

# DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

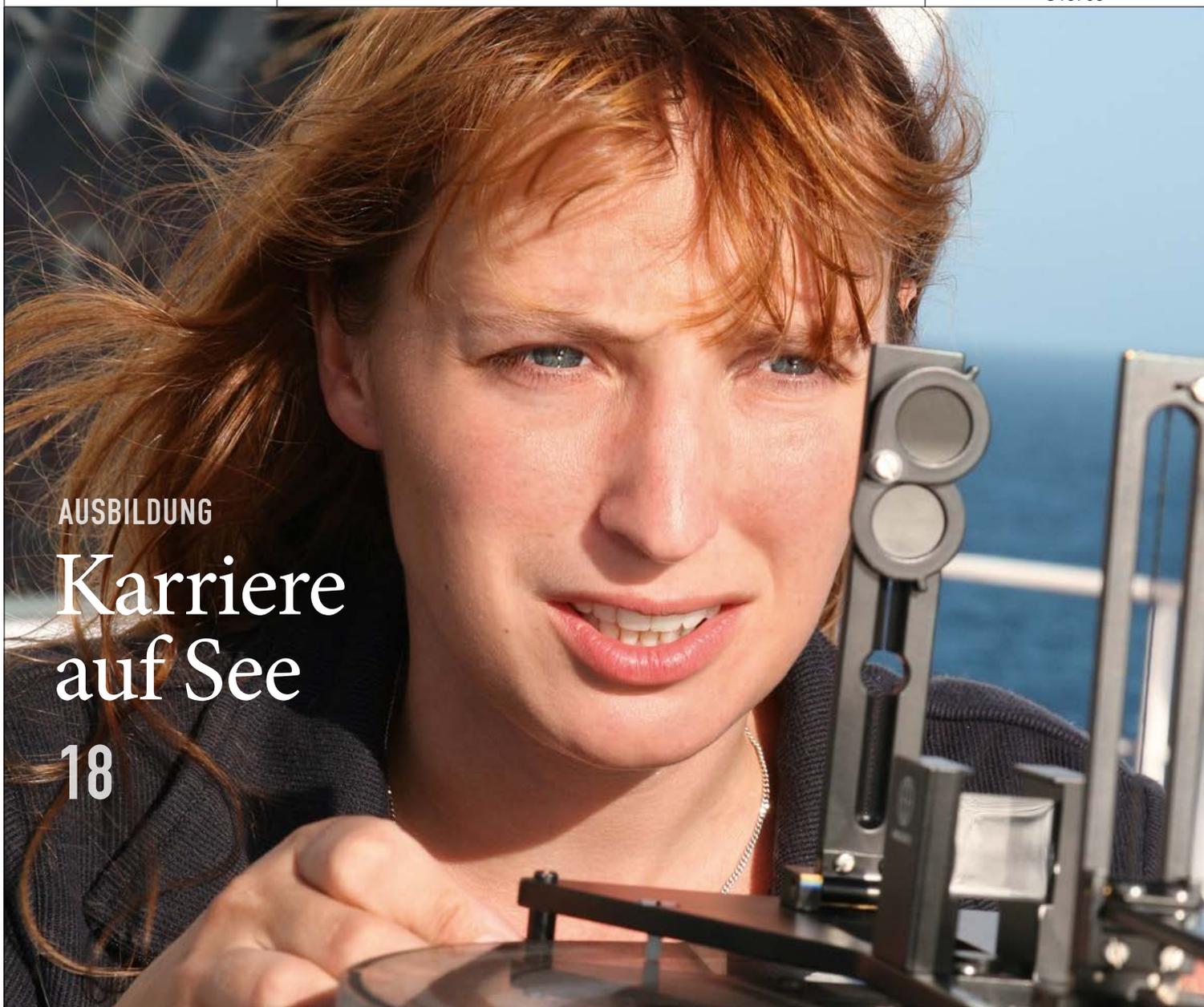
APRIL 2013

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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



C13703



AUSBILDUNG

## Karriere auf See

18

SCHIFFFAHRTSPOLITIK

Nationale Maritime Konferenz: Die Position der deutschen Reeder

14

FINANZIERUNG

Marine Money: Expertendebatte zum Markt

40

UMWELT

LNG-Antrieb: Infrastruktur als Nadelöhr

54

ANZEIGE

## Von notwendigen Reformen, attraktiven Karrierewegen und gelebtem Umweltschutz



Der maritime Standort Deutschland steht unter Druck. Die jahrelange Krise auf den Schiffahrtsmärkten setzt den Reedereien zu, die Banken kehren der Branche den Rücken, der deutsche Schiffbau ist nur noch ein Schatten seiner selbst. Doch die Bedeutung des maritimen Clusters für die Exportnation Deutschland ist nicht zu überschätzen. Weil das auch die Politik weiß, gibt es seit 2000 die Nationale Maritime Konferenz. Die achte findet in diesen Tagen in Kiel statt. Im Interview formuliert VDR-Präsident Michael Behrendt die Forderungen der Reeder an die Politik. Vordringliches Ziel: gemeinsam **Ausbildung und Beschäftigung in der Branche** zu sichern – an Bord wie an Land (s. S. 14).

Um das Thema Ausbildung geht es auch in unserer Titelgeschichte. Voraussetzungen, Ausbildungsgänge, Karrierewege: Die Faszination, die von Berufen in der Seeschifffahrt ausgeht, ist ungebrochen. **Die Reeder engagieren sich für eine solide Ausbildung**, weil sie wissen, wie wichtig qualifiziertes Personal ist – das zeigen beispielhaft die Reedereien Hamburg Süd und Hartmann, die gerade erst zu „Exzellenten Ausbildungsbetrieben 2013“ gekürt wurden (ab S. 18)

Die Zukunft im Blick: Das haben innovative Reedereien gemeinsam mit Experten der Klassifikationsgesellschaften und Motorenhersteller, die das Thema LNG vorantreiben. Der saubere Schiffsbrennstoff könnte es der Branche erleichtern, den internationalen Umweltregularien entgegenzukommen. Doch die Investitionskosten sind hoch, und noch fehlt insbesondere **für größere Schiffe die passende LNG-Infrastruktur** (s. S. 54).

Der Blick nach vorn bestimmt das Handeln der Akteure in der maritimen Wirtschaft: Hamburg Süd **zeigt in ihrem Responsibility Report** (s. S. 50), wie sich mit technischen Maßnahmen Effizienz und Umweltfreundlichkeit einer Flotte nachhaltig verbessern lassen, E.R. Schifffahrt hat mit dem Know-how seiner Experten dazu beigetragen, **Testfahrten von Neubauten zu optimieren** (s. S. 52) – ein wichtiger Beitrag zu mehr Sicherheit auf See.

Beispiele, die deutlich machen, wie dynamisch die Branche ist – trotz der Herausforderungen durch die Dauerkrise.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Dr. Dirk Max Johns  
Chefredakteur

# Inhalt 04/2013



## ... 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 INTERVIEW**  
VDR-Präsident Michael Behrendt zu den Positionen der Reeder auf der Nationalen Maritimen Konferenz
- ▶ **18 AUSBILDUNG**  
Karriere auf See: Die Voraussetzungen, die Laufbahnen, die Chancen
- 26 SEEARBEITSRECHT**  
ILO-Direktorin Doumbia-Henry über die Maritime Labour Convention
- 28 EU-POLITIK**  
FDP-Europaparlamentarier Holger Kraher über maritimen Umweltschutz
- 32 SEERECHT**  
Fachleute debattieren über rechtliche Fragen der internationalen Schifffahrt

## ... LOGISTIK & FINANZEN

- 34 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 36 SICHERHEIT**  
Die Rettungsmanager: Zehn Jahre Havariekommando
- 38 INFRASTRUKTUR**  
Europas größte Klappbrücke im Bau
- ▶ **40 FINANZIERUNG**  
Marine Money: Experten diskutieren aktuelle Finanzierungsthemen
- 42 STUDIE**  
Schiffsverkäufe im Trend
- 43 FONDS-MELDUNGEN**  
Neues von den Emissionshäusern

... LOGISTIK & FINANZEN

- 44 INDIZES**  
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 46 VERSICHERUNGEN**  
Namen und Nachrichten

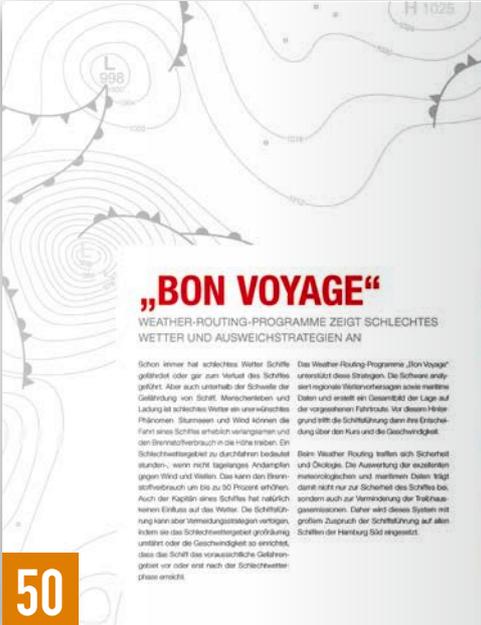
... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**  
Neues aus der Umwelt
- 50 UNTERNEHMENSVERANTWORTUNG**  
Die Hamburg Süd legt ihren ersten „Responsibility Report“ vor
- 52 PROBEFAHRT**  
Experten haben die Regeln für Testfahrten weiterentwickelt
- ▶ **54 SCHIFFSANTRIEB**  
LNG als Brennstoff:  
Herausforderung Infrastruktur
- 58 SERIE**  
Maritime Museen, Teil 6:  
Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam
- 60 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**  
VC-Fahrerin Denise Köhler transportiert Container an die Kaikante
- 63 KEHRWIEDER**  
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



### „BON VOYAGE“

WEATHER-ROUTING-PROGRAMME ZEIGT SCHLECHTES WETTER UND AUSWEICHSTRATEGIEN AN

Schon immer hat schlechtes Wetter Schiffe gefährdet oder gar zum Verlust des Schiffes geführt. Aber auch unterhalb der Schwelle der Geduld von Schiff, Mannschaft und Ladung ist schlechtes Wetter ein unvermeidliches Phänomen. Stürme und Wind können die Fahrt eines Schiffes erheblich verzögern und den Brennstoffverbrauch in die Höhe treiben. Ein Schichtwettergebiet zu durchfahren bedeutet ebenfalls, wenn nicht leichten, Anstrengungen gegen Wind und Wellen. Das kann den Brennstoffverbrauch um bis zu 50 Prozent erhöhen. Auch der Kapitän eines Schiffes hat natürlich seinen Einfluss auf das Wetter. Die Schiffsführung kann über Vermeidungsbereichen verfügen, indem sie die Schichtwettergebiete großräumig umfährt oder die Geschwindigkeit so einstellt, dass die Schiffe das voraussichtliche Gefahrengebiet vor oder erst nach der Schichtwetterphase erreicht.

Das Weather Routing-Programm „Bon Voyage“ untersucht diese Strategien. Die Software analysiert regionale Wettervorhersagen sowie maritime Daten und erstellt ein Gesamtbild der Lage auf der vorgesehenen Fahrtroute. Mit diesem Hintergrund hilft die Schiffsführung dann ihre Entscheidung über den Kurs und die Geschwindigkeit.

Beim Weather Routing treffen sich Sicherheit und Ökologie. Die Auswertung der ermittelten meteorologischen und maritimen Daten trägt damit nicht nur zur Sicherheit des Schiffes bei, sondern auch zur Verminderung der Treibhausgasemissionen. Daher wird dieses System mit großem Zuspruch der Schiffsführung auf allen Schiffen der Hamburg Süd eingesetzt.

50

## PFLICHTLEKTÜRE AN BORD

SEEMP GIBT VERBINDLICHE ANWEISUNGEN UND HILFT, ENERGIE ZU SPAREN

Für den Betrieb eines Schiffes ist eine Vielzahl von elektrisch angetriebenen Verbrauchern wie Pumpen, Lüftern und Kompressoren erforderlich. Der hierfür benötigte Strom wird von Generatoren erzeugt, die durch Dieselmotoren angetrieben werden. Über stehende Kilometer Kabel an Bord gelangt der Strom zu den elektrischen Bauteilen. Alle diese Komponenten bilden das sogenannte Bordnetz. Dieses kann je nach der elektrischen Versorgung einer großen Fährte bzw. einer Kreuzfahrt mit 10.000 Hausvolt sein.

Die Maßnahmen und andere sind im „Ship Energy Efficiency Management Plan“ (SEEMP) festgehalten. Die mit abgeschickten Anweisungen müssen unter Beachtung der Schiffsicherheit auf jedem unserer Schiffe befolgt werden. Zudem schützen wir seit 2009 unsere Schiffsleitungen ausschließlich in Sachen Energieeffizienz.

Energieeffizienz betrachtet, sind die Komponenten des Bordnetzes für den größtmöglichen Energiebedarf des Schiffes ausgelegt. Das heißt: Die Bordnetzkomponenten geben die höchste Leistung ab, wenn das Schiff voll mit Kühlwasser beladen ist und sich in fruchtlichen Gewässern befindet. Das Zielmerkmal dieser Faktoren ist im Schiffsbetrieb aber eher die Ausnahme. Für viele Situationen ist das Bordnetz mit seinem mehreren Hundert elektrischen Verbrauchern daher überdimensioniert und bildet somit viele Ansatzpunkte zum Energiesparen.

So setzen wir im Ladestrom neuen Technik ein:

- Pufferfähige Lüftermotoren, die sich somit, falls der verbleibenden Leistungsabgabe anpassen lassen
- Drehzahlgerechte Kühlwasserpumpen

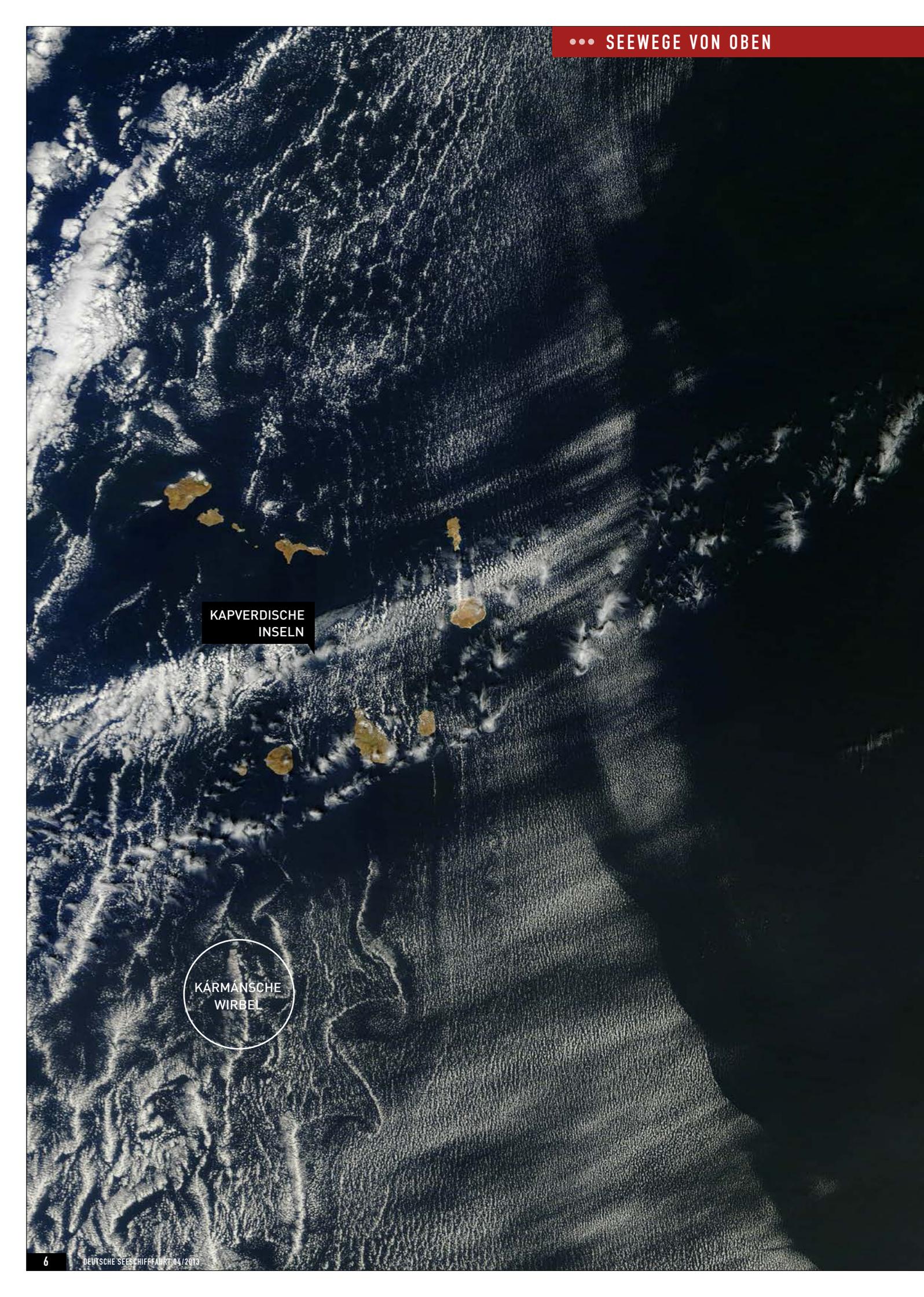
Nicht benötigte Lüfter und Pumpen werden konsequent abgeschaltet.

- Oft entfallende Ladestrom, Deck- und Maschinenräume, Betriebsgänge und Fahrtrinne in hellem Licht – das Licht wird beispielsweise aus, ist aber Energieverschwendung. Das Abschalten nicht benötigter Beleuchtung ist daher ein kleiner Aufwand mit großem Gewinn.

SEEMP ZIEL: Zu jeder Zeit einen optimalen Lüfterstrom zu gewährleisten, um die Energieeffizienz zu maximieren und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

52





KAPVERDISCHE  
INSELN

KÁRMÁNSCHE  
WIRBEL



TROCKENE  
LUFT

MAURETANIEN



SENEGAL

### Scharfe Wolken

Markante Wolkenmuster ergeben sich, wenn im Winter trockene, kühle Luft von Ost nach West über Nordafrika zieht und über dem Atlantischen Ozean auf feuchte, stabile Luftmassen stößt. Mitte Februar hat der Spektorradiometer MODIS an Bord des NASA-Satelliten „Terra“ dieses Bild von einer dünnen Schicht aus Stratocumulus-Wolken vor der Küste von Westafrika eingefangen. Die trockene, kühle Luft schiebt die feuchte Luft nach oben. Dort kühlt sie ab und bildet eine lineare Welle aus Wolken. Wenn sie sich auflöst, entsteht ein geriffeltes Muster.

Die Kapverdischen Inseln üben einen eigenen Effekt auf die Wolkenströme Richtung Süden aus. Die Luftmassen teilen sich über den vulkanischen Inseln und kommen dann wieder zusammen – ein Prozess, der Zonen mit geringem Druck ähnlich wie in Whirlpools schafft. Diese Tiefdruckgebiete produzieren fadenähnliche Wirbel in den Wolken über den Inseln. Diese nennt man Kármánsche Wirbel. Wegen der dünnen Wolken-schicht ist das Phänomen hier nur schwach sichtbar.

Foto: NASA

## Hanseatic Lloyd



Führungswechsel bei der Hanseatic Lloyd-Unternehmensgruppe: **Justus Kniffka**, Sohn des 2009 verstorbenen Hauptgesellschafters der 2001 gegründeten Reederei, Harro Kniffka, übernimmt das Ruder. Die beiden Mitgründer **Thorsten Mackenthun** und **Burkhard Rösener** gehen nach rund zwölf Jahren an der Spitze der Bremer Reederei von Bord.



Hanseatic Lloyd wird von der Schweizer Holding Hanseatic Lloyd AG gesteuert. Justus Kniffka hat bei Hapag Lloyd und Maersk maritime Berufserfahrung gesammelt. Hanseatic Lloyd betreut zurzeit 14 Containerschiffe in der Größenklasse 4.000 bis 4.700 TEU sowie sechs Tanker mit einer Tragfähigkeit von 19.990 tdw bis 73.400 tdw. Das Unternehmen ist auch an der Hansa Mare Reederei beteiligt.



## Bremer Rhederverein



Neuer Vorsitzender des Bremer Rhedervereins ist **Michael Vinnen**. Vinnen ist in siebter Generation geschäftsführender Gesellschafter der ältesten Reederei Bremens, der 1819 gegründeten F.A. Vinnen & Co. Sie bereedert derzeit elf Containerschiffe. Vinnen vertritt die Interessen der Bremer Reederschaft als Mitglied im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder.

Sein Stellvertreter wird Hylke H. Boerstra, geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Carl Büttner. Das Unternehmen bereedert und befrachtet elf Produktentanker.

Vinnens Vorgänger war seit 2007 Thorsten Mackenthun (s.o.), der sich um die Förderung der kaufmännischen und nautischen Ausbildung in der Hansestadt verdient gemacht hat. So hatte er maßgeblichen Anteil am Zustande-

kommen der Stiftungsprofessur für den Fachbereich Nautik an der Hochschule Bremen, die die Mitglieder des Bremer Rhedervereins seit 2010 über fünf Jahre finanzieren.

## ABS



Aus China nach Hamburg kommt **Wolfgang Buttgereit**. Er übernimmt das „Northern Europe Regional Marine Operations Office“ der US-Klassifikationsgesellschaft ABS, das von London in die Hansestadt verlegt wurde.

Der ausgebildete Schiffsingenieur fuhr mehrere Jahre für die Reederei Hamburg Süd, bevor er 1991 bei ABS anheuerte. Das Team in Hamburg soll weiter aufgestockt werden.

## AIDA Cruises



Der Präsident von AIDA Cruises, **Michael M. Ungerer**, ist auf der Reismesse ITB in Berlin für seine Verdienste um den Kreuzfahrtstandort Hamburg als „Hamburger Kreuzfahrtpersönlichkeit 2013“ ausgezeichnet worden. Ungerer steht seit Juli 2012 an der Spitze des deutschen Marktführers.

## FH Flensburg



**PREISTRÄGERIN: Madeleine Engelhardt mit ihrem Betreuer Prof. Dr. Thomas Schmidt.**

Für ihre Arbeit über den namibischen Hafen Walfis Bay hat die Absolventin des Studiengangs Seeverkehr, Nautik und Logistik an der FH Flensburg, **Madeleine Engelhardt**, den Dr.-Hans-Adolf-Rossen-Preis erhalten. In ihrer Bachelor-Thesis geht sie der Frage nach, ob und wie sich der Hafen zum umschlagstärksten des südlichen Afrika entwickeln kann.

## NV Wilhelmshaven



Neuer 1. Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Wilhelmshaven ist Konteradmiral a.D. **Gottfried Hoch**. Der Verein hat aktuell 268 Mitglieder, davon 55 Fördermitglieder aus der maritimen Wirtschaft. Er bereitet aktuell den 34.

Seeschiffahrtstag vor, der am 15. August in Wilhelmshaven stattfindet. Dazu wird auch Bundespräsident Joachim Gauck erwartet.

## DSM



Das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven hat eine neue Chefin: **Dr. Sunhild Kleingärtner** führt ab 1. April das dreiköpfige Direktorium. Die Forschungstaucherin und Unterwasserarchäologin soll das DSM als Forschungsmuseum erhalten – eine entsprechende Überprüfung durch die Leipzig-Gemeinschaft steht 2014 an.

Außerdem sind eine Sanierung und ein Erweiterungsbau geplant – Investition: 42 Mio. Euro. Mit dem Direktorenposten ist eine Professur für Seefahrtsgeschichte an der Universität Bremen verbunden.

## TT-Line



**Bernhard Johannes Termühlen** ist in die Geschäftsführung der TT-Line Gruppe eingetreten. Nach dem Studium der Betriebswirtschaft in St. Gallen/Schweiz und Dartmouth/USA war Termühlen im Investmentbanking

bei Goldman Sachs tätig. Danach verantwortete er das Ressort Finanzen und den Bereich Erneuerbare Energien der TermGroup. Zudem ist er Geschäftsführer der Trampschiffahrt GmbH & Co. KG, der Holding der TT-Linie, an der die Unternehmer Dr. Arend Oetker und Dr. Bernhard Termühlen paritätisch Anteile halten.

Die TT-Line Gruppe wird damit künftig von Hanns Heinrich Conzen, Jens Aurel Scharner und Termühlen geführt.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

## Ralf Nagel

*Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied des  
Verband Deutscher Reeder*

## Das maritime Know-how langfristig sichern!

Der deutsche Schifffahrtsstandort hat sich in den letzten 15 Jahren insgesamt überaus positiv entwickelt. Deutsche Reedereien beschäftigen weltweit 94.000 Menschen, davon rund 30.000 am Standort Deutschland. Wie die Wirtschaft insgesamt ist auch die Seeschifffahrt auf qualifizierten Nachwuchs angewiesen. Junge Berufseinsteiger tragen maßgeblich dazu bei, das maritime Know-how in Deutschland zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Nach einigen Jahren auf See gibt es für die nautischen und technischen Offiziere zahlreiche attraktive Berufsperspektiven an Land, etwa im Schiffbau, bei den Klassifikationsgesellschaften, im Bereich maritime Dienstleistungen, in der öffentlichen Verwaltung – und natürlich auch im Management der Reedereien. Aber fünf Jahre Schifffahrtskrise gehen leider auch an der Zahl der Ausbildungsplätze nicht spurlos vorüber. Mit knapp 600 neuen Auszubildenden liegt das Ausbildungsniveau in der Seeschifffahrt auf dem niedrigsten Stand seit sieben Jahren. Anders als in den Boomjahren finden momentan auch nicht alle qualifizierten Absolventen der Seefahrtsschulen zeitnah einen festen Job. Sie sind zwar hervorragend ausgebildet, verfügen als Neueinsteiger aber noch nicht über wertvolle, mehrjährige Berufserfahrung, die zum Beispiel ihre Konkurrenten aus anderen Ländern mitbringen.

Mit der Erholung der Märkte wird die Schifffahrt – und das maritime Cluster insgesamt – wieder mehr qualifizierte Fachkräfte benötigen. Deshalb investiert die deutsche Reederschaft trotz der harten Krise in die Ausbildung des maritimen Nachwuchses. Seit Anfang des Jahres leisten deutsche Reeder finanzielle Beiträge an die vom VDR gegründete „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“. Rund 20 Millionen Euro soll sie jährlich für die nautisch-technische Nachwuchsförderung bereitstellen. Dazu kommen zehn Millionen Euro über die erhöhten Ausflagungsgebühren. Neben Ausbildungsplätzen an Bord soll die Stiftung auch die Seefahrtszeiten von Nachwuchsoffizieren fördern, damit diese ihre Patente ausfahren können. Ziel ist es, die Ausbildungszahlen am deutschen Standort dauerhaft auf einem hohen Niveau zu halten und damit langfristig das maritime Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland zu sichern. Damit leisten die Reeder einen wichtigen Beitrag für die gesamte maritime Industrie.

# Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



**STRATEGIE:** Hapag-Lloyd hat die Auslieferung von drei 13.200-TEU-Schiffen auf 2014 verschoben.

## Hapag-Lloyd mit mehr Umsatz, aber negativem Ergebnis

**Die Linienreederei Hapag-Lloyd hat 2012 Umsatz, Transportvolumen und Frachtrate steigern können.**

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die durchschnittliche Frachtrate 2012 um 3,2 Prozent auf 1.581 USD/TEU. Die Transportmenge erhöhte sich um 1,1 Prozent auf rund 5,3 Mio. TEU. Der Umsatz lag mit 6,84 Mrd. Euro (auch währungsbedingt) um 12,1 Pro-

zent über dem Vorjahreswert. Das Konzernergebnis belief sich auf -128 Mio. Euro.

Die gestiegenen Energiekosten belasteten auch 2012 die Linienschifffahrt. Hapag-Lloyd musste im vergangenen Jahr mit durchschnittlich 660 USD/t Bunker neun Prozent mehr aufwenden – nach einer bereits 34-prozentigen Steigerung im Vorjahr. Insgesamt lagen die Transportaufwendungen 2012

mehr als 900 Mio. Euro über dem Vorjahreswert. „Trotz eines wirtschaftlich schwierigen Umfeldes konnten wir, wie auch 2011, ein positives operatives Ergebnis erwirtschaften. Obwohl wir damit im Branchenvergleich gut abschneiden, blieb das Ergebnis hinter unseren Erwartungen zurück und ist nicht zufriedenstellend“, sagte Vorstandschef Michael Behrendt.

[www.hapag-lloyd.de](http://www.hapag-lloyd.de)

Foto: Hapag-Lloyd

## Bundeswehr-Schutzteam verlässt Hilfsgüter-Schiff

**Mit der Übergabe an ein Team der finnischen Marine endet offiziell der Schutzauftrag des deutschen AVPD auf der „Caroline Scan“ am Horn von Afrika.**

Seit Oktober 2012 hatten die Marinesoldaten die Hilfstransporte des Welternährungsprogramms (WFP) der Vereinten Nationen nach Somalia geschützt. Im Hafen von Djibouti übertrug der Stellvertretende Kommandeur der EUNAVFOR Somalia, Konteradmiral Eric Dupont, die Verantwortung für die Sicherheit des Handelsschiffs.

Der Auftrag des „Autonomous Vessel Protection Detachment“ war der Schutz auf See vor Piratenüberfällen. Während der Hafenaufenthalte waren die lokalen Sicherheitskräfte und Hafenbehörden für die Sicherheit verantwortlich. Das AVPD-Team verblieb in dieser Zeit an Bord. Erstmals war ein derartiges, bis zu 21 Tage ohne die Unterstützung durch andere Marineeinheiten agierendes deutsches Schutzteam an Bord eines zivilen Handelsschiffs. Im Oktober hatten die deutschen Soldaten den Auftrag von ihren Vorgängern aus den Niederlanden

übernommen. Die „Caroline Scan“ der deutschen Reederei Buss fährt unter der Flagge von Antigua und Barbuda und wird bereits seit 2011 vom „World Food Programme“ der Vereinten Nationen gechartert. [www.einsatz.bundeswehr.de](http://www.einsatz.bundeswehr.de)

**EHRUNG:** Konteradmiral Dupont zeichnet deutsche AVPD mit der Einsatzmedaille aus.



Foto: 2013 Bundeswehr / EU NAVFOR

## ICS fordert ökonomische Nachhaltigkeit

Der Präsident des Weltreederverbands ICS (International Chamber of Shipping), Masami Morooka, fordert Augenmaß bei Umweltregularien.

Strengere Maßnahmen, um die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Umwelt zu reduzieren, müssten auch ökonomisch nachhaltig sein, so der ICS-Chef Morooka: „In einem wirklich schwierigen wirtschaftlichen Umfeld wie dem aktuellen, für viele Reedereien das schlimmste seit Menschengedenken, gibt es eigentlich nur ein Thema in den Köpfen der Schiffsbetreiber: Wie schaffen wir es, zu überleben?“

Der Schutz der Umwelt sei von großer Bedeutung, aber man müsse die Maßnahmen und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen ausbalancieren. Derzeit sei der Schiffsfinanzierungsmarkt praktisch ausgetrocknet. „Dies gilt nicht nur für neue Schiffe, sondern auch für Investitionen, um vorhandene Schiffe in einer sicheren und ökologisch nachhaltigen Weise zu betreiben“, betonte der ICS-Chef.

In seinem Statement zum Regelungsumfeld auf einer Veranstaltung der Connecticut Maritime Association sagte er weiter: „Wenn eine Reederei bereits in Schulden versinkt, wie soll sie die Nachrüstung von teuren Systemen zur Ballastwasserbehandlung bezahlen, die in den nächsten Jahren erforderlich sind – mit

geschätzten Kosten zwischen einer und fünf Millionen Dollar pro Schiff?“

Investitionen in Umweltmaßnahmen wie Abgasreinigungssysteme und „grüne“ Technologien zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Behandlung von Ballastwasser und die Nutzung von



Foto: ICS

**POSITION:** Morooka spricht sich für umweltpolitisches Maßhalten aus.

umweltfreundlicherem Treibstoff könnten die Schifffahrt „Hunderterte von Milliarden“ kosten. „Wie sollen Reeder diese gigantischen zusätzlichen Kosten managen – ohne dramatische Folgen für den Welthandel oder das Risiko, dass Transporte wieder auf die Straße oder auf andere, weniger CO<sub>2</sub>-effiziente Verkehrsträger verlagert werden?“

Die Regulatoren müssten außer den Interessen der Umwelt auch die langfristigen Auswirkungen ihres Handelns auf die Branche im Blick haben, sagte Morooka und forderte pragmatische Lösungen. [www.marisec.org](http://www.marisec.org)



**RUNDFAHRT:** Mit Projektladung und Schwergut um die Welt.

## Rickmers „Round-the-World“

Die Hamburger Projekt- und Schwergutreederei Rickmers-Linie startet einen neuen Ost-West-Dienst.

Die Route Richtung Westen verbindet Asien mit Südamerika und ersetzt den seit 2006 bestehenden Amerika-Asien-Dienst. Der neue Dienst wird mit monatlichen Abfahrten betrieben und verbindet u.a. Yokohama, Shanghai, Kapstadt, Buenos Aires und Houston. Erstes von drei Schiffen im Liniendienst ist die „Huanghai Glory“ mit 160 Tonnen Krankkapazität und 28.300 Tonnen Tragfähigkeit. [www.rickmers-linie.com](http://www.rickmers-linie.com)

## Joint Venture RDC Shipping

Der Konsolidierungsprozess unter den deutschen Reedereien setzt sich fort.

Die Döhle-Gruppe, die Ernst Russ GmbH und die Columbia Ship Management GmbH haben beim Bundeskartellamt die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens RDC Shipping GmbH & Co. KG angemeldet. Betätigungsfeld des neuen Unternehmens: „Seetransportdienstleistungen“. Anfang 2012 hatte das Kartellamt mitgeteilt, dass Döhle eine Beteiligung von Russ anstrebe. Russ betreibt neun Frachter, Döhle besitzt rund 100 Schiffe und ist an weiteren 100 beteiligt, Columbia managt über 130 Schiffe. [www.doehle.de](http://www.doehle.de)

ANZEIGE

NEWS UND MELDUNGEN

## Nord-Ostsee-Kanal bleibt Sorgenkind

Nach dem Kollaps der Schleusentore hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer bei einem Besuch des NOK betätigt, dass 375 Mio. Euro für den Bau einer neuen Schleusenkammer in Brunsbüttel bereitgestellt werden.

Das Großprojekt werde dann nach sechs bis sieben Jahren Bauzeit in Betrieb gehen. Der Nord-Ostsee-Kanal war für eine Woche für große Schiffe gesperrt, weil beide Schleusen ausfielen. Damit sich solch ein Kollaps nicht wiederholt, will der Bundesverkehrsminister für den Nord-Ostsee-Kanal eine „Sondereinsatztruppe“ einrichten, die den Schleusenbetrieb aufrechterhält. Die Crew solle sofort einsatzbereit sein, wenn weitere



Foto: Hasenpusch

**STAU:** Schiffe bei der Durchquerung der verkehrsreichsten künstlichen Wasserstraße der Welt.

Reparaturen nötig sind, sagte er. Elf zusätzliche Stellen sollen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dafür geschaffen werden.

Mit einer notdürftigen Reparatur war es gelungen, in nur acht Tagen aus zwei defekten Schleusenkammern ein einzelnes funktionsfähiges Provisorium zu bauen. „Mein Dank gilt vor allem den Tauchern und Handwerkern für ihre Arbeit unter schwierigsten Bedingungen“, sagte Ramsauer. Dass die meistbefahrenere künstliche Wasserstraße der Welt nun auch wieder von Schiffen genutzt werden kann, die länger als 125 Meter sind, sorgt bei

Reedern und anderen Kunden für Erleichterung. „Ich freue mich sehr, dass Techniker des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Tag- und Nachtschichten die Schleuse in einer Woche schneller repariert haben als geplant“, hieß es beim Schiffsservice-Unternehmen Sartori und Berger.

Der schleswig-holsteinische Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) verwies darauf, dass in den vergangenen 20 Jahren Verkehrsminister aller Couleur untätig geblieben seien und der Kanal dadurch „auf Schlick gefahren“ worden sei. [www.kiel-canal.org](http://www.kiel-canal.org)

**TASK-FORCE:**  
Ramsauer schafft Stellen für „Sondereinsatztruppe“.



Foto: Ramsauer

## Schiffe zu Alteisen

Die Zahl der Abwrackungen hat sich 2012 im Vergleich zum Vorjahr wieder deutlich erhöht.

Nach Angaben des Londoner Schiffsmaklers Seasure Shipping wurden im vergangenen Jahr in allen Branchen insgesamt knapp 1.000 Schiffe abgebrochen – mehr als die Hälfte davon waren Bulk Carrier. Athenian Shipping gibt die Zahl vernichteter Tonnage aller Schiffstypen mit insgesamt 55,1 Mio. t (2011: 40 Mio. t) an.

Der sich Anfang 2012 abzeichnende Trend, vermehrt Schiffe jüngerer Alters abzuwracken, setzte sich das ganze Jahr über fort. Auch für das laufende Jahr rechnen Experten damit, dass die Branche Schiffe aus dem Markt nimmt, um Überkapazitäten zu begegnen.



**GIGANT:** Die Schiffsgröße im Containersegment erreicht mittlerweile 18.000 TEU.

## Hoffnungsschimmer für Containerschifffahrt

**Die Größe macht's: Bis zum Jahresende dürften 41 sogenannte VLCC neu in Fahrt kommen – weniger als erwartet.**

Grund: Zahlreiche Reedereien haben mit den Werften über eine Verschiebung der Ablieferung von bestellten Very Large Container Carriern mit 10.000 TEU und mehr verhandelt. So nimmt Hapag-Lloyd drei 13.000-TEU-Frachter statt in der zweiten Jahreshälfte 2013 erst im Frühjahr 2014 ab.

Trotzdem steigt die weltweite Containerstellplatzkapazität nach den Berechnungen des Analysehauses Alphaliner in diesem Jahr insgesamt um

weitere 1,68 Mio. TEU – das wären sogar mehr als im bisherigen Spitzenjahr 2008, als 1,57 Mio. TEU hinzukamen.

VDR-Präsident Michael Behrendt rechnet aber mit einem steigenden Transportvolumen, das 2013 um 3,5 Prozent und in 2014 um 5,5 Prozent zulegen soll. Zudem würden kaum mehr Neubauten bestellt und immer mehr Schiffe verschrottet. Auch das soll die Überkapazitäten in der Frachtschifffahrt reduzieren. Behrendt ist überzeugt: „Angebot und Nachfrage bewegen sich wieder aufeinander zu.“

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

Foto: Mike Kwok | Dreamstime.com



**TECHNIK:**  
Fortschritt durch bessere Koordination der verschiedenen Systeme.

## Sichere Nordsee durch „e-Navigation“

Schiffahrtsexperten wollen die elektronische Navigation weiterentwickeln, um die Sicherheit auf der Nordsee zu verbessern. Die EU fördert das Projekt.

Das Projekt „ACCSEAS“ verfolgt das Ziel, das von der IMO für die Seeschifffahrt entwickelte Konzept der „e-Navigation“ für die Nordseeregion weiter auszugestalten und umzusetzen. Unter „e-Navigation“ ist dabei nicht die Anwendung eines bestimmten einzelnen technischen Systems zu verstehen. Vielmehr geht es darum, das Zusammenwirken der bereits eingesetzten betrieblichen Verfahren und Navigations- und Kommu-

nikationssysteme zu verbessern. Der Datenaustausch zwischen den Schiffen sowie mit den Systemen an Land soll so erleichtert werden.

Derzeit fehlt es dabei vor allem an einer Harmonisierung der unterschiedlichen Systeme. Dafür wollen die elf ACCSEAS-Partner Lösungsansätze entwickeln, einige davon einem Praxistest unterziehen und die Ergebnisse in die weltweite und europäische Standardisierung einbringen.

Das Projekt wird von der Gemeinschaftsinitiative „Interreg“ des Europäischen Fonds für nachhaltige Entwicklung (EFRE) gefördert.

[www.interreg-nordsee.de](http://www.interreg-nordsee.de)

## Zur Reparatur nach Rumänien

Der im vergangenen Sommer auf dem Atlantik havarierte Containerfrachter „MSC Flaminia“ wird auf einer rumänischen Werft instand gesetzt.

Die „MSC Flaminia“ hat Mitte März den Jade-Weiser-Port in Wilhelmshaven verlassen. Das Schiff legte ordnungsgemäß ab und setzte Kurs in Richtung Nordsee. Ziel der „MSC Flaminia“ war die Daewoo-Werft in Mangalia, Rumänien, wo das Schiff repariert werden soll. Die Reise nach Rumänien sollte schätzungsweise zehn Tage dauern.

Vor der Abfahrt des Schiffes hatte die Reederei NSB die schriftliche Genehmigung des Notifizierungsverfahrens durch die rumänischen Behörden erhalten. Diese war für die Erteilung der Auslaufgenehmigung notwendig. NSB und Daewoo-Werft gehen davon aus, dass die Reparaturen am Schiff bis Ende September abgeschlossen sein werden.

[www.reederei-nsb.de](http://www.reederei-nsb.de)



Foto: NSB

**BRANDSCHADEN:** Daewoo in Mangalia kümmert sich um die Wiederherstellung der „MSC Flaminia“.

ANZEIGE

# Der Bund muss seine Zusage einhalten!

Der Präsident des Verbands Deutscher Reeder, Michael Behrendt, über die Lage der Schifffahrt und seine Erwartungen an die Nationale Maritime Konferenz. Interview: Christof Lauer

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Behrendt, im Dezember haben Sie der Schifffahrtsbranche in Deutschland ein hartes Jahr 2013 prophezeit. Wie ist die Lage?**

**MICHAEL BEHRENDT:** Die Situation vieler Schifffahrtsunternehmen ist weiterhin bedrohlich. Die Fracht- und vor allem die Charraten sind nicht auskömmlich. Viele Charterreeder können nicht einmal ihre Betriebskosten decken – von Zins- und Tilgungszahlungen ganz zu schweigen.

Der Druck zur Marktkonsolidierung bei den Charterreedern wächst. Bislang gibt es keine Zusammenschlüsse. Es gibt bei einigen Charterreedereien aber einen Trend zur engen Kooperation. Einige Unternehmen bündeln einzelne Bereiche und Dienstleistungen, um Kosten zu sparen. Der Prozess vollzieht sich noch langsam, könnte aber an Fahrt gewinnen, wenn sich die Lage der Schifffahrtsmärkte nicht verbessert und die Charraten auf niedrigem Niveau stagnieren.

**DS: Warum haben besonders die Charterreedereien zu kämpfen, die den Großteil der deutschen Handelsflotte stellen?**

**BEHRENDT:** Die Charterreeder vermieten ihre Schiffe an die Linienreedereien. Die

Linienreeder transportieren mit diesen Schiffen, zusätzlich zu ihren eigenen, zum Beispiel Container aus Asien nach Europa. In der aktuellen Krise gibt es ein Überangebot an Schiffsraum. Läuft ein Chartervertrag aus, findet der Charterreeder nur schwer einen neuen Mieter für sein Schiff – das gilt besonders für kleinere Containerschiffe. Die Linienreedereien lasten natürlich zunächst die eigenen Schiffe aus, bevor sie weitere einchartern. Diese Marktlage drückt auf die Charraten.

**DS: Was tun die deutschen Reeder gegen die Überkapazitäten am Markt?**

**BEHRENDT:** Gleich zu Beginn der Krise haben die deutschen Reeder die Zahl der Neubestellungen massiv zurückgefahren. Standen im Jahr 2008 allein noch 1.300 Schiffe von deutschen Reedern in den Auftragsbüchern, sind es heute weniger als 200. Darunter sind viele Schiffe, deren Ablieferung bereits mehrfach verschoben wurde. Zudem hat die Anzahl der Verschrottungen von alter Tonnage stark zugenommen. Üblicherweise wurden in den letzten Jahren pro Quartal weniger als zehn Schiffe aus der deutschen Handelsflotte verschrottet. Im vierten Quartal 2012

waren es bereits 27. Diese Entwicklung kann man nicht nur bei der deutschen Flotte, sondern weltweit beobachten.

**DS: Dennoch gibt es vereinzelt Meldungen über neue Schiffsbestellungen. Gefährdet das die Markterholung?**

**BEHRENDT:** Die Anzahl der Schiffe in der deutschen Handelsflotte ist erstmals seit Jahrzehnten rückläufig und liegt derzeit bei weniger als 3.700 Schiffen. Es kommen nur wenige Neubauten deutscher Reeder auf den Markt. Zu einem gewissen Grad ist dies bei einigen Linienreedereien notwendig, um die Flotte zu modernisieren und wettbewerbsfähig zu bleiben – gerade angesichts der hohen Brennstoffkosten. Denn Neubauten sind wesentlich effizienter als alte Schiffe. Das spart langfristige Kosten und reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**DS: Ist nach fünf Jahren Krise ein Ende in Sicht?**

**BEHRENDT:** Der weltweite Handel soll in diesem Jahr um 3,5 und 2014 um 5,5 Prozent wachsen, prognostiziert der Internationale Währungsfonds. Was bedeutet das für die Schifffahrt? Konservative Prognosen wie die von IHS Global Insight gehen im weltweiten Containerverkehr von 27 Prozent Wachstum zwischen 2012 und 2017 aus. Angebot und Nachfrage bewegen sich also eindeutig wieder aufeinander zu, wenn man diesem Nachfragewachstum das schrumpfende Orderbuch und die steigende Verschrottungsaktivität gegenüberstellt. Mit der drittgrößten Handelsflotte der Welt werden auch deutsche Reeder Vorteile aus der Entwicklung ziehen. Fraglich ist allerdings, ob gerade die mittelständischen Reedereien mit nur wenigen Schiffen – die große Mehrheit unserer Mitglieder



**SYMBOL:** Die Reeder erneuern ihre Forderung nach einer modernen und wettbewerbsfähigen Flaggenstaatsverwaltung.



– die kommenden Monate noch weiter überbrücken können.

**DS: Für große Unsicherheit bei den Reedereien haben die Bestrebungen der Finanzbehörden gesorgt, Einnahmepools in der Schifffahrt mit 19 Prozent Versicherungssteuer zu belegen. Sie haben bereits vor den drastischen Folgen gewarnt. Wie ist der aktuelle Stand?**

**BEHRENDT:** Die Finanzexperten im Deutschen Bundestag haben erkannt, dass Erlöspools keine Versicherungstatbestände erfüllen. Die politische Zusage für eine Klarstellung vom Bundesfinanzministerium haben wir im Februar zwar bekommen. Seitdem ist aber nichts passiert. Die Unsicherheit bei den Unternehmen bleibt. Die Politik muss nun möglichst schnell für Rechtssicherheit sorgen.

**DS: Die Nationale Maritime Konferenz in Kiel steht unmittelbar bevor. Was kann die Politik tun, um die Schifffahrtsbranche in der Krise zu unterstützen?**

**BEHRENDT:** Die Bundesregierung zeigt keine Neigung, selbst solche Reeder beziehungsweise Schiffskredite zu unterstützen und ein Überstehen der Krise zu ermöglichen, bei denen genügend Sicherheiten vorhanden sind. Auch wenn Schifffahrtsunternehmen noch Sicherheiten anbieten können und der Marktwert des Schiffes eine Fortführung der Finanzierung plausibel erscheinen lässt, wollen die Banken meistens nur raus aus dem Kredit.

Im Gegensatz zu Flugzeugen oder Häusern wird bei Schiffen derzeit der Tagesmarktwert angesetzt. Dadurch schnell ihr Wert in guten Zeiten nach oben, während er in schlechten Zeiten in den →

**MARKTKENNER:**  
Michael Behrendt  
ist seit Januar 2002  
Vorstandschef der  
Hamburger Linien-  
reederei Hapag-  
Lloyd und seit  
November 2008  
Präsident des VDR.

Foto: Frank Krenns



## Warum gilt eine Bewertung, die in der Luftfahrt und bei Immobilien üblich ist, nicht auch in der Schifffahrt?

Michael Behrendt,  
Präsident des VDR

→ Keller geht. Wir fordern auch für Schiffe eine mittelfristig angelegte Ertragsbewertung, die von den Banken und der Bankenaufsicht akzeptiert wird. Dann hätten die Banken mehr Spielraum, um Fortführungskonzepte zu ermöglichen.

**DS: Der Deutsche Bundestag hat die Schifffahrtförderung für 2012 und 2013 wieder auf die vereinbarte Höhe von knapp 60 Mio. Euro jährlich angehoben. Der Haushaltsentwurf für 2014 sieht bislang eine erneute Halbierung vor. Was halten die Reeder davon?**

**BEHRENDT:** Zunächst brauchen wir ein klares Signal der Bundesregierung, dass die Schifffahrtförderung 2014 auf demselben Niveau wie 2013 fortgesetzt wird. Die zugesagten Mittel zur Förderung von Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland müssen verstetigt werden. Mit dem Maritimen Bündnis haben wir im letzten Jahr viel erreicht.

Die deutschen Reeder leisten über die neue „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ einen Beitrag von 20 Mio. Euro pro Jahr, um die Ausbildung des maritimen Nachwuchses zu fördern. Weitere 10 Mio. Euro kommen über die erhöhte Ausfluggungsgebühr hinzu. Somit leisten die Reeder trotz Krise einen substanziellen Beitrag für die Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland. Auf der anderen Seite muss der Bund nun seine Zusage einhalten und die verabredeten knapp 60 Mio. Euro bereitstellen.

**DS: Ein anderes Thema ist der Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge. Das Gesetz ist beschlossen. Die dafür notwendigen Rechtsverordnungen liegen als Entwurf vor. Können die Seeleute bald effektiv vor Piraten geschützt werden?**

**BEHRENDT:** Wir sind weiterhin der Auffassung, dass die Seeleute an Bord unserer Schiffe unter deutscher Flagge von hoheitlichen Kräften geschützt werden sollten. Dazu ist die Bundesregierung aus verschiedenen Gründen nicht bereit. Um Angriffe von Piraten abwehren zu können, bleibt unseren Unternehmen nur der Einsatz privater Sicherheitsdienste.

Noch ist kein Schiff von Piraten entführt worden, von dem reaktive Gegenwehr ausgegangen ist. Daher begrüßen wir, wenn nun für alle Schiffe unter deutscher Flagge Rechtssicherheit für den Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte geschaffen wird. Allerdings muss das geplante Zulassungsverfahren für die Sicherheitsunternehmen international anschlussfähig sein. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) hat strenge Richtlinien dafür aufgestellt, an denen sich die deutschen Vorschriften orientieren sollten. Unseren Seeleuten ist nicht geholfen, wenn deutsche Sondervorschriften den Marktzugang für ausländische Firmen verhindern und damit nicht genügend Sicherheitsunternehmen verfügbar sind.

**DS: Die Anzahl der erfolgreichen Piratenangriffe am Horn von Afrika geht stark zurück. Hat sich das Problem nicht ohnehin erledigt?**

**BEHRENDT:** Es gibt keinen Grund zur Entwarnung. Derzeit befinden sich fünf Schiffe und 65 Geiseln in der Hand somalischer Piraten. Natürlich zeigen der Einsatz der Marinestreitkräfte vor Ort und die Schutzvorkehrungen an Bord der Handelsschiffe Wirkung. Aber sobald der Druck nachlässt, werden die Angriffe wieder zunehmen.

Wir unterstützen daher die Verlängerung des Mandats der EU-Mission ATALANTA am Horn von Afrika. Um der Piraterie den Nährboden zu entziehen, braucht Somalia allerdings funktionierende rechts-

staatliche Strukturen und wirtschaftliche Entwicklung. Mit Beunruhigung sehen wir, dass vor Westafrika die Anzahl der Überfälle auf Schiffe steigt. Piraterie ist weiterhin eine große Bedrohung für die Schifffahrt und damit für den Welthandel – ganz besonders aber für die Seeleute.

**DS: Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge dringt der VDR darauf, die Flaggenstaatsverwaltung in Deutschland zu modernisieren. Wo genau liegt das Problem?**

**BEHRENDT:** Derzeit hat es jedes Unternehmen, das Schiffe unter deutscher Flagge betreiben will, mit rund einem Dutzend Behörden und Ansprechpartnern zu tun, die in der Regel nur zu den üblichen Bürozeiten zu erreichen sind. Dem gegenüber stehen die Bedürfnisse einer in der ganzen Welt an 365 Tagen im Jahr und rund um die Uhr aktiven Branche.

Lässt eine Antwort aus Deutschland auf sich warten, wenn zum Beispiel ein behördliches Dokument an Bord benötigt wird, verzögert sich die Weiterfahrt aus dem Hafen. Schiffe verdienen aber nur Geld, wenn sie fahren. Eine empfindliche Störung im Betrieb des Schiffes kann leicht bis zu 50.000 Dollar kosten – pro Tag. Andere Flaggenstaatsverwaltungen sind da wesentlich schneller und bieten einen Ansprechpartner für alle Belange.

Wir brauchen – mindestens im europäischen Vergleich – auch in Deutschland eine moderne und damit wettbewerbsfähige Flaggenstaatsverwaltung. Das bedeutet nicht nur gute Erreichbarkeit und schnelle Reaktionszeiten, sondern auch eine zentrale Anlaufstelle unter einem Dach, die Kompetenzen bündelt und Vorgänge effizient bearbeitet. Wir verlangen dafür keine Privatisierung. Wir glauben daran, dass auch eine deutsche Verwaltung hochgradig serviceorientiert und effektiv arbeiten kann. ...



## Nationale Maritime Konferenz

### Hintergrund: Nationale Maritime Konferenz

**Die Nationale Maritime Konferenz (NMK) ist eine Veranstaltungsreihe des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) zu maritimen Fragen und Interessen Deutschlands.**

Sie wird vom Maritimen Koordinator verantwortlich organisiert, veranstaltet und geleitet. Ziel ist es, den maritimen Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb zu stärken. Dabei hat sich die seit 2000 regelmäßig stattfindende Nationale Maritime Konferenz zu einem bewährten maritimen Dialogforum entwickelt. Die NMK befasst sich in Workshops mit Schiffbau, Hafenwirtschaft, Seeschifffahrt und Meerestechnik, Offshore-Themen, maritimer Sicherheit und Klima- und Umweltschutz.

**Geschichte.** Die erste Nationale Maritime Konferenz in Emden wurde am 13. Juni 2000 vom damaligen Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) eröffnet. Schröder sprach sich damals für die Schaffung eines maritimen Netzwerks aus: „Wenn unsere Reeder gute Standortbedingungen vorfinden, profitieren davon eben auch unsere Seehäfen. Dies wiederum wirkt sich positiv auf die gesamte Transportkette im Binnenland aus. (...) Dies kann zu neuen Aufträgen an deutsche Werften führen wie auch zu Arbeit für die überwiegend mittelständischen Zulieferbetriebe.“ Weitere Konferenzen fanden in Warnemünde (2001), Lübeck (2003), Bremen (2005), Hamburg (2006), Rostock (2009) und Wilhelmshaven (2011) statt.

**Die Achte NMK.** Im Namen von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel (CDU) laden das BMWi, das Land Schleswig-Holstein und die Landeshauptstadt Kiel zur Achten Nationalen Maritimen Konferenz am 8. und 9. April 2013 in der Sparkassen-Arena-Kiel in Kiel ein.

Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, den Gewerkschaften, der Politik und Verwaltung aus Bund und Ländern treffen sich, um über die Herausforderungen und Wege zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland zu debattieren.

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



**INITIATIVE:** Der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder hat die Nationale Maritime Konferenz ins Leben gerufen. Seine Nachfolgerin Angela Merkel bekennt sich – wie vor zwei Jahren in Wilhelmshaven – zum maritimen Standort.

Fotos: BMVBS, picture-alliance / dpa

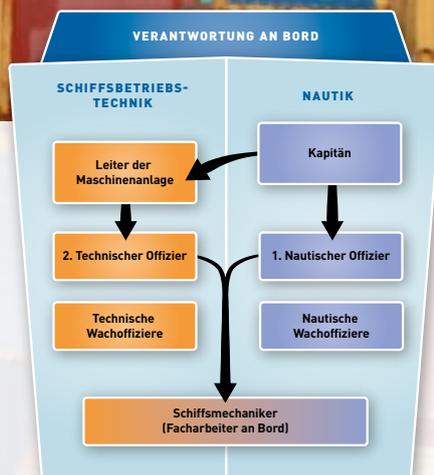
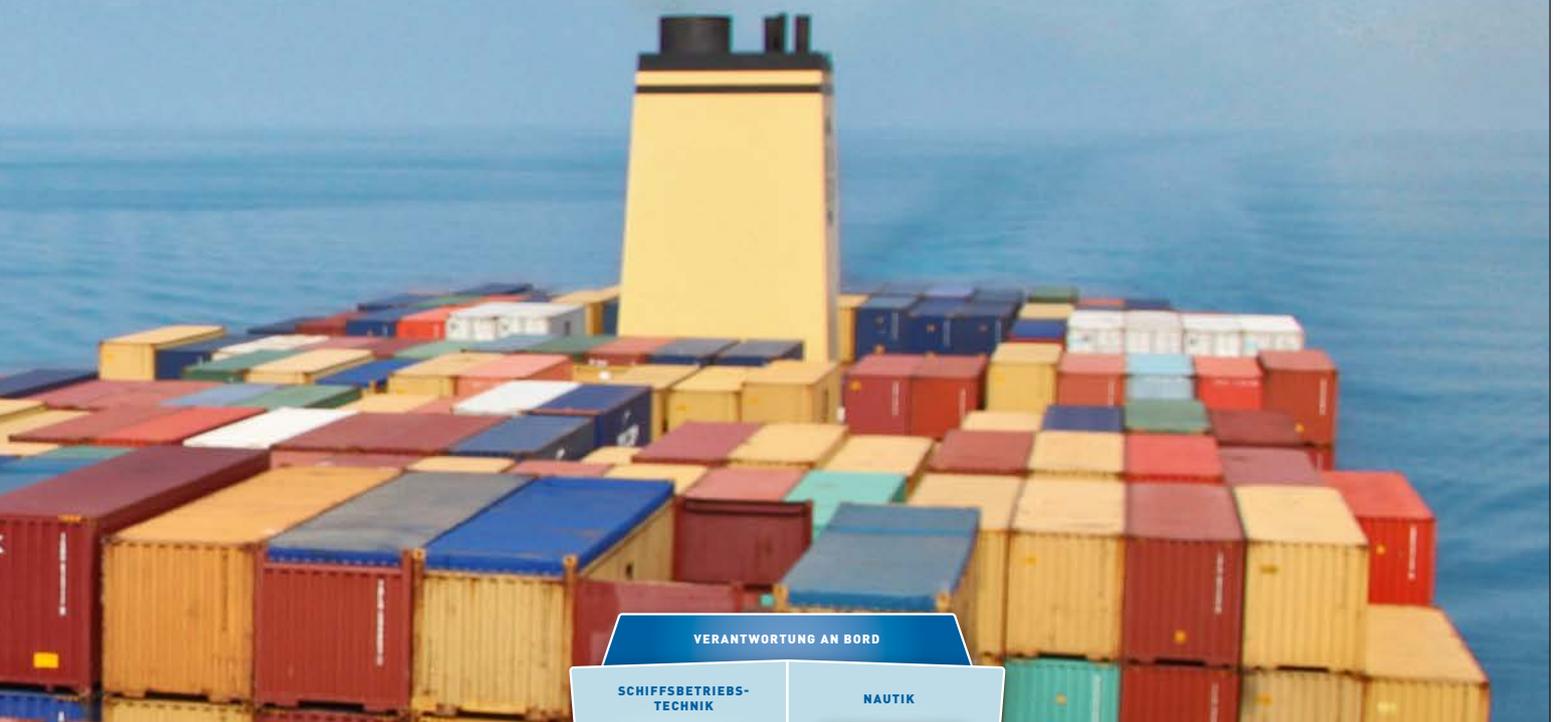
ANZEIGE

## WEITBLICK

Die Nachwuchskräfte von heute sind das Führungspersonal von morgen. Für Berufsstarter ergeben sich in der maritimen Branche viele Karrierechancen.

# Ready for Boarding

Viele Wege führen an Bord eines Schiffes. Je nach Schulabschluss, Ausbildungsgang und Interesse können junge Nachwuchskräfte auf unterschiedliche Weise in eine Schifffahrtskarriere einsteigen. Text: Sebastian Meißner



Es ging zu wie bei einer Oscar-Verleihung: Im feierlichen Rahmen des Bremer Schifffahrtskongresses verlieh die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) am 13. März die Auszeichnung „Exzellenter Ausbildungsbetrieb 2013“. Gehört für herausragende Leistungen in der Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/-in wurden die Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG (Hamburg Süd) sowie die Hartmann Reederei aus Leer.

## Beleg für hohe Bedeutung

Bis heute ist diese Ausbildung der klassische Einstieg in die Seefahrerkarriere (siehe Seite 20). „Azubis erhalten nirgendwo ein besseres Verständnis für den Gesamtbetrieb Schiff als während dieser dualen Berufsausbildung“, sagt BBS-Geschäftsführer Holger Jäde. Mit der Preisvergabe

**HIERARCHIE:** Die Hauptverantwortung an Bord trägt der Kapitän. Die gesamte Crew folgt einer klaren Rangfolge.

soll die hohe Bedeutung der Förderung von qualifizierten Nachwuchskräften herausgestellt werden. Wie wichtig die Seeschifffahrt für die deutsche Wirtschaft ist, unterstreicht auch die vom Verband Deutscher Reeder errichtete „Stiftung

Schifffahrtsstandort Deutschland“. In ihr haben sich Reeder, Politiker und Sozialpartner zum Ziel gesetzt, die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern zu fördern. „Erstmals stellen Seeschifffahrt und öffentliche Hand damit gemeinsam einen Rekordbetrag von 90 Millionen Euro für die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland zur Verfügung. Das ist der bisher größte Erfolg des Maritimen Bündnisses, zu dem wir Reeder stehen“, sagt VDR-Präsident Michael Behrendt.

Gefördert werden soll nicht nur die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sowie zum nautischen und technischen Offizier, sondern unter anderem auch die Seefahrzeiten zum Ausfahren der Patente von Nachwuchsoffizieren. „Mit der erweiterten Förderung wollen wir das maritime →

## Schiffsmechaniker – die Alleskönner

**Schiffsmechaniker bedienen, reparieren und warten die technischen Anlagen und Maschinen an Bord eines Schiffes. Außerdem übernehmen sie Wachdienste auf der Kommandobrücke und im Maschinenraum – und sie kontrollieren die Sicherheitseinrichtungen an Bord und halten Rettungsgeräte betriebsbereit.**

Arbeitgeber für Schiffsmechaniker sind hauptsächlich Reedereien sowie Hafen- und Schiffbaubetriebe. Aber auch im Güter- und Passagierverkehr und bei Unternehmen der Bugsier- und Bergungsschiffahrt finden Schiffsmechaniker Anstellung.

Sie bilden den größten Teil der Besatzung und müssen neben den klassischen Seemannsfertigkeiten auch technisches Verständnis haben. Bewerber müssen mindestens 16 Jahre alt sein. Rechtlich ist kei-

ne bestimmte Schulbildung vorgeschrieben. Die Realität aber zeigt, dass ohne Hauptschulabschluss die Chancen auf einen Ausbildungsplatz gering sind. Voraussetzung ist zunächst ein Seediensttauglichkeitszeugnis für den Decks- und Maschinen dienst.

Die Ausbildung im Rahmen des dualen Berufsbildungssystems basiert auf der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung. Die praktische Ausbildung erfolgt auf Seeschiffen, die als Ausbildungsstätten anerkannt sind. Der theoretische Berufsschulunterricht wird an den Seemannsschulen (Elsfleth, Travemünde oder Rostock) in Blockform mit Internatsbetrieb vermittelt.

Die Vergütung liegt laut Heuertarifvertrag 2012 (HTV) im ersten Jahr bei 924, im zweiten Jahr bei 1.154 und im dritten Jahr bei 1.597 Euro pro Monat.



→ Know-how nicht nur in unseren Unternehmen, sondern für das gesamte maritime Cluster in Deutschland sichern“, so Behrendt. Jetzt gehe es darum, das damit erreichte hohe Niveau der Ausbildungsförderung langfristig zu sichern.

### Ein klares Signal

Mit dieser Ausbildungsoffensive setzt die Branche in einer wirtschaftlich extrem herausfordernden Phase ein deutliches Zeichen. „In der Schifffahrt hat es immer Auf und Abs gegeben. Unsere Erfahrung zeigt: Wer jetzt nicht Personal ausbildet und anschließend auch übernimmt, steht in Boom-Zeiten ohne Fachkräfte da“, sagt Caroline Baumgärtner, Head of Crewing bei Hamburg Süd (siehe Interview Seite 23). Das Unternehmen geht mit gutem Beispiel voran. Im Schnitt bildet Hamburg Süd jedes Jahr 52 junge Fachkräfte aus.

Viele Talente werden bereits im Schulalter für die Schifffahrt begeistert. Zahlreiche Reedereien bieten Schülern in Kooperation mit dem VDR die Chance, in den Sommerferien ein Praktikum an Bord eines Schiffes zu absolvieren. Meist ist dies der Beginn einer maritimen Laufbahn: Satte 70 Prozent aller Praktikanten entscheiden sich anschließend für eine Ausbildung in der Seeschiffahrt. Welche Einstiegsmöglichkeiten es gibt, hängt immer

auch vom Schulabschluss ab. Die dreijährige Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist der klassische Einstieg für alle jungen Menschen aller Schulbildungen – egal, ob sie sich anschließend in die technische oder in die nautische Richtung orientieren (siehe Kasten oben). Fertig ausgebil-

dete Schiffsmechaniker können sich im Anschluss an einer Seefahrtsschule zum technischen oder nautischen Wachoffizier qualifizieren (siehe Kasten).

Der Weg steht auch Offiziersassistenten, Abiturienten und jungen Menschen mit Fachhochschulreife offen. Für den

## Seefahrtsschulen im Porträt

Die Deutsche Seeschiffahrt stellt die wichtigsten Fach- und Fachhochschulen in Deutschland vor, an denen Studenten die technische oder nautische Laufbahn einschlagen können. Das Ausbildungsangebot variiert je nach Standort ebenso wie die inhaltliche Ausrichtung. Guter Service: Für Interessenten bieten alle Ausbildungsstätten Orientierungstage an.

### Hochschule Bremen

**Profil:** Maritime Kompetenz hat an der Hochschule Bremen eine lange Tradition. Die Wurzeln der Hochschule liegen in der 1799 gegründeten „Bremischen Navigationsschule“. 1895 nahmen die Seemachinisten- und die Schiffbauschule ihren Lehrbetrieb auf. Heute sind die maritimen Aktivitäten der Hochschule Bremen in Lehre und Forschung breit gefächert. **Ausbildung:** Studiengänge Nautik und Shipping and Chartering **INTERNET:** [www.hs-bremen.de](http://www.hs-bremen.de)

### Hochschule Bremerhaven

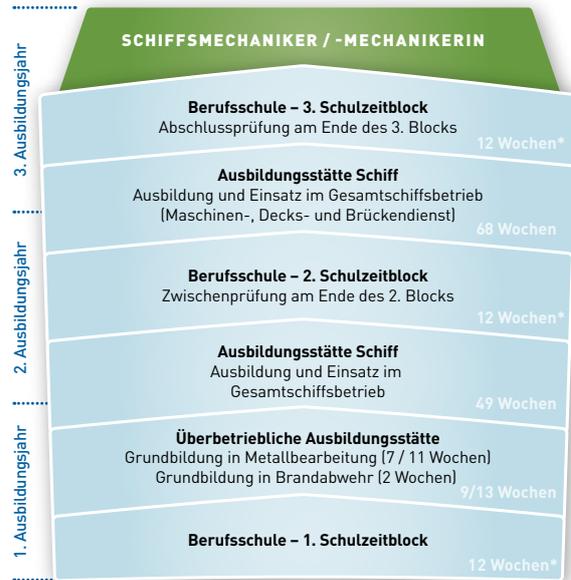
**Profil:** Die Hochschule Bremerhaven ist eine Fachhochschule des Landes Bremen und liegt unmittelbar an der Wesermündung zur Nordsee. In den 28 technischen, naturwissenschaftlichen und wirtschaftswissenschaftlichen Bachelor- und Masterstudiengängen der „Hochschule am Meer“ studieren derzeit rund 2.529 Studierende aus 66 Nationen. **Ausbildung:** Studiengang Schiffsbetriebstechnik (Bachelor) **INTERNET:** [www.hs-bremerhaven.de](http://www.hs-bremerhaven.de)



## KONTROLLE

Schiffsmechaniker kommen an Deck, auf der Brücke und im Maschinenraum zum Einsatz.

Foto: Eberhard Petzold | www.foto-dock.com



### Voraussetzungen und Eigenschaften

- Mindestens Hauptschulabschluss
- Seefähigkeit für den Decks- und Maschinendienst
- Ein Alter von mindestens 16 Jahren
- Bei Minderjährigen: Einverständniserklärung der Eltern für die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt
- Handwerkliches Geschick und technisches Interesse
- Gute bis zufriedenstellende Noten in Mathematik und Physik
- Die Bereitschaft und Fähigkeit zur Arbeit im Team
- Die Fähigkeit und Bereitschaft, sich in Englisch zu verständigen

\* ab Sommer 2013, vorher 10 Wochen

Stand 01/2013

Besuch einer Fachschule ist eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker oder Offiziersassistent (einjährige Ausbildung nach Abitur oder Fachhochschulreife) zwingende Voraussetzung. Eine Fachhochschule kann auch besuchen, wer die nach Schiffsoffiziersausbildungsverord-

nung vorgeschriebene Mindestfahrzeit im Rahmen des Praxissemesters absolviert hat. Absolventen sowohl der Fachals auch der Fachhochschule erhalten ein STCW-Befähigungszeugnis (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafa-

rers). Das rechtsverbindliche Abkommen schafft international vergleichbare Standards in der Ausbildung von Seeleuten.

### Manager an Bord

Der nächste Schritt auf der Karriereleiter führt die Anwärter direkt in das →



Foto: Seefahrtsschule Elsfleth

## Jade Hochschule in Elsfleth

**Profil:** Im 19. Jahrhundert war Elsfleth einer der größten deutschen Reedereiplätze. Zahlreiche Schiffseigner und Werften waren hier angesiedelt. Die Jade Hochschule ist der größte Ausbildungsstandort für Nautiker in Deutschland.

**Ausbildung:** Studiengänge Nautik/Seeverkehr (Bachelor of Science), Schiffsbetriebstechnik, Verkehrsbetrieb/Logistik, Anlagen- und Versorgungstechnik (Bachelor of Science)

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

## Seefahrtsschule Leer

**Profil:** Die Fachhochschule für Nautik und Seefahrt am Standort Leer ist an die Hochschule Emden angeschlossen. Das Ausbildungsangebot ist vielfältig – und reicht weit über die von der STCW geforderten Inhalte hinaus. So steht zum Beispiel auch das Thema „Interkulturelle Menschenführung“ auf dem Lehrplan.

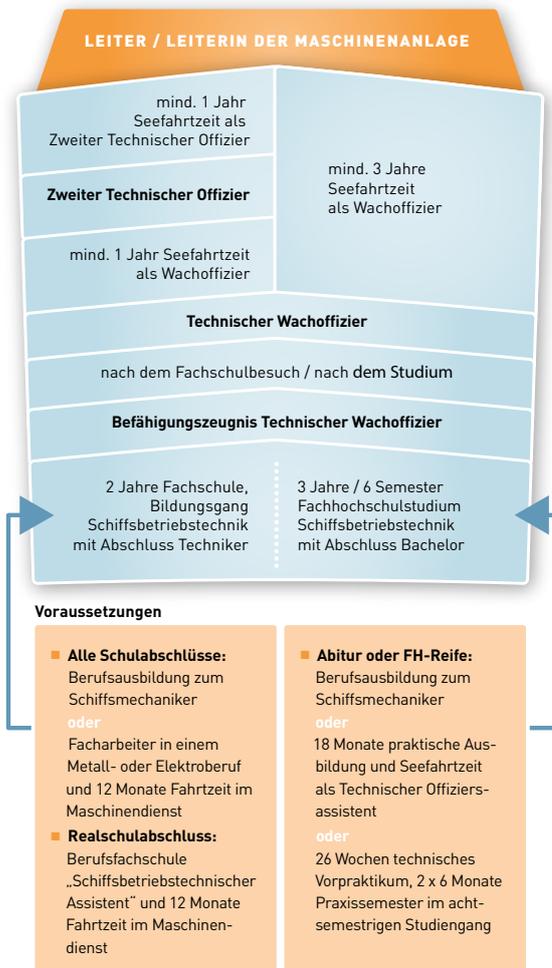
**Ausbildung:** Nautik (Bachelor of Science), Schiffs- und Reedereimanagement (Bachelor of Science), Seeverkehr (Dipl.-Ing.)

**INTERNET:** [www.hs-empden-leer.de](http://www.hs-empden-leer.de)

## Die Meister der Maschinen

Die „Chiefs“ tragen die Verantwortung für alle technischen Einrichtungen an Bord – und sind eine wichtige Stütze des Kapitäns.

Die Laufbahn der Techniker hat viele Etappen. Die Verantwortung nimmt dabei stufenweise zu.



**ÜBERBLICK**  
 Der Maschinen- und der Kontrollraum sind Hauptarbeitsplatz des Chiefs.

→ Management des Schiffbetriebs. Technische Wachoffiziere haben später die Möglichkeit, zum Leiter der Maschinenanlage aufzusteigen (siehe Kasten links). Dann tragen sie die Verantwortung für alle technischen Einrichtungen an Bord.

Der Weg dorthin ist relativ lang: Zunächst müssen Technische Offiziere mindestens zwölf Monate lang fahren, bevor sie das Patent „Zweiter Technischer Wachoffizier“ erhalten können. Um das Befähigungszeugnis als Leiter der Maschinenanlage zu bekommen, fahren sie mindestens ein Jahr in dieser Funktion bzw. 36 Monate als Technischer Offizier in verantwortlicher Stellung.

Achtung: In Deutschland gibt es zwei Arten von Befähigungszeugnissen. Neben dem unbegrenzten Befähigungszeugnis gibt es auch ein begrenztes, das nur für →

## Hochschule Wismar

**Profil:** Der Fachbereich Seefahrt in Warnemünde ging aus der „Großherzoglichen Navigationsschule“ in Wustrow hervor. Mit Gründung der „Ingenieurschule für Seefahrt“ kam es 1969 zur Vereinigung beider Einrichtungen.

**Ausbildung:** Studiengänge Nautik/Seeverkehr (Bachelor of Science), Schiffsbetriebstechnik, Verkehrsbetrieb/Logistik, Anlagen- und Versorgungstechnik (Bachelor of Science)

**Internet:** [www.sf.hs-wismar.de](http://www.sf.hs-wismar.de)



Foto: FH Flensburg

## Seefahrtsschule Flensburg

**Profil:** Das Institut für Schiffsbetriebsforschung (ISF) wurde 1954 gegründet.

**Ausbildung:** Seefahrtsschule: A-Patent (Nautischer Wachoffizier), C-Patent (Technischer Wachoffizier), A500-Patent (Nautischer Wachoffizier nationale Fahrt), C750-Patent (Schiffsmaschinist bis 750 kW), bei Bedarf Lehrgänge KK(W)-Patent; Fachhochschule: Technischer Schiffsoffizier, Nautischer Wachoffizier

**INTERNET:** [www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de](http://www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de)  
[www.fh-flensburg.de](http://www.fh-flensburg.de)



**VORBILDER:** Caroline Baumgärtner von der Hamburg Süd und Niels Hartmann fördern auch in Krisenzeiten den Nachwuchs.

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Was bedeutet Ihnen diese Auszeichnung?**

**CAROLINE BAUMGÄRTNER:** Wir freuen uns natürlich riesig darüber. Wir sehen darin aber auch eine Bestätigung unserer Arbeit und einen Ansporn für die Zukunft.

**NIELS HARTMANN:** Wir erachten den Preis als Anerkennung dafür, dass wir auch in Zeiten knapper Finanzen in der Schifffahrt zum Mariti-

auszubilden und nicht darauf zu vertrauen, dass andere das für uns übernehmen.

**DS: Was zeichnet Ihrer Meinung einen guten Ausbildungsbetrieb aus?**

**BAUMGÄRTNER:** Ein guter Ausbildungsbetrieb sollte sich ganzheitlich um seinen Nachwuchs kümmern, sowohl seine Fähigkeiten als auch seine Persönlichkeit voranbringen. Außerdem ist eine gute Ausbildung nur möglich, wenn das gesamte Team zusammenarbeitet. Die Seeleute profitieren von einem innigen Vertrauensverhältnis untereinander und zu den Mitarbeitern an Land. Für mich persönlich ist es ein echtes Glücksgefühl, wenn aus den jungen Erwachsenen, die bei uns anfangen, später gestandene Seeleute werden, die mit Verantwortung und Leidenschaft ihrem Beruf nachgehen.

**HARTMANN:** Er braucht unter anderem genügend Ausbildungsplätze an Bord, geschulte Ausbildungsbeauftragte an Bord und einen Training Officer an Land und eine gelebte Unternehmensphilosophie.

**DS: Was muss ein Bewerber mitbringen, um Ihr Interesse zu wecken? Und wie wählen Sie den passenden Nachwuchs letztendlich aus?**

**BAUMGÄRTNER:** Wir suchen neugierige und selbstbewusste Mitarbeiter. Bei uns hat sich ein zweistufiges Auswahlverfahren etabliert. In einem ersten Assessment testen wir unter anderem die Teamfähigkeit, Allgemeinbildung und Belastbarkeit der

Kandidaten. Wer sich hier bewährt, wird zu einem Bewerbungsgespräch eingeladen. Am Ende entscheiden wir uns für die Bewerber, bei denen der Gesamteindruck stimmt. Wobei wir wissen, dass wir in einer privilegierten Lage sind, weil bei uns die Zahl und die Qualität der Bewerber sehr hoch ist.

**HARTMANN:** Wir entscheiden aufgrund der Bewerbungsunterlagen und qualifizierter Bewerbungsgespräche. Dabei prüfen wir nicht nur vorhandenes schulisches Wissen, wie z.B. Mathematik oder Physik, sondern auch handwerkliche Fähigkeiten und soziale Kompetenzen. Der gute Abiturient ist bei uns genauso willkommen wie der Realschüler mit „Anpackermentalität“ und guten handwerklichen Fähigkeiten.

**DS: Die letzten Jahre waren für die gesamte Branche wirtschaftlich sehr herausfordernd. Wie wichtig ist da Nachwuchsförderung?**

**BAUMGÄRTNER:** Enorm wichtig. In der Schifffahrt hat es immer Auf und Abs gegeben. Unsere Erfahrung zeigt: Wer jetzt nicht Personal ausbildet und übernimmt, steht in Boom-Zeiten ohne Fachkräfte da.

**HARTMANN:** Wir sind davon überzeugt, dass viele unserer Kadetten von heute in Zukunft als tüchtige, loyale und bestens ausgebildete Matrosen, Techniker und Offiziere auf unseren Schiffen fahren. Viele unserer heutigen Kapitäne und Chiefs haben ihre Karrieren einmal als Kadetten bei uns begonnen.

**„Der gute Abiturient ist bei uns genauso gefragt wie Realschüler mit Anpackermentalität.“**

Dr. Niels Hartmann,  
Vorstandsvorsitzender der Hartmann AG

men Bündnis stehen und weiterhin qualitativ und quantitativ hochwertig ausbilden. Insbesondere meinem Vater war es von Anfang an wichtig, bei der Ausbildung junger Leute aktiv zu sein. Es ist für uns eine Selbstverständlichkeit, selbst

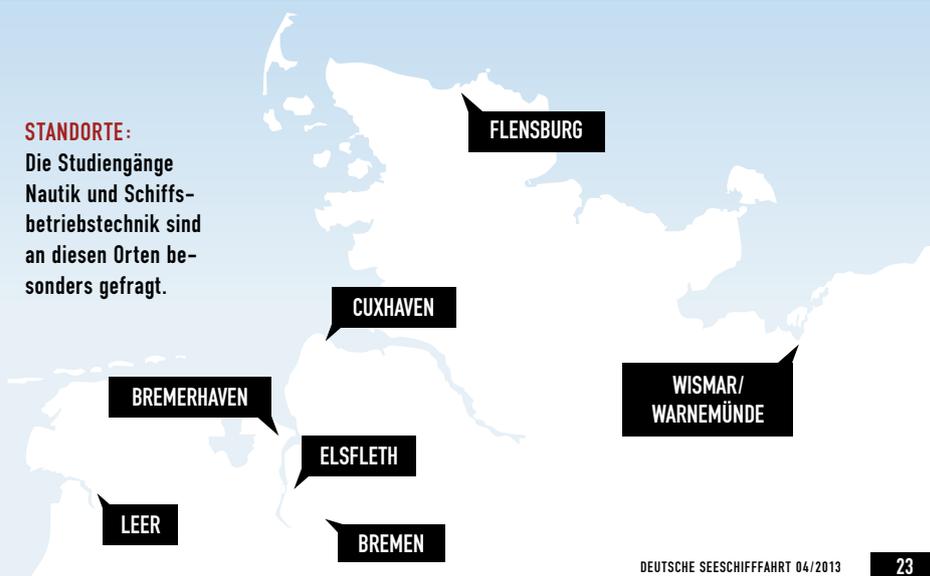
**Seefahrtsschule Cuxhaven**

**Profil:** In Cuxhaven gibt es zahlreiche maritime Unternehmen. Schüler der Seefahrtsschule haben so ideale Anbindungen an die Praxis. 2014 soll das neue Schulgebäude eingeweiht werden.

**Ausbildung:** Berufsschulausbildung zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten, Fachschule mit Erhalt der Befähigung zum Nautischen Wachoffizier oder zum Technischen Wachoffizier, bei Bedarf weitere Fächer

**INTERNET:** [www.fs-seefahrt-cuxhaven.de](http://www.fs-seefahrt-cuxhaven.de)

**STANDORTE:** Die Studiengänge Nautik und Schiffsbetriebstechnik sind an diesen Orten besonders gefragt.



→ kleine Schiffe mit einer Antriebsleistung von maximal 750 kW gilt.

Unumstrittener Chef an Bord ist der Kapitän (siehe Kasten Seite 25). Kapitän können nur Nautiker werden, die das Vertrauen der Reederei besitzen, ein Schiff und die Menschen an Bord zu führen. Nach Erhalt des Befähigungszeugnisses müssen Nautische Wachoffiziere ein Jahr lang fahren, um das Befähigungszeugnis „Erster Offizier“ zu erhalten. Damit haben sie gute Chancen auf die Führungsposition

an Bord. Der Job ist anspruchsvoll: „Auf einem großen Containerschiff gibt es mehr Hightech als in einem Airbus“, sagt Runa Jörgens, Kapitänin und Ausbildungsreferentin beim VDR in Hamburg.

### Viel Verantwortung

Zu den Aufgaben von Kapitänen gehört natürlich das Navigieren und Manövrieren. Außerdem planen sie mit ihren Offizieren die Arbeiten im Schiffsbetrieb und haben die Personalhoheit an Bord – sie sind also

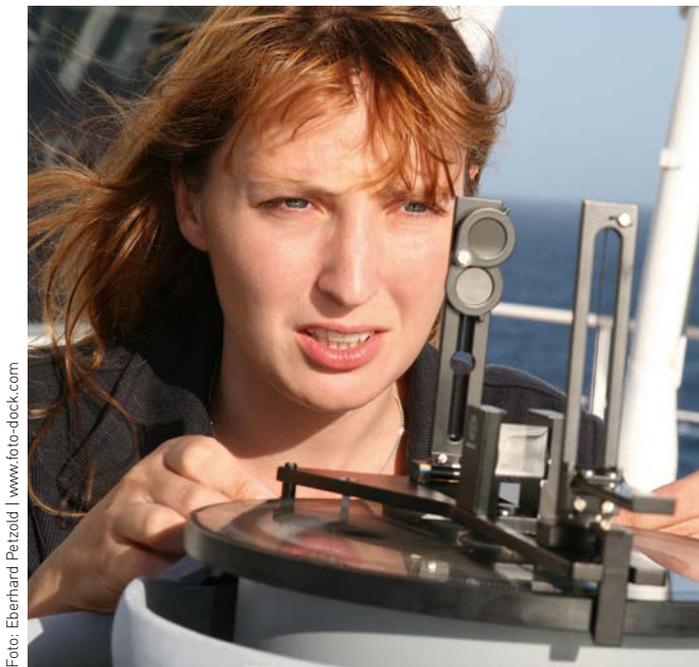


Foto: Eberhard Petzold | www.foto-dock.com

**PERSPEKTIVE:**  
Die Ausbildung zum Offizier hat viele Etappen. Nautische Offiziere arbeiten meist auf der Brücke, Technische Offiziere im Maschinenraum.



Foto: Eberhard Petzold | www.foto-dock.com

für Wohl und Wehe der Mannschaft zuständig. Sie haben auch die Verantwortung für die Ladung – und die ist groß: „Schiffe können künftig bis zu 18.000 Container befördern“, sagt Expertin Jörgens. Gute Kräfte werden immer gesucht. Das liegt auch daran, dass viele Kapitäne nach

## Ständige Entwicklung

Das Simulationszentrum MSCW (Maritime Simulation Centre Warnemünde) an der Hochschule Wismar wird für die Lehre im Studium und für berufsbegleitende Fortbildungs- und Auffrischkurse eingesetzt. 22 Kurse aus sechs Kategorien stehen auf dem Plan.

### Simulation der Superlative

**Lebenslanges Lernen. Die Rahmenbedingungen in der Seeschifffahrt ändern sich ständig.**

Wer bereits im Job steht, sollte sich deshalb fortbilden, um mit der Entwicklung Schritt zu halten. Besonders attraktiv ist das Weiterbildungsangebot „Maritime Seefahrt“ der WINGS, dem Fernstudienzentrum der Hochschule Wismar. Dort gibt es zahlreiche Fortbildungs- und Auffrischkurse für alle Berufsbilder der Branche. Herzstück ist das Simulationszentrum MSCW in Rostock-Warnemünde. „Es ist europaweit das einzige Zentrum, in dem eine



Foto: WINGS

### TESTLAUF: Üben unter realistischen Bedingungen

gemeinsame Simulation des nautischen und technischen Schiffsbetriebes unter gleichzeitiger Einbeziehung der landseitigen Unterstützung durch die Verkehrsleitzentralen durchgeführt werden kann“, sagt Prof. Dr.-Ing. Thomas Böcker, Professor für Schiffsführung und Kursleiter.



## MANAGEMENT

Kapitän ist ein Hightech-Job. Er erfordert außerdem Verantwortungsbewusstsein und viel diplomatisches Geschick.

### Die Chefs auf See

Kapitäne haben an Bord das Sagen. Von ihrem Geschick auf der Kommandobrücke ist der Erfolg der gesamten Mission abhängig.

Das Bild vom bärtigen Seemann, der Geschichten aus fernen Ländern erzählt, ist überholt. Kapitäne halten millionenschwere Ladung auf Kurs und verantworten, dass Fahr- und Lieferpläne eingehalten werden. Auf der Kommandobrücke sind daher fähige Führungskräfte gefragt.



einigen Berufsjahren an Land gehen – etwa ins Management einer Reederei. Wer der Seeschifffahrt zugetan ist, aber von vornherein lieber an Land bleiben möchte, kann sich auch zum Schifffahrtskaufmann/-frau ausbilden lassen. Bei den meisten Reedereien ist dafür

das Abitur Voraussetzung. Azubis durchlaufen während der Lehre unter anderem die Bereiche Operations, Crewing, Einkauf, Technische und Nautische Inspektion, ISM, An- und Verkaufsmaklerei, Buchhaltung/Controlling. Mehrwöchige Praktika bei einem Klarierungsmakler, einem

Versicherungsmakler und Dry-Cargo-Befrachtungsmakler runden die Lehre ab.

„Ausbildung ist unsere Zukunft“, sagt BBS-Geschäftsführer Jäde. Und dank der ausgezeichneten Angebote der maritimen Unternehmen haben junge Nachwuchskräfte hier gute Startbedingungen. ■■■

## Weitere Informationen

Unter folgenden Links finden Interessierte wertvolle Informationen zum Thema Aus- und Weiterbildung in der Seeschifffahrt. Ganz frisch online ist die umfangreiche Ausbildungsseite des VDR. Dort sind alle relevanten Fakten übersichtlich gegliedert und gratis abrufbar.

[www.berufsbildung-see.de](http://www.berufsbildung-see.de) –

Website der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

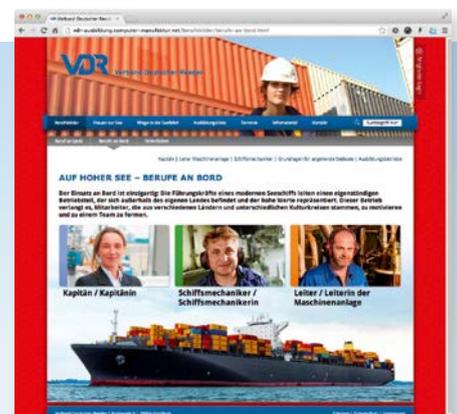
[www.meer-jobs.de](http://www.meer-jobs.de) – Informationen über Berufe im maritimen Umfeld

[www.kreuzfahrtjobs.de](http://www.kreuzfahrtjobs.de) – Fakten über die Passagierschifffahrt

[www.frauen-zur-see.de](http://www.frauen-zur-see.de) – Netzwerk für seefahrende Frauen in Deutschland

[www.careers-at-sea.org](http://www.careers-at-sea.org) – Internationale Fakten über Karrieren in der Seeschifffahrt

Eine wertvolle Orientierungshilfe für Interessierte bietet die neue Ausbildungs-Website des VDR. Unter <http://ausbildung.reederverband.de> informiert der Verband über die Karrieremöglichkeiten in der Seeschifffahrt. Schüler können sich anhand ihres Abschlusses über die Einstiegsmöglichkeiten informieren. Toller Service: Speziell für Frauen gibt es den Bereich „Frauen zur See“ mit vielen Extras.



**ORIENTIERUNG:** Die Seite des VDR bietet ausführliche Jobprofile und zahlreiches Material zum kostenlosen Download.

INITIATIVE: Cleopatra Doumbia-Henry, Leiterin der Abteilung Internationale Arbeitsstandards bei der ILO, hatte einen bedeutenden Anteil an der Ratifizierung der MLC, 2006.

# Riegel gegen Sozialdumping

Der Bundestag setzt das Internationale Seearbeitsübereinkommen MLC, 2006 in deutsches Recht um. Davon profitieren die Seeleute – und der globale Wettbewerb wird ein Stück fairer.

**D**er Deutsche Bundestag hat das umfangreiche Seearbeitsgesetz verabschiedet und damit das Seearbeitsübereinkommen 2006 (Maritime Labour Convention, MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) umgesetzt. Es tritt an die Stelle des alten Seemannsgesetzes.

„Das Seearbeitsgesetz stärkt die Rechte der Seeleute an Bord. Wir begrüßen, dass der Bundestag die vierte Säule des internationalen Seeschiffrechts nun in deutsches Recht umgesetzt hat“, sagt Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR). „Das Übereinkommen stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reeder, die viele Punkte schon heute erfüllen.“ Das Seearbeitsübereinkommen der ILO tritt international im August 2013 in Kraft. „Dann gelten welt-

weit einheitliche Standards für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Seeschiffen – und zwar unabhängig von der Flagge, die ein Schiff führt. Das Seearbeitsübereinkommen ist ein wichtiger Riegel gegen Sozialdumping“, so Behrendt.

## Sanktionen gegen Verstöße

Das Übereinkommen verankert zahlreiche Mindeststandards, zum Beispiel für die Arbeits- und Ruhezeiten, zur medizinischen Betreuung an Bord und an Land sowie für die Unterkünfte und Verpflegung der Seeleute. Auch Schiffe unter Flaggen von Staaten, die die Konvention nicht ratifiziert haben, können sich den Standards nicht entziehen, sobald sie Häfen von Unterzeichnerstaaten anlaufen. Fielen bei den Hafenstaatkontrollen Verstöße gegen die Konvention auf, drohten harte Sanktionen

von Geldbußen bis zum Festhalten des Schiffes.

Mit dem MLC tritt die vierte Säule zum internationalen Schifffahrtsregelwerk hinzu. Daneben stehen das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt (MARPOL) und das Internationale Übereinkommen über Normen für Ausbildung, Erteilung von Befähigungszeugnissen und Wachdienst von Seeleuten (STCW). „Damit ist die Seeschiffahrt die weltweit einzige Branche, die über ein so dichtes und wirksames Regelwerk verfügt“, so Verbandschef Behrendt.

Der VDR ist zuversichtlich, dass nun auch das Ratifizierungsgesetz zum Seearbeitsübereinkommen zügig den Bundestag passiert. ...

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Warum wird die MLC auch „Grundrechtecharta der Seeleute“ genannt?**

**DOUMBIA-HENRY:** Weil eines der beiden Hauptziele des Übereinkommens lautete, die Rechte der Seeleute weltweit umfassend zu schützen. Die Bezeichnung geht zudem aus einer der zentralen Bestimmungen des Übereinkommens hervor. Artikel IV („Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute“) besagt:

- Alle Seeleute haben das Recht auf einen sicheren und gefahrlosen Arbeitsplatz, der den Sicherheitsnormen entspricht.
- Alle Seeleute haben ein Recht auf angemessene Beschäftigungsbedingungen.
- Alle Seeleute haben ein Recht auf menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord.
- Alle Seeleute haben ein Recht auf Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Maßnahmen etc.

**DS: Warum hat es 100 Jahre gedauert, einen rechtlichen Rahmen für die sozialen Rechte der Seeleute zu schaffen?**

**DOUMBIA-HENRY:** Die ILO arbeitet schon seit ihrer Gründung 1919 an einem Regelwerk zum Schutz der Arbeits- und Sozialrechte der Seeleute. Seitdem wurden mehr als 40 Übereinkommen und Empfehlungen angenommen, darunter ein wichtiges Vorläufer-Übereinkommen der MLC, 2006, nämlich das Übereinkommen über die Handelsschiffe (Mindestnormen) von 1976 (Nr. 147), das viele dieser Regeln zusammenfasste.

Das Seearbeitsübereinkommen von 2006 beruht auf 37 bisherigen Einzelübereinkommen und Empfehlungen und fasst sie zu einem einzigen, rechtlich bindenden Regelkanon zusammen. Außerdem bezweckt es eine effektivere Umsetzung und Durchsetzung der Regeln analog zu anderen internationalen maritimen Übereinkommen, die Qualitätsstandards in Bereichen wie Sicherheit an Bord, Schutz vor feindlichen Angriffen und Umweltschutz festlegen. Besonders innovativ an der MLC, 2006 im Vergleich zu anderen

Übereinkommen der ILO ist die Verpflichtung der Flaggenstaaten, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute an Bord der unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe zu zertifizieren.

**DS: Was war Ihre persönliche Rolle beim Ratifizierungsprozess?**

**DOUMBIA-HENRY:** Zusammen mit meinen Kollegen von der ILO und natürlich den Vertretern der Reeder- und Seeleuterverbände sowie beteiligter Regierungen bin ich seit Anfang 2000 an dem Prozess beteiligt. Als Leiterin der Abteilung für internationale arbeitsrechtliche Standards bin ich gemeinsam mit anderen Fachleuten der ILO verantwortlich für die Förderung aller 189 Übereinkommen der ILO einschließlich MLC, 2006 und ihre Übernahme in nationales Recht. Abgesehen davon hat das Seearbeitsübereinkommen während der letzten zehn Jahre ein derart lebhaftes Interesse gefunden, dass wir viel Zeit damit verbracht haben.

**DS: Welcher MLC-Teil ist am wichtigsten?**

**DOUMBIA-HENRY:** Es fällt schwer, einzelne Aspekte auszuwählen. Ich finde aber, dass die Betonung der nationalen Abstimmung mit nationalen Reeder- und Seeleuterverbänden bei der Umsetzung sehr wichtig ist. Das gilt auch für die Schaffung des trilateralen ILO-Sonderkomitees zur Aktualisierung der vorwiegend technischen Aspekte des Übereinkommens. Darüber hinaus ist auch die Einführung der Borddokumentation, des „Maritime Labour Certificate“, und einer Konformitätserklärung, deren Teil II von der Reederei auszufüllen ist,

sehr bedeutsam. Den Reedereien wird dadurch eine klare Rolle bei der Entscheidung darüber zugewiesen, wie die flaggenstaatlichen Vorschriften an Bord umzusetzen sind.

**DS: Wie bereiten sich Hafenstaaten auf das Inkrafttreten vor?**

**DOUMBIA-HENRY:** Die Hafenstaaten, die bereits ratifiziert haben, treffen Vorbereitungen für die Ausübung der hafenstaatlichen Kontrollen; Schiffe, deren Flaggenstaaten die MLC, 2006 noch nicht ratifiziert haben, können künftig nicht mit entgegenkommender Behandlung rechnen. Die Hafenstaaten werden nationale Vorschriften bzw. Richtlinien für ihre Beamten entwickeln und diese schulen. In vielen Hafenstaaten, wie etwa den Unterzeichnerstaaten des Pariser Memorandum of Understanding für die Hafenstaatskontrollen oder in den EU-Ländern, laufen solche Schulungen im Rahmen regionaler Schulungsprogramme bereits. Viele hafenstaatliche Kontrollbeamte haben ja bereits Erfahrung mit der Umsetzung des – wenn auch weniger strengen – Übereinkommens über die Handelsschiffe.

**DS: Wird die Zahl der Staaten, die ratifizieren, durch die Kontrollen zunehmen?**

**DOUMBIA-HENRY:** Für jedes maritime Übereinkommen gilt: Die bloße Tatsache der Hafenstaatkontrollen, insbesondere in Verbindung mit dem ausdrücklichen Wegfall bevorzugter Behandlung, führt dazu, dass Nichtunterzeichnerländer und Reedereien, die in ein solches Land umflaggen, keinerlei Vorteile haben.

**SÄULEN: Die internationalen rechtlichen Standards, auf denen die globale Schifffahrt ruht.**



Fotos: agenciabrasil, ILO



# „Die EU-Umweltpolitik hat eine ideologische Schlagseite“

Der FDP-Europaparlamentarier Holger Kraemer über das Scheitern der internationalen Bemühungen zum Klimaschutz, Grenzen des Emissionshandels und das Problem von europäischen Alleingängen in der Umweltpolitik. Interview: Daniel Hosseus, Christof Lauer

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Welche Nähe verspürt man als Leipziger und Sachse zur Schifffahrt?**

**HOLGER KRAEMER:** Leipzig war mal Großaktionär des Hamburger Hafens. Wir haben eine große Kaufmanns- und Handelstradition. Das ist durch die Systembrüche des 20. Jahrhunderts zwar weitgehend verloren gegangen. Aber vergessen haben wir es nicht. Sachsen gewinnt als Wirtschafts- und Industriestandort an Bedeutung. Ohne Zugang zu Überseehäfen und eine funktionierende Seeverkehrswirtschaft wäre das nicht möglich. Das wissen wir auch in Sachsen.

**DS: Sie haben die Bücher „Realitätscheck für den Klimaschutz“ und „Unbequeme Wahrheiten über die Klimapolitik und ihre wissenschaftlichen Grundlagen“ veröffentlicht. Was läuft bei der internationalen Klimapolitik falsch?**

**KRAEMER:** Man muss die bisherige Klimapolitik als gescheitert bezeichnen. Einerseits investieren wir gewaltige volkswirtschaftliche Ressourcen in den Klimaschutz. Andererseits wurden trotz inzwischen 20 Jahren internationaler Klimapolitik die Kohlendioxid-Emissionen nicht reduziert. Im Gegenteil: Sie wachsen rasant, ohne dass eine Trendwende in Sicht ist.

Der Grund dafür ist recht einfach: Gerade die asiatischen Volkswirtschaften wachsen dynamisch. Sie brauchen dieses Wachstum, um ihrer Bevölkerung Perspektiven zu geben. Sie sind dazu auf die Nutzung der preiswertesten Energiequellen angewiesen. Das sind vor allem fossile Brennstoffe. Das ist auch der Grund, weshalb eine internationale Vereinbarung zum Klimaschutz mit verbindlichen Emis-

sionsminderungen unmöglich geworden ist. Sie scheitert an unüberwindbaren ökonomischen Interessenunterschieden. Um diese Situation zu überwinden, wäre es nötig, offene Diskussionen über völlig neue Strategien zuzulassen. Dazu muss auch die Erkenntnis gehören, dass die Forschung über die Frage, was klimatische Änderungen auslöst, keineswegs abgeschlossen ist.

**DS: Die EU-Kommission wird vorerst keine regionale Regelung zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Schifffahrt beschließen. Hintergrund sind die Probleme beim Emissionshandel für den Luftverkehr. Welche Folgen hat das?**

**KRAEMER:** Ich hoffe, dass der internationale Konflikt, in den wir uns bei der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel begeben haben, eine politische Lehre war. Die EU kann Drittstaaten ihr Recht nicht aufzwingen. Meiner Meinung nach scheidet gerade deshalb der Emissionshandel als Instrument für die Schifffahrt aus. Denn die Drittstaatenkonflikte, die wir hier provozieren würden, wären ungleich größer als beim Luftverkehr.

Die EU-Kommission hat Überlegungen dazu mit Recht eingestellt. Die EU sollte sich nicht in eine regulatorische Vorreiterrolle begeben, die von niemandem akzeptiert wird. Die IMO ist der Ort, das zu diskutieren. Allerdings scheint mir auch hier eher unwahrscheinlich, dass man sich auf das Instrument des Emissionshandels verständigen wird. Effizienzstandards für Schiffsneubauten sind vielleicht ein Weg.

**DS: Die EU-Kommission erwägt, Daten über den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von allen Schiffen zu erheben, die einen europäischen Ha-**

**fen ansteuern – auch von nicht europäischen Reedereien. Müssen wir mit Streit wie im Luftverkehr rechnen?**

**KRAEMER:** Die Datenerhebung an sich dürfte noch nicht zu Konflikten führen. Ich frage mich aber, ob es das wirklich braucht. Die EU-Kommission sammelt gerne umfassende Daten, um Regulierungsansätze zu finden. Es spricht nichts dagegen, sie dabei etwas auszubremsen.

**DS: Das EU-Parlament begleitet eng die UN-Klimakonferenzen. Wie schätzen Sie die Chancen auf ein globales Abkommen ab 2020 ein, wie es 2011 in Durban auf den Weg gebracht wurde? Wird es die Schifffahrt einschließen?**

**KRAEMER:** Es wird kein internationales Abkommen geben. Ich habe bereits begründet, warum. Der Wendepunkt der internationalen Klimapolitik war 2009 in Kopenhagen. Dort hat die Europäische Union zu spüren bekommen, dass die Welt sich nicht nach ihr richtet. Die politischen und ökonomischen Gewichte der Welt haben sich nach Asien verschoben. Man wartet nicht auf EU-Regulierungsstandards zum Klimaschutz. Endgültig beerdigt wurde die Chance auf ein Abkommen in Doha. Hier wurde trotz des Kyoto-Protokoll verlängert – von der EU und zehn weiteren Staaten, die für 13 Prozent (!) der globalen Emissionen verantwortlich sind.

Erfolgsversprechende Strategien müssten diskutiert werden. Etwa für gemeinsame Forschungsanstrengungen bei Energieumwandlungsprozessen. Oder bei Maßnahmen zur Anpassung an Klimaänderungen. Die Diskussion über Maßnahmen zur Schifffahrt sollte bei der IMO konzentriert werden. →

Foto: Büro Holger Kraemer

A portrait of Holger Krahmer, a man with short brown hair, wearing a light blue button-down shirt and a dark grey suit jacket. He is standing outdoors with a blurred background of trees and a building. The lighting is soft, highlighting his face and the texture of his clothing.

## Profil: Holger Krahmer

- Geboren am 16. Oktober 1970 in Leipzig
- Ausbildung: Instandhaltungsmechaniker
- 1990 bis 2000 als Bankkaufmann tätig (u.a. Commerzbank)
- 1998 Gründer und Vorstand der GANOS Kaffee-Kontor & Rösterei AG, Leipzig
- seit 1993 Mitglied der FDP
- seit 2004 Mitglied des Europäischen Parlaments (u.a. Umwelt-Ausschuss), maßgeblich beteiligt u.a. an der Richtlinie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den CO<sub>2</sub>-Emissionshandel
- Klimaskeptiker („Unbequeme Wahrheiten über die Klimapolitik und ihre wissenschaftlichen Grundlagen“)

→ **DS:** Ab 2015 gilt in den Schwefel-Emissions-Kontrollgebieten (SECA) in Nord- und Ostsee der strenge Grenzwert von höchstens 0,1% Schwefel im Schiffstreibstoff. Sie haben maßgeblich dazu beigetragen, dass eine Flexibilitätsklausel in die entsprechende EU-Richtlinie eingeführt wurde. Worum geht es dabei? Erwarten Sie ein problemloses Inkrafttreten der SECA-Regeln?

**KRAHMER:** Die Reduktion von Schwefel in Schiffstreibstoffen ist eine sinnvolle und vor allem kosteneffiziente Luftreinhaltemaßnahme. Deshalb ist das MARPOL-

Recht verpflichtend. Insofern waren meine Bemühungen, Entscheidungsspielräume für den Fall zuzulassen, dass es doch nicht so reibungslos läuft, ohne Erfolg. Auch die Bundesregierung hat das ausdrücklich nicht unterstützt.

**DS:** Rechnen Sie noch mit weiteren Verschärfungen, wenn die „Thematische Luftreinhaltestrategie“ der EU in diesem Jahr überarbeitet wird? Wären schärfere Schwefel-Grenzwerte etwa im europäischen Mittelmeer sinnvoll?

**KRAHMER:** Die EU-Luftqualitätspolitik der

bedingungen abhängen. Sie sollten abgeschafft werden.

Es ist stattdessen sinnvoll, sich auf Schadstoffquellen und Jahresgrenzwerte oder -durchschnitte zu konzentrieren. Auch die Weiterentwicklung der Grenzwerte für Schwefel- und Stickstoffverbindungen ist wichtig. Aber mit Augenmaß. Schadstoffgrenzwerte für Seegebiete sind weder sinnvoll noch durchsetzbar.

**DS:** Hohe Standards für Umwelt- und Klimaschutz sind gut, wenn sie weltweit gelten. Schießt die EU nicht gelegentlich

## Der teure schwefelarme Schiffskraftstoff könnte bei kurzen Strecken zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die Straße führen.

**HOLGER KRAHMER,**  
MITGLIED DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS



Abkommen, das innerhalb der IMO dazu geschlossen wurde, der richtige Ansatz.

Die SECA-Gebiete sind freiwillige Entscheidungen, die in unserem Fall die Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee getroffen haben. Sie erlauben ab 2015 nur noch faktisch komplett schwefelfreien Kraftstoff. Ob die Einführung reibungslos verläuft, wird die Praxis zeigen müssen. Selbst die EU-Kommission räumt ein, dass der teurere saubere Schiffstreibstoff bei kurzen Seewegen und vor allem im Fährbetrieb zu Verkehrsverlagerungen auf die Straße führen kann.

Leider haben sich die EU-Mitgliedsstaaten mit ihrer Zustimmung zur EU-Schiffskraftstoffrichtlinie Entscheidungsmöglichkeiten nehmen lassen. Die SECA-Gebiete sind nun faktisch per EU-

letzten Jahrzehnte war sehr erfolgreich. Wir haben in Europa die beste Luftqualität im weltweiten Vergleich. Worauf es jetzt ankommt, ist, zu evaluieren, was gut läuft und was nicht so gut läuft und wo Anpassungen und Weiterentwicklungen nötig sind.

Zur Realität der EU-Luftqualitätspolitik gehört, dass fast alle EU-Mitgliedsstaaten die Schadstoffgrenzwerte nicht einhalten. Das liegt nicht immer nur daran, dass es an entsprechenden Maßnahmen gefehlt hätte. Es liegt möglicherweise auch daran, dass einzelne Grenzwerte nicht praxistauglich sind. So sind Tagesgrenzwerte für Partikel, landläufig auch Feinstaub genannt, offensichtlich unsinnig, weil die Verschmutzungskonzentrationen stark vom Wetter und anderen Umgebungs-

über das Ziel hinaus, indem sie mit regionalen Sonderwegen europäische Unternehmen belastet, die sich selbst aber im weltweiten Wettbewerb behaupten müssen?

**KRAHMER:** Brüssel war in den letzten Jahren zu oft vor allem eine grüne Bürokratie. Das rächt sich jetzt, weil wir bei vielen Umweltgesetzen an die Grenze der praktischen Umsetzbarkeit gestoßen sind. Zum einen bedeuten viele Gesetze nicht gleichzeitig viel Umweltschutz. Und zum anderen muss in den Umweltgesetzen auch die soziale und wirtschaftliche Balance wieder stärker diskutiert werden. Der Mensch ist vor allem Schöpfer und Gestalter und nicht vorrangig Vernichter und Zerstörer. Die Umweltpolitik hat hier eine gefährliche ideologische Schlagseite.

# KOJE FREI?



## Werden Sie Gastgeber!

12.000 kostenlose Privatunterkünfte für den Kirchentag gesucht.

[kirchentag.de](http://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



**R**und 80 Experten aus Schifffahrt, Politik, Verwaltung und natürlich Seerecht kamen im März zu den „Maritime Talks 2013“ am Internationalen Seegerichtshof (ITLOS) in Hamburg zusammen – darunter auch Studierende der Bucerius Law School, die neben dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zu den Kooperationspartnern der Veranstaltung gehörte. Die

**Die Rolle der IMO und andere Rechtsfragen der Schifffahrt standen auf der Agenda der „Maritime Talks“.** Text: Christof Lauer

Präsidentin der Bucerius Law School, Prof. Dr. Doris König, eröffnete das Diskussionsforum. Sie ist zugleich Vorsitzende der International Foundation of the Law of the Sea (IFLOS). Die Stiftung, ein Think Tank für das Internationale Seerecht, richtet die 2002 ins Leben gerufene Veranstaltung seit 2005 jährlich aus. Der Verband Deutscher Reeder und die Edmund Siemers-Stiftung unterstützten die „Maritime Talks“.

Dr. Rosalie Balkin, Leiterin der IMO-Rechtsabteilung, machte gleich zu Beginn deutlich, vor welchen Herausforderungen ihre Organisation und die internationale Seeschifffahrt stehen. Durch den Klimawandel werde die Polarregion für den Schiffsverkehr zunehmend interessanter – nicht nur als Transitroute und für den Tourismus. Auch versprechen sich die Anrainerstaaten aufgrund des zurückgehenden Eises Zugriff auf wertvolle Ressourcen am Meeresboden. Die IMO arbeite daher intensiv an einem Polar-Code, der Sicherheitsstandards für alle Schiffe vorschreiben soll, die in diesen Seegebieten fahren.

Eine Gefahr für das Leben der Seeleute stelle in verschiedenen Regionen nach wie vor die Piraterie dar. Die IMO habe Richtlinien aufgestellt, wie sich Schiffe vor Piratenangriffen schützen können und wie der Einsatz von privaten bewaffneten Si-



# Auf hoher See und vor Gericht



TAGUNGSORT: Der architektonisch reizvolle Sitz des Internationalen Seegerichtshofs in Hamburg.

Foto: ITLOS/Esch

cherheitskräften an Bord geregelt werden sollte. Erst jüngst haben 16 Länder Südostasiens auf IMO-Initiative ein Netzwerk aufgebaut, um Informationen über Piraterie in der Straße von Malakka auszutauschen und sich zu unterstützen.

Prof. Dr. Henning Jessen vom Institut für Seerecht der Uni Hamburg zeichnete nach, wie die IMO im Laufe der Jahre ihr Gesicht verändert hat: von einer rein

werden. Sie haben in den letzten Jahren bei der Arbeitssicherheit und beim Umweltschutz große Fortschritte gemacht, bedürfen aber weiterer Unterstützung. Mikelis gilt als Vater der Hongkong-Konvention, die weltweite Standards für sichereres und umweltfreundliches Schiffsrecycling setzt, wenn sie genügend Staaten ratifiziert haben.

Standards für die Arktis-Schifffahrt mahnte ITLOS-Richter Vladimir Golitsyn

Piraterie, Hartmut Hesse, auch auf den von der IMO entwickelten Verhaltenskodex (Djibouti Code of Conduct) zurück. 20 Staaten der Region arbeiten bei Prävention von Piratenangriffen, Befreiung von Schiffen und Strafverfolgung zusammen. Nun gelte es, die Verlagerung von Piraterie in andere Regionen zu verhindern.

ITLOS-Präsident Shunji Yanai stieg tief in die Verfahrensabläufe des Ge-



**SEERECHTSEXPERTEN:** Prof. Dr. Doris König, Dr. Nikos Mikelis, ITLOS-Präsident Shunji Yanai, Prof. Henning Jessen (v.l.) und weitere Fachleute hielten viel beachtete Referate.

beratenden Organisation zu einem politischen Schwergewicht für die Rechtsetzung im Bereich des Internationalen Seerechts. Ging es anfangs darum, Wettbewerbsverzerrungen im Seehandel aufzulösen, widme sich die IMO heute der gesamten Palette an Schifffahrtsthemen: soziale Rechte für die Besatzungen, Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen, Schiffsrecycling, die Bekämpfung der Piraterie und vieles mehr.

Laut dem Vorsitzenden des IMO-Umweltkomitees (MEPC), Andreas Chrysostomou, habe die IMO beim Thema Meeresumweltschutz bereits viel erreicht – nun sollen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schifffahrt weiter verringert werden. Die IMO müsse die Zusammenarbeit mit allen Partnern suchen, die nicht auf internationaler Ebene auftreten und Standards setzen können. Dabei gehe es nicht nur um technokratische Lösungen. Ohne die Diskussion der politischen Dimensionen werde die IMO nichts bewegen können.

Dr. Nikos Mikelis warnte vor den Auswirkungen eines europäischen Alleingangs beim Schiffsrecycling. Europa würde dadurch seinen Einfluss gerade auf die Länder in Südostasien verlieren, in denen mit Abstand am meisten Schiffe verschrottet

an: Wie kann die sensible arktische Meereswelt geschützt werden? Welche Anforderungen sind an Technik und Design der Schiffe zu stellen? Wie kann Seeleuten bei Unfällen geholfen werden? Der Polar-Code der IMO soll hier Antworten liefern. Die Arktis-Anrainerstaaten haben sich bereits vertraglich auf eine logistische Unterstützung bei Rettungseinsätzen geeinigt.

Erfolge im Kampf gegen die Piraterie am Horn von Afrika führte der IMO-Sonderbeauftragte für maritime Sicherheit und

richtshofs ein. Zukünftig würden sich Streitfälle vor allem um drei Themen drehen: maritime Grenzverläufe, den Schutz der Meeresumwelt sowie die Erkundung und Ausbeutung von Rohstoffen unter dem Meer.

Schließlich ermahnte Prof. Jessen die Zuhörer, die Abkürzung IMO immer auf Englisch auszusprechen. Deutsch ausgesprochen bedeute „Imo“ auf Japanisch „heiße Kartoffel“ – und habe somit auch eine politische Konnotation. ■■■

**Die IMO arbeitet intensiv an einem Polar-Code zu Sicherheitsstandards für die Schifffahrt in der Region.**

**Dr. Rosalie Balkin, Leiterin der Rechtsabteilung bei der IMO**



# Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



PLUS: Der Umschlag in Los Angeles legte um knapp fünf Prozent zu.

## Containerhäfen im Südwesten der USA im Aufwärtstrend

Die Zwillingshäfen im Südwesten der USA, Los Angeles und Long Beach, profitieren von einem Wachstum des Asiengeschäfts.

In den ersten beiden Monaten des Jahres verzeichnete Los Angeles einen Umschlag von 1,28 Mio. TEU – gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ein Plus von 4,87 Prozent. Der Februar (+17 Prozent)

machte die Verluste im Januar (-4,25 Prozent) mehr als wett.

In Long Beach gingen in den beiden Monaten insgesamt 1,07 Mio. TEU über die Käikanten – ein Wachstum von 26,3 Prozent. Der Februar (+37 Prozent) toppte auch hier den Januar (+17,5 Prozent). Bemerkenswert war der hohe Importanteil in dem Hafen an

der Pazifikküste: Er erreichte im Februar mit 279.000 TEU 52,5 Prozent des Gesamtumschlags und deutet auf eine Verbesserung der ökonomischen Situation auf den US-Märkten hin. Für März rechnen die Hafenbetreiber als Nachwirkung des chinesischen Neujahrsfestes mit einem eher schwachen Ergebnis.

[www.portoflosangeles.org](http://www.portoflosangeles.org)

Foto: Wp0911 | Dreamstime.com

## Frühindikator leicht gesunken

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Februar erwartungsgemäß gesunken.

Der Rückgang von (saisonbereinigt) 117,6 auf 116,7 war allerdings mo-

derat in Anbetracht des äußerst kräftigen Anstiegs im Januar. Dieser war Folge des recht späten Termins des chinesischen Neujahrsfestes, durch den viele Außenhandelsgeschäfte mit China in den Januar vorgezogen worden waren. Der Wert beruht zunächst auf einer Schnellschätzung. [www.isl.org](http://www.isl.org)

### RWI/ISL-Containerumschlag-Index

2008 = 100



Quelle: RWI

## DVB mit besserem Ergebnis

Der zur DZ-Bank-Gruppe gehörende Transportfinanzierer DVB Bank SE hat sein Nachsteuer-Konzernergebnis 2012 um 13,1 Prozent auf 124,9 Mio. Euro gesteigert.

Die DVB schloss 158 neue Transaktionen im Segment Transport Finance mit einem Volumen von 4,6 Mrd. Euro ab. Vorstandschef Driese erwartet für 2013, „dass die Schiffswerte und Charterraten ihren Tiefstpunkt erreichen werden“. Im Jahr 2014 könne dann mit einer Verbesserung gerechnet werden, deren Ausmaß von der Entwicklung der Weltwirtschaft abhängt.

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

Foto: DVB Bank SE



VORSTANDSCHEF: Wolfgang Driese erwartet 2013 ein ähnliches Ergebnis.



**STATEMENT:**  
HSH-Auf-  
sichtsratschef  
Thomas Mirow  
steht zur  
Schiffsfinan-  
zierung.

## HSH pro Schifffahrt

**Der neue Aufsichtsratschef der HSH Nordbank hat sich für den Erhalt der Schiffsfinanzierung als Geschäftsbereich ausgesprochen.**

Ziel müsse es sein, „die HSH als Schiffsfinanzierer zu erhalten“, so der frühere Hamburger Wirtschaftssenator, der seit Anfang März amtiert. Schließlich hätten sich andere Banken bereits aus dem Geschäft zurückgezogen. „Wenn die HSH das nicht mehr weitermacht, dann fällt die Schiffsfinanzierung in Deutschland im Wesentlichen flach“, so Mirow. Sie wandere dann nach Singapur oder China ab. Mirow warnte vor den „sehr negativen Folgen für den maritimen Standort Norddeutschland insgesamt“. [www.hsh-nordbank.de](http://www.hsh-nordbank.de)

Foto: EBRD

## Hafen Rotterdam trotz der Krise

**Europas größter Hafen liefert weiter stattliche Gewinne ab.**

Obwohl das Umschlagwachstum aufgrund der schwachen Konjunktur 2012 eher mager ausfiel, steigerte der Hafenbetrieb seinen Umsatz um 4,6 Prozent auf 615,3 Mio. Euro. Als Überschuss blieben mit 228 Mio. Euro sogar 17 Prozent mehr in der Kasse. An der Hafengesellschaft hält die Stadt Rotterdam 70 Prozent, der niederländische Staat 30 Prozent. An sie wurden 85,6 Mio. Euro

Dividende ausgeschüttet. Unterdessen wurde bekannt, dass sich der Bau eines neuen LNG-Versorgungsterminals für Binnen- und Seeschiffe um einige Monate verschieben wird.

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



Foto: Port of Rotterdam/Freek van Arkel

### GEWINNBRINGER:

**Der Rotterdamer Hafen erfreut seine Anteilseigner.**

## Singapur steigert Umschlag leicht

**Der nach Shanghai zweitgrößte Containerhafen der Welt schlug im Januar und Februar zusammen fast fünf Mio. TEU um.**

Das waren 2,1 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im gesamten Jahr 2012 hatte Singapur mit einem Plus von 5,9 Prozent auf 31,6 Mio. TEU den Rückstand gegenüber Shanghai (32,5 Mio. TEU) deutlich verkleinern können. Die chinesische Metro-Gruppe liegt seit 2010 vorn.

Weniger gut lief es in Singapur jenseits des Containersegments: Der Gesamtumschlag im Hafen des südostasiatischen Stadtstaats schrumpfte um 4,85 Prozent auf 81,66 Mio. Tonnen. Das Transshipment von Öl sank um 3,4 Prozent. Einen regelrechten Einbruch (21,5 Prozent) gab es bei Massengütern. Insgesamt hatte der Hafen 2012 einen Güterumschlag von 538 Mio. Tonnen gemeldet.

[www.mpa.gov.sg](http://www.mpa.gov.sg)

ANZEIGE

# Zehn Jahre Retter in der Not

In Notfällen muss jemand das Kommando übernehmen, sonst geht es schief. Das ist eine Erfahrung aus dem Untergang des Holzfrachters „Pallas“. Die Konsequenz: Seit 2003 gibt das Havariekommando in Cuxhaven den Ton an, wenn auf See schwere Unglücke passieren. Text: Sönke Möhl

**D**er Holzfrachter „Pallas“ trieb 1998 brennend durch das Wattenmeer, strandete vor der nordfriesischen Insel Amrum und richtete eine Umweltkatastrophe an. Die Behörden schätzten die Lage falsch ein und waren wegen unklarer Kompetenzen und mangelnder Ausrüstung überfordert. So etwas sollte sich nicht wiederholen: Fünf Jahre später – am 1. Januar 2003 – begann das Havariekom-

mando in Cuxhaven mit seiner Arbeit. Einer der Initiatoren: Ralf Nagel, damals Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und heute Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

Die gemeinsame Einrichtung von Bund und Küstenländern mit fast 40 Mitarbeitern nimmt seitdem das Heft immer dann in die Hand, wenn Unfälle oder

Schäden auf See ein größeres Ausmaß annehmen. Beispiele aus den letzten Jahren sind der Brand der Ostseefähre „Lisco Gloria“ im Oktober 2010, bei dem in einer dramatischen nächtlichen Rettungsaktion alle Passagiere und Besatzungsmitglieder lebend von Bord geholt werden konnten.

Die Havarie des Containerschiffs „MSC Flaminia“ der Buxtehuder Reederei NSB im vergangenen Sommer auf dem Atlantik bedeutete zudem viele Wochen höchster Anspannung. Lange fand sich keine Lösung, welchen Hafen der noch brennende Frachter anlaufen könnte. Die Cuxhavener Experten holten die „Flaminia“ auf Anweisung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) schließlich in den neuen JadeWeserPort nach Wilhelmshaven. „Genau für solche Notfälle ist das Havariekommando errichtet worden“, sagt VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel.

Hans-Werner Monsees, der das Havariekommando seit dem ersten Tag leitet, hebt die überzeugende Arbeit der Institution hervor: „Wenn man zurückblickt, haben wir 44 dieser komplexen Schadenslagen, im Grunde maritime Katastrophen, abgearbeitet, alle erfolgreich.“ Im



Foto: DPA



Fotos: Havariekommando

**UNGLÜCKSFÄLLE:** Der brennende Holzfrachter „Pallas“ (1998) war ein Fanal, auch bei der „MSC Flaminia“ (2012) lief nicht alles glatt.

**NOTFALL:** Der Brand auf der Ostseefähre „Lisco Gloria“ wird von einem Notschlepper aus gelöscht.



Vergleich zu den Vorgängerorganisationen habe es erhebliche Qualitätsfortschritte gegeben, so der 54-Jährige.

### Gebündelte Kräfte

2007 unternahmen Bund und Länder einen weiteren Schritt zu mehr Sicherheit auf See. Das Maritime Sicherheitszentrum ging in Betrieb. Dort sitzen Vertreter des Havariekommandos, von Küstenwache und Bundespolizei, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, von Zoll und Fischereischutz sowie die Verbindungsstelle der Marine in einem Raum zusammen.

Mit der Grundsteinlegung im November 2012 begann der 21 Mio. Euro teure Neubau des Maritimen Sicherheitszentrums, das noch Räume



**INITIATIVE:** Bundesinnenminister Schily (vorn l.) und Verkehrsstaatssekretär Ralf Nagel (vorn r.) 2005 in Cuxhaven.



**KOORDINATION:** Hans-Werner Monsees leitet das Havariekommando.

des Wasser- und Schifffahrtsamts in Cuxhaven nutzt. Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), verwies seinerzeit auf die wachsenden Herausforderungen im Zusammenhang mit der Offshore-Windenergie. Beim Aufbau der Wind-

parks könnten eines Tages bis zu 2.000 Menschen auf See beschäftigt sein – und bei Wind und Wetter seien verschiedene Notsituationen denkbar. Der Umzug des Havariekommandos ins eigene Domizil ist für kommendes Jahr geplant. ...

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

## Das Havariekommando

Das Havariekommando in Cuxhaven ist für die Koordination bei Unfällen auf Nord- und Ostsee zuständig.

Die gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer unterhält ein maritimes Lagezentrum, das rund um die Uhr besetzt ist. Bei schweren Schadenslagen auf See wird ein Havariestab gebildet, dessen Leiter die Einsatzkräfte von Bund und Ländern koordiniert. Bei kleineren Unfällen sind die lokalen Behörden



zuständig. Das Havariekommando probt auch immer wieder den Ernstfall. Es unterstützt mit Radar- und Luftüberwachung, Lotseneinsatz sowie Notschleppern. Für den Fall einer Ölpest stehen Spezialschiffe bereit.

**RETTEN:** Der leistungsstarke Notschlepper „Nordic“ bei einer Übung mit der „Nordsee“.





Foto: picture-alliance / dpa

**KÄLTE:** Eine Klappe der neuen Rethelbrücke wird in Wilhelmshaven zur Montage vorbereitet. Die Schweiß-Arbeitsplätze sind mit schweren Zeltplanen geschützt.

# 3.000 Tonnen Stahl für Europas

**Stahl und Minusgrade - mit dieser Kombination müssen derzeit Brückenbau-Spezialisten in Wilhelmshaven klarkommen. Dort entsteht für den Hamburger Hafen die größte Klappbrücke Europas.** Text: Hans-Christian Wöste

**E**isiger Wind fegt über das Hafengelände an der Jade. Hinter einem Schneehügel erhebt sich ein gewaltiges Stahlgerippe, in dem ein paar vermummte Gestalten schnell hinter schweren Zeltplanen verschwinden. Auf dieser Baustelle in Wilhelmshaven wird derzeit Europas größte Klappbrücke montiert. Die neue Rethelbrücke soll in diesem Jahr auf die Reise über die Nordsee nach Hamburg gehen. Dort gilt sie mit 135 Mio. Euro Baukosten als eines der bedeutendsten Hafen-Infrastrukturprojekte an der Elbe.

Der Gang über das verschneite und zugige Gelände in Wilhelmshaven wird für die Schweißer häufig zur Rutschpartie, doch hinter dicken Zeltplanen ist es mollig warm. Großvolumige Heizungen sorgen für ein angenehmes Raumklima in einem Gewirr aus Stahlträgern, Alu-Gerüsten und Schweißgeräten.

„Die Kälte ist nicht das Problem, sondern die Feuchtigkeit und der schnelle Wechsel der Witterung“, sagt Reinhard Paasch von der Hafenverwaltung Hamburg Port Authority. Der Ingenieur koor-



Foto: picture-alliance / dpa

**GEWICHT:** Stahlarbeiter bringen einen mehr als eine halbe Tonne schweren Stahlträger für die Brücke.

diniert ein ganzes Bündel von Qualitätsprüfungen, damit die rund 3.000 Tonnen Stahl möglichst fehlerfrei montiert werden. Allein die zahlreichen Schweißnähte sind zusammen 20.000 Meter lang. „Das Material muss beim Schweißen eine gute Verbindung eingehen, damit die Brücke viele

Jahrzehnte hält“, erklärt der Spezialist für Fertigungsüberwachung.

## Spuren des Verschleißes

Die neue Klappbrücke wird mit 104 Metern Spannweite deutlich größer als ihre Vorgängerin. Rund 80 Jahre hat die alte



## Retheklappbrücke: 3.000-mal jährlich offen für Schiffe

Die Neue Retheklappbrücke ersetzt die alte Rethehubbrücke aus dem Jahr 1934. Sie wird mit einer Spannweite von 104 Metern deutlich größer als die Vorgängerin. Das schafft Platz für eine breitere Fahrrinne am südlichen Reiherstieg im Hamburger Hafen. Durch die neue Brücke entflieht die HPA (Hamburg

Port Authority) den Straßen- und Bahnverkehr. Bisher muss die Straßenbrücke gesperrt werden, wenn Züge die Strecke nutzen. Diese rund 40 Sperrungen am Tag werden zukünftig entfallen. Täglich nutzen rund 7.000 Fahrzeuge die Strecke über die Rethe. Die Durchfahrtsbreite für Schiffe steigt um 20 auf 64 Meter.

# größte Klappbrücke

Rethehubbrücke im Hamburger Hafen auf dem Buckel. Seit 1934 überqueren sie jeden Tag Tausende Autos und Lastwagen, dazu kommen täglich 40 Rangierfahrten der Hamburger Hafenbahn. Pro Jahr wird das Bauwerk rund 3.000-mal angehoben und gesenkt. „Das hat aber Spuren hinterlassen, und der Reparaturbedarf steigt“, sagt Paasch. Unter der neuen, größeren Brücke wird auch Platz sein für eine breitere Fahrrinne am südlichen Reiherstieg im boomenden Hamburger Hafen. Dort müssen vor allem Massengutschiffe und Stückgutfrachter das Nadelöhr an der Brücke passieren.

### Besonders reiner Stahl

Auch für erfahrene Spezialisten ist die riesige Klappbrücke eine Herausforderung. „Das ist schon eine sehr spezielle Konstruktion, fast wie der Bau einer großen Maschine“, sagt der Ungar Janos Kocsis.

Er baut seit 20 Jahren Brücken in ganz Europa, wie viele,

hat er nicht gezählt. Seine Schweißertruppe verarbeitet besonders reinen Stahl, der nach einem speziellen Verfahren möglichst spannungsfrei werden soll – ideale Voraussetzungen für die großen Belastungen durch den Straßen- und Schienenverkehr.

Auf die Brückenbauspezialisten und Verkehrsplaner wartet im Hamburger Hafen noch eine besondere Aufgabe. Die neue Klappbrücke muss voraussichtlich bis Ende des Jahres auf der Baustelle direkt neben ihrer Vorgängerin hochgezogen werden und funktionieren. Erst dann geht die alte Rethebrücke endgültig in Rente – nach 80 Jahren Auf und Ab. ...

**BAUWERK:** Die Rethehubbrücke entstand 1934 im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen im „Dritten Reich“.



# Mit der Krise leben lernen

Mit einer schnellen Erholung an den Fracht- und Schiffsmärkten rechnet im fünften Krisenjahr kaum mehr einer in der Branche. Das wurde auf dem German Ship Finance Forum der Fachzeitschrift „Marine Money“ in Hamburg deutlich. Vielen Reedern und Investoren bleibt wohl keine andere Wahl, als verlustbringende Schiffe weiter zu stützen. Text und Fotos: Michael Hollmann

**P**urer Pessimismus oder nüchterner Realismus? Egal, wie man die heutigen Markterwartungen einstuft, so ist doch unverkennbar, dass sich das Stimmungsbild über die vergangenen Jahre zusehends verdüstert hat. Hatten viele Experten in der Anfangsphase der Krise, die 2008 über die Schifffahrt hereinbrach, mit einer baldigen „Normalisierung“ der Märkte gerechnet, steht für die meisten inzwischen fest: Der nächste Aufschwung an den Frachten- und Schiffsmärkten liegt noch in einiger Ferne.

Wahrscheinlich wird die Erholung weiter sehr zäh verlaufen. Und an die Rekordstände bei Schifffahrtserträgen und Schiffswerten im Zuge des China-Booms zwischen 2005 und 2008 ist auf absehbare Zeit gar nicht zu denken – so der Konsens unter den 500 Teilnehmern des „Marine Money“-Forums Ende Februar in Hamburg.

Der wohl bekannteste Schifffahrtsökonom Martin Stopford, Chef von Clarkson Research, sieht die Märkte heute wieder auf dem Niveau der frühen 90er-Jahre. Der ClarkSea Index, der die Durchschnittserträge der wesentlichen Schiffstypen pro Tag abbildet, habe im Februar auf dem niedrigsten Stand seit 1990 notiert. Weitere Schiffsablieferungen dürften die Frachtraten weiter belasten. Jedoch haben die deutschen Reeder mit Ausbruch der Krise ihre Bestellungen massiv zurückgefahren.

Den Erneuerungsbedarf der Weltflotte schätzt Stopford auf 50 bis 60 Mio. tdw Tragkapazität pro Jahr. In den Jahren 2010 bis 2012 hätten sich die Ablieferungen aber auf über 150 Mio. tdw erhöht. „Der Warentransport wird aller Wahrscheinlichkeit nach über Jahre nicht sehr teuer sein“,



Der Warentransport wird aller Wahrscheinlichkeit nach über Jahre nicht sehr teuer sein.

MARTIN STOPFORD  
Clarkson Research

konstatierte der Experte mit Blick auf das Überangebot an Schiffsraum. Andererseits hätten sich die Energiekosten im Seeverkehr dauerhaft auf einem stark erhöhten Niveau eingependelt, was nur durch technologische Innovation abgefedert werden könne. Es habe zwar gewisse Designfortschritte in Bezug auf Brennstoffverbräuche gegeben, konzidierte Stopford. In Wirklichkeit seien aber Effizienzsprünge erforderlich, wie sie die Autoindustrie vorgemacht hat – und davon sei die Entwicklung in der Schifffahrt Welten entfernt.

## Wende erst 2015?

Für den Containerschiffmarkt bezifferte Paul Dowell, Analyst des Londoner

Schiffsmaklers Howe Robinson, das aktuelle Überangebot an Stellplatzkapazität auf rund 2,8 Mio. TEU. Das entspricht 875 Schiffen mit durchschnittlich 3.200 TEU. Vor 2015 sieht Dowell keine Chancen auf eine Wende zum Besseren. Die unangenehme Wahrheit sei, dass Reeder und Schiffsinvestoren in ihren Beständen zunächst einmal weitere Verluste realisieren müssten, damit sich die Märkte bereinigen könnten. „Jemand muss die Rechnung übernehmen, wenn wir die Situation lösen wollen. Und es wird nicht billig sein“, gab der Brit zu bedenken.

Im Containermarkt verdichteten sich die Probleme dieses Jahr im Panamax-Segment zwischen 4.000 und 5.000 TEU.

5,50	9,80	21,00	8,10	0,35	Burg. Brauh. Ing. (Wai)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (Fai)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg. Brauh. Rav. (Gai)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond. (Fai)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,30	1	Burgbad Vz. (Gai)	1020,00	24,80	8,80	4,80	1	Dibag Ind. (Gai)	103,00	3,98	18,00
755,00	7,00	34,80	4,50	0,8	B.U.S. St. (Fai)	276,00	1020,00	26,50	6,75		Didier-Werke (Fai)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50		B.U.S. Vz. (Gai)	9,85	276,00	1035,00	18,50		Dieng Hid. (Fai)	19,80	118,00	104,50
895,00	6,00	770,00	6,01					350,00	997,50		Duval (Fai)	44,75	13,80	150,50



„Es wird eher schlimmer, bevor es besser wird.“

PAUL SLATER  
First International

mindest zementieren könnte. Dieses Jahr sei aber wohl der Tiefpunkt erreicht, der nächste zyklische Aufschwung rücke näher. Insofern lohne es sich, Schiffe weiter zu stützen, damit sie bald wieder Geld verdienen könnten. „Es hilft, die Marktwerte zu stützen, wenn wir nicht auf dem Tiefpunkt der Krise die Sicherheiten verwerten“, erklärte Oliver Faack, Leiter Schiffsfinanzierung bei der Nord LB. Aus seiner Sicht werde es nicht im großen Stil zu Zwangsmaßnahmen gegenüber überschuldeten Schiffen kommen.

Eine ähnliche Position vertrat Christian Nieswandt, der das inländische Schiffsfinanzierungsgeschäft der HSH Nordbank leitet. Solange die Eigentümer die Schiffe mit stützten, gebe es Möglichkeiten zur Fortführung der Schiffsgesellschaften. „Nur wenn die Verluste aus dem Ruder laufen, müssen wir angemessene Schritte einleiten“, erklärte Nieswandt und heimste sich dafür den Vorwurf der Realitätsferne ein. Die HSH Nordbank und andere deutsche Banken mogelten sich nur darum herum, die Vermögenswerte einer adäquaten Berichtigung zu unterziehen, meinte der Finanzberater Paul Slater, Chairman und CEO von First International. „Es wird eher schlimmer, bevor es besser wird“, argumentierte er.

Natürlich entscheidet aber jede Bank für sich selbst, inwieweit Verluste durch Fälligestellung von Krediten und Verwertungen herbeigeführt werden – unter Einhaltung der Bewertungs- und Bilanzierungsspielräume. Eine pauschale Abschreibung der Schiffsportfolios auf Marktniveau kommt für die deutschen Institute offenbar nicht infrage – genauso wenig wie das andere Extrem: die Stützung und Fortführung sämtlicher Not leidender Kreditengagements. Beides wäre zu teuer.

Können die Projekte bald wieder kostendeckend gefahren werden? Besteht ausreichend Wertaufholungspotenzial, um Kapital für die Kommanditisten wiederherzustellen? Je nach Einzelfall müssen sich Banken und Projektpartner die Karten legen. Dabei haben die Diskussionen auf der „Marine Money“-Konferenz gezeigt: Trotz der Rückzugspläne einzelner Institute können deutsche Reeder von ihren heimischen Banken wohl noch mehr Entgegenkommen erwarten als von ausländischen Geldgebern. ■■■

Die von den ultragroßen Schiffen (13.000 TEU und mehr) verdrängten Kapazitäten würden sich in diesem Segment bündeln, weil es für Panamax nicht ausreichend alternative Einsatzmöglichkeiten in den Nischenfahrtgebieten gebe. Um den Markt einigermaßen zu bereinigen, so Dowell, müssten zunächst rund 200 Frachter mit 4.250 TEU verschrottet werden. Die dabei zu realisierenden Restwerte stünden aber in keinem Verhältnis zu den noch ausstehenden Schiffshypothekenschulden.

Bei einem Durchschnittsalter von nur acht Jahren im Panamax-Segment würde eine solche Abwrackungswelle in den Büchern der Reeder, Investoren und Banken Verluste von bis zu 5 Mrd. US\$ nach sich ziehen.

Eine Alternative zum Verschrotten wäre ein Verkauf zum Marktpreis, der heute auf Dumpingniveau liegt. Der damit unweigerlich verbundene Kapital- und Schuldenschnitt würde es ermöglichen, die Schiffe im geschwächten Markt profitabel zu betreiben. Diese Linie vertreten jedenfalls viele Experten aus dem angelsächsischen Raum, die eine schonungslose Bilanzierung nach Marktwerten fordern.

#### Adäquate Wertberichtigung?

Als Antagonisten treten die deutschen Schiffsbanken auf. Ihre Vertreter warnen bei der „Marine Money“ davor, dass der Abverkauf von Schiffen zu heutigen Marktwerten den Frachten- und Wertverfall noch einmal beschleunigen oder zu-



„Jemand muss die Rechnung übernehmen, wenn wir die Situation lösen wollen. Und es wird nicht billig sein.“

PAUL DOWELL  
Howe Robinson

# Verdreifachung der Verkäufe

**ÜBERANGEBOT:** Bei den Seetransporten hält die Nachfrage nicht mit dem Kapazitätsausbau Schritt.

Die Krise in der Schifffahrt hält an – das machen auch die zunehmenden Schiffverkäufe deutlich: 86 Fondsschiffe wurden im vergangenen Jahr verkauft. Im Jahr 2011 waren es nur 25. Damit hat sich die Zahl der Verkäufe innerhalb eines Jahres mehr als verdreifacht. Das ist das Ergebnis einer Studie der Deutschen FondsResearch. Im Verlauf des Jahres stieg die Zahl der Verkäufe kontinuierlich und erreichte im vierten Quartal 2012 mit 41 Schiffverkäufen ihren Höhepunkt.

Zahlreiche Indizien sprächen laut DFR gegen eine baldige Erholung – etwa die Charraten: Ende 2012 sanken sie bei Containerschiffen und Bulk Carriern wieder auf das niedrige Niveau des Jahresanfangs – keine guten Aussichten für 2013.

## Steigende Zahl von Schiffverkäufen

Mit Blick auf das vergangene Jahr hat die Deutsche FondsResearch Schiffverkäufe und Verkaufsbeschlüsse der Schiffsfonds analysiert. „Wir beobachten stetig den Markt und seine Entwicklungen“, sagt Nils Lorentzen, Geschäftsführer der Deutschen FondsResearch. „Dabei stellen wir neben zunehmenden Insolvenz- und Sanierungszahlen auch eine steigende Anzahl der

**Eine aktuelle Analyse von DFR Shipping Research zeigt: 2012 hat sich die Zahl der Schiffverkäufe gegenüber dem Vorjahr mehr als verdreifacht. Der Fondsmarkt ist zum Erliegen gekommen.**

Schiffverkäufe fest.“ Die hat das Analyseunternehmen genauer untersucht. Das Ergebnis fällt deutlich aus: 86 Fondsschiffe mit einem Kommanditkapital von 1,2 Mrd. Euro wurden im Jahr 2012 verkauft.

Die Verteilung über das Jahr betrachtet zeigt, dass die Zahl der Verkäufe kontinuierlich angestiegen ist. Wurden im ersten und zweiten Quartal noch neun beziehungsweise elf Schiffe verkauft, stiegen die Verkaufszahlen im dritten und vierten Quartal auf 25 und 41. „Ein weiteres schlechtes Zeichen für den Markt, denn mit dem Verkauf kommen die Schiffsfonds oftmals nur der drohenden Insolvenz oder Sanierung zuvor“, so Lorentzen.

Die Verteilung der verkauften Schiffstypen zeichnet ein ähnliches Bild wie die Sanierungsfälle: Vor allem Containerschiffe sind betroffen. 71 Prozent der 2012 verkauften Fondsschiffe sind Containerschif-

fe. Es folgen mit zehn und sieben Prozent Bulker und Mehrzweckfrachtschiffe. Trotz der Insolvenzen und Verkäufe ist die Containerschiffstonnage weltweit im vergangenen Jahr um sechs Prozent gewachsen. Damit ist das Containerschiffsegment weiterhin von Überkapazitäten bei niedrigem Charraten-Niveau gekennzeichnet.

## 2013 keine Erholung in Sicht

Die Zahl der Zwangsverkäufe wird sich der Analyse zufolge mit großer Wahrscheinlichkeit im Jahr 2013 noch erhöhen. Das deuten bereits gefasste Verkaufsbeschlüsse an. In der zweiten Jahreshälfte 2012 wurden allein 20 Verkaufsbeschlüsse gefasst. Das heißt, die Anleger dieser Fonds haben bereits einem Verkauf zugestimmt, und nun kann das Fondmanagement über den Zeitpunkt entscheiden. Bei den Verkaufsbeschlüssen fällt die Verteilung auf die Schiffstypen im Vergleich zu den Schiffverkäufen noch deutlicher aus. 84 Prozent der Fondsschiffe, für die ein Verkaufsbeschluss vorliegt, sind Containerschiffe. Lediglich Mehrzweckfrachter und Rohöltanker machen mit jeweils sechs Prozent noch einen erwähnenswerten Anteil aus.

## Fondsmarkt ohne neue Aktivitäten

Gegen eine Trendwende auf den Schiffsmärkten spreche nach Ansicht der DFR-Experten außerdem die weiterhin



„Die Zahl der Sanierungsfälle hat zugenommen, und ein Ende ist noch nicht abzusehen.“

Nils Lorentzen,  
Geschäftsführer Deutsche FondsResearch

5,50	9,80	21,00	8,10	0,35	Brecher de (Fin)	6,30	6,75	195,00	111,55	34	Dr Verkehrs-Bk (Fin)	16,50	271,00	30,50	27,01
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing (Mal)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Fin)	4,00	16,50	285,00	249,50
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Brauh Rav (Guat)	1020,00	24,80	8,80	4,80	1	Dibag Ind (Ma)	103,00	3,98	16,00	16,00
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burgbad Vz (Bel)	276,00	1020,00	26,50	6,75	1	Didier Werke (Fin)	104,00	103,00	4,50	3,10
6,00	755,00	7,00	29,50	6,01	B.U.S. St (Fin)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	Dieng Hid (Fin)	19,80	118,00	104,50	91,00
895,00	6,00	720,00	6,01		B.U.S. Vz (Fin)	10,00	9,80	350,00	997,50	1	Duval	44,75	13,80	150,50	88,00

## SCHIFFSFONDS

schlechte Beschäftigungssituation der Schiffe. Die Charraten der Containerschiffe und Bulk Carrier sind wieder gesunken. Mit 18 Prozent verzeichnete das mittlere Containerschiffsegment (2.750 TEU) den deutlichsten Rückgang. Lediglich die Tanker erzielten eine Verbesserung der Charraten. Die Prognosen sind jedoch für alle Schiffstypen verhalten: Geringe Beschäftigung und Überkapazitäten dürften nach einhelliger Meinung von Branchenkennern das Gesamtjahr 2013 bestimmen.

An die anhaltend schwierige Situation auf den Schiffsmärkten ist auch die Entwicklung auf dem Markt für geschlossene Schiffsfonds geknüpft. Im dritten Quartal 2012 waren es noch zwei Fonds, die von der BaFin gestattet wurden – im vierten hingegen keiner. So endet 2012 ohne neugeschäftliche Aktivitäten seitens der Schiffsfondsbranche.

[www.deutsche-fondsresearch.de](http://www.deutsche-fondsresearch.de)

### 01 Wichtiges Urteil zu Schiffsfonds

Der BGH hat zum Thema **Rückforderung gewinnunabhängiger Ausschüttungen** bei Schiffsfonds zugunsten der Anleger entschieden (**Az. II ZR 73/11 und II ZR 74/11**). Tenor: Ausschüttungen können „nur dann von der Gesellschaft zurückgefordert werden, wenn dies im Gesellschaftsvertrag vorgesehen ist“. In dem Verfahren ging es um zwei Beteiligungsgesellschaften mit Containerschiffen. Das Fondskonzept sah vor, dass bis 2004 **jährlich zwischen sieben und zehn Prozent des investierten Betrages** an die Anleger ausgeschüttet werden, wenn das die Liquiditätslage zulässt. Mit der Finanzkrise gerieten die Schiffe in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Im Rahmen eines Restrukturierungskonzeptes wurden **ausgezahlte Beträge von den Anlegern zurückgefordert**. Zu Unrecht, so die Richter.

Den Gesellschaftsverträgen konnten sie „keinen Anspruch der Gesellschaft auf Rückzahlung der Ausschüttungen entnehmen“. [www.bundesgerichtshof.de](http://www.bundesgerichtshof.de)

### 02 Buss bringt neue Container-Anlage

Buss Capital hat den Vertrieb eines **neuen Container-Direktinvestments** gestartet. Das Angebot Buss Container 23 ist ein reines Eigenkapitalinvestment. Es zeichnet sich durch eine feste Mietdauer von drei Jahren und einen **vertraglich garantierten Rückkauf** aus. Die Käufer erzielen aus der Vermietung der Container regelmäßige, vertraglich festgelegte Einnahmen. Der Stückpreis liegt bei 2.525 US-Dollar, die Mindestabnahme beträgt vier Container. Ab elf Container gibt es Rabatte. Bei elf Containern erzielt der Käufer z.B. eine **Vorsteuer-Rendite von rund 4,6 Prozent (IRR)**. [www.buss-capital.de](http://www.buss-capital.de)

ANZEIGE

### INDIZES



#### Aufschwung bei Vercharternern

Die Märkte scheinen sich zu stabilisieren, Charterreeder werden besser bewertet.

Einen steilen Anstieg konnten die Aktien von **Global Ship Lease** (GSL) im März verbuchen. Um fast 30 % ging es nach oben. So gut stand die Leasingfirma aus London, deren wesentlicher Kunde CMA CGM ist, schon seit zwei Jahren nicht mehr da. Grund waren die Quartalszahlen für Ende 2012, die mit einem Ergebnis von \$ 36,2 Mio. abschlossen – das Ganzjahresergebnis lag bei \$ 153,2 Mio., was einen Profit von fast \$ 32 Mio. einbrachte. Positiv auf die Bewertung wirkte sich auch aus, dass GSL mit den Gläubigern ein Stillhalteabkommen bis Ende 2014 vereinbart hat. So lange werden LTV und Leverage nicht betrachtet. Es wird sich lohnen, die Reederei mit ihren 17 Schiffen weiter im Blick zu haben, weil die Bewertung interes-

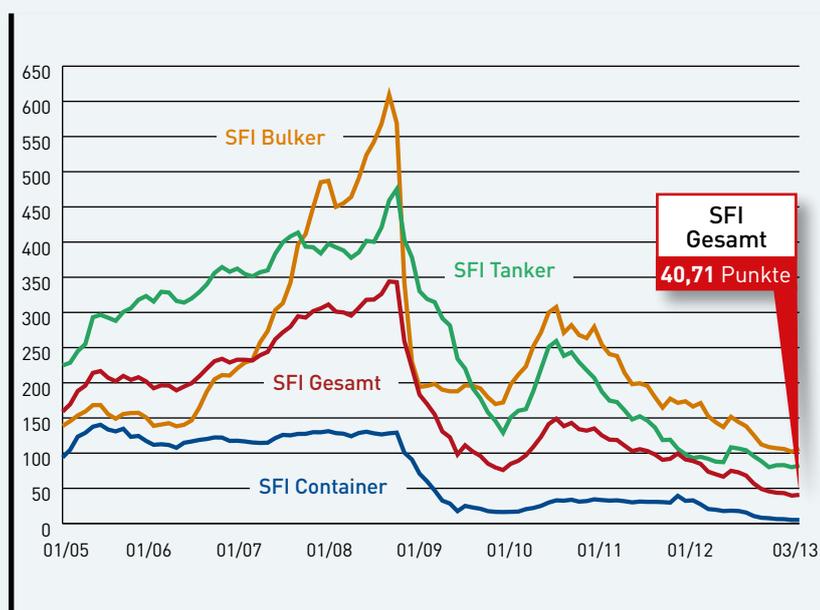
sante Parallelen zu deutschen Reedereien aufweist. Ganz ähnliche Tendenzen lassen sich bei den unabhängiger im Markt agierenden Vercharternern wie **Diana Shipping**

(+ 60 % in 6 Monaten) und **Seaspan** (+ 30 % in 6 Monaten) ablesen. Ob diese maritimen Aktien-Schwalben schon einen Bullen-Frühling machen, bleibt aber abzuwarten.



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

#### SFI TKL.Ship: Leichter Anstieg der Indizes in allen Segmenten



Quelle: TKL-Fonds; Stand 20.03.2013

Im Februar verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Anstieg von ca. 2,7 % gegenüber dem Vormonat.

Die Charraten für Containerschiffe stiegen in fast allen Größensegmenten leicht. Die Neubaupreise und die Second-Hand-Preise blieben konstant. Bei den Tankern entwickelten sich die Charraten uneinheitlich. Während die kleineren Größensegmente bis zu den Panamax-Tankern einen leichten Anstieg verzeichneten, gaben die Charraten für Aframax-, Suezmax- und VLCC-Tanker nach. Ähnlich entwickelten sich die Neubaupreise: Die für kleinere Tanker blieben konstant, für die größeren gaben sie leicht nach. Die Second-Hand-Preise blieben fast durchgängig auf dem Niveau des Vormonats. Ausnahme: ein stärkerer Anstieg bei VLCC-Tankern.

Bei den Bulkern stiegen die Charraten in fast allen Größensegmenten leicht. Die Neubaupreise sowie die Second-Hand-Preise blieben weitgehend stabil. Der etwas stärkere USD verstärkte die positive Indexentwicklung. [www.boersenag.de](http://www.boersenag.de) [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)

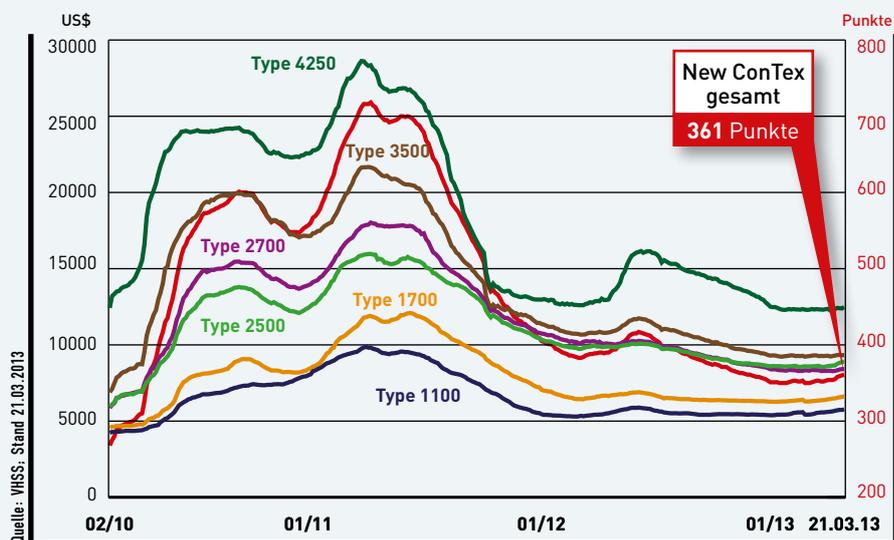
5,50	9,80	21,00	8,10	0,35	Burg Brauh. Ing. (Wai)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (Fai)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh. Rav. (Gua)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond. (Fai)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burgbad Vz. (Gai)	1020,00	24,80	8,80	4,80	1	Dibag Ind. (Gai)	103,00	3,98	18,80
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	B.U.S. St. (Fai)	276,00	1020,00	26,50	6,75	1	Didier-Werke (Fai)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	6,01	B.U.S. Vz. (Fai)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	Dieng Hid. (Fai)	19,80	118,00	104,50
895,00	6,00	770,00	6,01				9,80	350,00	997,50	1	Duval	44,75	19,80	150,50

## New ConTex nährt die Hoffnung, dass es allmählich aufwärts geht

Zum wiederholten Male zeigt sich im Containernmarkt eine recht hohe Aktivität, die den New ConTex auf 361 Punkte bringt.

Damit befindet sich der Index auf dem höchsten Niveau seit Ende November 2012. Die derzeit treibenden Kräfte im Index sind die kleineren Einheiten bis zu 2.700 TEU – sowohl in der 12- als auch in der 24-Monats-Bewertung. Zuletzt gab es hier Verbesserungen zwischen 0,4 % (1.100 TEU – 12 Monate) und 1,6 % (2.500 und 2.700 TEU – 12 Monate) zu vermelden. Nur die Einheiten der 3.500-TEU-Klasse gaben mit -0,2 % für die 24-Monats- bzw. -0,3 % für die 12-Monats-Bewertung leicht nach.

Die Entwicklungen der vergangenen Wochen machen Hoffnung, dass die schlimmsten Zeiten vorüber sein könnten. [www.vhss.de](http://www.vhss.de)



ANZEIGE

## VERSICHERUNGEN

### Prämien: P&I Clubs fahren eine harte Linie

Text: Michael Hollmann

Die Vertragserneuerung in der P&I-Haftpflichtversicherung ist stets ein zähes Geschäft. Häufig feilschen Reeder, Makler und P&I Clubs über Wochen und bis zur letzten Minute, wenn die Deckungen per 20. Februar neu fixiert werden müssen.

Das „krumme“ Datum ist historisch bedingt: Mit dem Auftakt der Schifffahrt nach der Eissaison in der Ostsee mussten immer auch die Haftpflichtversicherungen für die Flotten geregelt werden.

Dieses Jahr sei es die härteste Verhandlungsrunde seit vielen Jahren gewesen, berichteten Marktteilnehmer. Viele Reedereien sind nach Jahren der Krise finanziell ausgezehrt. Trotzdem sahen sich die P&I Clubs gezwungen, die Prämien deutlich stärker als im Vorjahr anzuheben, um ihre Kapitalpolster zu stärken und ihre Bonitätsnoten zu verteidigen. Zur höheren Nettoprämie gesellten sich drastisch gestiegene Rückversicherungszuschläge: Das Aufgeld pro BRZ erhöhte sich je nach Schiffstyp um 16 bis 125 Prozent, weil die Rückversicherer die Raten nach einigen schweren Havarien mit hohen Wrackbeseitigungskosten extrem hochgesetzt hatten.

#### Starker Kostenanstieg

Eine vorläufige Bilanz der jüngsten „Renewals“ zog der italienische Versicherungsmakler P.L. Ferrari & Co.: Eine Umfrage unter den Clubs der International Group, die den Großteil der Weltflotte versichern, ergab, dass die Versicherer ihre Forderungen weitgehend durchsetzen konnten. Von geforderten Beitragserhöhungen im Volumen von 261 Mio. US\$ hätten sie 202 Mio. US\$ bei den Mitgliedern ein-

treiben können. Rechnet man die Erhöhung von Franchisen (Selbstbehalt) sowie die Reduzierung von Deckungen hinzu, belief sich das Plus für die P&I Clubs auf 258 Mio. US\$. Demnach hätten sich die P&I-Versicherungskosten für ein durchschnittliches Schiff dieses Jahr um 8,4 Prozent (netto) erhöht, während die Erträge in wichtigen Teilmärkten wie



**RISIKO:** Beim Projektladungsumschlag mit eigenem Geschirr haftet die Reederei.

dem Containerschiffs-Zeitcharter derzeit sogar unter das Vorjahresniveau gerutscht sind.

Deutlich mehr Reeder hätten deshalb Teile ihrer Flotten von bisherigen Clubs abgezogen. Die größten Verlierer waren offenbar die Anbieter mit den

stärksten Prämien erhöhungen. Der North P&I Club (Newcastle), mit +15 Prozent am oberen Ende, verlor rund 3 Mio. BRZ Tonnage an die Konkurrenz. Britannia verzeichnete sogar Einbußen von 6 Mio. BRZ, darunter angeblich Bergesen Worldwide, Frontline und Maersk. „Wenn man eine bestimmte kritische Masse erreicht hat, ist die langfristige finanzielle Stabilität wichtiger als jährliches Wachstum“, verteidigte Britannia-Chef Nigel Palmer die Prämienstrategie des Clubs. Nach Analyse von P.L. Ferrari belief sich die Forderung von Britannia inklusive aller Elemente auf gut +16,5 Prozent.

Zusätzliche Marktanteile sollen hingegen Branchenführer Gard, der UK P&I Club sowie Skuld erobert haben. Die beiden ersten lagen mit +5 und +7,5 Prozent eher im unteren bis

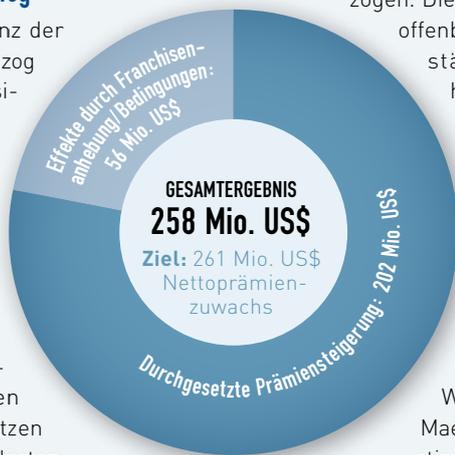
mittleren Bereich; Skuld hatte sogar nur individuelle Anpassungen angekündigt.

#### Chancen für Newcomer

Überraschend erfolgreich hätten sich kommerzielle Festprämienanbieter am Markt positioniert – etwa der britische Newcomer Lodestar. Zudem führen immer mehr Clubs jenseits der auf Gegenseitigkeit beruhenden Kernsparten Festprämienangebote vor allem für kleinere Tonnage auf, die keine so großen Haftungsdeckungen wie Supertanker oder große Passagierschiffe benötigt. Neun P&I Clubs verfügten inzwischen über solche Angebote – „dieses Marktsegment ist sehr günstig geworden“, so ein Londoner Makler.

Die Aussichten, dass der P&I-Markt nach der turbulenten Vertragserneuerung wieder in ruhiges Fahrwasser zurückfindet, beurteilt P.L. Ferrari eher skeptisch. Der Kostendruck bei den Clubs werde mittelfristig anhalten. Bei den Rückversicherungskosten sei nächstes Jahr mit weiteren Erhöhungen zu rechnen, die auf die Mitglieder umgelegt werden. Zudem erwarteten die meisten Clubs dieses Jahr eine steigenden Schadensentwicklung.

Für Entlastung könnten Kapitalerträge der Clubs sorgen, die 2012 mit 2 bis 7,75 Prozent höher ausfielen als erwartet. 1 Prozent brächten in etwa so viel wie 3 Prozent Prämienanhebung, so die Ferrari-Experten.



**NETTOZUWACHS: Soll/Ist – P&I Renewals zum 20.02.2013: fast 99-prozentige Planerfüllung.**

21,00	8,10	0,35	Buecher.de (Fm)	6,80 G	6,75 G	135,00	111,55	34	Dr Verkehrs-Bk (Fm)	16,50 T	271,00 B	30,50	27,01
5,50	9,80 T	10,80	Burg Brauh Ing. (Mw)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Fm)	4,00 Bg	16,50 T	285,00	249,50
32,60	5,55 G	10,80	Burg Brauh Rav. (Soal)	1020,00 B	24,80	8,60	4,60	1	Dibag Ind. (Ma)	103,00 Gg	3,98 B	18,00	16,00
7,00 G	33,70	5,95	Burnbad Vz (Bsp)	276,00 G	1020,00 B	28,50	6,75	1	Dieler-Werke (Fm)	104,00	103,00 G	4,50	3,10
755,00 T	7,00 B	34,90	B U S St. (Fm)	9,85 G	276,00 G	1035,00	997,50	10	Dreng Hid (Fm)	19,80 G	118,00	104,50	91,00
6,00 G	755,00 T	7,00	B U S Vz (Fm)	10,00	9,90	350,00	350,00	10	Digital A...	44,75 T	13,80 G	150,50	88,00

## In Kürze

**Neuer Festprämienanbieter.** Der P&I-Manager Tindall Riley Marine hat eine neue Haftpflicht-Deckung für kleine Schiffe eingeführt. Das Produkt „Carina“ richtet sich speziell an Schiffe unter 5.000 BRZ überall auf der Welt. Die Kapazität wird durch Gesellschaf-ten bei Lloyd's of London sichergestellt.

### Zypern lässt Sicherheitsberater zu.

Die internationale Beratungsgesellschaft für Risikomanagement, Control Risks, ist von Zypern als „Private Ship Security Company“ akkreditiert worden. Damit darf die Firma für alle Schiffe, die unter zyprischer Flagge fahren, aktiv werden. Control Risks hat eigenen Angaben zufolge über 600 Schiffstransits durch Risikogebiete ohne Zwischenfälle begleitet.

### MOL-Seeleute diskutieren Sicherheit.

Der japanische Schifffahrtskonzern Mitsui OSK Lines hat zwischen Mitte Februar und Anfang März mehrere Schiffssicherheitskonferenzen in wichtigen Seefahrtszentren durchgeführt. An den Veranstaltungen in Mumbai, Zadar, Manila und Tokio beteiligten sich über 500 Seeleute und Offiziere des Konzerns.

**Kodex für Ladungsgutachter.** Das Joint Cargo Committee bei Lloyd's of London hat neue Regeln für Gutachter von Projekt-ladung im Seeverkehr veröffentlicht. Der Code of Practice, der auf der Webseite des Lloyd's-Dachverbands ([www.lmalloyds.com](http://www.lmalloyds.com)) abgerufen werden kann, legt Regeln für die Zusammenarbeit bei Ladungsgutachten und Mindeststandards für Gutachter fest.

### Britische Dienstleister bauen in Asien auf.

Der Versicherungsdienstleister Thomas Miller hat Andrew Jones zum Chief Executive Officer für die Region Asien-Pazifik ernannt. Jones wird seinen Sitz in Hongkong haben und für die Geschäfte aller betreuten Clubs und Produkte (UK, TT, ITIC etc.) in der Region zuständig sein. Die Beratungsfirma London Offshore Consultants eröffnet Anfang Mai ihr erstes Büro in Vietnam. Geleitet wird die Filiale in Vung Tau von Kenny Ong.

## Mehr Transparenz bei Release Calls

**Für P&I Clubs sind sie elementarer Bestandteil ihres Geschäftsmodells, für Versicherte häufig ein großes Ärgernis: die Ablösezahlungen, die ein Reeder für mögliche Nachforderungen an seinen alten Club zahlen muss, bevor er zu einem neuen wechseln darf.**

Die Extrakosten schrecken die Versicherten ab und schränken damit den Wettbewerb unter den P&I Clubs ein. Diese Kritik nehmen die in der International Group zusammengeschlossenen Clubs inzwischen ernster als früher – auch um die immer wieder aufflackern-den Kartellbedenken zu zerstreuen.

Mit einer neuen Kooperationsvereinbarung wollen die Vereine die Berechnung der Release Calls zumindest durchschaubarer machen. Ab Juli muss



**WECHSEL:** Ablösezahlungen sollen künftig auf konkreten Kriterien beruhen.

sie auf sechs Risikofaktoren beruhen: unzureichende Prämienzahlungen, unzureichende Rücklagen, Katastrophenschäden, Kapitalverluste, Kontrahentenausfall und operative Risiken wie Fehlmanagement oder IT-Fehler. Über die Bewertung der Faktoren müssen die Clubs jährlich aufklären.

Foto: iwikoz6 | Dreamstime.com

## Havarie-Experten fordern engere Zusammenarbeit

**Nach der wochenlangen Odyssee des brennenden Containerschiffs „MSC Flaminia“ im Nordatlantik im vergangenen Jahr haben Experten eine Reihe von Empfehlungen zur engeren Kooperation und Abstimmung zwischen den Hafestaaten erarbeitet.**

Auf einem Workshop Ende Februar einigten sich Vertreter des Havariekommandos in Cuxhaven und des „Bonner Abkommens“ zum Umweltschutz in der Nordsee darauf, dass die europäischen Staaten besser über ihre vorhandenen Kapazitäten zur Havariebekämpfung informieren müssten. Generell müssten bessere Wege der Kommunikation und Kooperation unter den maritimen Staaten gefunden und Standardabläufe

für den Behördenaustausch entwickelt werden. Ferner müsse die Haftung für mögliche Wrackbeseitigungs- und Reinigungskosten verbindlich geregelt werden, damit Staaten, die Havaristen einen Notliegeplatz an ihrer Küste anbieten, nicht auf hohen Kosten sitzen bleiben, wenn es zu Problemen kommt.

In diesem Zusammenhang müsse die Ratifizierung und Umsetzung wichtiger internationaler Übereinkommen vorangetrieben werden. Dazu zählen die Nairobi-Konvention zur Wrackbeseitigung sowie das Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS-Protokoll). Außerdem müssten

sich die Länder detaillierter über potenzielle Nothäfen (Places of Refuge) an ihren Küsten austauschen, so das Havariekommando.

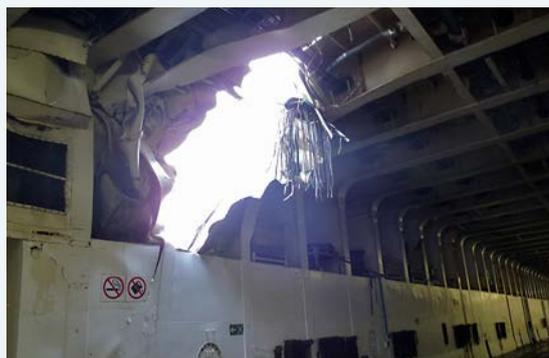


Foto: Havariekommando

**RUMPFRISS:** Austausch über potenzielle Nothäfen erforderlich.

### Ballastwasser schneller untersuchen



**FREMDLINGE:** Ballastwasser enthält Organismen, die mit auf die Reise gehen.

Auf einem internationalen Workshop informierte das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) vor einem internationalen Fachpublikum über neue Lösungen für eine Probeentnahme und Analyse von Ballastwasser auf Schiffen.

Die Technologien sind das Ergebnis des Wettbewerbs „Effektive Technologien zur Hafenstaatkontrolle im Rahmen des Ballastwasserübereinkommens“, den das BSH 2011 ausgeschrieben hat. Die vorgestellten praxisreifen Technologien ermöglichen einfache und schnelle Verfahren zur Probeentnahme und Analyse von behandeltem Ballastwasser. Der Workshop fand im Rahmen des Projektes „North Sea Ballast Water Opportunity“ des Europäischen Förderprogramms INTERREG in Hamburg statt.

Es hat sich gezeigt, dass eine Ratifikation des Ballastwasser-Übereinkommens nicht zu erwarten ist, solange keine belastbare Beprobungsmethode verfügbar ist. Der vom BSH initiierte und geförderte Wettbewerb diente dazu, vorhandene Überlegungen zu Beprobungsmethoden weiterzuentwickeln und in belastbare, schnell und einfach anzuwendende Technologie und Verfahren zur Entnahme, Beprobung und Analyse von Ballastwasser zu entwickeln. [www.bsh.de](http://www.bsh.de)

### Meereis-Informationen just in time

Das EU-finanzierte Projekt ICEMAR dient zur Entwicklung eines Systems zur besseren Bereitstellung von aktuellen, weltweiten Meereis-Informationen an Bord von Schiffen.

Projektpartner sind das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, der norwegische, schwedische und finnische Eisdienst, KSAT, VTT u.a.

Die Meereis-Informationen können Eiskarten sein, aber auch Satellitenbilder oder Eis-Prognosen von numerischen Modellen. Ein Server an Land sammelt die Informationen der verschiedenen Anbieter. Der Benutzer an Bord bekommt einen Katalog der verfügbaren Produkte und kann manuell auswählen, welche Informationen er haben möchte. Er kann aber auch bestimmte Produkte abonnieren,

damit er sie ohne weiteres Zutun immer geliefert bekommt. Möglich ist es auch, nur eine Teilmenge, z.B. ein bestimmtes geografisches Gebiet oder eine geringere räumliche und zeitliche Auflösung, zu bestellen.

Das System kann auch berücksichtigen, dass sich das Schiff fortbewegt, und den Auswahlbereich entsprechend anpassen. Für den Bezug kostenloser Produkte entstehen, außer durch die notwendige Datenübertragung an Bord, weiter keine Kosten. Über ICEMAR können aber auch kostenpflichtige Produkte (z.B. Radarsat-Aufnahmen) bezogen werden. Die an Bord gebrauchte ICEMAR-Software wird kostenfrei bereitgestellt. Die Installation auf einem Rechner an Bord ist unproblematisch. [www.icemar.eu](http://www.icemar.eu)

**SICHERHEIT:** Informationen von den Eisdiensten erleichtern die Routenplanung.



### Das Meer, das niemals ruht

Ein Dokumentarfilm zeigt die atemberaubende Schönheit des Weltnaturerbes Nordsee.

Der trockene Humor des Nordens spiegelt sich im Kommentar von Axel Prahl wider und weckt so auch im jüngeren Publikum das Interesse für diese Landschaft mit ihrer Flora und Fauna. Die Kamera

fängt einzigartige Naturmomente des Weltkulturerbes Wattenmeer ein, lässt den Zuschauer das Meer regelrecht erspüren und erschafft durch eine spannende Montage unterschiedlicher Perspektiven, aus der Luft und unter Wasser, einen stimmigen Rhythmus.

**Kinostart: 18. April**

## Sauerstoff Mangelware

Zwei Forschungsschiffe, zwei Ozeane und sechs Expeditionen – zwischen Oktober 2012 und März 2013 untersuchten die GEOMAR-Forscher Sauerstoffminimumzonen in den tropischen Meeren.

Die geballte Sammlung von Daten soll helfen, das für die Dynamik der Sauerstoffminimumzonen wichtige Zusammenspiel von physikalischen und biologischen Prozessen besser zu verstehen. „Die Analysen laufen natürlich noch, aber vieles deutet darauf hin, dass sich die Sauerstoffminimumzonen weiter ausbreiten“, sagt Expeditionskoordinator Dr. Lothar Stramma.

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



**EINSATZ:**  
GEOMAR-  
Wissenschaftler  
markieren genau  
definierte Was-  
sermassen in der  
Sauerstoff-  
minimumzone vor.

Foto: M. Visbeck, GEOMAR



ERSTANLAUF: Neubau  
„AIDAstella“ in Warnemünde.

## AIDA kreuzt auf Rekordkurs

**AIDA Cruises, das führende Kreuzfahrtunternehmen in Deutschland, ist im vergangenen Jahr erneut stärker gewachsen als der Kreuzfahrtmarkt insgesamt.**

„Trotz des zu Jahresbeginn schwierigen Marktumfeldes erleben wir ein ungebrochenes Interesse an Kreuzfahrturlaub mit AIDA“, sagt Michael Ungerer, President von AIDA Cruises, und ergänzt: „Die Nachfrage nach AIDA-Reisen hat sich auch

2012 sehr gut entwickelt.“ 2012 begrüßte das Rostocker Kreuzfahrtunternehmen 632.700 Gäste an Bord seiner neun Kreuzfahrtschiffe.

Die haben mittlerweile Zuwachs bekommen: Acht AIDA-Mitarbeiterinnen und je eine der Meyer Werft und von Partner Ship Design taufen Mitte März die 350 Mio. Euro teure „AIDAstella“. 2015 und 2016 kommen zwei weitere Schiffe in Fahrt.

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

Foto: AIDA Cruises/Thomas Häntzschel/nordlicht

ANZEIGE

# Nachhaltig auf Kurs

Die Hamburger Reederei Hamburg Süd hat ihren ersten Responsibility Report vorgelegt. Er dokumentiert das soziale und ökologische Engagement des Unternehmens anhand zahlreicher konkreter Maßnahmen.

**M**aking it our Business“ ist der Titel des ersten Responsibility Reports der Hamburg Süd-Gruppe. Er 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.

## Volle Transparenz

„Wir berücksichtigen den Schutz der natürlichen Ressourcen bei jeder unternehmerischen und organisatorischen Entscheidung“, sagt Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung der Hamburg Süd. „Dementsprechend hat unser 2010 einge-

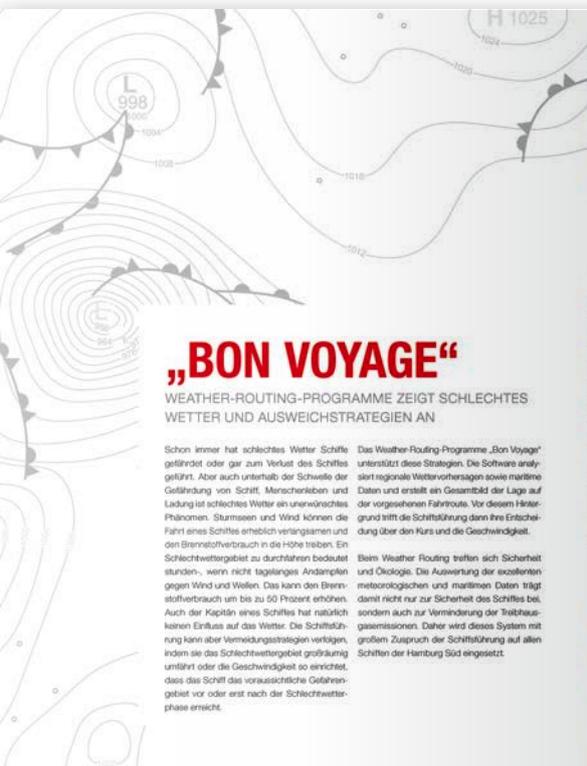
führtes Umweltcontrolling die kontinuierliche Reduktion von Umweltbelastungen auf See und an Land zum Ziel.“ Kernelement ist eine Input-Output-Bilanz, an der zahlreiche Abteilungen in der Unternehmenszentrale und weltweit 80 Standorte durch die Lieferung von Umweltdaten beteiligt sind. „Auf diese Weise sehen wir genau, was an Energieträgern und Rohstoffen in das Unternehmen hineingeht und was nachher an Emissionen und Abwasser herauskommt. Denn echte Verantwortung braucht Transparenz“, so Gast.

Im Rahmen ihrer Umweltschutzmaßnahmen hat sich die Hamburg Süd-Gruppe konkrete und verpflichtende Ziele gesetzt. So will die Reederei bis 2020 die CO<sub>2</sub>e-Emissionen der eigenen und der gecharterten Containerschiffe pro Einheit

der Transportleistung (TEUkm) gegenüber 2009 um 26 Prozent reduzieren. Ein weiteres Ziel ist es, bei Trockencontainer-Neubauten den Anteil der Fußböden aus schnell nachwachsendem Bambus bis 2015 auf 80 Prozent zu steigern. Parallel dazu soll der Energieverbrauch der Kühlcontainer für den Bestand um 15 Prozent und für Neubauten um 20 Prozent sinken.

In Kooperation mit dem Germanischen Lloyd hat die Reedereigruppe 2011 das Projekt „GL EmissionManager“ erfolgreich gestartet und wird ab 2013 sukzessive eigene und gecharterte Schiffe mit der entsprechenden Software ausstatten. Der EmissionManager ermöglicht erstmals die Sammlung aller umweltbezogenen Daten in einem Tool – und damit die Auswertung der Umweltperformance eines Schif-





## „BON VOYAGE“

WEATHER-ROUTING-PROGRAMME ZEIGT SCHLECHTES WETTER UND AUSWEICHSTRATEGIEN AN

Schon immer hat schlechtes Wetter Schiffe gefährdet oder gar zum Verlust des Schiffes geführt. Aber auch unterhalb der Schwelle der Gefährdung von Schiff, Menschenleben und Ladung ist schlechtes Wetter ein unerwünschtes Phänomen. Stürme und Wind können die Fahrt eines Schiffes erheblich verlangsamen und den Brennstoffverbrauch in die Höhe treiben. Ein Schlechtwettergebiet zu durchfahren bedeutet stunden-, wenn nicht tagelange Änderungen gegen Wind und Wellen. Das kann den Brennstoffverbrauch um bis zu 50 Prozent erhöhen. Auch der Kapitän eines Schiffes hat natürlich keinen Einfluss auf das Wetter. Die Schiffsführung kann aber Vermeidungsstrategien verfolgen, indem sie das Schlechtwettergebiet größtmöglich umfährt oder die Geschwindigkeit so einrichtet, dass das Schiff das voraussichtliche Gefahrengebiet vor oder erst nach der Schlechtwetterphase erreicht.

Das Weather-Routing-Programme „Bon Voyage“ unterstützt diese Strategien. Die Software analysiert regionale Wettervorhersagen sowie marine Daten und erstellt ein Gesamtbild der Lage auf der vorgesehenen Fahrtroute. Vor diesem Hintergrund hilft die Schiffsführung dann ihre Entscheidung über den Kurs und die Geschwindigkeit.

Beim Weather-Routing treffen sich Sicherheit und Ökologie. Die Auswertung der exzellenten meteorologischen und marinen Daten trägt damit nicht nur zur Sicherheit des Schiffes bei, sondern auch zur Verminderung der Treibhausgasemissionen. Daher wird dieses System mit großem Zuspruch der Schiffsführung auf allen Schiffen der Hamburg Süd eingesetzt.

VERANTWORTUNG FÜR DIE UMWELT, SCHIFFSBETRIEB // 23

# PFLICHTLEKTÜRE AN BORD

SEEMP GIBT VERBINDLICHE ANWEISUNGEN UND HILFT, ENERGIE ZU SPAREN

Für den Betrieb eines Schiffes ist eine Vielzahl von elektrisch angetriebenen Verbrauchern wie Pumpen, Lüften und Kompressoren erforderlich. Der hierfür benötigte Strom wird von Generatoren erzeugt, die durch Dieselmotoren angetrieben werden. Über viele Kilometer Kabellänge an Bord gelangt der Strom zu den elektrischen Bauteilen. Alle diese Komponenten bilden das sogenannte Bordnetz. Dieses kann sogar die elektrische Versorgung einer großen Fabrik bzw. einer Kleinstadt mit 10.000 Haushalten sicherstellen.

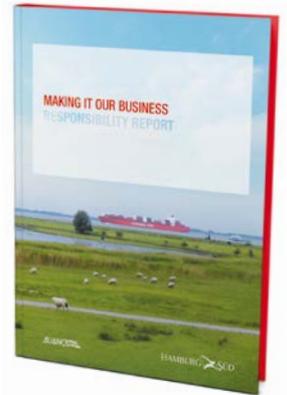
WENN DIE DREHZAHL REGELT – Es gibt sie noch, diese Elektromotoren angetriebenen Pumpen und Lüfter mit nur zwei Betriebszuständen: An volle Leistung oder Aus (keine Leistung). Statt der Technik sind zwischen aller zahlreicher regeln Motoren, durch die alle Leistung der Pumpen und Lüfter angepasst werden kann. Die Folgen sind natürlich: Bedarf und sind daher besonders effizient. In Verbindung mit einem Frequenzumrichter ist so eine fast verlustfreie Drehzahl- und Drehmomentregelung möglich.

Energetisch betrachtet, sind die Komponenten des Bordnetzes für den größtmöglichen Energiebedarf des Schiffes ausgelegt. Das heißt: Die Bordnetzgeneratoren geben die höchste Leistung ab, wenn das Schiff voll mit Kühlcontainern beladen ist und sich in tropischen Gewässern befindet. Das Zusammenwirken dieser Faktoren ist im Schiffsbetrieb aber eher die Ausnahme. Für viele Situationen ist das Bordnetz mit seinen mehreren Hundert elektrischen Verbrauchern daher überdimensioniert und bietet somit viele Ansätze zum Energie sparen.

So setzen wir im Laderaum neueste Technik ein:
 

- Infrarotstrahlende Lüftermotoren, die sich somit gut den erforderlichen Betriebsbedingungen anpassen lassen
- Drehzahlregelte Kühlwasserpumpen

Die dort abgedruckten Anweisungen müssen unter Beachtung der Schiffsicherheit auf jedem unserer Schiffe befolgt werden. Zudem schulen wir seit 2000 unsere Schiffsleitungen systematisch in Sachen Energie sparen.



**OPTIMIERUNG:** Maßnahmen zur Effizienzsteigerung dienen dem Umweltschutz. Der Report stellt diverse technische Lösungen vor, mit denen die Hamburg Süd auf diesem Gebiet Maßstäbe setzt.

fes bzw. einer ganzen Flotte auf einer verlässlichen, detaillierten Datenbasis.

Der Responsibility Report zeigt außerdem wesentliche Fortschritte in Schiffstechnik und Schiffsbetrieb. Dazu gehören etwa die sechs neuen Schiffe der „Cap San“-Klasse, die u.a. durch eine optimierte Rumpfform eine signifikante Brennstoffeinsparung ermöglichen. Darüber hinaus setzt die Hamburg Süd seit Jahresbeginn als erste Reederei bei Containerschiffen die „Becker Twisted Fin“ ein – die Stahlkonstruktion wurde bei den Schiffen der „Santa“-Klasse vor dem Propeller angebaut, um die negative Wirkung des Dralls im Propellernachstrom teilweise aufzuheben. Energieeinsparung: bis zu vier Prozent.

Neben Umweltschutz sind soziales und gesellschaftliches Engagement wichtige Eckpfeiler des Responsibility Reports. Dazu zählen ein breit gefächertes Portfolio an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten und das vielfältige Leistungsangebot, mit dem die Hamburg Süd dem wachsenden Stellenwert einer attraktiven Work-Life-Balance Rechnung trägt – ein wichtiger Beitrag zum Wohlbefinden der Belegschaft und für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

**LEKTÜRE:** Mit 70 Seiten Umfang präsentiert sich der Responsibility Report als umfangreiches Nachschlagewerk mit vielen Hintergrundinformationen, Illustrationen und Infografiken. Er lässt sich auf Deutsch oder Englisch unter [www.hamburgsud.com](http://www.hamburgsud.com) als pdf herunterladen oder per E-Mail ([prinfo@hamburgsud.com](mailto:prinfo@hamburgsud.com)) bestellen.

HAMBURG SÜD MACHT MEHR ALS RECHNE

## UNBEDENKLICHE ENTSORGUNG

Die Verantwortung für die Entsorgung von Abfällen ist eine der größten Herausforderungen für die Reederei. Hamburg Süd hat sich verpflichtet, die Abfälle ihrer Schiffe ordnungsgemäß zu entsorgen. Dies geschieht durch die Zusammenarbeit mit spezialisierten Entsorgungsbetrieben. Die Abfälle werden in separate Container verpackt und an Bord der Schiffe gelagert. Die Entsorgung erfolgt in den Häfen der Schiffe. Hamburg Süd ist stolz darauf, die Abfälle ihrer Schiffe ordnungsgemäß zu entsorgen und die Umwelt zu schützen.

HAMBURG SÜD ERREICHT NEUBESTENDEN ANWISUNGENSSTATUS // 47

Die Ausbildung der Besatzung ist ein zentraler Bestandteil der Verantwortung der Reederei. Hamburg Süd investiert in die Ausbildung der Besatzung, um sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder über die notwendigen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügen, um die Schiffe sicher zu betreiben. Die Ausbildung erfolgt in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden und Institutionen. Hamburg Süd ist stolz darauf, die Ausbildung der Besatzung zu unterstützen und die Sicherheit der Schiffe zu gewährleisten.

## AUSGEZEICHNET AUS- UND WEITERGEBILDET

# Neues Regelwerk für Probefahrten

Ein neuer, von der IMO akzeptierter Standard für Testfahrten mit Neubauten („Sea Trials“) bringt mehr Sicherheit. Experten der Reederei E.R. Schifffahrt haben daran maßgeblichen Anteil. Text: Andreas Kühner, Fotos: Sabine Vielmo

Die Probefahrt eines neu gebauten Schiffs soll den Nachweis erbringen, dass das teure Ding tut, was es soll – insbesondere, was Fahrgeschwindigkeit und Antriebsleistung betrifft. Solange Bunkeröl billig und Umweltschutz kein Thema war, ging es dabei vor allem um die Geschwindigkeit, d.h. letztlich um die pünktliche Ankunft im Zielhafen.

Der Nachweis der vertragsgemäßen Sollgeschwindigkeit war das Wichtigste, und jede Werft handhabte das Prüfverfahren nach eigenem Gutdünken. Zwar gab es den ISO-Standard 15016, aber die Interpretation der Testergebnisse erfolgte recht uneinheitlich und barg die Versuchung in sich, selektiv vorzugehen, um dem Kun-

den die Wunschergebnisse präsentieren zu können.

Problematisch an Probefahrten war auch stets, dass Wind und Seegang einer objektiven Geschwindigkeits- und Leistungsmessung hinderlich sind. Die entsprechenden Korrekturfaktoren laut ISO 15016 sind sehr komplex und gelten längst als irreführend und für moderne Schiffe ungeeignet. Außerdem stellt der neue Effizienzindex EEDI Anforderungen an die Qualität der Nachweisverfahren, die mit dem bisherigen Prozedere nicht zufriedenstellend erfüllt werden können.

Dass ISO 15016 nicht der Weisheit letzter Schluss war, zeichnete sich schon vor rund zehn Jahren ab, und einige Ree-

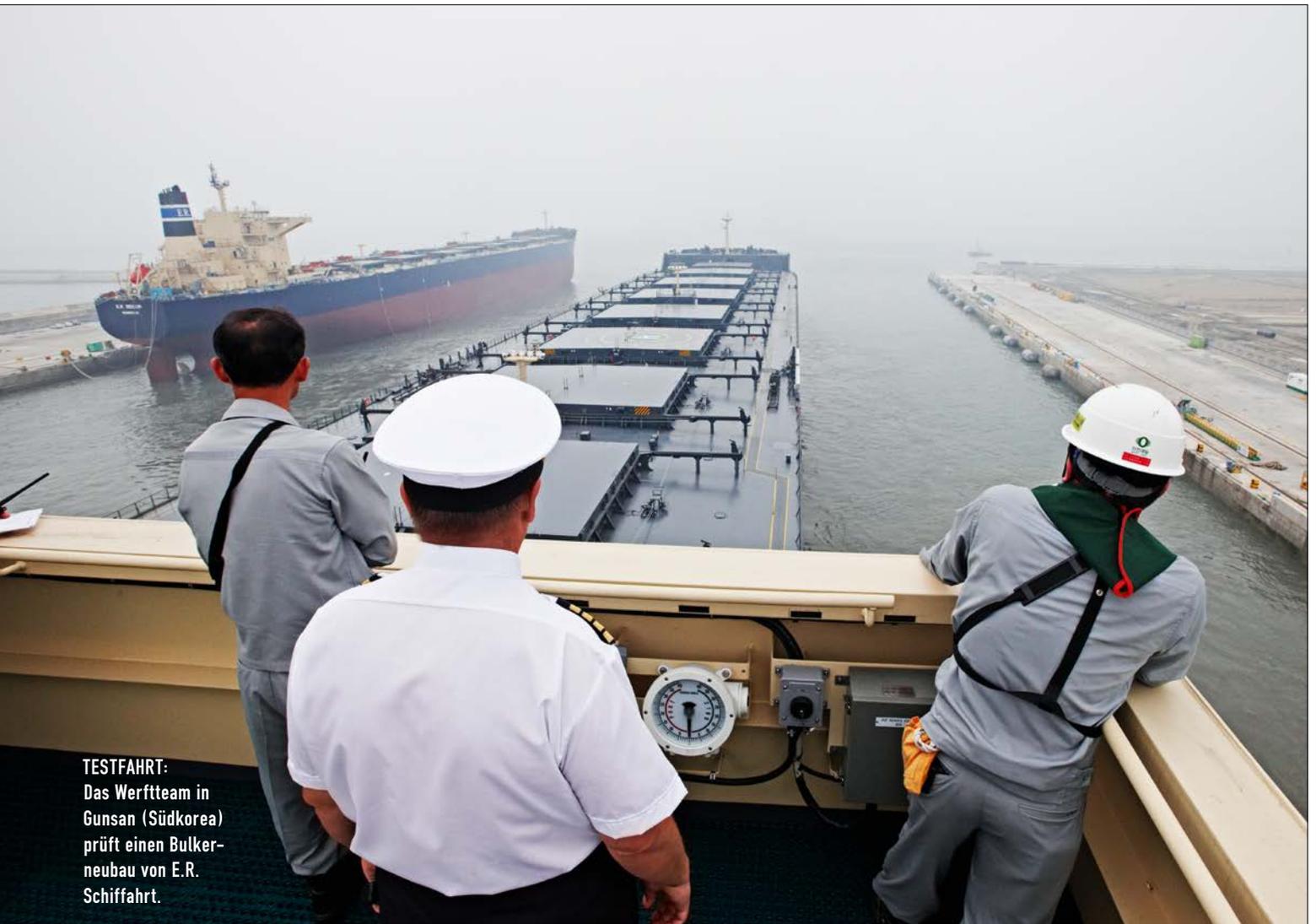
der taten sich mit dem holländischen Marine Research Institute zusammen, um sich ein neues, einheitlicheres und zuverlässigeres Verfahren zur Durchführung und Auswertung von Probefahrten auszudenken. Das war die Geburtsstunde des Sea Trial Analysis Joint Industry Project (STA-JIP).

## Gemeinsame Fleißarbeit

Unterdessen ist der Schiffstreibstoff teuer geworden, Umweltschutz ist das Thema schlechthin, und Emissionsbegrenzung hat einen höheren Stellenwert als Geschwindigkeit. Wettbewerbsfähigkeit durch Kostensenkung ist für Schiffsbetreiber überlebensnotwendig. Die STA-JIP Gruppe wuchs denn auch auf 36 Mitglieder an



LEERFAHRT: Der 292 Meter lange Neubau „E.R. Buenos Aires“ wird in die Fahrinne geschleppt.



**TESTFAHRT:**  
Das Werftteam in Gunsan (Südkorea) prüft einen Bulkerneubau von E.R. Schifffahrt.

– darunter führende Reedereien, Werften, Forschungsinstitute und Klassifikationsgesellschaften aus aller Welt. Geleitet wird sie von E. R. Schifffahrt.

Die von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Methoden stellen den gesamten Komplex der Wind- und Seegangskompensation auf neue Beine. Um sicherzugehen, dass sich die neuen Analyseverfahren auch für Super-Containerschiffe eignen, führte man entsprechende Tests im Mittelmeer durch. Und nicht nur das: Die Experten legten auch gleich ein Softwarepaket vor, das die empirisch zusammengetragenen Verfahrensempfehlungen für Probefahrten in den Analyse- und Berichterstattungsprozess einbringt und sich unmittelbar nach jedem Probefahrtabschnitt einsetzen lässt.

### Ein neuer Standard für alle

Die Arbeit hat sich gelohnt: Die internationale Konferenz der Schlepptank-Forschungsinstitute ITTC nahm die Ergebnisse dankbar an, kombinierte sie mit einem in Japan entwickelten Seegangs-Korrekturverfahren und legte das Ganze im Juni 2012 als Richtlinienvorschlag ITTC 2012 dem IMO-Umweltkomitee MEPC vor. Im September 2012 hat MEPC 64 bereits

Teil II (Analyse der Probefahrt Daten zur Ermittlung des EEDI) angenommen. Teil I (Vorbereitung und Durchführung von Geschwindigkeits- und Antriebsleistungstests) wird dem MEPC 65 im Juli 2013 zur Entscheidung vorliegen.

Mit dieser Richtlinie, die künftig als einzige zulässige Grundlage für Geschwindigkeits- und Leistungsanalysen für Schiffe von mehr als 100 m Länge betrachtet wird, steht der weltweiten Schifffahrt erstmals

ein zuverlässiger Standard für die Modalitäten und die Auswertung von Probefahrten zur Verfügung. Werften und ihre Kunden haben damit eine zeitgemäße, solide Ausgangsbasis für die Verifizierung der Vertragserfüllung; das neue Verfahren ist transparent, eindeutig, präzise und praxisfreundlich. Zugleich ist es als Nachweis der Einhaltung der IMO-Umweltvorschriften, insbesondere zur Ermittlung des Effizienzindex EEDI, zugelassen. ...

## Vergleich der Analysemethoden

Die Tabelle zeigt die unterschiedlichen Effekte von ISO 15016 und STA-JIP auf die EEDI-Ergebnisse bei verschiedenen Schiffstypen.

	Containerschiff, 14.000 TEU	LNG-Tanker, 140.500m <sup>3</sup>	Containerschiff, 7.200 TEU	Kühlschiff (Reefer), 160 m	
Beladung bei Probefahrt	Unter Ballast	Unter Ballast	Unter Ballast	Beladen	
Geschwindigkeitsdifferenz zw. Korrekturmethode	0,68 kn	0,40 kn	- 0,07 kn	0,12 kn	1,02 kn
EEDI nach ISO 15016 (g CO <sub>2</sub> /t-Meile)	14,662	11,826	16,514	17,219	17,559
EEDI nach STA-JIP (g CO <sub>2</sub> /t-Meile)	15,072	12,072	16,470	17,302	18,367

# Hoffnungsträger LNG

Das Thema LNG als Schiffstreibstoff elektrisiert die Branche. Doch weil es an einer flächendeckenden Infrastruktur fehlt, ist vieles Zukunftsmusik. Unklar ist auch, wie der Preis sich entwickelt. Text: Hanns-Stefan Grosch

**A**utofähre, Plattformversorger, Patrouillenboot: Noch ist es nicht gerade die breite Masse an Schiffstypen, bei denen das Zukunftsthema LNG als Treibstoff bereits in die Praxis umgesetzt ist.

Containerfrachter, Bulker, Tanker? Fehlanzeige. Das zeigt: Noch liegt der flächendeckende Einsatz von LNG in weiter Ferne. Aber immerhin: Inzwischen weisen zahlreiche Untersuchungen die praktische Umsetzbarkeit der umweltfreundlichen Antriebstechnik nach. Der finnische Motorenhersteller Wärtsilä etwa hat eine de-

taillierte Studie eines LNG-betriebenen Kreuzfahrtschiffes vorgestellt. Germanischer Lloyd und MAN haben gemeinsam „Kosten und Vorteile von LNG als Brennstoff für Containerschiffe“ analysiert – und in eine spezielle Kalkulation für Feeder auch ansonsten erforderliche Investitionen in Abgasreinigungsanlagen („Scrubber“) einbezogen. „Quantum“, „Triality“, „Ecore“, „Eco-ship“: Die Klassifikationsgesellschaft DNV hat Konzeptstudien für nahezu jeden Schiffstyp parat. Die Norweger prognostizieren, dass es

im Jahr 2020 schon 1.000 LNG-betriebene Schiffe geben könnte – aktuell sind es rund 40.

Das größte fahrende Schiff mit LNG-Antrieb ist derzeit der GL-klassifizierte Chemikalienanker „Bit Viking“. Das Schiff wurde von Wärtsilä umgebaut und ist mit dem ersten von Wärtsilä entwickelten LNGPac ausgerüstet. Die LNG-Lösung von Wärtsilä umfasst Bordbetankungsanlagen für

**TRANSPORT:**  
Befüllung eines LNG-Tankers vor einer Flüssiggas-Produktionsanlage.



das Flüssiggas, zwei Gastanks, Beförderungs- und Sicherheitseinrichtungen sowie eine automatische Steuerungsanlage. Das Schiff verfügt über einen Dual-Fuel-Antrieb und kann problemlos von Gas auf Schiffsdiesel umgestellt werden. Die 1.000 Kubikmeter Tankkapazität reichen bei 80-prozentiger Beladung für zwölf Tage im LNG-Modus.

### Engstelle Bunkerung

„Als Schiffskraftstoff bietet Flüssigerdgas sowohl ökologische als auch ökonomische Vorteile“, sagt Dr. Gerd-Michael Würsig, LNG-Experte bei der norwegischen Klassifikationsgesellschaft DNV. LNG ist schwefelfrei, und weil es weniger Kohlenstoff enthält als Bunkeröl, kann es auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schifffahrt verringern. Die wirtschaftlichen Vorteile dürften sich deshalb vor allem dort zeigen, wo künftig Marinedieselöl (MGO) als

Kraftstoff verwendet werden muss – wie in den Emissionskontrollzonen in Nord- und Ostsee. „LNG wird sich vermutlich als günstiger herausstellen und daher langfristig Kostenvorteile bringen“, so Würsig.

Doch wann kommen große Frachter mit LNG-Antrieb? Ein Problem ist der beträchtliche Platzbedarf der Tanks, der zulasten der Stellplatzkapazität geht. Doch mittlerweile haben Schiffbauer wie die ja-

panische Kawasaki hier marktreife Designstudien zur Hand.

Der Knackpunkt bleibt aber die Bunkerung. Im Klartext: Es fehlt an Tankstellen. „Bevor wir Schiffe mit LNG betreiben können, muss die Infrastrukturfrage geklärt sein“, sagt Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Schifffahrtsunternehmen könnten erst dann auf LNG setzen, wenn die wichtigen Häfen weltweit über die nötigen

Bunkereinrichtungen verfügen

– in Hongkong genauso wie in Shenzhen, Los Angeles und Hamburg. Behrendt: „Die Etablierung der nötigen Infrastruktur kann dauern.“ Deshalb sehe er auf absehbare Zeit gute Chancen nur für kürzere Relationen und kleinere Schiffe. Tatsächlich →

Foto: Hazlan Abdul Hakim/stockphoto.com





Foto: Tarbit Shipping

**PIONIER:** Die „Bit Viking“ ist der erste erfolgreiche Umbau auf LNG-Technik. Der Produktentanker kann zwölf Tage im LNG-Modus operieren.



Foto: Wärtsilä

**VORTEIL:** Fähren wie die neue „Viking Grace“, die zwischen Finnland und Schweden pendelt, können bereits auf die bestehende Infrastruktur bauen.

→ lässt sich das Problem für Fähren und Offshore-Versorgungsschiffe, die von bestimmten Heimathäfen aus operieren oder regelmäßig auf festen Routen pendeln, deutlich leichter lösen als für Containerriesen im weltweiten Einsatz. Entsprechend ist das Netz der LNG-Bunkerstationen noch recht dünn und vorwiegend auf Skandinavien begrenzt. Im norwegischen Hammerfest etwa wird LNG produziert und dient einer wachsenden Zahl von Plattformversorgern des Energiegiganten Statoil als Treibstoff.

Doch auch in Deutschland wurden in jüngster Zeit Schritte zum Ausbau einer LNG-Infrastruktur unternommen. Brunsbüttel erlaubt die Bebungung von Schiffen von LNG-Tankfahrzeugen aus und will bis 2015 ein Tanklager bereitstellen.

Das Bundesverkehrsministerium hat eine Studie zur Bebungung von Seeschiffen in deutschen Häfen durch LNG-Bunkerschiffe in Auftrag gegeben. Unter Federführung des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie haben Experten Möglichkeiten einer LNG-Bebungung in deutschen Häfen ausgelotet. Im Fokus standen dabei Sicherheitsaspekte.

#### Initiative der Häfen

Am Beispiel des Hamburger Hafens wurde ein Konzept für die notwendige LNG-Infrastruktur erarbeitet. Eine Option ist die Verteilung aus den nordeuropäischen Produktionsstätten über kleinere LNG-Tanker. Das LNG würde dann je nach Bedarf in einem Zwischenterminal gelagert. Die Verteilung erfolgte per LNG-Bunkerschiff.

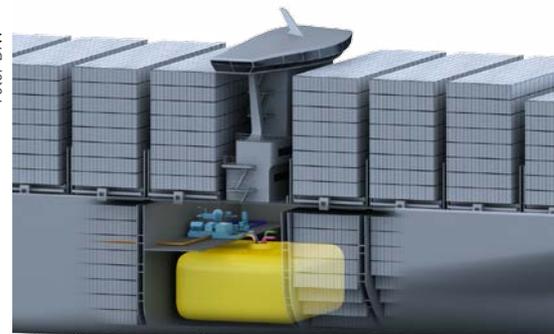
Übergangsweise ließen sich auch LNG-Tanker oder speziell ausgerüstete Bunkerschiffe zur Lagerung einsetzen.

Leitlinien für Bunkeranlagen will eine internationale Arbeitsgruppe unter der Ägide der World Climate Initiative und der International Association of Ports and Harbours entwickeln. Mit dabei: Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Brunsbüttel, Göteborg, Hamburg, Le Havre, Los Angeles, Long Beach, Rotterdam, Stockholm und Zeebrugge. „LNG ist ganz offensichtlich der Schiffsantrieb der Zukunft“, begründen die Verbände ihre Initiative.

Auch im Kleinen kommt das Thema voran: So will AIDA Cruises noch 2013 eine von Becker Marine Systems konzipierte LNG-Hybrid-Barge einsetzen, um ihr Kreuzfahrtschiff „AIDA Sol“ während der



Foto: DNV



**VISION:** Der japanische Schiffbauer Kawasaki Heavy Industries hat ein 9.000-TEU-Containerschiff mit LNG-Antrieb entwickelt. Das 308-m-Schiff verfügt über ein Tankvolumen von 7.000 m<sup>3</sup>. DNV hat das Design abgenommen.



Foto: AIDA Cruises  
Foto: The Linde Group



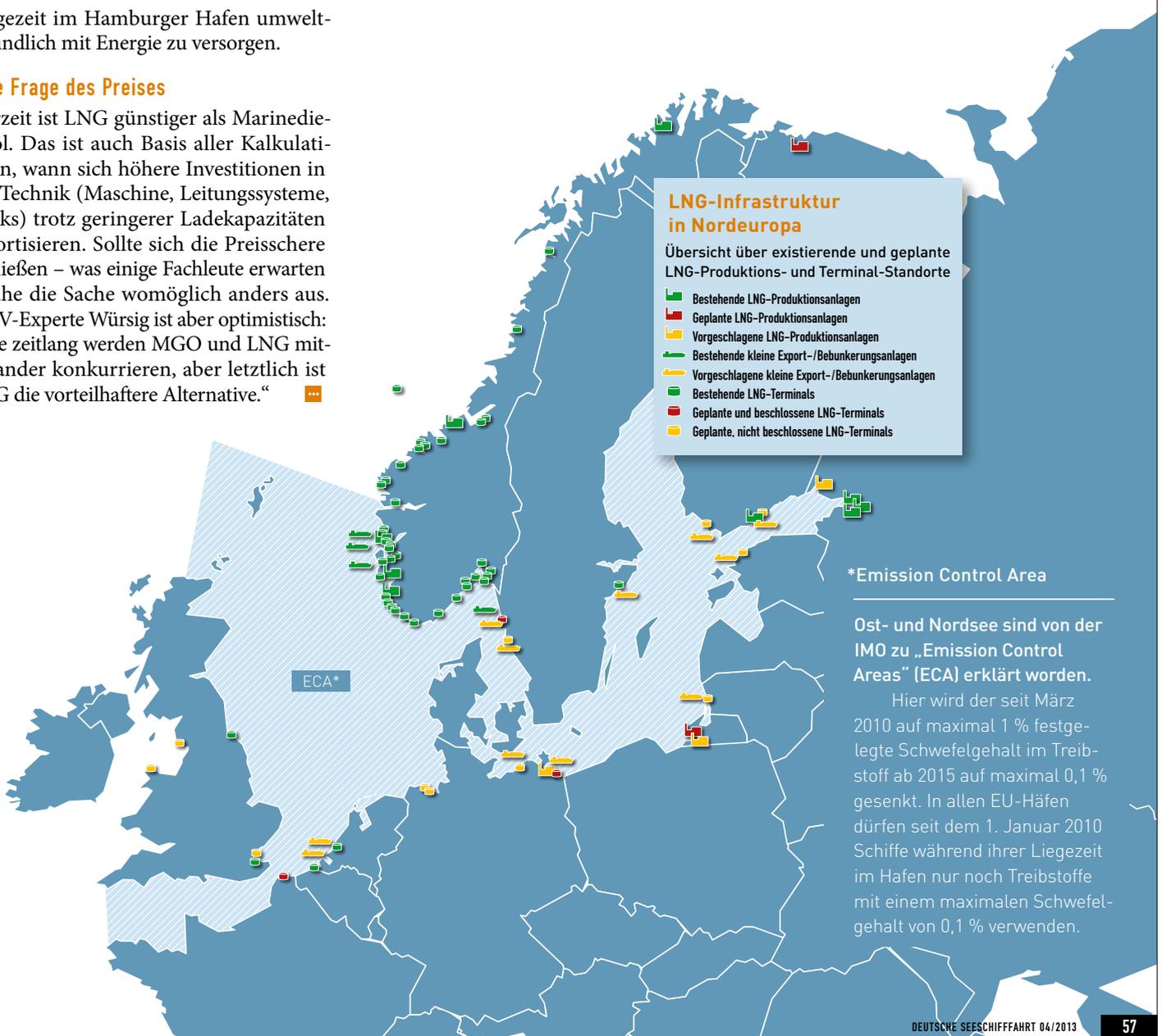
**PROJEKT:** Eine LNG-Hybrid-Barge soll AIDA-Schiffe während der Liegezeit in Hamburgs Hafen mit Strom versorgen.

**BEBUNKERUNG:** Der Gasspezialist Linde ist einer der wichtigsten Akteure beim Ausbau einer funktionierenden LNG-Infrastruktur (hier: lokaler Speicher in Schweden).

Liegezeit im Hamburger Hafen umweltfreundlich mit Energie zu versorgen.

### Eine Frage des Preises

Derzeit ist LNG günstiger als Marinediesöl. Das ist auch Basis aller Kalkulationen, wenn sich höhere Investitionen in die Technik (Maschine, Leitungssysteme, Tanks) trotz geringerer Ladekapazitäten amortisieren. Sollte sich die Preisschere schließen – was einige Fachleute erwarten –, sähe die Sache womöglich anders aus. DNV-Experte Würsig ist aber optimistisch: „Eine zeitlang werden MGO und LNG miteinander konkurrieren, aber letztlich ist LNG die vorteilhaftere Alternative.“





**EMPFANG:** Das monumentale Hauptgebäude aus dem 17. Jahrhundert wurde restauriert und modernisiert.

Foto: Eddo Hartman



# Zeugen der Geschichte

Das Niederländische Schifffahrtsmuseum in Amsterdam ist für die ganze Familie geeignet. Die Besucher können sich dort auf eine virtuelle Reise in die Vergangenheit begeben. Text: Sebastian Meißner

Die Gouden Eeuw – das Goldene Zeitalter. So nennen die Niederländer die rund 100 Jahre andauernde wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit ihres Landes im 17. Jahrhundert. Auf dem Höhepunkt dieser Ära, in der Mitte des Jahrhunderts, arbeiteten in den Niederlanden rund 700 Maler, die jährlich etwa 70.000 Gemälde anfertigten. Die berühmtesten waren Jan van Goyen, Rembrandt Harmenszoon van Rijn oder Jan Vermeer van Delft. Eine solche Produktivität ist in der gesamten Kunstgeschichte beispiellos.

Voraussetzung für diese Blüte war der Aufstieg der Republik der Sieben Vereinigten Niederlande zur weltumspannenden See- und Handelsmacht. Die wirtschaftliche Basis lag vor allem im Ostseehandel, der seit dem frühen 15. Jahrhundert in erster Linie von der Provinz Holland und Amsterdam aus betrieben wurde. Im 17. Jahrhundert stieg die Nation zur Seemacht auf und gründete weltweit Kolonien, mit denen sie über die Seewege regen Handel trieb. Als Reeder und Werftbauer baute

die „Republik der Händler“ die besten Schiffe und besaß sehr gut ausgebildete Seeleute.

## Schifffahrt als Grundstein

Wie kaum bei einer anderen Nation basiert die Gründungsgeschichte der Niederlande auf dem wirtschaftlichen Erfolg ihrer Handelsgesellschaften. Die „Vereinigte Ostindische Kompanie“ (VOC) kontrollierte über Jahrhunderte den Gewürzhandel mit Asien. Rund 5.000 Reisen, die jeweils bis zu acht Monate dauern konnten, wurden von diesem Kaufmannskartell organisiert und legten den Grundstein für den Reichtum und die Unabhängigkeit der niederdeutschen Landstriche an Rhein- und Maas-Mündung. „Aus diesem Grund ist ein nationales Schifffahrtsmuseum für uns Niederländer auch so wichtig“, erklärt Willem Bijveld. Er ist Direktor des Niederländischen Schifffahrtsmuseums (Nederlands Sheepvaartsmuseum) in Amsterdam.

Das Haus zeigt, wie stark das Meer und die Seefahrt die niederländische



**ANSEHNLICH:** Dem Walfang ist ein eigener Themenbereich gewidmet (oben). Die Zahl der Schiffsmodelle ist beeindruckend (unten).



Fotos: Marjo van Royen

**REPLIK:** Das Museumsschiff „Amsterdam“ ist der Nachbau eines Ostindienfahrers, der 1749 vor England sank.

Kultur formte und noch heute prägt. Das ehemalige Lagerhaus der Amsterdamer Admiralität, 1656 erbaut und nur wenige Gehminuten vom Amsterdamer Hauptbahnhof entfernt, ist aus Sandstein und ruht auf 18.000 Pfählen am Oosterdok. Es wartet mit einem großzügigen Innenhof auf, der mit einer spektakulären gläsernen

„Christiaan Brunings“ (1900) oder das Rettungsboot „Insulinde“ (1926). Beide Boote können für Fahrten und Festlichkeiten gemietet werden.

Ein weiteres Ausstellungsstück ist die Königsschaluppe, die das niederländische Staatsoberhaupt einst bei offiziellen Gelegenheiten benutzte. Das vergoldete Schiff

Foto: Eddo Hartman



**MALEREI:** Die zahlreichen Gemälde zeigen niederländische Marineoffiziere und historische Seeschlachten



Fotos: Marjo van Rooyen

Überdachung versehen wurde. Von hier aus gelangen Besucher nicht nur in die Ausstellungen, sondern können auch ohne Ticket zum Museumsladen „Het Pakhuys“, zum Restaurant „Stalpaert“, in die Bibliothek und zur Terrasse am Wasser.

### Drei Thementausstellungen

Die Sammlung umfasst unter anderem drei Thementausstellungen zum Goldenen Zeitalter, zum Walfang (die Niederlande waren seit den Zeiten von Willem Barents bis weit in die 60er-Jahre hinein eine große Walfang-Nation) und zum Amsterdamer Hafen.

Außerhalb des Museums lässt sich der originalgetreue Nachbau des Ostindiensgläubers „Amsterdam“ bewundern. Der fast 43 Meter lange Dreimaster sank 1749 bei seiner Jungfernfahrt vor der Küste Englands. Die Ausstellung zeigt darüber hinaus weitere Bootsmodelle und historische Schiffe, wie etwa das Dampfboot

wurde zuletzt bei der silbernen Hochzeit von Königin Juliana und Prins Bernhard 1962 eingesetzt.

### Virtueller Trip

Eines der Highlights ist die Multimedia-Projektion „Seereise“. Der virtuelle Trip beginnt vor 350 Jahren in der Kajüte von Admiral Michiel de Ruyter und begleitet dann den Matrosen Gerrit Bakker auf einem Küstenkutter im 19. Jahrhundert sowie die achtjährige Gerda Kuhn an Bord eines torpedierten Schiffes 1916. Dank liebevoller Inszenierung erfahren die Museumsbesucher hier lebensnah, was Menschen damals bei Stürmen und Seeschlachten an Bord mitmachen mussten.

Oder sie fahren mit bei einem rasanten Segelrennen. Und währenddessen machen sie Bekanntschaft mit den Personen und Geschichten hinter den Exponaten aus der großen Kollektion des Schifffahrtsmuseums. ...



Das nächste Mal gehen wir im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg vor Anker.

### Das Niederländische Schifffahrtsmuseum

#### ADRESSE

Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam

Telefon: +31 20 52 32 222

EINTRITT Erwachsene: 15 Euro;

Kinder und Jugendliche: 7,50 Euro

#### ÖFFNUNGSZEITEN

täglich 9-17 Uhr

#### INTERNET

www.hetscheepvaartmuseum.nl

# Neue Schiffe



## TASMANIC WINTER

<b>CHARTERNAME</b>	BBC Summer	<b>TYP</b>	Schwertgutfrachter	<b>BREITE</b>	22,90 Meter
<b>IMO-NUMMER</b>	9467158	<b>TONNAGE</b>	15.549 BRZ	<b>TIEFGANG</b>	9,50 Meter
<b>REEDEREI</b>	Heino Winter	<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	19.325 TDW	<b>MOTOR</b>	MAN-B&W 7L58/64CD
<b>CHARTERER</b>	BBC	<b>LADEKAPAZITÄT</b>	1.011 TEU	<b>LEISTUNG</b>	9.800 kW
<b>FLAGGE</b>	Liberia	<b>WERFT</b>	Qingshan, Wuhan (CHN)	<b>GESCHWINDIGKEIT</b>	17,5 Knoten
<b>ABLIEFERUNG</b>	06/2012	<b>LÄNGE</b>	166,17 Meter	<b>KLASSE</b>	Germanischer Lloyd



## HELENA SCHEPERS

<b>IMO-NUMMER</b>	9584487
<b>REEDEREI</b>	HS Schifffahrt/Schepers
<b>FLAGGE</b>	Antigua & Barbuda
<b>ABLIEFERUNG</b>	01/2012
<b>TYP</b>	Containerschiff
<b>TONNAGE</b>	10.318 BRZ
<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	13.031 TDW
<b>LADEKAPAZITÄT</b>	1.036 TEU
<b>WERFT</b>	Sainty Shipbuilding, Yizheng (CHN)
<b>LÄNGE</b>	151,72 Meter
<b>BREITE</b>	23,40 Meter
<b>TIEFGANG</b>	8 Meter
<b>MOTOR</b>	MAN-B&W 8L48/60B
<b>LEISTUNG</b>	9.600 kW
<b>GESCHWINDIGKEIT</b>	18 Knoten
<b>KLASSE</b>	Bureau Veritas



## PASSERO

<b>IMO-NUMMER</b>	9491886
<b>REEDEREI</b>	F. Laeisz
<b>FLAGGE</b>	Gibraltar
<b>ABLIEFERUNG</b>	09/2012
<b>TYP</b>	Autotransporter
<b>TONNAGE</b>	47.053 BRZ
<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	12.780 TDW
<b>LADEKAPAZITÄT</b>	4.900 Pkw
<b>WERFT</b>	Yangfan Group, Zhoushan (CHN)
<b>LÄNGE</b>	183,29 Meter
<b>BREITE</b>	31,50 Meter
<b>TIEFGANG</b>	8,75 Meter
<b>MOTOR</b>	MAN-B&W 9S50MC-C
<b>LEISTUNG</b>	14.220 kW
<b>GESCHWINDIGKEIT</b>	21 Knoten
<b>KLASSE</b>	Germanischer Lloyd



### NEW YORK EXPRESS

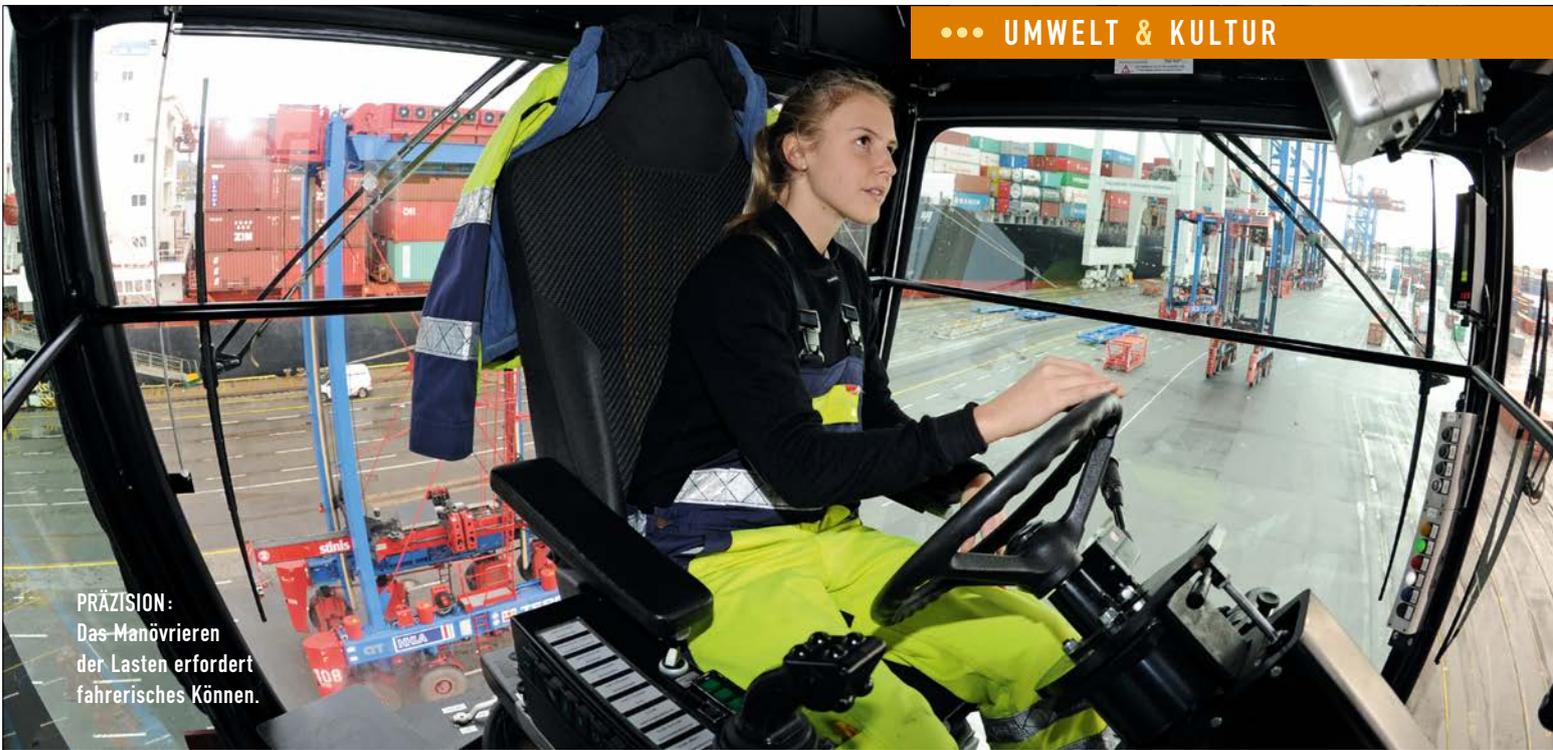
CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	48,20 Meter
IMO-NUMMER	9501332	TONNAGE	142.295 BRZ	TIEFGANG	15,50 Meter
REEDEREI	Hapag-Lloyd	TRAGFÄHIGKEIT	142.028 TDW	MOTOR	MAN-B&W 11K98ME
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	13.200 TEU (800 Reefer)	LEISTUNG	68.530 kW
FLAGGE	Deutschland	WERFT	Hyundai Heavy Ind., Ulsan (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	23 Knoten
ABLIEFERUNG	09/2012	LÄNGE	366,52 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



### BALTHASAR SCHULTE

IMO-NUMMER	9477610	WERFT	Jiangsu New Yangzijiang (CHN)
REEDEREI	Thomas Schulte	LÄNGE	261 Meter
FLAGGE	Liberia	BREITE	32,25 Meter
CHARTERER	Hamburg Süd	TIEFGANG	11 Meter
TYP	Containerschiff	MOTOR	MAN B&W 8K90MC-C
TONNAGE	40.542 BRZ	LEISTUNG	36.560 kW
TRAGFÄHIGKEIT	49.857 TDW	GESCHWINDIGKEIT	24,4 Knoten
LADEKAPAZITÄT	4.250 TEU (698 Reefer)	KLASSE	Germanischer Lloyd

Fotos: Hasenpusch



**PRÄZISION:**  
Das Manövrieren  
der Lasten erfordert  
fahrerisches Können.

# Hieven im Hafen

Von ihrer Kanzel aus hat Denise Koehler einen fast 360-Grad-Rundum-Blick. Aus rund zwölf Metern Höhe steuert sie ihr Gefährt sicher über das Containerterminal Tollerort. Die 22-Jährige ist Fachkraft für Hafenlogistik und steuert einen Van-Carrier, kurz VC genannt. „Es bringt mir unfassbar viel Spaß“, sagt die junge Frau, und ihre Augen leuchten. Sie hat, diesen Eindruck vermittelt sie, ihren Beruf gefunden.

Sie hat es probiert, im Büro, beim Praktikum. Aber Bürokauffrau, am Schreibtisch, das wäre für sie nichts gewesen. Dazu wirkt die zierliche Hobbyhandballerin zu agil. Aber im Hafen zu arbeiten, das war ihr Wunsch. Wie der Vater im Fruchtzentrum, wie der Bruder, der am benachbarten Burchardkai eine Containerbrücke steuert. „Du und VC im Hafen, mit lauter Männern!“ Den einst erstaunten Einwand ihrer Freundinnen lächelt Koehler heute noch weg. „Das sind hier alles liebe Menschen.“

Am Tollerort, dem kleinsten und deswegen wohl auch familiärsten Containerterminal des Hafenbetreibers HHLA, ist Koehlers täglicher Arbeitsplatz. Insgesamt arbeiten in diesem Betrieb 420 Menschen, darunter rund 20 Frauen. Vier Frauen fahren VC, mit denen Containerschiffe mit



Bei der HHLA werden jährlich rund 7 Mio. TEU umgeschlagen.

Sie werden auf drei Terminals bewegt. Am Tollerort transportiert VC-Fahrerin Denise Koehler die Container an die Kaikante. Text: Almut Kipp

Tausenden der Stahlboxen be- und entladen werden. Auf dem Betriebsgelände stehen die VC in Reihe, diese kastenförmigen Minikräne auf acht Rädern. Behände klettert Koehler die schmale Leiter zum offenen Fahrstuhl ihres rot-blauen VC empor. Der Lift bringt sie in ihr rundum verglastes Cockpit auf Haushöhe.

## Tonnenschwere Lasten

„Schwindelfreiheit, ein gutes räumliches Vorstellungsvermögen und Fingerspitzengefühl“ zählt die Nachwuchsfahrerin als unverzichtbar für ihren Job auf. Zwar helfen ihr auch Bordcomputer, aber nachdem sie eine vom Schiff via Containerbrücke abgeladene Stahlbox an der Kaikante aufgegriffen hat, ist beim Stapeln der tonnenschweren Boxen im Gelände Genauigkeit gefragt. Vierfach übereinander werden sie hier am Tollerort geschichtet, millimetergenau Kante auf Kante.

Koehler sitzt im Fahrersessel seitlich zur Fahrtrichtung. „Dann ist der Container direkt vor mir, reine Gewohnheit.“ Selbstsicher manövriert sie ihr Gefährt, reiht sich ein unter die Kollegen, rechts vor

links gilt auch hier – und Tempo 30. „Das ist fast wie Autofahren, nur nicht so scharf in der Kurve“, sagt die Logistikerin. „Denise, bist du auf Sendung?“ Dienstanweisungen kommen direkt über Funk – und mal die Kollegen-Info, dass ein Kreuzfahrtschiff einläuft. Dann geht Koehlers sehnsüchtiger Blick zur Elbe – auch dafür liebt sie ihren Beruf.

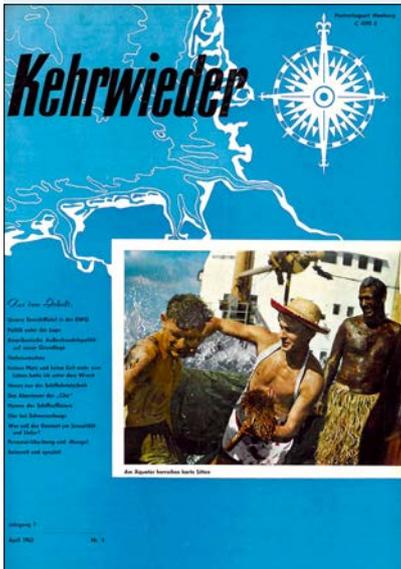
Etwa zehn Tage im Monat ist sie auf dem VC im Einsatz, maximal drei Stunden am Stück pro Schicht bis zur Pause. „Länger nicht, damit sich durch Routine keine Fehler einschleichen“, erläutert Koehler.

Ihr „Zweitjob“ sind Kontrollschichten an der sogenannten Fuhre – dort, wo die Lkw-Fahrer ihre Container abladen und aufnehmen. Zu Koehlers Arbeitsgruppe mit 16 Mann gehört auch eine ein Jahr ältere Kollegin.

Die Frauen können übrigens erst seit 2009 am Tollerort eingesetzt werden: Durch den Neubau des Terminalgebäudes sind seitdem die gesetzlich vorgeschriebenen Umkleiden und Sanitärräume für weibliche Gewerbliche vorhanden – und damit aussichtsreiche Jobs im Hafen. ■

## Viel Politik und neue Technik

Die Diskussion um Wettbewerbsfreiheit und Personalfragen ähnelt der heutigen. Schiffbau und Zulieferer machen einen enormen Satz nach vorn.



### Aus dem Inhalt

- Unsere Seeschifffahrt in der EWG
- Politik unter der Lupe
- Amerikanische Außenhandelspolitik auf neuer Grundlage
- Flottenumschau
- Keinen Platz und keine Zeit mehr zum Leben hatte der „Cito“
- Hymne der Schiffsoffiziere
- Klar bei Schmunzelauge
- Was soll der Rummel um Sexualität und Liebe
- Personal-Überhang und -Mangel
- Rationell und speziell

Der Wachoffizier am Peilkompass fürchtet für die deutsche Seeschifffahrt EWG-dirigistische Beschränkungen der Wettbewerbsfreiheit auf den Weltmeeren. Das neue Außenhandelsgesetz „Trade Expansion Act 1962“, von Präsident Kennedy unterzeichnet, wird sehr kritisch unter die Lupe genommen. Es fördere vor allem die eigene Wirtschaft, Erhaltung und Erweiterung ausländischer (Einfluss-)Märkte und verhindere die wirtschaftliche Durchdringung des Westens durch den Ostblock. Es sei eine „Waffe im Zollkrieg“.

Ein deutscher Bergungstaucher hätte den Einsatz zur Hebung der englischen MS „Britkon“ vor einer Insel bei Oskarshamn aufgrund der stürmischen Wetterverhältnisse beinahe mit dem Leben bezahlt. Viele schiffbauliche Neuerungen werden vorgestellt: ein Düsenverstellseparator zur Automatisierung der Brennstoffreinigung, ein neuer Sulzer-Zweitakt-Dieselmotor, ein schwedischer 19.200-tdw-Spezialtanker zum Transport von Asphalt mit einer doppelten Heizungsanlage in den Tanks (Foto u.). Die Blohm & Voss AG baut einen 35.000-tdw-Massengutfrachter für die Reederei A. C. Toepfer, und die Rhestahl-Nordseewerke GmbH in Emden feiern 60-jähriges Bestehen. Fotografisch rücken die Winschmänner kraftvoll ins Bild (Foto o.) Die transportieren u. a. strahlungsintensive Behälter beispielsweise mit Kobalt 60 von Ottawa in Kanada nach der Kernreaktorbau- und betriebsgesellschaft in Karlsruhe.

Aber auch der Personal-Überhang- und -Mangel sowie der „Rummel um Sex und Liebe“ werden im Heft diskutiert bzw. grundsätzlich beleuchtet.

Die ganze Ausgabe:  
[www.reederverband.de/vor50jahren.html](http://www.reederverband.de/vor50jahren.html)



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

# Neue Bücher...



**LUXUS:** Der Zweimaster 1956 in der Flensburger Förde mit Eigner Plettenberg und Gästen.

**ATLANTIKFAHRT:** Vor der New Yorker Freiheitsstatue Ende der 1970er-Jahre.



## Aus der Asche in 800 Tagen

Der Aufruf „Rettet die Klassiker“ in der Zeitschrift „Freundeskreis Klassische Yachten“ im Jahr 2005 und der anschließende Besuch der Internetseite des Freundeskreises führten den Autor auf die Schwarz-Weiß-Abbildung einer Gaffelketch, die er sofort als „gigantisch“ empfindet. Gesucht wird „dringend ein neuer Besitzer mit Zeit, Geld und Renovierungswut“. Am nächsten Tag fährt er schnurstracks nach Rödby und wird buchstäblich angesteckt vom „Andromeda-Feuer“.

Nach hartnäckigen Verhandlungen mit den damaligen Besitzern kauft er das Schiff, das 2001 im Hafen von Rödby aus nie aufgeklärter Ursache ausgebrannt war. Dort

hört er zum ersten Mal von der Geschichte des Schiffes und dessen Erschaffer Max Oertz. Oertz war einer der besten Yachtkonstrukteure seiner Zeit und hatte das beinahe 90 Jahre alte Schiff auf der Werft Abeking & Rasmussen bauen lassen. Dessen Historie ist letztlich der Stachel im Fleisch des Autors, um die Yacht äußerlich originalgetreu zu restaurieren. Tagebuchartig, begleitet durch Originaldokumente, Abbildungen und Fotografien, wird die Suche nach dem Vorbesitzer Scheid, fachkundigen Ratgebern und unzähligen Helfern zum Wiederaufbau der Yacht beschrieben. Die Odyssee bis zur vorläufigen Fertigstellung der „Andromeda“ nach 800 Tagen Restaurierungsarbeiten



**RETTUNG:** Das demolierte Schiff auf dem Weg zur aufwendigen Restaurierung.

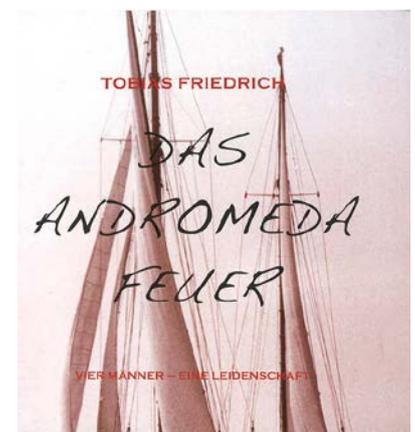
in 2012 impliziert unglaubliche Abenteuer, Begegnungen und daraus resultierende Lösungswege. Ein Plädoyer für die Leidenschaft für die Bewahrung historischer Schätze. Große Klasse!



Fotos: Verlag Radtke + Bahr

**WIEDERGEBURT:** Die „Andromeda“ erstrahlt in neuer Frische – hier bei der Taufe 2012 in Flensburg.

Oliver Bahr und Tobias Friedrich:  
**Das Andromeda-Feuer.**  
Vier Männer – Eine Leidenschaft. 228 Seiten, geb. Viele Fotos u. Abb. ISBN: 978-3-00-38856-9. Preis: 29,80 Euro.



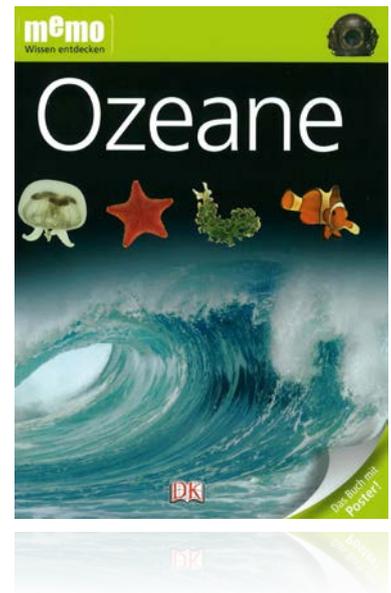
## Who is Who der Meere – memo wissen

Die Entstehung der Meere und ihrer Bewohner von den Urzeiten bis heute – ein komplexes Thema wird verständlich und anschaulich erklärt mit durchweg farbigen Fotos und Abbildungen.

Vor allem die großformatigen Abbildungen der Meeresurbewohner in ihren Lebensbedingungen, aber auch das Ein- und Vordringen des Menschen in die Meereswelt werden mit einem kurzen Einführungstext und den bildlichen Darstellungen sehr gut geschildert. Ein Abschnitt zur Gefährdung der Meere, die Abschnitte „Erstaunliche Fakten“ und „Fragen und Antworten“ fassen grundsätzliche

Antworten auf Kinderfragen zusammen. Am Ende werden die Weltmeere im Überblick charakterisiert. Mit ausgewählten Museums- und Internettipps für den deutschsprachigen Raum, einem Glossar und Register sowie herausnehmbarem Riesenposter. Sehr anregend für die kindliche Neugier.

**Miranda MacQuitty (Text); Frank Greenaway (Illustrationen): Ozeane. Sachbuch für Kinder ab 8 J., Reihe „memo – Wissen entdecken“. 72 S., geb., viele Farbabb., ISBN: 978-3-8310-1905-2. Preis: 9,95 Euro**



## Engagierte Geschichte

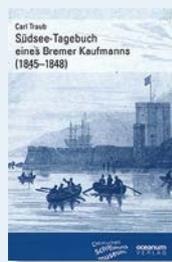


Das Buch beschreibt die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Schifffahrtsgeschichte, Häfen und Handelsflotten ab dem 16. Jahrhundert.

Das Themenspektrum umfasst die sozialgeschichtliche und kommerzielle, aber auch die Marinegeschichte und Piraterie sowie ihre Akteure. Der Autor geht insbesondere auf das 18. Jahrhundert als „goldenes Zeitalter“ ein. Mit Glossar und detaillierter Zeitleiste.

**Jann Markus Witt: Seefahrtsgeschichte Schleswig-Holsteins in der Neuzeit. 345 S., geb. Zahlr. Fotos u. Abb. ISBN: 978-3-8042-1367-8. Preis: 29,95 Euro.**

## Traubs Südseetagebuch



Im Sommer 1845 geht der Bremer Kaufmann Eugen Carl Wilhelm Traub auf die ersehnte große Handelsreise in die ferne Südsee.

Er ist auf der Brigg „Arion“ für die Bremer Reederei Fritze unterwegs. Die Autoren zählen das handschriftliche Originaltagebuch Traubs zu den „bedeutendsten persönlichen Selbstzeugnissen“ der überseeischen Expansion des deutschen Seehandels im 19. Jahrhundert.

**Volker Harms und Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Beihefte zum Deutschen Schifffahrtsarchiv. 204 S., geb. S/w-Fotos u. Abb. ISBN: 978-3-86927-134-7. Preis: 17,90 Euro.**

## Albtraum Beringsee



Die raue Familiensaga der norwegischen Fischerdynastie Hansen und ihres Fangbootes „Northwestern“ haben mehrere Menschen aufgeschrieben.

Dies ist ein packender Roman über den Traum nordmannischer Fischer von Alaska, norwegische Familientradition, Stolz und Bruderliebe. Stimmungsvolle Farbfotos untermalen die Dramatik. Olaf Kanter hat das Buch aus dem Norwegischen übersetzt.

**Kapitän Sig Hansen, Mark Sunden: NORTHWESTERN. Alaska. Eine norwegische Fischerfamilie. Ihre Saga. 327 S., geb. Farbfotos. ISBN: 978-3-940138-23-1. Preis: 29,90 Euro.**

ANZEIGE

# Kalender

APRIL 2013



IM KONZERT:  
Abi Wallenstein

## Jazz im Reedereikontor

Trübsal und Krisenstimmung müssen Mitte April draußen bleiben, wenn eine der führenden deutschen Reedereien, NSB, zur Jazznight in ihre Räumlichkeiten in Buxtehude einlädt. Bei der zusammen mit dem Kulturverein Cultissimo organisierten Veranstaltung treten acht verschiedene Künstler und Bands (u.a. Abi Wallenstein, Jazzpolizei etc.) an fünf Spielplätzen abends im Reedereikontor auf. Neben dem Lager, Empfang und Kasino wird auch der NSB-Schiffssimulator in einen Bühnensaal verwandelt. Der Eintritt beträgt 20 Euro, ein Teil der Erlöse wird der Deutschen Seemannsmission gespendet.

### 12.04. BUXTEHUDE

Konzert: NSB Jazznight  
[www.cultissimo.de](http://www.cultissimo.de)

## APRIL

02.-03.04. BALTIMORE (USA)  
**The New Intermodal Age Conference**  
[www.marineolog.com](http://www.marineolog.com)

02.-04.04. SAO PAULO (Brasilien)  
**Intermodal South America**  
[www.intermodal.com.br](http://www.intermodal.com.br)

07.-12.04. SINGAPUR  
**Singapore Maritime Week**  
[www.smw.sg](http://www.smw.sg)

08.-09.04. KIEL  
**8. Nationale Maritime Konferenz**  
[www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)

08.-10.04. SINGAPUR  
**The Oxford Bunker Course (Advanced)**  
[www.petrospot.com](http://www.petrospot.com)

08.-11.04. SINGAPUR  
**Offshore Support Vessels Conference**  
[www.osvconference.com](http://www.osvconference.com)

09.-11.04. SINGAPUR  
**Sea Asia**  
[www.sea-asia.com](http://www.sea-asia.com)

10.-11.04. HAMBURG  
**Ballast Water Management**  
[www.acie.u.net](http://www.acie.u.net)

10.-11.04. SINGAPUR  
**Maritime HR & Crew Development**  
[www.wplgroup.com](http://www.wplgroup.com)

11.04. SINGAPUR  
**Bunkerspot LNG Asia**  
[www.petrospot.com](http://www.petrospot.com)

11.04. LÜBECK  
**Vortrag: Maritime Software**  
[www.nautischer-verein-luebeck.de/vortraege.htm](http://www.nautischer-verein-luebeck.de/vortraege.htm)

15.-16.04. SHANGHAI (China)  
**Shipping China 2013**  
[www.nhstevents.com](http://www.nhstevents.com)

15.-18.04. KAPSTADT (Südafrika)  
**Breakbulk Africa**  
[www.breakbulk.com](http://www.breakbulk.com)

15.-19.04. LONDON (Großbritannien)  
**Background to Shipping**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

15.-19.04. LONDON (Großbritannien)  
**International Time and Voyage Charterparties**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

16.-18.04. MIAMI (USA)  
**Port & Intermodal Finance & Investment**  
[www.infocastinc.com](http://www.infocastinc.com)

17.-18.04. KOPENHAGEN (Dänemark)  
**Scandinavian Shipping & Ship Finance Conference**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

18.04. LONDON (Großbritannien)  
**5th Annual Ports Policy Conference**  
[www.waterfrontconferencecompany.com](http://www.waterfrontconferencecompany.com)

18.-19.04. LONDON (Großbritannien)  
**Global Liner Shipping**  
[www.globallinershipping.com](http://www.globallinershipping.com)

22.-23.04. LONDON (Großbritannien)  
**Laytime and Demurrage Seminar**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

22.-24.04. WASHINGTON (USA)  
**Sustainable Ocean Summit**  
[www.oceancouncil.org](http://www.oceancouncil.org)

22.-26.04. LONDON (Großbritannien)  
**Background to Shipping**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

22.-25.04. ROTTERDAM (Niederlande)  
**BunkerExperience 2013**  
[www.bunkerexperience.com](http://www.bunkerexperience.com)

22.-26.04. LONDON (Großbritannien)  
**Ship Finance School Spring Course**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

23.-24.04. ALEXANDRIA (Ägypten)  
**Med Ports 2013**  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

23.-24.04. SHANGHAI (China)  
**Tradewinds Shipping China**  
[www.nhstevents.com](http://www.nhstevents.com)

23.-25.04. BIRMINGHAM (Großbrit.)  
**Multimodal 2013**  
[www.multimodal.org.uk](http://www.multimodal.org.uk)

23.-25.04. HELSINKI (Finnland)  
**Arctic Shipping Forum**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

23.-25.04. LIMASSOL (Zypern)  
**Digital Ship Cyprus**  
[www.thedigitalship.com](http://www.thedigitalship.com)

23.-25.04. ROTTERDAM (Niederlande)  
**Ferry Shipping Conference**  
[www.shippax.se](http://www.shippax.se)

23.-26.04. HAMBURG  
**Combating Piracy Update**  
[www.piracy-europe.com](http://www.piracy-europe.com)

## Impressum

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

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

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

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

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

**Redaktion:**  
printprojekt  
Peter Lindemann &

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

**Mitarbeit:**  
Michael Holtmann  
(Versicherungen)

**Anzeigen:**  
JDB Media GmbH  
Daniel Grundmann  
Tel.: 040 - 46 88 32 57,  
[grundmann@jdb.de](mailto:grundmann@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](mailto:abo@deutsche-seeschiffahrt.de)

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

**Titelbild:** Eberhard Petzold,  
[www.foto-dock.com](http://www.foto-dock.com)

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

gedruckt auf  
FSC-zertifiziertem  
Papier

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT  
**Seeschiffahrt**

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder