlich rät, zu Hause abzuwettern, und man sich trotzdem losreißt. Dann passiert es, dass der Himmel kurz aufreißt und, für einen Moment, unerwartet eine Farbe im Grau auftaucht. Da ist er dann wieder: der Moment, um den es geht! Und das Wunderbarste dabei: Es ist dann wie eine Solovorstellung, keine Menschenseele weit und breit, eine private Audienz mit dem Schiff.

Wenn jeder Tag grandioses Licht und besondere Stimmungen brächte, würde ich die damit verbundene Intensität auf Dauer nicht aushalten können. Zum Glück kann man sich in Hamburg, wie wahrscheinlich

vielerorts in Deutschland und Nordeuropa, darauf verlassen, dass den grellen wieder die nächsten grauen Tage folgen. Gut für die Fotografenseele.

### Schiffe – Wie es für mich begann

Alles begann für mich mit der Wiederentdeckung von Weite, der Entdeckung von Horizont in der Großstadt – nachdem ich einige Jahre im Norden Hamburgs gewohnt und dort in der Enge zwischen den Häusern auch überwiegend meine Zeit verbracht hatte. Es muss an einem Sommerabend gewesen sein, als mich die Neugier gen Süden trieb, bis hinunter an die Elbe, an den Strand von Oevelgönne. Dort warteten Tausende von Menschen wie in einem großen Theater. Auf der Bühne: der Fluss und die Schiffe.

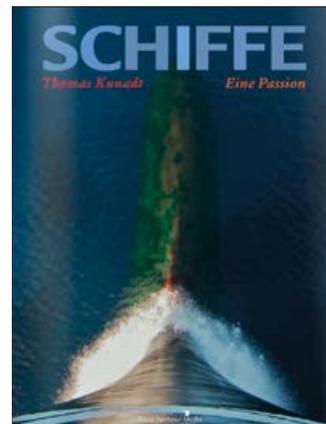
Aus dem gegenüberliegenden Lichtermeer schob sich plötzlich ein dunkler Schatten, etwas Riesiges, ohne Ende, und es bewegte sich. Nur wenige Lampen beleuchteten die schwarze Silhouette. Ein Schiff! Und was für eins! Es war riesig! Dann wurde das Motorenbrummeln lauter, kleine Satellitenschiffe bewegten sich drum herum: die Schlepper (weiß ich heute). Der Gigant stand still und begann, sich zu drehen. Eine

Riesenpirouette! Was für ein wunderbares Ereignis. Es war einer dieser Oevelgönner Momente, der mir den Impuls gab, mein Leben auf den Fluss und seine Schiffe auszurichten. Es war wie eine zweite Kindheit, so groß war das Staunen und die Aufregung, verbunden mit dem Gefühl, nach fünf Jahren Anwesenheit nun richtig in Hamburg anzukommen. Das Fotografieren hatte ich erst kurz zuvor als mein Medium entdeckt, und am Fluss mit den Schiffen fand ich nun auch mein Thema. (...)

Unzählige Male bin ich schon gefragt worden, ob ich ein „Shipspotter“ sei und ob ich geneigt sei, auch vor der Fernsehkamera zu erklären, was es damit auf sich habe. Ganz ehrlich, bevor „Shipspotting“ als Titel für mein erstes Buch vorgeschlagen wurde, war mir das Wort gänzlich ungeläufig. Aber mit einer gewissen Leidenschaft den Schiffen nachzueilen, das tat ich natürlich, und „spotting“ – „genaues

sein ist eine Ausnahme, wenn auch eine, die ich immer mehr genießen kann. Trotz der vielen Jahre am Wasser bleibt immer noch ein bisschen Distanz zu dieser anderen Welt und Respekt gegenüber denen, die auf dem Wasser leben.

Vielleicht wäre ich nicht so lange da-beigeblieben, wäre ich nicht immer wieder selbst überrascht von meinen Bildern. Nach der langen Zeit überwiegt heute die Dankbarkeit für das, was ich sehen und fotografieren durfte: Ich habe an der Golden Gate Bridge, am Bosphorus und am Skagerrak auf Schiffe gewartet. Habe den Stapellauf des größten in Deutschland gebauten Containerschiffs miterlebt. War auf Haf Rundfahrt mit einer Luxuslimousine im Regen von Keelung. Habe mit Schiffen im Blick in Hongkong, am Huangpu und der Malakkastraße gewohnt und mitten im größten Hafen der Welt auf dem Jangtse übernachtet. Habe die Top 5 der großen



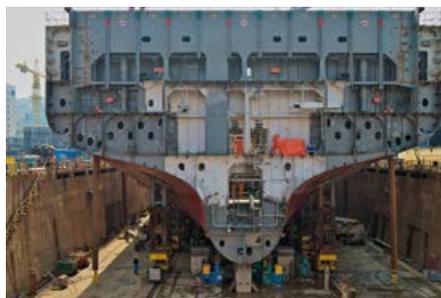
### Das Buch

Großformatiger Coffeetable-Bildband, 25,2 x 34 cm, ca. 616 S., durchgängig vierfarbig, hochwertige Ausstattung, mit Fotoregister als Beileger, Klaas Jarchow Media, Preis: 168 Euro.

[www.kunadt-schiffe-passion.de](http://www.kunadt-schiffe-passion.de)



**SICHERHEIT:** Das Schiffssegment zeigt die Struktur des Schiffsrumpfs mit Schotten.



**QUERSCHNITT:** In der Werft werden die verschiedenen Segmente am Ende zusammengefügt.



**NASE:** Der Bugwulst verstärkt durch sein Volumen den Auftrieb des Vorderschiffs.

Beobachten“ – traf es durchaus. Nur über die Art und Weise, fotografisch zu notieren, hatte und habe ich eigene Vorstellungen. Für mich wäre als Titel „Shipshooting“ treffender gewesen.

Als mein erstes Buch erschien, lagen bereits zehn Jahre Schiffsbeobachtung hinter mir, und immer noch hatte ich das Gefühl, am Anfang zu stehen. Immer noch sammelte ich jeden Tag Informationen oder fand Themen, von denen ich wieder keine Ahnung hatte. Jedes angekündigte Schiff blieb Tag für Tag Anlass, Anregung und Inspiration, hinauszugehen an den Fluss.

Eines ist klar, mein Platz ist an Land. Ich fühle mich wohl am Wasser; darauf zu

Containerhäfen innerhalb von nur zehn Tagen fotografieren können. Ich bin auf Schiffen durch die Straße von Singapur, nach Tasmanien und Teneriffa gefahren, mit ihnen durch schwedische Schären gekreuzt. Ich kenne die Perspektiven aus einem Paddelboot, von einem Fischkutter ebenso wie von einer Containerbrücke.

Bin ich besser geworden über die Jahre, perfekter als „Shipspotter“ und Fotograf? Nein! Aber vielseitiger und virtuoser. Ich mache wohl mehr Fehler als je zuvor. Und lerne am meisten aus den Fehlern. Die Passion lebt, und die Schönheit der Schiffe verpflichtet – sie zu bannen und weiterzugeben. ...



**IMPOSANT:** Die „Océan“ war mit ihren drei Decks und 118 Kanonen an Bord ein echtes Aushängeschild und von 1790 bis 1855 im Einsatz.

Foto: RAMA

# Geschichte im Maßstab



**Das Musée national de la Marine in Paris ist eines der größten Marinemuseen weltweit. Vor allem die große Sammlung von Schiffsmodellen begeistert die Besucher.** Text: Sebastian Meißner

**K**onstruktionspläne und Bauanleitungen für Schiffe, wie sie heute üblich sind, gab es vor dem 17. Jahrhundert noch nicht. Stattdessen arbeitete man mit aufwendigen Modellen, die in größerem Maßstab nachgebaut wurden. Die Modelle waren meist aus Holz und mit all ihren Details selbst kleine Kunstwerke – und wurden deshalb schnell zu beliebten Sammlerobjekten.

Ein ausgewiesener Liebhaber solcher Modelle war Henri Louis Duhamel du Monceau (1700–1782), Generalinspekteur der französischen Marine und Gründer der Schule für Schiffbau und Meerestechnik. 1748 schenkte er König Louis XV. seine gesammelten Schiffsmodelle, um sie im Louvre einer großen Öffentlichkeit zu präsentieren. 1801 wurde die komplette Sammlung mit weiteren maritimen Aus-



**INITIATOR:** Der Generalinspekteur der französischen Marine, Henri Louis Duhamel du Monceau, war leidenschaftlicher Modellsammler.

**SCHMUCK:** Die goldenen Verzierungen am Heck der „La Réale“, dem ehemaligen Flaggschiff von Louis XIV.



Foto: Pline



**EXPONAT:** Die 57 Meter lange „Réale“ kehrt in den Hafen zurück.



**LEUCHTTURM:** Diese Fresnell-Linse von 1870 ist 2,54 m hoch, hat einen Durchmesser von 1,98 m und wiegt imposante 1,5 Tonnen.

Foto: Pline



**LE CANOT IMPÉRIAL:** Die Barke von Napoleon I. wurde 1811 für die Inspektion von Antwerpen erbaut.

Foto: RAWA

stellungsobjekten in eine Marine-Galerie an der Place de la Concorde verlagert. König Charles X. entschied dann 1827, das Musée de la Marine zu bauen. Seinen heutigen Standort bezog das Museum erst 1937.

Der östliche Hang der Hauteurs de Chaillot in Paris zeigt auf die Seine. Hier steht das Palais de Chaillot, ein neoklassizistischer Prunkbau und eines der Highlights der Weltausstellung 1937, seine gebogenen Flügel und Pavillons setzen einen architektonischen Glanzpunkt. Es liegt mitten im bedeutendsten Touristenviertel von Paris und wird umrahmt vom Trocadéro, der Place des Droits de l'Homme und dem Champ de Mars.

### Blick auf Eiffelturm und Seine

Vom innenhofähnlichen Freiraum des Gebäudes hat man außerdem die berühmteste Postkartenperspektive auf den Eiffelturm und einen direkten Zugang zu den weitläufigen Terrassen der Jardins du Trocadéro. Der Hauptsitz des französischen Marinemuseums befindet sich im Passy-Flügel des Gebäudes. Weitere Außenstellen gibt es in Brest, Port-Louis, Rochefort und Toulon. Darüber hinaus sind im Gebäude das Zentrum für französische Baukunst, das Théâtre national de Chaillot und das Völkerkundemuseum beheimatet.

Das Pariser Marinemuseum gehört zusammen mit dem Marinemuseum von St. Petersburg zu den ältesten Seefahrts-museen der Welt. Schiffsmodelle, maritime Gemälde, Skulpturen, Kunstwerke: Die Ausstellung dokumentiert die Entwicklung der Seefahrt Frankreichs vom 13. Jahrhundert bis Anfang des 20. Jahrhunderts. Die Dauerausstellung zeigt vor allem Modelle von Handelsschiffen, Segelbooten, Fischer- und Sportbooten aus den letzten Jahrhun-

derten sowie zahlreiche Gemälde, Waffen, Galionsfiguren, Navigationsinstrumente, Skulpturen und Mahnzeichen. Auch moderne Modelle von Flugzeugträgern und Atom-U-Booten der französischen Marine können bestaunt werden.

### Die Barke von Napoleon

Besonders beliebt ist das Modell der Barke „Le Canot Impérial“ von Napoleon I. Das mastlose Schiff war 1811 für Napoleons Inspektion der Befestigungen von Antwerpen erbaut worden. Auch das 64-Kanonen-Schiff „Le Protecteur“, das 1760 in Toulon vom Stapel lief und Teil der französischen Flotte unter Charles Henri d'Estaing (1729-1794) in der Seeschlacht vor Grenada am 6. Juli 1779 war, ist ein Hingucker. Im Museum ist ein Modell des Schiffs im Maßstab 1:33 ausgestellt.

Das meistgefragte Schiffsmodell ist wahrscheinlich das der „Soleil Royal“ – ein Linienschiff ersten Ranges des 17. Jahrhunderts und Flaggschiff von Admiral Anne Hilarion de Costentin, genannt Tourville (1642–1701). Das 61 Meter lange Schiff hatte imposante 104 Kanonen an Bord.

Am 12. Mai 1692 führte die „Soleil Royal“ eine Flotte von 45 Schiffen an, die Kurs auf Barfleur im Norden Frankreichs nahm, wo sie in einem zwölfstündigen Gefecht den vereinigten Flotten der Engländer und Niederländer mit insgesamt 97 Schiffen herbe Verluste zufügte und sie schließlich sogar in die Flucht schlug. Das Modell besticht durch liebevolle Heckverzierungen und aufwendige Ornamentierungen.

Das Museum verfügt außerdem über ein Modellschiff-Studio, in dem man den Restauratoren bei der Arbeit zusehen kann. Sie dürfen bei der Modellpflege nur Originalmaterial wie Ebenholz und Ahorn verwenden. Abgerundet wird das Angebot durch einen Souvenir- und Buchladen. ...



Das nächste Mal gehen wir im Mystic Seaport Museum in Connecticut/USA vor Anker.



## Musée national de la Marine Paris

### ADRESSE

17 Place du Trocadéro, 75116 Paris  
Telefon: 0033 1 53 65 69 64

### EINTRITT 7 Euro

### ÖFFNUNGSZEITEN

Mo, Mi, Do, Fr: 11-18 h (dienstags geschlossen), Sa/So: 11-19 h

INTERNET [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr)



# Vorsprung durch Technik

Die erfolgreichen Absolventen der Schiffsmechaniker-Ausbildung des Jahres 2012 – wir gratulieren!

Die im Dunkeln sieht man nicht“, heißt es in Bert Brechts „Dreigroschenoper“ – ohne die im Dunkeln geht es nicht, könnte man über die Crew im Maschinenraum sagen. Die Bedeutung der Arbeit der Schiffsmechaniker an Bord eines Schiffes ist gar nicht hoch genug einzuschätzen.

Nicht nur fürs Vorwärtskommen, auch für die Sicherheit des Schiffsbetriebs leisten die Schiffsmechaniker ganze Arbeit – übrigens durchaus nicht immer unter Deck, sondern auch an Deck und auf der Brücke. Zugleich ebnet die Ausbildung zum Schiffsmechaniker weitere Karrierewege an Bord – die

nach einem Studium zum Beispiel bis in die Position des Leiters der Maschinenanlage („Chief“) führen können.

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

Illustration: Tributatum | Dreamstime.com

## Schulstandort Elsfleth

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 25.01.12 – 01.02.12	
Färber, Moritz	Döhle
Majcen, Nico	MPC
Menke, Kim-Patrick	Otto Wulf
Tippelt, Raoul	Döhle
Kölln, Alexander	Döhle
Höfker, Thole	Enercon Shipping
Kitowski, Arne	Briese
Wagner, Martin	Hapag-Lloyd AG
Plückert, Siegfried	Hartmann
Böhm, Christian	T. & H. Leer
Thielemeier, Benjamin	T. & H. Leer
Gruhle, Arne	T. & H. Leer
Wekenborg, Steffen	HS Schifffahrt
Haack, Benjamin	Unterweser Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 25.04.12 – 04.05.12	
Breitzke, Hans-Otto	Enercon Shipping
Krüger, Sabrina	Enercon Shipping
Meyne, Philipp	Briese
Pruin, Christopher	Briese
Herold, Mario	MPC
Weiske, Christoph	F. A. Vinnen
Lange, Christian	Hapag-Lloyd AG
Boddien, Robert	Hartmann
Handschuch, Franciska	Hartmann
Bleeker, Arno Abel	Briese
Büttner, Daniel	Hapag-Lloyd AG
Ocken, Henning	Neptun Crewing
Wessels, Patrick	Unterweser Reederei

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 12.07.12 – 20.07.12	
van Beckum, Sven	Döhle
Burmeister, Jan Albertus	Hartmann
Görsch, Daniel	Hartmann
Denker, Björn	Claus-Peter Offen
Brandt, Philip	Neptun Crewing
Weißsteiner, Robert	Neptun Crewing
Edzards, Sönke	BwDlz Plön
Malich-Helms, Maximilian	Rambow
Engelhardt, Andre	WSA Wilhelmshaven
Hilbrink, Jan	WSA Wilhelmshaven
Lambert, Sven	WSA Wilhelmshaven
Jürgens, Keno	WSA Wilhelmshaven
Jannssen, Simon	Hermann Buss
Bley, Keno	BwDlz Kiel
Blokisch, Andre	Wegener
de Vries, Jens	Niedersachsen Ports



Name, Vorname	Reederei
Baltschun, Jochen	Hapag-Lloyd
Bartsch, Philipp	Hapag-Lloyd
Billowie, Steven	Hapag-Lloyd
Feldmann, Ruben	Hapag-Lloyd
Lorezen, Robin	Hapag-Lloyd
Mammen, Timo	Hapag-Lloyd
Moser, Torben	Hapag-Lloyd
Sarecki, Patrick	Hapag-Lloyd
Schmid, Franz	Hapag-Lloyd
Svendsen, Kristoffer	Hapag-Lloyd
Wedel, Patrick	Hapag-Lloyd
Holtz, Steffen	WSA Emden
Nauschütt, Keno	WSA Emden
Bruns, Kevin	WSA Emden
Lehmann, Sören	Baltrum-Linie
Meis, Lennart	WSA Bremerhaven
Gredner, Helge	WSA Bremerhaven
ter Haar, Jan	T. & H. Leer
PRÜFUNGSZEITRAUM 20.11.12 – 23.11.12	
Kneidl, Florian	Rigel
Kuhlmann, Fritz	Hapag-Lloyd
Maillet, Jean David	T. & H. Leer
Reithermann, Rene	Baltrum-Linie
Kanthak, Ole	Niedersachsen Ports

VOLLBRACHT: Absolventen aus Elsfleth, Prüfungszeitraum Juli 2012.

## Schulstandort Rostock

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 30.01.12 – 03.02.12	
Atymov, Pavel	Wegener GmbH
Bockelmann, Felix	MPC
Frieß, Kevin	Petra Heinrich
Homp, Andrej	Leonhardt & Blumberg
Jahn, Nils	Rickmers
Krug, Sebastian	NSB
Rolle, Manoel	Rörd Braren
Schmidt, Karl-Heinz	NSB
Schröder, Chris	Ernst Russ
Shakouri, Anton	T. & H. Leer GmbH
van der Weg, Danny	Leonhardt & Blumberg
Voigt, Andre	NSB
Völker, Erik	NSB
Walter, Christian	NSB
Wegmann, Henning	NSB
Wille, Danny	Rörd Braren
PRÜFUNGSZEITRAUM 16.04.12 – 20.04.12	
Ellerbrock, Sven	Rickmers
Gräper, Bastian	Rickmers
Haack, Jens	German Tanker
Kayser, Leon	NSB
Keggenhoff, Martin	Rickmers
König, Dennis	Oltmann
Kretzmer, Daniel	German Tanker
Redmer, Jakob	Rickmers
Richardt, Wolf-Gernot	NSB
Spölmink, Christian	NSB

Name, Vorname	Reederei
Stalder, Rainer	Rambow
Wegner, Patrick	NSB
Wudarczyk, Stefan	E. R. Schifffahrt
Wuske, Dennis	Oltmann
PRÜFUNGSZEITRAUM 02.07.12 – 06.07.12	
Aloulou, Rene	F. A. Vinnen
Altendorf, Denis	RF Forschungsschifffahrt
Arend, Mira-Judith	NSB
Aschmann, Thore	BSH, Hamburg
Dittmann, Simon	Ahrenkiel
Dolling, David	TT-Line
Dralle, Ebbo Fritz	NSB
Gärtner, Tyll	NSB
Hassane, Carlos	Leonhardt & Blumberg
Horn, Steffen	NSB
Ide, Steven	RF Forschungsschifffahrt
Jazdzejewski, Maria	WSA Stralsund



Name, Vorname	Reederei
Kolb, Thorben	Transeste Schifffahrt
Krüger, Christopher	Leonhardt & Blumberg
Lund, Alexej	Scandlines Deutschland
Moryson, Hendrik	NSB
Nehmzow, Daniel	Briese
Peiser, Arne	Transeste Schifffahrt
Reher, Kolja	NSB
Reineke, Julian	Leonhardt & Blumberg
Rewel, Felix	Rostock Ferry Services
Schley, Sönke	NSB
Sievert, Martin	Rudolph Schepers
Weidner, Pascal	Wegener GmbH
Winter, Julia	Transeste Schifffahrt
PRÜFUNGSZEITRAUM 26.10.12 – 02.11.12	
Giebler, Ole	NSB
Karpowski, Andre	NSB
Koslik, Kevin	Frank Dahl
Mensing, Noel	NSB
Mink, Mike	NSB
Oldenburg, Tom	Frank Dahl
Potelleret, Mathieu	Rörd Braren
Rohde, Birger	NSB
Seibel, Sebastian	F. Laeisz
Struber, Rodrigo	NSB

**GESCHAFFT:** Absolventen aus Rostock, Prüfungszeitraum Juli 2012.

## Schulstandort Travemünde

Name, Vorname	Reederei
PRÜFUNGSZEITRAUM 16.01.12 – 20.01.12	
Beushausen, Nils	Columbus Shipmanagement
Bialy, Hendrik	Columbus Shipmanagement
Bogsch, Maike	Hapag-Lloyd
Buchmann, Niklas	Columbus Shipmanagement
Buschhorn, Georg	Hapag-Lloyd
Denzer, Florian	Hapag-Lloyd
Friedrichowitz, Lukas	Hapag-Lloyd
Gellert, Felix	Hapag-Lloyd
Gottschling, Niels	Hapag-Lloyd
Hansen, Björn	Hapag-Lloyd
Hansen, Constantin	Hapag-Lloyd
Katzek, Severin	Hapag-Lloyd
Keidel, Maximilian	Hapag-Lloyd
Kiss, Philipp	Hapag-Lloyd
Klissing, Jan	Hapag-Lloyd
Könighaus, Ole	Hapag-Lloyd
Kühn, Manuel	Hapag-Lloyd
Kümmritz, Nils	Columbus Shipmanagement
Lehwald, Christian	Columbus Shipmanagement
Gieseke, Annabell	Columbus Shipmanagement



**FERTIG:** Absolventen aus Travemünde, Prüfungszeitraum Januar 2012.

Name, Vorname	Reederei
Lunau, Fabian	Rambow
Matthiesen, Mareike	Hapag-Lloyd
Paatz, Volker	Columbus Shipmanagement
Peters, Andreas	Hapag-Lloyd
Renz, Jesper	Hapag-Lloyd
Rothe, Oliver	Hapag-Lloyd
Rothermund, Axel	Hapag-Lloyd
Scholz, Tim	Hapag-Lloyd
Viereck, Hanna	Hapag-Lloyd
Vogt, Matti	Hapag-Lloyd
Warner, Norman	Hapag-Lloyd
Wibel, Maraike	Columbus Shipmanagement
PRÜFUNGSZEITRAUM 26.03.12 – 30.03.12	
Becker, Johannes	Essberger Crewing
Freudenberger, David	Rambow
Kurz, Maximilian	Nimmrich & Prahm
Maß, Tim Josef	Claus-Peter Offen
Schubert, Christopher	J.-P. Wulff
Weckbrodt, Jan Klaus	M. Speck
Wegner, Jan	Fairplay
PRÜFUNGSZEITRAUM 15.06.12 – 22.06.12	
Baltes, Philipp	Columbus Shipmanagement
Bauer, Jan-Hendrik	Columbus Shipmanagement
Bullermann, Ole	Nothorn Crewing
Buttlar, Kim Patrick	BSH Hamburg
Damm, Eike Dirk	Ender Schlepp-Betriebe
Domscheit, Hans	J.-P. Wulff
Elle, Tim	Hagenah Schifffahrt
Elsemann, Sascha	BwDlz Kiel
Erich, Mats Hendrik	Büttner GmbH
Erichson, Leif	Hans Schramm & Sohn
Fricke, Michell	Nothorn Crewing
Globig, Jan-Peer	Columbus Shipmanagement
Hanert, Mattihias	Columbus Shipmanagement
Heine, Mario	Rambow

Name, Vorname	Reederei
Horns, Maximilian	Bugsier Reederei
Imhoff, Gerit	Columbus Shipmanagement
Jongeling, Finn	Bugsier Reederei
Koch, Tom-Florian	J.-P. Wulff
Koch, Jerome	Petersen & Alpers
Kröger, Tim	Lühe Engineering
Kunkowski, Daniel	Wegner GmbH
Meuche, Jan	J.-P. Wulff
Mora, Tobias Marcel	Blue Star GmbH
Pätzold, Felix	Columbus Shipmanagement
Paulig, Sascha	Columbus Shipmanagement
Reyelt, Rene	WSA Cuxhaven
Röver, Daniel	Columbus Shipmanagement
Samtleben, Finn	Bitunamel Feldmann
Sauerbier, Florian	WSA Cuxhaven
Tamm, Nick	Bugsier Reederei
Thau, Tobias	BwDlz Plön
Tober, Jonas	WSA Cuxhaven
PRÜFUNGSZEITRAUM 08.10.12 – 12.10.12	
Barth, Patrick	Hapag-Lloyd
Bersuch, Sören	Transeste Schifffahrt
Brüning, Adrian	WSA Bremerhaven
Degenhardt, Sören	Rambow
Eichmeier, Timo	Unterweser Reederei AG
Ewert, Henrik	Rambow
Gargiulo, Dario	Columbus Shipmanagement
Hering, Ubbo Wilhelm	Nimmrich & Prahm
Jasecki, Dawid	J.-P. Wulff
Knorr, Waldemar	Rambow
Martens, Christian	MPC
Peikert, John Cedric	Columbus Shipmanagement
Schmidt, Christopher	WSA Bremerhaven
Voit, Felix	Columbus Shipmanagement
Wingert, Wladislaw	Lotsbetriebsverein
Jahn, Benjamin	J.-P. Wulff

# Neue Schiffe



## SAATSEE



IMO-NUMMER	9644067	WERFT	Fassmer, Berne (D)
REEDEREI	WSA/WSV Rendsburg/Kiel	LÄNGE	25,61 m
FLAGGE	Deutschland	BREITE	8,60 m
ABLIEFERUNG	09/2012	TIEFGANG	2,70 m
TYP	Mehrzweckarbeitsschiff	MOTOR	2 x MAN B&W D2842
TONNAGE	211 BRZ	LEISTUNG	2 x 529 kW
PFAHLZUG	15 Tonnen	GESCHWINDIGKEIT	9,7 Knoten
BUGSTRAHLRUDER	150 kW E-Motor, 15 kN Schub	KLASSE	Germanischer Lloyd

## INGWAR SELMER

IMO-NUMMER	9500584
REEDEREI	Oskar Wehr
FLAGGE	Marshall Islands
ABLIEFERUNG	2011
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	31.784 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	55.733 TDW
SCHÜTTGUTVOL.	71.348 m <sup>3</sup>
WERFT	Mitsui, Ichihara (JP)
LÄNGE	189,99 m
BREITE	32,25 m
TIEFGANG	12,72 m
MOTOR	MAN B&W 6S50MC-C
LEISTUNG	9.480 kW
GESCHWINDIGK.	14,5 Knoten
KLASSE	Det Norske Veritas





## HANSA EUROPE

CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	32,20 m
IMO-NUMMER	9459412	TONNAGE	38.388 BRZ	TIEFGANG	10,50 m
REEDEREI	Leonhardt & Blumberg	TRAGFÄHIGKEIT	47.267 TDW	MOTOR	MAN-B&W 7K80ME-C9
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	3.645 TEU	LEISTUNG	31.710 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Shanghai Shipyard (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	23,3 Knoten
ABLIEFERUNG	06/2012	LÄNGE	239,47 m	KLASSE	Germanischer Lloyd



## BELLA SCHULTE

IMO-NUMMER	9453365
REEDEREI	Thomas Schulte
FLAGGE	Liberia
CHARTERER	Maersk A/S
TYP	Containerschiff
TONNAGE	40.542 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	49.892 TDW
LADEKAPAZITÄT	4.249 TEU (698 Reefer)
WERFT	Jiangsu New Yangzijiang, Jingjiang (CHN)
LÄNGE	261,03 m
BREITE	32,25 m
TIEFGANG	11 m
MOTOR	MAN-B&W 8K90ME-C
LEISTUNG	36.560 kW
GESCHWINDIGKEIT	24,4 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



## SENDA J.

CHARTERNAME	Industrial Faith
IMO-NUMMER	9506758
CHARTERER	Intermarine LLC
REEDEREI	Jüngerhans
FLAGGE	Antigua & Barbuda
TYP	Schwertgut-Mehrzweckfrachter
TONNAGE	12.810 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	14.360 TDW
WERFT	Sainty Shipbuilding, Yizheng (CHN)
LÄNGE	153,49 m
BREITE	23,80 m
TIEFGANG	8,50 m
MOTOR	Wärtsilä 6RT-flex50
LEISTUNG	9.960 kW
GESCHWINDIGKEIT	17,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

# Mittendrin statt nur dabei

MARITIME  
PORTRÄTS

Folge 38

**Eine Reise auf einem Frachtschiff ist etwas ganz Besonderes. Das fand Schifffahrtsfan Lutz Woitas schon in jungen Jahren. Als Chef der Kapitän Zylmann GmbH hat er sein Steckenferd Frachtschiff-Touristik zum Beruf gemacht.** Text: Eigel Wiese

**D**ie Liebe zur See und zur Seefahrt ist manchmal unerklärlich – selbst für Menschen, die ihr selbst verfallen sind. So ist es bei Lutz Woitas. Keiner seiner Vorfahren ist jemals zur See gefahren, er wuchs in Gifhorn im Binnenland auf, aber Schiffe zogen ihn von klein auf magisch an. Am liebsten wäre er zur See

gefahren, aber das vereitelte die Seetauglichkeitsprüfung.

Also beschloss Lutz Woitas, Frachtschiffsreisen zu unternehmen. Seine erste führte ihn im Alter von 16 Jahren von Rotterdam in Häfen Schottlands und Mittelenglands. Der Törn begeisterte ihn, trotz der immer wieder auftretenden Seekrankheit. Weitere Reisen folgten, überwiegend waren es kurze Fahrten, aber eine längere führte auch nach Ostasien. Reiste Lutz Woitas nicht auf einem Schiff, dann saß er gern dort, wo viele Schiffe vorbeikamen, und fotografierte sie. Beispielsweise am Nord-Ostsee-Kanal.

Angebot im Internet pflegt oder Reiseinteressenten berät, dann geht Lutz Woitas auch immer noch gern mal auf eine Frachtschiffreise. Einerseits, um seine Kunden besser beraten zu können, andererseits, weil die Leidenschaft für diese Reiseform bei ihm immer noch da ist.

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



REISEUNTERNEHMER: Lutz Woitas ist von der Schifffahrt beseelt.

Foto: Eigel Wiese

## Mehr als eine Urlaubsform

Eines Tages hörte er, dass Kapitän Zylmann in Kappeln an der Schlei, ein Unternehmer für Frachtschiff-Touristik, einen Büroleiter suchte. „Da habe ich mich beworben und wurde auch gleich eingestellt“, erinnert er sich heute. Erfahrungen brachte er als studierter Betriebswirt mit, Begeisterung für die Seefahrt ohnehin.

Doch nach der ersten Euphorie folgte auch Ernüchterung. „Die Gäste, die auf einem Frachtschiff mitfahren wollten, waren nicht alle so schiffsbegeistert wie ich. Manche wollten nur einfach mal eine neue Urlaubsform ausprobieren.“ Und auch nicht alle Reedereien waren leicht dazu zu bewegen, Gäste auf Frachtschiffen mitzunehmen. „Viele hatten die Vorstellung, sie müssten den Passagieren ein Unterhaltungsprogramm bieten.“

Aber die Arbeit spielte sich ein, nach einem halben Jahr wurde Lutz Woitas Geschäftsführer des Unternehmens, Anfang 2010 kaufte er es, als Gründer Peter Zylmann in den Ruhestand ging.

Wenn er nicht gerade auf der Suche nach neuen Schiffen oder Reedereikontakten ist, keine Prospekte aktualisiert, das



ATMOSPHÄRE: Durchaus gemütlich geht es in der Bordbar zu.



PERSPEKTIVE: Frachtschiffreise (hier: „Cap Blanche“, Hamburg Süd) mit Aussicht.



SYMPATHIE: Herzliche Aufnahme durch Mitglieder der Mannschaft.

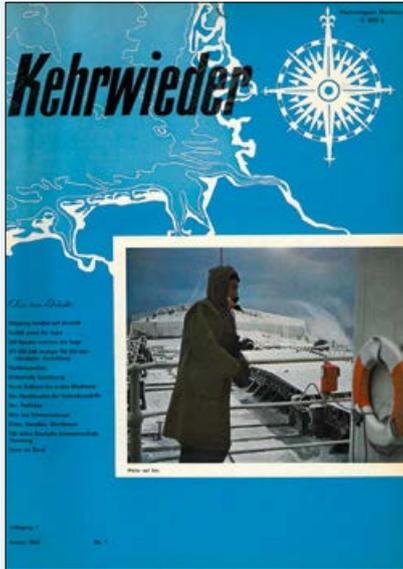
## Erdzeit, Blizzard und Polarlicht

Deutschland ist nicht Shipping-minded, die Hamburger Seemannsschule wird 100 Jahre alt. Nicht nur Blizzard und Nordlicht treffen den Betrachter.

Deutschland sei „eine seefahrende, aber keine see-denkende Nation, sondern ein kontinental denkendes und handelndes Volk“, adressiert der Wachoffizier am Peilkompass an Parlament und Regierung. „Shipping-minded“ wäre, wenn beide ihre staatlichen Aufgaben erkennen und wahrnehmen, „um den scharfen internationalen Wettbewerb unter Bedingungsgleichheit nach dem Leistungsprinzip durchstehen zu können“.

Apropos durchstehen: In Kanada bringen die Blizzards mit bis zu 200 Kilometern pro Stunde alles Lebende zum Erstarren und verwandeln den St. Lorenz-Strom in eine Eisfläche, gegen die nur Eisbrecher ankommen. Schiffe werden in „Kristallpaläste“ verwandelt (Foto o.); am Himmel tanzen wie von Zauberhand gelenkt die Nordlichter, vom leisen Knistern der elektrischen Ladungen und Entladungen begleitet. Die Abteilung Geophysik und Astronomie des Deutschen Hydrographischen Instituts hat direkt mit Erdmagnetismus und Einfluss der Sonne zu tun. Nach dem DHI-Zeitdienst richten sich neben der Seefahrt Bundesbahn und U-Bahn. Der Blitz traf offenbar einen Seemann beim Betrachten der dunkelhäutigen Schönheit, sodass er dringend einer Abkühlung bedurfte (Foto M. u. u.). Erinnerung an ferne Breitengrade. Zur 100-Jahr-Feier der Seemannsschule Hamburg amüsieren sich die Gäste köstlich über Noten und charakterliche Bewertungen der Zöglinge von 1890. Neben Mathematik, Navigation und Fremdsprachen wurden Deutscher Styl, Geographie, Praktische Seefahrerkunde, Turnen und Fechten, Schiffbauwesen und Schwimmen geprüft – fast wie bei Schauspielers.

Die ganze Ausgabe: [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)



### Aus dem Inhalt

Shipping minded auf deutsch  
Politik unter der Lupe  
240 Reeder erörtern die Lage  
271 000 DM weniger für die seemannische Ausbildung  
Flottenumschau  
Glitzernde Zerstörung  
Vom Erdkern bis in den Weltraum  
Die Nachbauten der Kolumbusschiffe  
Der Politikus  
Klar bei Schmunzelauge  
Ritter, Kavalier, Gentleman  
100 Jahre Deutsche Seemannsschule Hamburg  
Sport an Bord



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

# Neue Bücher...



**SACHKUNDE:**  
Ein bilderreiches Kompendium – der Autor ist Historiker und war Kurator des National Maritime Museum in Greenwich.

## Eine große Weltgeschichte vom Wasser her

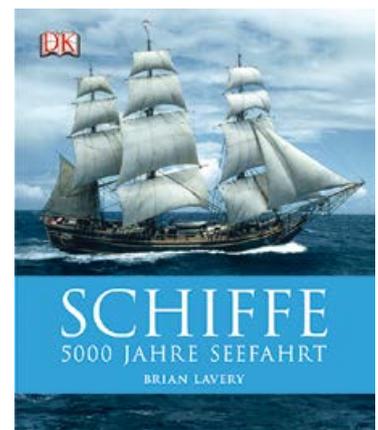
Diese Bilddokumentation ist in Zusammenarbeit mit dem National Maritime Museum in Greenwich entstanden. Sie bietet mehr als 1.500 Fotos und Illustrationen zu rund 200 wichtigen Schiffstypen aller Epochen der menschlichen Seefahrt: Handels- und Entdeckungsreisen, Kriegsführung, Fischfang und Tourismus, aber auch 18 Einzelporträts legendärer Schiffe.

Die Aufzählung der Superlative wird durch Berichte über maritime Abenteuer, historische Karten mit den Routen berühmter Seefahrer und die Biografien ebensolcher Kapitäne ergänzt. In chronologischer Folge werden die ersten „Schwimmhilfen“ wie Gufas (Fellboote) und mit Erdpech verschlos-

sene Körbe aus Schilfrohr vorgestellt. So wurde zum Beispiel der sumerische König Sargon von Akkad (ca. 2334 v. Chr.) als Neugeborener von seiner Mutter in Letzterem auf einem Fluss ausgesetzt. Die Mesopotamier fischten auf luftgefüllten Tierblasen im Tigris.

Jedes Kapitel beginnt mit einer Aufzählung historischer „Meilensteine“, an denen nachgewiesen wird, dass sich die Menschen schon bald nicht mehr nur in friedlicher Absicht auf dem Wasser bewegten. In Infokästen wird die Entwicklungsgeschichte nautischer und schiffbautechnischer Details veranschaulicht. Heute scheinen sich die Menschen zwischen Genuss- und Gewinn-

sucht über die Meere zu bewegen, so Lavery im Epilog. Man müsse nicht mehr zur See fahren, um die Welt kennenzulernen, so der Autor wehmütig weiter. Mit Glossar und ausführlichem Register. Ein dicker Brocken zum Festlesen.



**Brian Lavery:**

Schiffe. 5000 Jahre Seefahrt. 400 S., gebunden, zahlr. Abbildungen und Farbfotos.  
ISBN: 978-3-8310-2221-2. Preis: 49,95 Euro.

Fotos: Doring Kindersley Verlag

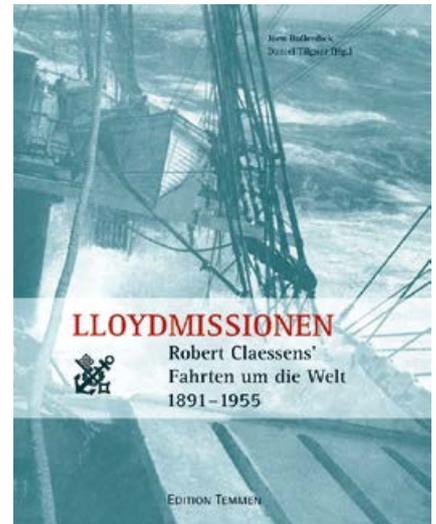
## Mit 14 auf in die Welt und zurück

Zwischen der Kindheit auf dem ostpreußischen Gut der Eltern und dem Straßenbahndirektor von Bremen in Pension lagen unter anderem rund 25 Jahre Seefahrt, zunächst als einfacher Seemann, später als Offizier.

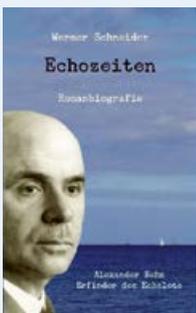
Zum größten Teil fuhr Robert Claessen für den Norddeutschen Lloyd. So nahm er an einer Südsee-Expedition über sechs Monate teil und vertrat den Norddeutschen Lloyd in Sydney bis zu seiner Internierung im Ersten Weltkrieg. Bereits Anfang der 1950er-Jahre hatte er seine Briefe an die Eltern,

Tagebuchnotizen, seinen Lebenslauf und einen Bericht über die Australienreise sowie die Betriebsaufnahme der Bremer Straßenbahn 1945 mit vielen eigenen Fotos dokumentiert. Heraus kam ein gutes Stück deutscher (Kolonial-)Geschichte.

**Jörn Bullerdiek, Daniel Tiltner (Hg.):**  
**Lloydmissionen. Robert Claessens' Fahrten um die Welt 1891-1955.** 300 S., geb., 250 Abb.  
ISBN: 978-3-8378-4024-7. Preis: 24,90 Euro



## Pionier des Schalls

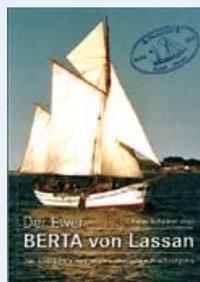


Das Buch ist dem Erfinder des Echolots, Alexander Behm, gewidmet. Behms Triebfeder war die menschliche Katastrophe der „Titanic“.

Aus Archivmaterialien und Zeitzeugenaussagen Behms wird der steinige und turbulente Weg von der Bestimmung der Wassertiefe durch Schallwellen 1912 bis zum erfolgreichen Echolot-Fabrikanten erzählt, der in der Akustik die Orientierung suchte und fand.

**Werner Schneider: Echozeiten.**  
Romanbiografie. 368 S., Broschur.  
ISBN: 1480208872. Preis: 12,95 Euro.

## Dicke Berta überlebt

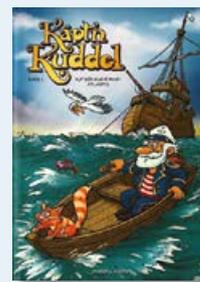


Die „Berta von Lassar“ wurde 1909 auf der Jungwerft in Wewelsfleth an der Unterelbe erbaut, bekam erst 1954 einen Motor.

So entging der letzte deutsche Frachtsegler dem Schicksal der Reparationsleistung an die Sowjetunion und lebte bewegt weiter zwischen „subventioniertem Bevölkerungsbedarf“ auf dem Acker von Wiederitzsch und ab 1984 mit seinem Wiederaufbau durch viele Enthusiasten.

**Peter Schüßler (Hg.):**  
**Der Ewer „Berta von Lassar“.** 193 S.,  
brosch., zahlr. Abb., Karten, Pläne. Bestellung: ewer-bertha@web.de. Preis: 19 Euro.

## Raubein und weites Herz



Käpt'n Kuddel und sein Kater Rubens leben auf dem Schiff, sie haben lange keine Ladung mehr transportiert, die Mäuse werden knapp.

Kuddel grübelt nachts: Er muss einen großen Schatz finden, sonst wird das nix. Da kommt ein lukrativer Auftrag an Bord geflattert: Ein wertvolles Bild soll nach London verschippt werden. Aber so einfach ist das nicht. Für Comieliebhaber nicht nur von 4 bis 6 Jahren. Knuffig!

**Johannes Saurer, Ulrike Albers:**  
**Käpt'n Kuddel. Band 1. Auf der Suche nach Atlantis.** 48 S., geb. ISBN: 978-3-940138-09-5. Preis: 14,90 Euro.

ANZEIGE

# Kalender

JANUAR – FEBRUAR 2013



Foto: Mikroperspective | Dreamstime.com

## Treffen der Frachten-Händler

Die Marktschwankungen in der Seefracht haben drastisch zugenommen. Das stellt vor allem Ex- und Importeure vor Probleme, die ihre Frachten eher kurzfristig einkaufen, weil Ladungsumfänge kaum kalkulierbar sind. Um das Auf und Ab der Spot-Raten abzufedern und stabile Frachtausgaben budgetieren zu können, bieten sich Kurssicherungsgeschäfte an. Auch für den Containermarkt sind derartige Frachtderivate seit einigen Jahren verfügbar. Mit einem großen Forum in Hamburg wollen die im Fachverband CFDA zusammengeschlossenen Makler und Händler neue Anwender gewinnen.

### 17.01. HAMBURG

CFDA Global Container Freight Forum  
[www.cf-da.com](http://www.cf-da.com)

## JANUAR

03.-04.12. LONDON (Großbritannien)  
**Management of Ships' Waste**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

07.01. BOISE (USA)  
**Ag Shipper Workshop**  
[www.agtrans.org](http://www.agtrans.org)

08.01. PORTLAND (USA)  
**Ag Shipper Workshop**  
[www.agtrans.org](http://www.agtrans.org)

11.01. BREMEN  
**VHT-Neujahrsempfang**  
[www.vht-online.de](http://www.vht-online.de)

15.01. HAMBURG  
**Generalversammlung Nautischer Verein Hamburg & Vortrag: Reedereien der Unterelbe Region und ihre Sorgen und Nöte**  
[www.nautischer-verein-hamburg.de](http://www.nautischer-verein-hamburg.de)

17.01. HAMBURG  
**CFDA Global Container Freight Forum**  
[www.cf-da.com](http://www.cf-da.com)

17.01. LÜBECK  
**Vom Winde verweht: Schiffsemissionen auf der Nord- und Ostsee**  
[www.nautischer-verein-luebeck.de](http://www.nautischer-verein-luebeck.de)

17.01. BERLIN  
**Neujahrsempfang „VIA Bremen“**  
[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

23./24.01. ISTANBUL (Türkei)  
**Container Handling Technology Turkey**  
[www.portfinanceinternational.com](http://www.portfinanceinternational.com)

24.01. LONDON (Großbritannien)  
**London Ship Finance Forum**  
[www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)

28.-30.01. AMSTERDAM (Niederlande)  
**LNG Bunkering Summit 2013**  
[www.lngbunkeringssummit.com](http://www.lngbunkeringssummit.com)

28.-01.02. DURBAN (Südafrika)  
**Maritime Week Africa**  
[www.petrosport.com](http://www.petrosport.com)

29./30.01. LONDON (Großbritannien)  
**Managing Environmental Performance for Ports & Terminals**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

30.01. KIEL  
**Nautisches Essen**  
[www.nautischer-verein-kiel.de](http://www.nautischer-verein-kiel.de)

30.01. FRESNO (USA)  
**Ag Shipper Workshop**  
[www.agtrans.org](http://www.agtrans.org)

30.-31.01. MANILA (Philippinen)  
**Philippine Ports & Shipping**  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

30.-31.01. LONDON (Großbritannien)  
**Maritime Piracy & Security Summit**  
[www.wplgroup.com](http://www.wplgroup.com)

30.-31.01. LONDON (Großbritannien)  
**Vessel Efficiency & Fuel Management Summit**  
[www.wplgroup.com](http://www.wplgroup.com)

31.01. SACRAMENTO (USA)  
**Ag Shipper Workshop**  
[www.agtrans.org](http://www.agtrans.org)

## FEBRUAR 2013

05.02. CAYMAN ISLANDS (KY)  
**Cayman Islands Shipping Summit 2013**  
[www.mareforum.com](http://www.mareforum.com)

05.02. HAMBURG  
**Schiffahrts-Essen NV Hamburg**  
[www.nautischer-verein-hamburg.de](http://www.nautischer-verein-hamburg.de)

08.02. STRALSUND  
**Nautisches Essen NV Stralsund**  
[www.dnvev.de](http://www.dnvev.de)

13./14.02. LONDON (Großbritannien)  
**FLNG Conference**  
[www.smi-online.co.uk](http://www.smi-online.co.uk)

19./20.02. HAMBURG  
**LNG Fuelled Shipping Summit**  
[www.lng-fuelledshipping.com](http://www.lng-fuelledshipping.com)

20.02. HAMBURG  
**Deutscher Nautischer Verein – Jahresmitgliederversammlung**  
[www.dnvev.de](http://www.dnvev.de)

21.02. HAMBURG  
**German Ship Finance Forum**  
[www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)

22.02. LÜBECK  
**Nautisches Essen NV Lübeck**  
[www.nautischer-verein-luebeck.de](http://www.nautischer-verein-luebeck.de)

25./26.02. DUBAI (Ver. Arab. Emirate)  
**Global Liner Shipping Middle East & Indian Subcontinent**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

26.02. LONDON (Großbritannien)  
**Responding to Maritime Emergencies & Protecting your Assets**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

## Impressum

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

**Herausgeber:**  
Verband Deutscher Reeder  
e. V., Esplanade 6,  
20354 Hamburg

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

**Redaktion (VDR):**  
Christof Lauer,  
Tel.: 040 – 350 97 238,  
[lauer@reederverband.de](mailto:lauer@reederverband.de)

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

**Redaktion:**  
printprojekt

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

**Mitarbeit:**  
Michael Hollmann  
(Versicherungen)

**Anzeigen:**  
JDB Media GmbH  
Laura Meyer-Anaya  
Tel.: 040 – 46 88 32 57,  
[meyeranaya@jdb.de](mailto:meyeranaya@jdb.de)

Es gilt die Anzeigenpreis-  
liste 2013

**Abonnements und Vertrieb:**  
Deutsche Seeschiffahrt

Postfach 61 51 03  
22428 Hamburg  
Tel.: 040 – 25 49 66 15  
[abo@deutsche-seeschiffahrt.de](mailto:abo@deutsche-seeschiffahrt.de)

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

**Lithografie:** Stiedenrod  
**Titelbild:** Thomas Kunadt

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

**Abonnementpreis:**  
58,50 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 34,90 EUR jährlich, inkl. MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 5,35 EUR inkl. MwSt.

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

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

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



*Wir machen auf!*

gedruckt auf  
FSC-zertifiziertem  
Papier

DEUTSCHE ● ● ●  
**Seeschiffahrt**  
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder