

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

MÄRZ 2013

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703



EMS-ÜBERFÜHRUNG AIDA am Haken 28

AUSBILDUNG

Förderung: Die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ nimmt ihre Arbeit auf

14

LOGISTIK

Megahafen: Chinas Qingdao macht Dampf

36

UMWELT

Ballastwasser: Herausforderung für die Reeder

50

ANZEIGE

Von einer sinnigen Stiftung, kundigem Schleppen und ökologischen Standards



Sie hat bereits ihre Arbeit aufgenommen: Mit der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ haben die deutschen Reeder ein Instrument geschaffen, das die Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten auf Schiffen unter deutscher Flagge voranbringt. Sie leisten damit im Rahmen des Maritimen Bündnisses auch finanziell einen bedeutenden Beitrag dazu, **maritimes Know-how am Standort Deutschland zu sichern** (s. S. 14).

Aus zwei Richtungen traf maritime Sachkenntnis bei der Überführung der neuen „AIDAstella“ aufeinander: Hier das beeindruckende neue Kreuzfahrtschiff – ein technisches Meisterwerk der Ingenieure der Meyer Werft in Papenburg und ihrer zahllosen Zulieferbetriebe; dort die Navigationsprofis an Bord der beiden Schlepper „Bremerhaven“ (URAG) und „Wal“ (Bugsier). Das Ergebnis ist eine absolut **reibungslöse Überführung des Ozeanriesen durch das Nadelöhr Ems** in sein bevorzugtes Einsatzgebiet: das freie Meer. Der Fotoreporter Peter Andryszak hat die Millimeterarbeit in Sachen „David bewegt Goliath“ für uns beobachtet (s. S. 28).

Der neue Kreuzfahrer setzt Maßstäbe in Sachen Umweltschutz – wie die Schifffahrt als umweltfreundlichstes Transportmittel insgesamt. Seit Jahrzehnten unterwirft sie sich immer strengeren Standards zum Schutz der Umwelt, die von der Welt-schifffahrtsorganisation IMO gesetzt werden. Bald könnte ein weiterer hinzukommen: **Sobald die Ballastwasser-Konvention ratifiziert ist**, beginnt für die Reedereien der Countdown. Zehntausende Schiffe müssen mit spezieller teurer Technik aus- bzw. nachgerüstet werden. Was das für die Branche bedeutet, lesen Sie auf S. 50.

In der letzten Ausgabe haben wir den eindrucksvollen Bericht eines „Ferienfahrers“ dokumentiert. In diesem Heft kommen **vier weitere Schülerpraktikanten** zu Wort, die die Chance bekamen, an Bord eines Schiffes mitzufahren (ab S. 20). Ihre Berichte zeigen, wie vielfältig die Branche ist – und wie überzeugend die Gelegenheit zum „Schnuppern“: Sie alle wurden in ihrem Wunsch bestärkt, eine nautische Laufbahn einzuschlagen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 03/2013



... 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 STANDORT**
Die neue Stiftung „Schifffahrtsstandort
Deutschland“ nimmt ihre Arbeit auf – und
hilft, maritimes Know-how zu sichern

- 18 ENERGIE**
Frischer Wind Offshore:
Deutsche Reeder im Einsatz

- 20 FERIENFAHRER**
Berufswunsch Nautiker: Die Erlebnisse
von vier Praktikanten auf Schiffen
deutscher Reedereien

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- ▶ **28 EMSÜBERFÜHRUNG**
Schlepper-Hilfe für den Neubau
„AIDAstella“ auf ihrer Fahrt zur See

- ▶ **36 INFRASTRUKTUR**
Chinas Qingdao auf dem Weg in die
Spitzen-Liga der Häfen

- 40 JAHRESBILANZ**
Der Verband Geschlossene Fonds
präsentiert die 2012er-Zahlen

- 42 FONDS-MELDUNGEN**
Neues von den Emissionshäusern

- 44 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

- 46 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

48 MELDUNGEN
Neues aus der Umwelt

► **50 UMWELTSCHUTZ**
Der Countdown läuft:
Was die Ballastwasser-
Konvention für die Schifffahrt
bedeutet

54 INTERVIEW
Michael Ungerer, President
AIDA Cruises, über aktuelle
Initiativen der
Kreuzfahrtbranche

56 SERIE
Maritime Museen, Teil 5:
Internationales Maritimes
Museum in
Hamburgs HafenCity

59 TAGUNG
Experten diskutieren über
maritimen Korrosionsschutz

60 NEUE SCHIFFE
Daten und Fakten

62 PORTRÄT
Thomas Wiesenthal und
sein „Stickschiff“

63 KEHRWIEDER
Vor 50 Jahren

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



ISLA ALEJANDRO SELKIRK

ISLA ROBINSON CRUSOE

N V



Inseln mit Antrieb

Als seien sie motorisiert, wirken hier die Joan-Fernandez-Inseln. Und darüber spannt sich ein 280 Kilometer großes Wolkenfeld im Paisley-Muster. Die beiden kleinen Inseln rund 800 Kilometer vor Chiles Küste haben einen großen Einfluss auf die Entstehung dieses Phänomens, das der NASA-Satellit hier Mitte Januar eingefangen hat. Die größten der Inseln – Isla Alejandro Selkirk und Isla Robinson Crusoe – sind vulkanisch und verlaufen entlang eines sich in Ost-West-Richtung erstreckenden unterseeischen Bergrückens. Beide verfügen über einen großen Gipfel: Bei einer Fläche von nur 52 Quadratkilometern erreicht die Isla Alejandro Selkirk eine Höhe von 1.650 m, die mit 48 Quadratkilometern etwas kleinere Isla Robinson Crusoe kommt auf 922 m über dem Meeresspiegel.

Die Inseln sind damit aber groß genug, um den Luftstrom über dem Ozean zu stören. Hier bilden sich sogenannte Karman-Wirbelstraßen auf der Lee-Seite der Inseln. Diese Doppelreihen spiralförmiger Wirbel werden durch die Wolken sichtbar.

Foto: NASA

Verdienstkreuz für Reeder



AUSZEICHNUNG: Die Leerer Reeder **Roelf Briese**, **Hermann Buss** und **Alfred Hartmann** erhielten das Niedersächsische Verdienstkreuz am Bande.

Der Niedersächsische Wirtschaftsstaatssekretär Oliver Liersch hat die Leerer Reeder **Roelf Briese**, **Hermann Buss** und **Alfred Hartmann** mit dem Niedersächsischen Verdienstkreuz am Bande ausgezeichnet. Der Staatssekretär dankte den Ordensträgern für ihre Verdienste und ihr herausragendes ehrenamtliches Engagement. „Der Öffentlichkeit sind Sie vor allem als erfolgreiche Reeder bekannt. Darüber hinaus engagieren Sie sich alle drei seit vielen Jahren sehr erfolgreich und mit großem persönlichem Einsatz ehrenamtlich.“

Roelf Briese hat 1984 die Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG gegründet und damit den Grundstein für eine außerordentlich erfolgreiche berufliche Karriere gelegt. Neben seinem vielfältigen ehrenamtlichen Engagement in Gremien der regionalen Wirtschaft hob Liersch Brieses Einsatz für den Erhalt und die Neuausrichtung des Fachbereichs Seefahrt der Hochschule Emden/Leer hervor.

Hermann Buss war von 1958 bis 2010 geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Buss, die unter seiner Führung zur weltweit agierenden Unternehmensgruppe wurde. Buss habe viel in die Aus- und Weiterbildung seiner Crews investiert und sich außerdem „leidenschaftlich als langjähriges Vorstandsmitglied der Lebenshilfe Leer“ für das Wohl behinderter und bedürftiger Menschen eingesetzt, so der Laudator.

Alfred Hartmann gründete 1981 die Hartmann Schifffahrts GmbH und Co. KG – Ursprung eines heute internationalen Unternehmensverbundes, der Hartmann AG. Der Staatssekretär würdigte sein Wirken „beim Aufbau und bei der Unterstützung des Maritimen Kompetenzzentrums MARIKO in Leer – gemeinsam mit Herrn Buss“. Auch er gehöre zu dem Unternehmerkreis, der sich 2004/2005

zusammengetan hat und seitdem drei Stiftungsprofessuren und einen Lehrauftrag an der Seefahrtsschule finanziert. „Was mich persönlich besonders beeindruckt, ist Ihr herausragendes Engagement für die Hospiz-Stiftung Leer“, so Liersch.

Bank für Schifffahrt



Neuer Chef der Bank für Schifffahrt (BfS) ist **Dieter Schneider**. Der 46-Jährige arbeitete nach seiner Ausbildung unter anderem in leitenden Positionen beim Genossenschaftsverband und erwarb bei einer Sparkasse umfangreiche Kompetenz im Kredit- und Firmenkundengeschäft.

Schneider folgt auf Ralf Stut, der nach 20 Jahren an der Spitze des zur Ostfriesischen Volksbank in Leer gehörenden Spezialfinanzierers in den Ruhestand gegangen ist.

Niedersachsen



Olaf Lies ist neuer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Niedersachsen. Der 45-jährige gebürtige Wilhelmshavener ist Diplom-Ingenieur (Elektrotechnik) und stv. SPD-Landesvorsitzender. Im Landtag wirkte er seit 2008 als Vize-Fraktionschef und hafenpolitischer Sprecher. Beim Mitgliederentscheid zur Spitzenkandidatur für die Landtagswahl unterlag er Stephan Weil. Der ist jetzt Ministerpräsident und holte Lies in sein Kabinett.

Fondsbörse Deutschland



Sven Marxsen wurde zum weiteren Vorstandsmitglied der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG bestellt. Der 47-jährige Jurist bringt langjährige Erfahrung im Banken- und Börsenwesen mit. Er war in den vergangenen 15 Jahren für die BÖAG Börsen AG tätig und hat als stellvertretender Geschäftsführer der Börse Hamburg den Auf-

und Ausbau der Zweitmarktinitiative mitgeprägt. Marxsen verantwortet die Ressorts Handelsabwicklung, Finanzen, Interne Organisation, Personal, Recht und das Meldewesen gegenüber den Aufsichtsbehörden.

KLU



Eine Assistenz-Professur für maritime Logistik an der Kühne Logistics University – Wissenschaftliche Hochschule für Logistik und Unternehmensführung – in Hamburg hat der versierte Logistik-Experte

Michele Acciario angetreten.

Bis Ende 2012 bekleidete der Italiener die Funktion eines Senior Researchers für „Green Shipping“ in der Forschungsabteilung der Klassifikationsgesellschaft DNV. Davor war Professor Acciario sechs Jahre lang stellvertretender Direktor und Forscher am Center for Maritime Economics and Logistics an der Erasmus-Universität in Rotterdam, der er weiter verbunden bleibt.

Ausgezeichnete Azubis



TOP-AZUBIS: **Torben Fuhrmann** (links) und **Jana Rehbein** mit **Ingo von Pereira**, Vize-Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Hamburg.

Mit dem Förderpreis des Nautischen Vereins zu Hamburg wurden die beiden Schifffahrtskaufleute **Jana Rehbein** (23, Orion Bulklers) und **Torben Fuhrmann** (22, Hamburg Süd) ausgezeichnet. Die beiden erreichten mit 455 bzw. 468 von 500 erreichbaren Punkten die besten Werte bei der Abschlussprüfung.

Für ihre Spitzenleistungen erhielten die beiden vor rund 340 Gästen beim traditionellen Schifffahrtessen des Vereins von dessen stv. Vorsitzenden Ingo von Pereira eine Ehrenurkunde und einen Scheck überreicht.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Reeder wollen Ausbildung und Berufseinstieg fördern

Das maritime Know-how am Standort Deutschland langfristig zu erhalten – das ist seit zehn Jahren das Ziel des Maritimen Bündnisses aus Bundesregierung, den norddeutschen Bundesländern sowie den Gewerkschaften und Unternehmensverbänden der maritimen Wirtschaft. In den letzten Jahren stand dieses Bündnis vor dem Aus. Die Schifffahrtsförderung wurde überraschend gekürzt und stand sogar vollständig zur Disposition. Dank einer gemeinsamen Anstrengung der Bündnispartner und des Deutschen Bundestages konnte dies – zunächst für 2012 und 2013 – verhindert werden. Und doch stehen wir heute, im fünften Jahr der schweren Schifffahrtskrise, vor der Frage: Wie kann unter diesen veränderten Vorzeichen das Maritime Bündnis zukunftsfähig gemacht werden?

Politik und Sozialpartner haben die Antwort gefunden und die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung auf eine neue Grundlage gestellt: Der VDR hat entsprechend den Vorgaben im neuen Flaggenrechtsgesetz die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ ins Leben gerufen, die mit Jahresbeginn ihre Arbeit aufgenommen hat. Der Sozialpartner ver.di beteiligt sich als Zustifter und mit Gremienvertretern an der Stiftung. Nach dem neuen Flaggenrecht ist es deutschen Reedern nun unter klaren Voraussetzungen erlaubt, eine andere Flagge als die deutsche zu fahren. Dafür müssen sie entweder nachweisen, dass an Bord des ausgeflaggten Schiffs ein Ausbildungsplatz über einen festgelegten Zeitraum ständig besetzt gehalten wird, oder dass sie einen Ablösebetrag an die Stiftung entrichten haben. Die Stiftung fördert wiederum die seemännische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung einschließlich des sogenannten Ausfahrens der Patente. Rund 20 Millionen Euro sollen dafür jährlich eingesetzt werden. Weitere zehn Millionen Euro erbringen die Reeder über die erhöhte Ausflagungsgebühr. Das ist gerade angesichts der außergewöhnlichen Lasten für die Branche durch die andauernde Doppelkrise ein klares Bekenntnis zum Standort Deutschland.

Die deutschen Reeder halten ihren Teil der Abmachung. Jetzt brauchen sie Planungssicherheit für 2014 und darüber hinaus. Es ist an der Bundesregierung, die Schifffahrtsförderung des Bundes mittelfristig auf dem versprochenen Niveau von etwa 60 Millionen Euro zu verstetigen – und damit ein deutliches Signal an die Branche zu senden, dass sich die Politik für die Schifffahrt und das gesamte maritime Cluster engagiert.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Versicherungssteuer – Klarstellung in Sicht

Auf einer Anhörung des Deutschen Bundestages wurde die Absicht bestritten, Versicherungssteuer auf Erlöspools zu erheben.



Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR: „Die Diskussion im Finanzausschuss hat eindeutig gezeigt: Unsere Unternehmen brauchen schnell Rechtssicherheit, dass Erlöspools nicht der Versicherungssteuerpflicht

unterliegen. Nach unserem Eindruck ist das Bundesfinanzministerium bereit, dies klarzustellen.“ Nach Einschätzung des VDR wurde im Finanzausschuss deutlich, dass Erlöspools lediglich dazu dienen, die einzelnen Einnahmen der darin organisierten Schiffe zu sammeln und aufzuteilen. Nur so können mittelständische Unternehmen mit ihren Schiffen am Markt auftreten. „Erlöspools sind gerade in der schweren Krise ein notwendiges Instrument, um Schifffahrt am Standort Deutschland zu erhalten“, so Nagel. Die Erlöspools erfüllten keinen der Tatbestände, um überhaupt als Versicherung gelten zu können.

USUS: Laut Ralf Nagel (VDR) sind 2.000 Schiffe – mehr als die Hälfte der deutschen Flotte – in Erlöspools organisiert.



VERANSTALTUNGSORT: Internationaler Seegerichtshof.

Renommiertere Referenten

Die neunten „Maritime Talks“ der Internationalen Stiftung für Seerecht (IFLOS) finden am 9. März 2013 im Internationalen Seegerichtshof in Hamburg statt.

Auf dem Programm stehen einige der wichtigsten Themen für die internationale Seeschifffahrt, u.a. Klimaschutz/CO₂-Emissionen, Piraterie, Rahmenbedingungen für die Arktisfahrt, Schiffsrecycling und die friedliche Streitbeilegung. Referenten sind renommierte Experten aus Praxis und Wissenschaft bzw. IMO sowie Richter des Internationalen Seegerichtshofes.

www.iflos.org

Foto: IFLOS/Esch

Nachfrage nach Containerschiffen wächst 2013 stärker

Nach Prognosen der Branchenexperten von Clarkson Research wächst die Nachfrage nach Container-Tonnage in diesem Jahr um 6,1 Prozent.

Das Wachstum wäre damit signifikant höher als im Jahr 2012, als lediglich ein Plus von 3,7 Prozent erreicht wurde. Nach Ansicht der Experten dürfte vor allem der Gütertausch mit den wirtschaftlich stark wachsenden Schwellenländern die Transporte beflügeln. Dagegen

würden für die Hauptrouten von Asien in die USA bzw. nach Europa keine besonderen Impulse erwartet, weil es Europa und den USA wegen ihrer Haushaltsprobleme an wirtschaftlicher Dynamik fehlt.

Auch in diesem Jahr steigt das Angebot an Containertonnage insgesamt etwas stärker als die Nachfrage. Clarkson geht von einem Plus von 6,6 Prozent aus. Laut Alphaliner kommen in diesem Jahr allein weitere 47 Neubauten mit

10.000 bis 18.000 TEU in Fahrt. Ein Lichtblick: Nach Informationen von Seasure Shipping wurden 2012 insgesamt 168 Containerschiffe verschrottet. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Größenklasse 1.000 bis 2.499 TEU.

TENDENZ: Wachsendes Angebot und wachsende Nachfrage gleichen sich beinahe aus.



Foto: Iwikoze | Dreamstime.com

Anti-Piraterie-Gesetz womöglich später



BUNDESTAG: Das Parlament hat den Weg für das Gesetz bereits frei gemacht.

Die Durchführungsverordnung zum Gesetz über den Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten an Bord lässt auf sich warten.

Der Deutsche Bundestag hatte im vergangenen Dezember zugestimmt, Anfang Februar gab auch der Bundesrat grünes Licht. Zum 1. August sollte das neue Gesetz über die Rahmenbedingungen für den Einsatz privater Sicherheitsdienste zum Schutz von Schiffen unter deutscher Flagge in Kraft treten.

Doch noch fehlt es an der für das Gesetz notwendigen Durchführungsverordnung. Statt wie vorgesehen schon Ende 2012 dürfte sie jetzt voraussichtlich erst im April vorliegen.

EINSATZ: Die deutsche Fregatte „Sachsen“ schützt Schiffe vor Piratenangriffen.

Beim Verband Deutscher Reeder geht man deshalb davon aus, dass es erst Ende des Jahres Rechtssicherheit für Reedereien gibt, die in den Krisenregionen private Sicherheitskräfte an Bord holen.

Unterdessen hatte sich die Anzahl der Überfälle im Indischen Ozean zuletzt etwas reduziert. Dafür war das westliche Afrika zunehmend Schauplatz von Attacken auf Handelsschiffe durch Piratenbanden. Grund für Entwarnung gab es nirgendwo.

www.reederverband.de



Fotos: Marine, Vangelis | Dreamstime.com

Westerwelle lenkt „Fabiola“

Bundesaußenminister Guido Westerwelle hat ein 360 Meter langes Containerschiff sicher in den Hafen von New York gesteuert – zumindest auf dem Simulator.

Zum Abschluss seines Besuchs auf den Philippinen besuchte Westerwelle Anfang Februar die Tochter der Hamburger Peter Döhle Schiffahrts-KG, die dort ein Ausbildungszentrum für Seeleute betreibt, um sich selbst von der hohen Qualität der Ausbildung zu überzeugen. Westerwelle durfte von der original nachgebauten Containerschiffbrücke die „Fabiola“ virtuell um Manhattan steuern. Per Film wurde realistisch die Kulisse der Metropole eingespielt – inklusive Seegang.



SIMULATOR: Minister Westerwelle als Steuermann.

Foto: picture alliance/dpa

Neuer Fachtitel

Bei C. H. Beck erscheint ab sofort die Zeitschrift „Recht der Transportwirtschaft“ (RdTW).

Die Fachzeitschrift behandelt schwerpunktmäßig das Transport- und Schifffahrtsrecht mit dem Recht des Überseeverkehrs sowie Versicherungsrecht und Zoll- und Außenhandelsrecht.

rsw.beck.de



ANZEIGE



SCHIFFSBRÜCKE: Die Schaltzentrale des Schiffes ist ein hochkomplexes System.

ckendesigns und von Arbeitsprozessen zu schließen. Im Vordergrund steht die Optimierung der Mensch-Maschine-Schnittstellen auf der Schiffsbrücke. Untersuchungen haben gezeigt, dass zu viele Informationen z. B. auf Bildschirmen oder zahlreiche Instrumente mit unterschiedlichen Oberflächen zu Fehlbedienungen und Fehlentscheidungen bei den Crewmitgliedern geführt haben. Ein Fehler, der auf einer Schiffsbrücke gemacht worden ist, kann später nicht oder nur partiell korrigiert werden.

Bei CASCADE geht es um die menschliche Arbeitsperspektive auf der Brücke. Ziel sind die Entwicklung eines anpassungsfähigen Brückensystems zur Erfassung und Vorbeugung von menschlichem Fehlverhalten sowie die Erarbeitung einer neuen „menschzentrierten“ Designmethode zur frühzeitigen Analyse des Zusammenspiels von Mensch und Maschine. Die Koordination hat OFFIS – Institut für Informatik.

www.offis.de

Foto: Leslie78 | Dreamstime.com

EU-Projekt für mehr maritime Sicherheit

CASCADE soll die Arbeitsprozesse auf der Brücke untersuchen und verbessern.

Die Schiffsbrücke ist die Schaltzentrale jedes Schiffes und stellt in seiner Komplexität einen Risikofaktor in der Schifffahrt dar. So werden fast 80 Prozent aller Kollisionen und Strandungen auf ein Versagen des Systems „Schiffsbrücke“ zurückgeführt. Um die Sicher-

heit an Bord der Schiffe zu erhöhen, müssen sowohl die Schiffsbrücke als auch die Arbeitsprozesse des Brückenteams optimal gestaltet und verknüpft werden.

Hier setzt das EU-Projekt CASCADE (Model-based Cooperative and Adaptive Ship-based Context Aware Design) an, um die Lücke zwischen der Gestaltung des Brü-



AUSGEZEICHNET: Das Team vom MaK Marine Service unter Leitung von Udo Bengard (4. v. r.).

Platinum-Zertifikat

Zeppelin Power Systems hat vom GL die höchste Auszeichnung für außergewöhnliche Serviceleistungen im Bereich MaK Schiffsmotoren erhalten.

Der exklusive Partner für Vertrieb und Service von Caterpillar-Motoren (Cat und MaK) wurde damit für seinen Kundenservice im Bereich Schiffe mit „sehr gut“ bewertet. Im Auftrag von Caterpillar hat der GL bereits zum zweiten Mal den Marine Service bei Zeppelin Power Systems geprüft. Die Platinum-Auszeichnung erfordert ein signifikant überdurchschnittliches Abschneiden. www.zeppelin-powersystems.de

Foto: Zeppelin Power Systems

Foto: Hapag-Lloyd



PARTNER: Hapag-Lloyd gehört zu den Mitgliedern der G6 Alliance.

G6 Alliance auch im Fahrtgebiet Transpazifik

Ein Jahr nach dem Start der G6 Alliance werden die sechs Partnerreedereien ihre erfolgreiche Kooperation auf das Fahrtgebiet zwischen Asien und Nordamerika-Ostküste ausdehnen.

Die G6 Alliance, zu der auch Hapag-Lloyd gehört, wird dabei mehr als 50 Schiffe einsetzen, die rund 30 Häfen in Asien, Nordamerika-Ostküste, Kanada, Mittelamerika, Karibik, auf dem indischen Subkontinent sowie im Mittelmeer und im Mittleren Osten verbinden. „Unsere Kooperation im Fahrtgebiet Asi-

en-Europa bietet den Kunden ein umfassendes Service-Netzwerk mit zahlreichen Vorteilen und hoher Effizienz“, teilten die sechs Partnerreedereien mit. „Diese Vorteile werden wir unseren Kunden nun auch zwischen Asien und der Ostküste Nordamerikas bieten.“

Unterdessen hat die Hamburger Linienreederei zum 15. März eine generelle Ratenerhöhung von 750 Dollar/TEU aus Fernost (außer Japan) nach Europa angekündigt. Auch andere Carrier wollen mehr verlangen. www.hlag.de



KNOW-HOW: Das Papenburger Unternehmen ist auf Kreuzfahrtschiffe spezialisiert.

Meyer Werft auf Spar-Kurs

Die Papenburger Meyer Werft will mit einem Sparprogramm und einem flexibleren Arbeitszeitmodell in diesem Jahr die Kosten um 51 Millionen Euro senken.

Damit soll laut Firmenchef Bernard Meyer das Abdriften in die Verlustzone vermieden werden. So sollen die 2.500 Beschäftigten 20 Minuten pro Tag länger arbeiten, ohne einen Lohnausgleich zu erhalten – das entspricht 70 Stunden im Jahr.

Außerdem sollen Aufträge von dem Tochterunternehmen Neptun Werft in Rostock-Warnemünde, abgezogen und in Papenburg weitergeführt werden – etwa Fluss-

kreuzfahrtschiffe oder das neue Forschungsschiff „Polarstern“.

Die Beschäftigten hatten in einer Abstimmung mit großer Mehrheit dem mit Betriebsrat und IG Metall ausgehandelten Programm zugestimmt. Es ist die Antwort der Werft auf den härteren internationalen Wettbewerb, in dem sich immer stärker Korea und Japan einschalten. Derzeit gebe es auf dem Markt Überkapazitäten von bis zu 50 Prozent, so Meyer. Der Werft-Chef und der Betriebsratsvorsitzende Thomas Gelder sind sich einig: „Mit dieser Vereinbarung holen wir neue Aufträge nach Papenburg.“

www.meyerwerft.de

Neubauten für Hansa

Die Reederei Hansa Shipping setzt ihren Flottenausbau bis 2014 mit insgesamt acht Einheiten fort.

Bereits ausgeliefert wurde die „HS Paris“, die zu einer Viererserie von 6.500-TEU-Frachtern zählt. Bis 2014 folgen „HS Rome“, „HS Madrid“ und „HS Lisbon“. Von Mitte bis Ende 2013 werden überdies vier 4.800-TEU-Frachter im modernen „Widebeam“-Design ausgeliefert: „HS Baffin“, „HS Shackleton“, „HS Marco Polo“ und „HS Everest“. Weil die Reederei auf eine Verbesserung der Konditionen hofft, gibt es für die noch nicht ausgelieferten Schiffe noch keine feste Charter. Die „Paris“ fährt für zunächst sechs Monate für MSC.

Auch die Reederei, die zur Hansa Treuhand-Gruppe von Reederei Hermann Ebel zählt, hat mit der Schifffahrtskrise zu kämpfen – die Anleger mussten aber noch keine Insolvenzen verkraften. Seit 2010 gab es bei dem Unternehmen 31 „Betriebsfortführungskonzepte“. Alle Sanierungen verliefen erfolgreich, in einigen Fällen wurde das Schiff verkauft, um Verluste zu begrenzen. Die Anleger seien aber zunehmend schwerer zu überzeugen, Kapital bereitzustellen, hieß es beim Emissionshaus.

www.hansatreuhand.de

FLOTTENZUWACHS: Der neue 6.500-TEU-Frachter „HS Paris“ (r.) liegt neben der „Humboldt“ von 2004 (l.).



Foto: HANSA TREUHAND

JadeWeserPort auf dem Weg in die Kurzarbeit

An Deutschlands erstem tideunabhängigem Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven droht bereits weniger als ein halbes Jahr nach der Eröffnung Kurzarbeit.

Hafenbetreiber Eurogate hatte Mitte Februar einen entsprechenden Antrag gestellt. Grund sei die schlechte Auftragslage, hieß es. Der Hafen wird derzeit wöchentlich nur von zwei Container-Liniendiensten angefahren. Zunächst war noch unklar, wie viele der 400 Mitarbeiter am Standort Wilhelmshaven betroffen sein werden. Betriebs-

bedingte Kündigungen sollt es laut Eurogate zunächst nicht geben. Der eine Milliarde Euro teure Hafen war Ende September nach viereinhalb Jahren Bauzeit eröffnet worden.

Das Unternehmen hatte vor der Inbetriebnahme stets betont, der Umschlag von Containern solle langsam beginnen und nach und nach ausgeweitet werden. „Dass es Anlaufschwierigkeiten gibt, wussten wir, aber dass es so dramatisch wird, davon konnte niemand ausgehen“, so Dirk Reimers von der Gewerkschaft ver.di.

www.eurogate.de



FLAUTE: Zu wenige Aufträge für den Tiefwasserhafen.

Neues Flaggenrecht sichert maritimes Know-how

FLAGGE: Die Weiterentwicklung der Vorschriften stärkt den maritimen Standort.

Über die vom VDR errichtete „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ fördern die deutschen Reeder zukünftig Ausbildung, Qualifikation und Fortbildung.

Text: Christof Lauer

Seit Jahresbeginn gilt in Deutschland ein neues Flaggenrecht. Ermöglicht wurde die Weiterentwicklung der gesetzlichen Vorschriften durch den bislang größten Erfolg des Maritimen Bündnisses. Reeder, Politik und Sozialpartner einigten sich im vergangenen Jahr darauf, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland im Bereich der Seeschifffahrt zukünftig gemeinsam mit insgesamt rund 90 Mio. Euro jährlich zu fördern.

Die Bundesregierung stellt 2013 erneut 57,8 Mio. Euro für die Schifffahrt bereit. Der Großteil davon wird wie in den letzten Jahren in Fördermaßnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten fließen. „Die deutschen Reeder haben sich trotz der schweren Krise dazu bereit erklärt, einen eigenen Beitrag von rund 30 Mio. Euro

jährlich aufzubringen“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Davon stammen rund zehn Mio. Euro jährlich aus den erhöhten Gebühren für das zeitweise Ausflaggen von Schiffen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) erhebt dafür seit Juli 2012 Gebühren von bis zu 6.225 Euro jährlich pro Schiff.

Der Bundestag hat im Gesetzgebungsprozess deutlich gemacht, dass die deutschen Reeder auch in Zukunft international konkurrenzfähig bleiben müssen. Die Änderungen des Flaggenrechtsgesetzes und der Schiffsregisterordnung sehen daher auch weiterhin vor, dass deutsche Handelsschiffe unter anderen Flaggen fahren können – sofern die neuen Anforderungen des Flaggenrechtsgesetzes erfüllt werden. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass dem Standort Deutschland Nachteile entstehen, wenn als Folge der Ausflagung von Seeschiffen hoch qualifizierte Seeleute – und damit auch das Schifffahrts-Know-how – verloren gehen. Daher sollen ausflaggende Reeder einen Beitrag zur Kompensation dieser Nachteile leisten – durch Ausbildung oder Zahlung eines Ablösebetrages.

Ausbildung oder Ablösung

Bei der Ausflagung nach § 7 Absatz 2 Flaggenrechtsgesetz (FIRG) verpflichtet

sich das Schifffahrtsunternehmen, auf dem jeweiligen Schiff auszubilden. Diese sogenannte Primärverpflichtung ist nach acht Schiffsgrößenklassen gestaffelt. Pro Kalenderjahr der beantragten Ausflagung umfasst der Verpflichtungszeitraum für die Ausbildung zwischen einem Monat (Schiffe bis 500 BRZ) und 5,5 Monaten (Schiffe mit mehr als 80.000 BRZ). Bei einer Ausflagung über typischerweise zwei Jahre müsste eine Reederei somit für ein ausflaggendes Schiff mit einer Größe →



Trotz der schwere Krise bringen die Reeder einen Eigenbeitrag von 30 Mio. Euro jährlich auf.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

Wie das Verfahren funktioniert

Die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ hat eine Schlüsselstellung bei der Umsetzung des neuen Flaggenrechts. Auf Basis der übermittelten Informationen legt sie den jeweiligen Ablösebetrag fest, der dann von den Reedereien entrichtet wird. Mit den generierten Mitteln wird die Stiftung die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung fördern.





NACHWUCHS:
Auch das sogenannte „Ausfahren der Patente“ von Offizieren wird gefördert.

Ablösesummen

Von der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ gemäß § 7 Absatz 5 FIRG festgelegte Ablösebeträge pro Jahr mit Wirkung vom 1. Januar 2013 (vom BSH genehmigt, im „Bundesanzeiger“ am 28. Dezember bekannt gemacht).

Schiffsgrößenklasse in BRZ	Ablösebeträge pro Jahr der Ausflagungsgenehmigung
bis 500	€ 2.000
über 500 bis 1.600	€ 2.888
über 1.600 bis 3.000	€ 3.438
über 3.000 bis 8.000	€ 5.512
über 8.000 bis 14.000	€ 6.758
üb. 14.000 bis 20.000	€ 8.609
üb. 20.000 bis 80.000	€ 10.363
über 80.000	€ 16.169

→ von mehr als 80.000 BRZ mindestens elf Monate lang einen Ausbildungsplatz für Schiffsmechaniker, nautische oder technische Offiziere besetzt halten.

Alternativ erteilt das BSH eine Ausflagungsgenehmigung auch, wenn die Reederei für das jeweilige Schiff die Ausbildungsverpflichtung finanziell kompensiert (Antrag nach § 7 Abs. 3 FIRG). Die sogenannte Sekundärverpflichtung sieht die Einrichtung eines Ablösebetrages vor. Er ist laut Flaggenrechtsgesetz an eine vom VDR errichtete Einrichtung zu zahlen. Der Gesetzgeber hat die Reederschaft damit beauftragt, die Erhebung der Ablösebeträge und die daraus gespeiste zukünftige Ausbildungsförderung privatwirtschaftlich zu regeln.

Daher hat der VDR die gemeinnützige „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ mit Sitz in Hamburg gegründet. Sie ist am 5. Dezember als rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts anerkannt worden und hat Anfang 2013 ihre Arbeit aufgenommen. Die Gewerkschaft ver.di beteiligt sich finanziell und personell an der Stiftung – damit ist gewährleistet, dass die Arbeit der Stiftung von den Sozialpartnern gemeinsam getragen wird. In Übereinstimmung mit dem neuen Flaggenrechtsgesetz erfüllt sie den Zweck, die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern zu fördern. Diese müssen auf Seeschiffen beschäftigt sein, die in deutschen Schiffsregistern eingetragen sind.

Die Reederei, die ein Schiff nach § 7 Abs. 3 FIRG unter Zahlung eines Ablösebetrages ausflaggen möchte, stellt dafür einen

Antrag beim BSH (s. dazu Grafik S. 15). Gleichzeitig informiert sie die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ über die geplante Ausflagung. Die Stiftung legt den fälligen Ablösebetrag fest und fordert ihn bei der Reederei an. Die Höhe richtet sich – wie auch die Ausbildungsverpflichtung – nach der Schiffsgröße und reicht in acht Stufen von 2.000 Euro (bis 500 BRZ) bis zu 16.169 Euro (ab 80.000 BRZ) pro Jahr der Ausflagungsgenehmigung.

Konzept zur Förderung

Nachdem die Zahlung auf dem Stiftungskonto eingegangen ist, schickt die Stiftung eine Zahlungsbescheinigung an die Reederei. Mit diesem Beleg weist die Reederei beim BSH nach, dass sie den Ablösebetrag erbracht hat, damit das BSH die Ausflagungsgenehmigung erteilen kann.

Seit Januar gehen Ablösebeiträge auf das Konto der Stiftung ein. Das Konzept zur Gewährung von Unterstützungsleistungen für ausbildende Reedereien wird derzeit erarbeitet. Gefördert werden soll zukünftig nicht nur die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sowie zum nautischen und technischen Offiziersassistenten, sondern u.a. auch die Seefahrtszeiten zum „Ausfahren der Patente“ von Nachwuchsoffizieren.

In Kürze wird die Stiftung das genaue Förderregime festlegen und ab Mitte des Jahres Unterstützungsleistungen gewähren. So kann sie ihrem Namen gerecht werden und Ausbildung und maritimes Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland langfristig sichern.

www.stiftung-seeschifffahrt.de

KOJE FREI?



Werden Sie Gastgeber!

12.000 kostenlose Privatunterkünfte für den Kirchentag gesucht.

kirchentag.de

Kojenkontakt 040 430931-200

Montag bis Donnerstag 9.00 bis 18.00 Uhr, Freitag 9.00 bis 15.00 Uhr



34. *Deutscher*
Evangelischer Kirchentag
Hamburg 1.-5. Mai 2013



Rückenwind für die Energiewende

Deutschlands Offshore-Windmarkt wächst – und hat eine Schlüsselfunktion bei der Energiewende. Deutsche Reeder tragen mit ihrem maritimen Know-how zum Erfolg bei.

Text: Christof Lauer

Die Offshore-Windenergie ist eine Technologie mit großen Potenzialen. Sie leistet nicht nur einen stetig wachsenden Beitrag zur umwelt- und klimafreundlichen Energieversorgung in Deutschland. Zugleich entstehen in der jungen Branche Tausende hochwertige Arbeitsplätze und ein Know-how, das Deutschland zu einem Vorreiter der grünen Energiegewinnung auf See macht.

Bereits heute stehen vor Deutschlands Küsten rund 50 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Leistung von über 200 Megawatt. Sie produzieren Strom für 200.000 Haushalte. Mehr als weitere 600 Anlagen sind derzeit in Planung und teilweise bereits in Bau. Sie sollen in den kommenden Jahren bis zu 3 Gigawatt Leistung erreichen und damit Energie für über 3 Mio. Haushalte liefern.

„Die deutschen Reeder tragen maßgeblich zum Gelingen der Energiewende bei. Rund 20 deutsche Schifffahrtsunternehmen betätigen sich in Deutschland und

international als Dienstleister der Offshore-Windenergiebranche“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Sie betreiben Schwergut- und Errichterschiffe, mit denen die gigantischen Bauteile für die einzelnen Windkraftanlagen zu den Baustellen auf hoher See transportiert und installiert werden. Weiter gehören schwimmende Schwerlastkräne und Schleppzüge mit Schwerlastpontons für die Fundamente und Umspannplattformen dazu.

Hochwertige Arbeitsplätze

Neben Fahrzeugen für die Errichtung von Offshore-Windparks betreiben deutsche Reeder aber auch Schiffe für Wartungsarbeiten und den Transport von Arbeitskräften in den Windparks – die Offshore-Servicefahrzeuge. „Derzeit sichern die deutschen Reeder mit rund 50 Schiffen 1.500 hochwertige Arbeitsplätze für die gesamte Betriebsdauer der Windparks“, erklärt Nagel.

Indem die Reedereien für die Betreiber Leitstellen zur Koordination des Schiffs- und Flugbetriebs unterhalten, übernehmen sie auch eine entscheidende Rolle für die Sicherheit in den Windfarmen auf hoher See. Denn seit 2009 gilt das Arbeitsschutzgesetz ausdrücklich in der bis zu 200 Seemeilen von der Küste reichenden deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) – und umfasst damit die Offshore-Windparks.

Die Errichter und Betreiber sind für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb ihrer Windparks verantwortlich. Die Reeder unterstützen sie dabei mit ganzheitlichen akut- und notfallmedizinischen Versorgungskonzepten. Ihre Mitarbeiter in den Leitstellen überwachen alle Personen- und Fahrzeugbewegungen im Windpark und kennen die Besonderheiten der jeweiligen Anlagen.

Mitgliedsunternehmen des VDR halten Schlepper und Fahrzeuge für

Wachstum. Die Rotoren werden immer größer. Zum Vergleich: Der Riesen-Airbus A 380 kommt auf gerade mal 80 Meter Spannweite.

bis zu **125** Durchmesser
Meter



Fotos: Halberg | Dreamstime.com, Hasenpusch (2)

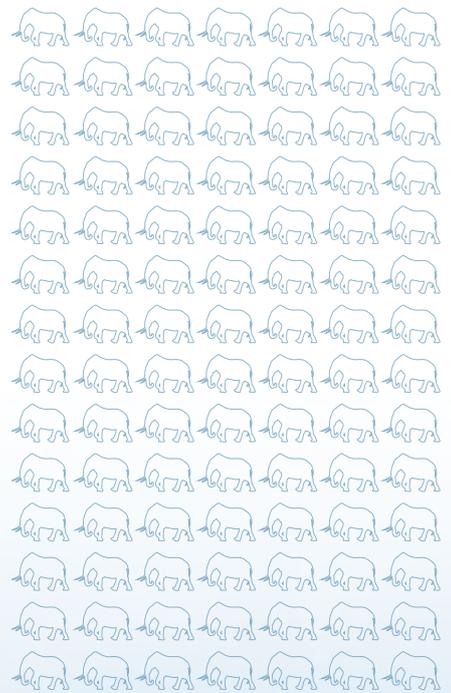
EINSATZ: Die „BBC Scandinavia“ (Briese, oben) bringt Rotorblätter, NSB bereedert das RWE-Installationsschiff „Victoria Mathias“, Jüngerhans' „Industrial Force“ liefert ebenfalls Anlagenteile.

sich dabei für eine Maritime Sicherheitspartnerschaft zwischen den Leitstellen der Windparkbetreiber und den Einrichtungen der staatlichen Daseinsvorsorge ein. Ziel ist, die Kommunikation untereinander zu verbessern und die gegenseitige Unterstützung bei Rettungseinsätzen und Schadensfällen zu gewährleisten. Dadurch soll eine Vermischung von privatwirtschaftlichen und öffentlichen Aufgaben vermieden sowie Planungs- und Rechtssicherheit für beide Seiten geschaffen werden.

Sicherheit im Fokus

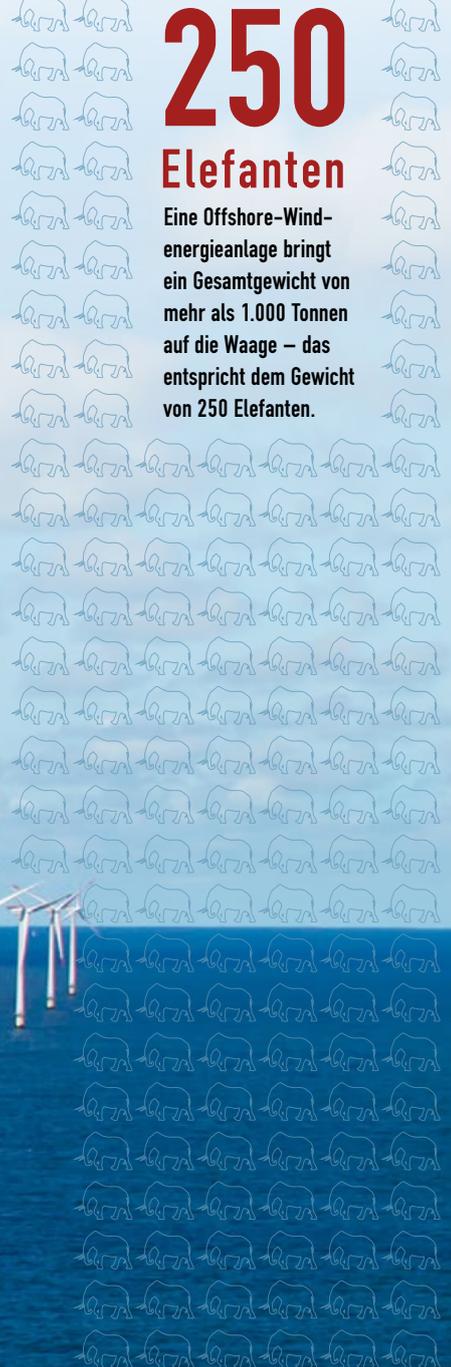
Auf einer Konferenz der Stiftung Offshore-Windenergie hat sich der VDR vor wenigen Wochen erneut für das Thema „Sicherheit in Offshore-Windparks der deutschen AWZ“ stark gemacht. An einem Runden Tisch mit allen Beteiligten soll die Maritime Sicherheitspartnerschaft im März weiter vorangebracht werden.

Die Stiftung wurde 2005 auf Initiative des Bundesumweltministeriums gegründet. Beteiligt waren außerdem die Küstenländer und sämtliche Wirtschaftsbereiche, die sich für die Offshore-Windenergie engagieren. Erklärtes Ziel der Stiftung, zu deren Mitgliedern auch der VDR zählt, ist es, die Rolle der klimafreundlichen Stromquelle auf See im Energiemix zu festigen und den Ausbau im Interesse von Umwelt- und Klimaschutz voranzutreiben. ■■■



250 Elefanten

Eine Offshore-Windenergieanlage bringt ein Gesamtgewicht von mehr als 1.000 Tonnen auf die Waage – das entspricht dem Gewicht von 250 Elefanten.



Teil 2

Eine Reise, reich an Highlights

„Ferienfahrer“ heißt das Praktikumsprogramm von VDR und Mitgliedsreedereien, das Schülern den Aufenthalt an Bord ermöglicht. Was erlebt man auf hoher See? Vier Schüler berichten von ihrem Einsatz.

CMV „Norfolk Express“ / Marcel Wendorff

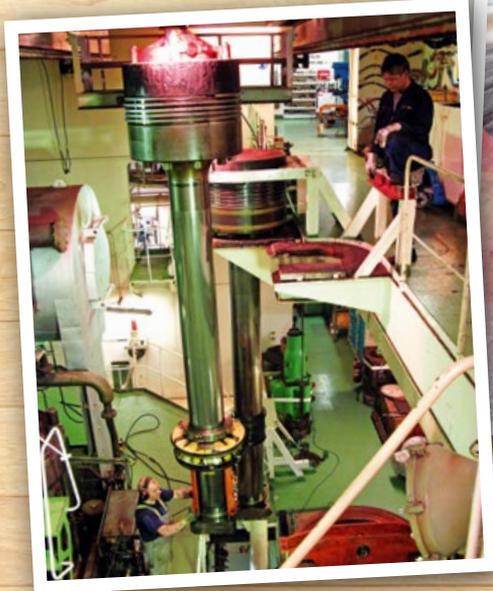
Mit einer Mischung aus Vorfreude und Angespanntheit bestieg ich die „CMV Norfolk Express“ im Bremerhavener Containerterminal. Auf uns vier Praktikanten wartete eine sechswöchige Reise, die uns einmal über den „großen Teich“ nach Mexiko, in die USA und wieder zurück nach Europa führen sollte.

Als ich das erste Mal das Deck des 245 Meter langen Schiffes betrat, kam ich mir schon ein bisschen verloren vor. Dieses Gefühl legte sich jedoch schnell, als die Crew uns freundlich zu einem Stück Kuchen empfing, die Kammern zeigte und uns in diverse Verladearbeiten integrierte, wie zum Beispiel Proviant und Maschinenteile an Bord bringen und verstauen. So hatten wir von Anfang an keine Langleweile und uns unser Abendessen redlich verdient. Ich war überrascht, wie reichhal-

tig und frisch zubereitet die Mahlzeiten serviert wurden. Müde fiel ich in mein Bett, obwohl die ersten Nächte in einer Kammer gewöhnungsbedürftig sind. Auf einem Schiff herrschen ständig Geräusche, die man aber mit der Zeit gar nicht mehr richtig wahrnimmt.

Lieblingsplatz: Maschinenraum

Das erste große Highlight ließ nicht lange auf sich warten. Schon am nächsten Tag passierten wir eine Meerenge im äußersten Norden Großbritanniens. Von der Brücke aus hatte man eine einzigartige Aussicht



auf die Nordspitze Schottlands, begleitet vom rauen Seewetter. Dies sollte vorerst der letzte Landblick gewesen sein, denn vor uns lag eine neuntägige Fahrt über den Nordatlantik. Während der Überfahrt gab es allerhand zu tun. Wir Praktikanten wurden in die drei Bereiche Brücke, Deck und Maschine eingeteilt und bekamen jeden Tag eine neue Aufgabe. Maschinenanlagen wurden gewartet, das Deck sollte auf Vordermann gebracht werden, und auf der Brücke wurden wir an die Grundsätze der Nautik herangeführt.

Mein persönliches Lieblingsgebiet war der Maschinenraum. Obwohl die Temperaturen immer über 30 Grad Celsius lagen, hat die Arbeit unter Deck jeden Tag auf Neue viel Spaß gemacht. Zu den Aufgaben zählten hauptsächlich Wartungsarbeiten wie zum Beispiel an den Ölseparatoren oder an den drei Hilfsdieseln. Das Anfertigen eines Werkstückes im „Workshop“ erforderte viel Geschick und eine ruhige Hand. Letztendlich ist daraus nach viel Schweiß und Ausdauer doch noch ein vernünftiger Spannungswinkel geworden.

Die anstrengendste Arbeit war für mich das Entrostern und Bemalen der Deckseinrichtung bei Wind und Wetter oder brütender Hitze. Eine lustige und zu-



Start:
Angespannte Vorfreude beim Auslaufen des Hapag-Lloyd-Frachters CMV „Norfolk Express“ aus Bremerhaven.





Action:
„Fire Drill“ auf der hinteren Manöverstation – die Seeleute legen sich fürs Foto mächtig ins Zeug.

Monstrum: Der gezogene Kolben der Hauptmaschine.

gleich wichtige Erfahrung war es, einmal in einen Überlebensanzug zu schlüpfen, der dazu dient, auf hoher See nicht zu erfrieren und an der Oberfläche zu bleiben. Für diesen Test musste der bordeigene Pool erhalten. Die Anzüge haben die Probe zu unserem Glück ohne Leckage bestanden. Regelmäßige Sicherheitsübungen sind Pflicht, und es ist wirklich sehenswert, wie die Mannschaft mit der Sicherheitseinrichtung zurechtkommt und stets weiß, was zu tun ist.

Abwechslung: Landgang

Nach neun Tagen ohne Konturen am Horizont blickte ich eines Morgens aus dem Fenster und sah kleine Sportboote um unser Schiff flitzen: Wir hatten die US-Ostküste erreicht. Es ist ein schönes Gefühl, wieder Festland zu sehen und zu wissen, dass der erste Hafen kurz bevorsteht.

Nach Baltimore machten wir uns auf den Weg nach Mexiko, wo unser nächstes großes Highlight auf uns wartete: der erste Landgang. In Veracruz hatten wir abends Zeit, uns gemütlich die Stadt anzugucken. In Houston unternahmen wir dank unseres Kapitäns einen Ausflug in den NASA-Spacepark – ein geniales Erlebnis, genauso wie der Stadtbummel durch New Orleans

Dimension:
Marcel Wendorff vor dem Heck der „Norfolk Express“ im Hafen von Altamira, Mexiko.



oder eine Tagesfahrt nach London. Unterstützung gab es während der Landgänge von der Seemannsmission, die uns zu unseren Zielen in Charleston oder Le Havre begleitete. Zwischen den Häfen hatten wir in unserer Freizeit jede Menge Spaß, ob bei Grillfeten mit Spanferkel oder am Tischkicker. Die philippinischen Kollegen verstanden es nur zu gut, Stimmung in eine gesellige Runde am Abend zu bringen – Karaoke sei schon fast Ausbildungsinhalt, hieß es.

Weitere Höhepunkte waren das Steuern des Schiffes und das Ziehen eines Kolbens der Hauptmaschine. Einen 44.000 PS starken Stahlkoloss zu bändigen, ist schon eine Herausforderung, wenn man nicht weiß, wie sich 245 Meter Länge beim Ruderlegen verhalten. Es verschlägt einem den Atem, neben einem Kolben

zu stehen, der sich über eine Etage in die Höhe streckt. Beeindruckt war ich von der Präzision und Schnelligkeit der Maschinenbesatzung, die in nur sieben Stunden den alten Kolben gezogen und den neuen eingesetzt hat.

Meine Liste der Highlights schließe ich mit dem Einlaufen in Bremerhaven ab. Als vor mir die Containerbrücken auftauchten, wusste ich, dass eine spannende, lehrreiche Reise voller Spaß und neuer Eindrücke zu Ende ging. Einen meiner Hauptgründe, diese Fahrt anzutreten, habe ich dabei nie außer Acht gelassen – die berufliche Orientierung. Nach sechs Wochen Arbeiten und Leben auf einem Containerschiff wurde ich in meinem Vorhaben, eine Ausbildung als Schiffsmechaniker zu machen, gestärkt und bestätigt.



Einsatzgebiet: Deck schrubben an Bord der „Fortuna Bay“ der Leereraner Reederei Triton.



Ausblick: Der Bug des Kühlschiffs aus Sicht des 4. Kranführerstandes.

„Fortuna Bay“ / Alexander Beier

Endlich ging es für mich los – auf der „Fortuna Bay“ von der „Triton Schifffahrts GmbH“ von Hamburg über Rotterdam nach Paramaribo (Surinam) in Südamerika. Ich kam um 19 Uhr auf dem Schiff an, wurde an der Reling herzlich vom wachhabenden Crewmitglied begrüßt und ins Ship-Office gebracht, wo mich Kapitän und Erster Offizier willkommen hießen und mich anschließend zu meiner Kabine begleiteten. Danach wurde ich eingekleidet, das heißt, ich bekam für die Zeit an Bord zwei Overalls, zwei paar Handschuhe und einen Sicherheitshelm. Anschließend waren beim Kapitän diverse Formalitäten zu erledigen. Ich übergab ihm alle persönlichen Dokumente, die er für die Dauer meines Aufenthalts an Bord sicher für mich verwahren würde.

Saubere Sache

Am nächsten Morgen stand ich um 7 Uhr auf, denn um 8 war offizieller Arbeitsbeginn. Wir säuberten Laderäume, räumten das Deck auf und stellten so sicher, dass die Mitarbeiter des Hamburger Hafens beim Entladen des Schiffes schnell vorankommen konnten. Am Abend hieß es dann zum ersten Mal „Leinen los!“ in Richtung Rotterdam.

Der Folgetag war ausgefüllt mit dem Lösen der Container und dem Aufkla-

ren des letzten Laderaumes. Am frühen Nachmittag kam der Lotse an Bord, und wenige Stunden später liefen wir in Rotterdam ein. Beim An- und Ablegen war ich am Bug eingeteilt, wo ich auf Zeichen des Zweiten Offiziers die vorderen Winschen zu bedienen hatte. Danach hielt ich noch bis zum Ende meines Arbeitstages um 18 Uhr Gangway-Wache. (...)

Am späten Abend des nächsten Tages hieß es dann richtig: „Leinen los!“ Denn nun sollte es über den Atlantik gehen. Nach dem Ablegemanöver änderte sich mein Arbeitstag: Bisher hatte ich ganztägig mit der Crew auf Deck oder in den Laderäumen zu tun, nunmehr arbeitete ich dort nur noch von 8 bis 12 Uhr. Von 13 bis 17 Uhr war ich während der Atlantiküberquerung zur Brückenwache eingeteilt, für die federführend der Zweite Offizier, Rexstar Castro, verantwortlich war.

Vormittags war ich mit Deckschrubben, Malerarbeiten, aber auch mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten wie dem Überprüfen der Feuerlöscher oder der Feuermeldeanlage beschäftigt. Nachmittags erledigte ich unter Anleitung des Zweiten Offiziers Arbeiten, die Voraussetzung für den einwandfreien und sicheren Betrieb des Schiffes sind: Routen planen, Seekarten ordnen und aktualisieren, Positionen eintragen, Logbuch führen – und

das alles mit wachem Blick für nicht vorhersehbare akute Gefahrensituationen, die auf See immer eintreten können.

Vollwertiges Crewmitglied

Während dieser Zeit auf der Brücke erfuhr ich sehr viel über die Anforderungen an den Beruf eines Nautikers, bekam aber auch Einblicke in den Ablauf des seemannischen Alltags an Bord.

Mit der Crew, die vollständig aus gut englisch sprechenden Filipinos bestand, gab es keinerlei zwischenmenschliche Probleme – im Gegenteil: Ich wurde von



Kollegialität: Fotopause mit dem Bosun Peter Mejorada.



„Herakles“ / Ansgar Wessels

Am Freitag machte ich mich auf den Weg nach Kiel-Holtenau, um dort an Bord der MV „Herakles“ der Reederei Wessels aus Haren (Ems) zu gehen. Von der russisch-ukrainischen Besatzung wurde ich freundlich begrüßt und aufgenommen. Nach der Passage des Nord-Ostsee-Kanals liefen wir als ersten Hafen Vlissingen in den Niederlanden an, wo ein Teil der Crew wechselte.

Die ersten Tage des Bordlebens waren für mich eine neue Erfahrung. Die ukrainisch-russische Küche stellte für meinen mitteleuropäischen Magen eine echte Herausforderung dar.

Die vielseitigen Arbeiten an Bord von Rostklopfen über Ab- und Anlegemanöver bis hin zum Navigieren auf der Brücke waren spannend, teilweise auch körperlich anstrengend, aber haben stets Freude gemacht. In der Hitze im Mittelmeerraum bedeutete das Reinigen der Aufbauten mit Frischwasser immer eine kühle Erfrischung und machte viel Spaß.

Interessante Ladung

In den Häfen hatte ich nach Feierabend die Möglichkeit zum Landgang. Die Häfen lagen zu meinem Erstaunen häufig sehr nah am Stadtzentrum und waren so gut zu Fuß oder mit dem Schiffsfahrrad zu erreichen (angelaufene Häfen: u.a. Vlissingen, Ijmünden, Marin, El Ferrol, Dortrecht). Aber nicht nur die Landgänge waren interessant, sondern auch das Verladen und Löschen unserer Fracht. In Nordspanien haben wir z. B. Rotorblätter und Generatoren geladen, die zum Teil auf unsere Lukendeckel geschweißt werden mussten und nur



Einsatzort:
Der in Rumänien gebaute 88-Meter-Frachter „Herakles“ ist erst fünf Jahre alt.

Anfang an als vollwertiges Mitglied angesehen und hatte keinerlei Schwierigkeiten, mich einzuleben. Ich wurde sowohl in abendliche Aktivitäten als auch in Landausflüge voll eingebunden, deswegen kam auch nach Dienstschluss für mich nie Langeweile auf.

Rückblickend kann ich uneingeschränkt sagen, dass sich dieses Praktikum für mich wirklich gelohnt hat, denn ich habe Erfahrungen gesammelt, um die mich viele andere beneiden. Ich freue mich sehr, dass mir die Chance zum Mitfahren gegeben wurde, denn ich weiß nun, worauf ich mich einlasse, wenn ich jetzt mit innerer Überzeugung sage: „Ja, ich möchte später zur See fahren.“ (...)



Spezialist: Die „Fortuna Bay“ ist ein 144 Meter langes Kühlschiff.

mit zwei Kränen gehoben werden konnten.

Besonders beeindruckt war ich von dem enormen Schiffsverkehr im Englischen Kanal und der Straße von Gibraltar. Die uns dort entgegenkommenden und überholenden Containerriesen, oftmals nur mit wenigen Hundert Metern Abstand, ließen die „Herakles“ trotz ihrer 2.450 BRT wie ein kleines Spielzeugboot erscheinen.

Für die Ermöglichung des Praktikums und die Praktikumsbegleitung möchte ich mich ganz herzlich bei der Reederei Wessels und der Besatzung der MV „Herakles“ bedanken. Bei ihnen durfte ich meine ersten Erfahrungen an Bord sammeln. Die Unterstützung der Reederei und die große Offenheit der Besatzung mir gegenüber als Praktikant werde ich in guter Erinnerung behalten.

Gefestigter Berufswunsch

Die sechs Wochen auf der MV „Herakles“ haben mich in meinem Berufswunsch, Nautiker zu werden, bestärkt.

*Perspektive:
Traumhafte
Aussichten von
Bord der „Glasgow
Express“.*

„Glasgow Express“ / Simon Doleschal

Wie kommt man auf die Idee, für zwei Monate mit einem Containerschiff der Reederei Hapag-Lloyd durch die Welt zu fahren? Das Beste, was man von einer Reise mitbringen kann, ist eine heile Haut. Das Zweitbeste: Unmengen an Erfahrungen, wunderschöne Erinnerungen und eine ganze Handvoll Bilder. Unsere Route führte uns vom Burchardkai in Hamburg durch den Panamakanal bis nach Valparaiso (Chile) in den Süden Südamerikas: durch sechs Zeitzonen und sieben verschiedene Länder – insgesamt 16.245 Seemeilen.

VDR-Stand auf Abi-Messe

Die längsten Reisen, die ich bis dato gemacht hatte, gingen mit dem Auto 3.000 km nach Griechenland. Durch einen Stand des Verbands Deutscher Reeder auf der Abi-Messe hatte ich durch einen freundlichen Nautischen Offizier von dieser Praktikumsmöglichkeit erfahren. Kurz darauf bewarb ich mich um einen Platz – und hatte Glück. Noch wusste ich nicht, wo es hingehet. Ein paar Wochen später hielt ich den lang ersehnten Brief in der Hand: Ich sollte auf der „Glasgow Express“ anmusteren. Als die Anreise organisiert war, ich frühmorgens am Bahngleis stand und der ICE nach Hamburg in Ingolstadt (Bayern) einfuhr, konnte ich es immer noch nicht glauben. Hapag-Lloyd hatte mir für



Instrument: Anhand von Kompass & Co. werden die Praktikanten mit den Grundzügen des Navigierens vertraut gemacht.



Freizeit: Erholsames Intermezzo am malerischen Strand.

den Tag vor der Anmusterung ein Zimmer im Seemannsheim in Hamburg organisiert, von dem man einen wunderschönen Ausblick auf die Michaeliskirche hat.

Dort lernte ich südamerikanische Matrosen und einen Tiefseeforscher kennen. Am nächsten Morgen ging es dann zum Schiff. Einmal ans andere Elbufer und durchs Gate, wo ich gleich von einem Shuttlebus zum Schiff gebracht wurde. Erst dort realisierte ich das volle Ausmaß des Schiffes, das mit knapp 282 m Länge und 32,20 m Breite zur Panama-Klasse gehört.

Beeindruckende Ausmaße

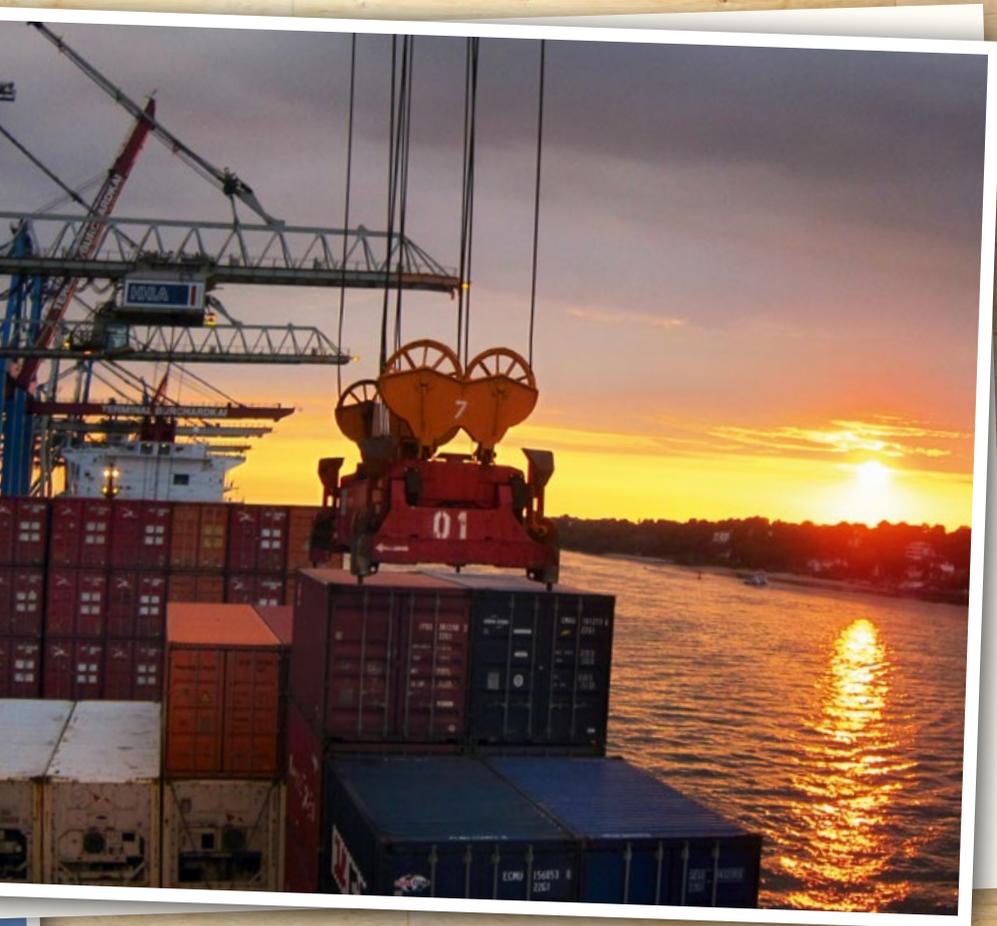
Keiner hatte mich vorgewarnt, dass der Aufbau dieses Metallriesen über sieben Stockwerke hoch ist, das Schiff 4.121 Con-

tainer fassen kann und die Ankerkette 64 Tonnen wiegt. An der Gangway angekommen, stemmte ich zusammen mit einem philippinischen Matrosen meinen Koffer auf das Schiff. Zusammen mit Tobias, einem weiteren Praktikanten, lernte ich die nächsten acht Wochen das Schiff von oben bis unten kennen.

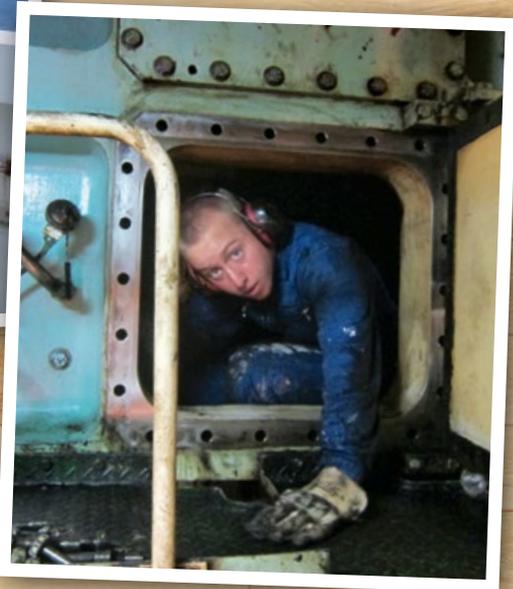
An Deck durften wir ebenso mithelfen wie in der Maschine und auf der Brücke. Zu jeder Zeit hatten wir mit Herrn Albert, einem jungen Offiziersanwärter (kurz: NOA) und gelerntem Schiffsmechaniker, einen guten Ansprechpartner.

Nicht nur bei den Safety Drills, sondern während der ganzen Reise konnte ich hautnah miterleben, wie wichtig die Sicherheit an Bord ist – und ich habe





seine Position auf der Karte bestimmt. Ich habe mich viel mit der Crew unterhalten und weiß, wie schwierig es für sie ist, so weit weg von ihren Lieben zu sein. Wenn man 360 Grad Wasser um sich herum hat – besonders bei langen Ozeanüberquerungen –, ist es immer etwas Schönes, Land zu sehen. Sobald wir einen Vogel sahen, war es das Signal, dass Land nicht weit ist und wir auf unserer Reise erfolgreich und sicher ankommen. Eine Ausnahme sind Fliegende Fische – die sieht man nämlich auch mitten auf dem Atlantik.



Arbeit: Engagierter Einsatz in voller Montur.

muss man jederzeit bereit sein: „Every day is monday.“ Besonders beim Einlaufen in den Hafen wird das deutlich, dann wird jede Hand gebraucht. Dank der guten Kooperation mit dem Kapitän und Herrn Albert konnten wir während der Landgänge in der Dominikanischen Republik, Kolumbien, Panama, Peru und Chile die Umgebung erkunden und neue Kulturen kennenlernen.

Stark beeindruckt hat mich auch die Reinigung der Zwischenböden der Hauptmaschine, die während der Liegezeit in Valparaiso stattfand. So hatten wir die Möglichkeit, die Maschine von innen zu sehen, die nicht nur wegen ihrer Größe, sondern auch wegen ihrer 25.000 kW Respekt einflößend ist. Auf der Brücke haben wir gelernt, wie man das Logbuch eines Schiffes führt, das Wetter bestimmt, eine Kompass-Korrektur macht und alle zwei Stunden

Wertvolle Lektionen

Ein Highlight war natürlich die zehnstündige Durchquerung des Panamakanals, eines der engsten Fahrwasser der Welt. Durch sechs Schleusentore vorbei an der Gatunstaumauer, vorbei am größten Kran der Welt und unter der gewaltigen Panamabrücke hindurch. Vom Atlantik in den Pazifik und wieder zurück.

Zu Hause kann man ausschlafen und verschenkt kostbare Zeit oft mit banalen Dingen. Auf der „Glasgow Express“ habe ich gemerkt, wie wichtig richtiges Zeitmanagement ist. Die Lektionen, die ich hier gelernt habe, hätte ich an Land nicht mitbekommen. Und ganz nebenbei habe ich auch noch mein Englisch verbessert. Ich bedanke mich herzlich beim VDR und der Reederei Hapag Lloyd für diese Möglichkeit. (...) Ich jedenfalls habe mich für eine Karriere auf See entschieden. 

verstanden, dass es wichtig ist, Ruhe zu bewahren und sich zu beherrschen, auch im Umgang mit den anderen Crewmitgliedern. Unberechenbares Wetter und die Gefahr, die vom Gefahrgut ausgeht, sind ständiger Begleiter des Seemanns.

Nicht nur die Sicherheit der Crew, sondern auch die Laschingerarbeiten an den Containern sind besonders wichtig. Selbst wenn man sich am Abend erholt,

Das Ferienfahrer-Programm

Der VDR vermittelt für Schüler an allgemeinbildenden Schulen ab 16 Jahren Praktikumsplätze an Bord von Schiffen seiner Mitgliedsunternehmen.

So können an Schiffsberufen Interessierte ausprobieren, ob die Arbeit auf See für sie infrage kommt. Voraussetzungen und Infos: www.reederverband.de



ANSPRECHPARTNERIN:
Manuela Waßmann
wassmann@reederverband.de

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

WASSERSTRASSE: Der Suezkanal ist eine der wichtigsten Einnahmequellen des krisengeschüttelten ägyptischen Staates.



Suezkanal: Reeder protestieren gegen erneute Gebührenerhöhung

Der internationale Reederverband ICS hat die erneute Erhöhung der Gebühren für den Suezkanal scharf kritisiert.

„Die Branche sieht sich mit den Auswirkungen der größten Schifffahrtskrise konfrontiert. Das ist definitiv der falsche Zeitpunkt für Gebührenerhöhungen im wichtigen

Suezkanal“, so ICS-Generalsekretär Peter Hinchliffe. Viele Reeder könnten die zusätzlichen Kosten nicht an ihre Kunden weiterreichen. Die zuständige Kanalverwaltung SCA hatte mitgeteilt, die Tarife zum Mai um zwei bis fünf Prozent erhöhen zu wollen – und damit zum zweiten Mal im Zeitraum von etwas

über einem Jahr. Der ICS-Generalsekretär sagte, damit Sorge die Kanalverwaltung dafür, dass die Route ums Kap der Guten Hoffnung für die Reeder zur lohnenden Alternative werde – zumal viele Schiffe ohnehin Slow Steaming praktizierten und damit kostengünstig unterwegs seien. www.ics-shipping.org

Foto: Dps.foto@gmail.com | Dreamstime.com



Foto: HHLA

ANSEHEN: Die HHLA gilt als Top-Arbeitgeber.

HHLA erfüllt Prognose

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat im Geschäftsjahr 2012 nach vorläufigen Zahlen einen Konzernumsatz von rund 1.125 Mio. Euro und ein Betriebsergebnis (EBIT) von rund 185 Mio. Euro erzielt.

Dabei waren die geschäftlichen Rahmenbedingungen sowohl von einem schwächeren konjunkturellen Umfeld wie auch den Folgen weiter verzögerter Infrastrukturmaßnahmen geprägt. Der Containerumschlag stieg dennoch auf 7,2 Mio. TEU. Im Wettbewerb „Hamburgs beste Arbeitgeber“ erhielt der Hafelogistiker den Sonderpreis „Arbeitgeber-Marke“. www.hhla.de

Milliarden für Nord-Ostsee-Kanal gefordert

Schleswig-Holstein verlangt ein Sonderprogramm des Bundes zur Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals.

Über ein Jahrzehnt lang müssten 120 Mio. Euro jährlich investiert werden, um den Sanierungsstau von mehr als einer Mrd. Euro aufzulösen und aus dem Kanal zwischen Kiel und Brunsbüttel wieder eine funktionierende Infrastruktur zu machen, so Ministerpräsident Torsten Albig. (SPD). Mo-

mentan stockt der Verkehr häufig, weil die mehr als 100 Jahre alten Schleusen immer wieder defekt sind. „Wir erleben dort zurzeit horrende volkswirtschaftliche Schäden in zweistelliger Millionenhöhe“, sagte Albig. Die Wartezeiten

summierten sich für die Reedereien auf Tausende von Stunden. Außer um Sanierung bzw. Neubau von Schleusen geht es um eine Vertiefung und Begradigung des Kanals.

www.kiel-canal.org



SANIERUNGSSTAU: Die Reedereien müssen erhebliche Wartezeiten einkalkulieren.

Foto: Olaf Bathke, Franky242 | Dreamstime.com

AUSNAHME: St. Petersburgs Hafen mit weniger Umschlag.



Öl und Kohle fördert russische Häfen

Öl- und Kohleexporte bleiben Wachstumstreiber für Russlands Häfen. 2012 stieg der gesamte Umschlag um 5,6 %.

Von den insgesamt 565,5 Mio. Tonnen an Gütern entfielen 251,7 Mio. t auf trockene Güterarten (+ 7,3 %). Größtes Einzelsegment war Kohle mit einer Steigerung um 13 % auf 89,2 Mio. t. Flüssige Ladung kam insgesamt auf 313,8 Mio. t (+ 4,3 %), davon entfielen auf Rohöl 197 Mio. t (+ 1,8 %), auf Ölprodukte 114 Mio. t (+ 8 %). Rund 80 Prozent des Umschlags sind Ausfuhren. Der Anteil der Ostseehäfen betrug 37 %.

www.morport.com.de

Foto: Istimina Olena | Dreamstime.com

Bundesbank warnt Banken

Nach Ansicht der Bundesbank drohen nach der Commerzbank auch anderen Instituten durch die Schifffahrtskrise empfindliche Verluste

„Ohne Zweifel handelt es sich dabei um ein beträchtliches regionales und sektorales Risiko im Bankensektor“, so Bundesbank-Vorstandsmitglied Andreas Dombret. Die Finanzierung der Schifffahrt in Deutschland sei in „schweres Fahrwasser geraten“. Mitte 2012 hatten die wichtigsten Schiffsfinanzierer der Branche laut Bundesbank etwas mehr als hundert Mrd. Euro geliehen. Die Bankenaufsicht analysiere die betroffenen Institute seit einiger Zeit „besonders aufmerksam“, sagte Dombret. Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) hat kürzlich eine Prüfung der größten Schiffsfinanzierer angestoßen. Darunter sind neben der Commerzbank die Landesbanken HSH Nordbank und NordLB.

www.bundesbank.de

Foto: Commerzbank/Schwäger



COMMERZBANK:
Gewaltige Risikovorsorge.

Rotterdam setzt auf LNG

Der Hafbetrieb Rotterdam treibt das Thema LNG-Bebunkerung voran.

Dazu werden etwa neue Vorschriften zur Bord-zu-Bord-Versorgung von Seeschiffen entwickelt. In Sachen Sicherheitsstandards arbeitet Europas Marktführer eng mit den Häfen inner-

halb der World Ports Climate Initiative (u.a. Hamburg und bremische Häfen) zusammen. Der künftige LNG-Versorgungsterminal soll Mitte 2014 stehen. Vertragspartner ist wie in Hamburg das Unternehmen Bomin Linde LNG.

www.portofrotterdam.com



SIGNAL: Auch Rotterdam gewährleistet künftig die Versorgung mit LNG.

Foto: Petarmeychev | Dreamstime.com

ANZEIGE



SERVICE: Mithilfe von „Wal“ und „Bremerhaven“ ist die „AIDastella“ in größzügigeres Fahrwasser gelangt.



Im „Wal“-Schlepp durchs Nadelöhr

Unterstützt von zwei Schleppern, macht sich die nagelneue „AIDAstella“ über die Ems auf den Weg von der Meyer Werft Richtung Küste. Fotoreporter Peter Andryszak hat die Tour an Bord des Bugsier-Schleppers „Wal“ begleitet.

Stars brauchen oft Unterstützung von vielen Seiten, um sich entfalten zu können. Nicht anders verhält es sich mit besonderen Schiffen, auf die sich alle öffentliche Aufmerksamkeit konzentriert. Einer dieser neuen Stars rückte Mitte Februar durch einen schmalen Geburtskanal ins Licht der Welt – das noch ungetaufte Kreuzfahrtschiff „AIDAstella“.

Und gleich zu Beginn der Tour zeigt sich der Sinn eines Hinweises, der allen Terminvorschauen der Papenburger Meyer Werft angeheftet ist: Es gelte „folgender Zeitplan, der sich entsprechend den Wetterbedingungen kurzfristig verschieben

kann“. Und er verschiebt sich dann auch sehr kurzfristig. Statt am Samstagmorgen um 9:30 Uhr sollen die beiden Schlepper „Wal“ (Bugsier) und „Bremerhaven“ (URAG) jetzt schon Freitagabend um 20 Uhr in Emden sein, um ihren gemeinsamen Flusslotsen und die beiden mit Ortskenntnis ausgestatteten Überführungs-Kapitäne aufzunehmen.

Zur gleichen Zeit machen sich fünf Mitglieder der Lotsenbrüderschaft Emden mit dem Auto auf den Weg zum wartenden Schiff, um im Werft-Auftrag direkt von Bord der „AIDAstella“ aus die nautische Leitung bei der Überführung →



ABSCHLEPPPEIL:
„AIDastella“ und „Wal“
sind mit einem starken
Drahtseil verbunden



LIGHT-SHOW: Die „AIDastella“ beleuchtet vor der Werfthalle die dunkle emsländische Nacht.

→ zu übernehmen. Trainiert wurde das vorher am computergesteuerten Simulator in Wageningen (Niederlande). Um immer die volle Konzentration anzubieten, wechseln sich die Lotsen auf der Brücke des Überführungsschiffes im Stundentakt ab.

Fahrt mit anderthalb Knoten

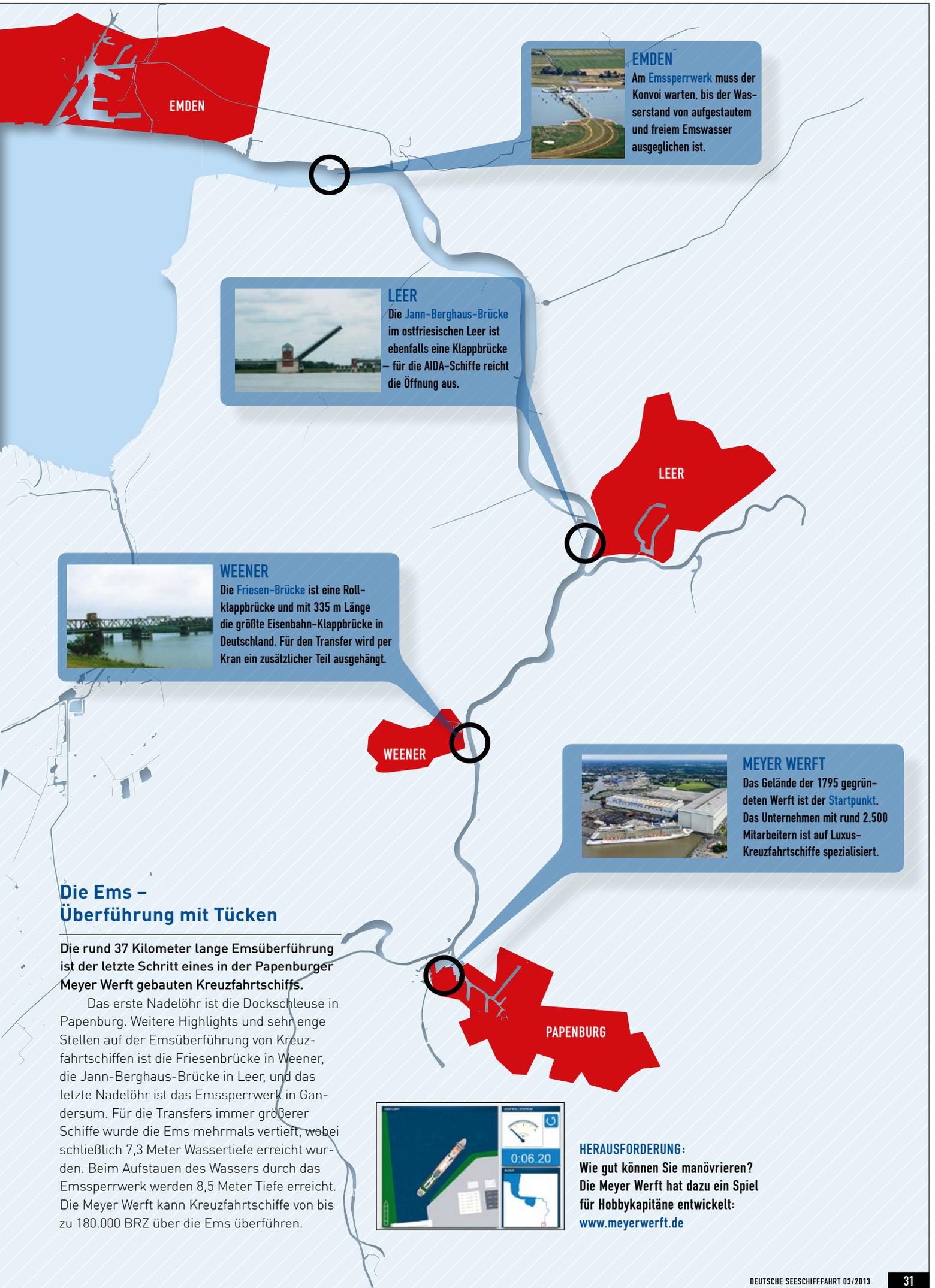
Nach etwas über drei Stunden Fahrt die immer schmaler werdende Ems hinauf, die obendrein nach jedem Kilometer noch dunkler zu werden scheint, kommen die beiden Schlepper bei der Werft an.

Hier heißt es jetzt erst einmal warten, bis sich der Pegelstand der Ems dem durch Docktore abgetrennten Werfthafen angeglichen hat. Erst dann öffnen sich die zwei hintereinander liegenden Tore und geben den Weg ins Hafenbecken frei. Dabei zeigt sich den Schlepperfahrern die beleuchtete Industriekulisse mit großen Hallen, dem Neubau und vielen Menschen am Rande des Hafenbeckens.

Langsam fährt der „Wal“, gefolgt von seinem „Kollegen“, auf die an der Ausrüstungspier liegende „AIDastella“ zu. Die „Bremerhaven“ stoppt auf halber Strecke, dreht sich und bewegt ihr Heck langsam aufs hintere Ende der „Stella“ zu, um dort eine Schleppverbindung aufzubauen. Der „Wal“ fährt weiter bis in die Nähe der Schiffsspitze, dreht dann sein Heck →



HELFER: Die Schlepper warten einige Zeit auf das Öffnen der Docktore zum Werfthafen.



EMDEN



EMDEN

Am **Emsperrwerk** muss der Konvoi warten, bis der Wasserstand von aufgestautem und freiem Emswasser ausgeglichen ist.



LEER

Die **Jann-Berghaus-Brücke** im ostfriesischen Leer ist ebenfalls eine Klappbrücke – für die AIDA-Schiffe reicht die Öffnung aus.

LEER



WEENER

Die **Friesen-Brücke** ist eine Rollklappbrücke und mit 335 m Länge die größte Eisenbahn-Klappbrücke in Deutschland. Für den Transfer wird per Kran ein zusätzlicher Teil ausgehängt.

WEENER



MEYER WERFT

Das Gelände der 1795 gegründeten Werft ist der **Startpunkt**. Das Unternehmen mit rund 2.500 Mitarbeitern ist auf Luxus-Kreuzfahrtschiffe spezialisiert.

PAPENBURG

Die Ems – Überführung mit Tücken

Die rund 37 Kilometer lange Emsüberführung ist der letzte Schritt eines in der Papenburger Meyer Werft gebauten Kreuzfahrtschiffs.

Das erste Nadelöhr ist die Dockschleuse in Papenburg. Weitere Highlights und sehr enge Stellen auf der Emsüberführung von Kreuzfahrtschiffen ist die Friesenbrücke in Weener, die Jann-Berghaus-Brücke in Leer, und das letzte Nadelöhr ist das Emsperrwerk in Gandersum. Für die Transfers immer größerer Schiffe wurde die Ems mehrmals vertieft, wobei schließlich 7,3 Meter Wassertiefe erreicht wurden. Beim Aufstauen des Wassers durch das Emsperrwerk werden 8,5 Meter Tiefe erreicht. Die Meyer Werft kann Kreuzfahrtschiffe von bis zu 180.000 BRZ über die Ems überführen.



HERAUSFORDERUNG:

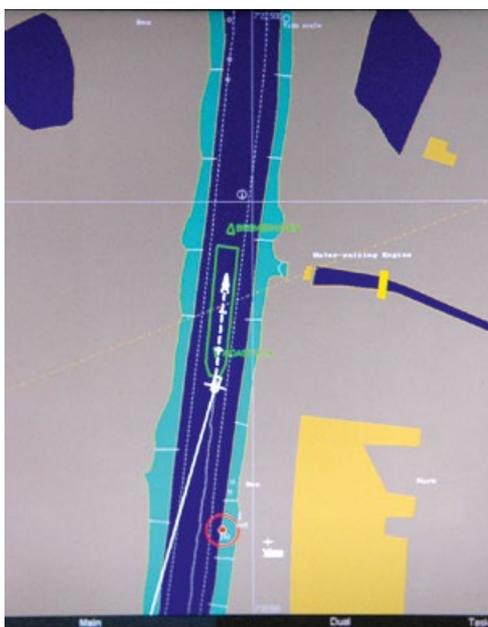
Wie gut können Sie manövrieren? Die Meyer Werft hat dazu ein Spiel für Hobbykapitäne entwickelt: www.meyerwerft.de



WEENER: Die Friesen-Eisenbahnbrücke wird für den Transfer nicht nur hochgeklappt, sondern auch teilweise demontiert.



LEER: Nach der Durchfahrt durch die Jann-Berghaus-Brücke, eine der größten Klappbrücken Europas. Nur knapp sechs Meter trennten die Bordwand von den Brückenpfeilern.



RADAR: Die Elektronik zeigt die genaue Position des Schiffs in der Ems-Fahrrinne – und nebenbei auch, wie anspruchsvoll das Manöver ist.

→ in Fahrtrichtung und bewegt es bis dicht unter die Bugspitze des Kreuzfahrers. Nun geht auch hier der Schleppdraht auf die „Stella“ über und wird befestigt.

Erst jetzt kann der „Wal“ wieder etwas auf Abstand gehen und vorsichtig anziehen. Es bewegt sich. Der Abstand zwischen Schiff und Pier wird ganz allmählich größer. Es braucht viel Aufmerksamkeit, um die rund ein bis eineinhalb Knoten schnelle Fahrt des aus drei Schiffen bestehenden Verbandes Richtung Dockschleuse überhaupt wahrzunehmen – zumal sich die Meyer Werft auch noch mit einem spektakulären Feuerwerk vom siebten und wohl vorerst letzten bei ihr gebauten AIDA-Schiff verabschiedet.

Herausforderung Rückwärtsfahrt

Obwohl die Antriebsmaschinen der „AIDAstella“ laufen und auch die Querstrahler immer wieder eingesetzt werden, kommt den mit 46 Tonnen Pfahlzug recht starken Schleppern bei der Überführungsfahrt besondere Bedeutung zu. Sie müssen weniger an ihrem Schützling reißen, ziehen und zerran – aber stets bereit sein, die Manöver der „Großen“ zu unterstützen oder notfalls zu korrigieren.

Außerdem gilt es für Lotsen und Schlepper-Nautiker, ein eigens für die Versetzung auf der Ems entworfenes kleines Vokabular zu lernen. Da die „AIDAstella“ die Emsfahrt in Richtung Nordsee aufgrund der besseren Manövrierfähigkeit rückwärts zurücklegt, besteht eine gewisse Gefahr, Seiten und Richtungen zu verwechseln. Soll heißen: Backbord, steuerbord, Bug, Heck, voraus und achteraus verlieren schlicht ihre Eindeutigkeit.

So wird aus backbord „Weener“ (liegt westlich der Ems) und aus steuerbord „Leer“ (entsprechend). Das Heck der „Stella“ wird zum „Stumpf“ und die „Bremerhaven“ somit zum „Stumpf-Schlepper“, der das Schleppgut nicht achteraus sondern nach „See“ zieht. Die entsprechenden Begriffe für die Position des „Wal“ lauten „Spitz“, „Spitz-Schlepper“ und „Papenburg“.

Schon die Werftschleuse stellt einen ersten Engpass dar, bei dem einem Laien gleich klar ist: „Das passt nicht!“ →



MASSARBEIT: Nicht nur beim Emssperrwerk zeigt sich, wie wenig Spielraum für den Ozeanriesen mit dem Kussmund bleibt.



VERANTWORTUNG: Die Schleppercrew kontrolliert permanent, ob die Richtung stimmt. Die farbige Karte zeigt das spezielle Navigationsvokabular.



Tauffeier der „AIDAstella“ ganz im Zeichen der AIDA-Mitarbeiter

Testfahrt. Nach der erfolgreichen Emsüberführung startet das 71.304 BRZ große Kreuzfahrtschiff zu einer ersten Testfahrt auf der Nordsee. Dann werden die letzten Arbeiten am Innenausbau beendet und das Schiff mit Hotequipment, Mobiliar und Le-

bensmitteln fertig ausgestattet. Am 11. März 2013 übergibt die Meyer Werft die „AIDAstella“ offiziell an AIDA Cruises.

Taufe. Das zehnte AIDA-Flottenmitglied wird am 16. März 2013 in Rostock-Warnemünde getauft. Am Taufabend führt Kapitän Nico Berg

(38) allerdings nicht nur eine, sondern gleich zehn Namensgeberinnen zum Taufakt auf die Bühne. Als Ehrengäste der feierlichen Taufzeremonie hat das Unternehmen seine Mitarbeiter und engste Wegbegleiter eingeladen.

www.aida.de

→ Tut es aber doch – und zwar ohne jede Aufregung. Dahinter wird es nicht viel weitläufiger. Zwischen Schiffsrumpf und Ufer scheint nur noch Platz für einen doppelten Scheinwerferstrahl zu sein. Die Nautiker ficht es nicht an, sie fahren ruhig weiter in Fußgängergeschwindigkeit an Schilf, Gräsern und Priggen vorbei durch enge Kurven, begleitet von zeitweise wildem Schneegestöber und nahezu totaler Finsternis, die nur von den beiden Brückenscheinwerfern der „Stella“ durchschnitten wird.

Ganze drei Stunden geht das so, bis in der Ferne ein kleines Licht langsam heranwächst. Wir erreichen gegen 3:30 Uhr die Friesenbrücke in Weener: Ein großes Teilstück hängt an einem Schwimmkran und wartet nur darauf, wieder seinen angestammten Platz zu kommen. Auch hier läuft das Durchqueren des Engpasses vollkommen reibungslos und optisch deutlich unspektakulärer, als es den vielen

Zuschauern an Land wohl scheint. Einzig die mit Schnee bedeckten Ufer lassen danach erahnen, dass der Fluss, wenn auch wohl noch nicht die Fahrrinne, allmählich breiter wird. Ähnlich läuft es gegen 5:30 Uhr an der Jann-Berghaus-Brücke in Leer, die fast noch enger wirkt.

Den AIDA-Kussmund vor Augen

Mittlerweile zeigt sich die Sinnhaftigkeit der Wachwechselregelung an Bord des Schleppers „Wal“. Ähnlich wie die fünf Lotsen an Bord der „AIDAstella“, die einen stündlichen Wechsel praktizieren, machen es die Bugsier-Nautiker alle zwei Stunden. Die Ereignislosigkeit der Fahrt und der eintönige Ausblick würden der dauerhaften Konzentration schaden. Die anderen vier Besatzungsmitglieder fahren ihre normale Sechs-Stunden-Wache. Der zusätzlich anwesende ortskundige Überführungs-Kapitän steht nahezu ununter-

brochen auf der Brücke und beobachtet das Geschehen.

Die Ems ist nun deutlich breiter als bisher. Wir nähern uns dem Ems-Sperrwerk in Gandersum, das wir um 8:15 Uhr erreichen. Die Durchfahrt ist erst möglich, als sich die Wasserstände des aufgestauten und des frei laufenden Emsteiles gegenseitig ausgeglichen haben. Der Morgen kündigt sich nun mit einem tiefblauen Himmel an und zeigt immer mehr Konturen von der Landschaft hinter den Deichen.

Ab jetzt sind es nur noch wenige Stunden bis zum Abschluss der Tour. Die noch verbleibende Schlepperarbeit wirkt alltäglicher, ganz wie ein „einfaches“ Verholten innerhalb eines Hafens. Gute 20 Stunden hatten die beiden Schlepper „Wal“ und „Bremerhaven“ nun auf der Ems zu tun. Mitte März soll die „AIDAstella“ von gleich zehn Patinnen getauft werden. Möge ihr das zehnfache Glück bringen! ...



FREIHEIT: Auf der Nordsee kann sich das 253 Meter lange Kreuzfahrtschiff dann wieder in Fahrtrichtung Bug voraus bewegen.

Bugsier entsendet seinen „Wal“

Die Hamburger Reederei Bugsier besteht seit über 140 Jahren und betreibt die größte Schlepperflotte unter deutscher Flagge.

Derzeit betreibt das Unternehmen neben Kranen und Pontons sowie Öl- und Schadstoffbekämpfungsschiffen 28 Schlepper mit einem Pfahlzug von 25 („Steinbock“) bis 201 („Nordic“) Tonnen und ist damit auch im Offshore-Geschäft aktiv. Flaggsschiff „Nordic“ ist an die Bundesregierung verchartert und sorgt als Notschlepper für Sicherheit in der Deutschen Bucht. Der für die „AIDAstella“-Überführung eingesetzte Schlepper „Wal“ ist 31,5 m lang und 10,20 m breit. Der Pfahlzug beträgt 46 Tonnen. Die beiden Hauptmaschinen kommen zusammen auf 3.218 kW Leistung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 12 Knoten. www.bugsier.de



KRAFTPAKET 1: Der Schlepper „Wal“ der Reederei Bugsier ist Baujahr 1992 und kommt auf 46 Tonnen Pfahlzug.



KRAFTPAKET 2: Die „Bremerhaven“ schafft ebenfalls 46 t Pfahlzug.

URAG schickt die „Bremerhaven“

Seit 1890 ist die Unterweser Reederei (URAG) in Bremen aktiv. Sie gehört zur Unternehmensgruppe Linnhoff Schifffahrt.

Zur URAG-Flotte zählen aktuell 15 Schlepper von 1.600 kW bis 7.200 kW mit Pfahlzugstärken zwischen 25,5 und 120 t. Neuzugänge sind die Ende 2010 ausgelieferten Schlepper „Hunte“ und „Geeste“ mit jeweils 90 t Pfahlzug. Die großen Schiffe „Bremen Hunter“ (120 t) und „Bremen Fighter“ (104 t) sind Spezialisten für den Offshore-Einsatz. Für die „AIDAstella“ war die 31,35 m lange und 10 m breite „Bremerhaven“ (bzw. „Accurat“) in Aktion, deren zwei Maschinen auf 3.200 kW Voith-Schneider-Propeller antreiben. Höchstgeschwindigkeit des 1993 gebauten Schleppers, der einen Pfahlzug von 46 t anbietet: 12,6 Knoten. www.urag.de

Qingdao auf dem Sprung

Der nordchinesische Hafen Qingdao will seine führende Rolle als Rohstoff- und bedeutender Containerhafen für China und Nordostasien ausbauen. Mit 30 Millionen TEU könnte er schon 2020 zu den fünf größten Häfen der Welt gehören und seinen südkoreanischen Konkurrenten Busan hinter sich lassen. Text: Dirk Ruppik

Das Reich der Mitte hat große Zukunftspläne für Qingdao. Der 1898 bis 1914 vom Deutschen Reich annektierte Hafen soll zu einem Schifffahrtszentrum für Nordostasien werden. Dafür hat die Qingdao Port Group einen Verbund mit den chinesischen Häfen Rizhao, Yantai, Weihai und dem südkoreanischen Hafen Busan gebildet.

Laut „Portstrategy“ beabsichtigen mehrere internationale Unternehmen, darunter APM Terminals, 4,6 Mrd. US-Dollar (3,4 Mrd. Euro) in die Hafenerweiterung zu investieren. Durch verschiedene Projekte sollen bis 2015 das Containervolumen auf 20 Mio. TEU und die Frachtkapazität auf 600 Mio. Tonnen erweitert werden. 2012 erreichte Qingdao nach Angaben der staatlichen chinesischen Nachrichtenagentur Xinhua ein Frachtvolumen von 400 Mio. Tonnen (+9,5 Prozent). Im Jahre 2020 könnte Qingdao mit dann 30 Mio. TEU Umschlagvolumen und 200 Liegeplätzen (bisher 81) Shanghai und anderen Häfen in der Region wie Busan (Platz 5; 16,17 Mio. TEU) ernsthafte Konkurrenz machen.

Bedeutende Rolle als Rohstoffhafen

Die Millionenstadt Qingdao in der Provinz Shandong beherbergt schon heute einen der bedeutendsten Rohstoffhäfen Chinas. Der ostchinesische Hafen ist der weltgrößte Hafen für Eisenerzimport und

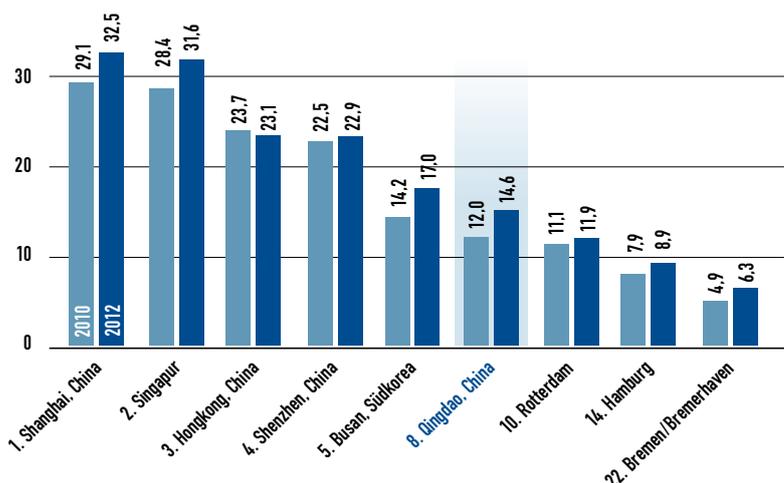
wichtigster Rohölhafen Chinas. Er besteht aus dem alten Hafengebiet, dem Huangdao-Ölhafen, dem neuen Qianwan-Gebiet sowie dem Dongjiakou-Hafen. Dort existieren Tiefwasserterminals von Weltrang für Eisenerz, Kohle, Rohöl und Getreide.

Für die Entwicklung von Dongjiakou hat die Qingdao Port Group strategische Allianzen u.a. mit Sinopec Group, Cosco und China Merchants Group gebildet, um den Schüttgutumschlag von bisher 30 Mio. Tonnen (2012) auf 300 Mio. Ton-

nen auszubauen. Ende 2011 wurde der erste Vertrag mit einem ausländischen Investor – dem brasilianischen Hafen Vila Velha – geschlossen. Dahinter stehen das Bestreben Chinas, sich aus der Eisenerz-Abhängigkeit von Australien zu befreien, und der Wunsch der brasilianischen Mininggesellschaft Vale, mit ihrer Flotte von Valemax-Frachtern nach China vorzudringen. Bisher verbietet Peking das Docken der Giganten in China. Vale besitzt 35 Frachter mit einer Tragfähigkeit von →

Die größten Containerhäfen (nach Umschlag in Millionen TEU)

Vergleich zwischen 2010 und 2012: Hongkong fällt zurück, andere chinesische Häfen legen zu. Gegenüber 2011 verbesserte sich Qingdao um 10,6 Prozent.



Quelle: The Journal of Commerce, THB



Foto: Maersk Line China

INTRA-ASIEN-VERKEHR:
Die „MCC Davao“, ein Schiff der Hamburger Reederei Ernst Russ, am Containerterminal von Qingdao.

Foto: Xuejingwen | Dreamstime.com



ROHSTOFFEINFUHR: Qingdao ist aufgrund seines Tiefseehafens für die ölverarbeitende Industrie und den Güterverkehr der gesamten Halbinsel Shandong an der chinesischen Ostküste von zentraler Bedeutung. Für den Import von Eisenerz gilt Qingdao als größter Hafen der Welt.

→ 400.000 Tonnen, mit denen das Unternehmen den australischen Konkurrenten Rio Tinto und BHP Billiton Paroli bieten will. Die Schiffe sollen gegenüber den halb so großen Capesize-Frachtern 25 bis 30 Prozent Transportkosten einsparen.

China importiert bisher 60 Prozent der weltweiten Eisenerzproduktion, Vale hat daran bisher einen Anteil von nur rund 20 Prozent. Langfristig ist geplant, Dongjiakou zur Handelsbasis für Schüttgut und zum Schifffahrts- und Logistikzentrum auszubauen. Ende 2012 meldete Xinhua den Bau von drei neuen Hafenbecken mit 112 Liegeplätzen.

Zudem wurde der größte Tiefwasser-Liegeplatz der Welt mit 400.000 Tonnen Kapazität eröffnet. Bisher existieren vier Liegeplätze. Nach Angaben des Präsidenten der Qingdao-Hafengruppe, Chang Dechuan, werden 2013 weitere neun Liegeplätze mit einer Umschlagkapazität von 220 Mio. Tonnen gebaut. In 2012 wurden in Dongjiakou 5,4 Mrd. Euro investiert. Bis 2015 soll die Handlingkapazität bei 300 Mio. Tonnen liegen.

Nach eigenen Angaben besitzt der Hafen das weltweit größte Containerterminal für Schiffe mit Kapazitäten zwischen

12.000 und 15.000 TEU. Dem Aoshanwan-Hafengebiet dürfte zwischen 2015 und 2020 eine Schlüsselrolle in der Planung des Qingdao International Container Port zufallen. Zusammen mit acht Partnern aus vier Ländern will die Qingdao Port Group das internationale Containerterminal-Joint Venture auf die Beine stellen.

Containerterminal der Spitzenklasse

Schon im Jahr 2000 wurde das Qingdao Qianwan Container Terminal Co., Ltd (QQCT) eröffnet. Dort sind neben der Qingdao Port (Group) Co. Ltd. (31 Prozent) Dubai Ports World (29 Prozent), Cosco Pacific (20 Prozent Anteile) und A. P. Møller-Maersk Group (20 Prozent) beteiligt. Das Terminal beherbergt bisher elf Containerschiff-Liegeplätze, die Schiffe bis zu 10.000 TEU aufnehmen können. Die Kailänge beträgt 3,4 km, die Wassertiefe bis zu 17,5 m. Die Kapazität des gesamten Terminals lag bisher bei 6,5 Mio. TEU.

Laut Bonnie Huang, PR-Managerin von Maersk China, sind weitere sechs Liegeplätze in Planung. Die dänische Reederei hat hier 2012 einen Rekordumschlag von mehr als 1 Mio. TEU erreicht. Auch deutsche Reedereien haben den Hafen im

Fokus: So betreibt die Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd vor Ort eine Niederlassung mit einem 20-köpfigen Team.

Der chinesische Staatsrat hat der Qingdao Qianwan Bonded Port Zone kürzlich die Erlaubnis für den Import von kompletten Kraftfahrzeugen erteilt. Zurzeit wird ein RoRo-Terminal gebaut, der Import wird noch 2013 beginnen. Dadurch soll die wachsende Nachfrage nach Automobilen befriedigt werden.

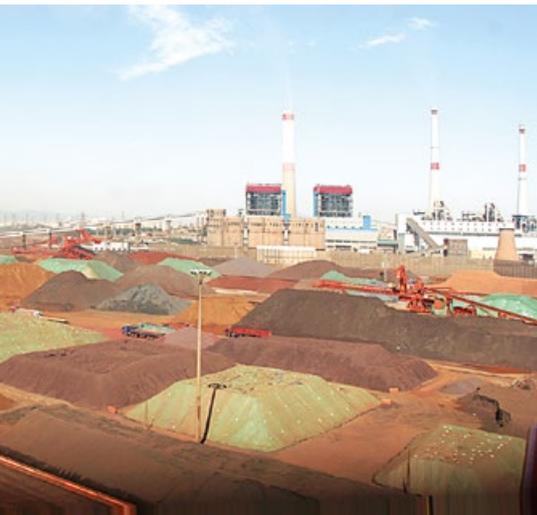
Qingdao kooperiert seit 20 Jahren mit Wilhelmshaven. „Mit dem Jade-Weser-Port bekommt Wilhelmshaven endlich einen festen Anlaufpunkt für die enge Partnerschaft“, sagt Wilhelmshavens Oberbürgermeister Andreas Wagner. Die Kontakte nach China tragen Früchte: Die Jade-Werke, Tochterunternehmen der chinesischen Jiangsu Hantong Group, wollen im Nordhafen Gründungsstrukturen (Tripods) für Offshore-Windkraftanlagen bauen.

Kopf an Kopf mit Busan

Das Zentrum der Weltwirtschaft bewegt sich unweigerlich Richtung China und Nordostasien. Dementsprechend entwickeln viele Länder ihre Logistiknetzwerke und streben eine Hubstrategie an. Auch das

SKYLINE: Die Stadt ist in den letzten Jahren rapide gewachsen und hat mehr als 8,5 Millionen Einwohner.





Der globale Abschwung zieht die Im- und Exporte in den nächsten zwei bis drei Jahren in Mitleidenschaft. Das drückt auch die Gewinne der Häfen.

Chang Dechuan,
Präsident der Qingdao-Hafengruppe

südkoreanische Busan dreht auf. Der Hafen handelt bereits 95 Prozent des gesamten Containerumschlags und 45 Prozent der gesamten Exportfracht des Landes. Bis 2015 sollen dort 30 neue Containerliegeplätze im New Port entstehen und das Hinterlandstraßen- sowie Schienennetzwerk ausgebaut werden.

Foto: Xuejingwen | Dreamstime.com



AUSBAU: Die Kapazitäten des Containerhafens sollen sich innerhalb der nächsten acht Jahre mehr als verdoppeln. Qingdao könnte dann beispielsweise Hongkong überrunden.

Busan hat sich zunehmend in einen Transshipmenthafen für Ostrussland, Nordchina und Nordwestjapan mit einem gut funktionierenden Feedernetzwerk entwickelt. Gegenüber den japanischen Häfen in Japan hat Busan wegen des starken Yen deutliche Kostenvorteile. Während einige Häfen in China aufgrund des stürmischen Wetters teilweise geschlossen werden müssen, bleibt Busan ganzjährig geöffnet.

Laut Busan Port Authority verfolgt der Hafen eine Strategie der Kooperation und des Wettbewerbs bzw. des gemeinsamen Wohlstands (co-prosperity). Deswegen erweitere die Hafenverwaltung ihre Partnerschaften mit Häfen in China (wie z.B. Qingdao) und Japan, um „die eigenen nordostasiatischen Transshipment-Services zu optimieren“.

Derweil wird Qingdao laut Xinhua in den nächsten fünf Jahren acht neue Logistikparks bauen und dadurch die Transformation der Stadt in ein komplexes Schifffahrtshub und internationales Luftfahrt-Logistikzentrum beschleunigen.

Die Regierung wird 45 Mrd. Yuan (5,3 Mrd. Euro) in 63 logistische Schlüsselprojekte investieren. Der Anteil der Logistik am städtischen Bruttoinlandsprodukt soll 2015 elf Prozent betragen. Die Qingdao Port Group arbeitet außerdem mit den nahegelegenen chinesischen Häfen Rizhao, Yantai und Weihai zusammen, um die Hubpläne zu verwirklichen. Seit Kurzem betreibt die Hafengruppe in Myanmar ein Rohölterminal mit einer Kapazität von 300.000 Tonnen in Kyauk Phyu, Rakhine State für die China-Myanmar-Pipeline. ■

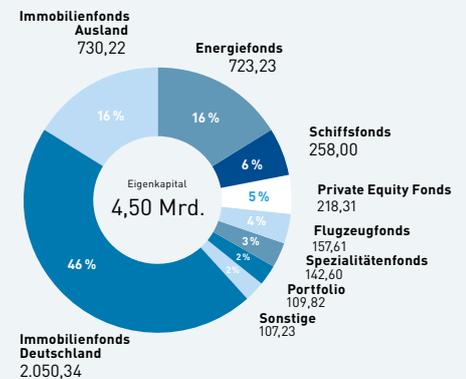
Foto: Zhangjiansun | Dreamstime.com



Weniger Kapital in Schiffsfonds

Der VGF Verband Geschlossene Fonds e.V. hat die Branchenzahlen für 2012 vorgestellt: Die Nettozuflüsse betragen 4,5 Mrd. Euro, der Anteil der Profianleger stieg auf ein Drittel.

Platziertes Eigenkapital nach Assetklasse in Millionen Euro



Nach Angaben des VGF wurden 2012 insgesamt 4,5 Mrd. Euro Eigenkapital in geschlossene Fonds investiert. Private Anleger investierten 3,14 Mrd. Euro. Von institutionellen Investoren wurden 1,36 Mrd. Euro in geschlossene Fonds investiert. Der Gesamtmarkt verzeichnet im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 23 Prozent (2011: 5,85 Mrd. Euro).

Mit dem eingeworbenen Eigenkapital wurden Sachwertinvestitionen im Volumen von 7,38 Mrd. Euro getätigt. Die Investitionen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 25 Prozent (2011: 9,89 Mrd. Euro).

Trend zu institutionellen Investoren

Der Anteil der Privatanleger an den Investitionen in geschlossene Fonds ist gegenüber dem Vorjahr um 35 Prozent zurückgegangen. Sie stellten 2012 nur noch 70 Prozent des gesamten investierten Eigenkapitals (2011: 82 Prozent). Dagegen steigerten institutionelle Investoren ihr Engagement um 31 Prozent. Ihr Anteil am gesamten investierten Eigenkapital

lag 2012 bei 30 Prozent (2011: 18 Prozent). Immobilien waren auch 2012 die beliebteste Anlageklasse bei den geschlossenen Fonds. Mit 2,05 Mrd. Euro halten Immobilienfonds mit Objekten in Deutschland einen Anteil von 46 Prozent am gesamten investierten Eigenkapital (2011: 38 Prozent). Immobilienfonds mit Objekten im Ausland kamen mit 730 Mio. Euro 2012 auf einen Marktanteil von 16 Prozent (2011: 14 Prozent).

Energiefonds waren 2012 die einzige Assetklasse mit einem nominalen Zuwachs. 2012 investierten Anleger 723,2 Mio. Euro und damit 14 Prozent mehr als im Vorjahr (2011: 637,1 Mio. Euro). Abwärts ging es mit Schiffsfonds: Das platzierte Eigenkapital belief sich auf 258 Mio. Euro – im Jahr davor war es mit 505,7 Mio. Euro noch nahezu doppelt so viel. Auf Eigenkapitalerhöhungen entfielen 97,1 (Vorjahr: 104,2) Mio. Euro. Beim Bestandsvolumen stehen die Schiffsfonds allerdings mit insgesamt 50,3 Mrd. Euro nach wie vor an der Spitze aller Assetklassen.

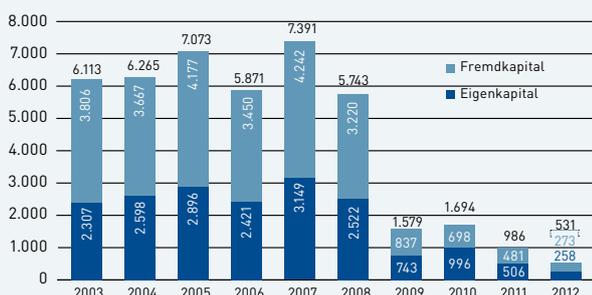
Die Ergebnisse der jährlichen Erhebung des VGF spiegeln die besonderen Schwierigkeiten der Branche im zurückliegenden Jahr. Die Emission neuer Fonds wurde maßgeblich von der anhaltenden Unsicherheit zur Umsetzung der europäischen AIFM-Richtlinie in deutsches Recht gebremst. Der Vertrieb sei durch die Umsetzung der neuen Anforderungen aus dem Vermögensanlagengesetz zum 1. Juni 2012 zusätzlich erschwert worden.

Konzentration auf Immobilien

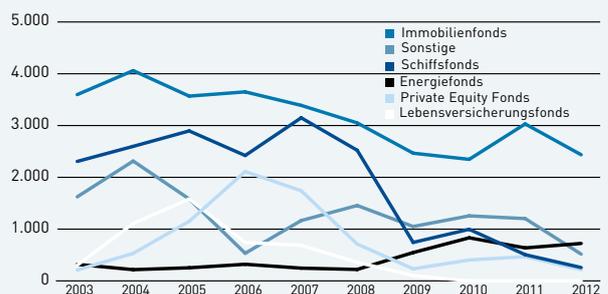
Für 2013 erwartet der Verband, dass die Emissionstätigkeit der Anbieter angesichts des laufenden parlamentarischen Verfahrens zur Umsetzung der AIFM-Richtlinie in deutsches Recht gedämpft bleiben wird, bis alle Anforderungen klar und die notwendigen Prozesse in den Unternehmen etabliert sind. Hinsichtlich der verschiedenen Anlageklassen zeichne sich auch für 2013 eine starke Konzentration auf die Segmente Immobilien und Energie ab.

www.vgf-online.de

Schiffsfonds – Eigenkapital und Fondsvolumen in Millionen Euro



Entwicklung Eigenkapital – Alle Assetklassen in Millionen Euro



5,50	9,80	21,00	9,10	0,35	Burg Brauh Ing. (Mkt)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (Mkt)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,35	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing. (Mkt)	24,50	7,20	9,50	58,49	0	Dialog Semicand. (Mkt)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Braun Rav. (Mkt)	1020,00	24,80	8,60	4,80	1	Dialog Ind. (Mkt)	103,00	3,98	18,80
753,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burgbad V2 (Mkt)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Dieler-Werke (Mkt)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	1	B.U.S. St. (Mkt)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	Dieng Hld. (Mkt)	19,80	178,00	104,50
		720,00	6,01		B.U.S. V2 (Mkt)		4,90	350,00	297,50	1	Doppel (Mkt)	44,35	19,80	150,50

Mit eigener Kraft durch die extrem schlechte Marktphase

Dank gemeinsamer Anstrengungen von Gesellschafter und Banken ist der Schiffsbetrieb der MS „Marie Schulte“ bis 2014 sichergestellt.

Hoffnungsvolle Aussichten für die Anleger des Schiffsvonds „Marie Schulte Shipping GmbH & Co. KG“: Das in der außerordentlichen Gesellschafterversammlung im Januar 2012 mehrheitlich beschlossene Konzept zur Rekapitalisierung der im Jahr 2001 voll platzierten Schiffsbeteiligung kann umgesetzt werden. Die Anleger schließen die infolge des schwierigen Marktumfeldes entstandene Liquiditätslücke durch eine Nachzahlung in Höhe von rd. 2,2 Mio. Euro (16,5 % des urspr. Eigenkapitals).

Im Gegenzug hat sich das Bankenkonsortium unter Führung der Commerzbank bereit erklärt, fällige Tilgungen auszusetzen und die Laufzeit des Schiffshypothekendarlehens bis Mitte 2014 zu verlängern, um die Fortsetzung des Geschäftsbetriebes des Containerschiffes MS „Marie Schulte“ mit 1.730 TEU bis mindestens Anfang 2014 sicherzu-

stellen. „Wir freuen uns sehr, dass wir unsere Anleger und Geschäftspartner davon überzeugen konnten, die notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung unseres Rekapitalisierungskonzeptes bereitzustellen. Insgesamt konnten wir (...) ein Gesamtfinanzierungsvolumen (inkl. Tilgungsverlagerungen) in Höhe von 3,49 Mio. Euro akquirieren. Der erforderliche Betrag von 3 Mio. Euro wurde somit sogar noch übertroffen. Durch die Fortführung des



RETTUNG: Die „Marie Schulte“ ist flexibel einsetzbar und in einwandfreiem Zustand.

Schiffsbetriebs können wir die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft bis mindestens Ende 2013 sicherstellen und einen aktuell sehr ungünstigen Notverkauf des technisch einwandfreien Schiffes abwenden“, heißt es seitens Vertragsreederei Thomas Schulte GmbH & Co. KG.

„Die Erfahrung der letzten zwei Jahre hat gezeigt, dass es eines deutlich größeren Einsatzes bedarf, als nur ein Sanierungskonzept aufzulegen und dieses dann schriftlich zu kommunizieren“, erklärte Jan Schellenberger, Geschäftsführer der EVT Elbe Vermögens Treuhand GmbH.

Für eine vollständige Rückzahlung des Kommanditkapitals sei aus heutiger Sicht ein Verkaufspreis von etwas mehr als 22 Mio. US-Dollar erforderlich – dieser sei aufgrund des guten Zustandes des Schiffes und der vergleichsweise geringen Anzahl an Neubestellungen in der Größenklasse bis 1.700 TEU in einem normalen Marktumfeld nicht auszuschließen.

www.evt-treuhand.de
www.schulteship.de

Foto: Reederei Thomas Schulte

Norddeutsche Vermögen setzt auf Deutsche Zweitmarkt AG

Die Deutsche Zweitmarkt AG (DZAG), Makler und Handelshaus für Anteile an geschlossenen Fonds, übernimmt die Zweitmarktaktivitäten für die von der Deutschen Schifffahrts-Treuhand AG verwalteten Fonds.

Die DZAG tritt damit die Nachfolge der NZM Norddeutsche Zweitmarkt an, die vor allem Anleger der Norddeutschen Vermögen im Bereich des Zweitmarktthandels betreut hat. „Mit der NZM gewinnen wir einen sehr starken Partner im Markt der geschlossenen Fonds“, sagt Jan-Peter Schmidt, Vorstand der DZAG.

Das von der Deutschen Schifffahrts-Treuhand verwaltete Beteiligungsvolumen beträgt 1,4 Mrd. Euro. Es verteilt sich auf 95 Ein-schiffsgesellschaften, zwei Zweitmarktfonds sowie einen Edelmetallfonds der Emissionshäuser Norddeutsche Vermögen und Elb-

uferInvest. Insgesamt verwaltet die Deutsche Schifffahrts-Treuhand Fonds von rund 34.000 Treugebern. Guido Reimann, Geschäftsführer der NZM und Vorstand der Deutschen Schifffahrts-Treuhand AG sagt zur Entscheidung für die DZAG: „Die Deutsche Zweitmarkt AG ist ein professionelles und etabliertes Handelshaus im Zweitmarkt, das seit Jahren für einen sicheren und serviceorientierten Handel mit geschlossenen Fonds steht. Wir sehen uns daher in der Kooperation gut ergänzt.“

Hintergrund: Die Norddeutsche Reederei H. Schultdt steuert die Schifffahrtsaktivitäten der Unternehmensgruppe Norddeutsche Vermögen. Das Unternehmen bereedert Fondsschiffe und betreibt inklusive der eigenen Tonnage eine Gesamtflotte von 80 Schiffen zwischen 1.200 und 8.400 TEU mit einer Gesamtkapazität von rund 330.000 TEU.

Die unabhängige Deutsche Zweitmarkt AG führt seit 2006 als Makler und Handelshaus Käufer und Verkäufer von geschlossenen Fondsanteilen in allen Assetklassen zusammen. Mit Veröffentlichung des Deutschen Zweitmarkt-Index für die Assetklassen Schiff (DZX-S) und Immobilie (DZX-I), den marktübergreifenden Kursbüchern für Schiffsbeteiligungen und Immobilien sowie dem Anbieter- und Assetklassen-übergreifenden Fondsrechner setzt sich die Deutsche Zweitmarkt AG für einen transparenten Zweitmarkt ein.

Die Deutsche Zweitmarkt AG ist ein zugelassenes Finanzdienstleistungsinstitut und bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) gelistet.

www.norddeutsche-reederei.de
www.deutsche-zweitmarkt.de

01 HSH Nordbank plant Garantieraufstockung

Der Vorstand der HSH Nordbank hat dem Aufsichtsrat der Bank die Mittelfristplanung vorgestellt. Die Planung beinhaltet die Wiederaufstockung **des Garantierahmens von sieben auf die ursprüngliche Höhe von zehn Mrd. Euro**, um eine adäquate Kapitalausstattung sicherzustellen. Die Kosten einer Garantierhöhung wurden in der Mittelfristplanung erfasst. Sie führen neben dem im November 2012 angekündigten **zusätzlichen Risikovor-sorgebedarf aus den Altbeständen** der Bank, insbesondere dem Teilsegment Schifffahrt, zu dem in der Planung prognostizierten Verlust. Gemäß der Planung rechnet die Bank **im Geschäftsjahr 2013 mit einem Verlust** nach internationaler Rechnungslegung (IFRS), bevor sie im Jahr 2014 wieder von einem Gewinn ausgeht.

Die Garantierhöhung **soll durch die Länder oder zusätzlich unter Beteiligung privater Investoren** erfolgen. „Durch eine Wiederaufstockung der Garantie wird unsere Kernkapitalquote nachhaltig gestärkt. So kann die Bank den **Anforderungen der Ratingagenturen und der Investoren** gerecht werden und den erfolgreich eingeschlagenen Weg als Bank für Unternehmer fortsetzen“, so Vorstandschef Constantin von Oesterreich.

www.hsh-nordbank.de

02 DVB 2012 erneut mit guten Zahlen

Die DVB Bank rechnet auch fürs abgelaufene Jahr 2012 mit einem **sehr guten finanziellen Ergebnis**. Das sagte Vorstandschef Wolfgang F. Driese in einem Interview mit der „Zeitschrift für das gesamte Kreditwesen“. Vor allem **für die Schifffahrt sei 2012 erneut ein schweres Jahr** gewesen, allerdings nicht in allen Bereichen. „Gut lief etwa das Offshore-Geschäft, das in unserem Haus im Laufe des ersten Quartals in eine vierte Division ausgegliedert werden soll“, so Driese. Bei der traditionellen Schiffsfinanzierung seien zum Beispiel **die Teilbereiche Gastanker (LPG, LNG), Produkt- und Chemikalien-tanker** recht gut gelaufen. „In schwerer See“, so



RISIKOVORSORGE: HSH Nordbank-Zentrale in Kiel

Driese, „befanden sich dagegen die Sektoren Bulker, Containerfrachter und Rohöltanker.“ Besonders problematisch seien die Segmente gewesen, in denen vor allem die traditionellen großen deutschen Institute beteiligt sind, **insbesondere das Containergeschäft als Schwerpunkt der deutschen Reeder**. „Hier kam der DVB Bank zugute, dass das deutsche Geschäft weniger als fünf Prozent des Gesamtgeschäfts ausmacht“, so Driese. Der klassische Schifffahrtsbereich – ohne Offshore – macht nach seinen Angaben **etwa 42 Prozent des Kreditportfolios der Bank** aus. Die DVB Bank sei inzwischen eine der wenigen Banken, die sich noch für Schiffe interessieren, die älter als fünf Jahre sind. www.dvbbank.com

03 KfW IPEX fördert Kreuzfahrer und Offshore

Die deutsche Förderbank KfW IPEX **baut weiter auf die maritime Industrie** und hat das Segment im vergangenen Jahr **mit 2,5 Mrd. Euro unterstützt**. Das Geschäftsfeld Export- und Projektfinanzierung erreichte mit Neuzusagen von 13,4 Mrd. Euro das Vorjahresniveau. Die Zusagen im Bereich maritime Industrie betrafen **insbesondere Kreuzfahrtschiffe**, die bei der Meyer Werft gebaut wurden, die nach wie vor zur Weltspitze in diesem Schiffbausegment zu zählen ist, **sowie Investitionen der stetig wachsenden Offshore-Industrie**.

Grundlage für die stabile Zusagenentwicklung waren die positive Investitionsneigung der Unternehmen sowie **der Erfolg der**

heimischen Exportwirtschaft im globalen Wettbewerb, heißt es seitens der staatlichen Förderbank. www.kfw-ipex-bank.de

ZWEITMARKT

04 Starker Jahresauftakt bei Vermittlungen

Der Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG konnte im Januar 2013 geschlossene Fondsanteile **im Nominalwert von 14,68 Mio. Euro** vermitteln. Das ist deutlich mehr als im Januar 2012, als der Handelsumsatz bei lediglich 10,6 Mio. Euro lag. Der bei Weitem größte Umsatz wurde dabei im Segment der Immobilienfonds erzielt. Dieser betrug im Januar gut 10,1 Mio. Euro nach rund 7,1 Mio. Euro im Vorjahreszeitraum. **Auf den Sektor Schiffsbeteiligungen entfielen rund 2,7 Mio. Euro** (Januar 2012: ca. 1 Mio. Euro). Der Bereich Sonstige Fonds, der im Januar des vergangenen Jahres rund 2,5 Mio. Euro Handelsumsatz verzeichnete, erbrachte im gleichen Zeitraum dieses Jahres Handelsumsätze von fast 1,9 Mio. Euro.

Auch die Zahl der erfolgreichen Vermittlungen bewegt sich weiterhin auf hohem Niveau. 305 Vermittlungen im Januar 2012 stehen **jetzt 429 Vermittlungen** gegenüber. Auch hier liegt das Immobiliensegment weit vorn. 266 erfolgreiche Vermittlungen wurden in diesem Bereich erzielt, während auf die Sektoren Schiffsbeteiligungen und Sonstige Fonds 83 beziehungsweise 80 Vermittlungen entfielen.

Alex Gadeberg, Vorstand der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG, sagt: „Mit einem nominalen Handelsumsatz von deutlich über 14 Millionen Euro haben wir **einen absoluten Rekord für einen Januar** erreicht. Dieser starke Jahresauftakt lässt darauf hoffen, dass sich die positive Entwicklung des letzten Jahres auch 2013 fortsetzen wird.“

Der **Durchschnittskurs der vermittelten Fonds** lag im vergangenen Monat über die drei Sektoren Immobilienfonds, Schiffsbeteiligungen und Sonstige Fonds hinweg bei 46,02 %. Der durchschnittliche Vermittlungskurs **im Bereich Schiffsbeteiligungen lag mit 30,53 %** deutlich darunter. www.zweitmarkt.de

ANZEIGE

INDIZES

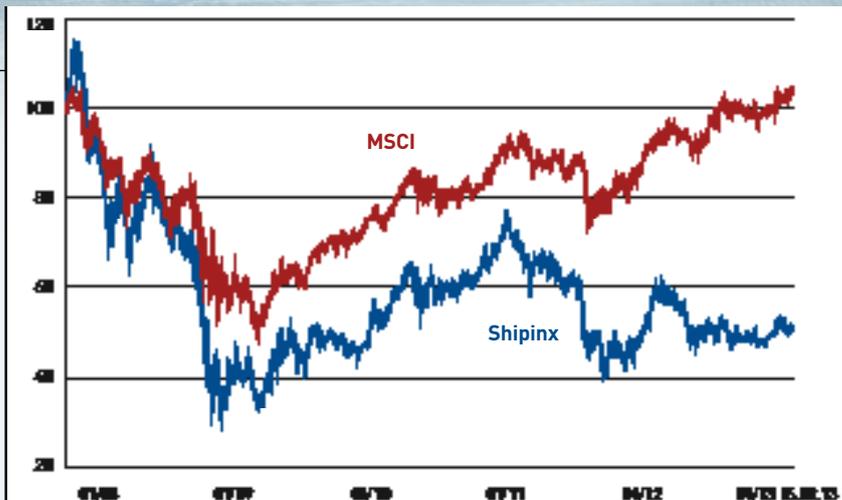


Stagnation der Kurse

Stagnation auf niedrigem Niveau kennzeichnet die meisten Segmente der Schifffahrt. Die Aktien bilden diese Einschätzung ab.

Die Bilder waren schon fast vertraut: Wieder musste ein Kreuzfahrtschiff abgeschleppt werden, die Zustände an Bord waren wenig erfreulich. Die Investoren strafte die Carnival Corp., die Muttergesellschaft der „Carnival Triumph“, mit einem Kursabschlag von über 5 Prozent ab. Bei einem weiterhin positiven Ausblick dürften sich die Investoren in Kreuzfahrtaktien allerdings schneller beruhigen als die Reisenden, die um ihre Karibik-Kreuzfahrt kamen.

Stabilität auf niedrigem Niveau kann man zumindest dem Markt für Trockenfracht bescheinigen. Und so mäandert der Aktienkurs von Dryships seit Jahreswechsel vor allem waagrecht vor sich hin. Baltic Dry Index und



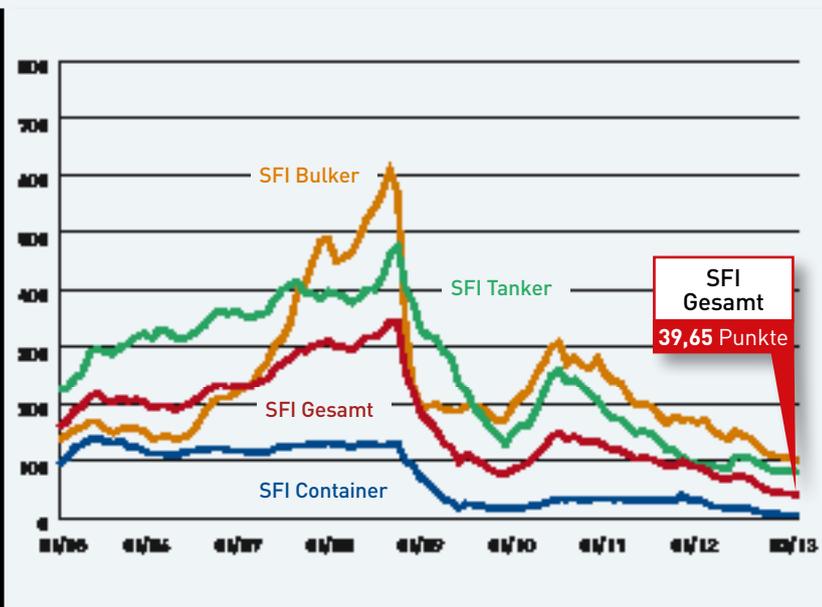
Quelle: Structured Solutions AG; Stand: Februar 2013
Foto: iStockphoto/craftvision

die FFA-Indikatoren machen bislang keinen Mut auf Kurssprünge in der nahen Zukunft.

Aufruhr gab es im Tankermarkt, nachdem der Tankerriesen OSG im Oktober Insol-

venz anmelden musste. Ohne Morten Arntzen an der Spitze müssen die Gläubiger jetzt versuchen, die Reederei vom Pennystock wieder zum Global Player zu machen.

SFI TKL.Ship: In einigen Segmenten steigen die Charrerraten leicht



Quelle: TKL-Fonds; Stand 22.02.2013

Im Januar verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Rückgang von ca. 8,25 % gegenüber dem Vormonat.

Die Charrerraten für Containerschiffe verzeichneten in fast allen Größensegmenten einen leichten Anstieg. Die Neubaupreise blieben konstant oder gaben – wie die Second-Hand-Preise – leicht nach. Insgesamt führte dies zu einem weiteren Indexrückgang im Containersegment.

Bei den Tankern stiegen die Charrerraten in fast allen Segmenten leicht – außer für VLCC-Tanker. Die Neubaupreise für Suezmax-Tanker blieben konstant. In allen anderen Größensegmenten sanken sie. Die Second-Hand-Preise blieben fast durchgängig auf dem Niveau des Vormonats. Fazit: leichter Indexrückgang im Tankersegment.

Bei den Bulkern blieben die Charrerraten in fast allen Größensegmenten konstant – ebenso wie Neubaupreise sowie Second-Hand-Preise. Insgesamt führte dies zu einem leichten Indexrückgang im Segment Bulker.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

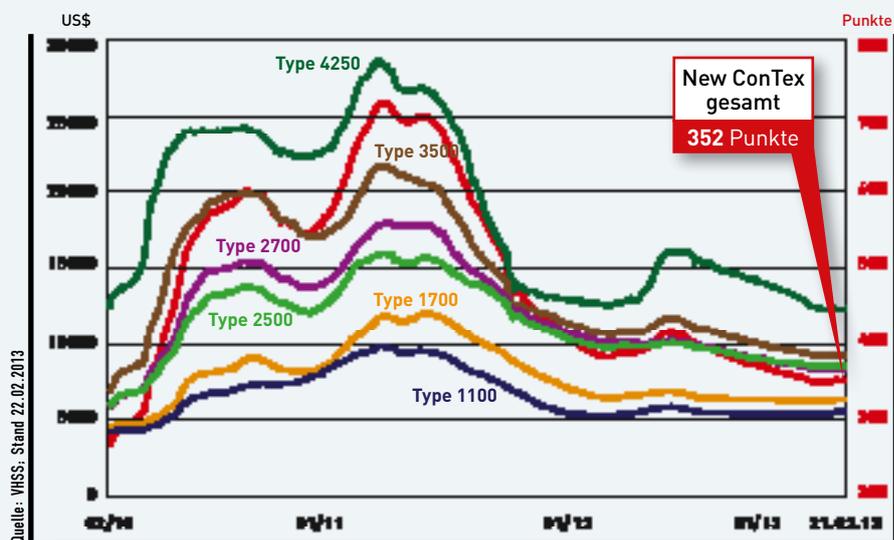
5.50	9.80	21.00	5.10	0.35	Burg Brauh Ing. (Mal)	6.80	6.75	195.00	111.55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (Hil)	16.50	271.00	30.50
32.60	5.55	10.80	7.90	1.3	Burg Brauh Rav. (Mal)	24.50	7.20	8.50	58.49	0	Dialog Semicond. (Hil)	4.00	16.50	285.00
7.00	33.70	5.95	4.50	0.8	Burgbad Vz (Mal)	1020.00	24.80	8.60	4.80	1	Diag Ind. (Mal)	103.00	3.98	18.80
755.00	7.00	34.90	29.50	6.01	BUS St (Hil)	276.00	1020.00	28.50	6.75	1	Dieter-Werke (Mal)	104.00	103.00	4.50
6.00	755.00	7.00	6.01		BUS Vz (Mal)	9.85	276.00	1035.00	18.50	1	Dieng Hld. (Hil)	19.80	178.00	104.50
								350.00	997.50		Dieng Hld. (Hil)	44.35	19.80	150.50

New ConTex bewegt sich seitwärts – Ladegeschirr zählt sich aus

Der New ConTex konnte zuletzt leicht zulegen. Allerdings dürfte sich der Markt eher seitwärts entwickeln – größere Ausschläge werden nicht erwartet.

Für Schiffe mit Ladegeschirr führte der zuletzt günstige Trend bei den drei beobachteten Größen zu moderaten Zugewinnen. Bei Schiffen ohne Ladegeschirr ist die Situation dagegen uneinheitlich – auf leichte Zuwächse folgen zeitnah wieder Verluste. Insbesondere bei den 4.250-TEU-Schiffen führte die Erwartung, dass sich die Belegung bei den Post-Panamax-Schiffen auch positiv auf die Panamax-Klasse niederschlagen würde, zu Zuwächsen. Allerdings besteht hier weiterhin ein Überangebot, sodass es noch einige Zeit dauern dürfte, bis hier mit Verbesserungen zu rechnen ist.

www.vhss.de



ANZEIGE

An Spezialdeckungen führt kein Weg vorbei

Von Michael Hollmann

Neben der Versicherung von Schiffskasko und P&I/Haftpflicht wird die Deckung von Spezialrisiken für die Reeder immer wichtiger. Das Münsteraner Hansekuranz Kontor hat sich innerhalb weniger Jahre zu einem führenden Underwriter entwickelt.

Wurden Schäden durch Piratenüberfälle wie Löse- und Erpressungsgelder vor einigen Jahren noch durch Seekasko- und teils Warentransportversicherer gedeckt, ist inzwischen klar, dass Entführungsrisiken am besten gesondert versichert werden. Damit im Ernstfall hohe, millionenschwere Löse-

baute Bensmann sein Team binnen drei Jahren von vier auf zwölf Köpfe aus. Risikoträger für die von dem Assekurateur gezeichneten Policen ist die Munich Re Gruppe mit ihren Töchtern Great Lakes und ERGO. Letztere hat ihr Engagement auch im allgemeinen Seekaskogeschäft in Deutschland in den vergangenen Jahren massiv ausgebaut.

Prävention senkt Prämien

Ein Grund für den Erfolg im K&R-Segment liegt offenbar in den weiter gehenden Bedingungen des Hansekuranz-Sicherheits-

eine Zusatzprämie bezahlen. Im Gegensatz zu anderen Produkten bekomme der Reeder dabei aber Kalkulationssicherheit. „Sowohl die Transitprämie als auch die Risikogebiete sind für ein Jahr festgeschrieben“, betont Langemeyer. Bei Lloyd's hingegen werden die Preise von Transit zu Transit neu verhandelt. Neben den Kosten für Lösegelder, Krisenmanagement und Treibstoff bis zur Rückführung auf die ursprüngliche Route kann auch Charterausfall mitversichert werden.

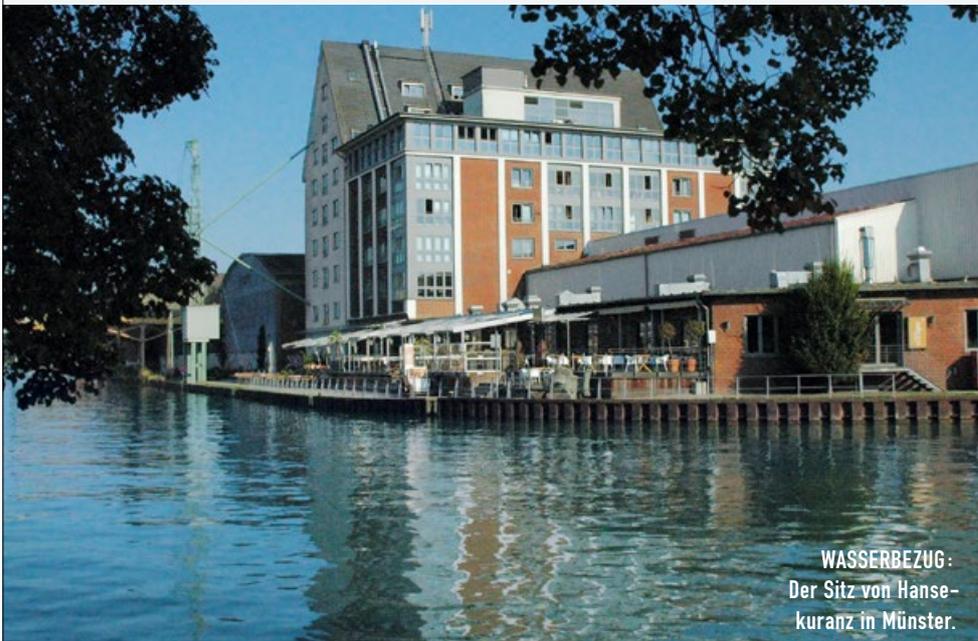
Generell sind die Prämienraten in dem Geschäft deutlich gesunken. Waren Transitprämien im fünfstelligen Bereich vor einigen Jahren noch die Regel, lassen sich Schiffe heute für mittlere bis höhere vierstellige Beträge absichern. „Alles, was Sie an Prävention betreiben, bringt den Preis nach unten“, so Langemeyer. Dazu zähle auch der Einsatz von bewaffneten Sicherheitskräften. Ein weiterer Pluspunkt des Deckungskonzepts liege darin, dass der Reeder im Schadensfall weitgehend freie Hand beim Krisenmanagement bekomme. Mit Beratung der Sicherheitsfirma Toribos könne der reedereieigene Krisenstab selbst entscheiden, welche Maßnahmen zuerst ergriffen und bezahlt werden sollen. „Dazu bekommt der Reeder ein Budget zur Verfügung gestellt“, so Langemeyer. Maximal 25 Mio. US\$ sind pro Schadensfall gedeckt.

Umweg wegen Erkrankung

Bedingt durch den Einsatz von bewaffneten Sicherheitsleuten in der Schifffahrt entstehen aber auch neue Risiken und damit Bedarf für weitere Versicherungsprodukte. So hat Hansekuranz das Zusatzprodukt „Deviation Protect“ eingeführt. Es deckt die Kosten für Kursabweichungen (Deviation), die sich aus Erkrankungen oder Verletzungen von Wachleuten ergeben können. Um einen Hafen zu erreichen bzw. das Schiff in Reichweite eines Helikopters zu bringen, können hohe Bunkerkosten und Charterausfälle entstehen. Die Besonderheit der Hansekuranz-Deckung gegenüber der P&I-Deckung: Sie greift schon, wenn ein Wachmann seinen Dienst nicht mehr ausüben kann. Die Verletzung oder Erkrankung muss nicht tödlich sein.

Parallel zur Produktdiversifizierung will der deutsche Spezial-Assekurateur dieses Jahr international wachsen. Künftig will die Firma entsprechende Deckungen auch an Plätzen außerhalb Deutschlands zeichnen.

www.hansekuranz-kontor.de



WASSERBEZUG:
Der Sitz von Hansekuranz in Münster.

geldsummen ohne Verzug bezahlt werden können, werden für die meisten Schiffe Kidnap- & -Ransom-Versicherungen (K&R) abgeschlossen.

Globaler Marktführer in diesem Segment ist eigentlich die Versicherungsbörse Lloyd's of London. Dort hat auch der gebürtige Westfale Peter Bensmann einst sein Handwerk gelernt. Seit 2010 ist er mit seiner eigenen Assekurateursfirma Hansekuranz Kontor im deutschen Markt aktiv und hat hier nach eigenen Angaben inzwischen den größten Marktanteil. 75 Prozent aller deutschen Reeder zählen zum Kundenkreis der in Münster ansässigen Firma. Knapp 2.000 Schiffe und circa 2.500 Transits durch Hochrisikogebiete seien 2012 durch Hansekuranz gedeckt worden. Um das Geschäftswachstum zu bewältigen,

konzepts „Global Sea Protect“. Klassische Deckungen bieten immer nur Schutz für eine einzelne Reise durch ein Risikogebiet wie den Golf von Aden. Global Sea Protect hingegen besteht aus einer umfassenden Basisdeckung für Piraterie und Entführung sowohl von See- als auch von Landpersonal für ein ganzes Jahr. Damit seien auch Reedereinspektoren im weltweiten Einsatz sowie Angehörige der Unternehmerfamilie gegen Freiheitsberaubung abgesichert, unterstreicht Vertriebsleiter Raimund Langemeyer. In der Basisprämie ist auch präventives Krisenmanagement in Zusammenarbeit mit der Sicherheitsfirma Toribos enthalten.

Zusätzlich müssen Reeder bzw. Schiffsgesellschaften auch jeden Transit durch ein kritisches Seegebiet anmelden und dafür

Foto: Hollmann

21,00	9,10	0,35	Bücher.de (Hk)	8,80 G	6,75 G	185,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk (Hk)	16,50 T	271,00 G	30,50
5,50	9,80 T	1,3	Burg. Brauh. Ing. (Mkt)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Hk)	4,00 ab	16,50 T	285,00
32,60	5,55 G	10,80	Burg. Braun Ray (Soc)	10,20,00 G	24,80	8,60	4,60	0	Dialog Ind. (Hk)	103,00 ad	3,98 G	18,80
7,00 G	33,70	5,95	Burnbad Vz. (G)	276,00 G	10,20,00 ab	28,50	6,75	1	Dieler-Werke (Hk)	104,00	103,00 G	4,50
753,00 T	7,00 G	34,90	BUS St. (Hk)	9,85 G	276,00 G	1035,00	997,50	10	Dieng Hld. (Hk)	19,80 T	118,00	104,50
6,00 G	755,00 T	7,00	BUS Vz. (G)	10,95	9,90	350,00	350,00	10	Dynal (Hk)	44,35 T	19,80 G	150,50

In Kürze

BSU ermahnt Lotsen. Missverständnisse unter Lotsen waren nach Ansicht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ausschlaggebend für die Kollision zwischen dem Containerschiff „MOL Efficiency“ und dem Schüttgutfrachter „Splittness“ im November 2011 bei Bremerhaven. Unfallsächlich sei das aus ihren Absprachen „folgende Fahrverhalten“ gewesen, schreibt das BSU. Es appellierte an alle Lotsen, „weiterhin vorausschauend und besonnen“ zu beraten.

Überall Steuererhöhungen. Nach Beobachtungen der International Underwriting Association (IUA) in London muss sich die Schifffahrt in vielen europäischen Staaten auf höhere Versicherungssteuern einstellen. Entsprechende Erhöhungen seien in den vergangenen zwölf Monaten in acht europäischen Ländern beschlossen worden, so die IUA. Den Staaten gehe es um zusätzliche Einnahmen, um die fiskalischen Defizite zu decken.

Makler verschärfen Branchenkodex. Nach Insolvenzen unter Seeverversicherungs-maklern hat sich der Verband Deutscher Versicherungs-Makler strengere Leitlinien verordnet. Um Kuddelmuddel in den Büchern vorzubeugen, wurden die Leitlinien für Abrechnungsverkehr und Inkasso verschärft. Ab diesem Jahr müssen die Mitgliedsfirmen dem Verband ihren Jahresabschluss und eine Prüfbestätigung vorlegen.

Vorsicht bei Bauxit. Der North P&I Club warnt seine Mitglieder vor Verflüssigungsrisiken beim Aluminiumerz Bauxit. Obwohl der Rohstoff im IMSBC-Code als weniger riskant eingestuft werde, seien kürzlich bei mehreren Bulk Carriern Probleme nach Beladung in Brasilien und Indonesien aufgetreten. Die Ware habe dabei Verflüssigungseigenschaften wie bei hochriskanten Gruppe-A-Frachtgütern aufgewiesen.

Personalentwicklung ausgezeichnet. Der führende norwegische Seeverversicherer Gard ist für seine Personalförderung mit dem Kompetanseprisen 2012 in Norwegen ausgezeichnet worden. Das Unternehmen betreibt für die Weiterbildung von Mitarbeitern seine eigene Gard Academy.

Sprudelnde Gewinne für P&I-Rückversicherer

Der britische Versicherer Catlin konnte sein Nettoergebnis dank gesunkener Katastrophenschäden im vergangenen Jahr kräftig auf 305 Mio. US\$ steigern und somit in etwa verachtfachen.

Der an der Londoner Börse notierte Konzern gilt als führender Rückversi-



cherer der International Group of P&I Clubs, dessen Rückversicherungsprogramm sich infolge der Untergänge des Containerschiffs „Rena“ und des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ drastisch verteuert hat. Seine eigenen Kosten aus dem „Costa-Concordia“-Schaden abzüglich Rückversicherung taxiert Catlin auf 51 Mio. US\$ und da-

mit deutlich höher als zunächst veranschlagt (35 Mio. US\$). „Die Entscheidung der Regierungsstellen in Italien, dass das Schiff zuerst gehoben und nicht direkt vor Ort abgewrackt werden soll, hat die Kosten der Versicherer signifikant erhöht“, kommentierte Catlin-Vorstandschef Stephen Catlin.

Für Freude dürfte hingegen die allmähliche Festigung der Prämienraten im Geschäftsfeld Energy/Marine sorgen. Die erzielten Preise zogen den Angaben zufolge im vergangenen Jahr um sechs Prozentpunkte auf 261 Prozent an. Ausgangsbasis bildet das Jahr 1999 mit 100 Prozent.

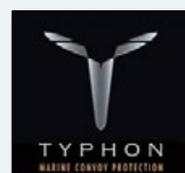
www.catlin.com

Privat-Marine Typhon zieht Flagge auf

Die mit vom weltgrößten Rohstoffhändler Glencore ins Leben gerufene Privat-Navy Typhon trommelt jetzt lautstark um Aufträge.

Nach einem Bericht der Londoner „Sunday Times“ will die Firma mit einem eigenen Mutterschiff und mehreren Schnellbooten ab Ende März die ersten kommerziellen Konvoifahrten für Handelsschiffe im Golf von Aden durchführen. Das Unternehmen sei dabei, rund 240 Ex-Royal-Marines und andere Seeleute anzuheuern, hieß es. Zu den Gründern gehört Glencore-Chefkaufseher Simon Murray. In den vergangenen

Wochen ging das Unternehmen mit Pressemitteilungen und Interviews an die Öffentlichkeit, um die Gefahrenlage zu unterstreichen und Kunden auf sich



aufmerksam zu machen. Kritiker unkten bereits, dass das Unternehmen den „Markteinstieg“ verpasst habe, weil die Zahl der Piratenangriffe vor Somalia zuletzt rückläufig war.

Typhon-Vorstandschef Anthony Sharp hält dagegen, der Rückgang sei durch einen verlängerten Monsun, die Präsenz von Marineschiffen und das weiträumige Umfahren des Risikogebiets durch Handelsschiffe zu erklären.



EINSATZ: An die Stelle von Marinesoldaten treten verstärkt private Sicherheitsdienste.

Foto: U.S. Navy

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



KONTROLLE:
Der Satellit
CryoSat-2 liefert
Daten zur Eisdicke.

Neuer Satellit zeigt Ausmaß des Meereis-Rückgangs in der Arktis

Aktuelle Messungen des ESA-Eisdicken-Satelliten CryoSat-2 haben ergeben, dass die Gesamtmasse des arktischen Meereseises im vergangenen Herbst 36 Prozent kleiner war als 2003 bis 2008.

Betrug das Herbst-Volumen der Eisdicke bis vor fünf Jahren noch durchschnittlich 11.900 Kubikkilometer, schrumpfte sie im vierten Quartal des Jahres 2012 auf 7.600 Kubikkilometer. Das ergab ein Ver-

gleich der CryoSat-2-Daten mit Messungen eines ehemaligen NASA-Satelliten sowie mit Ergebnissen der Meereis-Untersuchungen des Bremerhavener Alfred-Wegener-Institutes.

www.awi.de

Foto: ESA

Verantwortung

Die Hamburg Süd-Gruppe hat ihren ersten Responsibility Report veröffentlicht.

Er trägt den Titel „Making it our Business“ und dokumentiert nicht nur die ökologische, sondern auch die soziale und gesellschaftliche Verantwortung, die das Unternehmen wahrnimmt. Gleichzeitig stellt er detailliert und anschaulich die konkreten Maßnahmen vor, mit denen die Hamburg Süd und die Aliança dieser Verantwortung nachkommen. Der Report lässt sich unter www.hamburgsud.com als PDF herunterladen.



Innere Wellen am peruanischen Schelf

Wissenschaftler des GEOMAR in Kiel waren mit dem Forschungsschiff „Meteor“ vor Perus Küste im Einsatz, um Prozesse in der Sauerstoffminimumzone zu untersuchen.

Dabei entdeckten sie sehr energiereiche, interne Wellen, deren Intensität für den Ostpazifik bisher einzigartig sind. Diese Wellen bewegen sich entlang von Grenzflächen, an denen Wasserschichten unterschiedlicher

Dichte aufeinandertreffen. Sie erhalten ihre Energie aus Windänderungen und den Gezeitenströmungen. „Interne Wellen sind maßgeblich für die Vermischung der unterschiedlich dichten Wassermassen im Ozean verantwortlich. Dabei transportieren sie wichtige Nährstoffe aus der Tiefe an die Meeresoberfläche“, sagt GEOMAR-Ozeanograf Dr. Marcus Dengler.

www.geomar.de

GERÄT: Verankerungen messen Daten zu Strömungsverhältnissen und Vermischungsprozessen.



Foto: Michael Schneider/FS „Meteor“

Kein Schülerlabor

Die „Professor Albrecht Penck“ wird vorerst nicht zum schwimmenden Klassenzimmer.

Die Idee, das ehemalige Forschungsschiff in den Wintermonaten für Schülerprojekte in Stralsund zu nutzen, ist vorerst am Geld gescheitert. Statt der ursprünglich veranschlagten 1.500 Euro für Betriebs- und Liegekosten musste der Förderverein des Deutschen Meeresmuseums 2012 etwa 10.000 Euro aufbringen. www.ozeaneum.de



„ALBRECHT PENCK“: Zu hohe Heizkosten.

Foto: Klugschmacker

Der Käpt'n geht an Bord

Der Kapitän der „Europa 2“, die momentan in der Werft STX France in Saint-Nazaire gebaut wird, hat bereits seinen Dienst an Bord angetreten.

Friedrich Jan Akkermann, bisher Kapitän des Schwesterschiffs „Europa“, fungiert in der Werft als Teil der Bauaufsicht. Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehören diverse Abnahmen und qualitative Tests, z.B. der Navigationsanlage und der Brücke sowie die Überwachung der Erstellung von Arbeits- und Sicherheitsplänen.

Die für März geplante nautisch-technische Probefahrt des Neubaus erwartet Akkermann mit Freude: „Dabei wird sich zeigen, wie sich das Schiff in Fahrt verhält, zum Beispiel bei voller Leistung der Maschine, während des Einsatzes der Stabilisatoren oder beim Navigieren von Manövern“, sagt der Kapitän. Die Übergabe des Neubaus durch die französische Werft STX findet im April statt. www.hlkf.de



Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

KAPITÄN: Friedrich Jan Akkermann verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung auf See.

ANZEIGE

Ballast für die Branche

Noch sind die Bedingungen für die Ratifizierung nicht erfüllt. Doch in Sachen Ballastwasser-Management kommen auf die Reedereien enorme Investitionen zu. Der Weltreederverband spricht sich deshalb für eine flexible Umsetzung der IMO-Richtlinie aus. Text: Hanns-Stefan Grosch

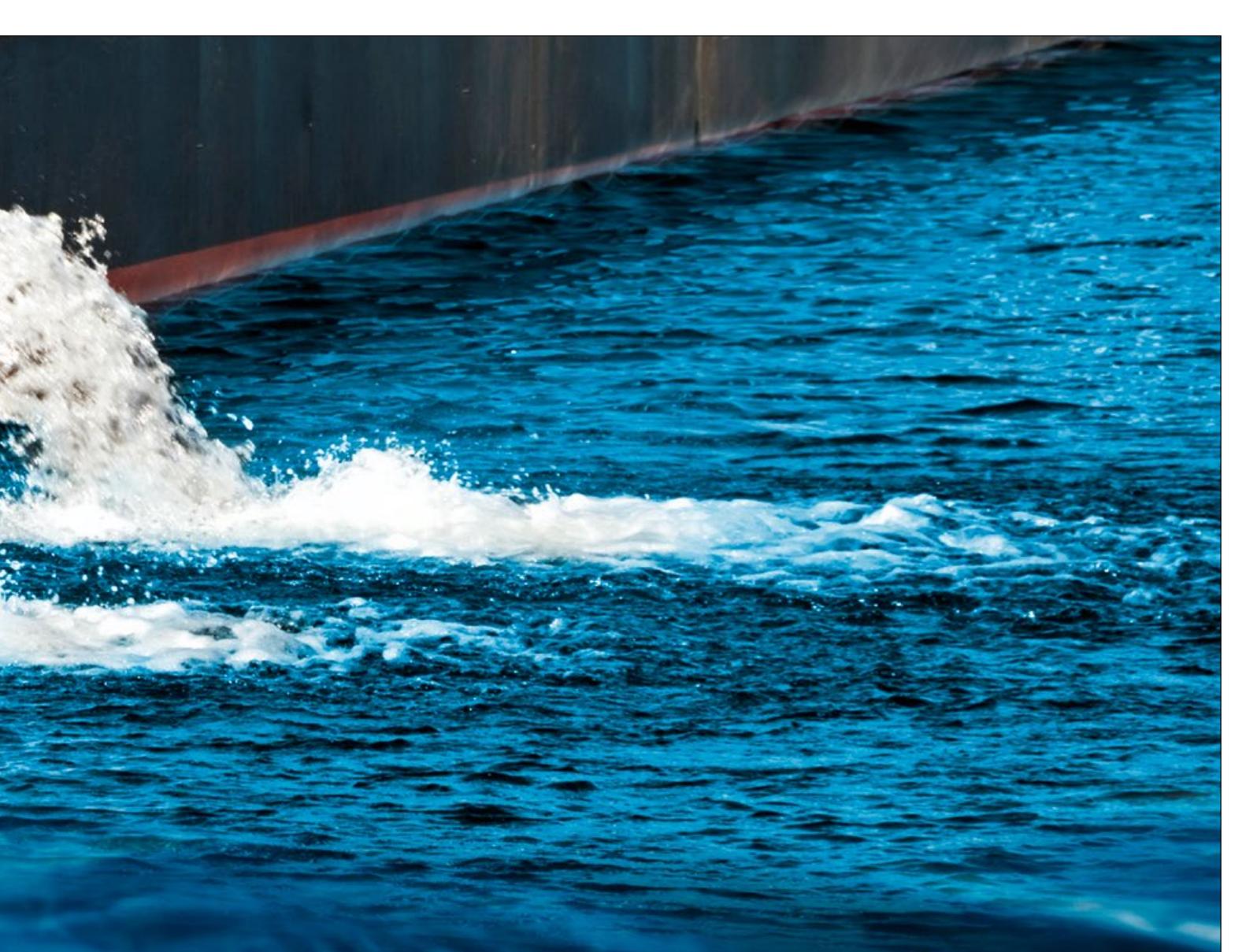
Der Countdown läuft: Die „International Convention on the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM)“ von 2004 tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, wenn mindestens 30 Staaten, die 35 Prozent der Gesamttonnage der Welthandelsflotte repräsentieren, die Konvention ratifiziert haben. Viele Experten hatten damit schon für 2012 gerechnet. Groß ist die Lücke aber nicht mehr: Aktuell haben

bereits 36 Staaten unterschrieben, die aber mit einem Anteil von 29,07 Prozent an der Welttonnage das Ziel noch verfehlen. Der Deutsche Bundestag hat die Konvention verabschiedet, die Unterschrift des Verkehrsministers wird kurzfristig erwartet.

„In einer Situation mit derart vielen Unsicherheiten, in der nicht einmal die Probennahme und die Analytik international einheitlich festgelegt sind, dürfte sich kein weiterer größerer Flaggenstaat bereit

erklären, das Ballastwasser-Übereinkommen in Kraft zu setzen und dadurch die internationale Gemeinschaft der Schiffseigner zu zwingen, sich jetzt für eine Anlage zu entscheiden“, hatte Dr. Lothar Schillak, Meeresbiologe und Senior Marine Expert beim Schweizer Prüf-Konzern SGS Ende 2012 prognostiziert.

Ballastwasser leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit auf See, weil es insbesondere leichte bzw. unbeladene Schiffe



stabilisiert. Es simuliert dann sozusagen Ladung. „Die Reedereien haben natürlich ein Interesse daran, die Menge möglichst gering zu halten – denn Ballast verursacht Brennstoffkosten“, sagt Wolfgang Hintzsche, Technikexperte beim Verband Deutscher Reeder. Moderne Schiffsdesigns sind entsprechend darauf ausgelegt, den Ballast-Einsatz zu minimieren. Nach IMO-Schätzungen führen Schiffe weltweit jährlich über zehn Milliarden Tonnen Ballastwasser mit sich, das auf offener See ein- und ausgepumpt wird – und dadurch zur Verbreitung nicht heimischer Lebewesen beiträgt. Hier soll die IMO-Konvention Abhilfe schaffen.

Sorgfältige Planung

Bislang ist der Einbau von Ballastwasserbehand-

lungsanlagen lediglich eine Empfehlung – entsprechend sind derzeit weltweit auch erst einige Hundert Systeme eingebaut. Bei Neubauten, die nach 2009 abgeliefert wurden und die eine Ballastwassermenge von bis zu 5.000 Kubikmeter haben, müssen mit Inkrafttreten der Konvention Anlagen vorhanden sein. Bei Schiffen, die nach 2012 in Dienst gestellt werden, gilt dies nun auch für Schiffe über 5.000 Kubikmeter.

Auch wenn sich die Ratifizierung verzögert, darf nach derzeitigem Stand der IMO-Konvention spätestens ab 2019 kein Seeschiff mehr die bisher gängige Praxis des unkontrollierten Aufnehmens und Ablassens von Ballastwasser an-



FREMKÖRPER: Die amerikanische Rippenqualle hat sich in Ost- und Nordsee verirrt.

wenden. Weltweit werden von der Nachrüstung mit Ballastwasserbehandlungsanlagen bis 2018 Schätzungen zufolge rund 32.000 Schiffe betroffen sein – umgerechnet entspräche das über 400 Umrüstungen pro Monat.

„Der Einbau von Ballastwasserbehandlungsanlagen muss sorgfältig geplant werden, d.h. als Erstes muss die Kapazität der Anlage für das Schiff bestimmt werden, danach muss geklärt werden, nach welchem Prinzip die Anlage arbeitet“, sagt Wolfgang Hintzsche. Daraus ergebe sich die Größe der Anlage, für die im Maschinenraum ein geeigneter Platz gesucht werden muss.

Derzeit ist noch völlig unklar, wie eine flächendeckende Nachrüstung inner- →



NEUBÜRGER: Die Chinesische Wollhandkrabbe hat sich auch in Europa etabliert.

Fotos: Mhtander/Dreamstime, NOAA/Kevin Raskoff, Phil Augustavo/Stockphoto, Woodwalker

→ halb des von der IMO vorgegebenen Zeitrahmens zu schaffen sein soll.

Der Internationale Reederverband ICS fordert deshalb Änderungen der Regularien: „Die Reedereien, die unsere Mitgliedsverbände vertreten, haben ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Verfügbarkeit geeigneter Systeme zur Behandlung von Ballastwasser“, sagt der ICS-Direktor für Regulierungsangelegenheiten, David Tongue. Um Engpässe zu vermeiden, schlägt der ICS vor, ältere Schiffe von der Nachrüstung zu befreien, bis die nächste Klassenerneuerung ansteht.

Bei einigen Schiffen sollte man auf die Verpflichtung ganz verzichten, fordert Tongue. „Die Kosten für ein BWM-System bewegen sich in einer Größenordnung von einer bis fünf Millionen Dollar pro Schiff. Eine solche Investition ist für ältere Schiffe, die sich dem Ende ihres Lebenszyklus nähern, wirtschaftlich nicht sinnvoll“, so Tongue.

EINDRINGLING:

Die Dreikantmuschel überwuchert Konkurrenten in nordamerikanischen Seen.



Der Verband tritt deshalb für eine Altersgrenze von 18 Jahren ein. Da der Anteil dieser Schiffsgeneration an der weltweiten Flotte gering ist, sei das auch umweltpolitisch vertretbar.

Unbeeindruckt von den aktuellen Unsicherheiten sind die USA im vergangenen Juni vorgeprescht und haben die IMO-Ballastwassergrenzwerte zum Gesetz erhoben. Es gilt für alle Schiffe, die in den territorialen Gewässern der USA operieren.

Wachsendes Interesse

Unterdessen kommen die Unternehmen der Zulieferindustrie bei der Lösung der technischen Fragen voran. Die Bremer RWO GmbH etwa, eine Tochter des französischen Wasser-Technologiekonzerns Veolia, arbeitet seit 2003 an der „CleanBallast“-Technologie. Das System ist mittlerweile schon dutzendfach im Einsatz.



ALLESFRESSER:

Der Nordpazifische Seestern bedroht die nordamerikanische Muschelpopulation.

2010 wurde es vom Bundesamt für Seefahrt und Hydrographie zertifiziert, die Anmeldung für die US-Zertifizierung läuft. „Die Konventionen der USA und der IMO für

Ballastwasseraufbereitung sind in diesem Jahr mehr denn je ein wichtiges Thema auf der Agenda der maritimen Kunden“, sagt Peter Wolf, Direktor Sales & Marketing bei RWO. Auch bei Wettbewerbern wie Alfa Laval, Mahle und GEA Westfalia Separator Group beobachtet man ein wachsendes Interesse.

RWO hat kürzlich vier seiner „CleanBallast“-Anlagen an die chinesische Reederei Jiansu New Yangzi geliefert. Auftraggeber ist die Hamburger Reederei Hansa Shipping, die damit vier neue 4.800-TEU-Schiffe ausrüsten lässt. „Die Kombination aus zuverlässiger und redundanter Hochleistungs-Scheibenfiltration gemeinsam mit der speziellen und bewährten elektrochemischen Desinfek-



ERFOLG:
RWO verbucht für sein BWM-System „CleanBallast“ zahlreiche Aufträge aus aller Welt.

VORTEIL:
Das Sicure-System von Siemens lässt sich außer zur Ballastwasserbehandlung auch für die Kühlwasserkreisläufe an Bord nutzen.



Invasion der Fremdlinge

Ballastwasser führt zum ungewollten Transfer von Organismen – etwa der **Dreikantmuschel** (*Dreissena polymorpha*), die ursprünglich aus dem pontokaspischen Raum stammt und heute in den nordamerikanischen Seen Konkurrenten überwuchert und selbst in Wasserversorgungs- und Kühlanlagen eindringt.

Die an den nordatlantischen Küsten der USA heimische **Rippenqualle** (*Mnemiopsis leidyi*) vermehrte sich nach dem Transfer ins Schwarze Meer massenhaft und brachte den Fischern erhebliche Verluste. Der in China, Korea, Russland und Japan beheimatete **Nordpazifische Seestern** (*Asterias amurensis*) bedrohte zunächst in Australien und nunmehr auch in Nordamerika die dortigen Muschelpopulationen.

tion verschafft uns den Vorteil, sogar noch strengere Vorschriften als die der IMO zu erfüllen“, sagt Dejan Golub, Superintendent bei Hansa Shipping.

Hochtief Solutions setzt für sein Windpark-Errichterschiff „Vidar“ auf den BallastMaster ultraV von GEA Westfalia Separator. Er behandelt Ballastwasser mit Filtration und UV-C-Strahlung und hat eine Leistung von 500 Kubikmeter pro Stunde. Das System benötigt keinerlei Chemikalien und ist sowohl zur Installation in Neubauten als auch zur Nachrüstung bestehender Schiffe geeignet.

Eine der wichtigsten Neuerungen in Sachen Umweltschutz an Bord des neuen Hapag-Lloyd-Flaggschiffs „Hamburg Express“ und ihrer kommenden Schwesterschiffe sind die Ballastwasser-Aufbereitungsanlagen des Hamburger Herstellers Mahle Industriefilter. Das System reinigt das Ballastwasser ebenfalls ohne Chemikalien vor Eintritt und vor Austritt aus den Ballastwassertanks und verhindert

durch Filtration und UV-Lichtbehandlung, dass Organismen ungewollt in fremde Ökosysteme einwandern können. „PureBallast 2.0“ heißt die neueste Generation des Systems von Alfa Laval, in das die Erfahrungen aus 100 verkauften Vorgänger-Systemen eingeflossen sind. Einer der Fortschritte: ein kompakterer Seewasserfilter. Dadurch sinkt der Platzbedarf des Systems.

Gewaltige Investitionen

Der Markt ist mächtig in Bewegung – schließlich geht es in den nächsten Jahren um Investitionen in Milliardenhöhe. „Doch wegen der hohen Kosten warten in der aktuell ohnehin schwierigen wirtschaftlichen Situation noch viele Reedereien mit Entscheidungen ab“, sagt VDR-Experte Hintzsche. Möglicherweise gibt es später noch Modifikationen an der Konvention. Allzu viel Zeit bleibt nicht mehr. Laut VDR dürfte die Konvention im Sommer 2014 in Kraft treten. ...

Enge Grenzwerte

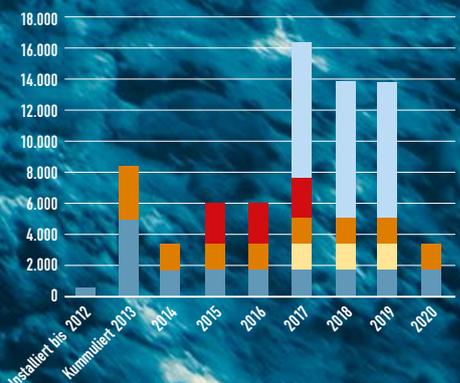
Bisher galt der sogenannte D1-Standard: Danach mussten die Ballastwassertanks auf hoher See gespült werden („Open-Ocean-Exchange“ – Wassertiefe mindestens 200 Meter), um keine Lebewesen aus einer küstennahen Region in die andere zu transportieren. Künftig muss das Wasser durch mechanische (Filter, Membranen), physikalische (UV, Ultraschall) und chemische (Ozon, Chlor, Biozide) Verfahren behandelt werden, ehe es wieder abgelassen wird. Dabei gelten enge Grenzwerte. Nach dem sogenannten D2-Standard dürfen nur weniger als zehn lebende Organismen, die

größer als 50 µm sind, in einem Kubikmeter Ballastwasser sein. Und von Organismen in der Größenklasse von 10 bis 50 µm sind höchstens neun pro Milliliter erlaubt.

Die Verfahren zur Ballastwasseraufbereitung können einzeln oder im Verbund eingesetzt werden. Vielfach werden mechanische Trennprozesse mit physikalischen und chemischen Verfahren kombiniert. Derzeit fehlen noch Langzeitdaten, um die Funktionalität der verschiedenen Technologien und Anlagentypen zu beurteilen. Experten erwarten, dass die IMO auch Standards für Probennahme und Schnellanalytik vorgibt.

BWM: Betroffene Schiffe

■ bestehende Schiffe <1.500 oder > 5.000 m³
■ Neubauten 25.000 m³
■ bestehende Schiffe 1.500 bis 5.000 m³
■ Neubauten < 5.000 m³
■ Neubau zwischen 2009 und 2011, 25.000 m³



„Auf Wachstumskurs“

Michael Ungerer, President AIDA Cruises, über die Kommunikationsinitiative des Verbands der Kreuzfahrtindustrie (CLIA) und aktuelle Herausforderungen für die Branche und sein Unternehmen.

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Ungerer, der internationale Kreuzfahrtverband CLIA hat eine neue Kommunikationsoffensive vorgestellt. Was ist der Hintergrund?

MICHAEL UNGERER: Die Kreuzschiffahrt ist eine faszinierende Urlaubsform, wie es sie so an Land nicht gibt. Wir haben aber gerade im letzten Jahr erfahren müssen, dass sich die Wahrnehmung zum Thema Kreuzfahrt in der Öffentlichkeit verändert hat. Sicherheit und nachhaltiges Wirtschaften spielen eine weitaus größere Rolle.

Mit der Initiative „Cruise Forward“ haben wir innerhalb der CLIA eine globale Plattform für die aktive und offensive Kommunikation mit allen Stakeholdern geschaffen. Hierzu zählen, neben unseren Gästen und Vertretern der Medien, auch unsere Geschäftspartner, politische Entscheidungsträger, NGOs und natürlich unsere Mitarbeiter.

DS: Was sind dabei die inhaltlichen Schwerpunkte?

UNGERER: Natürlich steht die Kommunikation des Erlebnisses Kreuzfahrt oft im Vordergrund. Kreuzfahrtindustrie bietet aber mehr als nur tollen Urlaub. Sie ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und trägt maß-

geblich zur wirtschaftlichen Entwicklung bei: Allein im Jahr 2011 hat die Branche weltweit einen Umsatz von rund 100 Mrd. US-Dollar erwirtschaftet und über 753.000 Arbeitsplätze gesichert. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der kulturelle Austausch. Außerdem unterstützen wir weltweit viele soziale und ökologische Projekte. Alle CLIA-Mitgliedsunternehmen haben sich dazu verpflichtet, Reiseziele und Wasserwege zu erhalten und zu schützen.

DS: Welche Rolle spielt Ihr Unternehmen AIDA Cruises dabei?

UNGERER: Als Marktführer in Deutschland und eines der führenden Kreuzfahrtunternehmen Europas haben wir eine besondere Verantwortung. Wir haben Mitte der 1990er Jahre mit dem AIDA-Konzept den Kreuzfahrtmarkt revolutioniert. Es gelingt uns immer wieder aufs Neue, mit unseren Produktinnovationen neue Trends zu setzen und die Urlaubsform Kreuzfahrt für neue Zielgruppen zu erschließen.

Wir bringen uns aber auch aktiv zu gesellschaftlichen Themen in die CLIA-Initiative „Cruise Forward“ ein. Nachhaltiges Handeln ist für AIDA Cruises eine Frage der Verantwortung. Dies und unser

soziales Engagement sind Grundvoraussetzungen dafür, auch morgen erfolgreich Kreuzfahrten anbieten zu können.

DS: Kreuzfahrten waren lange ein Wachstumstreiber im internationalen Tourismus. Nun scheint sich die Kurve abzuflachen. Was sind die Gründe?

UNGERER: Die Kreuzfahrtindustrie ist auf Wachstumskurs. Wir sind 2012 wieder deutlich schneller als der Markt gewachsen und schauen weiterhin optimistisch in die Zukunft. Allein in diesem Jahr werden, neben unserem jüngsten Flottenmitglied „AIDAstella“, fünf weitere Neubauten weltweit in Dienst gestellt. Glauben Sie mir, keiner meiner Kollegen würde dies tun, wenn er nicht vom Potenzial der Urlaubsform Kreuzfahrt überzeugt wäre.

DS: Diskussion um Umweltschutz, Havarie der „Costa Concordia“. Mit welchen guten Nachrichten können Sie kontern?

UNGERER: Die Kreuzfahrtindustrie ist einer der am stärksten regulierten Wirtschaftsbereiche weltweit – im Hinblick auf die Schiffssicherheit wie in Bezug auf Umweltstandards. Die Branche zeichnet sich durch hohe Sicherheitsstandards aus, dies

CLIA – führender Verband der internationalen Kreuzfahrtbranche

Die Cruise Lines International Association (CLIA) ist der weltweit größte Verband der Kreuzfahrtindustrie mit Vertretungen in Nord- und Südamerika, in Europa, Asien und Australasien. CLIA vertritt u.a. die Interessen von Kreuzfahrtgesellschaften, Reiseveranstaltern, Hafenbehörden und Reisedestinationen gegenüber politischen Entscheidungsträgern. Außerdem engagiert sich CLIA für Schulungen für Reiseveranstalter und ist in Marktfor-

schung und

Marketingkommunikation aktiv, um mehreren Tausend Reiseveranstaltern und ihren Mitarbeitern den Wert und die Attraktivität von Kreuzfahrtreisen näherzubringen. Im CLIA's Associate Member und Executive Partner Programm sind die führenden Liefer- und Dienstleistungsanbieter

der Kreuzfahrtindustrie vertreten, die die Kreuzfahrtanbieter dabei unterstützen, jedes Jahr Millionen Menschen eine sichere, umweltfreundliche und erholsame Urlaubserfahrung zu ermöglichen.

www.cruising.org





hat nicht zuletzt der ADAC in seinem Kreuzfahrttest 2012 bestätigt.

Im Fokus der öffentlichen Diskussionen steht nicht nur die Sicherheitstechnik, sondern auch das Sicherheitsmanagement. Als Reaktion auf die Havarie der „Concordia“ hat die CLIA mit dem „Global Cruise Industry Operational Safety Review“ (OSR) umgehend eine umfassende Sicherheitsüberprüfung aller kritischen menschlichen Faktoren und operativen Aspekte der maritimen Sicherheit initiiert. Als Ergebnis haben wir bereits zahlreiche neue Sicherheitsleitlinien eingeführt – jede von ihnen geht über die strengen internationalen regulatorischen Vorgaben hinaus und wurde von allen CLIA-Mitgliedern übernommen.

Zum Thema Umweltschutz: Wir dokumentieren bereits seit 2007 aktiv und transparent in unserem Nachhaltigkeitsbericht „AIDA cares“ unser Engagement. Auch in diesem Jahr wird es eine neue Ausgabe geben – übrigens nicht auf Papier gedruckt, sondern online verfügbar.

DS: AIDA Cruises hat gerade den jüngsten Neuzugang von der Meyer Werft, die „AIDAstella“, erhalten. Wie geht es weiter mit dem deutschen Marktführer?

UNGERER: „AIDAstella“ ist das zehnte Schiff der AIDA-Flotte und das siebte, das auf der Meyer Werft in Papenburg gebaut wurde. Die nächste Schiffsgeneration 2015/2016 wird auch in Sachen effizienter und umweltschonender Technologie neue Maßstäbe setzen. Dazu nur zwei Stichworte: Weltweit kommt erstmals die MALS-Technologie auf einem Kreuzfahrtschiff zum Einsatz. Außerdem werden unsere Schiffe über Dual-Fuel-Motoren verfügen, die auch den Einsatz von LNG möglich machen. Ich bin überzeugt, wir werden mit unseren Schiffen und der erweiterten Produktvielfalt erneut Vorreiter sein. ...

Vita Michael Ungerer

Michael M. Ungerer (47) hat in Innsbruck und an der London Business School Betriebswirtschaft und Hotel & Tourism Management in Schloss Klessheim studiert. Er bekleidete früh in seiner Karriere führende Positionen in der internationalen Hotellerie und in der Seetouristik.

Im Februar 1997 wechselte Ungerer zu AIDA Cruises und übernahm zunächst die Abteilung Guest Services. Seit 1. Juli

2004 zeichnete er als Senior Vice President Operations von AIDA Cruises u.a. für die Bereiche Marine Operations, Newbuildings, Guest Services, Procurement und Shore Operations sowie AIDA Entertainment verantwortlich.

Seit dem 1. Juli 2012 steht Michael Ungerer als President AIDA Cruises an der Spitze von Deutschlands größter Kreuzfahrtreederei.



Maritime Geschichte aus 3.000 Jahren





WEITBLICK: Auf Deck 6 wird die Entwicklung der Kreuzfahrtschiffe gezeigt.



EINBLICK: Die Exponate der Meeresforschung zeigen auch Funde aus der Tiefsee.

Das Internationale Maritime Museum in Hamburg ist ein absolutes Highlight unter den Schifffahrtsmuseen der Welt. In seiner Schatzkammer hat es die größte Sammlung an Knochenschiffen. Text: Sebastian Meißner

Fotos: Internationales Maritimes Museums Hamburg (4), Mbdortmund, Holger Ellgaard

Mehrere Zehntausende französische Soldaten gerieten während der napoleonischen Kriege zwischen 1799 und 1815 in britische Gefangenschaft. Untergebracht wurden sie in Militärgefängnissen oder auf abgetakelten Segelschiffen, die zunächst vor der Südküste Englands ankerten. Auf engstem Raum und unter furchterlichen Bedingungen sammelten sie Rinderknochen aus den Abfällen, trockneten und bleichten sie – und schufen nur mithilfe einfacher Schnitzmesser aus ihnen fantastische Schiffsmodelle.

Weltweit gibt es heute noch etwa 400 solcher „Prisoner of war models“. Die mit über 30 Modellen größte Sammlung der Welt befindet sich in der sogenannten Schatzkammer des Internationalen Maritimen Museums Hamburg (IMM).

Untergebracht ist das Museum im Kaispeicher B, dem ältesten erhaltenen Bauwerk des Hamburger Hafens aus dem Jahr 1878.

Ausstellung auf zehn Decks

Auf zehn Etagen, die hier Decks genannt werden und jeweils einen eigenen Themenschwerpunkt haben (u.a. Schiffsbau, Handelsschifffahrt, Marinen der Welt), sowie einer Gesamtausstellungsfläche von 12.000 Quadratmetern sind zahlreiche Exponate ausgestellt. Basis des Museums ist die Privatsammlung des Journalisten

und Managers Professor Peter Tamm. Der heute 84-jährige frühere Chef des Axel-Springer-Verlags begann bereits im Alter von sechs Jahren, sich für die Seefahrt zu begeistern. Rund 45.000 kleine (Maßstab 1:1.250) und 1.500 große (Maßstab meist 1:100) Schiffsmodelle, 3.000 Gemälde, 30.000 Bücher und Atlanten, 50.000 Konstruktionspläne vom Beginn der Neuzeit bis zur Moderne können im IMM bewundert werden. Hinzu kommen Waffen, Handwerksgeräte, nautische und Fernmeldegeräten, Möbel, →



MODELL: Das Passagier- und Frachtschiff „Liemba“ verkehrt noch heute auf dem Tanganjikasee. 1913 wurde es als „Dampfschiff Graf Goetzen“ im Ersten Weltkrieg bewaffnet.



HALL OF FAME: Die Büsten vieler berühmter Entdecker (hier: Vasco da Gama) sind ausgestellt.



SAMMLUNG: Mehr als 45.000 solcher Miniaturschiffe sind im Museum ausgestellt.



GRÜNDER: Der Großteil der Exponate stammt aus der Sammlung von Professor Peter Tamm.



AUSZEICHNUNG: Dies ist der Ordensnachlass des Großadmirals Tirpitz.



EXPONAT: Kinder und Jugendliche sind vor allem vom sieben Meter langen Lego-Modell der „Queen Mary 2“ begeistert, das von Museums-maskottchen Käpt'n Kuddel präsentiert wird.



→ Speisekarten, Reedereiporzellan, Silber, Gemälde aus vier Jahrhunderten und über eine Million Fotos.

„Wir sind weltweit das einzige Museum dieser Größenordnung, das eine internationale Ausrichtung hat“, sagt Gerrit Menzel, Historiker und wissenschaftlicher Mitarbeiter des Museums. Zu den Highlights des Hauses zählen auch das in 3.000 Arbeitsstunden von sechs Goldschmieden aus purem Gold gefertigte Schiffsmodell „Santa Maria“ sowie das Keltridge Book – ein Schiffsbaubuch von William Keltridge aus dem Jahr 1684. Beliebt ist auch der Bereich der historischen Marineuniformen und -auszeichnungen, der als einer der bedeutendsten weltweit gilt.

Nautisch geht es auf Deck 1 zu. Hier finden sich Geräte wie Kronenkompass, Lok und Lot und Jakobsstab veranschaulichen, wie Seeleute bis ins 20. Jahrhundert kommunizierten. Hier gibt es außerdem eine öffentlich zugängliche Werkstatt, in dem Restaurateure die Schiffsmodelle instand halten. Und auf Deck 9 können Besucher dabei zuschauen, wie ein dreidimensionales Modell des Hamburger Containerhafens im Maßstab 1:1.250 entsteht.

Anleger vor dem Haus

Mehr als 100.000 Besucher kommen jedes Jahr ins IMM Hamburg. Viele von ihnen kombinieren den Besuch mit einer Hafenrundfahrt. Boote der Maritime Circle Line fahren von den Landungsbrücken bis zum Anleger direkt vor dem Haupteingang des Museums. „Bei uns kommt jeder Gast auf seine Kosten – Seeleute

ebenso wie Touristen und Familien“, sagt Menzel. Für Kinder und Jugendliche können Extraführungen gebucht werden. Die finden ihren Höhepunkt meist vor dem sieben Meter langen Modell der „Queen Mary 2“, das aus mehr als 780.000 Legosteinen zusammengesetzt wurde. Ganz

neu im Angebot: Für alle norddeutschen und sonstigen sprachinteressierten Besucher gibt es Audioguides auf Plattdeutsch. Die Stimmen von Sonja Stein und Erkki Hopf vom traditionsreichen Ohnsorg-Theater leiten die Gäste durch 3000 Jahre Schifffahrtsgeschichte. So lernen Besucher nicht nur Details über die Ausstellungsstücke, sondern im Vorbeigehen gleich noch eine neue Sprache.

Zahlreiche Sonderausstellungen

Immer wieder gibt es im Museum auch Sonderausstellungen. Bislang wurden zum Beispiel die Hamburger Werft Blohm + Voss und die Reederei Hamburg Süd mit einem eigenen Programm gewürdigt.

Auch das Rahmenprogramm des Museums stimmt: Das stilvolle Museumsbistro „Catch of the Day“ sowie das Restaurant „Meerwein“ im Erdgeschoss laden zum Verweilen und zum Blick über die neu errichtete HafenCity ein. Im Museumsshop im Erdgeschoss können Besucher eine Vielzahl von Souvenirs und Bücher erstellen. Auch ein Bildband über die Knochenschiffe wird es dort bald geben.



Internationales Maritimes Museum Hamburg

ADRESSE

Kaispeicher B, Koreastraße 1
20457 Hamburg

EINTRITT 12 Euro, Familien 24 Euro

ÖFFNUNGSZEITEN

Di, Mi, Fr, Sa, So 10-18 h; Do 10-20 h

INTERNET www.imm-hamburg.de



Das nächste Mal gehen wir im Nationalen Schifffahrtsmuseum in Amsterdam vor Anker.

Retter vor dem Rost

Nickelreduzierte Edelstähle können die weitverbreiteten Standard-Austenitstähle unter bestimmten Bedingungen ersetzen. Das zeigt ein Forschungsprojekt, dessen Ergebnisse Andreas Burkert von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) auf der 12. Tagung „Korrosionsschutz in der maritimen Technik“ in Hamburg vorstellte.

Die Schiffbautechnische Gesellschaft, die Gesellschaft für Korrosionsschutz und der Germanische Lloyd veranstalten die Tagungsreihe zum Korrosionsschutz seit 2001. In der Industrie werde man sich des Stellenwerts von Korrosionsschutzstrategien immer bewusster, sagte Daniel Engel vom Beratungsunternehmen Corroconsult und Vorsitzender des Tagungskomitees vor rund 160 Teilnehmern.

Preisdämpfende Wirkung

Die Begriffe Ferrite, Austenite und Duplexstähle kennzeichnen Werkstoffgruppen rostfreier Stähle, auch Edelstähle genannt. Hintergrund des BAM-Forschungsprojektes sind die schwankenden Rohstoffkosten, die über die Legierungszuschläge auf die Edelstahlpreise durchschlagen. „Insgesamt zeigen die Preise eine steigende Tendenz“, sagte Burkert. Vielfach eingesetzte Standardaustenite zeichnen sich durch einen relativ hohen Nickelgehalt aus. „Dadurch

12. Korrosionsschutztagung: Experten präsentieren neue Forschungsergebnisse in Sachen maritimer Korrosionsschutz.

kommt es hier zu äußerst volatilen Legierungszuschlägen.“ Entscheidend sei das Element Nickel, so Burkert. Der Einsatz von nickelreduzierten Stählen könne daher die Preise stabilisieren und in technischer Hinsicht den Korrosionsschutz erhöhen.

Thomas Hentschel von der Hydro Aluminium Rolled Products GmbH zeigte, dass Aluminium in vielen Fällen ohne Oberflächenbeschichtung eingesetzt werden könne. Es weise durch seine natürliche Oxidschicht eine hervorragende Korrosionsbeständigkeit auf. „Es kommt zu keinem flächigen, sondern nur zu einem lokalen Korrosionsangriff“, erklärte Hentschel, „die Angriffstiefe nimmt aber nach einigen Jahren Freibewitterung nicht mehr zu.“ Außerdem sprächen Leichtbau, Recyclingfähigkeit und Umformbarkeit für Aluminium als maritimen Konstruktionswerkstoff.

Gleich zwei Beiträge befassten sich mit thermoplastischen Pulverbeschichtun-

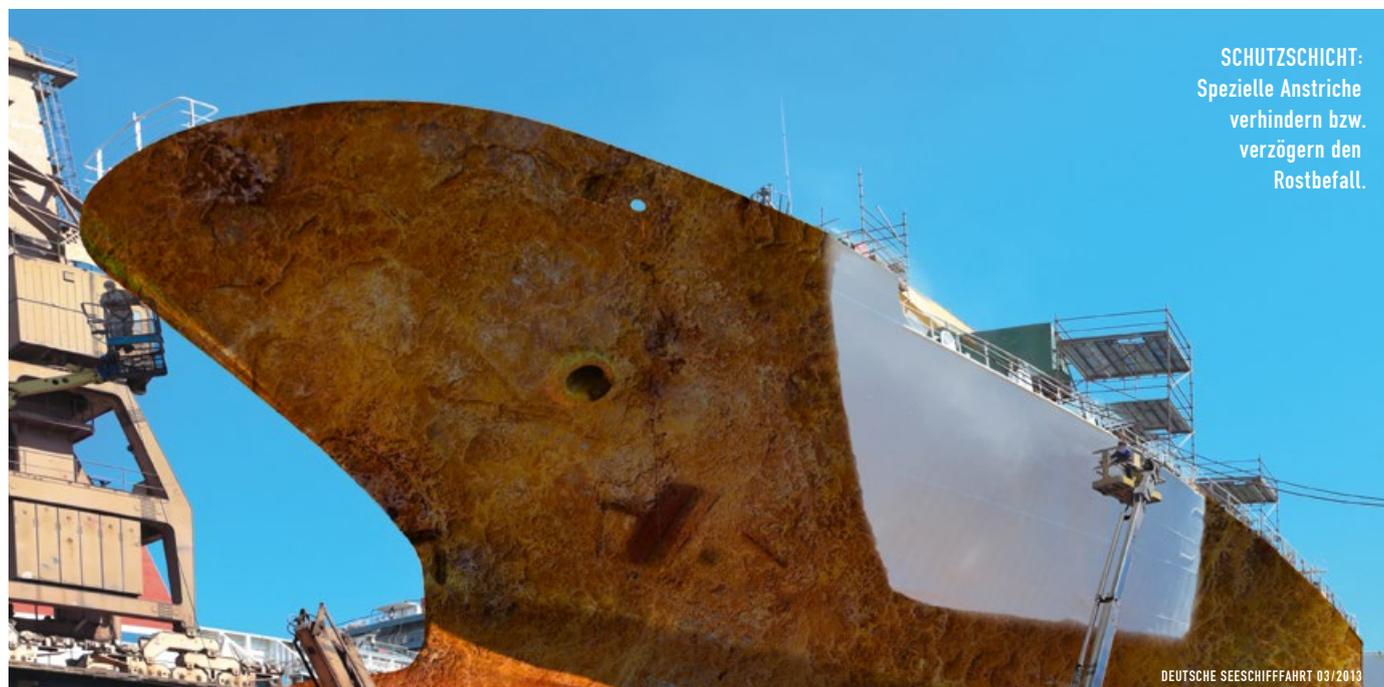
gen. Corinne Dziekan von Dupont Performance Coating und Raf Van Os von Van Os-Duracoat n.v. erläuterten die Chemie der Thermoplaste und zeigten Anwendungsbeispiele. Im maritimen Bereich sind bislang Nasslackbeschichtungen die Regel. „Thermoplastische Kunststoffe sind leider bis jetzt ziemlich unbekannt geblieben“, sagte Van Os. Dabei böten diese Kunststoffe Vorteile in Sachen Korrosionsschutz, Umweltverträglichkeit und Lebensdauer.

Anpassung der Norm

Neue Abrostungsraten hat Günter Binder, Bundesanstalt für Wasserbau, für natürlich vorkommende Gewässer ermittelt. Resultat: „Die in DIN 50929 beschriebenen Abrostungsraten sind zu hoch.“ Binder empfahl weitere Forschungsvorhaben, um Diskrepanzen zu klären.

Torsten Krebs stellte in seinem Beitrag eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verschiedener kathodischer Korrosionsschutzsysteme vor. Er plädierte dafür, nicht die Investitionskosten, sondern eine Gesamtkostenrechnung über die gesamte Lebensdauer für die Entscheidung heranzuziehen.

Michael Kühnel, der beim GL die Abteilung Werkstoffe und Korrosionsschutz leitet, erklärte das umfassende Anforderungsprofil der neuen Norm DIN EN 1090 (Korrosionsschutz an Stahltragwerken). ■



SCHUTZSCHICHT:
Spezielle Anstriche
verhindern bzw.
verzögern den
Rostbefall.

Neue Schiffe



KATHARINA SCHEPERS

IMO-NUMMER	9584865
REEDEREI	HS Schifffahrts GmbH, Haren
FLAGGE	Zypern
ABLIEFERUNG	06/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	10.318 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	13.031 TDW
LADEKAPAZITÄT	1.036 TEU (250 Reefer)
WERFT	Sainty Yizheng (CHN)
LÄNGE	151,72 m
BREITE	23,40 m
TIEFGANG	8 m
MOTOR	MAN-B&W 8L48/60B
LEISTUNG	9.600 kW
GESCHWINDIGK.	18,5 Knoten
KLASSE	Bureau Veritas



POLARIS J



IMO-NUMMER	9457000	WERFT	Hyundai, Samho (KOR)
REEDEREI	Jüngerhans	LÄNGE	249,10 m
FLAGGE	Liberia	BREITE	37,40 m
ABLIEFERUNG	03/2012	TIEFGANG	13,50 m
TYP	Containerschiff	MOTOR	Hyundai-B&W 6S80ME-C9 I
TONNAGE	50.885 BRZ	LEISTUNG	27.060 kW
TRAGFÄHIGKEIT	61.962 TDW	GESCHWINDIGKEIT	21,6 Knoten
LADEKAPAZITÄT	4.644 TEU (560 Reefer)	KLASSE	Germanischer Lloyd



RHOGAS

IMO-NUMMER	9618848	TONNAGE	8.009 BRZ	BREITE	19,23 m
REEDEREI	Sloman Neptun Schifffahrt	TRAGFÄHIGKEIT	8.643 TDW	TIEFGANG	8,45 m
CHARTERER	Unigas International (NL)	LADEKAPAZITÄT	6.896 m³	MOTOR	MAN-B&W 6S40ME-B9
FLAGGE	Antigua & Barbuda	WERFT	STX Offshore & Shipbuilding	LEISTUNG	6.810 kW
ABLIEFERUNG	09/2012		Busan (KOR)	GESCHWINDIGKEIT	15,5 Knoten
TYP	LP6-Tanker	LÄNGE	113 m	KLASSE	Det Norske Veritas



MSC VIGO

IMO-NUMMER	9480227
REEDEREI	Claus-Peter Offen
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	02/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	61.870 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	73.840 TDW
LADEKAPAZITÄT	5.550 TEU (1.365 Reefer)
WERFT	Daewoo-Mangalia Heavy Industries (ROM)
LÄNGE	270,41 m
BREITE	40 m
TIEFGANG	13,5 m
MOTOR	MAN-B&W 7K98MC-C
LEISTUNG	42.140 kW
GESCHWINDIGKEIT	23,2 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



MOL GROWTH

IMO-NUMMER	9535204
REEDEREI	Schulte Group
FLAGGE	Hongkong
ABLIEFERUNG	06/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	59.176 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	71.339 TDW
LADEKAPAZITÄT	5.605 TEU (800 Reefer)
WERFT	Hyundai Samho (KOR)
LÄNGE	275 m
BREITE	40 m
TIEFGANG	14 m
MOTOR	MAN-B&W 8K98ME
LEISTUNG	44.900 kW
GESCHWINDIGKEIT	23,7 Knoten
KLASSE	Det Norske Veritas

Fotos: Hasenpusch

Umzug ins Glück

Auf einem alten Frachtensegler in der Hamburger HafenCity hat Thomas Wiesenthal seinen Traum von einem „Stickschiff“ verwirklicht. Und würde am liebsten damit lossegeln. Text: Sebastian Meißner

Thomas Wiesenthal ist schon immer seinem Herzen gefolgt. So war es vor vielen Jahren, als der gebürtige Lohbrügger der Liebe wegen von Hamburg in die hessische Kleinstadt Linsengericht gezogen ist. Und so war es auch, als der 47-Jährige vor anderthalb Jahren wieder zurückzog. Diesmal jedoch spielte auch der Zufall eine große Rolle – und eine Notiz seiner Frau Manuela Weiß.

Bei einem Hamburg-Besuch verbrachte das Paar mit Sohn Domenic eine gemeinsame Nacht in einer Koje des Bed & Breakfast-Schiffes „Pipilotta“, einem 107 Jahre alten ehemaligen Frachtensegler, der im Traditionsschiffshafen mitten in der HafenCity liegt. „Für meine Frau war es Liebe auf den ersten Blick“, sagt Wiesenthal. Ins Gästebuch des schwimmenden Hotels schrieb sie, dass sie am liebsten dauerhaft auf dem Segler leben möchte, so gut habe ihr der Aufenthalt an Bord gefallen.

Anruf von der „Pipilotta“

Entsprechend groß war die Freude, als wenige Wochen später der Eigentümer der

„Pipilotta“ anrief: Das Schiff sei zu kaufen. „Obwohl wir eigentlich klassische Landratten sind, mussten wir nicht lange überlegen“, sagt Wiesenthal. Unklar war jedoch, ob das Paar an Bord auch seiner Arbeit würde nachgehen können. „Ich bin Sticker und arbeite mit hochmodernen, computergesteuerten Stickmaschinen. Bevor wir endgültig zustimmen konnten, mussten wir zunächst testen, ob wir unsere drei Maschinen überhaupt an Bord bekommen, ob sie dort sauber arbeiten und wie laut es ist, wenn sie laufen“, so Wiesenthal.

Als der Test und die Gespräche mit Bank, HafenCity GmbH und Behörden erfolgreich verlaufen waren, machte das Paar seinen Traum wahr – und enterte das inzwischen auf „Anna Johanna“ umgetaufte Segelschiff. Gebaut wurde es 1906 ohne Maschine als einmastiger Gaffelkutter. Der 160-PS-Hilfsmotor wurde erst viele Jahre später nachgerüstet. Auf rund 25 m Länge und 5 m Breite stehen Wiesenthal und seiner Familie rund 100 m² Wohnfläche zur

Verfügung: fünf Kabinen, ein Badezimmer und eine Wohnküche mit Holzofen.

Der separate Arbeitsraum beherbergt momentan drei Stickmaschinen. Schon bald könnten es mehr werden, denn das Geschäft läuft gut. „Wir sind gut aufgenommen worden in Hamburg und haben jetzt auch viele neue Kunden aus dem maritimen Bereich“, freut sich Wiesenthal. Rasend schnell stickt er Firmen- und Verbandslogos mit bis zu 16 Farben auf Jacken, Mützen oder Arbeitskleidung. Wiesenthal verkauft aber auch Stickmaschinen – und führt an Bord seines „Stickschiffs“ Schulungen für die anspruchsvollen Apparate durch.



Schritt für Schritt zur Seetauglichkeit

Die ersten Tage im neuen Heim waren für die Familie gewöhnungsbedürftig. „An Land sind wir anfangs immer sehr breitbeinig gelaufen, und im Supermarkt kam es schon mal vor, dass die Regale vor unseren Augen zu wackeln angingen. Aber das hat sich längst gelegt“, lacht Wiesenthal. Den Umzug aufs Wasser bezeichnen sie als besten Entschluss ihres Lebens. „Wir wollen nicht mehr an Land leben“, sagt Wiesenthal.

Im Gegenteil: Das Schiff soll nun Schritt für Schritt seetauglich gemacht werden. Möglichst bald soll die „Anna Johanna“ fahren. „Mein Traum ist es, mit unserem Stickschiff im Hafen von Bonifacio einzulaufen“, sagt Wiesenthal. Und dass sie ihre Träume wahr machen kann, hat die Familie ja bereits bewiesen.

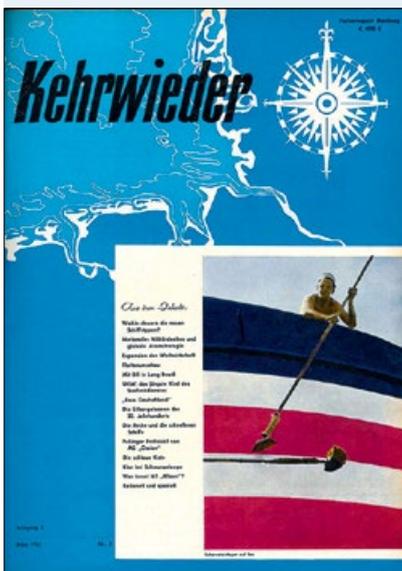


STICKSCHIFF: Thomas Wiesenthal lebt und arbeitet an Bord der „Anna Johanna“.

Foto: dpa/picture alliance

Das jüngste Kind des Seefunks

UKW als das jüngste Kind des Seefunkdienstes wird ausführlich erklärt. Die neuen Schiffstypen entwickeln sich rasanter als die maritimen Berufstypen.



Aus dem Inhalt

Wohin steuern die neuen Schiffstypen?
Nationales Militärdenken und globale
Atomstrategie
Expansion der Weltwirtschaft
Flottenumschau
Mit Bill in Long Beach
UKW, das jüngste Kind des Seefunk-
dienstes
„Esso Deutschland“
Die Silbergaleonen des
20. Jahrhunderts
Die Arche und die schnelleren Schiffe
Pekinger Protokoll von MS „Ossian“
Die schlaue Kiste
Klar bei Schmunzelauge
Wer kennt MS „Alleen“?
Rationell und speziell

Der Mensch sei schneller „in der Erschaffung neuer Maschinentypen als in der Entwicklung der (seemännischen) Berufstypen, die in der Lage sind, mit diesen Maschinentypen fertigzuwerden“, moniert der Mann am Peilkompass, denn nun würden „technische Spezialseeleute“ gebraucht. Die Frage, ob man in die neuen Schiffstypen investieren sollte, werde so für viele herkömmliche Reedereien zur Hamletfrage.

International: Frankreichs Präsident de Gaulle und die USA stehen sich mit ihren Positionen zum traditionell nationalen Militärdenken und der globalen Atomstrategie konträr gegenüber. Die Expansion der Weltwirtschaft als Humus der Seeschifffahrt wird ausführlich referiert. Allerdings beseitige der ständige Anstieg des Warenaustausches zwischen den Volkswirtschaften nicht die seit „fünf Jahren herrschende Depression der Frachtraten“. Die erste schwedische Frau Steuerfrau Berit J. ist Mutter dreier Kinder, hat ihr Patent auf kleiner Fahrt in Göteborg erworben. Sie darf Schiffe unter 100 BRT führen. Der Amerikaner Bill beeindruckt deutsche Seeleute mit seiner Haartracht und Saloppheit sowie seinem Gebaren auf einem Abenteuerstreifzug an Land durch Long Beach (Foto u.).

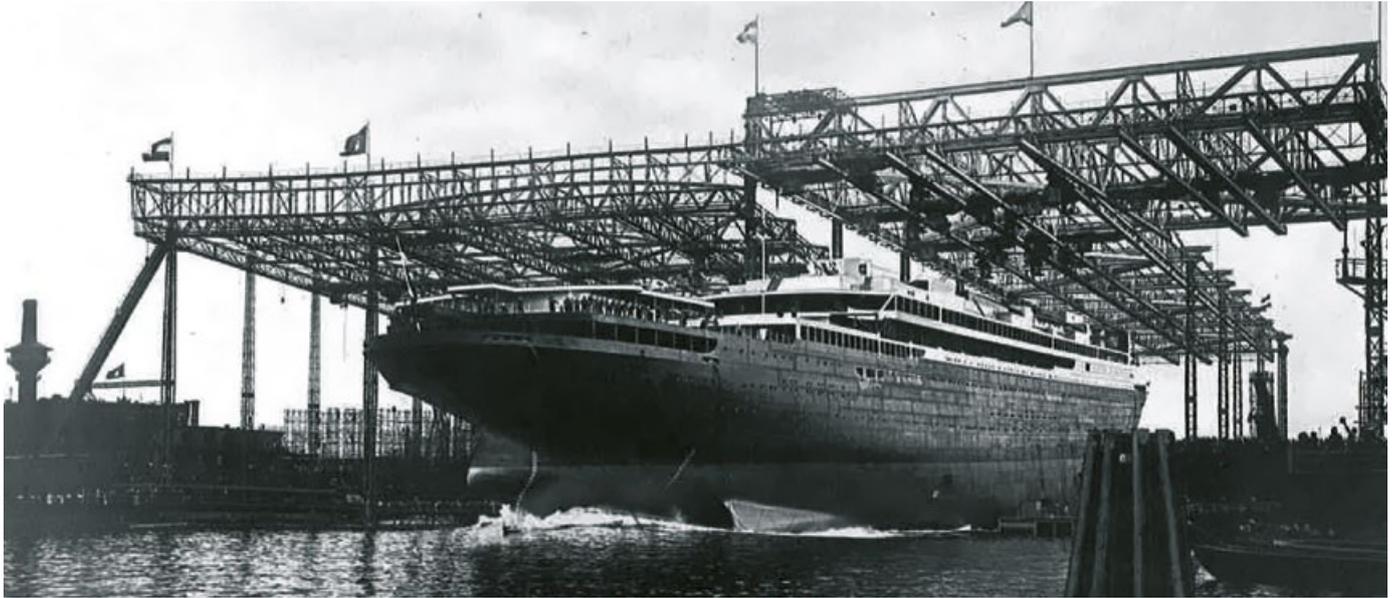
Autor Rolf Westendorf schildert detailliert die Entwicklung des UKW-Funks als „jüngstes Kind des Seefunks“ seit Erfindung des drahtlosen Nachrichtenverkehrs vor 60 Jahren. Im Hamburger Hafen fällt am 26. Februar der Zeitball- und Kugelturm, und der größte deutsche Tanker „Esso Deutschland“ läuft bei den Howaldtswerken vom Stapel (s. Foto o. u. M.).

Die ganze Ausgabe: www.reederverband.de



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen



MEILENSTEIN: Stapellauf des damals größten Passagierschiffes der Welt, der 277 m langen „Imperator“ (zu Ehren Kaiser Wilhelms II.) auf der Vulcanwerft im Mai 1912. Das Schiff war nur wegen der Galionsfigur, eines Adlers, 2,70 Meter länger als das britische Konkurrenzschiff „Aquitania“.

Vom Urstrom zum Taufbecken

Die Elbe ist 1.100 Kilometer lang, hat 70 direkte Zuflüsse, fädelt so bekannte und schöne Städte wie Dresden, Wittenberg, Dessau, Stade, Glückstadt und allen voran Hamburg auf ihre Ufersäume. Die vierte Ausgabe von „Hamburg Szene Geschichte“ widmet sich den gegensätzlichen Polen dieses identitätsstiftenden Flusses.

Die Herausgeber begründen ihr Konzept: Der Fluss kann Menschen trennen oder verbinden, hat zwei gegenüberliegende Ufer, eine Quelle und eine Mündung, man fährt oder schwimmt mit dem Strom oder gegen ihn. So beginnt das Heft mit der künstlerischen Inspiration der Elbe und leitet von da über zur geschichtlichen Entwicklung vom Urstrom zur Wasserstraße.

Zahlreiche Karten und fotografische Abbildungen erzählen vom Kampf der Hamburger Kaufleute um die Vorherrschaft auf dem Fluss bis

zur Entstehung einer neuzeitlichen industriellen Handelsstraße. Historische, teils verblüffende, teils amüsante Aufnahmen vom Alltag bezeugen die Anziehungskraft auf Fischer, Reeder, Händler, Schiffbaubetriebe, aber auch Erholungssuchende. Die Schattenseiten der Geschichte werden nicht verborgen: Für fünf Millionen Transitreisende war Hamburg einer der größten Auswandererhäfen, die ersten Kilometer legten sie auf der Elbe zurück. Ein weiterer Aspekt ist der Kampf der Umweltbewegung gegen die Verschmutzung der Elbe. Eine Farbaufnahme vom Zusammenfluss von Elbe und Moldau in Mělník nördlich von Prag setzt schließlich einen romantischen Schlusspunkt.

SZENE Hamburg Special Geschichte, Ausgabe 4:
Die Elbe. Biografie eines Flusses. 98 S., Broschur.
ISSN: 4-192219-206505-04. Preis: 6,50 Euro.



IDYLLE: Der beschauliche Zusammenfluss von Elbe und Moldau nördlich von Prag – ein romantischer Abschluss des Heftes.



STRANDSPASS: Ausgelassenes sommerliches Badevergnügen in Oevelgönne – noch in traditioneller Kleiderordnung.



KARTENSPIEL: Verantwortung braucht Entspannung – geruhsame Mittagspause in der Lotsenstube inklusive Patience.

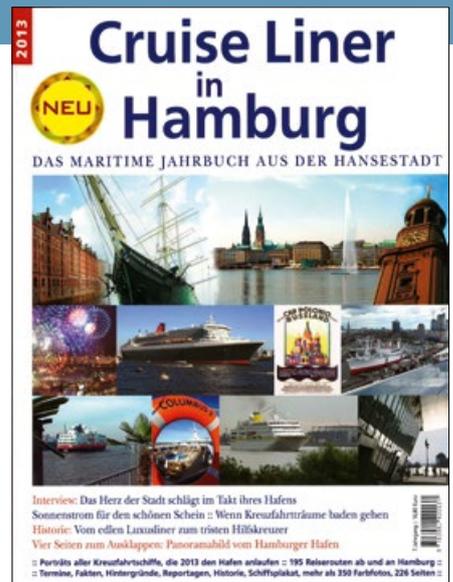
Grandiose Kulisse

Das maritime Jahrbuch der Hansestadt bietet auf 226 Seiten Porträts sämtlicher Kreuzfahrtschiffe mit 195 Reiserouten von und nach Hamburg. Hinzu kommen Beiträge zur Historie, Reportagen, Termine, Fakten und Hintergründe zur Branche und ihrem Hamburger Umfeld.

Mehr als 350 Farbfotos begleiten die beschriebenen Serviceangebote der Reedereien und zeigen die Giganten der Meere vor der Kulisse des Hamburger Hafens und der

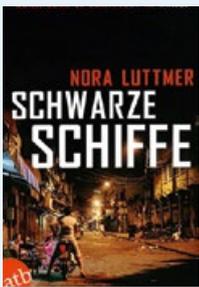
HafenCity. Da bleiben wirklich keine Wünsche offen. Auch Informationen rund um die Ausbildung im Cruise Management in Hamburg sowie Initiativen und Lösungsansätze in Sachen Umweltschutz werden vorgestellt. Der Knüller: das ausklappbare Schiffsplakat.

Werner Wassmann, Susanne Opatz:
Cruise Liner in Hamburg 2013. Das maritime Jahrbuch aus der Hansestadt. 226 S., Broschur.
ISBN: 978-3-98114001-3-7. Preis: 14,80 Euro



2013
NEU
Cruise Liner in Hamburg
DAS MARITIME JAHRBUCH AUS DER HANSESTADT
Interview: Das Herz der Stadt schlägt im Takt ihres Hafens
Sonnenstrom für den schönen Schein: Wenn Kreuzfahrträume baden gehen
Historie: Vom edlen Luxusliner zum trägen Hilfskreuzer
Vier Seiten zum Ausklappen: Panorambild vom Hamburger Hafen
Porträts aller Kreuzfahrtschiffe, die 2013 den Hafen anlaufen: 195 Reiserouten ab und an Hamburg
Termine, Fakten, Hintergründe, Reportagen, Historie, Schiffsplakat, mehr als 350 Farbfotos, 226 Seiten

Vespafahrer in Hanoi



Kommissar Ly ermittelt in Hanoi gegen Korruption und Verbrechen. Die Südostasienskundlerin Nora Luttmer verwebt real selbst erlebte Stätten

in Vietnam zu ihrem ersten Krimi.

Eine junge Frau mit symbolischer Tätowierung wird tot aufgefunden, ein Mädchen verschwindet. Spuren führen zu Hai Au, der offenbar beste Verbindungen in die saubere Gesellschaft pflegt. Ein Einblick in das moderne Vietnam.

Nora Luttmer: Schwarze Schiffe. Kommissar Ly ermittelt in Hanoi. 233 S., Broschur.
ISBN: 978-3-7466-2907-0. 9,99 Euro

See- und Tiefgang

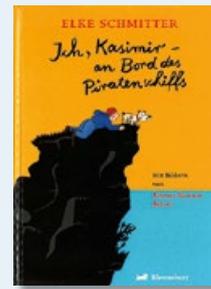


Jan fährt wie sein Vater zur See. In Bremen lernt er die schöne Benny kennen, weiß aber nicht, dass sie die Tochter seines Reeders ist.

Gemeinsam mit dem Senior entwickelt er einen neuen Schiffstyp. Der fährt erfolgreich, wird aber von einem anderen Frachter gerammt und sinkt. Lammers erzählt eine spannende Saga rund um eine Reederei, eine Familie und das Meer. Sprachlich sehr plastisch und kompakt.

Uwe Lammers: Der Seemann. Roman. 250 S., gebunden.
ISBN: 978-3-943425-16-1. 16,80 Euro.

Stolz, aber nicht ganz frei



Kasimir wohnt an der Nordsee. Eines Tages schaukelt direkt vor seiner Nase ein Piratenschiff im flachen Wasser.

Die Piraten sehen furchterregend aus, sprechen Englisch, nur der Kapitän spricht Deutsch. Kasimir muss mit auf eine Weltreise, darf lange nicht an Deck. Aber schließlich wird er die rechte Hand des Kapitäns. Bei allen Abenteuern beschleicht ihn das Heimweh. Zum Glück lernt er navigieren...

Elke Schmitter: Ich, Kasimir - an Bord des Piratenschiffs. 160 S., geb. Leser von 6 bis 8 Jahren. ISBN: 978-3-8270-5368-8. 14,90 Euro.

ANZEIGE

Kalender

MÄRZ 2013



Sichere Navigation in der Nordsee

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Nordseeraum hat sich das EU-Projekt ACCSEAS auf die Fahne geschrieben. Das Akronym steht für „Accessibility for Shipping, Efficiency Advantages and Sustainability“ – Erreichbarkeit für Schifffahrt, Effizienzvorteile und Nachhaltigkeit. Im Mittelpunkt des Projekts stehen die Harmonisierung und der elektronische Austausch von nautischen Verkehrsinformationen in Nordeuropa. Auch die zunehmenden Offshore-Aktivitäten in der Region müssen dabei berücksichtigt werden. Anfang März kommen die Projektteilnehmer zu ihrer ersten Konferenz in Flensburg zusammen.

05.-07.03. FLENSBURG

Accessibility for Shipping, Efficiency Advantages and Sustainability Conference www.accseas.eu

MÄRZ

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

04./05.03. ACCRA (Ghana)
Africa Ports, Logistics and Supply Chain
www.magenta-global.com

sg04./05.03. DUBAI (Ver. Arab. Emir.)
Ship Recycling Forum 2013
www.nhstevents.com

05./06.03. AMSTERDAM (Niederlande)
Bunkering in Europe
www.bunkeringineurope.com

05./06.03. LONDON (Großbritannien)
Terminal Management and Planning Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

05.-07.03. AMSTERDAM (Niederlande)
European Fuels Conference
www.wraconferences.com

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

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

06.03. DUBAI (Ver. Arab. Emir.)
Gulf Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

06.03. JAKARTA (Indonesien)
Mare Maritime Indonesia 2013 Forum
www.mareforum.com

06./07.03. HOUSTON (USA)
Offshore Support Vessel North America
www.informamaritimeevents.com

06./07.03. LONDON (Großbritannien)
FPSO Vessel Conference
www.wplgroup.com

06.-08.03. OXFORD (Großbritannien)
The Oxford Bunker Course (Advanced)
www.petrospot.com

07./08.03. LONDON (Großbritannien)
Annual Marine Propulsion Conference
www.rivieramm.com

11./12.03. LONDON (Großbritannien)
OSV Chartering Contract Management Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

11.-13.03. LONDON (Großbritannien)
Cargo Claims – A Practical Guide
www.lloydsmaritimeacademy.com

11.-14.03. MIAMI (USA)
Cruise Shipping Miami
www.cruiseshippingevents.com

12./13.03. LONDON (Großbritannien)
Chemical & Product Tanker Conference
www.navigateevents.com

12./13.03. MONTREAL (Kanada)
Polar Shipping Summit
www.wplgroup.com

12.-14.03. DOHAR (QA)
World Cargo Symposium 2013
www.iata.org

12.-14.03. HAMBURG
Green Ship Technology
www.informamaritimeevents.com

12.-14.03. HONG KONG
Bulk Ports & Technology: Asia
www.tocevents-asia.com

12.-15.03. SHANGHAI (China)
Breakbulk China
www.breakbulk.com

13.-14.03. BREMEN
Bremer Schifffahrtkongress
www.bremer-schifffahrtkongress.de

14.03. MEMPHIS (USA)
Ag Shipper Workshop
www.agtrans.org

14./15.03. ISTANBUL (Türkei)
Annual Port Expansion Summit
www.portexpansionsummit.com

18.-20.03. STAMFORD (USA)
CMA Shipping 2013
www.shipping2013.com

19.03. HONGKONG (China)
Hong Kong Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

19.03. HAMBURG
„Wohin steuert die deutsche Schifffahrtspolitik?“
www.nautischer-verein-hamburg.de

19./20.03. ABU DHABI (Ver. Arab. Em.)
World Ports & Trade Summit
www.worldportsandtrade.com

19./20.03. LONDON (Großbritannien)
Bunkering and Infrastructure for LNG Fuelled Vessels
www.lloydsmaritimeacademy.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 Holtmann
(Versicherungen)

Anzeigen:
JDB Media GmbH
Laura Meyer-Anaya
Tel.: 040 - 46 88 32 57,
meyeranaya@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2013

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

Feldstraße 23
23858 Reinfeld
Tel.: +49 4533 2077- 12
Fax: +49 4533 2077- 21
E-Mail: abo@deutsche-seeschiffahrt.de

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

Lithografie: Stiedenrod

Titelbild: Peter Andryszak

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

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

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

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

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



Wir machen auf!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder