

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

FEBRUAR 2013

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

„POLARSTERN“-EXPEDITION

Lockruf des Eises

46



AUSBILDUNG

Abenteuer an Bord
– als Ferienfahrer
auf der „Santa Rita“

16

ABWEHR

Neue Gefahren
durch Piraten in
Westafrika

14

ABSCHIED

Der Hamburger
Freihafen ist
Geschichte

40

ANZEIGE

Von brutalen Banden, neugierigem Nachwuchs und eisigen Einblicken



Zuerst die gute Nachricht: Im Jahr 2012 gab es so wenige Piratenangriffe auf Handelsschiffe wie seit Jahren nicht. Das ist auch und vor allem ein Ergebnis der vielfältigen Abwehrmaßnahmen der Reeder zusammen mit den internationalen militärischen Engagements in der Region. Entwarnung kann aber keineswegs gegeben werden – und das ist die schlechte Nachricht: Während sich vor Somalia die Lage zu beruhigen scheint, **nehmen die Risiken an der Küste Westafrikas zu** (s. S. 14).

Das Gegenteil von Risiko ist Chance – und die hat der Schüler Felix Lubig ergriffen. Seit seinem 11. Lebensjahr weiß er, dass er Nautiker werden will. Jetzt war der 16-jährige Schiffsfahrtsfan **als Ferienfahrer an Bord des hochmodernen Containerschiffs „Santa Rita“** der Hamburger Reederei Hamburg Süd. Seinen begeisterten und begeisternden Bericht lesen Sie ab Seite 16. Praktikum an Bord: Lubig rät allen jungen Frauen und Männern, die sich für einen Beruf in der Schifffahrt interessieren, diese Gelegenheit zu nutzen.

Eine günstige Gelegenheit: Die ergab sich auch für die norwegische Klassifikationsgesellschaft DNV. Der Branchenriesen wurde mit dem Eigentümer des deutschen Konkurrenten GL handelseinig – durch die Fusion entsteht **der größte Schiffsklassifizierer der Welt** (s. S. 24).

Klasse Germanischer Lloyd: Dieses Gütesiegel trägt auch **der Forschungseisbrecher „Polarstern“, der von der Rostocker Reederei Laeisz betreut wird**. 30 Jahre und rund 1,5 Millionen Seemeilen hat das Schiff auf dem Buckel – und ist immer noch State of the Art. Aktuell sind Wissenschaftler des Alfred-Wegener-Instituts für Meeresforschung mit der „Polarstern“ zu einer 18-monatigen Expedition in die Antarktis unterwegs. Was sie dort erwartet, zeigt die Ausstellung „Terra Incognita“ mit faszinierenden Bildern von Frank Rödel. Bis 2017 soll die „Polarstern“ einen Nachfolger bekommen (ab S. 46).

Ganz ohne Ersatz bleibt dagegen der Hamburger Freihafen. **Das traditionsreiche Zoll-Regime** ist am 1.1.2013 ausgelaufen. Grenzzäune im Stadtgebiet sind jetzt Geschichte (s. S. 40).

Viel Spaß beim Lesen wünscht



Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 02/2013



... 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 PIRATERIE

Westafrika wird zur Risikozone. EU und
Reeder ergreifen Gegenmaßnahmen

▶ 16 AUSBILDUNG

Ferienfahrer: Die Erlebnisse des
Praktikanten Felix Lubig auf der „Santa
Rita“ der Reederei Hamburg Süd

24 KLASSIFIKATION

Fusion: DNV (Norwegen) und GL
(Deutschland) planen Zusammenschluss

... LOGISTIK & FINANZEN

26 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

28 SCHIFFBAU

Hamburg Süd-Team begleitet Bau
der „Cap San“-Reihe in Südkorea

32 SCHIFFSFINANZIERUNG

Refinanzierung geglückt:
MPC-Gruppe umschiffet Insolvenz

33 FONDS-MELDUNGEN

Neues von den Emissionshäusern

34 INDIZES

Die wichtigsten Schiffssegmente

36 VERSICHERUNGEN

Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

38 MELDUNGEN

Neues aus der Umwelt

▶ **40 ZOLL**

Hamburgs Freihafen ist Geschichte

44 UMWELTSCHUTZ

Hapag-Lloyd rüstet erste Schiffe mit Landstrom-Anschlüssen aus

▶ **46 EXPEDITION**

Die „Polarstern“ überwintert in der Antarktis – und wird mit einer Ausstellung gewürdigt

52 INTERVIEW

Seenotarzt Dr. Christian Flesche zum Überleben in kaltem Wasser

54 SERIE

Maritime Museen, Teil 4: „Mystic Seaport“ in Connecticut

56 NEUE SCHIFFE

Daten und Fakten

58 PORTRÄT

Schiffsplanerin Anna Ketzscher jongliert mit Containern

59 KEHRWIEDER

Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



40



46



52

KALKUTTA





Smog über dem Subkontinent

Wie oft im Winter schwebt eine dicke Nebelschicht über der Indus-Ganges-Ebene, die einen Großteil Nord- und Ostindiens, dicht bevölkerte Regionen Pakistans sowie Teile Bangladeschs umfasst. Das Spektorradiometer Modis an Bord des NASA-Satelliten „Aqua“ hat den grauen Dunsteppich aufgenommen, der den Himalaja umfängt und ins Gangesdelta und den Golf von Bengalen hineinlappt. Die Trübung resultiert wahrscheinlich aus einer Kombination von städtischer und industrieller Umweltverschmutzung, landwirtschaftlichem Feuer und einem regionalen meteorologischen Phänomen: der Inversionswetterlage. Normalerweise ist die Luft oben kälter als in Bodennähe – dadurch kann warme Luft aufsteigen, wodurch sich Schadstoffe besser verteilen. Nordindien ist im Winter aber oft mit kalter Luft bedeckt, was die Schadstoffe quasi einfängt – mit ernststen gesundheitlichen Folgen für die Menschen.

Foto: NASA

HSH Nordbank



Die gebeutelte HSH-Nordbank bekommt einen neuen Aufsichtsratschef. Nachdem der bisherige Amtsinhaber Hilmar Kopper (77) angekündigt hat, sein Mandat niederzulegen, übernimmt **Thomas Mirow** (60) den Posten. Auf den früheren Hamburger Wirtschaftssenator haben sich die Anteilseigner Hamburg und Schleswig-Holstein verständigt. Der Sozialdemokrat war zuletzt für eine Londoner Investmentfirma tätig. Davor war er vier Jahre lang Präsident der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (Osteuropabank).

Auch die Vertragsverlängerung (bis 2016) für den Schifffahrtsexperten **Torsten Temp** (52) ist unter Dach und Fach. Temp ist seit dem Mai 2010 Marktvorstand der HSH Nordbank. In dieser Funktion verantwortet er jetzt das Ressort Shipping, Projects & Immobilienkunden. Mit der erneuten Bestellung gewährleistet man Kontinuität in der Führung des Shipping-Geschäfts der Bank, hieß es.

BLG Logistics



Der Aufsichtsrat der Bremner Lagerhaus Gesellschaft (BLG) hat **Andreas Wellbrock** (48) und **Michael Blach** (48) zu neuen Vorständen berufen. Wellbrock übernimmt ab 1. Juni 2013 die Verantwortung für den Geschäftsbereich Kontraktlogistik. Blach ist als Vorstand für den Geschäftsbereich Automobile zuständig.

Wellbrock gehört bereits seit Dezember 1999 dem BLG-Konzern an – derzeit als Geschäftsführer der BLG Cargo Logistics GmbH & Co. KG und der BLG Logistics Solutions GmbH & Co. KG. Er verantwortet unter anderem den erfolgreichen Aufbau der neuen Sparte Logistik für die Offshore-Wind-

energie. Blach ist ein international erfahrener Hafen- und Schifffahrtsmanager. Nach mehreren Auslandseinsätzen für den Maersk-Konzern ist er seit April 2008 Vice President Key Client Management A.P. Moller-Maersk Group.

Der Vorstand der BLG besteht ab dem 1. Juni 2013 dann neben Wellbrock und Blach aus dem neuen Vorstandsvorsitzenden Frank Dreeke, dem Finanzvorstand Jens Bieniek sowie Arbeitsdirektor Hartmut Mekelburg und Emanuel Schiffer, Vorstand Container.

AWI



Prof. Peter Lemke, 66, Leiter des Fachbereiches Klimawissenschaften am Alfred-Wegener-Institut, ist in die „Climate and Cryosphere Scientific Steering Group“ berufen worden. Dieses wissenschaftliche Lenkungs-gremium setzt sich aus weltweit führenden Polar- und Klimawissenschaftlern zusammen und leitet ein Projekt des Welt-Klima-Forschungsprogrammes. Ziel ist es, Forschung zur Rolle von Eis- und Polarregionen im Weltklima zu fördern sowie die internationale Zusammenarbeit zu verbessern. Für ein weiteres Jahr gehört auch die Potsdamer AWI-Klimawissenschaftlerin Dr. Annette Rinke dem Gremium an. Sie hatte bereits im vergangenen Jahr in der Projekt-Lenkungsgruppe mitgearbeitet.

Briese-Preis

Der Briese-Preis für Meeresforschung 2012 wurde auf Empfehlung der Jury zwischen **Dr. Lena Menzel** und **Dr. Verena Salman** geteilt. Beide Wissenschaftlerinnen hätten mit ihren herausragenden Dissertationen auf dem jeweiligen Forschungsfeld zukunftsweisende Ergebnisse erzielt. „Sie zeigen in überzeugender Art und Weise, wie klassische und moderne Methoden nebeneinander zu Ergebnissen führen, die die Meeresforschung vorantreiben“, so Privatdozentin Joanna Waniek vom Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde.

Menzel untersuchte an Copepoden der Tiefsee geografische Verteilungsmuster und deren Steuerungsfaktoren. Dazu bearbeitete sie Probenmaterial von 113 Stationen aus unterschiedlichen Meeresregionen mit insgesamt 717 Einzelproben. Verena Salman untersuchte die Verwandtschaft und Evolution von

großen Schwefelbakterien an zahlreichen Proben aus den unterschiedlichsten Meeresgebieten (z.B. vor Namibia, Chile, Costa Rica).

Der mit 5.000 Euro dotierte Preis wird durch die Leeraner Reederei Briese gestiftet, die seit 2004 für die Bereederung der mittelgroßen deutschen Forschungsschiffe zuständig ist. Prämiert werden Arbeiten, deren Ergebnisse in engem Zusammenhang mit dem Einsatz von Forschungsschiffen und der Technik bzw. Datenerhebung auf See stehen.



PREISTRÄGERINNEN: Lena Menzel (l.) mit Kapitän Klaus Küper, Leiter der Abteilung Forschungsschiffahrt bei Briese, und Verena Salman (r.).

HPA



Jens Meier, seit knapp fünf Jahren Chef der Hamburger Hafenbehörde (Hamburg Port Authority/HPA), hat ein neues Ehrenamt: Er wurde in den Aufsichtsrat des Bundesligisten Hamburger SV und dort zum stellvertre-

tenden Vorsitzenden gewählt. Im Vorfeld hatte sich Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, gegen eine Kandidatur Meiers ausgesprochen. Meier kündigte an, „weiter wie bisher mit voller Kraft für die Hamburg Port Authority zu arbeiten“.

VHT



Neuer Geschäftsführer beim Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) ist **Ralf Bussing**. Der gelernte Kapitän und Transportsachverständige folgt auf Dennis Brand. Bussing war zuletzt bei der Hamburger Schwergutreederei Hansa Heavy Lift für den Geschäftsbereich Cargo Management und Transport Engineering verantwortlich.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Weg mit dem Damoklesschwert!

Die Praxis der Bildung von Erlöspools in der deutschen Seeschifffahrt war jahrzehntelang unbeanstandet und geriet im letzten Jahr in das Visier des Bundeszentralamtes für Steuern. Dort will man plötzlich 19 Prozent Versicherungssteuer für etwas erheben, was gar keine Versicherung ist. Bekanntlich schließen sich in diesen Pools einzelne Schiffe zusammen, um ihre Einnahmen untereinander aufzuteilen und dadurch insgesamt ihre Erlössituation zu verbessern. So können über diese Pools Marktchancen besser genutzt werden. Das hat mit einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit überhaupt nichts zu tun, den das Bundeszentralamt für Steuern hier weiterhin zu erkennen glaubt.

Immerhin: Bundesfinanzminister Schäuble (CDU) hat nach zahlreichen Interventionen – auch aus den eigenen Reihen – anscheinend seine Steuerbehörde angewiesen, die Vollstreckung der Versicherungssteuerbescheide zunächst auf Eis zu legen. Dies wäre ein erster Schritt, aber das Damoklesschwert hängt weiter über unseren Unternehmen, die sich nunmehr im fünften Jahr einer einzigartigen Doppelkrise in der Schifffahrt befinden und vielfach einen Überlebenskampf führen.

Der Minister verweist die Schifffahrtsbranche auf den Rechtsweg, ein Prozess jedoch würde sich über Jahre hinziehen. Die wirtschaftliche Unsicherheit bliebe für die Branche solange bestehen. Und diese Unsicherheit reichte aus, um das Poolssystem und damit ein wesentliches Lebenselement der Schifffahrt in Deutschland zu zerstören.

Konsequenzen drohen daraus auch den schiffsfinanzierenden Banken. Wie sollen die Schifffahrtsunternehmen unter der zusätzlichen Sonderlast ihre Kredite bedienen? Die Geldhäuser müssten weitere Abschreibungen vornehmen und zusätzliche Rücklagen für Kreditausfälle bilden.

Das Bundesfinanzministerium bleibt zur Klarstellung aufgefordert. Es muss bestätigen, was seit Jahrzehnten national und international gelebte Realität ist und worauf die Reeder seitdem vertrauen: Erlöspools unterliegen nicht der Versicherungsbesteuerung – weil sie keine Versicherungsleistungen bieten.



EINSATZ: Schwer bewaffnete Marine-Einheiten bringen ein Piratenboot auf.

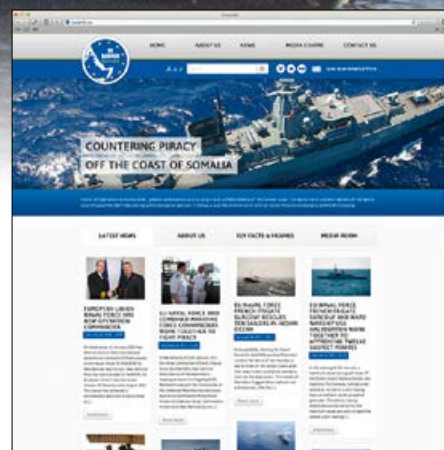
Trotz Rückgang: Piraterie bleibt große Gefahr

2012 überfielen Piraten so wenige Schiffe wie zuletzt vor fünf Jahren. Weltweit hat das Internationale Schiffahrtsbüro (IMB) 297 Übergriffe von Piraten verzeichnet. Im Jahr 2011 waren es dagegen noch 439.

Dies ist ein Ergebnis des weltweiten Piratenberichts, den das IMB Mitte Januar veröffentlicht hat. „Der Rückgang der Piratenangriffe ist ermutigend“, sagt Pottengal Mukundan, Chef des Piracy Reporting Centre der ICC. „Dennoch müssen Schiffsbesatzungen wachsam bleiben, vor allem in den sehr gefährlichen Gewässern vor Ost- und Westafrika.“ In diesen Gebieten sind im vergangenen

Jahr 150 Überfälle dokumentiert. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 174 Schiffe von Piraten gekapert, 28 entführt und 28 beschossen. Außerdem verzeichnete das IMB 67 veritete Attacken. Die Zahl der Geiseln fiel von 802 auf 585. Ein Viertel aller weltweiten Überfälle ereignete sich vor der Küste Somalias im Golf von Aden.

Laut IMB rüsten sich Schiffsbesatzungen gegen Überfälle vor der afrikanischen Westküste. Private bewaffnete Sicherheitsdienste sind im Einsatz. Außerdem bereiten sich Besatzungen mit „Best Management Practices“ auf den Ernstfall vor (s. S. 14). www.icc-ccs.org



PRÄSENZ: Der neue Internetauftritt informiert über Piratenabwehr vor Somalia (www.eunavfor.eu).



MEGABOXER: Neue Containerschiffe wie die 2012 abgelieferte „APL Barcelona“ mit 10.700 TEU verschärfen die Angebotssituation.

Containerschifffahrt weiter unter Druck

Das Angebot an Schiffen steigt weiterhin. Experten rechnen auch 2013 weiterhin mit schwierigen Chartermärkten.

Niedrige Charraten, immer noch Auflieger – und immer noch ein ordentliches Orderbuch, das abgearbeitet wird. Der Markt für Vercharterer hat noch nicht zu einer Balance zurückgefunden. Experten erwarten auch 2013 noch keine Wende zum Besseren: Der Branchendienst Alphaliner sieht 1,7 Mio. TEU neu in Fahrt kommen. Trotz erhöhter Verschrottungsaktivitäten bedeutet das laut Clarkson ein Angebotswachstum von sieben Prozent. Dem stehe bei der Nachfrage nur ein Plus von 5,5 Prozent (Alphaliner) bzw. 6,6 Prozent (Clarkson) gegenüber.

OPDR: Mit der „Cadiz“ nach Cadiz

Die Short Sea-Reederei Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) hat sieben Büros in Spanien und Portugal eröffnet.

Die Standorte: Madrid, Sevilla, Cadiz, Santa Cruz de Tenerife und Las Palmas de Gran Canaria sowie Lissabon und Leixoes (Porto). Weitere Investitionen auf der Iberischen Halbinsel sind in Planung. „Es ist die richtige Zeit, um in unseren Kernmärkten Spanien und Portugal zu investieren“, erklärt Till Ole Barrelet, Managing Director der OPDR. „Trotz der aktuell sehr schwierigen Wirtschaftslage in beiden Ländern gehen wir mittelfristig von einer Konsolidierung des spanischen und portugiesischen Marktes aus. Der Bedarf an Logistiklösungen wird dort weiter steigen. Gerade Short Sea Shipping ist

eine zuverlässige, preisgünstige und saisonunabhängige Alternative zum Lkw-Verkehr.“ Neben dem Gütertransport in stauraumoptimierten, palettenbreiten Containern sieht OPDR besonderes Potenzial in der Beförderung temperaturempfindlicher Waren in speziellen Kühlcontainern, die von Spanien und Portugal aus innerhalb weniger Tage nach Nordeuropa, Skandinavien sowie Russland verschifft werden können.

„Dank unserer neuen, eigenen Teams in Spanien und Portugal sind wir nun noch näher an unseren Kunden“, sagt Simon Uhrlau, Director Business Development der OPDR. Dabei werde man sich noch stärker auf die Door-Door-Verkehre konzentrieren und weitere lokale Dienstleistungen anbieten. www.opdr.de

PATRON: OPDR hat jetzt ein Büro in der Stadt, nach der die „Cadiz“ benannt ist.



Foto: Hasenpusch

Lotstarife steigen spürbar

Höhere Entgelte bedeuten deutliche Kostensteigerungen für Reedereien.

Durch die Änderung der Lotstarifverordnung steigen die Gelder in den Revieren Ems, Nord-Ostsee-Kanal, Trave sowie Wismar/Rostock/Stralsund um jeweils rund drei Prozent, in der Kieler Förde sogar um 6,9 Prozent.

In der Elbe geht es um ein Prozent nach oben, auf der Außenweser sinkt die Gebühr um den gleichen Wert. Unverändert bleiben Jade, Unterweser und Flensburger Förde.

www.zds-seehaefen.de



Foto: Tvebutzku1234

MODERN: Lotsen-Stationsschiff „Weser“ in Bremerhaven.

Vorträge für Praktiker

Am 22. Februar startet die 13-teilige Vortragsreihe „Bucerius Maritime Education Lectures“.

Die Reihe wendet sich an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Reedereien und Dienstleistern, die sich mit der Gestaltung, Durchführung und Beurteilung von Fracht- und Serviceverträgen sowie mit der in der Schifffahrt international üblichen Dokumentations-, Haftungs- und Versicherungspraxis beschäftigen. Eine mehrjährige Berufserfahrung sollte vorhanden sein. Die jeweiligen in der Thematik enthaltenen Probleme werden mit den Teilnehmern besprochen und Lösungsansätze erarbeitet. Die Gebühr pro jeweils vierstündiger Veranstaltung beträgt 80 Euro (plus Mehrwertsteuer). www.bucerius-education.de



ANZEIGE

Oetker und Termühlen übernehmen TT-Line vollständig

Seit Jahresbeginn 2013 halten Dr. Arend Oetker und Dr. Bernhard Termühlen paritätisch mit je 50 Prozent alle Anteile an der TT-Line Gruppe.

Zu diesem Zweck übernahmen Oetker und Termühlen die bisherigen Beteiligungen der Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger (GmbH & Co.) KG. Zudem haben Oetker

und Termühlen alle Anteile an der Holding Trampschiffahrt GmbH & Co. KG von ihren Mitgesellschaftern übernommen. In der Trampschiffahrt hatten sie bereits zuvor ihr Engagement in der TT-Line zusammengefasst.

Dr. Bernhard Termühlen nimmt zugleich die Funktion des Beiratsvorsitzenden in den Gesellschaften der TT-Gruppe und in der als Holding fungierenden Trampschiffahrt wahr. Mit dem Aufstocken ihrer Anteile legen die beiden Unternehmer Oetker und Termühlen in für die Schifffahrt schwierigen Zeiten ein klares Bekenntnis zur Stabilität und dem Entwicklungspotenzial von TT-Line ab. Mit der damit einhergehenden Vereinfachung der Gesellschafterstruktur erhöhen sie ihren unternehmerischen Einfluss, mit dem sie die Marktführerschaft der Reederei ausbauen wollen.

TT-Line betreibt unter deutscher und schwedischer Flagge eine Flotte von sechs modernen Fähren zwischen Deutschland und Südschweden. Pro Jahr befördern die Schiffe rund 600.000 Passagiere und 320.000 Frachteinheiten, überwiegend Lkws. Täglich werden bis zu 14 Abfahrten zwischen Travemünde bzw. Rostock und Trelleborg angeboten. Damit ist die Reederei Marktführer im Passagier- und Frachtverkehr zwischen Deutschland und Schweden. Das Technologie- und Umweltengegment des Unternehmens mit einem Jahresumsatz von rund 140 Mio. Euro und mehr als 600 Mitarbeitern ist mehrfach ausgezeichnet worden.

www.ttline.com



UNTERNEHMER:
Dr. Arend Oetker engagiert
sich bei der Fährreederei
TT-Line.

Foto: TT-Line; David Ausserhofer/Stifterverband



Studiengang Meerestechnik

In Kooperation mit der Uni Oldenburg bietet die Jade Hochschule einen neuen Studiengang an.

Ab dem kommenden Wintersemester 2013/14 wird es einen eigenständigen Bachelor-Studiengang Meerestechnik geben. Der ingenieurwissenschaftliche Studiengang vermittelt das Wissen, neuartige Geräte und

Einrichtungen für Messverfahren und -plattformen zu entwickeln. Das Institut für Chemie und Biologie des Meeres (ICBM) der Universität Oldenburg bietet ab 2014 den darauf aufbauenden Masterstudiengang Marine Sensorik an.

www.jade-hs.de



Foto: Jade Hochschule

AIDA Nr. 1 in Mecklenburg-Vorpommern

Die Rostocker Reederei AIDA Cruises bleibt mit rund 5.600 Arbeitsplätzen unangefochten an der Spitze der größten Arbeitgeber in Deutschlands Nordosten.

Das ist das Ergebnis des traditionellen Rankings der Norddeutschen Landesbank (Nord/LB). Die beständig wachsende Flotte hat danach bei der Kreuzfahrtreederei auch im vergangenen Jahr zu ei-

nem Beschäftigten-Plus von zehn Prozent geführt.

Insgesamt sind unter den ersten zehn Firmen drei Reedereien (AIDA, Scandlines, Laeisz) und ein Schiffbaubetrieb (P+S Werft) vertreten. Das zeige die Bedeutung der maritimen Branche für das Bundesland, so Nord/LB-Chefvolkswirt Torsten Windels.

www.aida.de



Foto: AIDA-Cruises

Rickmers nach ISO 50001 zertifiziert

Rickmers ist das erste deutsche Unternehmen in der maritimen Wirtschaft, das eine Zertifizierung nach dem Energy-Management-System-Standard ISO 50001 erhält. Dies ist weltweit erst einer Handvoll Reedereien gelungen.

Rickmers Shipmanagement hat für seine Büros in Hamburg und Singapur sowie für zehn Schiffe seiner Flotte von GL Systems Certification

(GL) die akkreditierte Zertifizierung nach ISO 50001 erhalten. Alle Prüfungen durch Auditoren von GL wurden im Jahr 2012 erfolgreich abgeschlossen. Anfang 2013 sollen noch neun Schiffe hinzukommen. ISO 50001 ist ein internationaler Standard zur Verbesserung der Energieeffizienz und der Qualität von Dienstleistungen sowie zur Verringerung von Emissionen. www.rickmers.com

Foto: BUSS



PERSPEKTIVE: Die „Olivia“ ist vielseitig einsetzbar.

Zweites Eco-Design-Schiff für Buss

Buss Shipping hat Mitte Januar die MS „Olivia“ von der chinesischen Wenchong-Werft übernommen.

Das 1.700-TEU-Feeder-schiff verfügt über ein optimiertes Rumpfdesign, Abgasenergieerückgewinnung und eine sehr sparsame Hauptmaschine. Dadurch verbraucht die „Olivia“ bis zu 25 Prozent weniger Treibstoff als ältere Schiffe derselben Klasse. „Green Shipping ist das Thema der nächsten Jahre. Sparsames und flexib-

les Schiffsdesign wird immer wichtiger. Das liegt erstens an den steigenden Energiepreisen. Zweitens werden die Auflagen zusehends schärfer, Stichwort Ballastwasserfilter oder Abgase“, sagt Buss-Shipping Geschäftsführer Torben Kölln.

Als erstes Schiff der Vierer-Serie hatte Buss Shipping im Dezember 2012 die MS „Ornella“ übernommen. Ende Mai und Ende Juli 2013 folgen die Schwesterschiffe „Oceana“ und „Octavia“. www.buss-capital.de

Foto: GL Group



QUALITÄTSSIEGEL: Die Teams von GL und Rickmers Shipmanagement bei der Übergabe des Zertifikats in der Hamburger Rickmers-Zentrale.

Conti und H. Schuldt kooperieren

Conti-Gruppe und Norddeutsche Vermögen setzen in der Schifffahrtskrise auf Kooperation und legen ihre Befrachtungsaktivitäten zusammen.

Die Betreuung der Flotte, die mehr als 130 Containerschiffe (1.200 bis 11.000 TEU) umfasst, betreut künftig H. Schuldt Shipbrokers. Das Unternehmen gehört zur Norddeutschen Vermögen. Die Partner könnten von der größeren Marktpräsenz profitieren, so Armin Saß, Leiter des Befrachtungsgeschäfts bei H. Schuldt. Die Norddeutsche Vermögen bringt über 60,

Contio etwa 70 Frachter in die Kooperation ein.

In den vergangenen Monaten hatten bereits andere Schifffahrtsunternehmen ihre Befrachtungsaktivitäten zusammengelagert. Auf über 170 Containerschiffe kommt etwa das Joint Venture Contchart (MPC, Thien & Heyenga sowie GB Shipping, ein Tochterunternehmen von Buss Shipping). Für Aufsicht hatte auch die Partnerschaft der Reedereien E.R. Schifffahrt und Komrowski (Blue Star Holding) mit aktuell 137 Schiffen gesorgt.

www.hschoeltdt.com

Neues Dreier-Bündnis

Die Reedereien Wessels und Jüngerhans sowie der Schiffsbefrachter Arkon Shipping haben die neue Reederei STV (Shipping Trust & Values) in Haren (Ems) gegründet.

„Den Schritt gehen wir bewusst in einer derzeit noch schwierigen, aber auch besonders chancenreichen Marktphase“, sagt Gerd Wessels. Bei der Finanzierung setzt die neue Reederei ganz auf institutionelle Investoren. Diese sollen sich sowohl an der Reederei selbst als auch an den Schiffen beteiligen. „Damit eröffnet sich erstmals die Möglichkeit, direkt und in die gesamte Wertschöpfungskette der Schifffahrt zu investieren und zugleich von der Erfahrung starker Partner zu profitieren“, sagt Stefan Jüngerhans. Rechnerisch kommen die beiden Reedereien zusammen auf rund 100 Schiffe. www.juengerhans.de

PIONIER:
Wessels-
Frachter mit
Skysails.

Foto: Wessels



GEFAHRENZONE:

Auch vor der Küste Ghanas (hier: Cape Coast) kommt es immer wieder zu Übergriffen von Piraten.

Ein Aufatmen ging im Spätherbst 2012 durch die Schifffahrtsbranche. Endlich, so schien es, hatte man das nervenaufreibende und äußerst kostspielige Piraterieproblem am Horn von Afrika im Griff – seit Monaten hatte es keine ernstesten Vorfälle mehr gegeben.

Doch kurz vor Weihnachten ging der kriminelle und menschenverachtende Spuk unvermittelt wieder los. Im Golf von Oman unweit der Hafenstadt Maskat wurden am 15. Dezember gleich zwei Schiffe angegriffen: Auf einem Tanker konnten bewaffnete Wachleute den Angriff abwehren. Auf dem dänischen Aframax-Tanker „Torm Kristina“ zog sich die Besatzung in die Bordzitatele zurück, bis sie von der zu Hilfe gerufenen NATO-Fregatte HDMS „Iver Huitfeldt“ befreit werden konnte.

Mafiöse Struktur

Von einer Entspannung im Golf von Aden kann also keine Rede sein. Zunehmend schlechte Nachrichten kommen aber auch von der anderen Seite des afrikanischen Kontinents, wo sich im Golf von Guinea in den letzten Jahren ein neuer Piraterie-Hotspot gebildet hat.

Bevorzugtes Ziel der Angriffe sind Tanker und Versorgungsschiffe der wachsenden regionalen Erdölindustrie. Im Unterschied zu den somalischen Piraten haben es die Angreifer hier jedoch nicht

so sehr auf Geiselnahmen und Lösegeldzahlungen, sondern vorwiegend auf die Schiffsladung selbst abgesehen: Vor allem marktfertige Produkte wie Diesel und andere Petrochemikalien werden von gekaperten Tankschiffen, die vor Anker liegen

und deshalb besonders verwundbar sind, auf kleinere Schiffe umgepumpt und auf dem Schwarzmarkt verhöckert. Experten vermuten Verbindungen zu lokalen kriminellen Organisationen, die auch Land-Pipelines systematisch anzapfen.

Das koordinierte Vorgehen der Piraten lässt auf generalstabsmäßige Vorbereitung der Aktionen und auf Insiderwissen über Schiffe und Ladung schließen. Die Banden rauben auch Geld und Wertgegenstände sowie elektronische Geräte. Sie gehen mit zunehmender Brutalität vor, und ihre Ausrüstung wird immer besser. Betroffen sind bislang insbesondere die Küstengebiete von Nigeria, Benin, Togo und der Elfenbeinküste in Küstenentfernungen von bis zu 120 Seemeilen.

In der Vergangenheit wurden in der Region auch Schiffe deutscher Reedereien Opfer von Angriffen: Anfang 2007 wurde der „Baco-Liner 2“ der Duisburger Seereederei Baco-Liner vor der Küste Nigeri-



Altes Problem, – neue Region

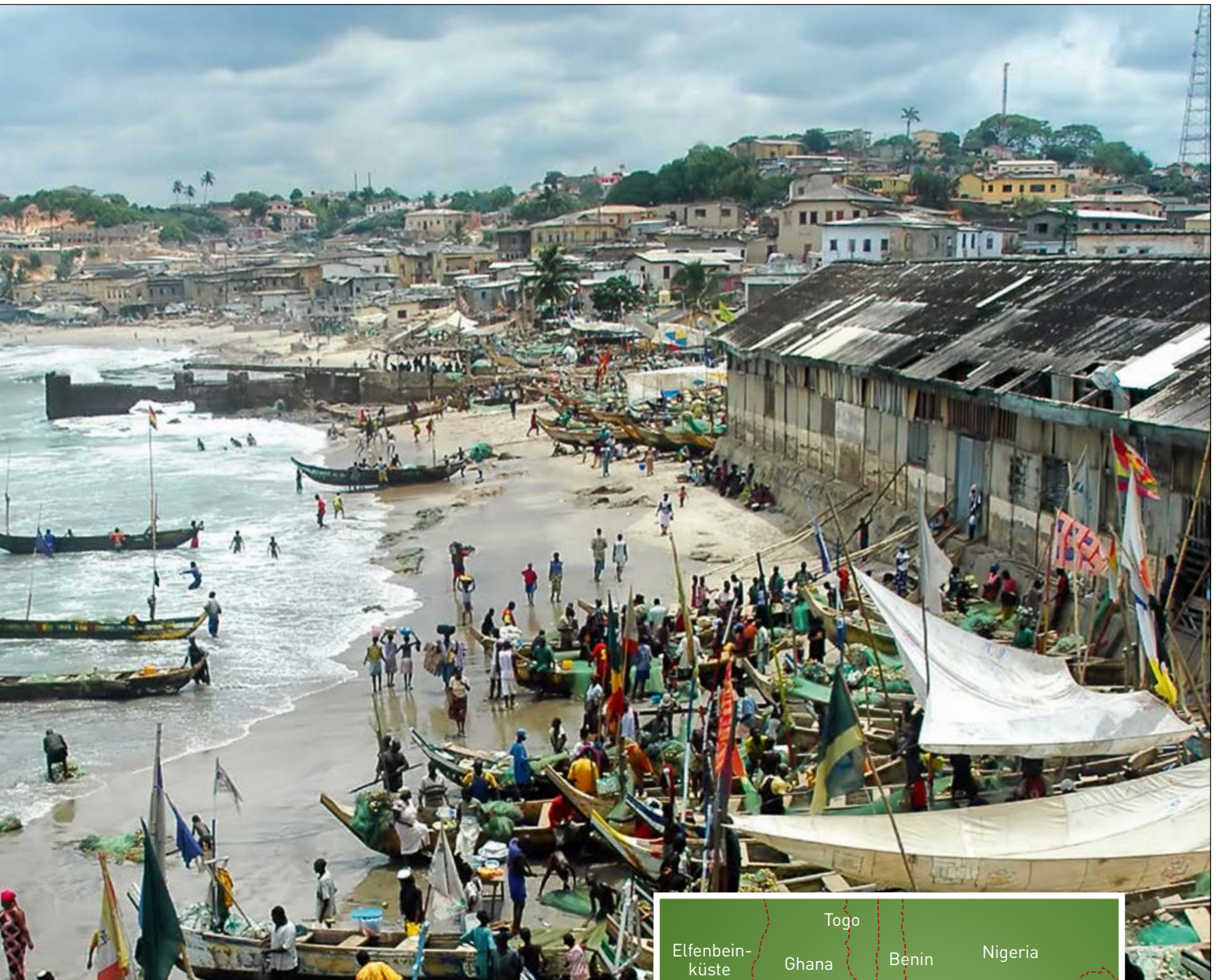
Nach dem Horn von Afrika gerät jetzt die Küste vor Westafrika verstärkt ins Visier von Piraten.

Internationale Schifffahrtsverbände und EU-Kommission ergreifen bereits Gegenmaßnahmen. Text: Andreas Kühner



Die deutschen Reeder unterstützen die Bemühungen von ICS und EU, die Piraterie im Golf von Guinea zu bekämpfen.

Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



as gekapert – die Crew war 24 Tage in der Gewalt der Piraten. Ein Jahr später folgte vor der Küste Kameruns ein Überfall auf die „Elbia“ von John T. Essberger.

Der wirtschaftliche Schaden erreicht derzeit eine Größenordnung von rund zwei Mrd. Dollar pro Jahr. Für die Öl importierenden Länder bedeutet das vor allem höhere Kraftstoffpreise und teurere Schiffsversicherungen, und auch die regionale Wirtschaft leidet.

Konzertierte Aktion

Der „runde Tisch“ der Schifffahrtsverbände Bimco, Intertanko und Intercargo sowie des internationalen Reederverbands ICS hat in Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtszentrum der NATO die „Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region“ herausgegeben.

Die Richtlinie passt die für den Golf von Aden konzipierten „Best Manage-

GEFAHRENZONE: Im westlichen Afrika haben die Piraten ihre kriminellen Machenschaften auf bis zu 120 Seemeilen vor der Küste ausgedehnt.

ment Practices 4“ (BMP4) der IMO an die Bedingungen im Golf von Guinea an. Unter anderem wird den Schiffsbesatzungen dringend eine strenge Informationskontrolle empfohlen – insbesondere durch größtmögliche Einschränkung der Funkkommunikation, um möglichst wenig Informationen über Schiffe, Standorte und Ladung in die falschen Hände gelangen zu lassen.

Im Januar hat die EU-Kommission ein neues Projekt zur Verbesserung der Sicherheit der Seewege in der westafrikanischen Region angekündigt. Im Rahmen

des Programms „Kritische Seeverkehrswege im Golf von Guinea“ (CRIMGO) sollen entsprechende Maßnahmen der betroffenen Länder unterstützt, Küstenwachen geschult und ein Netz zum Informationsaustausch zwischen Ländern und Behörden aufgebaut werden. Die EU stellt dafür 4,5 Mio. Euro bereit. „Wir begrüßen und unterstützen diese Bemühungen ausdrücklich“, sagt Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Damit ist der Anfang gemacht, um das Piraterieproblem im Golf von Guinea effektiv und nachhaltig zu bekämpfen.“

Auf der „Santa Rita“ über den „Großen Teich“

Schülerpraktikum: Das klingt nach ein paar Wochen Zugucken im Büro. Ganz anders sieht das bei den Praktika aus, die der Verband Deutscher Reeder vermittelt. Hier geht es an Bord eines Schiffes in die große weite Welt. Wir dokumentieren hier die Erlebnisse von Felix Lubig, der an Bord der „Santa Rita“ (Hamburg Süd) nach Südamerika fuhr. Von Felix Lubig

Möser, Sachsen-Anhalt (DE)

Seit der 5. Klasse stand für mich fest: Ich möchte einmal zur See fahren. Jedes Meer faszinierte mich, und wenn es an Bord eines Schiffes ging, setzte ich alles daran, auf die Brücke zu kommen. Natürlich hat man mich mit meinen damaligen elf Jahren reichlich dafür belächelt. Ja, ja: Kosmonaut, Lokführer, Kapitän – das wollen alle Jungs wohl werden. Aber ich habe mich nicht beirren lassen. Ich fing an zu segeln, engagierte mich in der Wasserwacht und informierte mich immer detaillierter. Mein Schülerpraktikum konnte ich dann im letzten Jahr in der Reederei Laeisz und

im AFZ Rostock machen, und da war klar, dass ich unbedingt am Ferienfahrerprogramm des VDR teilnehmen wollte.

Jetzt war ich endlich 16 und konnte mich bewerben. Also schickte ich die Bewerbung los und hoffte auf einen positiven Bescheid. Der ließ leider mächtig lange auf sich warten. Es stellte sich heraus: Durch unglückliche Umstände war mein Bescheid nicht bei mir eingetroffen. Frau Waßmann vom VDR setzte sofort alle Hebel in Bewegung und besorgte mir innerhalb eines halben Tages eine neue Reederei. Ihr sowie Frau Kruse von Hamburg Süd gilt mein allerherzlichstes Dankeschön für

Freizeit: Schülerpraktikant Felix Lubig genießt den Fahrtwind an Bord der „Santa Rita“, einem neuen 7.100-TEU-Schiff der Hamburg Süd.

Vorfrende: Die letzte Nacht vor der Reise – Bestaunen des Lösch- und Ladevorgangs.

diese logistische Meisterleistung! Montagnachmittag erhielt ich den Bescheid: Am Sonntag geht's aufs Schiff. Aber vorher ist noch ein Briefing in Hamburg, und eine Gelbfieberimpfung brauche ich auch noch, da die Route nach Südamerika geht.

Da war ich mächtig platt. Und es kreisten viele Gedanken durch meinen Kopf. Das größte Problem war, dass ich noch gar keine Ferien hatte und mein Schulleiter mich dafür freistellen musste. Ich bin ihm sehr dankbar, dass er der Freistellung so unkompliziert zugestimmt hat. Da hatte ich seit Januar dem Bescheid ent-





Verständigung: Vor dem Auslaufen in Antwerpen: Setzen der belgischen Nationalflagge, der Flagge H (Lotse an Bord) und des schwarzen Zylinders (Tiefgangbehindert).



Route: Von Hamburg nach Südamerika - und wieder zurück.


gegengefiebert – und konnte mich dann über die Zusage erst freuen, als die Hürde mit der Schule genommen war und alle Termine tatsächlich in der kurzen Zeit realisierbar waren. Am 24. Juni aber war die Freude ungebremst, es ging endlich los.

Hamburg (DE) (53°32'N; 9°58'E)

Inzwischen hatte ich erfahren, dass ich auf der „Santa Rita“, einem erst 2011 getauften Containerschiff der Reederei Hamburg Süd, fahren würde. Meine Eltern und meine kleine Schwester fuhren mich und meine zwei Koffer samt Keyboard (ohne

Musik geht bei mir nichts) nach Hamburg. Über „Marine Traffic“, ein Internetportal, das die Schiffsbewegungen zeigt, sahen wir, wie die „Santa Rita“ gerade die Elbe hinauffuhr, und ließen es uns nicht nehmen, sie beim „Willkomm-Höft“ zu begrüßen. Wir konnten es alle gar nicht recht glauben, dass dieses 299,9 m lange und 42,8 m breite, imposante Schiff nun sieben Wochen

mein Arbeitsplatz und mein Zuhause sein sollte. Schon morgen würde ich ihm nicht mehr nur von Land zuschauen.

Nun hieß es Abschied nehmen. Ich hatte keine Bedenken, Heimweh zu bekommen, denn ich war schon öfter mal ein paar Wochen allein von zu Hause fort. (...) Im Seemannsheim unter dem Hamburger Michel lernten wir zehn 



Technik: Mein erster Sicherheitsrundgang mit dem Dritten Ingenieur im Maschinenkontrollraum.



Flechtwerk: Gemeinschaftliche Übungen im Knotenstecken machen den Meister.

» Trainees uns kennen – und am nächsten Morgen unseren Ausbilder. Die „Santa Rita“ ist eines von zwei Ausbildungsschiffen von Hamburg Süd, und wir hatten das Glück, hier schon vor unserer Ausbildung zu schnuppern. Es fühlte sich an wie ein Sechser im Lotto.

Hamburg (DE),
(53°32.38"N; 9°54.55"E)

Nach dem Frühstück im Seemannsheim ging es endlich an Bord. Gut, dass unser



Trockenübung: Die „U-Bahn“-Test eines Bilgenalarms.

Gepäck mit dem Lastenaufzug hochgenommen werden konnte. Und dann gleich das erste Kommando: „Blaumann an und Proviant beladen helfen!“ Da staunte ich nicht schlecht, was da so in die Kühlkammern reinging. Nach dem Mittag haben wir dann das Schiff zum ersten Mal richtig besichtigen können. Da gab es das Hauptdeck, das erste Deck, was durchgehend begehbar ist, die Decks A bis G, das Navigations- und das Peildeck. Auch unter Deck gab es eine ganze Menge Floors.

Wir nutzen den Abend, um vom Seemannsheim aus noch ein paar erste Eindrücke und Fotos nach Hause zu mailen, denn auf dem Schiff werden wir nur Mails ohne Anhänge verschicken dürfen. Datenmengen über Satellit kosten richtig viel Geld! Vor der ersten Nacht in der Koje ging es aber aufs Peildeck – darüber ist

dann in 52 Metern Höhe nur noch Luft und Himmel. Ein Wahnsinnsausblick.

Antwerpen (BE)
(51°17.38"N; 4°15.71"E) – 251,4 sm

Wir sind alle um 4:30 Uhr aufgestanden, um beim Ablegemanöver zuzusehen – aber in der Seefahrt läuft eben nicht immer alles nach Plan: wir legten erst um 14 Uhr ab. Also nutzten wir die Zeit, um uns mit dem Schiff vertraut zu machen. Und zum ersten Mal sah ich den Platz, auf dem ich irgendwann – nach einer langen Zeit des Lernens und des Erfahrungs-Sammelns – einmal arbeiten möchte: die Brücke.

Währenddessen wurde unsere Ladung gelöscht und neue Ladung aufgenommen. Beeindruckend, wie schnell das mit den Gantry Cranes funktioniert. Bei 7.000 Containern den Überblick zu behalten, ist



Augenschmaus: Nicht nur was für den Magen, sondern auch fürs Auge - Barbecue war immer lecker.


Knochenjob: Säubern der Zwischenböden - eine schmutzige und heiße Angelegenheit.



Nachdem wir in Le Havre angelegt hatten, konnten wir den Tag für einen Landgang nutzen. Unsere Mädels sind natürlich im Land der Mode erst mal shoppen gegangen. Danach probierten wir auch die kulinarischen Köstlichkeiten Frankreichs und waren am Strand.

Santos (BR)
(23°57.97"S; 46°17.54"W) – 5.257 sm

Auch diese Route begann für uns mit Theorie. Nun endlich lernten wir unseren Kapitän kennen. Er berichtete über die Sicherheit an Bord und den Wellengang auf dem Atlantik. Denn nach unserem Ablegen stand nun die große Atlantiküberquerung an. Das Beste war aber, dass er uns zu sich und seinen Offizieren in die Offiziersmesse einlud, um uns die Besatzung vorzustellen und ein bisschen zu feiern. Bevor es dazu kam, mussten wir aber noch ein wenig Hand anlegen: Die Tauen mussten ins Schiffsinne gebracht werden. Das stellte sich als ziemlich schweißtreibend heraus, denn ein Tau ist 220 m lang, und vier Tauen sind immer miteinander verbunden. Das wiegt ganz schön.

Eigentlich sind die Sonntage für die Trainees relativ frei. Ich meldete 

Urkunde: Meine erste Äquatortaufe - der Beweis. Neptun hat mir unter Zeugen den wohlklingenden Namen „Galungong“ verliehen.

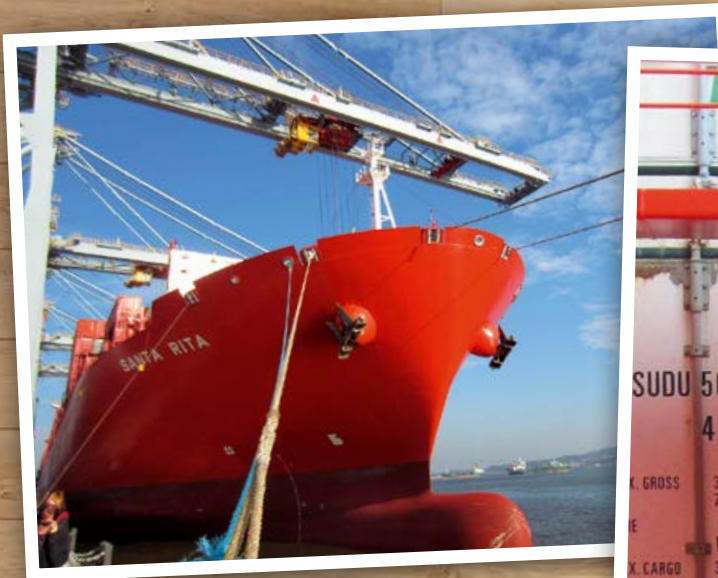
Aufgabe der Hafenbehörden und des Ersten Offiziers. Hier gibt es eine ganze Menge zu beachten: Das Gewicht muss ausgeglichen werden, gefährliche Güter und Kühlcontainer haben spezielle Plätze, und natürlich sollten sie so aufgestellt werden, dass in den Häfen nicht umgestapelt werden muss. Denn Liegezeit ist bares Geld.

Dann aber kam endlich, worauf wir so lange gewartet hatten: Wir legten ab. Nun hörten wir unsere 41.184 kW-Maschine und waren erstaunt, wie schnell sich ein 93.404-tdw-Schiff in Bewegung setzt. Jetzt hatten wir keinen festen Boden mehr unter den Füßen. Dann der erste Morgen auf See: Herrlich! Nach dem superleckeren Frühstück (ich werde wohl hier einige Kilo zunehmen, wenn ich nicht aufpasse) hatten wir zum ersten Mal Theorie im Instruction Room. Es ging um die Sicherheit

an Bord, Leinen und Geschirre, und dazu die praktische Übung: Befreien aus einer gefährlichen Lage. Außerdem erfuhren wir, wie unsere Container gelascht werden, und vieles anderes Neues. In Antwerpen bestaunten wir dann unser erstes Anlege-manöver - „Einparken“ mit 300 m Länge - und hatten unseren ersten Landgang.

Le Havre (FR)
(49°28.30"N; 0°9.03"E) – 190,1 sm

Jetzt standen wieder Sicherheitseinrichtungen auf dem Programm. Steven zog sich den Hitzeschutzanzug an. Wir machten uns vertraut mit der Handhabung der Rettungsboote und der David-Schwerkraft-einrichtung, die die Boote zu Wasser lässt und aufholt. (...) Dann lernten wir die Ruderanlage kennen und gelangten bis zum tiefsten Punkt des Schiffes, der Bilge.



Impressionen: Unsere „Santa Rita“, festgemacht in Montevideo. Steven während der Sicherheitsübung im Hitzeschutzanzug.



» mich aber freiwillig für den Maschinenraumdienst und habe es nicht bereut. So durfte ich gemeinsam mit dem Dritten Ingenieur die Bilgenalarms kontrollieren, den Notdiesel und die Rettungsboote testen. Mit dem Reefer-Engineer las ich die Werte der Kühlcontainer ab, was täglich erfolgen muss, damit die Ware nicht verdirbt.

In der Freizeit gibt es viele Möglichkeiten an Bord: Fitness, Sauna, Spielen, Karaoke-Singen, E-Mails schreiben, Sonnen, Lesen oder im mit Atlantikwasser gefüllten Pool baden. (...) Höhepunkt für mich war natürlich, dass ich mit meinem Keyboard ein bisschen Mucke machen konnte. Der Reefer-Engineer spielte Gitarre, und da probten wir zusammen für ein paar kleine Konzerte, die wir zum Beispiel zur Barbecue-Party zum Besten gaben. Und die war ein Hingucker! Unsere Köche zauberten ein Buffet vom Feinsten.

Nach dem Essen kamen wir in den Genuss unserer ersten Äquatortaufe. Geduscht mit eiskaltem Wasser, waren wir nun in Neptuns Reich aufgenommen, was lautstark durch den Typhon begleitet wurde. Während der Atlantiküberquerung lernten wir auch den Maschinenraum genauer kennen und begannen mit den Arbeiten an unserem Werkstück in der schiffseigenen Werkstatt. (...) Hier sollten wir unsere Fähigkeiten bei der Metallbearbeitung unter Beweis stellen. (...)

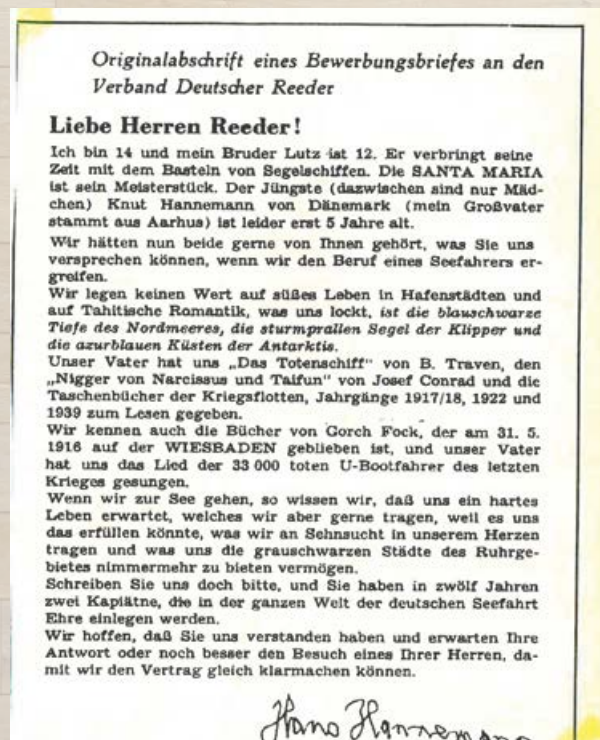
Nun fing auch unser ganz normaler Dienst an. Jeder hatte nach Plan mehrere Maschinenraum- und Brückenwachen. (...) Ich wurde dem Motormann zugeordnet, und wir führten Sicherheitsrundgänge durch, haben eine Pumpe des Kühlwassersystems ausgetauscht, Reinigungs- und

Malerarbeiten ausgeführt, einen Schwerölfilter und die Zwischenböden gereinigt. Da mein großes Ziel aber die Brücke war, nutzte ich meine Freizeiten, um so oft wie möglich hochzugehen. So konnte ich auch vorher schon ein paar Brückenwachen miterleben. Mit dem Vierstundenrhythmus kam ich sehr gut klar und verbrachte so manche Nachtwache auf der Brücke.

Und schnell war die Atlantiküberquerung auch schon wieder vorbei. Die landschaftlichen Eindrücke, rund um uns nur Wasser, Fliegende Fische und Delfin-

schulen, die uns begleiteten, die Sonnenuntergänge und der Mond über dem Meer waren beeindruckende Aussichten.

Statt nach Itaguai fuhren wir gleich in den bedeutendsten Hafen Südamerikas ein – Santos. (...) Wir mussten zunächst erst einmal auf Reede ankern, da noch kein Liegeplatz für uns frei war. (...) Unser erster Landgang auf südamerikanischem Boden stand bevor. (...) Mit dem Wasser-taxi wurden wir an Land gebracht. Eine Mitarbeiterin der Seefahrermission zeigte uns das tropische Santos, das den Status



HISTORIE: So beherzt hat sich der 14-jährige Schüler Hans Hannemann vor 50 Jahren um einen Job in der Seeschifffahrt bemüht. Sein Berufsziel hatte der junge Mann jedenfalls klar vor Augen – jetzt fehlte nur noch der Besuch „eines Ihrer Herren, damit wir den Vertrag gleich klarmachen können“. Was wohl aus dem furchtlosen Bewerber geworden ist?



Stimmungsbild: Nächtliche Hafenbeleuchtung in der brasilianischen Stadt Paranaguá.

eines Badekurortes hat. Höhepunkt war eine Sessellifffahrt über dem brasilianischen Regenwald.

Paranaguá (BR)
(25°30.05"S; 48°30.03"W) – 148 sm

Die Überfahrt verlief recht zügig. Wir sahen wieder Delfinschulen, die uns an Steuerbord begleiteten.



Buenos Aires (AR)
(34°38.29"S; 58°20.77"W) – 760 sm

Auf der Überfahrt in den nächsten Hafen galt es, weiter an unseren Werkstücken zu arbeiten und noch einiges Theoretisches kennenzulernen. Dann liefen wir in die subtropische Hauptstadt Argentiniens ein, die ihren Namen von der Schutzheiligen der Seefahrer, der „Heiligen Maria des guten Windes“, hat. (...) Natürlich ging es hier wieder auf Andenkensuche, und nach einer Stadterkundung ließen wir den Nachmittag in einem landestypischen Hafenlokal ausklingen.

Montevideo (UY)
(34°54.35"S; 56°13.62"W) – 148,7 sm

Da wir am Ende unserer Reise einen Test machen würden, nutzten wir unsere Freizeit jetzt vorrangig zum Lernen. Nach dem Einlaufen in den Hafen warteten wir wie immer auf den Zoll, der die Papiere fertig

Signal: Setzen der marokkanischen Nationalflagge mit Filipino Marc beim Einlaufen in Tanger.

Service: Ausbringen der Lotsenleiter bei freundlichem Wetter.

machte und uns die Freigabe zum Landgang gab.

Montevideo, die Hauptstadt Uruguays, soll nach Buenos Aires und Santiago de Chile die Stadt mit der höchsten Lebensqualität Südamerikas sein. Auf Märkten und in Läden sollte man sich aufs Feilschen einstellen. Nach dem farbenfrohen Argentinien empfand ich Montevideo doch als eher grau und sehr arm.

Rio Grande (BR)
(32°7.63"S; 52°6.16"W) – 297,2 sm

Auf dem Weg nach Rio Grande verlief alles wie immer. Vielleicht mal ein paar Worte zur Bordsprache: Natürlich wurde an Bord Englisch gesprochen, und ich kam besser damit klar, als ich erwartet hatte. Wir hatten verschiedene Nationalitäten an Bord: Deutsche, Polen, Bulgaren und Filipinos. Ich empfand eine so internationale Mannschaft als sehr große Bereicherung. Jeder Kulturkreis hat sicher auch seine eigenen Bedürfnisse, aber an Bord ist man ein Team, in dem jeder für den anderen da ist. Dieses Teamgefühl hatte ich von Anfang an, und das machte es einem sofort leicht, schnell dazuzugehören (...).

Itapoa (BR)
(26°14.04"S; 48°38.28"W) – 450,1 sm

Für mich kam endlich die Zeit der offiziellen Brückenwachen. Zunächst war ich für die Daten des Logbuchs verantwortlich. Dazu gehörten: Luft- und Wassertemperatur, Luftdruck und -feuchtigkeit messen, Windgeschwindigkeit und -richtung feststellen und den Karten- und Kompasskurs eintragen. Unter Aufsicht der Offiziere durfte ich den Kartenkurs einzeichnen. ➤➤



Navigation: Das kleine Schiffchen mit dem roten Segel zeigt symbolisch die Position des Schiffes auf der Seekarte. Justyna war eine große Hilfe.

Teamwork: Vordere Manöverstation beim Festmachen einer Leine.



» Alle zwei Stunden begab ich mich mit dem wachhabenden Matrosen auf Safety Round, die Sicherheitsrunde. Hier galt es, Gefahrenquellen zu erkennen. In den Hafengewässern wurden wir immer von einem ortskundigen Lotsen begleitet. Da wir hier in Itapoa noch mal auf Reede lagen, musste dieser mit einem Lotsenboot abgeholt werden. Ich durfte die Vorbereitungen für das Von-Bord-Gehen des Lotsen treffen. Die Lotsentür musste geöffnet, die Strickleiter hinausgelassen und die Reling befestigt werden. Beeindruckend war für mich immer, wie die Lotsen, egal bei welchem Wetter, bei laufender Fahrt auf das Schiff kommen bzw. es verlassen.

Santos (BR)
(23°57.97"S; 46°17.54"W) – 177,9 sm

Nun liefen wir das zweite Mal in Santos ein und erwarteten eigentlich einen Landgang. Aber daraus wurde nichts. Unsere Ablegezeiten wurden immer wieder verändert, und ein Kühlcontainer musste von Bord, weil er defekt war. Inzwischen sahen wir aber direkt hinter uns die „Santa Ursula“ von Hamburg Süd. Von Bord aus konnten wir ihre Taufe beobachten. Unser Kapitän war natürlich dabei.

Tanger Med (MA)
(35°53.68"N; 5°29.53"W) – 4.538 sm

Jetzt ging es zurück über den Atlantik. Adiós, Südamerika! Mit maximal 22 Knoten pflügte sich unser imposantes Schiff durch die Wellen. Zu unseren Aufgaben gehörte es, am Ende der Reise einen Vortrag an Bord zu halten. Mein Thema war: „Kommunikationsmittel und Sicherheits-einrichtungen auf der Brücke“. (...)

Um meinen Vortrag aufzupeppen, fotografierte ich ein paar bordeigene Sicherheitseinrichtungen und stellte alles in einer Powerpoint-Präsentation vor. (...) Der Kapitän fand meinen Vortrag sehr gut – was will man mehr? In Tanger Med durften wir leider nicht von Bord, da im Hafen Sicherheitsstufe II ausgerufen worden war.

Rotterdam Pernis (NL)
(51°52.78"N; 4°24.41"E) – 1.384,1 sm

Unsere letzte größere Aufgabe war es nun, den theoretischen Test zu bestehen. Alles, was wir bisher gelernt hatten, wurde noch einmal abgefragt. Da wir auf dem Atlantik genügend Zeit zum Lernen hatten, lief das bei mir bestens. Einmal pro Reise inspizieren der Kapitän, der Erste Offizier und der Chefingenieur die Kammern – da hieß es

natürlich besonders gut aufräumen und sauber machen. Nun ging es in den größten Hafen Europas. Ein Landgang würde sich hier nicht lohnen, weil wir schon eine halbe Stunde bräuchten, um überhaupt aus dem Hafengelände zu kommen. Dafür konnten wir die imposanten Hafenanlagen und den starken Schiffsverkehr bestaunen.

Tilbury Essex (UK)
(51°27.59"N; 0°19.97"E) – 88,6 sm

Da unser Ladevorgang in Rotterdam länger als erwartet gedauert hatte, kamen wir in Tilbury zu spät an, und wir mussten auf die Flut warten. (...) Ich war schon mehrfach in London, aber die Stimmung während Olympia war einzigartig. Mit mehreren Trainees nutzte ich auch noch die Gelegenheit, mir die HMS „Belfast“, ein britisches Kriegsschiff, das heute im Imperial War Museum auf der Themse liegt, anzusehen.

Hamburg (DE)
(53°32.38"N; 9°54.55"E) – 304 sm

Der letzte Abschnitt unserer Reise sollte uns nun nach Hamburg zurückführen. Das hieß, all unsere Sachen wieder einpacken und das Bild, was mir mein Schwes-



Kulisse: London sportlich geschmückt. Die Olympischen Spiele ziehen alle in ihren Bann.

Am Abend des 12. August fuhren wir wieder elbaufwärts nach Hamburg. Diesmal stand ich auf der Brückennock, um meinen Eltern und meiner Schwester beim „Willkomm-Höft“ zu winken. Sie ließ Heliumballons fliegen und begrüßte so ihren großen Bruder, den sie wohl sehr vermisst hatte. Ich konnte kaum glauben, dass diese Fahrt nun zu Ende war. (...)

Nachdem ich meine Kammer gesäubert hatte, verabschiedete ich mich von der Crew. Frau Kruse von der Reederei Hamburg Süd kam an Bord, wertete mit uns das Praktikum aus und entließ uns an Land. Der Bus brachte mich zum Hamburger Hauptbahnhof, wo meine Eltern und meine kleine Schwester mich herzlich in die Arme nahmen. Wir fuhren noch einmal zum Burchardkai. Da lag sie nun: „meine“ „Santa Rita“. Es war ein komisches Gefühl sie wieder von Land aus zu sehen. (...)

Danke schön!

Vor allem an Frau Waßmann vom VDR und Frau Kruse von Hamburg Süd, die eine logistische Meisterleistung erbrachten und das große Ziel eines damals 11-jährigen Jungen nun Wirklichkeit werden ließen. Ein großer Dank gilt aber auch der wunderbaren Crew, die einem jederzeit

das Gefühl gab, willkommen zu sein, ob unter Deck oder auf der Brücke (...).

Damit steht für mich fest, dass ich mich über die Schiffsmechanikerausbildung für ein Nautikstudium bewerben werde. Allen, die Interesse an Schiffsberufen haben, kann ich dieses Praktikum sehr nahelegen. Allen ängstlichen Eltern rate ich: Lassen Sie ihre Jugendlichen los und trauen Sie ihnen etwas zu! (Danke an meine Eltern dafür.) Und allen 11-Jährigen sage ich: Bleibt dran und lasst euch nicht beirren!

Lust auf Meer?

In der nächsten Ausgabe stellen wir weitere gelungene Praktikumsberichte vor.

terchen mitgegeben hatte, verstauen. Bald würde ich sie wieder in meine Arme schließen können!

Unser Instruktor gab uns nun auch unsere Zeugnisse, in denen alle Bereiche, die wir in den letzten sieben Wochen „erobert“ hatten, bepunktet wurden. Ich freute mich, dass die tollen Erlebnisse und Erfahrungen, die ich auf dieser Reise machen durfte, mit einem guten Zeugnis gekrönt wurden.

Heimat: Willkommen zurück in Hamburg, „Santa Rita“!



Einblick in ein spannendes Berufsfeld: Das Ferienfahrer-Programm

Wie ist das Leben an Bord? Wie ist es, seinen Arbeitsplatz immer dabeizuhaben? Wie kommt man mit den ausländischen Kollegen zurecht, und werde ich vielleicht seekrank?

Um solche Fragen zu beantworten und Schülerinnen und Schülern allgemeinbildender Schulen einen Einblick in die

Arbeit und das Leben an Bord zu ermöglichen, gibt es das Ferienfahrer-Programm in den Sommerferien. Der VDR und seine Mitglieder kümmern sich hierbei um die Plätze. Die Schiffsreisen können nur eine Woche oder die gesamten Ferien dauern und auf Schleppern, auf Fähren oder auf großen Containerschiffen statt-

finden, denn jedes Handelsschiff bietet einen einmaligen Einblick in ein ungewöhnliches Berufsfeld.

So können Interessenten sich fundiert für oder gegen eine Karriere in der Seeschifffahrt entscheiden. Voraussetzungen: Mindestalter 16 Jahre, Erste-Hilfe-Kurs, Seediensstauglichkeit etc.

www.reederverband.de



ANSPRECHPARTNERIN:
Manuela Waßmann
wassmann@reederverband.de

Eine Klasse größer

Der Germanische Lloyd und sein norwegischer Wettbewerber DNV planen eine Fusion.

Damit entstünde der weltweit größte Schiffsklassifizierer.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Es war ein Paukenschlag kurz vor Weihnachten: Die beiden Klassifikationsgesellschaften DNV und GL Group wollen sich zusammenschließen. Mit der Fusion entsteht im Bereich der Schiffsklassifikation ein neuer Weltmarktführer – gemeinsam betreuen die beiden Prüfkonzerne eine Flotte von über 13.000 Schiffen mit einer Gesamttonnage von 247 Millionen BRZ. Das ist mehr als die bisherige Nummer 1, die japanische Class NK, die Mitte 2012 mit gut 7.800 Schiffen die 200-Millionen-BRZ-Grenze erreicht hatte.

Schon jetzt steht der Germanische Lloyd bei Containerschiffen mit gut 40 Prozent Weltmarktanteil unangefochten an der Spitze – und ist hier auch erste Wahl für die deutschen Reeder. DNV ist unter anderem bei Tankern und Spezialschiffen stark.

Auch im übrigen Zertifizierungsgeschäft bringt die Fusion die Unternehmen weltweit in eine Top-Position: Mit den vier Geschäftsfeldern „Maritime“, „Oil & Gas“, „Energy“ und „Business Assurance“ ist die künftige DNV GL Group in 100 Ländern aktiv und rückt hinter der Schweizer SGS und dem französischen Bureau Veritas (BV) auf Rang 3 vor (s. Grafik). Folgerichtig steht die Fusion noch unter dem Vorbehalt der kartellrechtlichen Genehmigung.

Hamburg wird maritime Zentrale

Die DNV-Stiftung wird 63,5 Prozent des neuen Gemeinschaftsunternehmens halten, auf den GL-Eigentümer Mayfair (Günter und Daniela Herz) entfallen 36,5 Prozent. DNV GL Group, so der Name des neuen Konzerns, kommt zusammen auf rund 2,5 Mrd. Euro Umsatz und wird

am bisherigen DNV-Standort im norwegischen Høvik nahe Oslo angesiedelt. Investor Mayfair besitzt den GL, seit die Herz-Familie Ende 2006 beim Übernahmeversuch durch den französischen Konkurrenten Bureau Veritas (BV) dem GL als „weißer Ritter“ zur Seite sprang. Damals lobten Wirtschaft und Politik die Lösung als Gewinn für den Standort Hamburg.

Der wird bei der geplanten DNV GL Group zur Zentrale für das Geschäftsfeld Schifffahrt. Von den insgesamt mehr als 17.000 Mitarbeitern der Gruppe werden 5.800 für den maritimen Bereich tätig sein. „Mit dem Geschäftssitz in der Hansestadt stärken wir bewusst den maritimen Standort in Deutschland und dokumentieren unser Vertrauen in die Zukunftsfähigkeit des maritimen Clusters“, so Erik van der Noordaa, Noch-Vorstandschef der



HØVIK: Das norwegische Unternehmen DNV ist einer der großen globalen Player im Prüf- und Zertifizierungsgeschäft.



GL Group. Die personelle Besetzung des künftigen Managements ist unklar. Fest steht nur, dass DNV-CEO Henrik O. Madsen die Konzernleitung übernimmt.

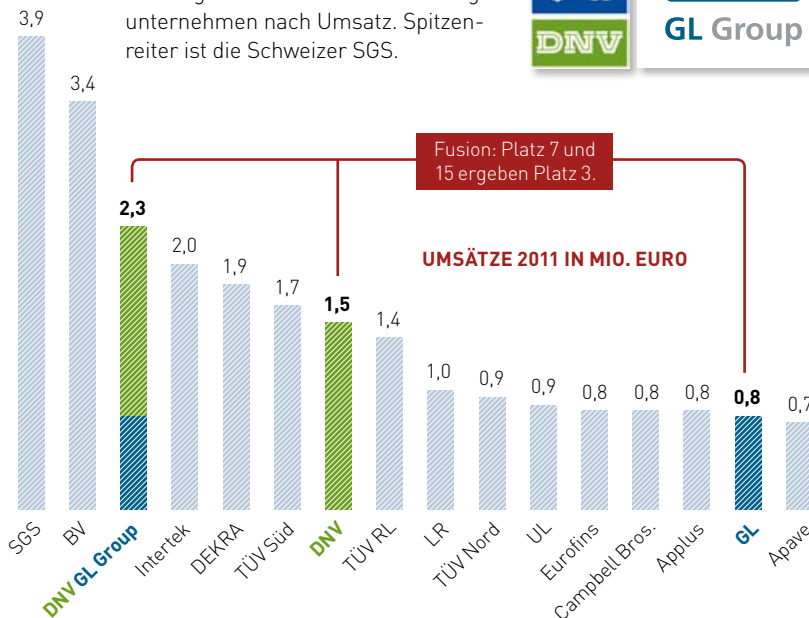
Kunden sollen profitieren

Eine Fusion von DNV und GL war in der Vergangenheit schon mehrfach angedacht, aber nie zum Abschluss gebracht worden. „Wir sehen das als eine gute strategische Ergänzung. Die Unternehmen teilen die gleichen Werte und haben komplementäre Stärken“, sagt Leif-Arne Langøy, Chef des Aufsichtsrats von DNV. Beide verfügten über starke Marken und solide Marktpositionen und genossen eine hohe Reputation in Sachen Qualität und Integrität. „Es gab bereits 1999/2000 und 2006 Verhandlungen über eine engere Zusammenarbeit. Ich freue mich sehr, dass das Timing diesmal zu stimmen scheint“, so Langøy.

Der deutsche Investor verspricht, noch eine Weile an Bord zu bleiben: „DNV ist der Wunschpartner für den GL“, sagt Günter Herz. Als langfristig orientierter Gesellschafter betrachte man die Partnerschaft als Fortsetzung des erfolgreichen Engagements beim GL. Tatsächlich hat Herz die Braut in den vergangenen Jahren mächtig aufgehübscht: Durch massive Zukäufe im Bereich Erneuerbare Energien und Öl & Gas gelang es dem GL, die Basis

Aufstieg in die Spitzengruppe

Ranking der Prüf- und Zertifizierungsunternehmen nach Umsatz. Spitzenreiter ist die Schweizer SGS.



UMSÄTZE 2012 NACH GESCHÄFTSBEREICHEN (~ 2.500 Mio. Euro insgesamt)



HAMBURG: Der Germanische Lloyd hat sich zuletzt in den nicht-maritimen Geschäftsfeldern verstärkt.

Fotos: DNV, GL Group, E.R. Schiffahrt

im Prüf- und Beratungsgeschäft massiv zu verbreitern. Die Mitarbeiterzahl stieg auf 7.800, der Umsatz hat sich seit 2007 nahezu verdoppelt. Der traditionsreiche maritime Sektor steuert dazu mittlerweile weniger als die Hälfte bei.

Von der Fusion sollen auch die Kunden profitieren: „Unter den technischen Prüf- und Beratungskonzernen verfügt die Gruppe über eine außergewöhnlich hohe Anzahl an hoch qualifizierten Mitarbeitern. Durch das verbreiterte Dienstleistungsangebot, ein global flächendeckendes Servicenetz und die besondere technische Kompetenz können wir noch besser die

Bedürfnisse unserer Kunden befriedigen“, sagt der designierte CEO Madsen. Das erwartet auch Dr. Hermann J. Klein, Chef der Blue Star Holding: „Die Fusion bündelt die Innovationskraft der Unternehmen im maritimen Sektor – und ist deshalb auch gut für die Reeder. Außerdem ist es eine gute Entscheidung, das Maritime Head Office der DNV GL Group in Hamburg zu konzentrieren.“ Klein kann das beurteilen: Er war bis 2010 Vorstand des GL und sitzt dort heute im Aufsichtsrat.

„Die Fusion bündelt die Innovationskraft der Unternehmen im maritimen Sektor – und ist deshalb auch für die Reeder gut.“

Dr. Hermann J. Klein, CEO der Blue Star Holding und Ex-GL-Vorstand



Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



HSH Nordbank macht Container-Frachtkosten beherrschbar

Ein neues Produkt der HSH Nordbank verspricht Schutz gegen hohe Volatilität der Frachtraten im Seetransport.

Auf Basis ihres langjährigen Schifffahrts-Know-hows bietet die Bank ein innovatives Instrument an, mit dem Planungssicherheit hinsichtlich zukünftiger Frachtraten erreicht

werden kann: Bis zu zwei Jahre im Voraus lassen sich mit den Container Forward Freight Agreements (FFA) – vom Frachtvertrag losgelöste Termingeschäfte – künftige Frachtraten fixieren. Grundlage ist der weltweit anerkannte Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). „Von den Vorteilen die-

SICHERHEIT: Die Nutzung des Container FFAs dämmt das Frachtratenrisiko ein.

ses Sicherungsinstruments profitieren sowohl Importeure als auch Linienreedereien“, sagt Dr. Dirk Reiche, Leiter Products der HSH Nordbank. www.hsh-nordbank.com

Fotos: HSH Nordbank, Potowizard | Dreamstime.com



Foto: Port of Kiel / Peter Luehr

FAKTOR: Die Fährreedereien sind für Kiel wichtig.

Kiel mit mehr Umschlag

Der Kieler Seehafen hat 2012 mit einem leichten Plus sowohl im Güterumschlag als auch im Passagierverkehr abgeschlossen.

Im vergangenen Jahr wurden erstmals mehr als 6,3 Mio. Tonnen Güter (Plus 0,3 Prozent) umgeschlagen und damit das gute Ergebnis des Vorjahres – wenn auch nur leicht – übertroffen. Im Passagierverkehr gingen mehr als 1,9 Mio. Reisende an oder von Bord eines Fähr- oder Kreuzfahrtschiffes. Dies entspricht einem Plus von 2,2 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum. Die Kieler Fährreedereien trugen fast 80 Prozent zum Gesamtumschlag bei. www.portofkiel.com

HHLA beteiligt sich an Nachhaltigkeitskodex

Die HHLA gestaltet ihr Engagement für Nachhaltigkeit transparent, mess- und vergleichbar.

Dazu hat sie als erstes Unternehmen des maritimen Sektors eine Entschereklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) abgegeben. Der DNK beschreibt in 20 Kriterien mit je bis zu zwei Leistungsindikatoren Aspekte der Ökologie, des Sozialen und

der Unternehmensführung, wobei Themen wie Ressourcenverbrauch, Compliance, Chancengerechtigkeit oder Gesundheitsschutz der Mitarbeiter eine wichtige Rolle spielen.

Die HHLA strebt gegenüber dem Referenzjahr 2008 eine Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen je umgeschlagenem Container um mindestens 30 Prozent bis 2020 an. www.hhla.de

TERMINAL: Nachhaltiges Geschäftsmodell im Fokus.

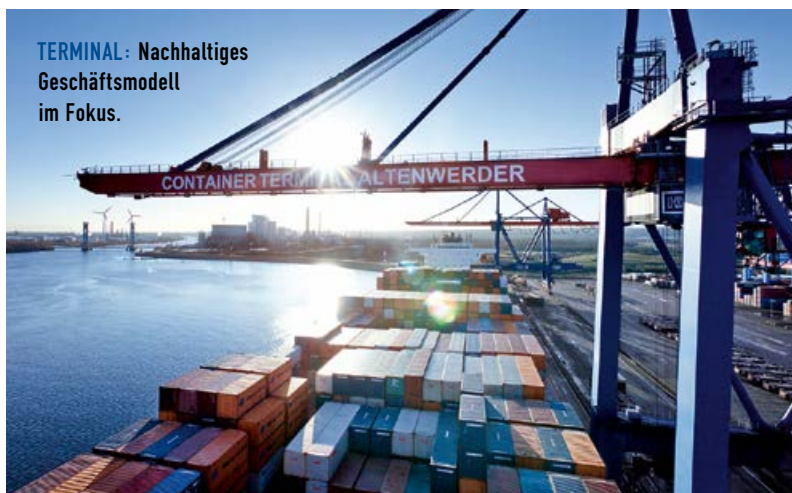


Foto: HHLA

Rekord in Brunsbüttel

Die Brunsbüttel Ports GmbH hat mit Elbehafen, Ölhafen und Hafen Ostermoor im Jahr 2012 erneut einen Rekordumschlag erzielt.

Nachdem im Vorjahr erstmals die 10-Mio.-Tonnen-Marke überschritten wurde, konnte der Umschlag 2012 um über zehn Prozent gesteigert werden. Insgesamt wurden annähernd 11,5 Mio. Tonnen bewegt. Das entspricht einem Gesamtzuwachs von 1,1 Millionen Tonnen in den drei Brunsbütteler Häfen. „Die Steigerung ist auf die konsequente Umsetzung der Universalhafenstrategie zurückzuführen sowie auf das solide Wachstum wesentlicher Kunden“, so Hafen-Geschäftsführer Frank Schnabel. www.schrammgroup.de



Foto: Brunsbüttel Ports

UMSCHLAG: Zuwachs bei Massen- und Schütt-, Stück- sowie Flüssiggütern.

Foto: Cozyta | Dreamstime.com



HONGKONG:
Die Stadt fällt im
Hafenranking
weiter zurück.

Starke Konkurrenz zwischen Chinas Häfen

Der südchinesische Hafen Shenzhen gewinnt immer mehr an Bedeutung – zu Lasten Hongkongs.

Unangefochtener globaler Branchenprimus dürfte auch 2012 der Hafen von Shanghai geblieben sein, der 2010 Singapur als Spitzenreiter abgelöst hat. Für Shanghai werden ca. 34 Mio. TEU erwartet, Singapur kommt

auf gut 30 Mio. TEU. Shenzhen könnte demnach mit einem Umschlag von 25 Mio. TEU (+ 10%) an Hongkong (23,2 Mio. TEU, -5%) vorbeigezogen sein. Ebenfalls kräftiges Wachstum verzeichnet der Hafen von Gunagzhou, der laut Germany Trade & Invest mit einem Plus von vier Prozent bereits auf 15 Mio. TEU kommen dürfte. www.hkshippers.org.hk

Umschlagzahlen 2012 (Prognose)

Shanghai		34 Mio. TEU
Shenzhen		25,0 Mio. TEU
Hongkong		23,2 Mio. TEU

Los Angeles erreicht 8 Millionen TEU

Der Hafen an der US-Westküste hat seinen Containerumschlag 2012 um 1,73 Prozent steigern können.

Wie der kalifornische Hafen mitteilte, gingen nach 2006 und 2007 im vergangenen Jahr mit 8,08 Mio. zum dritten Mal mehr als acht Mio. TEU über die Kaikanten. Ein

Schwerpunkt ist dabei Ladung aus Asien, die von der Westküste ins Landesinnere der USA kommt und nicht über den Panamakanal transportiert wird. Die Bilanz wäre wohl noch besser ausgefallen, wenn Ende des Jahres nicht die Hafenarbeiter für acht Tage gestreikt hätten. www.portoflosangeles.org

ANZEIGE

Neuer Maßstab in Sachen Effizienz

In wenigen Monaten wird das erste von sechs neuen „Cap San“-Containerschiffen an die Hamburg Süd abgeliefert. Ein Expertenteam der Reederei beaufsichtigt auf der koreanischen Werft den Bau.

Die sechs neuen „Cap San“-Containerschiffe von Hamburg Süd sind mit 9.600 TEU nicht nur die größten in der Geschichte der Reederei – sie verfügen mit 2.100 Kühlcontaineranschlüssen auch über die weltweit größte Reefer-Kapazität. Gebaut werden die Schiffe von der Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (HHI) in Ulsan, der größten Werft der Welt, wo seit Ende August 2012 bereits das Steel Cutting stattgefunden hat.

Beim Bau der „Cap San“-Schiffe ist wieder das Team des Hamburg Süd Site Office vor Ort. Seit Mitte September beaufsichtigen die Fachleute der Reederei-gruppe jeden Schritt des Bauprozesses auf der Werft. Die erfahrenen Mitarbeiter hatten erst Ende Juni, nach der Ablieferung des letzten „Santa“-Schiffes, ihre Zelte bei Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. in Okpo abgebrochen. Die Leitung des Hamburg Süd Site Of-

fice in Ulsan liegt erneut in den Händen von Kapitän Zenon Woszek. Seine ersten Eindrücke: „Wir sind hier sehr herzlich empfangen worden, und die tägliche Zusammenarbeit mit der Werft und mit dem Germanischen Lloyd war bisher beispielhaft. Dementsprechend sind wir alle im Site Office sehr zuversichtlich, die Herausforderungen des ambitionierten Neubauprojekts erfolgreich bewältigen zu können.“

Neue Abläufe, große Vorteile

Das Hamburg Süd Site Office hat sich also schnell an das neue Arbeitsumfeld gewöhnt. Das gilt auch für die Hamburg Süd-Tochtergesellschaft Columbus Shipmanagement GmbH (CSG), bei der die Fäden für alle Neubauaktivitäten der Reedereigruppe zusammenlaufen. „Wir sind ein neuer Kunde für HHI, und die Werft musste lernen, was für uns wichtig ist. Auf der anderen Seite haben auch wir uns

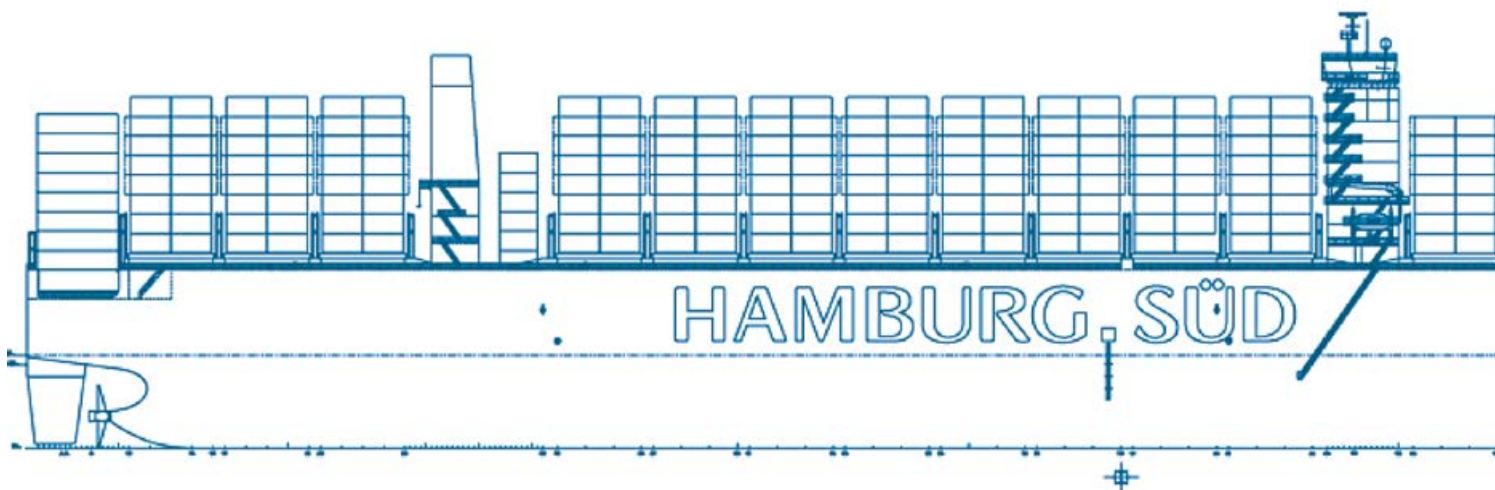
Größte Werft der Welt

Die Riesenwerft von Hyundai Heavy Industries (HHI) wurde 1972 in Ulsan mit staatlicher Hilfe aus dem Boden gestampft und beschäftigt rund 25.000 Mitarbeiter.

Ulsan ist eine Universitätsstadt mit rund einer Million Einwohnern im Südosten Koreas am Japanischen Meer, etwa 70 Kilometer von Pusan entfernt. HHI hat nach eigenen Angaben einen Marktanteil von 15 Prozent an der internationalen Schiffbauproduktion. Auf dem etwa 1.200 Hektar großen Produktionsgelände befinden sich zehn Trockendocks, unzählige Werkshallen sowie Verwaltungs- und Sozialgebäude (darunter ca. 60 Kantinen).

In den Docks befinden sich meistens mehrere Dutzend Schiffe unterschiedlicher Größe gleichzeitig im Bau. In Boomzeiten hat HHI jährlich mehr als 100 Containerschiffe hergestellt. Inzwischen werden auch immer mehr Spezialschiffe wie Flüssiggastanker und Bohrschiffe gebaut. Innerhalb des Hyundai-Konzerns ist der Schiffbau nur eine von sechs Unternehmenssparten – neben der Herstellung von Offshore-Anlagen, Motoren und Maschinen, elektrischen Systemen, Industrieanlagen und Bauausrüstungen.

www.hhi.co.kr





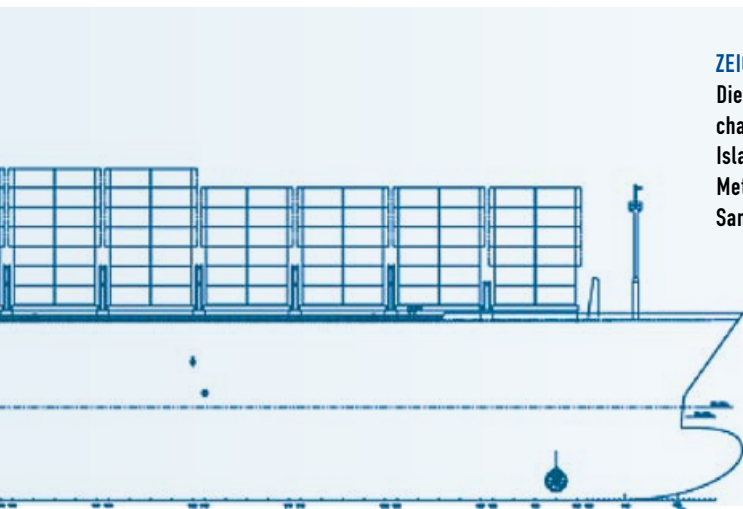
SUPERLATIV: Auf dem 1.200 Hektar großen Werftgelände in Ulsan sind rund 25.000 Mitarbeiter beschäftigt.

erst an die Abläufe auf der Werft und die neuen Ansprechpartner gewöhnen müssen. Diesen Prozess haben beide Seiten erfolgreich gemeistert“, sagt Uwe Weisbrich, Fleet Manager Newbuilding der CSG, der die Werft schon mehrmals besucht hat.

Auch ihn hat die Riesenwerft mit der technischen Ausstattung und den präzise

geplanten und ausgeführten Betriebsabläufen beeindruckt. HHI bietet der Hamburg Süd einen weiteren Vorteil: „Auf dem Werftgelände gibt es unter anderem eine eigene Großmotoren- und Hilfsdieselproduktion. Auch die MAN-Hauptmotoren für unsere ‚Cap San‘-Schiffe werden hier in Lizenz gefertigt.“ Wie HHI für Superlative

in der Schiffbauindustrie sorgt, setzt die Hamburg Süd mit den ‚Cap San‘-Schiffen neue Maßstäbe in ihrer Flotte. So werden erstmals Schiffe im ‚Two Island Design‘ gebaut: Aufbau und Maschinenanlage des Schiffes sind räumlich voneinander getrennt. „Das Brücken- und Wohnmodul befindet sich im Vergleich zur →



ZEICHNUNG: Die Grafik zeigt das charakteristische ‚Two Island Design‘ der 333 Meter langen ‚Cap San‘-Schiffe.

Technische Daten der „Cap San“-Schiffe

Tragfähigkeit	ca. 124.000 t
Containerkapazität	9.600 TEU
Kühlcontaineranschlüsse	2.100
Länge über alles	333,20 m
Länge zwischen den Loten	318,00 m
Breite	48,20 m
Tiefgang max.	14,00 m
Geschwindigkeit	21 Knoten
Hauptmaschinenleistung	40.670 kW



WELTREKORD: Die neuen Schiffe der „Cap San“-Serie haben Anschlüsse für 2.100 Kühlcontainer.

→ bisherigen Bauweise deutlich weiter vorn“, erläutert Weisbrich. „Normalerweise werden nur Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 13.000 TEU so gebaut. Wir haben uns wegen des besseren Stellplatzangebotes hinter dem Aufbau trotzdem für dieses Konzept entschieden.“

Schnittiger Rumpf, sparsame Motoren

Während das neue Schiffsdesign sehr auffällig ist, sind Änderungen an der Rumpfform nicht mit bloßem Auge zu erkennen. Die Schiffslinien unter Wasser spielen jedoch für einen energieeffizienten Schiffsbetrieb eine große Rolle. Deshalb ist der Entwurf der Rumpfform noch einmal optimiert worden. Dafür hat die Reederei gemeinsam mit der GL-Tochter FutureShip computergestützte Untersuchungen des Unterwasserschiffes durchgeführt.

Die Auswirkungen der Veränderungen wurden anschließend bei Schleppversuchen mit Schiffsmodellen in der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt gemessen. „Letztlich haben unsere Neubauten mit den optimierten Schiffslinien jetzt einen drei Prozent niedrigeren Wasserwiderstandswert. Und das ist wiederum



gleichbedeutend mit einer entsprechenden Brennstoffersparnis“, sagt Weisbrich.

Energieeinsparung und damit bessere Umweltverträglichkeit – dazu liefern die neuen Hauptmotoren ebenfalls einen wichtigen Beitrag, so Weisbrich: „Wir haben die Motorenleistung nicht mehr auf eine Höchstgeschwindigkeit von 23 bis 24 Knoten ausgelegt, sondern nur noch auf 21 Knoten. Außerdem sind Slow Steaming und Super Slow Steaming im Motorenkonzept berücksichtigt worden.“ Die Motoren sparen somit nicht nur Treibstoff, es werden auch weniger Schadstoffe freigesetzt. Für eine bessere Umweltbilanz des Schiffsbetriebes sorgt eine weitere technische Neuerung an Bord: „Die „Cap San“-Schiffe werden mit den neuen Aliança-Schiffen die ersten Einheiten der Flotte

sein, die mit einer Ballastwasserbehandlungsanlage ausgerüstet sind. Damit erfüllen wir auch den internationalen Standard noch vor Inkrafttreten der IMO-Konvention“, erklärt Weisbrich.

Weniger Geräusche, längere Wege

Die neuen technischen Spezifikationen der „Cap San“-Schiffe haben auch Auswirkungen auf die Arbeit an Bord. So sinkt durch das „Two Island Design“ merklich die Geräusch- und Vibrationsbelastung für die Besatzungsmitglieder. Andererseits macht die räumliche Trennung von Aufbau und Maschine die Wege an Bord erheblich länger – insbesondere für die Maschinencrew.

Ebenso ändere sich das Handling der gewaltigen Schiffe, so Weisbrich: „Sie sind nicht nur länger, breiter und höher, die Sicht von der jetzt im vorderen Teil des Schiffes liegenden Brücke ist ebenfalls ganz anders. Deshalb werden wir die Schiffsleitungen rechtzeitig im Simulator schulen lassen, damit sie sich an das neue Arbeitsumfeld schon einmal virtuell gewöhnen können.“

Auf der Werft sind in den nächsten Monaten fünf „Cap San“-Schiffe gleichzeitig im Bau. Die Ablieferung des ersten Neubaus an die Hamburg Süd ist für Ende Mai 2013 vorgesehen. Im Abstand von jeweils vier Wochen folgen drei weitere Schiffe. Die beiden letzten Exemplare der Baureihe werden dann im Januar 2014 an die Reederei übergeben.



Fotos: Hamburg Süd

TEAM: Die Neubauabteilung der CSG – Sandra Schüssler, Andreas Bögle de Araujo, Harald Bube, Uwe Weisbrich, Christian Gessner, Christof Sacher und Klaus Boldt (v.l.).



GLÜCKWUNSCH: Erinnerungsfoto anlässlich des „Steel Cuttings“ (v.l.): G. C. Ahn (Site Office), S.H. Son (HHI), N. K. Kim (Site Office), Zenon Woszek (Leiter Site Office), S. Ikac (Germanischer Lloyd), Jörn Westfelling (stv. Leiter Site Office), M. A. Chung (Site Office, Secretary), Pawel Marzec (Site Office) und Y. G. Ban (HHI).

ANZEIGE

PROBLEMFALL: Schiffe der „Santa B“-Reihe der Reederei Claus-Peter Offen (hier der 2.824-TEU-Frachter „Santa Bettina“).



Es stand wohl Spitz auf Knopf um das Hamburger Emissionshaus MPC Münchmeyer Petersen Capital AG. „Die Geschäftsführung der Schifffahrtsgesellschaften ist von der MPC Capital (...) informiert worden, dass die Inanspruchnahme der MPC Capital AG durch die Schifffahrtsgesellschaften (...) deren Leistungsfähigkeit übersteigen würde“, schrieb MPC an Fondsanleger – und deutete damit die Gefahr einer Insolvenz an. Doch Ende Dezember gelang dem Unternehmen der Befreiungsschlag.

Enthftung und Entschuldung

„Die MPC konnte heute mit allen involvierten Finanzierungs- und Geschäftspartnern eine umfassende Restrukturierung abschließend vereinbaren“, heißt es in einer Mitteilung. Das Unternehmen werde von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von

Refinanzierung geglückt

Das Hamburger Emissionshaus MPC hat in seinem Schiffsportfolio eine ganze Reihe von Problemfällen. Doch dank einer Refinanzierung steht das Unternehmen jetzt wieder gut da. Von Hanns-Stefan Grosch

rund 790 Mio. Euro enthaftet und von wesentlichen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rund 70 Mio. Euro dauerhaft entschuldet. Das Unternehmen schaffe damit eine „nachhaltig solide Finanzierungsgrundlage und die Basis für zukünftiges organisches Wachstum“.

Die Restrukturierungsvereinbarung mit den Banken sehe unter anderem eine aktive Beteiligung der Großaktionäre vor. „Beide Großaktionäre haben die Restrukturierungsvereinbarung vorab ausdrücklich begrüßt und werden die Restrukturierung im Rahmen

einer Kapitalerhöhung unterstützen.“ Vor diesem Hintergrund will die MPC Capital AG eine außerordentliche Hauptversammlung einberufen. Dabei würden die Voraussetzungen für die notwendigen Kapitalmaßnahmen geschaffen.

Deren Durchführung ist noch für das erste Halbjahr 2013 geplant. Die Großaktionäre hätten sich gegenüber den Banken verpflichtet, eine Kapitalerhöhung in Höhe von insgesamt 14 Mio. Euro sicherzustellen. Die Rahmendaten zu den geplanten Kapitalmaßnahmen würden auf der außerordentlichen Hauptversammlung vorgestellt und entsprechend veröffentlicht.

Aufgrund außerordentlicher Erträge im Zusammenhang mit der getroffenen

Dr. Axel Schroeder ist seit 1999 Vorstandsvorsitzender von MPC.

Fotos: Hasenpusch, MPC Capital



Restrukturierungsvereinbarung geht das Unternehmen für das Geschäftsjahr 2012 – trotz eines voraussichtlich negativen Betriebsergebnisses – von einem insgesamt positiven Konzernergebnis in zweistelliger Millionenhöhe und einer entsprechend gestärkten Eigenkapitalausstattung aus.

Kooperation gefragt

An dem Restrukturierungskonzept hatten dem Vernehmen nach schiffsfinanzierende Banken und Reeder mitgewirkt. Dass die Lage ernst ist, hatte sich schon im vergangenen Sommer abgezeichnet, als immer mehr MPC-Fonds in Schieflage gerieten. „Gegenüber den Erwartungen zu Jahresbeginn 2012 geht Maersk Broker nunmehr davon aus, dass erst weit im Jahr 2013 eine Verbesserung für eine Mehrheit der Schiffe ansteht. Um diese schwierige Marktphase bis dahin weiterhin zu überstehen, werden viele Schiffsgesellschaften von der Kooperation der Finanzierungspartner abhängig sein“, so die damalige Prognose von Holger Glandien, Geschäftsführer MPC Capital Maritime GmbH.

Bis heute hat MPC Capital 326 Kapitalanlagen aufgelegt. Mehr als 180.000 Kunden haben rund 7,9 Milliarden Euro in unsere Produkte investiert. Das Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich auf rund 18,9 Milliarden Euro. Davon sind 126 Fonds Schiffsbeteiligungsgesellschaften mit mehr als 220 Schiffen. ...

01 Buss Capital mit Jahr zufrieden

Buss Capital zieht eine positive Bilanz des abgelaufenen Geschäftsjahrs und blickt **optimistisch ins Jahr 2013**. Das Hamburger Investmenthaus hat im Jahr 2012 bei privaten Anlegern insgesamt rund 61 Millionen Euro eingeworben. Dazu trugen vier Containerfonds, ein Immobilienfonds und ein Container-Direktinvestment bei. **Die Prognosen wurden im Durchschnitt aller Auszahlungen insgesamt leicht übertroffen.**

Buss Capital will im Jahr 2013 seine Produktdiversifizierung bei den Containerinvestments fortsetzen und **plant eine erste Container-Anleihe**. „Der Platzierungserfolg, die erfolgreichen Verkäufe und die stabilen Auszahlungen belegen: Container sind ein starker Sachwert“, sagt Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel. Aktuell **bietet Buss Capital zwei Containerfonds** und ein Container-Direktinvestment an.

Das insgesamt 275.000 Container umfassende Portfolio der Buss Global Container Fonds 2 und 3 hatte sich Ende 2012 eine Tochtergesellschaft der US-amerikanischen Private-Equity-Firma Lindsay Goldberg **für rund 410 Millionen US-Dollar** gesichert. Parallel verkauften fünf weitere Buss-Containerfonds insgesamt rund 85 Prozent ihrer Portfolios an zwei große Containerleasing-Gesellschaften. Insgesamt haben die Buss-Containerfonds **in den letzten fünf Jahren rund 575.000 Container veräußert**. Auf Portfolioverkäufe entfielen davon 442.000 Container, auf laufende Verkäufe in den Gebrauchtcontainermarkt rund 133.000 Container. www.buss-capital.de

02 Verlust für „Santa B“-Anleger

Die Krise in der Schifffahrt hält an – und kostet Fondsanleger Millionen. Die Hamburger Reederei Claus-Peter Offen muss auf Druck der Banken **14 kleinere Containerschiffe** („Santa B“ – s. Artikel links) verkaufen, die ihre Kredite nicht mehr bedienen können. Der Versuch, mit frischem Kapital den Schiffsfonds zu retten, ist **an mangelnder Beteiligung der Ge-**

sellschafter gescheitert. Für die Anleger bedeutet das den Verlust ihres eingezahlten Kapitals. **Der Verkaufserlös für die gebrauchten Schiffe** wird wohl nicht ausreichen, um die Kredite der Schiffsbanken zu tilgen. Die wollen keine weiteren Kreditmittel zur Verfügung stellen. Sie hoffen lediglich, **bei einem geordneten Verkauf mehr zu Erlösen** als bei einer Insolvenz und einer Zwangsversteigerung. www.mpc-capital.de

ZWEITMARKT

03 Stabile Umsätze, schwieriges Umfeld

Der Handelsumsatz am Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland erreichte im Jahr 2012 die **Summe von nominal 146 Mio. Euro** und ist damit im Vergleich zum Vorjahr (2011: 145 Mio. Euro) leicht gestiegen. Die **Anzahl der Vermittlungen erhöhte sich deutlich** um rund 11 Prozent auf 4.300. „Mit einem Umsatz von 146 Mio. Euro sind wir in der aktuellen Marktlage mehr als zufrieden, zumal die Zahl der Vermittlungen weiter gestiegen ist“, erklärt Alex Gadeberg, Vorstand der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG. Das Jahr 2012 sei von den nervösen Märkten geprägt gewesen. **Der Umsatz im Bereich Schiffsbeteiligungen erreichte 2012 mit rund 22 Mio. Euro** ca. 15 Prozent des Gesamtumfums. Im Vorjahr waren es 19 Mio. Euro (13 Prozent).

Eine wesentliche Neuerung des Jahres 2012 bildete die Einstufung geschlossener Fonds als „Finanzinstrumente“. Damit ist die Vermittlungstätigkeit im Zweitmarkt nunmehr **eine erlaubnispflichtige Dienstleistung im Sinne des Kreditwesengesetzes**. Die BaFin als zuständige Aufsichtsbehörde hat der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG Ende Dezember die entsprechende vorläufige Erlaubnis erteilt. Die Geschäfte werden nunmehr unter der laufenden Aufsicht der BaFin und der Deutschen Bundesbank weitergeführt. Gadeberg **begünstigt die Neuregulierung des Segments** als wichtigen Baustein für noch größere Transparenz und zur Optimierung des Kundenschutzes. www.zweitmarkt.de

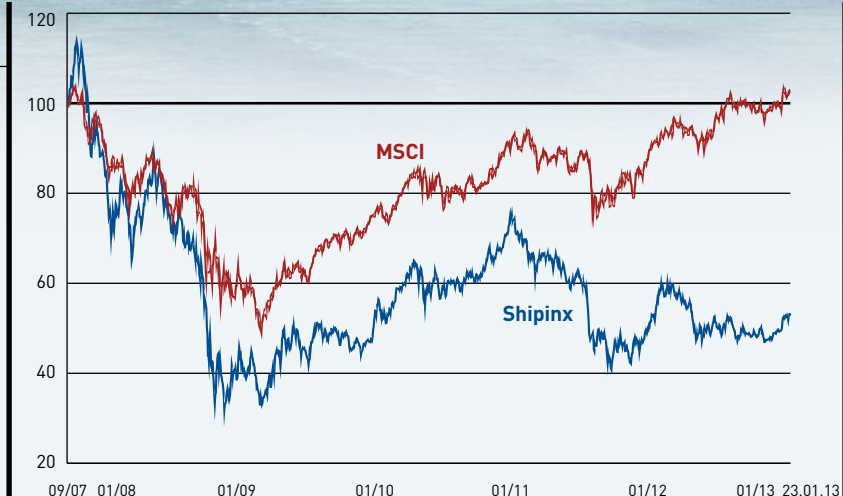
INDIZES



NCL-Börsengang beflügelt

Spürbar angezogen hat der Shiplnx im Januar. Mehrere positive Meldungen beflügelten Aktienwerte ganz unterschiedlicher maritimer Segmente.

Mutig war besonders das Timing des IPOs der aus Miami stammenden Norwegian Cruise Lines (NCL). Fast genau ein Jahr nach der Havarie der „Costa Concordia“ wagte sich der Kreuzfahrtspezialist an die Technologiebörse Nasdaq. Am ersten Handelstag legten die Papiere um 30 Prozent auf fast 25 Dollar zu. NCL hatte die Papiere mit 19 Dollar über dem ursprünglich veranschlagten Preis verkauft. Die Reederei nahm insgesamt 447 Millionen Dollar (335 Mio. Euro) ein. Eine gute Nachricht war der IPO nicht nur für die Finanzinvestoren Apollo und TPG sowie den Tourismuskonzern Genting Hong Kong, die als Großaktionäre an Bord blieben. Erfreulich

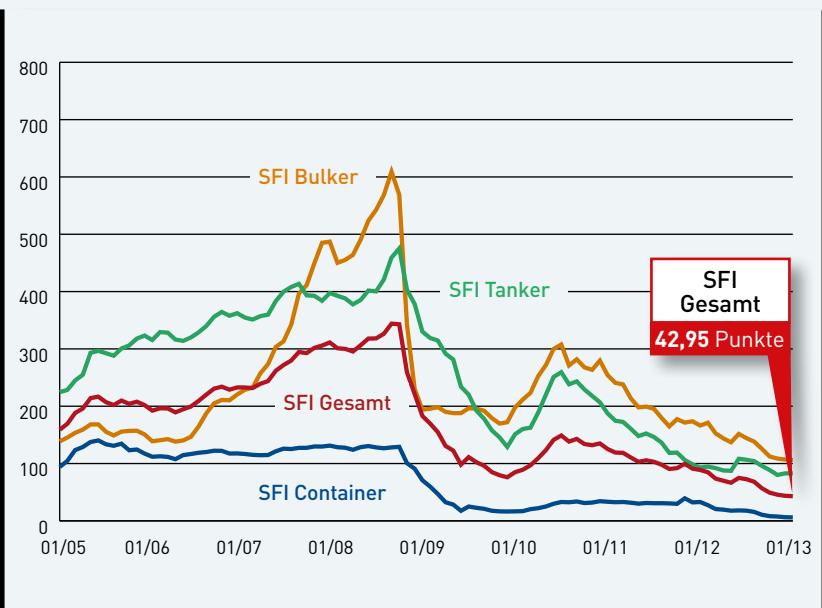


Quelle: Structured Solutions AG; Stand: Januar 2013
Foto: iStockphoto/craftvision

auch, dass Schifffahrtsaktien offenbar wieder salonfähig sind. Zugelegt hat auch Seaspan: Die fünf an Yang Ming langfristig vercharterten 14.000-TEU-Bestellungen sowie die

fünf 10.000-TEU-Schiffe in Langzeitcharter mit Mitsui kamen bei den Anlegern gut an. Finanziert werden die Schiffe aus der kürzlich erfolgten Kapitalerhöhung.

SFI TKL.Ship: Anpassung bei Schiffsbetriebskosten führt zu leichter Indexanpassung



Quelle: TKL-Fonds; Stand 20.01.2013

Der SFI Gesamtindex verzeichnete gegenüber dem Vormonat einen Rückgang von ca. 0,43 Prozent.

Die Charraten für Containerschiffe entwickelten sich uneinheitlich. Während die Raten für die Größenklassen bis 2.500 TEU weitgehend stabil blieben, verzeichneten die Containerschiffe mit 2.750 bzw. 4.400 TEU einen Rückgang. Neubau- und Second-Hand-Preise blieben weitgehend konstant.

Bei den Tankern verzeichneten die Charraten in fast allen Segmenten einen leichten Anstieg. Die Neubaupreise für Aframax-, Suezmax- und VLCC-Tanker gaben leicht nach. Für die kleineren Größenklassen blieben die Preise stabil. Die Second-Hand-Preise stiegen in fast allen Segmenten moderat an oder blieben auf dem Niveau des Vormonats. Lediglich für 20 Jahre alte Schiffe fielen die Preise leicht.

Bei den Bulkern sind die Charraten in fast allen Größensegmenten gefallen. Die Neubaupreise sowie die Second-Hand-Preise blieben weitgehend unverändert. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

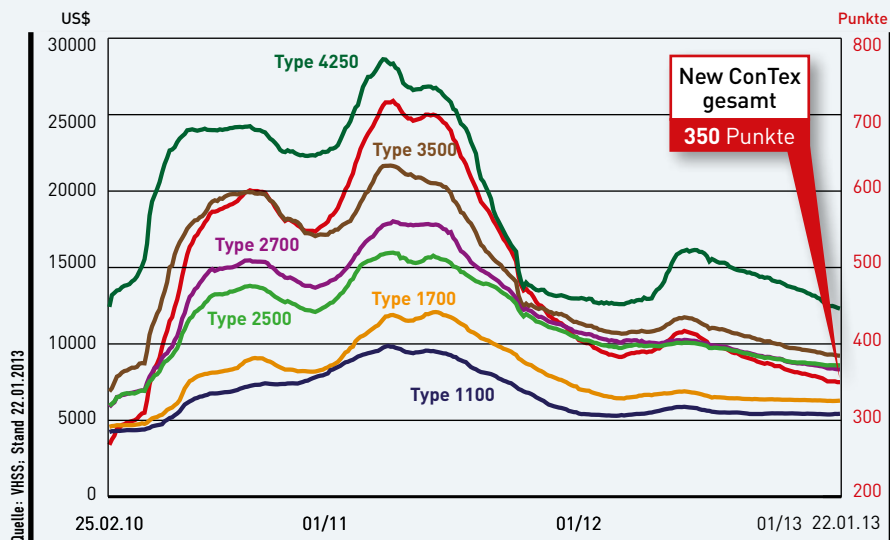


New ConTex präsentiert sich einigermaßen stabil

Im Vorfeld des chinesischen Neujahrsfestes verzeichnet Tonnage mit Ladegeschirr leichte Zugewinne.

Obwohl im Markt einige Bewegung zu sehen war, verlor der New ConTex leicht. Bei Schiffen mit Ladegeschirr konnte indes ein leichter Anstieg verzeichnet werden, während die Raten ansonsten auf niedrigem Niveau nachgaben. Bei der größten erfassten Schiffsklasse, den 4.250-TEU-Schiffen, besteht Hoffnung auf eine Erholung nach Ende der Feierlichkeiten zum chinesischen Neujahrsfest, was sich dann auch auf die anderen Schiffsklassen auswirken könnte.

Grundsätzlich war in den ersten Arbeitswochen des neuen Jahres eine rege Handelstätigkeit zu verzeichnen. Sie dürfte sich aber vorerst wieder abschwächen. www.vhss.de



ANZEIGE

Schiffsversicherer klopfen Maklern auf die Finger

Von Michael Holtmann

Nach ersten Insolvenzen von Versicherungsmaklern im See- und Transportgeschäft pochen deutsche Versicherer auf eine strengere Compliance im deutschen Seeversicherungsmarkt. Beim Zahlungsverkehr für Prämien und Schadenersatz müsse stärker auf die Einhaltung gesetzlicher und vertragsrechtlicher Regeln geachtet werden.

Zu diesem Zweck wurde beim Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) eine Arbeitsgruppe zu „Transparenz des Zahlungsverkehrs“ eingerichtet. Das bestätigte der Vorsitzende Dr. Sven Gerhard. Zweifel an den Geschäftspraktiken von Teilen der Maklerbranche kamen nach der Insolvenz des Hamburger Versicherungsmaklers Clausius Marine im August 2012 vermehrt auf. Erneut angefacht wurden sie jetzt durch die Zahlungsunfähigkeit einer zweiten Maklerfirma: Carl Rehder mit Sitz in Seevetal. Da es sich eigentlich nur um Intermediäre zwischen Versicherten (Reeder) und Versicherungen handelt, die selbst keine erheblichen Risiken oder Investitionen eingehen, muten Insolvenzen in diesem Bereich höchst ungewöhnlich an.

Pleiten nagen an der Reputation

In der Branche wird aber vermutet, dass die Makler ihr Mandat überschritten und Prämien sowie Schadenersatzzahlungen eigenmächtig verwendet haben könnten – zum Beispiel, um Neugeschäft zu subventionieren. Eine Art Schneeballsystem, das funktioniert, solange der Kundenkreis und die Umsätze wachsen – und solange keine großen Schäden auftreten, durch die mögliche Lücken in der Versicherungsdeckung der Kunden offengelegt werden. Einen Kommentar zu den Hintergründen der Insolvenz lehnte ein Sprecher der Carl Rehder Gruppe ab. Er bestätigte aber, dass der Makler wie Clausius Marine abgewickelt werde, weil der vorläufige Insolvenzverwalter keine Chance auf Fortführung des Unternehmens sehe.

Die deutschen Versicherer sind alarmiert. Denn die Pleiten nagen an der Reputation des gesamten deutschen Marktes. Ausländische Co-Versicherer, Kunden und Dienstleister könnten sich abwenden, wenn keine verlässliche Zahlung von Prämien, Schadenersatz und Gebühren über die Makler garantiert werden könne. „Die Maklerinsolvenzen haben deutlich gemacht, dass wir als gesamter Markt Transparenz im Zahlungsverkehr schaffen müssen“, erläutert Gerhard



VHT-VORSITZENDER:
Dr. Sven Gerhard,
Global Product
Leader Hull &
Liabilities bei
Allianz Global
Corporate &
Specialty (AGCS).
Für ihn hat
Transparenz im
Zahlungsverkehr
oberste
Priorität.

Foto: Holtmann

die Position der im VHT vereinigten Gesellschaften und Assekuradeure.

In die Zahlungsverkehrs-Arbeitsgruppe des VHT seien neben Mitgliedern einzelne Seeversicherungsmakler eingebunden. Schließlich gehe es auch darum, „die guten Makler vor den weniger guten zu schützen“. Am Ende soll kein neues Regelwerk für Makler herauskommen, sondern ein Katalog von Empfehlungen und Grundsätzen, denen die Marktteilnehmer verpflichtet sein sollen. Sie dürften vor allem auf die Trennung zwischen eigenen Geschäftskonten der Makler sowie den Unterkonten der Kunden und Versicherer und die vernünftige Dokumentation der Außenstände abzielen. „Wir wollen keine überbordende Bürokratie einführen“, sagt VHT-Vorstandsmitglied Hans-Christoph Enge, geschäftsführender Gesellschafter der Assekurateursfirma Lampe & Schwartz.

Einigen deutschen Reedern und Schiffsgesellschaften drohe erheblicher wirtschaftlicher Schaden aus den Insolvenzfällen, heißt es in der Branche. Da bestimmte Prämienzahlungen offenbar nicht den P&I Club bzw. Kaskoversicherer erreicht haben, für den sie bestimmt waren, wurde eine ganze Jahresprämie noch einmal fällig. Angesichts der ohnehin angespannten Liquiditätssituation der Reedereien ein erhebliches Problem.

Auch im eigenen Geschäft bläst den Seekaskoversicherern weiterhin ein scharfer Wind entgegen. Die beim VHT gemeldeten Schadensfälle für das Versicherungsjahr 2012

beliefen sich auf rund 100 Mio. Euro. Für 2011 standen zum selben Zeitpunkt nur Schadensumfänge von 81,5 Mio. Euro in den Büchern. Aufgrund der langen Bearbeitungszeiten in dem Geschäft kann es Jahre dauern, bis sich die Zahlen fest einpendeln.

Der schwerste Schaden war der Untergang des Auto-Carriers „Baltic Ace“ infolge einer Kollision mit dem deutschen Feeder-Containerschiff Corvus J. Nach Haftungslimitierung sollen sich die Kosten für die vom VHT vertretenen Versicherer – schwerpunktmäßig Ersatz an Dritte – auf rund 10 Mio. Euro belaufen, wie aus Anwaltskreisen verlautet.

Anzahl der versicherten Schiffe sinkt

Einen deutlichen Rückgang verzeichnete der deutsche Markt bei den hier versicherten Seeschiffen. Die Anzahl fiel um zwölf Prozent auf knapp 1.800. „Grund hierfür sind in erster Linie Veränderungen im Kundenkreis durch Insolvenzen und Verkäufe von Schiffen. Außerdem Fusionen von Schiffsbetreibern und dadurch bedingte Integrationen in bestehende Flotten“, erklärte VHT-Vorsitzender Gerhard. Aber auch Versichererwechsel durch Kunden hätten zu der Entwicklung beigetragen. Ihren Höchststand hatte die führend in Deutschland versicherte und durch den VHT betreute Flotte im Jahr 2010 mit 2.078 Seeschiffen erreicht. In den Vorjahren waren die Bestände rapide angestiegen. Gegenüber 2002 ergebe sich immer noch ein Vorsprung von 75 Prozent in Bezug auf die Anzahl der versicherten Schiffe.

5,50	9,80	21,00	9,10	0,35	Bücher.de (Hm)	8,80	6,75	185,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk (Hm)	16,50	271,00	30,50	27,01
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing (Mal)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Hm)	4,00	16,50	285,00	249,50
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Braun Rav (Soal)	10,20	24,80	8,60	4,60	1	Diag Ind (Hm)	103,00	3,98	16,80	16,00
753,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burabad Vz (Bgr)	276,00	10,20	28,50	6,75	1	Dieler-Werke (Hm)	104,00	103,00	4,50	3,10
6,00	755,00	7,00	29,50	0,8	BUS St (Hm)	9,85	276,00	1035,00	997,50	10	Dieng Hld (Hm)	19,80	118,00	104,50	91,00
805,00	6,00	720,00	6,01	1	BUS Vz (Bgr)	10,95	9,90	350,00	10,95	10	Doppel (Hm)	44,35	19,80	150,50	8,00

In Kürze

Kostenanstieg trifft auch Festprämien-Anbieter. Nicht nur die P&I-Gegenseitigkeitsvereine verzeichnen derzeit einen rasanten Anstieg der Rückversicherungskosten, auch kommerzielle Festprämienanbieter sind betroffen. So warnt der führende Anbieter British Marine seine Kunden, dass sie sich auf mindestens sechs Prozent Prämienanstieg nur aufgrund der Verteuerung in der Rückversicherung einstellen sollten.

Gefahr verlagert sich nach Westafrika. Trotz des allgemeinen Rückgangs von Piratenangriffen spitzt sich die Situation in bestimmten Brennpunktgebieten weiter zu. So befürchtet die dänische Beratungsfirma Risk Intelligence eine weiteren Eskalation in Nigeria. Die Banden dort hätten eine ausgefeilte Logistik entwickelt und gingen mit äußerster Brutalität vor. Obwohl der Staat sich bemühe, hart durchzugreifen, „breiten sich die Probleme anscheinend weiter aus“, so Risk Intelligence (s. Beitrag Seite 14).

Schiffahrtskammer legt Flaggenbericht vor. Die Internationale Schiffahrtskammer (ICS) in London hat einen neuen Bericht zu Flaggen- und Registerstaaten veröffentlicht. Die „Shipping Industry Flag State Performance Table“ gibt eine Übersicht über Stärken und Schwächen einzelner Flaggen in Bezug auf Hafenstaatkontrollen und unterschiedliche maritime Übereinkommen. Sie ist als Download verfügbar unter: www.ics-shipping.org

Araber wollen eigene Class Society. Während Deutschland durch die Fusion des Germanischen Lloyd mit DNV eine „eigene“ Klassifikationsgesellschaft verliert (s. S. 24), gehen die Vereinigten Arabischen Emirate den entgegengesetzten Weg. In Abu Dhabi wurde jetzt die Prüfgesellschaft „Emirates Classification – Tasneef“ gegründet. Beim Aufbau soll die italienische Klassifikationsgesellschaft RINA als Berater und Partner assistieren. Die Italiener haben sich nach eigenen Angaben in einer internationalen Ausschreibung durchgesetzt.

2012 mehr Totalverluste, aber positiver Trend

Die Zahl der Schiffsverluste rund um den Globus ist laut einer Untersuchung des größten deutschen Seekaskoversicherers Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) im vergangenen Jahr von 91 auf 106 gestiegen.

Die meisten Verluste seien auf Untergang oder Auf-Grund-Laufen zurückzuführen, heißt es im aktuellen „Safety and Shipping Review“ der Versicherung. Das Gros der Unglücke hätte sich im Südchinesischen Meer und in Südostasien ereignet. Zweitgefährlichste Regionen waren den Angaben zufolge das östliche Mittelmeer und das Schwarze Meer.

Der kurzfristige Anstieg der Schiffsverluste bedeute aber keine Trendumkehr bei der Sicherheit. Der Wert für 2012 liege immerhin um rund ein Drittel unter dem Zehnjahresdurchschnitt von

146 Schiffsverlusten pro Jahr, so AGCS. „Durch neue Technologien, bessere Ausbildung, fortschreitende Regulierung und Sicherheitsinitiativen der Branche sind Schiffsverluste seit längerer Zeit rückläufig“, konstatiert die Allianz-Tochtergesellschaft. Allerdings bleibe menschliches Versagen weiterhin ein großes Risiko.

Dahinter stünden oft Übermüdung, Kostendruck oder eine unzureichende Ausbildung. Die Statistik zeigt auch, dass europäische Reedereien höchst selten in den Schadensstatistiken auftauchen, was eine nicht unerhebliche Asymmetrie in Schiffssicherheit zeigt. So betrafen die meisten Verluste sehr kleine Tonnage im außereuropäischen Raum.

www.allianz.com

BERICHT: Die Allianz-Studie umfasst auch sehr kleine Schiffe (ab 100 GT).



Rückversicherungskosten schießen in die Höhe

Die befürchtete Kostenexplosion in der Rückversicherung der Reeder-Haftungsrisiken durch den Dachverband der P&I Clubs ist eingetreten.

Nach zwei schweren Havarien in den Jahren 2011 und 2012 – dem Untergang des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ und des Containerschiffs „Rena“ – haben die Rückversicherer der P&I Clubs zu Jahresanfang auf massive Prämien erhöhungen gepocht. Die Kosten werden direkt an die Mitglieder der Clubs durchgereicht.

So müssen Reedereien für Kreuzfahrtschiffe pro BRZ 125 Prozent und für Dry-Cargo-Schiffe (Bulker, Container etc.) knapp 39 Prozent mehr als im Vorjahr berappen. Dabei handele es sich um die stärksten Erhöhungen, die je verzeichnet wurden, erklärte der Londoner P&I-Makler RFIB. Ne-

ben den höheren Zuschlägen sind die Reeder per 20. Februar auch mit beträchtlichen Anhebungen der P&I-Nettoprämien von zum Teil mehr als 10 Prozent konfrontiert. Der Vorsitzende des gemeinsamen Rückversicherungskomitees der P&I Clubs, Hugo Wynn-Williams, erklärte, dass die Clubs den Kostenanstieg durch eine Ausdehnung der Haftung ihres Rückversicherung-Captives „Hydra“ noch gebremst hätten.

Der Eigenversicherer der Clubs übernimmt eine um 10 Mio. US\$ erhöhte Deckung. Damit steige die Eigenhaftung der International Group auf 70 Mio. US\$. Alles darüber werde durch dritte Rückversicherer gedeckt. Das gemeinsame Rückversicherungsprogramm der Clubs zählt mit 3 Mrd. US\$ zu den größten Deckungsprogrammen auf der Welt.

BLASENSCHLEIER: Schon bei der Errichtung des Windparks „Borkum West“ wurde an den Schutz der Wale gedacht.

Vorhang aus Luftblasen schützt Schweinswale

Luftblasen zum akustischen Schutz von Schweinswalen – das ist beim Bau von Windparks inzwischen ein erprobtes Verfahren. Der URAG-Schlepper „Bremen Hunter“ assistierte dazu bei der Errichtung von „DanTysk“ vor Sylt.

50.000 Schweinswale leben nach aktuellen Angaben in der deutschen Nordsee: Der sogenannte „große Blasenschleier“ soll die streng geschützten Schweinswale in der Nordsee vor Hörschäden schützen. Nötig wird der Lärmschutz, weil die Verankerung der Windrad-Fundamente im Meeresgrund enorme Schallwellen verursacht, die unter Wasser kilometerweit zu hören sind. Das könnte bei

den Schweinswalen zu Orientierungsschwierigkeiten führen, denn die Meeressäuger navigieren mit ihrem Gehör. Die aufsteigenden Blasen sollen den

Baulärm dämpfen. Seit Dezember 2012 assistiert die „Bremen Hunter“ der Bremer Schlepperei URAG, die zu Linnhoff Schifffahrt gehört, bei der Positionierung eines druckluftgefüllten Schlauchs. Er wird unter Wasser um die Ramme gelgt und produziert einen Vorhang aus Luftblasen.

Das „Bubble Curtain“-Verfahren wurde bereits beim Bau des Trianel-Windparks „Borkum West II“ erfolgreich eingesetzt.



www.urag.de

Foto: Avampire/tear, Trianel/Lang

Sternstunden an Bord der „AIDAstella“



SHOWMASTER: Thomas W. Kraupe, Direktor des Hamburger Planetariums.

Foto: Planetarium Hamburg

Das Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises und das Planetarium Hamburg werden im Rahmen einer exklusiven Kooperation künftig für Sternstunden an Bord sorgen.

Das erste Projekt startet auf der Jungfernfahrt von „AIDAstella“ vom 17. bis 28. März 2013. Thomas W. Kraupe, Direktor des Hamburger Planetariums, entführt die AIDA-Gäste mit himmlischen Geschichten in die Welt der Sterne. In faszinierenden Vorstellungen und Workshops lernen die Passagiere die unendlichen Sternwelten kennen. Dabei können sie den Kometen Panstarrs vom Deck aus beobachten, der im März 2013 besonders hell am Himmel leuchten soll. In einer astronomischen Teestunde werden die Sterne gedeutet. Für die kleinen AIDA-Gäste ist Stella, die Weltraumkuh des Planetariums, an Bord. www.aida.de

MS „Bremen“ nach Sibirien

Das Expeditionsschiff von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten läuft im Mai erstmals die unerschlossene Region Primorje an.

Mit der höchsten Eisklasse für Passagierschiffe und einem Tiefgang von lediglich 4,8 Metern ermöglicht die „Bremen“ eine einmalige Expeditionsreise zu den entlegenen Winkeln der sibirischen Küste. Auf dem Programm stehen u.a. die Erkundung von Wladiwostok, Abstecher mit expeditionstauglichen Schlauchbooten in die unberührte Natur sowie Ausflüge in die Wälder der Taiga und die wilde Tundra. www.hlkf.de

EISKLASSE: Mit der „Bremen“ kommen Passagiere auch in entlegene Regionen.



Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten



LEISTUNG: Seit 1985 hat die „Meteor“ mehr als 1 Mio. Seemeilen zurückgelegt.

Foto: IFM Hamburg

Briese mit „Meteor“

Die Reederei Briese übernimmt das Forschungsschiff „Meteor“.

In einem europaweiten Ausschreibungsverfahren hatte sich die Reederei Briese aus Leer gegen starke Konkurrenz durchgesetzt. Bei einer feierlichen Übergabe in Peru übernahm sie das bundeseigene Forschungsschiff. Briese wird die „Meteor“ voraussichtlich bis zu seiner Außerdienststellung am Ende dieser Dekade begleiten. www.briese.de

Foto: CentriLL Dreamstime.com

BSH: Sichere Navigation

Mit der technischen Prüfung und Überwachung moderner integrierter Navigationssysteme, der Herausgabe von gedruckten und digitalen Seekarten, der Vermessung und Wracksuche arbeitet das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) an den Voraussetzungen sicherer Navigation.

„Die Zunahme des Seeverkehrs, größere und schnellere Schiffe sowie der Aufbau der Offshore-Windparks stellen immer höhere Anforderungen an die Sicherheit auf See“, sagte BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz bei der Jahrespressekonferenz. Das BSH als die maritime Behörde in Deutschland trage intensiv zur stetigen Verbesserung der Sicherheit der Navigation bei. Grundlagen dafür lieferten Seevermessung und Wrackuntersuchung sowie immer präzisere Vorhersagedienste für Wasserstand, Seegang und Drift (mit dem Deutschen Wetterdienst) oder die Zertifizierung von Lehrgängen für elektronische Seekarten. Diese besondere Kompetenz bringt das BSH in das „E-Navigation“-Konzept der IMO ein. www.bsh.de



KOEXISTENZ: Offshore-Windparks erhöhen die Anforderungen an die Sicherheit auf See.

zierung von Lehrgängen für elektronische Seekarten. Diese besondere Kompetenz bringt das BSH in das „E-Navigation“-Konzept der IMO ein. www.bsh.de

ANZEIGE

Hafen ohne Schlagbaum

Seit Anfang des Jahres ist der Hamburger Freihafen Geschichte. Was die einen als „Hamburgische Wiedervereinigung“ und zukunftsweisenden Schritt feiern, ist für andere ein herber Verlust.

ca. 1890

Neubau: Der Sandtorhafen (erste Schuppenreihe Sandtorquai) mit der Speicherstadt um 1898. Die Turm-„Skyline“ (v.l.n.r.): das neue Rathaus, St. Nikolai, St. Petri, St. Jakobi und St. Katharinen.

Am 1. Januar hat Hamburg seinen Freihafen verloren – und ist darüber erleichtert. „Ein veraltetes Zollregime, das wie der Freihafen auf Schlagbäume angewiesen ist, kann die wachsenden Warenbewegungen nicht abwickeln“, sagt Wirtschaftssenator Frank Horch. „Für den Verkehrsfluss im Hafen verspreche ich mir einen großen Gewinn.“ Der Hafen werde dadurch schneller und effektiver.

Mehr als 1.600 Hektar, fast ein Viertel des riesigen Hamburger Hafengebietes, waren bislang zollrechtlich Ausland. Die Unternehmen im Freihafen mussten auf eingeführte Güter keine Steuern und Zölle bezahlen. Sie konnten die Waren lagern, bearbeiten und wieder ausführen. Das war im 19. Jahrhundert ein kostbares Privileg, das sich die Hamburger als Ausgleich für die Eingliederung ins deutsche Zollgebiet hart erkämpft hatten.

Ab den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts entstand die Speicherstadt als damals modernster Lagerhauskomplex der Welt.

Ein ganzer Stadtteil wurde dafür geopfert, mehr als 18.000 Menschen mussten umziehen. In den Speichern lagerten Gewürze, Tee, Kaffee, Teppiche und andere Kolonialwaren, die so heißen, weil sie aus den damaligen Kolonien importiert wurden.

Lästige Formalitäten

Heute ist die Speicherstadt Anziehungspunkt für Touristen. Ein Teil der Speicher wird immer noch zur Lagerung von Waren genutzt, andere beherbergen Museen, Büros oder Ateliers. Schon seit zehn Jahren gibt es keine Zollkontrollen mehr an den Brücken zur Innenstadt; die Speicherstadt wurde für den Bau der HafenCity aus dem Freihafen herausgenommen. Mit dem Wegfall des Freihafens wird Hamburg endgültig zollrechtlich wiedervereinigt. Der Zollzaun ist schon weitgehend abgebaut.

Bislang mussten immer noch Beamte an Zollstationen bei jeder Ladung und jedem Container überprüfen, ob die Ware ordnungsgemäß deklariert ist. Das verur-





1900

Uniformierte Zollbeamte im ehemaligen Hauptzollamt Alter Wandrahm am Zollkanal. Das Gebäude in historischer Backsteinarchitektur lässt sich heute für Events mieten.



1900

Damals begrüßten an der Südseite der Kornhausbrücke Statuen der Entdecker Magellan und Cook die Handel Treibenden. Die Brücke verbindet Speicherstadt und Katharinenviertel.

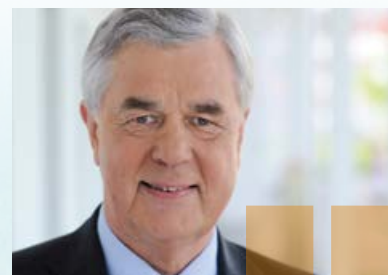
Fotos: Deutsches Zollmuseum (2), Inganilsen | Dreamstime.com, Florian Jaenicke

sachte einen enormen Aufwand: zusätzliche Lkw-Fahrten, Staus und Verzögerungen. Da konnte es schon mal vorkommen, dass ein Lieferant versehentlich die falsche Ausfahrt nahm und in den Freihafen geriet. Die Folge: lästige Formalitäten – auch wenn die Ladung nur aus Broschüren für ein Unternehmen in der HafenCity bestand.

Künftig ist alles viel moderner. Die Zollkontrolle wird nun verlagert auf die

Containerterminals und automatisiert. Die Containerbrücken sind direkt mit dem Zoll verbunden. Vereinfacht gesagt: Wenn ein Container von einem Schiff gehoben wird, geht eine Meldung an den Zoll.

Innerhalb einer Minute bekommt der Importeur einen Steuerbescheid und kann die Ware in die EU einführen. Die HHLA, der größte Hamburger Hafenkonzern, hat mehrere Millionen Euro investiert, um →



Ein veraltetes Zollregime wie der Freihafen kann die wachsenden Warenbewegungen nicht abwickeln.

Frank Horch (parteilos),
Hamburger Wirtschaftssenator



1900

Über hundert Jahre lang haben Zöllner den Freihafenzaun kontrolliert – hier an einem Tor für den Eisenbahntransport.



2012

Im Vordergrund die Speicherstadt, im Hintergrund die Silhouette der Elbphilharmonie, deren Sockel ein historischer Speicher ist und die einmal neues Wahrzeichen der Hansestadt werden soll.

→ sich auf das neue System der Zollabfertigung vorzubereiten.

Auch nach dem Ende des Freihafens wird es in Hamburg Zolllager geben, in denen Waren lagern, die nicht in die EU eingeführt werden. Sie müssen aber nicht mehr getrennt sein von Importgütern. Rund 120 Firmen im bisherigen Freihafen lagern Güter, führen sie ein und aus oder verarbeiten sie. Die Firmen hatten zwei Jahre Zeit, sich auf die neuen Anforderungen einzustellen.

Führt das zu mehr Schmuggel? Zoll und Wirtschaft bezweifeln das: „Es ist eine

Illusion, anzunehmen, dass ein Zollzaun mit kontrollierten Grenzübergängen eine erhöhte Sicherheit zur Vermeidung betrügerischer Aktivitäten darstellt“, heißt es bei der Wirtschaftsbehörde. Heute gelange kein Container mehr unregistriert in einen europäischen Hafen. Die Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen würden jedoch künftig die redlichen Teilnehmer am Wirtschaftsverkehr viel weniger stören.

Die neue Kontrolleinheit 26 unterstützt den Wasserzoll bei der Kontrolle der eingelaufenen Schiffe. Dorthin wechselt auch ein Großteil der Mitarbeiter, die bis-





1950

Warenkontrolle am Zollamt Niederbaum. Der Freihafen war bis Ende 2012 zollrechtlich Ausland.

1960

In den 1960er-Jahren wurden im Freihafen noch in großem Stil Güter umgeschlagen – nicht nur die typischen „Kolonialwaren“. Hier lädt ein Schiffskran Holz ab.



1973

Jeden Tag mussten die Zöllner unzählige Lastwagen kontrollieren, die die Freihafengrenze passierten.

her an den Grenzstationen eingesetzt waren. „Die Schiffskontrolleure können die Verstärkung gut gebrauchen“, sagt Günther Losse, Leiter der neuen Zolltruppe. „Für die Durchsuchung eines einzigen Bananenfrachters auf der Suche nach Drogen, illegalen Zigaretten und Waffen sind immerhin 40 Leute einen Tag lang beschäftigt“, so Losse. Verstärkte Kontrollen sollen vor allem Drogenschmugglern das Leben schwer machen.

Ein bisschen Wehmut – und Kritik

Nicht alle sehen die neue Entwicklung positiv: Der Zoll habe die Auflösung des Freihafens vor allem dazu genutzt, die Verantwortung für die Zollabfertigung weitgehend auf die Unternehmen zu verlagern,

so die Kritik. Die Zollverwaltung habe sich dabei weniger an den Wünschen der Kunden des Hafens als an eigenen Organisationsinteressen orientiert.

Das zeigten die Erfahrungen der letzten Monate, als zeitweise chaotische Verhältnisse bei der Lkw-Abfertigung der Containerterminals geherrscht hätten. „Als Unternehmer, der sowohl in Rotterdam als auch in Hamburg Niederlassungen unterhält, muss ich erkennen: Hamburg hat mit der Freihafenauflösung einen Vorsprung an Flexibilität aufgegeben“, sagt Ralf Nörtemann, Geschäftsführer TCI Logistics GmbH und Sprecher der Initiative Pro Freihafen. Doch ein Zurück dürfte es wohl nicht geben – der Freihafen ist jetzt ein Stück Hamburger Geschichte. ■



Ausstellung im Deutschen Zollmuseum

- **Die Sonderausstellung:** „Vom Freihafen zum Seezollhafen – Der Hamburger Freihafen im Wandel“.
- **Das Zollmuseum:** 1992 im ehemaligen Zollamt Kornhausbrücke in der Hamburger Speicherstadt gegründet (Vorläufer Reichszollmuseum in Berlin).
- **Adresse:** Alter Wandrahm 16 20457 Hamburg.
- **Öffnungszeiten:** Dienstag bis Sonntag 10 – 17 Uhr.
- **Eintritt:** Zwei Euro. Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre gratis.
- **Telefon:** 040/300876-11

Stromanschluss im Hafen

Hapag-Lloyd rüstet 15 Schiffe für Landstrom aus. Als Erstes ging kürzlich die „Dallas Express“ im Hafen von Oakland an die „Steckdose“. Das von der Reederei mit entwickelte System funktioniert problemlos.

Der Vorgang klingt einfacher, als er technisch in der Praxis ist: Ein Schiff während der Liegezeit am Terminal mit Strom von Land zu versorgen, bedeutet weit mehr, als einen Stecker in eine Steckdose zu stecken. Mit dem Anlauf der „Dallas Express“ im Hafen von Oakland/Kalifornien hat Hapag-Lloyd erstmals ein Schiff seiner Flotte an Landstrom angeschlossen. Vorteil: 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.

Für die Versorgung der „Dallas Express“ mit Landstrom müssen die landseitig angelieferten 6.600 Volt Spannung auf 450 Volt Bordspannung umgewandelt werden. In einem Bereich neben dem Rudermaschinenraum des Schiffes befindet

sich dafür ein rund acht Tonnen schwerer Transformator. 16 armdicke Kabel mussten zudem vom Achterschiff der „Dallas Express“ bis zur Hauptschalttafel verlegt und angeschlossen werden. Am Heck des 4.860-TEU-Schiffes befindet sich ein weißer 40-Fuß-Container, der weitere elektrische Komponenten und die ausfahrbare Kabeltrommel für den eigentlichen Landanschluss enthält. Die Trommel gleicht auch automatisch den Tidenhub während der Liegezeit aus. Die Stromkabel selbst sind zudem gegen ein versehentliches Herausreißen aus dem Stecker gesichert.

Flexibles System

Der Spezialcontainer, den das Hamburger Unternehmen SAM Electronics entwickelt hat, ist so konzipiert, das er für die gesamte Flotte genutzt werden kann – unabhängig von der Bordspan-

nung und der benötigten Leistung eines Schiffes. Bei Fahrtgebietswechseln eines Schiffes oder wenn eine Reparatur oder Wartung des Containers erforderlich ist, lässt sich der „SAMCon SCS-C40“ austauschen. Auf neueren Schiffen ab der „Dalian Express“-Klasse (7.500 TEU) kann bei einer Landstrom-Nachrüstung sogar auf den Transformator verzichtet werden, da diese bereits mit 6.600 Volt Bordspannung arbeiten.

Ab 2014 ist der Landstromanschluss in Kalifornien Vorschrift für die Hälfte aller Schiffsanläufe einer Reederei. Hapag-Lloyd bereitet schon jetzt insgesamt 15 Schiffe für das sogenannte Cold Ironing vor. „Hapag-Lloyd gehört traditionell zu den Vorreitern beim maritimen Umweltschutz. Nachhaltiges Handeln hat für uns eine hohe Priorität, vom Tagesgeschäft bis ins oberste Management. Dadurch

Fotos: Eckelmann, Hapag-Lloyd (3), SAM Electronics



LADUNG: In dem weißen 40-Fuß-Container am Heck befinden sich weitere elektrische Komponenten und das eigentliche Anschlusskabel für den Landstrom.

LEITUNG: Gut geschützt führen zwei dicke Kabel in die Anschlussdose im Boden des Terminals. Die landseitig angelieferte Spannung beträgt 6.600 Volt.



ANSCHLUSS: Kabel und Stecker befinden sich im Spezialcontainer und werden von einer ausfahrbaren Trommel zum Terminal herabgelassen.



ALTERNATIVE: Der Hamburger Hafen setzt u.a. auf LNG-betriebene Kraftwerke auf Leichtern. Hier die „e-power barge“ der Eckelmann-Gruppe.

stoßen wir häufig Innovationen an“, sagt Ulrich Kranich, Mitglied im Vorstand von Hapag-Lloyd und zuständig für die Flotte. „Besonders erfolgreich sind umweltfreundliche Projekte, wenn wie in Oakland Hafenbehörden, Terminalbetreiber und Reederei als Partner gemeinsam an ihrer Umsetzung arbeiten.“

Auch in anderen Häfen der Welt wird an Landstrom-Konzepten gearbeitet – oder an Alternativen: In Hamburg etwa soll die „e-power barge“, ein LNG-betriebenes Minikraftwerk an Bord eines Leichters, die Stromversorgung der Schiffe im Hafen besorgen. „Mit den verschiedenen Systemen sind wir in Sachen saubere Stromversorgung im Hafen ein gutes Stück vorangekommen“, sagt VDR-Experte Wolfgang Hintzsche. Allerdings sei es beim Landstrom auch wichtig, dass er möglichst umweltschonend produziert werde. ...



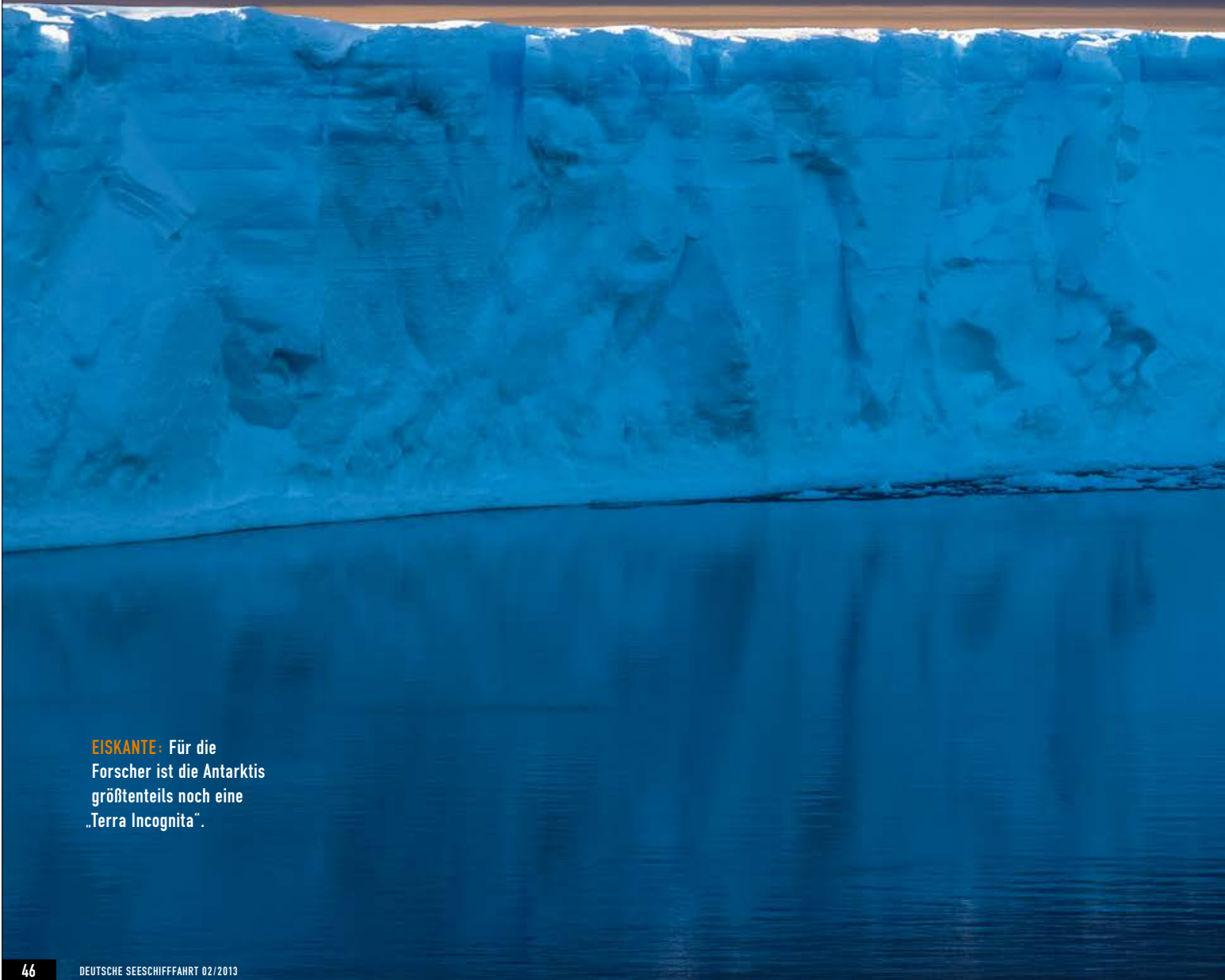
„Wir sind in Sachen saubere Stromversorgung im Hafen schon ein gutes Stück vorangekommen.“

Kpt. Wolfgang Hintzsche,
Verband Deutscher Reeder



INNENLEBEN:
Der Container zum Landstromanschluss von SAM Electronics.

Lockruf des Eises



EISKANTE: Für die Forscher ist die Antarktis größtenteils noch eine „Terra Incognita“.

Die „Polarstern“ hat 30 Jahre auf dem Buckel und zählt zu den profiliertesten Forschungsschiffen der Welt. Derzeit befindet sie sich auf einer Expedition im Südpolargebiet. Bereedert wird sie von VDR-Mitglied Reederei F. Laeisz. Zum Jubiläum würdigt der Künstler Frank Rödel die „Polarstern“ in einer Ausstellung. Fotos: Frank Rödel



Foto: AWI/Mario Hoppmann



ROUTINIER: Seit mehr als 30 Jahren erkundet die „Polarstern“ die unwirtlichen Regionen.

Wild wie kein anderes Land unserer Erde liegt es da, ungesehen und unbetreten.“ Der Satz des berühmten norwegischen Polarforschers Roald Amundsen ist etwas mehr als 100 Jahre alt. Doch die Faszination, die von der Antarktis ausgeht, ist ungebrochen. Amundsen war im Dezember 1911 – einen Monat vor seinem britischen Kontrahenten Robert Falcon Scott – der Erste, der den Südpol erreichte.

Die erste deutsche Südpolarfahrt, die Gauß-Expedition, fand bereits von 1901 bis 1903 unter der Leitung von Erich von Drygalski statt. An Bord der „Gauß“ entdeckten die Forscher das Kaiser-Wilhelm-II.-Land.

In dieser Tradition steht 110 Jahre später das deutsche Forschungsschiff „Polarstern“, das Ende Oktober zu einer 19-monatigen Expeditionsfahrt in die Antarktis aufgebrochen ist. Die Wissenschaftler →



EISFAHRT: Die „Polarstern“ kann als doppelwandiger Eisbrecher bei Temperaturen bis $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$ eingesetzt werden.



Die Forscher fragen: Welche Mechanismen lassen das Ökosystem des Südpolarmeeres nach dem langen, kalten und äußerst dunklen Winter wieder zum Leben erwachen?

→ wollen im Südpolarmeer überwintern und unter anderem den Jahresrhythmus des Ökosystems erforschen. „Wir nehmen Proben im Eis und untersuchen, was darin lebt. Eis ist ja ein poröses Medium, in dem Algen und kleine Krebse leben“, sagt Expeditionsleiter Prof. Dr. Peter Lemke vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven.

Drei Jahrzehnte im Einsatz

Seit ihrer Indienstellung am 9. Dezember 1982 hat die „Polarstern“ über 50 Expeditionen in Arktis und Antarktis abgeschlossen und insgesamt rund 1,5 Mio. Seemeilen zurückgelegt. Das Schiff wurde eigens für die Arbeit in den Polarmeeren konzipiert und ist eines der leistungsfähigsten Polarforschungsschiffe der Welt. Es gehört der Bundesrepublik Deutschland (vertreten durchs Bundesforschungsministerium), wird vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in der Helmholtz-Gemeinschaft betrieben und von der Reederei F. Laeisz bereedert.

An nahezu 310 Tagen im Jahr ist die „Polarstern“ auf See. Gewöhnlich bereist sie zwischen November und März die Antarktis und im Nordsommer die arktischen Gewässer. Die aktuelle Expedition sei auch bemerkenswerten Unterschieden zwischen den beiden Polregionen auf der Spur, erläutert Lemke: „Aus welchen Gründen nimmt die Ausbreitung des antarktischen

Meereises leicht zu, während die Meereisbedeckung in der Arktis stetig zurückgeht?“

Die „Polarstern“ ist für biologische, geologische, geophysikalische, glaziologische, chemische, ozeanografische und meteorologische Forschungsarbeiten ausgerüstet und verfügt über neun wissenschaftliche Labors. Zusätzliche Laborcontainer können auf und unter Deck gestaut werden. Forschungsgeräte und Messinstrumente werden mithilfe von Kranen und Winden ausgebracht und bis in große Tiefen herabgelassen. Das Bordrechnersystem erfasst und speichert laufend meteorologische, ozeanografische und weitere Daten. Das Schiff hat eine Besatzung von max. 44 Personen und bietet Arbeitsmöglichkeiten für 50 Wissenschaftler und Techniker.

Ausstellung zum Dienstjubiläum

Zum 30-jährigen Jubiläum der „Polarstern“ findet derzeit im Deutschen Schifffahrtmuseum in Bremerhaven die Sonderausstellung „Terra Incognita“ statt. Der Berliner Künstler Frank Rödel hat Ende 2010/Anfang 2011 über zwei Monate das deutsche Forschungsschiff auf einer Expedition in die Antarktis begleitet, um die Forschungsarbeiten der Wissenschaftler auf dem Schiff und an Land fotografisch zu dokumentieren. Die Expedition bot ihm Einblicke in eine atemberaubende Landschaft. Von der Weite und Unberührtheit dieser einzigartigen →

LEBEN: Das Beobachten von Tieren, die bei Kälte ganz in ihrem Element sind, gehört zu den angenehmen Seiten der Arbeit.





EINSATZ: Besatzung und Mitarbeiter sind bei ihrer Arbeit extremen Anforderungen ausgesetzt – ihnen aber dank exzellenter Ausbildung und Ausrüstung gewachsen.

Der Winter im Weddellmeer zeichnet sich durch lang anhaltende Dunkelheit, sehr starke Winde und Temperaturen von bis zu minus 40 Grad Celsius aus.

→ Region erzählt Rödel in seinen Fotos, Gemälden und Collagen.

Logistische Meisterleistung

Zu den Aufgaben der aktuellen Mission zählt auch die Versorgung der Forschungsstation „Neumayer III“ mit neuen Schneefahrzeugen, Ersatzteilen sowie den Jahresrationen an Proviant und Treibstoff. Die 19-monatige Expedition ist in zehn Fahrtabschnitte unterteilt. Das Winterexperiment startet am 8. Juni von Kapstadt aus: „Wir wollen die Dunkelheit der Polarnacht benutzen, um von Süden her gewissermaßen mit dem Sonnenaufgang in den Frühling zu fahren und zu sehen, wie das Ökosystem den neuen Jahresgang beginnt“, erklärt Expeditionsleiter Lemke.

Für einen Monat auf See benötigen die Maschinen und Kessel der „Polarstern“ ca. 900 Tonnen Dieselkraftstoff. In der Zeit werden in der Kombüse um die 3.150 Brötchen gebacken und in der Messe rund 3.200 Eier, 360 Liter Milch sowie 180 Liter Fruchtsäfte verschlungen.

Möglich macht den Betrieb der „Polarstern“ unter den härtesten Bedingungen der Welt die Hamburger Traditionsreederei

F. Laeisz, die das Schiff zusammen mit sechs weiteren Forschungsschiffen seit Jahren erfolgreich bereedert.

Erstmals an Bord ist ein sogenannter Eisbagger, der bei Forschungen auf großen Eisschollen zum Einsatz kommen soll. Im Gegensatz zu herkömmlichen Baufahrzeugen besitzt das etwa ein mal zwei Meter große Gerät keine Baggerschaufel, sondern ist mit einem Eisbohrer ausgestattet. Damit soll der Eisbagger etwa 80 Zentimeter breite Löcher in die Scholle bohren, die Forschungstauchern als Ausgangspunkt für Untersuchungen unter dem Eis dienen.

Als doppelwandiger Eisbrecher kann die 118 Meter lange und 25 Meter breite „Polarstern“ bei Temperaturen bis -50°C eingesetzt werden. Mit den vier Motoren mit einer Gesamtleistung von gut 14.000 kW können bis zu 1,5 Meter dicke Eisschollen mit einer Geschwindigkeit von ca. fünf Knoten durchfahren werden. Dickeres Eis lässt sich dank der massiven Stahlpanzerung durch Rammen brechen.

Bis 2017 soll die „Polarstern“ durch einen etwa 450 Mio. Euro teuren Nachfolger ersetzt werden. Die Fußstapfen, in die er tritt, sind gewaltig. ...

Region voller Rätsel

„Terra Incognita – Bilder einer Polarsternexpedition“ mit Bildern, Gemälden und Collagen von Frank Rödel.

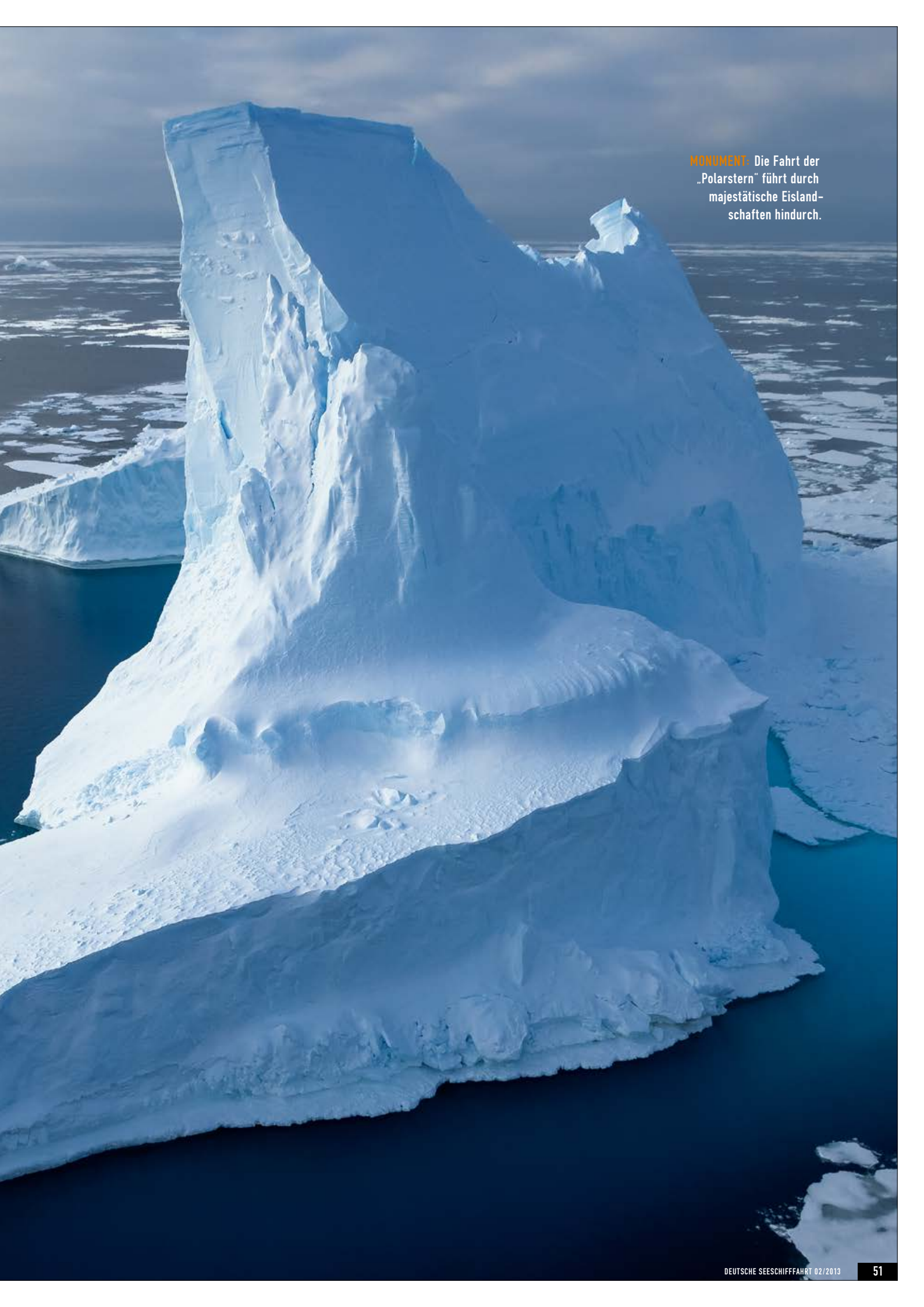
Die Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhavenzum 30-jährigen Jubiläum der „Polarstern“ in Kooperation mit dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung läuft noch bis zum 17. März. Die besonderen Sichtweisen von Rödel und die Neugier auf das Fremde, auf Landschaften und Urgewalten können Besucher in der Ausstellung nachempfinden. Infos: www.dsm.museum



BILDBAND: „Terra Incognita“ von Frank Rödel, 144 Seiten, zahlreiche Abbildungen, ISBN 978-3-86678-749-0, Preis 40 Euro.



KÜNSTLER: Frank Rödel hat einen ganz besonderen Blick auf die eisigen Welten.



MONUMENT. Die Fahrt der „Polarstern“ führt durch majestätische Eislandschaften hindurch.



DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Dr. Flesche, wie gefährlich ist es für Seeleute oder Passagiere, ins kalte Meer zu fallen?

FLESCHE: Generell hat nur geringe Überlebenschancen, wer in kaltes Meerwasser fällt und nicht schnell gerettet wird. Doch nicht Unterkühlung ist dabei die größte Gefahr, sondern der Tod durch Ertrinken. Bis man an Unterkühlung stirbt, muss man in den ersten 30 Minuten einige Stadien überleben, die entscheidend sind.

Zuerst kommt es zum Kälteschock. Durch den plötzlichen Kältereiz fängt der ins Wasser Gestürzte an, viel zu schnell zu atmen, er hyperventiliert. Diese Reaktion

Dr. Christian Flesche, Leiter der ärztlichen Beratungsstelle für die Seeschifffahrt (TMAS Germany – Medico Cuxhaven) und ehrenamtlicher Seenotarzt der DGzRS, zum Überleben in kaltem Wasser. Interview: Walter Schmidt

„Keinesfalls schwimmen!“

ist uns angeboren und kann etwa drei Minuten anhalten. Leider führt vermehrtes Einatmen oft dazu, dass Seewassertröpfchen in die Lunge geraten. Atmet man dabei mehr als einen Viertelliter ein, kann das ein tödliches Lungenödem verursachen. Wer heftig mit Armen und Beinen rudert, um an der Wasseroberfläche zu bleiben, jagt seinen Puls hoch. Das kann gerade bei älteren oder vorgeschädigten Menschen zum Kreislaufkollaps führen.

DS: Und wenn man das alles überlebt?

FLESCHE: Erst dann bekommt man Probleme wegen der Wasserkälte, die sich hauptsächlich auf die Muskulatur auswirkt. In 5 Grad kaltem Wasser kann sich die Muskelkraft innerhalb von fünf Minuten um 20 Prozent verringern. Zusätzlich wird die Feinmotorik so eingeschränkt, dass man nicht mal mehr die Sprühschutzmaske aus der Rettungsweste entfalten kann, die vorm Einatmen der Gischt bewahren soll. Man kann dann auch nicht mehr mit den Händen nach einer Rettungsleine greifen. Die Muskeln werden immer steifer. Erst dann, nach etwa einer halben Stunde, setzt die eigentliche Unterkühlung ein, die bewusstlos machen kann. Sie erfordert, dass



EXPERTE: Dr. Christian Flesche leitet die Anästhesiologie am Krankenhaus Cuxhaven.

ein Geretteter fachkundig wieder aufgewärmt wird.

DS: Was ist dabei zu beachten?

FLESCHE: Zunächst einmal sollte man den Unterkühlten möglichst wenig bewegen. Sonst fließt nämlich das kalte Blut aus Armen, Beinen oder den Hautpartien, die quasi zum Energiesparen zuletzt nicht mehr richtig durchblutet worden sind, in Brustkorb, Bauch und Kopf zurück. Dadurch fällt die Körperkerntemperatur

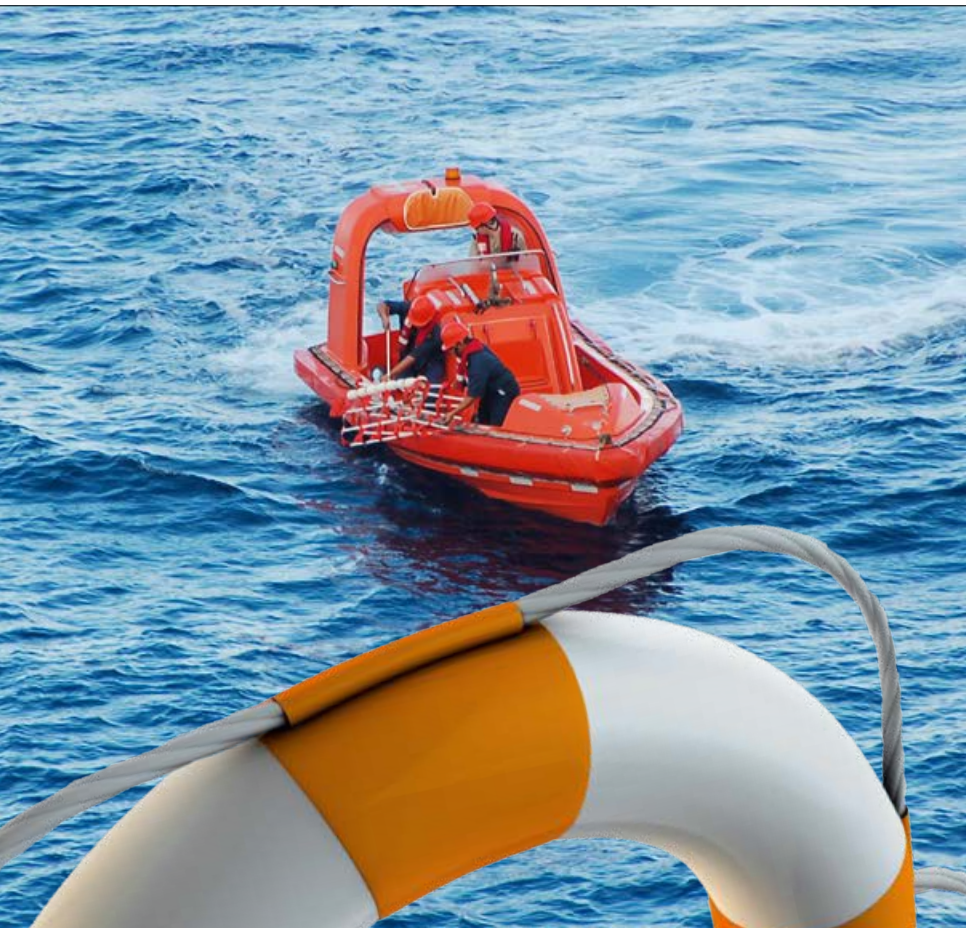
noch einmal ab, was zum Herzkammerflimmern führen und tödlich sein kann.

DS: Sollte man den Unterkühlten in die heiße Badewanne stecken?

FLESCHE: Nein, das Aufwärmen muss ganz langsam erfolgen, von innen nach außen. Auf keinen Fall darf der Patient sich bewegen, weil sonst sein Blutkreislauf angeregt wird. Man gibt Wärme im Bereich des Brustkorbes zu. Falls beatmet werden muss, wärmt man die Atemluft an. In ganz kritischen Fällen können auch Herz-Lungen- oder Dialysemaschinen eingesetzt werden, die das Blut anwärmen können.

DS: Wie lassen sich die Chancen steigern, den Sturz in die kalte See zu überleben?

FLESCHE: Zunächst einmal durch eine Rettungsweste, die ich bewusst nicht Schwimmweste nenne. Denn schwimmen soll man damit keinesfalls, um nicht noch weiter auszukühlen. Besser treibt man darin in stabiler Rückenlage, verschränkt die Arme und winkelt noch die Beine an. So verringert man die Körperoberfläche, über die man Wärme verliert.



RETTUNGSRING: Wer stark unterkühlt ist, kann womöglich nicht einmal mehr selbst zugreifen, weil die Feinmotorik nachlässt.

DS: Was passiert bei Unterkühlung im Körper?

FLESCHÉ: Erst versucht der Körper noch, gegen die Unterkühlung anzukämpfen, indem er durch Muskelzittern Wärme erzeugt. Irgendwann gibt er auf – ein schlechtes Zeichen. Dann werden die Muskeln immer steifer, die Konzentrationsfähigkeit nimmt ab, bis zur Bewusstlosigkeit.

DS: Ab welcher Körpertemperatur ist man denn tot?

FLESCHÉ: Das lässt sich pauschal nicht sagen. Wir hatten schon Patienten, die nur noch 26 Grad warm waren und überlebt haben. In den 60er-Jahren ist ein Grundschulkind in einen eisbedeckten und 4 Grad kalten Fluss eingebrochen und blieb nachweislich über eine Stunde unter Wasser, ohne

BERGUNG:

Toter Mann spielen erhöht die Überlebenschance.

atmen zu können. Dann wurde es gerettet und über mehrere Stunden wiederbelebt. Das Kind hat die Sache völlig ohne Hirnschaden überlebt.

DS: Wie kann das sein?

FLESCHÉ: Kälte hat ja auch etwas Schützendes. Die Hirnfunktion und die Körperfunktionen, die ja alle Sauerstoff verbrauchen, werden ganz schnell runtergefahren, sodass auch kaum noch Sauerstoff nötig ist. Ein Kind, das wenig Körperfett hat, kühlt wegen seiner – bezogen aufs Körpergewicht – großen Oberfläche so rasch aus, dass die lebenswichtigen Körperfunktionen in gewissem Sinne konserviert werden.

DS: Dick oder dünn – wer hat größere Chancen, Kälte zu überleben?

FLESCHÉ: Schlanke haben bessere Chancen, als Fast-Tote aus einer Unterkühlung wiederbelebt zu werden. Aber Dickere haben generell größere Chancen, im kalten Wasser zu überleben, weil sie langsamer auskühlen. Ich selber wäre lieber dick in so einem Fall und damit besser isoliert.

DS: Gibt es denn eine Faustregel, wie lange ein Mensch im kalten Wasser überleben kann?

FLESCHÉ: Ein nackter dünner Mensch kann in 5 Grad kaltem Wasser keine Stunde überleben. Trägt derselbe Mensch einen nicht isolierten wasserdichten Trockenanzug, wie ihn Surfer tragen, erhöht sich die Überlebensspanne schon auf etwa vier Stunden. Wer obendrein dick ist, hält etwa 20 Minuten länger aus. Trägt ein Dünner einen isolierten Trockenanzug, hält er etwa zehn Stunden aus, ein Dicker sogar bis zu zwölf. Dies alles immer vorausgesetzt, die beiden tragen Rettungswesten und lassen sich reglos treiben. Wer schwimmt, kühlt schneller aus.

DS: Ist der Kältetod eigentlich schmerzhaft?

FLESCHÉ: Die erste Zeit, in der man sich sehr kalt fühlt und zittert, ist sehr unangenehm. Für die letzte Phase gilt das wohl nicht. Da merkt man nicht mehr viel, wird stoisch und gelassen. ...

DS: Aber Bewegung hält doch warm?

FLESCHÉ: Nicht in kaltem Wasser. Denn die Muskelpumpe fördert aus dem Körperkern warmes Blut in Arme und Beine. Und von dort zurück kommt kaltes Blut und kühlt das Körperzentrum. Außerdem gerät man durch die Schwimmbewegungen immer wieder in Kontakt mit Wasser, das die Haut noch nicht angewärmt hat. Es kann lebensrettend sein, möglichst viel Kleidung zu tragen. So bleibt das von der Haut angewärmte Wasser eine Zeit lang am Körper.



RUNDFAHRT: Eine Tour mit dem Holzdampfer „Sabino“ durchs Hafenbecken gehört zu jedem Museumsbesuch.



Ein magischer Ort

Im Freiluftmuseum „Mystic Seaport“ in Connecticut ist ein ganzes Seefahrerdorf aus dem 19. Jahrhundert aufgebaut. Eine Zeitreise der besonderen Art.

Text: Sebastian Meißner

Als die „Charles W. Morgan“ am 6. September 1841 via Kap Hoorn in den Pazifik zu ihrer Jungfernfahrt auslief, war dies eine Fahrt ins Ungewisse. Knapp dreieinhalb Jahre später kehrte das hölzerne Walfangsegelschiff in den Heimathafen New Bedford im Bundesstaat Massachusetts zurück. Mit reichlicher Beute: Rund 380.000 Liter Walöl und 1,1 Tonnen Walknochen im Gesamtwert von 56.068 US-Dollar hatte die Mannschaft erbeutet – und damit die Baukosten für das Schiff direkt wiedereingeholt.

In ihren 80 Dienstjahren wurde sie von 21 Kapitänen auf 37 Reisen geführt, die von neun Monaten bis über fünf Jahre dauerten. Die Routen führten in den Pazifik, den Indischen Ozean sowie den Südatlantik. Mehr als 1.000 Mann der verschiedensten Nationalitäten arbeiteten an Bord als Walfänger, Walkocher und Seeleute. Mit der „Charles W. Morgan“ wurden mehr Wale gefangen als mit irgendeinem anderen Schiff ihrer Art. 1921 beendete sie ihren Dienst.

Heute kann der imposante Kahn im Freilichtmuseum „Mystic Seaport“ in Connecticut bewundert werden. Das 1929 gegründete Museum mit einem integrierten Museumshafen und Schiffahrtsmuseum wird nach dem Konzept der Living History betrieben.

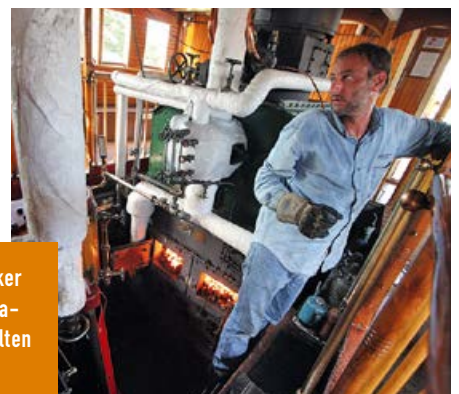
Leben im 19. Jahrhundert

Mehr als 60 originale Gebäude wurden an ihren ursprünglichen Standorten demontriert und hier wiederaufgebaut. In vielen dieser Häuser stellen Handwerker die damalige Form der Arbeitsprozesse eines Seefahrerortes des 19. Jahrhunderts nach. Es gibt unter anderem einen Schiffsausrüster, einen Kerzenzieher, einen Tischler, eine Reeperbahn (also eine Bahn zur Herstellung von Tauen) sowie ein Geschäft für nautische Instrumente.

Auch eine Werft ist auf dem Grundstück ansässig und steht

für Besucher offen. In ihr werden Schiffe auf traditionelle Weise restauriert und instand gehalten. Mehr als 400.000 Besucher kommen jedes Jahr, um in die magische maritime Welt des 19. Jahrhunderts einzutauchen.

In weiteren, nicht originalgetreuen Häusern werden zusätzliche Objekte wie ein Modell des Mystic-River-Gebietes um 1870 ausgestellt. Auch die große Sammlung an Gallionsfiguren findet viel Beach-



KONTROLLE: Der Techniker der „Sabino“ prüft die Maschinen des 100 Jahre alten Dampfschiffes.



RESTAURATION: Das Walfängersegelschiff „Charles W. Morgan“ im Dock. Im Juli sollen die Arbeiten beendet sein.



ARTEFAKTE: Mehr als zwei Millionen Schätze aus der amerikanischen Seefahrtsgeschichte sind hier ausgestellt.



LEHRSTÜCK: Die „Joseph Conrad“ ist ein ehemaliges Segelschulschiff der dänischen Handelsflotte.

tung. Im eigenen Planetarium wird den Besuchern die Astronavigation erklärt.

Die Letzten ihrer Art

Neben der „Charles W. Morgan“ beherbergt das Museum weitere Schiffe, die als die letzten existierenden Fahrzeuge ihrer Art gelten – und deswegen als National Historic Landmark eingestuft werden. Darunter die „L. A. Dunton“ und die „Emma C. Berry“. Besonderes Highlight ist die „Joseph Conrad“, die 1882 ursprünglich als Segelschulschiff der dänischen Handelsflotte gebaut wurde. Heute können Besucher das Schiff auf eigene Faust erkunden. Besonders beliebt sind auch Rundfahrten durch den Hafen mit der mehr als 100 Jahre alten „Sabino“. Das hölzerne Dampfschiff wird mit Kohle befeuert.

An das Museum angeschlossen sind ein Forschungszentrum, das renommierte Frank C. Munson Institute of American Maritime Studies sowie weitere Fortbildungseinrichtungen. Außerdem gibt es eine der größten Schifffahrtsbibliotheken der Welt.

Immer im Sommer verwandelt sich das Museumsgrundstück in ein riesiges Festivalgelände. Seit 1979 findet Mitte Juni das Mystic Seaport Sea Music Festival statt – eines der ältesten und größten Festivals dieser Art im nordamerikanischen Raum. Musiker aus aller Welt spielen dann Seemannslieder und verwandeln den historischen Ort in eine Open-Air-Party. ...



Das nächste Mal gehen wir im Internationalen Maritimen Museum Hamburg vor Anker.

Fotos: Mystic Seaport

Mystic Seaport

ADRESSE

75 Greenmanville Avenue
PO Box 6000
Mystic, CT 06355-0990

EINTRITT Erwachsene: 24 \$,
Jugendliche: 15 \$

ÖFFNUNGSZEITEN wechselnd

INTERNET www.mysticseaport.org

Neue Schiffe

HANJIN ASIA	
IMO-NUMMER	9502867
REEDEREI	Peter Döhle
CHARTERER	Hanjin Shipping
FLAGGE	Isle of Man
ABLIEFERUNG	04/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	141.754 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	140.973 TDW
LADEKAPAZITÄT	13.092 TEU (1.000 Reefer)
WERFT	Hyundai Heavy Industries (KOR)
LÄNGE	366 Meter
BREITE	48 Meter
TIEFGANG	15,50 Meter
MOTOR	Wärtsila 12RT-flex96C
LEISTUNG	68.840 kW
KLASSE	Germanischer Lloyd



UBC ONSAN	
IMO-NUMMER	9463645
REEDEREI	Hartmann Schifffahrt
CHARTERER	United Bulk Carriers
FLAGGE	Niederlande
ABLIEFERUNG	07/2011
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	65.976 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	118.590 TDW
WERFT	Yangzhou Dayang (CHN)
LÄNGE	260,50 Meter
BREITE	43 Meter
TIEFGANG	14,50 Meter
MOTOR	MAN-B&W 6S60MC-C
LEISTUNG	13.560 kW
GESCHWINDIGK.	14,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

NORDROSE	
IMO-NUMMER	9521435
REEDEREI	Reederei Nord, Hamburg
CHARTERER	Aframax International
FLAGGE	Zypern
ABLIEFERUNG	05/2012
TYP	Tanker
TONNAGE	56.320 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	104.583 TDW
WERFT	Sumitomo, Yokosuka (JPN)
LÄNGE	224,62 Meter
BREITE	42,04 Meter
TIEFGANG	14,80 Meter
MOTOR	MAN-B&W 6S60MC-C
LEISTUNG	12.350 kW
GESCHWINDIGK.	14,8 Knoten
KLASSE	Lloyds Register





CPO BARCELONA

CHARTERNAME	MSC Barcelona	TYP	Containerschiff	BREITE	40 Meter
IMO-NUMMER	9480186	TONNAGE	61.870 BRZ	TIEFGANG	13,50 Meter
REEDEREI	Claus-Peter Offen	TRAGFÄHIGKEIT	74.456 TDW	MOTOR	MAN-B&W 7K98MC-C
CHARTERER	MSC/SWI	LADEKAPAZITÄT	5.550 TEU (1.365 Reefer)	LEISTUNG	42.140 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Daewoo Mangalia (ROM)	GESCHWINDIGKEIT	23,2 Knoten
ABLIEFERUNG	08/2011	LÄNGE	270,28 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



SLOMAN DISCOVERER

IMO-NUMMER	9620669	WERFT	Jiangzhou, Ruichang (CHN)
REEDEREI	Sloman Neptun Schifffahrt	LÄNGE	138 Meter
FLAGGE	Antigua & Barbuda	BREITE	21 Meter
ABLIEFERUNG	01/2012	TIEFGANG	8 Meter
TYP	Mehrzweckfrachter	MOTOR	MaK 6M43C
TONNAGE	9.611 BRZ	LEISTUNG	6.000 kW
TRAGFÄHIGKEIT	12.594 TDW	GESCHWINDIGKEIT	15 Knoten
LADEKAPAZITÄT	665 TEU (25 Reefer)	KLASSE	Germanischer Lloyd

Fotos: Hasenpusch



HELMPFLICHT:
Schiffsplanerin
Anna Ketzscher
zwischen Containern.



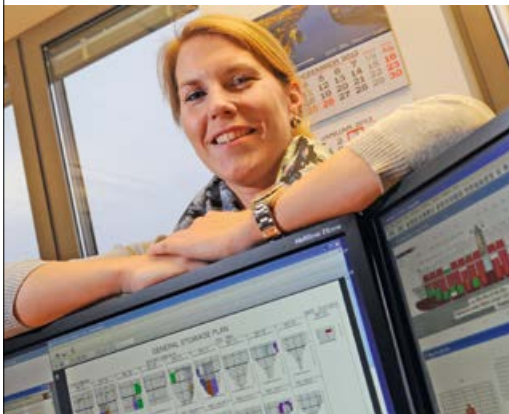
Konzentriert blickt Anna Ketzscher auf die drei Monitore: Ladelisten, Schiffs-längsschnitt und Containerschächte bauen sich vor ihr auf. Der Job der 30-Jährigen ist das Beladen von Containerschiffen in Hamburg. „Man muss viele Zahlen im Blick behalten und mit ihnen gut umgehen können“, sagt die Schiffsplanerin des Hafensbetreibers HHLA am Containerterminal Tollerort. Für sie scheint das kein Problem: „Ich mochte Mathe sehr gern.“

Ihr jüngster Fall war die „Evergreen Smile“, die eine maximale Kapazität von rund 7.000 TEU hat. Laderaum und Deck müssen so beladen werden, dass in einem nächsten Hafen wie Piräus die für Athen bestimmten Container einfach gelöscht werden können, ohne dass Boxen für einen späteren Hafen im Weg stehen.

Jeder Container am richtigen Platz

Was am Computer wie ein Knobelspiel mit Farbplättchen wirkt, ist ein hochkomplexer, mit spezifischer Software unterlegter Logistikprozess. „Wenn bei mehr als 2.000 zu ladenden Containern eine Differenz von ein, zwei Boxen auftaucht, fangen Sie ganz schön an zu suchen.“ Ketzscher erinnert sich gut daran, wie ungläubig sie beim ersten Blick auf die Monitore reagiert hat: „Geh mir wech – und das ist jetzt mein Handwerkszeug.“ Sie lacht.

Minutiös tüfelt die Schiffsplanerin die Beladungspläne aus, verschiebt Boxen



TÜFTELEI: Der komplexe Logistikprozess sieht am PC aus wie ein Knobelspiel mit Farbplättchen.

Die mit den Boxen jongliert

Im Hamburger Hafen werden jährlich rund neun Mio. TEU umgeschlagen. Das Be- und Entladen muss genau geplant werden, damit es keinen Boxen-Stau gibt – Anna Ketzschers knifflige Aufgabe. Text: Almut Kipp

am Bildschirm nach rechts und links, von vorn nach hinten, von unten nach oben. Schließlich muss auch deren Gewicht ausgewogen über das Schiff verteilt werden.

Die Reederei gibt Ketzscher mit einer Buchungsliste vor, welche Container in welche Häfen transportiert werden sollen. Von dort erhält sie zudem den „General Stowage Plan“. Darin sieht sie, wo die zu löschenden Container stehen und welche Containerschächte (Bays) unter und über Deck neu beladen werden dürfen. Räumliches Vorstellungsvermögen zahlt sich aus. „Nur was in den Containern drin ist, weiß ich nicht“, sagt Ketzscher. Über Gefahr- und Kühlgut ist sie wegen spezieller Stellanforderungen aber informiert.

In ihrer Schicht von 6.50 bis 15 Uhr arbeitet die Hamburgerin an den Plänen, dann übergibt sie „ihr Schiff“ an einen Kollegen. Die Arbeit läuft rund um die Uhr. Dass das übrige Team im Großraum

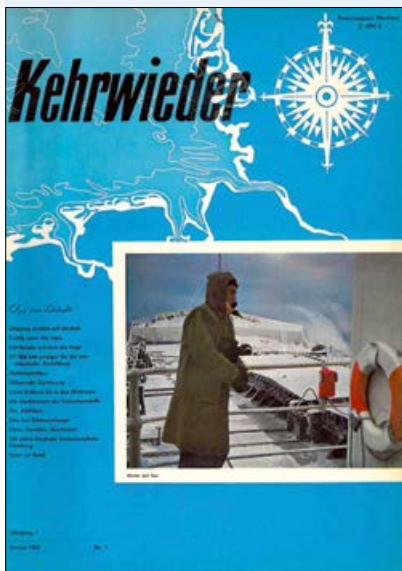
nur aus Männern besteht, stört Ketzscher nicht: „Da ich in der Spedition gelernt habe, war ich seit Beginn meines Berufslebens fast nur von Männern umgeben, die einen relativ rauhen Ton anschlagen können.“ Nach dem Abitur lernte sie Speditionskauffrau, bewarb sich anschließend bei der HHLA – und kam zur Lkw-Abfertigung an den Tollerort. Nach knapp drei Jahren wechselte sie in die Projektarbeit und studierte nebenher BWL. Als die HHLA 2011 erstmals die Weiterbildung zum Schiffsplaner anbot, zögerte die Kauffrau nicht: „Das HHLA-Kerngeschäft, der Containerumschlag auf der Wasserseite – das war faszinierend für mich.“

Drei Monaten Theorie, neun Monate Praxis: Stolz trägt die Schiffsplanerin ihre neue Berufsbezeichnung auf ihrem Schutzhelm. Den muss sie an Bord des Schiffes tragen, wenn sie vor dem Laden mit dem Ersten Offizier den „Stau“ abspricht. ...



Weinendes Wasser und Verträge

Viele verschiedene Verträge werden erwähnt und erklärt, die Fotos zeigen „eisige Zeiten“. Die Gezeitenmaschine bekommt einen journalistischen Orden.



Aus dem Inhalt

Schiffsmodellschau als Nachwuchswerbung

Von Kuba bis Brüssel

Wie arbeitet die EWG?

Flottenumschau

Wellington

Das nächste Hochwasser wird ...

Kapitän Kölschbach

Die Nacht auf dem brennenden Tanker

Klar bei Schmunzelauge

Sozial

Deutscher Wetterdienst dankt

Abendlicher Hafentrhythmus

im Februar

Sport an Bord

Die deutsche Reederschaft wirbt mit der Schiffsmodellausstellung im Binnenland offensiv um seemannischen Nachwuchs, denn daran mangelt es. Chruschtschow verkündet an der Berliner Mauer, die Trennung der Familien sei nichts weiter als ein Bruderkrieg, den Russland schon hinter sich habe. Adenauer und de Gaulle unterzeichnen am 22. Januar den Élysée-Vertrag über die deutsch-französische Zusammenarbeit. Gleichzeitig donnert de Gaulle „Non!“ zur Aufnahme Großbritanniens in die EWG. Dafür wird dem Leser über eine Seite ausführlich erklärt, wie der Vorläufer der EU funktioniert. England macht sich nach geschickten Verhandlungen über den „Vertrag von Waitangi“ mit den Maoris im Jahr 1840 – „Declaration of the Independence of New Zealand“ – zum Herrscher über die Insel. „Waitangi“ bedeutet „Weinendes Wasser“.

Dem folgt ein Porträt über die weitere Entstehungsgeschichte des Landes und die Hauptstadt Wellington und sein Vis-à-vis Lower Hutt, vergleichbar mit Long Island und New York. Wie ein Krimi liest sich die Entstehungsgeschichte der elektronischen Gezeitenmaschine (Foto u.) und des Windstau- und Sturmwarndienstes der Abteilung Geophysik und Astronomie am Deutschen Hydrographischen Institut. An der Stelle findet sich auch eine Hommage an den Präsidenten des DHI, Dr. Gerhard Zwiebler, verehrt für seine Kompetenz, gepaart mit enormer Bescheidenheit. Köstlich: der Bewerbungsbrief des 14-jährigen Hans Hannemann an die „Liebe(n) Herren Reeder“, der gleich einen Vertrag machen will (siehe Seite 20).

Die ganze Ausgabe: www.reederverband.de



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



Illustration: Olaf Hajek/MERIAN

ZIELGRUPPE: Alle Menschen sind gleich? An Bord von Kreuzfahrtschiffen merkt man davon gar nichts.

Schwimmende Lifestyle-Ikonen

Einsteigen – träumen – cruisen. Das haben sich selbst die lautstarken Gegner der Kreuzfahrt zumindest im Stillen schon mal vorgestellt, wenn auch sicher anders als die begeisterten Anhänger. Egal ob Schiffs-traum oder Traumschiff – man kann selbst auf einem kleinen Kreuzfahrtschiff den Klischees entkommen oder ihnen nachhängen. Der Weg ist das Ziel.

Zehn Reportagen locken mit allen touristischen Registern entlang der Meridiane und Breitengrade, je nach Anspruch und Laune: auf einem Boutique-Schiff, Nilschiff, Flussschiff, Großsegler, Luxus-Kreuzfahrtschiff, Hochseeschiff Deluxe, Megaliner, Pre-

miumschiff, Postschiff, Expeditionsschiff und sogar Eisbrecher, Segel- oder Luxusyacht, in die Antarktis, Arktis oder warme Gefilde. Der Leser erfährt viel Informatives und Unterhaltsames zu Reisezielen, Erlebnissen an Bord, Schiffen und Besatzungen. Zu jeder Art der Fortbewegung gibt es nützliche Informationen zu Anreise und Einschiffung, Komfort und Service, dem Leben an Bord, möglichen Landausflügen, den Schiffstypen und Routen und Preisen. Vom Globetrotter-Feeling mit Bike, Taucheranzug und Kamera bis zum Jahrmarkt der Eitelkeiten auf einem Megakreuzfahrer und Gentlemen Hosts an Bord – jeder kann die eigene Glamour-Karte



Foto: Hapag-Lloyd/MERIAN

ABENTEUER: Mit kleineren Schiffen kommt man auch in entlegene Gegenden (hier: Grönland).

ziehen. Die Veranstalter tun alles für die Gäste, die sollen süchtig werden, staunen, sich wohlfühlen und von kommenden Reisen träumen, mit Quickfinder, Register – halt ein bisschen wie auf dem heimischen Sofa, nur ganz anders.



Foto: Tomas Mauchy/MERIAN

EXPEDITION: In der Antarktis erwarten die Reisenden Eisberge und Pinguine.

Merianbooks: etc. einsteigen träumen cruisen. Die schönsten Kreuzfahrten und Schiffsreisen. 176 S. Broschur. Viele Fotos. ISBN: 978-3-8342-1440-9. Preis: 19,95 Euro.



Foto: MERIAN

„Avanti popolo“ begleicht die Zeche der Seeleute

Eines kalten Tages schiebt sich am Fenster der Mimi Kätt ein riesiger blau-roter Ozeandampfer vorbei.

Der Käpt'n ist verwirrt. Eigentlich wollte er nach Amerika, nun hat er sich nach Berlin verirrt! Mimi freundet sich schnell mit der Mannschaft an. Als sie in der Ankerklause und im Gasthaus Übersee kein Geld haben, die Rechnung zu begleichen, schlägt die Katzendame vor zu singen. Und was für Lieder – ho-hei-ho! Fortan werden sie vorzüglich bedient und berühmt. Ganz abenteuerkrib-

belig nimmt Mimi Kätt die Einladung an, mit nach Amerika zu kommen. Aber dann hat sie doch lieber festen Boden unter den Füßen. Fabelhaft erzählt und illustriert! Und herrlich subversiv!

Esther Kinsky (Text), Gerda Raidt (Ill.):

Der Käpt'n und die Mimi Kätt.

Eine Wintergeschichte. 43 S., geb., für Kinder von 3 bis 6 Jahren. ISBN: 978-3-94178-785-8.

Preis: 14,95 Euro



OECKL 2012/2013



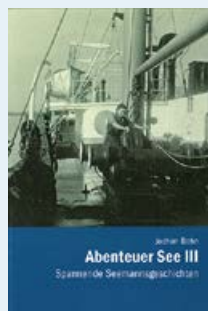
In diesem blau-gelben Ziegel finden Sie Ihren kompetenten Ansprechpartner in Brüssel.

In 15 Hauptabschnitten und jeweils einem Personen- und Sachregister in

Deutsch und Englisch sowie einem Register englischer Fachbegriffe finden Sie sicher durch den Dschungel von Kommissionen, Komitees und Lobbyisten. Zudem erhalten Sie mit jedem Buch einen individuellen Zugangscodex zu Internet-Datenbank.

OECKL (Hrsg.): Taschenbuch des öffentlichen Lebens Europa 2012/2013. 1.708 S., geb. ISBN: 978-3-87224-113-9. Preis: 118,00 Euro.

32 Episoden



Joachim Bohn schildert 32 illustrierte Episoden seines Lebens auf See und in diversen Häfen der Welt. Dabei nimmt Lateinamerika breiten Raum ein.

Bohn fuhr als Kind schon mit Vater und Großvater auf dem Boot über die Elbe, wollte früh zur See. Ein tiefer Griff in die große Fotokiste illustriert das Bändchen. Interessant: Der Autor lehnte Uniformen für zivile Berufe stets ab.

Joachim Bohn: Abenteuer See III. Spannende Seemannsgeschichten. 124 S., Broschur. ISBN: 978-3-942477-28-4. Preis: 9,95 Euro.

Spuren im Nebel



Mit der Nachmittagsflut wird 1911 aus einer Nebelwand ein führerloses Boot an einen Deich in Dithmarschen gespült, darin ein grausiger Fund.

Die Nachricht verbreitet sich wie ein Lauffeuer in den Fischerorten zwischen Husum und Kiel. Die Polizei ermittelt, das Ergebnis der Obduktion überrascht alle. Die Spuren des historischen Regionalkrimis scheinen sich im Nebel zu verlieren, bevor es aufklart ...

Jörgen Bracker: Hinter der Nebelwand. Historischer Kriminalroman. 414 Seiten, gebunden. ISBN: 978-3-529-04525-7. Preis: 19,90 Euro.

ANZEIGE

Kalender

FEBRUAR – MÄRZ 2013



Menschliches Element im Mittelpunkt

Erfolgreiche Arbeitsmotivation, Führungstechniken und nachhaltige Mitarbeiterbindung bilden das Schwerpunktthema beim 7. Bremer Schifffahrtskongress Mitte März. Neben allgemeinen Aspekten des „Mitarbeiter-Engagements“ werden Themen wie „Wann darf ein Kapitän von Bord? – ein Ehrenkodex für die maritime Wirtschaft“, „Generation 50 plus – das verkannte Potenzial?“ oder „Wann lohnt sich Belohnung?“ präsentiert und zur Diskussion gestellt. Der von der Hochschule Bremen ausgerichtete Kongress ist als offenes Forum für Diskussion und Erfahrungsaustausch zur Personalentwicklung in der maritimen Wirtschaft gedacht.

13.-14.03. BREMEN

Bremer Schifffahrtskongress
www.bremer-schifffahrtskongress.de

FEBRUAR

05.02. HAMBURG
Schifffahrts-Essen NV
Hamburg
www.nautischer-verein-hamburg.de

06.-07.02. BREMEN
Risikomanagement im
Außenhandel
www.bvl-campus.de

08.02. STRALSUND
Nautisches Essen NV
Stralsund
www.dnvev.de

12.02. NEW YORK (USA)
Hellenic-American and
Norwegian-American
Chambers of Commerce Joint
Shipping Conference
shipping@ntcny.org

13.-14.02. LONDON (Großbritannien)
FLNG Conference
www.smi-online.co.uk

19.-20.02. HAMBURG
LNG Fuelled Shipping Summit
lng-fuelledshipping.com

20.02. HAMBURG
Deutscher Nautischer Verein –
Jahresmitgliederversammlung
www.dnvev.de

20.-21.02. ZEEBRUGGE (Belgien)
Coastlink Conference
www.coastlink.co.uk

21.02. HAMBURG
German Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

22.02. LÜBECK
Nautisches Essen NV Lübeck
www.nautischer-verein-luebeck.de

25.-26.02. DUBAI (Ver. Arab. Emir.)
Global Liner Shipping Middle
East & Indian Subcontinent
www.informamaritimeevents.com

26.02. LONDON (Großbritannien)
Responding to Maritime
Emergencies & Protecting
your Assets
www.informamaritimeevents.com

26.-27.02. LONDON (Großbritannien)
Port Finance International
London Conference
www.portfinanceinternational.com

26.-27.02. PORTSMOUTH (Großbrit.)
Underwater Defence &
Security
www.underwater-defence-security.com

26.-28.02. SINGAPUR
Asian Work Boat
www.bairdmaritime.com

27.02. ATHEN (Griechenland)
Greek Shipping Forum
forums.capitallink.com

27.02. OLDENBURG
6. Schifffahrtsforum 2013
www.pkf.de

27.-28.02. BEIRA (Mosambik)
Indian Ocean Ports and Logistics
www.transportevents.com

27.-28.02. LONDON (Großbritannien)
Vessel Tracking & Monitoring
Conference
www.informamaritimeevents.com

27.-28.02. MIAMI (USA)
LNG Fuel Forum – North America
www.informamaritimeevents.com

27.02.-01.03. PANAMA CITY (Panama)
Panama Maritime Conference
www.panamamaritimeconference.com

MÄRZ

03.-06.03. LONG BEACH (USA)
Trans Pacific Maritime
www.joevents.com

04.-05.03. DUBAI (Ver. Arab. Emir.)
Ship Recycling Forum 2013
www.nhstevents.com

05.-07.03. DANZIG (Polen)
International Transport Week
www.actiaconferences.com

05.-07.03. FLENSBURG
Accessibility for Shipping,
Efficiency Advantages and
Sustainability
www.acceas.eu

05.-08.03. SINGAPUR
LNGc Asia Pacific
www.lnggc-asia.com

Impressum

www.reederverband.de

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

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

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

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

Redaktion:
printprojekt

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

Mitarbeit:
Michael Hollmann
(Versicherungen)

Anzeigen:
JDB Media GmbH
Laura Meyer-Anaya
Tel.: 040 – 46 88 32 57,
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

Grafik:
Lohrenget Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg,
info@58vier.de

Lithografie: Stiedenrod

Titelbild: Frank Rödel

Druck:
Druckzentrum
Neumünster,
m.luthe@druckzentrum-neumuenster.de

Abonnementpreis:
58,50 EUR, für Schüler, Stu-
denten 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 Bezugszeit-
raumes gekündigt werden.
Für unverlangt eingesandte
Manuskripte, Filme, Fotos
und Zeichnungen wird
keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers
wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffas-
sung der Redaktion.

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



Wir machen auf!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE ● ● ●
Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder