

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reederei

MAI 2013

VDR Verband Deutscher Reederei

www.reederverband.de



C13703

SCHIFFFAHRTSPOLITIK

Merkel hält Kurs

14



SEEMANNSMISSION

„Duckdalben“ – ein Herz für Seeleute aus aller Welt

26

SERVICE

Container – wo die Boxen ihre Beulen verlieren

36

STERNSTUNDE

„AIDAstella“ & Co. – die Drei-Liter-Flotte

52

ANZEIGE

Von nationaler Verantwortung, Nächstenliebe und Nachhaltigkeit



Angela Merkel zeigt Flagge: **Auf der Nationalen Maritimen Konferenz in Kiel** bekannte sich die Bundeskanzlerin eindeutig zum Schifffahrtsstandort Deutschland. Die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung im Rahmen des Maritimen Bündnisses wird verstetigt, der Einsatz privater Sicherheitskräfte an Bord zum Schutz gegen Piraten wird geregelt: In einigen wichtigen Punkten ist die Regierungschefin auf die Bedürfnisse der deutschen Reeder eingegangen. Und die Diskussion um die unsinnige Versicherungssteuer wird weiter geführt. Was Merkel gesagt hat, wo noch Handlungsbedarf besteht, lesen Sie ab Seite 14.

Nicht nur um handfeste Politik, sondern auch um spirituelle Erlebnisse geht es auf dem Evangelischen Kirchentag, der in diesen Tagen in Hamburg stattfindet. Das Motto lautet: „Soviel Du brauchst“. Genau das bekommen **Seeleute aus aller Herren Länder beim Hamburger „Duckdalben“**, der deshalb weltweit zu den beliebtesten Seemannsmissionen gehört. Über das eindrucksvolle Engagement der Mitarbeiter und Ehrenamtlichen, die ihren Gästen eine Heimat auf Zeit bieten, berichten wir ab Seite 26.

Der Zahn der Zeit nagt an den Boxen, die der Nucleus des Welthandels sind. Kratzer, Risse, Beulen: Der aufreibende Transport **hinterlässt bei den Containern Spuren**. Spezialisten machen sie wieder fit für ihren Einsatz auf den Weltmeeren (ab S. 36).

Etwas bescheidener sind die Strecken, die der Frachtsegler „Undine“ zurücklegt. 60 Tonnen bringt das 80 Jahre alte Schiff neuerdings im Liniendienst von Hamburg nach Sylt und zurück. Der Clou: Acht Passagiere können mit auf den einmaligen Törn – kein Wunder, dass der auf Monate ausgebucht ist (s. S. 42).

Noch mehr Erfolg bei Reisenden hat die Reederei AIDA Cruises. Im vergangenen Jahr haben die Rostocker auf ihren fröhlichen Urlaubsschiffen über 630.000 Menschen unvergessliche Erlebnisse beschert. Damit die Folgen für die Umwelt möglichst gering bleiben, **engagiert sich die Reederei massiv in Sachen Nachhaltigkeit**. Wie erfolgreich sie dabei ist, dokumentiert der Report „AIDA cares“: Das Drei-Liter-Auto ist noch eine Rarität, das Drei-Liter-Schiff existiert bereits (s. S. 52).

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 05/2013



... 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 SCHIFFFAHRTSPOLITIK**
8. Nationale Maritime Konferenz
in Kiel: Die Rede der Kanzlerin
(in Auszügen) und eine vorläufige
Bilanz aus Reedersicht

- 20 FLAGGENSTAAT**
Neuer Webauftritt und mehr: Fortschritte
in Sachen deutsche Flagge

- 23 EU-POLITIK**
Der SPD-Europa-Abgeordnete Knut
Fleckenstein zu maritimen Themen

- ▶ **26 SEEMANNS MISSION**
Willkommen im Club: Der „Duckdalben“
in Hamburg ist ein Refugium für Seeleute
aus aller Welt

- 32 KIRCHENTAG**
„Soviel Du brauchst“: Gedanken von
Hafenpastor Frank Engelbrecht

... LOGISTIK & FINANZEN

- 34 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- ▶ **36 CONTAINERREPARATUR**
Die Box-Experten von Remain

- 42 FRACHTSEGLER**
Die „Undine“ transportiert Ladung
zwischen Hamburg und Sylt

- 44 SCHIFFSFINANZIERUNG**
HSH Nordbank zieht Bilanz/Rickmers
fordert Kapitalmarktfähigkeit

... LOGISTIK & FINANZEN

- 45 FONDS-MELDUNGEN**
Neues von den Emissionshäusern
- 46 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 48 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

- 50 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- ▶ **52 UMWELTSCHUTZ**
„AIDA cares“: Der neue Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert das Engagement der Kreuzfahrtreederei
- 56 KINO**
Elbe, Nordsee. „Kon-Tiki“: aktuelle Filme mit maritimem Bezug
- 58 SERIE**
Maritime Museen, Teil 7: Das Binnenschiffahrtsmuseum in Duisburg
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Ein katholischer Pfarrer als Bordgeistlicher auf Kreuzfahrtschiffen
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



36



42



52





NEAPEL



Glühende Felder

Die Phlegräischen Felder (ital. Campi Flegrei) sind die größte vulkanische Erhebung entlang der Bucht von Neapel, der Heimat des Vesuvs. Die sogenannten „Glühenden Felder“ bestehen aus einer Serie sich überlappenden vulkanischer Formationen – Calderas, Vulkankuppen und Aschekegel. Die nicht sichtbare eingesunkene Caldera der Campi Flegrei liegt dabei zu zwei Dritteln unter Wasser und stellt einen der 20 Supervulkane der Erde dar. Sie hat zwei der größten Eruptionen hervorgebracht, die Europa in den letzten 40.000 Jahren gesehen hat: die erste vor rund 32.800 Jahren mit einem Volumen von circa 100 Kubikkilometern; die zweite vor ungefähr 12.800 Jahren, wobei mehr als 40 Kubikkilometer Material ausgestoßen und 1.000 km² Bodenfläche zerstört wurden. Seitdem sind nur noch kleinere Eruptionen aufgetreten: Der letzte Ausbruch ereignete sich 1538. Dabei entstand der Monte Nuovo, ein kleinerer Vulkankegel, und mindestens 32 Menschen kamen ums Leben.

Ein Beweis für Magma unter den Campi Flegrei ist die Solfatara, ein Vulkankessel mit starker hydrothermischer Aktivität in der Nähe von Pozzuoli. Die Stadt (lat. Puteoli) war einst der wichtigste Hafen der Römischen Republik. Heute gehen von hier aus unter anderem Fährverbindungen nach Ischia ab. Der nahe gelegene Hafen von Neapel verfügt über ein großes Kreuzfahrtterminal.

Foto: NASA

DVB Bank



Ab dem 1. Juli 2013 wird **Ralf Bedranowski** (54) den Führungsstab der DVB Bank verstärken. Dies hat der Aufsichtsrat der Bank am 15. April in Frankfurt beschlossen. Bedranowski kommt von der Deutschen Bank. Dort

war er seit 2007 als Global Head der Deutschen Shipping für weltweite Aktivitäten in der Schiffsfinanzierung verantwortlich. Im Vorstand der DVB Bank wird er zunächst für das Risikomanagement zuständig sein. Bedranowski ersetzt später Dagfinn Lunde, der altersbedingt zum Jahresende aus dem Vorstand ausscheidet. Bedranowski übernimmt dann die volle Verantwortung für das Schiffahrtsgeschäft der DVB.

Der Transportfinanzierer möchte mit dieser Neubesetzung seine Position in der Finanzierung der globalen Verkehrswirtschaft weiter stärken: Ralf Bedranowski verfüge über eine langjährige, global geprägte Führungserfahrung im klassischen Bank- und Kreditgeschäft sowie im Investmentbanking – eine gute Voraussetzung für Kontinuität und nachhaltiges Ertragswachstum bei der DVB.

DIHK



Der Vorstand des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) hat **Robert M. Eckelmann** in den Verkehrsausschuss berufen. Eckelmann, der Vorstandsvorsitzende der Hamburger Eckelmann Gruppe, wird für die nächsten drei Jahre im Amt sein. Der Unternehmer engagiert sich schon lange für die Belange des Hamburger Hafens.

Der Verkehrsausschuss ist einer von 16 Fachausschüssen, die mit ihren Beratungen eine zentrale Informationsquelle für den DIHK darstellen. Sie kümmern sich um Themen wie Infrastrukturausbau und -finanzierung sowie Folgen von umweltpolitisch motivierten Eingriffen in den Verkehr. Eckelmann freute sich sehr über seine Berufung und kündigte an, besonders die dringenden Infrastruktur-Themen Norddeutschlands in seine Ausschussarbeit einzubringen.

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten



Michael Steffl, bisher Verkaufsleiter für die Region Deutschland Mitte und Großbritannien bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, wird künftig als Manager für International Sales den Ausbau des weltweiten Vertriebs vorantreiben.

Steffl ist trotz seiner neuen Aufgabe auch weiterhin für das Rhein-Main-Gebiet zuständig. Seine übrigen Gebiete wurden auf andere Verkaufsleiter übertragen.

Die Position wurde im Zuge der internationalen Strategie des Unternehmens (Vertriebsausbau von Luxus- und Expeditionskreuzfahrten in ausländischen Märkten) neu geschaffen.

Evangelischer Kirchentag



Anlässlich des 34. Deutschen Evangelischen Kirchentags in Hamburg, findet am Freitag, dem 3. Mai von 15 bis 18 Uhr eine Podiumsdiskussion zum Thema „Störtebeker sah anders aus – Piraterie heute“ statt.

Auch **Markus Hempel**, Geschäftsführer der Norddeutschen Reederei H. Schuldt sowie der Norddeutschen Vermögen Holding, ist mit von der Partie. Er wird beim Programmpunkt „Wem passiert was?“ zusammen mit Karl-Heinz Biesold (Bundesfachgruppenleiter Schifffahrt Ver.di, Berlin) und Peter Irminger (Sachverständiger und Schadensexperte) sowie Heike Prose (Generalsekretärin Deutsche Seemannsmission, Bremen) auf dem Podium sitzen.

Seemannsmission Hamburg



Die Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg e.V. hat wieder eine hauptamtliche Betreuerin: Diakonin **Maïke Puchert** übernimmt die Leitung des Bordbesuchsdienstes für den gesamten Hamburger Hafen. Anfang April wurde sie im „Duckdalben“ offiziell in ihr Amt eingeführt.

VHRh



Der neue Geschäftsführer des Vereins Hamburger Rheder (VHRh) ist **Daniel Hosseus**. Der Referent beim Verband Deutscher Reeder (VDR) tritt damit in die Fußstapfen von Detlef Meenke, der den VHRh die vergangenen 20 Jahre

betreute und jetzt altersbedingt in Rente ging. Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des VHRh bleiben für ein weiteres Jahr Gerhard Binder (Aug. Bolten) und Dr. Heino Schmidt (Hamburg-Süd). Den Vorsitz der Tarifkommission hat Robert Lorenz-Meyer (Ernst Russ) übernommen.

VHSS



Egmont Piepiorka, Manager Terminals, Ports & Authorities bei der Reederei Unifeeder, ist in den Vorstand der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und -agenten (VHSS) gewählt worden. Sein Vorgänger, das langjährige Vorstandsmitglied Thomas Rehder, war nicht mehr zur Wiederwahl angetreten.

AIDA



PREISTRÄGER: (v. rechts) Dustin Hoffmann/Andreas Brand (1. Preis), Katharina Barthel (2. Preis) sowie Vicky Dackweiler/Jochen Müller (3. Preis).

AIDA Cruises hat erstmals den „Tourism Student Award“ für Konzepte zum Thema „Zukünftige Wege der Vermarktung von Kreuzfahrten im Reisebürobetrieb“ vergeben. Um den Preis konnten sich alle Studenten von Hoch- und Fachhochschulen mit dem Schwerpunkt Tourismus bewerben. Eine Jury aus Experten der Reisebranche bewertete die Arbeiten der Studenten nach Innovationskraft und Umsetzbarkeit.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Weltweit gültige Standards sind der richtige Weg

„Soviel Du brauchst“ – so lautet das Motto des Evangelischen Kirchentags in Hamburg. Es prangert nicht nur die Verschwendung von Ressourcen in unserer Gesellschaft an. Zugleich ist es ein Appell dafür, jedem Menschen die Grundlagen für ein Leben zu bieten. Die Seeschifffahrt stellt sich dieser sozialen Verantwortung. Sie ist wohl die einzige Branche mit weltweit verbindlichen Standards.

Im Seearbeitsübereinkommen ist verbindlich festgeschrieben, dass jeder Seemann einen Anspruch auf eine monatliche Heuerzahlung hat. Diese richtet sich in der Regel nach nationalen und internationalen Tarifverträgen. Umfangreiche Standards für die Sicherheit von Schiffen umfassen das Training der Mannschaft, zum Beispiel Notfallübungen, aber auch bautechnische Aspekte und die Ausstattung mit Rettungsmitteln. Einheitliche Ausbildungsstandards sorgen dafür, dass jedes Besatzungsmitglied für seine Aufgaben qualifiziert ist. Auch der Schutz der Meeresumwelt wird durch ein eigenständiges Abkommen gesichert. Die Trennung von Müll an Bord und die Entsorgung in den Häfen ist da nur ein kleiner, aber wichtiger Teil. Neue Vorschriften für den umweltschonenden Schiffsbetrieb und Anforderungen an den Bau von energieeffizienten Schiffen verbessern den Umwelt- und Klimaschutz in der Schifffahrt weiter. Dabei ist das Schiff, auf die transportierte Tonne gerechnet, schon heute mit Abstand das klimafreundlichste Verkehrsmittel.

Noch nicht erreicht ist ein umweltfreundliches und sicheres Abwracken von alten Schiffen. Die meisten Schiffe werden in Süd-asien verschrottet. Große Mengen an Stahl und viele der Bauteile werden dort recycelt – allerdings unter Bedingungen, die nicht nur die Umwelt, sondern auch die Sicherheit der Arbeiter gefährden. Deshalb hat die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) mit dem Hongkong-Übereinkommen im Jahr 2009 ein umfangreiches Regelwerk aufgestellt, das die Sicherheit der Arbeitskräfte und den Schutz der Umwelt an allen Recycling-Standorten weltweit gewährleisten soll. Um ein Haar hätte das Europäische Parlament einen europäischen Sonderweg beim Schiffsrecycling beschlossen, der zwar für Europa eine „Grüne Oase“ geschaffen hätte – den Menschen an den Abwrackplätzen in Asien wäre damit aber nicht geholfen. Der Internationale Reederverband steht daher hinter dem Hongkong-Übereinkommen. Die EU-Mitgliedstaaten müssen es endlich ratifizieren!

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

HUCKEPACK: Die „Baltic Winter“ transportiert die 49,80 m lange Fähre „Isefjord“ von Bangladesch nach Dänemark.



Rickmers-Linie erweitert ihre Schwerlast-Flotte

Die Rickmers-Linie erweitert ihre Flotte mit dem Charterschiff „Pacific Winter“. Der 19.000 dwt Mehrzweck-Schwergutfrachter ist ein Schwesterschiff der „Baltic Winter“.

Mit 800 t Hebekapazität hat die 2011 gebaute „Baltic Winter“ sich in der Rickmers-Flotte sehr bewährt. Sie und ihre jetzt von der Reederei Heino Winter gecharterte Schwester erhalten nun Rickmers-Namen und -Logos. Die „Pacific Winter“ wird in „Rickmers Chen-

nai“ umbenannt, die „Baltic Winter“ in „Rickmers Dubai“.

Im Vergleich zu den 30.000 dwt-Frachtern im Round-The-World Pearl String Service sind diese zwei Schiffe kleiner, was sie flexibler im Hinblick auf Häfen mit geringem Tiefgang, Wenderadius oder Kailängen macht. Zudem haben sie die derzeit höchste Krankapazität der Rickmers-Flotte. Zwei 400 t-Kräne können kombiniert bis zu 800 t



ALLROUNDER: Schiffe wie die neue „Rickmers Chennai“ lassen sich besonders flexibel einsetzen.

heben. Eine besondere Ladung hat die „Baltic Winter“ kürzlich nach Dänemark verschifft: Die 470 t schwere „Isefjord“ ist die erste Fähre, die in Bangladesch für europäische Eigner gebaut wurde. www.rickmers-linie.com

Fotos: Rickmers Linie/Hasenpusch

Neuer Feeder-Service für den Ostseeraum

Hapag-Lloyd verbessert mit dem neuen Finland Express Service (FIX) die Anbindung des wachsenden Marktes im Ostseeraum deutlich.

Der Feeder-Dienst verbindet Russland, Finnland und Schweden mit Hamburg und Bremerhaven, den beiden

großen Drehscheiben im Hapag-Lloyd-Netzwerk. Hier erhalten die Container Anschluss an 26 Direktdienste von Hapag-Lloyd von/nach Asien, Mittlerer Osten, Indischer Subkontinent, Nord- und Südamerika, Afrika sowie Südeuropa und Australien. www.hlag.com

ANBINDUNG: Auch St. Petersburg liegt auf der FIX-Route.



Foto: Grauvision | Dreamstime.com

Hartmann setzt auf Westafrika

Die Reederei Hartmann in Leer startet eine neue Stückgut-/Container-Linie mit vier Schiffen zwischen Europa und Westafrika.

Dafür werden ein Schiff mit 7.750 und drei Schiffe mit 17.472 Tonnen Tragfähigkeit eingesetzt. Die größeren Schiffe der „A-Klasse“ der Hartmann-Tochter Intership haben Platz für 1.098 TEU. Auf der Route liegen Mauretania, Ghana, Nigeria und die Elfenbeinküste. In Europa werden Antwerpen, Hamburg, Aberdeen, Tibury, Rouen und Viana do Caselo (Portugal) angefahren. Den Dienst betreibt die Duisburger Hartmann-Tochter MTL. www.hartmann-reederei.de

Gute Zahlen bei Scandlines

Scandlines hat im vergangenen Jahr ein Rekordergebnis erzielt.

Im Vergleich zum Vorjahr steigerte die deutsch-dänische Fährreederei ihren Jahresumsatz 2012 um 2,4 Prozent (bereinigt um den Verkauf der frachtbasierten Routen). Das Betriebsergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) betrug 193 Mio. Euro, gegenüber 2011 ein Plus von 6 Prozent.

Ausschlaggebend dafür war vor allem die Reduzierung des Kostenniveaus. Der Verkauf der Frachtrouten an die schwedische Stena Line sowie die Reduzierung der Nettoverschuldung um 141 Mio. Euro, die die Zinsaufwendungen deutlich senkte, führten zu einer Verbesserung des Net-



GESCHÄFTSFÜHRER: Søren Poulsgaard Jensen ist seit vergangem Jahr im Amt.

toergebnisses um 66 auf 76 Mio. Euro. Für 2013 und 2014 erwartet Scandlines bei Umsatz und Ergebnis ein Wachstum von 3 bis 5 Prozent. Dazu sollen ein weiterer Anstieg des Verkehrsvolumens, verbesserte Ergebnisse im Catering- und Retailbereich sowie weitere operative Optimierungen beitragen.

2013 und 2014 setzt Scandlines die Modernisierung der Flotte fort. Im Fokus stehen dabei die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und ein verstärkter Kundenfokus. 2012 transportierte Scandlines 11,7 Mio. Passagiere, 2,7 Mio. Pkws sowie 0,8 Mio. Frachteinheiten auf den Routen Puttgarden – Rødby, Rostock – Gedser und Helsingør – Helsingborg. www.scandlines.de

ERFOLG: 2012 transportierten die Scandlines-Schiffe 11,7 Mio. Passagiere und 2,7 Mio. Pkws.



Fotos: Scandlines/Mike Fuchs Fotografie/Anders Hviid



SPITZE: Bei Containerfrachtern liegt Deutschland vorn.

Deutsche Flotte geschrumpft

Die deutsche Handelsflotte ist im Jahr 2012 erstmals seit Jahrzehnten geschrumpft. Die Zahl der Schiffe im deutschen Management sank im Vergleich zu 2011 um mehr als 100 auf knapp 3.700 Schiffe.

Ende 2012 bestand die deutsche Handelsflotte aus 3.671 Containerschiffen, Tankern, Bulkern und anderen Schiffstypen. Ende 2011 waren es noch 3.784 Schiffe. Das ist auch ein Ergebnis der anhaltenden Krise in der Schifffahrt. Die Fracht- und insbesondere die Charraten stagnieren weiterhin auf niedrigem Niveau. „Der Druck zur Marktkonsolidierung bei den Charterreedern wächst. Es gibt einen Trend zur engen Kooperation“, sagte VDR-Präsident Behrendt.

Unterdessen sorgen die deutschen Reeder dafür, die durch die schwere Wirtschaftskrise 2008/09 verursachten Überkapazitäten am Markt abzubauen. Seit Beginn der Krise haben sie praktisch keine neuen Schiffe mehr bestellt. Zudem hat die Anzahl der Verschrottungen von alter Tonnage stark zugenommen. „Angebot und Nachfrage bewegen sich eindeutig wieder aufeinander zu, wenn man dem prognostizierten Nachfragewachstum das schrumpfende Orderbuch und die steigende Verschrottungsaktivität weltweit gegenüberstellt“, so Behrendt. Mit der drittgrößten Handelsflotte der Welt dürften auch deutsche Reeder Vorteile aus der Entwicklung ziehen. www.reederverband.de

Foto: HHM/Jochen Wischhusen

ANZEIGE

Hamburg Süd: Mehr Schiffe unter Europa-Flagge

Das bisher von der Hamburg Süd unter Liberia-Flagge betriebene Containerschiff „Santa Cruz“ (7.100 TEU) führt nunmehr die Flagge Luxemburgs.

Die „Santa Cruz“, die im Liniendienst Europa – Südamerika-Ostküste fährt, ist das erste Schiff der Hamburg Süd, das im Schiffsregister Luxemburgs eingetragen worden ist.

Damit ist die Hamburg Süd ihrem Ziel einen Schritt näher gekommen, 60 Prozent ihrer eigenen Schiffe unter europäischen Flaggen zu betreiben. Von den 36 eigenen Hamburg Süd-Containerschiffen führen derzeit 18 Schiffe die deutsche und ein Schiff die luxemburgische Flagge. Damit beträgt der Anteil der eigenen Schiffe unter einer europäischen Flagge 53 Prozent. Es ist geplant, diesen Anteil weiter zu erhöhen. Ende Mai soll der Neubau „Cap San Nicolas“ (9.100 TEU) von der koreanischen Hyundai-Werft übernommen und unter einer



FLAGGENWECHSEL: Die „Santa Cruz“ von Hamburg Süd ist jetzt europäisch unterwegs.

europäischen Flagge in Fahrt gesetzt werden.

Die Hamburg Süd arbeitete bei der Umflaggung der „Santa Cruz“ mit ihrem langjährigen Partner YCF Maritime zusammen. YCF Maritime bietet über ihre Gesellschaft Euro-Flag Services SàRL Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Registrierung von Schiffen im Register Luxemburgs an.

Unterdessen wurden die Projektarbeiten zu einer Fusion mit Hapag-Lloyd vorerst eingestellt. Allerdings: „Der Beirat und die Geschäftsführung von Hamburg Süd sind weiterhin davon überzeugt, dass der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und Hamburg Süd für beide Unternehmen (...) von außerordentlichem Nutzen wäre.“ www.hamburgsud.de

Foto: Hamburg Süd

Karriere bei AIDA



BARKEEPER: Bewerber können sich ein Bild von ihrem künftigen Arbeitsumfeld machen.

Wer sich für einen Job bei Deutschlands Marktführer für Kreuzfahrten interessiert, kann sich ab sofort für die AIDA Career Days 2013 bewerben.

Am 2. Mai, 13. Juni und 28. August lädt AIDA Cruises nach Rostock-Warnemünde an Bord der „AIDAbella“ ein. Weitere Veranstaltungen im Rahmen der AIDA Career Days 2013 finden am 29. Mai, 12. August und 11. September in Hamburg auf der „AIDA Sol“ statt. „Mit den Career Days wollen wir qualifizierte Fach- und Führungskräfte für einen Job an Bord von AIDA begeistern“, sagt Haike Witzke, Vice President Human Resources Management bei AIDA Cruises.

www.aida-jobs.de

Foto: Aida Cruises

Cassen Eils: Helgoland-Fähre fürs ganze Jahr

Die Cuxhavener Reederei Cassen Eils hat den Zuschlag für die ganzjährige Fährverbindung nach Helgoland bis zum Jahr 2030 erhalten.

An dem europaweiten Vergabeverfahren hatten sich insgesamt drei Bieter beteiligt. Für den Fährverkehr solle ein neues Schiff mit höchsten Umweltstandards gebaut werden, das Platz für nahezu 1.000 Passagiere bietet. Durch den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) würden selbst die ab 2016 auf der Nordsee geltenden verschärften Abgasnormen weit unterschritten, heißt es. Zur Sommersaison im Mai 2015 soll das Schiff in Betrieb genommen werden.

„Das neue Schiff und

der langfristige Verkehrsvertrag sichern durch die dauerhafte Gewährleistung der Schiffsanbindung die angelaufenen Projekte und Investitionen auf der Insel und stärken den Aufschwung des Tourismus auf Helgoland“, so Helgolands Bürgermeister Singer. Reederei-Geschäftsführer Peter Eesmann verweist auf die jahrelange Tradition seiner Fähren: „Was bereits 2006 vertraglich zwischen Gemeinde Helgoland und Reederei Cassen Eils für den Winterverkehr gesichert wurde, wird nun auf eine ganzjährige Schiffsverbindung ausgeweitet.“

www.cassen-eils.de



OLDIE: Die „MS Atlantis“ ist das dienstälteste Schiff im Helgoland-Verkehr.

Foto: Reederei Cassen Eils

Auf dem Wasser zum Kirchentag wandeln

Zahlreiche Christen aus Sachsen haben sich in diesem Jahr mit Floß und Schiff auf den Weg zum 34. Deutschen Evangelischen Kirchentag nach Hamburg gemacht.

„Die Elbe verbindet Dresden und Hamburg, da liegt es nahe, den Wasserweg zu nehmen“, sagte Matthias Oelke vom Landeskirchenamt. Mit einem Floß aus aus-

rangierten Kunststofffässern und Holzpaletten waren Mitglieder der Evangelischen Jugend Sachsen unterwegs. Die Mannschaft der „Odyssee 2013“ führt in Hamburg das Stück „Irrfahrten des Odysseus“ nach einer Vorlage Homers auf. Ebenfalls auf dem 633 Kilometer langen Weg: eine Ruderwandergruppe und ein Dampfer.



Foto: odyssee2013.de

FLOSSFAHRT:
Die „Odyssee 2013“ auf dem Weg nach Hamburg. Die Schleppergebühren machen den Flößern Sorgen.

Plakatwettbewerb zur Ausbildung

Der Verband Deutscher Reeder hat zusammen mit der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt einen Plakatwettbewerb zum Thema **seemännische Ausbildung** gestartet.

Gesucht werden die kreativsten Ideen, um junge Menschen für maritime Berufsfelder zu begeistern. Entwürfe können per pdf oder als Ausdruck auf DIN A4 eingereicht werden, Einsendeschluss ist der 30. Oktober 2013. Die drei besten Entwürfe werden mit Geldpreisen (500, 300 und 200 Euro) prämiert. www.reederverband.de

PLAKATWETTBEWERB: MEER Ausbildung
Ich fahr' zur See!

Wie stellst DU Dir das perfekte Werbeplakat für eine seemännische Ausbildung vor?

So einfach geht's

1. Gut kreieren – Schick Deine beste Idee ins Rennen
2. Das Schöne? Versende Du am liebsten als PDF oder Ausdruck auf A4. Mit einem – Stichwort: „see 2013“
3. Mit ein bisschen Glück gewonnen!

Schnell mitmachen & gewinnen!

1. Preis: 500,- €
2. Preis: 300,- €
3. Preis: 200,- €

Verband Deutscher Reeder
Königsplatz 1, 20093 Hamburg
oder einfach per Mail an:
info@reederverband.de

VDR

WETTBEWERB: Wie soll das perfekte Werbeplakat für die seemännische Ausbildung aussehen?

ANZEIGE

Merkel macht Mut

Die 8. Nationale Maritime Konferenz in Kiel wurde von der Branche mit Spannung erwartet – und brachte für die deutschen Reeder in wichtigen Fragen Klarheit: So bekannte sich die Bundeskanzlerin eindeutig zum Maritimen Bündnis. Zusagen gab es auch in Sachen Tonnage- und Versicherungssteuer sowie beim Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten zum Schutz vor Piraten. Doch noch bleibt einiges zu tun. Text: Christof Lauer

Dutzende Stuhldreihen verdecken an diesem Montagmorgen das Spielfeld in der Kieler Sparkassen-Arena. Wo normalerweise die Handball-Profis des THW Kiel auf quietschenden Sohlen ihre Spiele bestreiten, haben rund 850 Menschen Platz genommen. Vertreter aus allen Bereichen der maritimen Wirtschaft sowie Politiker aus Bund und Ländern warten auf Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, die in wenigen Minuten die 8. Nationale Maritime Konferenz (NMK) eröffnen wird.

Seit dem Jahr 2000 lädt das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) regelmäßig zu diesem Dialogforum ein, um den maritimen Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb zu stärken. Nach Rostock (2009) und Wilhelmshaven (2011) präsentiert sich in diesem Jahr die Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein als Gastgeber.

Unter den Teilnehmern im Plenum sind auch viele Reeder, die sich bei zentralen Problemen Antworten von der Konferenz erhoffen. Nicht nur politische Reden

stehen auf dem Programm der NMK. In sieben Workshops diskutieren die maritimen Experten im Laufe der zweitägigen Konferenz die Kernbereiche der maritimen Wirtschaft in Deutschland: Schiffbau, Hafenwirtschaft und Logistik, Seeschifffahrt, Meerestechnik, Offshore-Windenergie, maritime Sicherheit und Klima- und Umweltschutz.

Nach der Eröffnungsrede (die wir ab Seite 22 in Auszügen dokumentieren) ist für die Reeder eines klar: Bundeskanzlerin Merkel hat zentrale Forderungen des Verbands Deutscher Reeder (VDR) aufgegriffen und ihre Unterstützung zugesagt.

Verstetigung der Schifffahrtsförderung

Die Bundeskanzlerin bekannte sich klar zum Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung und kündigte an, Kontinuität in die Schifffahrtsförderung des Bundes zu bringen. „Wir begrüßen die eindeutige Zusage der Bundeskanzlerin, die Fördermittel des Bundes von knapp 60 Millionen Euro dauerhaft zu verstetigen“,

sagte Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR) im Anschluss an Merkels Rede.

Mit großer Unterstützung des Deutschen Bundestages war die Schifffahrtsförderung im Jahr 2012 entgegen den ursprünglichen Kürzungspläne der Bundesregierung wieder auf das Niveau von 57,8 Millionen Euro angehoben worden. Für das Jahr 2014 bestand bis zur Konferenz große Unsicherheit. Neben der Bundeskanzlerin sprach sich auch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer dafür aus, die Schifffahrtsförderung beizubehalten (s. S. 25). Nun haben die Reedereien Planungssicherheit, um Ausbildungsplätze und Beschäftigung an Bord am Standort Deutschland zu sichern.

Trotz der schweren Schifffahrtskrise stellen die deutschen Reeder selbst pro Jahr 30 Millionen Euro zusätzlich bereit, um Ausbildungsplätze, Weiterbildung und den Berufseinstieg für Offiziere an Bord zu fördern. Somit tragen Bundesregierung und Reeder gemeinsam mit insgesamt 90

Fotos: BMWBS, Andt



Millionen Euro jährlich dazu bei, das maritime Know-how am Standort Deutschland zu erhalten und auszubauen.

Klarstellung bei Versicherungssteuer

In einer Linie mit dem Deutschen Bundestag und dem VDR steht die Bundeskanzlerin bei der drohenden Erhebung von Versicherungssteuer auf Erlöspools. Der

Hintergrund: Die meisten Charterreedere bündeln seit Jahrzehnten ihre Schiffe in Pools, die ihre Einnahmen zusammenfassen und den Poolmitgliedern eine wettbewerbsfähige Teilnahme am Markt ermöglichen. Solche Erlöspools sind seit Jahrzehnten in der Schifffahrt gängige Praxis – nicht nur in Deutschland, sondern weltweit.

Das Bundeszentralamt für Steuern hatte Ende 2012 unvermittelt erklärt, die Erlöspool-Einnahmen grundsätzlich mit 19 Prozent Versicherungssteuer zu belegen. Unter allen Schifffahrts- und Versicherungsexperten sowie den Abgeordneten des Deutschen Bundestages herrscht aber Konsens, dass Erlöspools keine Versicherungstatbestände erfüllen. →



WIR BEGRÜSSEN DIE EINDEUTIGE ZUSAGE DER BUNDESKANZLERIN, DIE FÖRDERMITTEL DES BUNDES VON KNAPP 60 MILLIONEN EURO DAUERHAFT ZU VERSTETIGEN."

VDR-Präsident Michael Behrendt



Fotos: BMVBS

→ „Die Bundeskanzlerin rechnet hier mit keinen weiteren Irritationen. Wir nehmen sie beim Wort und erwarten schnell die rechtliche Klarstellung, dass Erlöspools in der Schifffahrt nicht der Versicherungssteuer unterliegen“, so Reeder-Präsident Behrendt. „Das Damoklesschwert über den Köpfen unserer Unternehmen muss endlich weg.“

Modernisierung der deutschen Flagge

Die Bundeskanzlerin teilt zudem die Ansicht des VDR, dass die Kosten der deut-

schen Flagge im Vergleich mit anderen Flaggen zu hoch sind. Die Bundesregierung habe bereits begonnen, die deutsche Flaggenadministration zu verbessern. Neben der Abschaffung der Visapflicht für Besatzungsmitglieder zielte Merkel auf das Informationsportal www.deutsche-flagge.de

ab, das das Bundesverkehrsministerium zur NMK online geschaltet hatte (s. S. 20).

„Eine neue Internetseite ist aber nicht genug. Wir brauchen einen zentralen Ansprechpartner für alle Belange der Schifffahrt“, fordert Behrendt. Reedereien haben es in Deutschland mit rund einem Dut-

„Maritime Wirtschaft wichtig“

Die Rede von Bundeskanzlerin Angela Merkel auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz (Auszüge).

Es ist eine gute Tradition, diese Maritimen Konferenzen durchzuführen. Sie haben den Zweck und das Ziel (...), die maritime Wirtschaft durch all die verschiedenen Zeiten, Gezeiten und Untiefen zu führen. (...) Es ist ein Wirtschaftsbereich, der für eine Exportnation wie Deutschland von großer Bedeutung ist. (...)

Die gute Nachricht ist: Nicht nur in Kiel spricht man vom Nord-Ostsee-Kanal, sondern auch in Berlin; und das ganz im Sinne dessen, was Peter Ramsauer als Bundesverkehrsminister immer sagt (...), nämlich dass die maritime Wirtschaft nicht nur etwa für Norddeutschland wichtig ist, sondern ein zentraler Wirtschaftszweig für ganz Deutschland ist. (...) Nun ist beim Nord-Ostsee-Kanal inzwischen manches in Gang gekommen. Vieles hat sich über Jahrzehnte aufgestaut. (...) Wenn ein Problem auf dem Tisch liegt, ist es unsere Aufgabe (...), die Lösung voranzubringen. (...) Solche Infrastrukturaufbauaufgaben, wie sie beim Nord-Ostsee-Kanal vor uns liegen, wie sie aber auch beispielsweise mit der Elbvertiefung für den Hamburger Hafen vor uns liegen, sind von größter Bedeutung für die Zukunft Deutschlands. (...)

Als ich neulich beim EU-Lateinamerika-Gipfel war, (...) meldete sich der Präsident von Panama und sagte, dass er bei seinem letzten Deutschlandaufenthalt auch einen Abstecher nach Hamburg gemacht habe. (...) Er habe sich dort umfassend darüber informiert, wie die Elbvertiefung vorankäme

(...), um dann mitzuteilen, dass der Panama-Kanal demnächst verbreitert sei. Wenn dann die neuen Schiffstypen den Kanal durchqueren könnten, aber in Hamburg die Elbvertiefung noch nicht fertiggestellt sei, sehe er schwarz für den Hamburger Hafen. (...)

Diese Maritime Konferenz (...) findet auch in einer Zeit statt, in der es um die Branche insgesamt nicht nur gut bestellt ist, sondern in der es eine Vielzahl von Problemen zu diskutieren gibt. (...)

Die Werften haben weltweit nach wie vor mit den Folgen der 2008 geplatzten Blase im Schiffbau zu kämpfen. (...) Die weltweiten Überkapazitäten werden auf bis zu 50 % geschätzt. Das bekommen wir natürlich auch beim Schiffbau in Deutschland zu spüren. Wir freuen uns trotzdem und besonders, dass 2012 die Zahl der Beschäftigten zum ersten Mal seit 2008 wieder gestiegen ist. Licht und Schatten liegen also eng beieinander. Eines ist klar, die Zukunft des deutschen Schiffbaus liegt in innovativen, anspruchsvollen Lösungen. (...) Ob für den Offshore-Einsatz, Fährverkehr oder für Kreuzfahrten – gerade bei Spezialschiffen fordern die Auftraggeber maßgeschneiderte Lösungen auf hohem technologischen Niveau. Das gepaart mit Systemkompetenz können die Werften und auch die Zulieferer in Deutschland ihren Kunden im In- und Ausland bieten. Das macht die Stärke dieses Standorts aus. Deshalb brauchen wir gute Rahmenbedingungen für Innovation, für Forschung und Entwicklung. Deshalb setzt sich die Bundes-

regierung dafür ein, dass (...) in der EU die Innovationsbeihilfen auch über 2013 hinaus erhalten werden. Deshalb wollen wir alles daransetzen, um die innovative Kompetenz der gesamten Branche zu erhalten.

Die Meerestechnik ist einer der Innovationstreiber. Hier arbeiten in Deutschland rund 500 Unternehmen und 200 wissenschaftliche Einrichtungen an Lösungen, die jeweils höchsten Ansprüchen genügen. (...) Die weltweiten Investitionen, so sagen uns die Prognosen, werden sich (...) bis 2016 auf etwa 67 Milliarden US-Dollar verdoppeln. (...) Und wir wollen natürlich in Deutschland mit dabei sein. Deshalb hat die Bundesregierung im Sommer des Jahres 2011 den „Nationalen Masterplan Maritime Technologien“ verabschiedet. Unser Ziel ist, die vorhandenen Kräfte zu bündeln. (...)

Ein Bereich der Meerestechnik hat uns in letzter Zeit besonders beschäftigt: die Offshore-Windenergie. (...) Die bereits installierten 280 Megawatt sind ein erster Schritt. Wir können davon ausgehen, dass Ende 2015 etwa drei Gigawatt erreicht sein werden. Aber wir mussten hierfür politisch sehr stark steuernd eingreifen. Wir haben das getan, um die Rahmenbedingungen verlässlicher zu gestalten, damit überhaupt investiert wurde. (...) Die Investitionen im Offshore-Bereich können jetzt stattfinden. Es versteht sich von selbst, dass dabei die energiewirtschaftlichen Erfordernisse, Umweltschutz und die Belange der Seeschifffahrt gleichermaßen zu berücksichtigen sind.

DISKUSSION: VDR-Präsident Michael Behrendt (rechts) mit Politikern aus Bund und Ländern.

zend Behörden zu tun, wenn sie Schifffahrt betreiben wollen. Der hohe Verwaltungsaufwand und beträchtliche zeitliche Verzögerungen stehen in deutlichem Gegensatz zur Praxis mancher anderer Flaggenstaaten, die wesentlich schnelleren und besseren Service aus einer Hand bieten. „Eine effiziente und serviceorientierte Flaggenstaatsverwaltung ist eine wichtige Voraussetzung, um die deutsche Flagge für unsere weltweit und rund um die Uhr aktive Branche attraktiver zu machen“, sagte VDR-Präsident Behrendt.

Großes Potenzial verspricht die umweltfreundliche Stromproduktion durch Windkraftanlagen auf hoher See.

Engpass bei der Energiewende

Verzögerungen beim Netzausbau und Unsicherheiten über die zukünftige Förderung der erneuerbaren Energien haben den Ausbau der Offshore-Windenergie aber ins Hintertreffen geraten lassen. Nicht nur deutsche Werften für Spezialschiffe und die Energiekonzerne sind betroffen, sondern auch die Seeschifffahrt.

„Rund 20 deutsche Reedereien betätigen sich national und international als Dienstleister der Offshore-Windenergie-Branche und damit aktiv an der Energiewende“, sagte Behrendt. Neben Fahrzeugen für die Errichtung von Offshore-Windparks bereedern sie Schiffe für Wartungsarbeiten und den Transport von Arbeitskräften in den Windparks. Derzeit sichern sie dabei mit rund 50 Schiffen 1.500 hochwertige Arbeitsplätze für die gesamte Betriebsdauer der Windparks. „Kommt der Ausbau der Offshore- →

(...) Über 60 % der deutschen Exporte und der Großteil deutscher Rohstoffimporte werden verschifft. Das heißt, wir sind als Exportnation (...) ganz wesentlich von sicheren Transportwegen abhängig. Wir wissen, dass wir für sichere Transportwege nicht nur zu Hause sorgen müssen, sondern auch weltweit. Hier leistet Deutschland seinen Beitrag. Ich nenne nur das Stichwort der Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika und die ATALANTA-Mission, die seit 2008 mit europäischen Partnern durchgeführt wird. Ich möchte die Gelegenheit nutzen (...), um allen Soldatinnen und Soldaten, die in der Region um Somalia ihren Dienst versehen, ein ganz herzliches Dankeschön zu sagen. (...) Ein weiterer Lösungsansatz, den wir entwickelt haben, ist der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte auf deutschen

Handelsschiffen. Nach schwierigen Detailarbeiten werden wir noch in diesem Jahr entsprechende Regelungen in Kraft setzen. Mehr Sicherheit für die Seeleute und mehr Rechtssicherheit für die Reeder und die Kapitäne – das ist unser Ziel.

Natürlich ist auch der Schutz der Natur von großer Bedeutung. Beim Meeresumweltschutz haben wir schon einiges erreicht. Aber wenn wir ehrlich sind: Wir alle wissen, dass es unseren Meeren weltweit nicht gut geht. Die Ostsee ist ein Beispiel für Fortschritte (...) – die Nordsee auch. Aber die großen Weltmeere werden zum Teil noch in nicht akzeptabler Weise belastet. (...) Wenn wir über Schifffahrt sprechen, geht es auch um die ...

„INFRASTRUKTURAUSBAUAUFGABEN WIE DER NORD-OSTSEE-KANAL UND DIE ELBVERTIEFUNG SIND VON GRÖSSTER BEDEUTUNG FÜR DIE ZUKUNFT DEUTSCHLANDS“



VERANSTALTER: Hans-Joachim Otto (links, mit Verkehrsminister Peter Ramsauer) ist als Maritimer Koordinator für die NMK verantwortlich.

Fotos: BMVBS



→ Windenergie ins Stocken, geraten auch die Arbeitsplätze in dieser Zukunftsbranche in Gefahr“, warnte Behrendt.

Finanzierung für Umweltschutz

Die anhaltende Zurückhaltung der Banken bei der Schiffsfinanzierung hemmt auch die Bemühungen der deutschen Reeder für mehr Umwelt- und Klimaschutz. „Die Schifffahrt braucht in der aktuellen Finanzierungskrise neue Instrumente, um umwelt- und klimafreundliche Technologien finanzieren zu können“, sagte der VDR-Präsident.

Vor großen Problemen steht auch die bestehende Flotte. Im Jahr 2015 treten in Nord- und Ostsee strengere Grenzwerte für den Schwefelausstoß von Schiffen in Kraft. Aber es gibt noch keine serienreife Technologie, die Abgase der mit konventionellem Treibstoff fahrenden Schiffe zu

reinigen. Die Reeder müssen daher auf den schwefelarmen – und deutlich teureren – Marine-Diesel zurückgreifen. Die höheren Kosten müssen die Unternehmen an ihre Kunden weitergeben, weil sie aufgrund der schweren Krise und der niedrigen Charraten keinerlei finanzi-

... Behandlung von Ballastwasser in den Schiffen und die damit einhergehende Verschleppung von Organismen. Wir haben dazu ein internationales Übereinkommen. Die Ratifikation in Deutschland ist so gut wie abgeschlossen. Die Gefahren durch Emissionen von Schwefel und Stickoxiden aus Schiffsabgasen werden durch strengere Vorgaben im MARPOL-Übereinkommen deutlich reduziert, das wir jetzt EU-weit umsetzen. Und wir sind auch beim Klimaschutz vorangekommen. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation hat einen neuen Kennwert zur Energieeffizienz für den Neubau von Schiffen verabschiedet. Damit wird der CO₂-Ausstoß von Schiffen um bis zu 30 % gesenkt werden können. Problematisch bleibt nach wie vor die Bestandsflotte. Aber wir wissen, dass wir hier immer wieder auf internationale Abkommen angewiesen sind, um die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu erhalten. (...)

Es gibt eine heikle weltwirtschaftliche Situation (...), die gerade auch unsere Reedereien betrifft. Überkapazitäten und geringe Charraten machen ihnen das Leben schwer. Und die Schwierigkeiten bei der Schiffsfinanzierung verschärfen diese Situation. Deshalb darf ich Ihnen für die Bundesregierung versichern: Wir werden die bestehenden Instrumente beibehalten und flexibel nutzen. (...) Aber wir sind dabei natürlich an das EU-Beihilferecht gebunden. (...)

Wir wissen um die Potenziale im maritimen Bereich. Wir sehen allerdings

„MEHR SICHERHEIT FÜR DIE SEELEUTE UND MEHR RECHTSSICHERHEIT FÜR DIE REEDER – DAS IST UNSER ZIEL“

mit Sorge (...), dass die Finanzierung der gesamten Branche im Augenblick in einer extrem schwierigen Situation ist. Es kann aber nicht angehen, dass sozusagen die privatwirtschaftliche Finanzierung überhaupt keine Rolle mehr spielt und alles verbürgt sein muss. Das wird auf Dauer die Lage der Branche nicht erleichtern. Deshalb werden wir auch immer wieder gemeinsam darüber diskutieren müssen, wie eine zukunftsfähige Branche auch in schwierigen Zeiten Finanzierungsmöglichkeiten finden kann. (...)

Die Sicherung des maritimen Standorts erfordert gut ausgebildete und qualifizierte Fachkräfte. (...) Deshalb haben wir als Bundesregierung gemeinsam mit den Küstenländern, der Wirtschaft und den Gewerkschaften das Maritime Bündnis geschmiedet. Wir halten an diesem Bündnis fest. Wir wollen jedes Jahr rund 90 Mio. Euro aufbringen, um maritime Beschäftigung und Ausbildung zu unterstützen. (...) Ich will deshalb noch einmal sagen, dass die Bundesregierung mit ihrem Anteil in Höhe von 60 Mio. Euro an den 90 Mio. Euro Kontinuität in dieses Bündnis bringt.

Es wurde zwar schon oft geäußert, aber trotzdem noch einmal für die Zukunft: Die Bundesregierung gibt auch ein klares Bekenntnis zur Tonnagesteuer ab. Ich glaube, auch die Frage der Versicherungssteuer ist inzwischen auf einem guten Lösungsweg, sodass wir in diesem Bereich keine neuen Irritationen haben werden.



Zum Maritimen Bündnis gehört auch das Bekenntnis der Reeder zur deutschen Flagge. Die Kosten der deutschen Flagge sind relativ hoch, aber wir konnten in einigen Bereichen dennoch Fortschritte erzielen. Es gibt für die Reeder einen besseren Service in der Verwaltung der deutschen Flagge. (...) Außerdem setzen wir mit dem Seearbeitsgesetz das ILO-Seearbeitsübereinkommen in nationales Recht um. Wir entlasten damit die Reeder von Bürokratie und sorgen dafür, dass der Wettbewerb nicht zulasten der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute ausgetragen wird.

(...) Ganz Deutschland profitiert von einer starken maritimen Wirtschaft. (...) Gemeinsames Handeln macht uns insgesamt stärker. Deshalb möchte ich allen danken, die seit Jahren, in guten und in schlechten Zeiten, an dieser Maritimen Konferenz mitarbeiten, die immer dabei sind und sich mit ihren Ideen einbringen. Ich würde sagen, diese Nationale Maritime Konferenz hat sich bewährt. (...)

(Auszug)

elle Spielräume haben. Insbesondere im Ostseeraum droht daher nach Ansicht von Experten ab 2015 eine Verlagerung des Güterverkehrs vom Schiff auf die Straße. VDR-Präsident Behrendt: „Damit würden die grundsätzlich richtigen Bemühungen um mehr Klimaschutz konterkariert.“

Rechtssicherheit in Sachen Piraterie

Erstmals wurde auf dieser NMK das Thema Maritime Sicherheit in einem Workshop diskutiert. Der VDR forderte von Seiten der Bundesregierung, schnell Rechtssicherheit für den Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte auf Schiffen unter deutscher Flagge zu schaffen. Zwar hat der Deutsche Bundestag mit einem Gesetz schon im Dezember 2012 den Weg für die Schutzteams an Bord frei gemacht, die notwendigen Rechtsverordnungen lagen aber noch nicht vor.

Das geplante Zulassungsverfahren für die Sicherheitsunternehmen in Deutschland muss international anschlussfähig sein und sollte sich daher an den strengen Richtlinien der Internationalen Seeschiff-fahrts-Organisation (IMO) orientieren. Sonst besteht die Gefahr, dass nicht ausreichend viele Bewachungsunternehmen verfügbar sind, wenn ab Dezember 2013 nur noch staatlich zugelassene Dienstleister an Bord der Schiffe unter deutscher Flagge für Sicherheit sorgen dürfen.

Agenda bis zur nächsten NMK

Die Nationale Maritime Konferenz ist ihrer Funktion als Impulsgeber und wichtige Gesprächsplattform für die Branche gerecht geworden und war auch seitens der Politik wieder hochkarätig besetzt. Die Reeder haben auf vielen Feldern wichtige Zusagen erhalten. Aber bis zur nächsten NMK bleiben noch einige Baustellen, die die Bundesregierung bearbeiten muss. ■



„Wir brauchen eine starke Handelsflotte unter deutscher Flagge“

Peter Ramsauer,
Bundesverkehrsminister

„Wir werden für einen wettbewerbsfähigen maritimen Standort Deutschland an der Tonnagesteuer festhalten. Damit sorgen wir für zukunftssichere Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft, die für ganz Deutschland ein wichtiger Wachstumsmotor ist. Wir brauchen eine starke Handelsflotte unter deutscher Flagge. Die Bundesregierung ist und bleibt ein verlässlicher Partner im Maritimen Bündnis – das gilt gerade auch in den schwierigen Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise. Der Bund hat sein Versprechen gehalten: WIR STELLEN RUND 60 MILLIONEN EURO FÜR DIE NÄCHSTEN JAHRE FÜR DIE SCHIFFFAHRTSFÖRDERUNG BEREIT UND GEBEN DER BRANCHE DAMIT PLANUNGSSICHERHEIT. Ich baue darauf, dass auch die private Stiftung ‚Schiff-fahrtsstandort Deutschland‘ in Kürze weitere Mittel zur Verfügung stellen kann. Wenn alle Bündnispartner ihre Versprechen erfüllen, können wir mit rund 90 Millionen Euro aus öffentlicher und privater Hand die Wettbewerbsfähigkeit effektiv stärken.“

PROMINENZ: Kiels Oberbürgermeisterin Gaschke, Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Albig, Kanzlerin Merkel, Maritimer Koordinator Otto, Verkehrsminister Ramsauer, Hamburgs Wirtschaftsminister Horch (vorne, von links).



SYMBOL: Die Verbesserungen könnten helfen, dass künftig wieder häufiger die deutsche Flagge gehisst wird.

Fotos: Kirk Williams/BG Verkehr

Deutsche Flagge wird attraktiver

Viele Reeder stehen schwarz-rot-gold skeptisch gegenüber: Zu bürokratisch, zu unflexibel, zu viele Sondervorschriften, lautet die Kritik. Aber stimmt das noch? Christian Bubenzer von der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr zeigt positive Entwicklungen bei der deutschen Flagge auf.

Beginnen wir mit dem neuen Seearbeitsgesetz, das der Bundestag am 21. Februar verabschiedet hat und das neue Maßstäbe für die deutsche Flagge setzt. Das Gesetz folgt den Vorgaben des Internationalen Seearbeitsübereinkommens (MLC) und verbessert die Rechte der Seeleute grundlegend. Mit fünf entscheidenden Punkten macht das neue Gesetz die deutsche Flagge wettbewerbsfähiger:

1. Anpassung der Arbeits- und Ruhezeiten an das internationale Niveau

Bisher mussten auf Schiffen unter deutscher Flagge die Vorgaben der Mindestruhezeit und der Höchstarbeitszeit eingehalten werden. Künftig gilt in der Revierfahrt zwischen Häfen nur noch die Mindestruhezeit von 77 Stunden im 7-Tages-Zeitraum und 10 Stunden im 24-Stunden-Zeitraum. Durch Tarifvertrag kann die Mindestruhezeit sogar auf 70 Stunden reduziert werden, was bisher nur für Schlepper oder Bergungsfahrzeuge möglich war. Diese Arbeits- und Ruhezeiten durch Tarifvertrag entsprechen eins zu eins dem internationalen Niveau.

2. Abschaffung des Musterungsverfahrens

Schon lange stand das im Seemannsgesetz geregelte Musterungsverfahren vor den Seemannsämtern in der Kritik. Zu Recht, denn für diese noch aus Segelschiffszeiten stammende Bürokratie gibt es schon lange keinen vernünftigen Grund mehr. Der Gesetzgeber hat das längst überholte Musterungsverfahren jetzt endlich gestrichen.



FAIRNESS: Für Seeleute gelten künftig international verbindliche Sozialstandards.

Durch diese Änderung sparen die Reedereien mehr als eine Million Euro.

3. Zusammenlegung von Behördenzuständigkeiten

Durch das neue Seearbeitsgesetz werden die bisherigen Zuständigkeiten der Länder beim staatlichen Arbeitsschutz auf Seeschiffen und der Überprüfung der medizinischen Ausstattung auf den Bund verlagert. Als zentrale Behörde wird allein die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr für die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Seeschiffen verantwortlich sein. Damit geht die Bundesregierung den ersten Schritt zur Bündelung von Zuständigkeiten in der deutschen Flaggenstaatverwaltung und sorgt damit für weniger Bürokratie.

4. Anerkennung ausländischer Seediensttauglichkeitszeugnisse

Reedereien haben künftig die Wahl: Sie können für ihre Seeleute entweder deut-

sche oder ausländische Seediensttauglichkeitszeugnisse beantragen – wenn die ausländischen Zeugnisse den Vorschriften des STCW-Übereinkommens entsprechen. Es schreibt international verbindliche Standards für die Ausbildung und für das Sicherheitstraining von Seeleuten vor.

Vereinfacht wird nun vor allem ein kurzfristiger Besatzungswechsel, weil der Kreis der Ärzte, die untersuchen dürfen, größer wird. Wer auf den Service des Seeärztlichen Dienstes mit dem Netzwerk von qualifizierten Fachärzten auch zukünftig nicht verzichten möchte, kann natürlich weiterhin auf deutsche Zeugnisse setzen.

5. Mitbestimmung von Reeder-Vertretern über medizinische Ausstattung

Die medizinische Ausstattung unter deutscher Flagge ist traditionell qualitativ besser als international üblich. Dabei bleibt es auch, weil das Seearbeitsübereinkommen für Seeleute so weit wie möglich ei- →

→ nen vergleichbaren medizinischen Standard wie an Land fordert.

Neu ist dagegen das Verfahren zur Festlegung der medizinischen Ausstattung. Dafür ist nicht mehr der Gesetzgeber verantwortlich, sondern ein medizinischer Fachausschuss. Mediziner, Apotheker und Nautiker diskutieren dann über das optimale Medikamentensortiment. Auch ein seefahrterfahrener Vertreter des Verbandes Deutscher Reeder wird im Ausschuss stimmberechtigt sein. Die Einbindung von Nautikern in den Ausschuss wird für mehr Praxisnähe bei der medizinischen Ausstattung sorgen.

Das Seearbeitsgesetz tritt am 1. August 2013 in Kraft. Die Veränderungen, die das verbesserte Seearbeitsgesetz mit sich bringt, sind auch ein Erfolg der Sozialpartner VDR und ver.di, die eng in das Gesetzgebungsverfahren eingebunden waren.

Visa fallen weg

Auch andere Gesetze bringen positive Neuerungen für die deutsche Flagge. Durch eine Modifikation des Aufenthaltsgesetzes benötigen ausländische Seeleute kein Visum mehr für ihre Arbeit auf deutschflaggen Schiffen.

Damit entfallen lange Wartezeiten für Visa, die bisher den flexiblen Einsatz ausländischer Seeleute an Bord behindert haben. Auch das Einflaggen von Schiffen unter die deutsche Flagge wird beschleunigt. Der Gesetzentwurf soll noch vor der Sommerpause vom Bundestag beschlossen werden.



ONLINE-PRÄSENZ: Der neue Internetauftritt www.deutsche-flagge.de untermauert den Servicecharakter des Angebots.

Elektronische Zeugnisse

Das E-Government-Gesetz schafft die Rechtsgrundlagen für einfachere und nutzerfreundlichere elektronische Dienste der Verwaltung. Neben allgemeinen Regelungen für einen leichten elektronischen Zugang zur Verwaltung enthält das Gesetz auch spezielle Vorschriften für die Seeschifffahrt. Die deutschen Reedereien werden zum Beispiel durch Online-Anträge und elektronische Schiffssicherheitszeugnisse profitieren. Erste Tests bei der Dienststelle Schiffssicherheit waren erfolgreich. Das Gesetz wird voraussichtlich im Sommer in Kraft treten. Allerdings muss auch die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) auf globaler Ebene für Rechtssicherheit sorgen.

Neue Website

Pünktlich zur Nationalen Maritimen Konferenz ist die neue Website www.deutsche-flagge.de an den Start gegangen. Sie ist das zentrale, behördenübergreifende Informationsangebot der deutschen Flaggenstaatverwaltung. Reederei-Mitarbeiter und Seeleute müssen sich nicht mehr durch verschiedene Behörden-Websites durchklicken, sondern finden alle notwendigen Informationen übersichtlich auf einen Blick.

Das Internetportal ist von der Dienststelle Schiffssicherheit initiiert worden und in Zusammenarbeit vor allem mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie entstanden. Eine Arbeitsgruppe beim VDR begleitet das Projekt und sorgt für Praxisnähe und Kundenorientierung. Das Informationsangebot der Website wird weiter ausgebaut, sodass es auch zukünftig für eine deutliche Serviceverbesserung sorgen wird.

Mehr Service

Die Neuerungen zeigen: Die deutsche Flagge ist auf dem richtigen Weg. Um sie attraktiver zu machen, wurden seit letztem Sommer bereits diverse Vorschläge des VDR realisiert – oder werden es demnächst. Doch noch bleibt viel zu tun: Deutsche Sondervorschriften müssen kritisch überprüft, die Flaggenstaatverwaltung weiter modernisiert und zentralisiert werden. Die deutsche Flagge wird im Wettbewerb mit anderen Flaggen nur bestehen können, wenn sie sich weiter verändert und konsequent auf Kundenorientierung setzt. ■



SICHERHEIT: Das bewährte hohe Niveau ist auch künftig gewährleistet.



ALLTAG: Die Erfahrungen von Praktikern fließen in die Reform ein.

Fotos: Kirk Williams/BG Verkehr

Der sozialdemokratische
Europa-Abgeordnete Knut
Fleckenstein über umweltpoliti-
sche Initiativen auf EU-Ebene,
den deutsch-russischen Handel
und die Elbvertiefung.

Interview: Daniel Hosseus und Christof Lauer

„Keine Wettbewerbs- verzerrungen“

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Wie erleben Sie als Hamburger Abgeordneter im Europäischen Parlament die wirtschaftlichen Probleme deutscher Reedereien?

KNUT FLECKENSTEIN: Als Mitglied im Verkehrsausschuss bekomme ich sowohl die Chancen als auch die Sorgen und Nöte der deutschen Reeder mit. Dafür sorgen die Unternehmen selbst, indem sie mich informieren, aber gerade auch der Verband Deutscher Reeder, der positive Entwicklungen ebenso wie aufkommende Schwierigkeiten kommuniziert, vor allem in den Bereichen Umwelt und Schiffsfinanzierung.

DS: Welche Rolle können Brüssel und Straßburg bei der Bewältigung der massiven Herausforderungen spielen?

FLECKENSTEIN: Brüssel spielt insofern eine Rolle, weil wir hier wettbewerbsrelevante Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft abstecken. Das ist natürlich auch von Vorteil für die Reeder. Indem wir das Ganze auch aus umweltpolitischer Sicht betrachten, können wir die Akzeptanz der Branche steigern und darüber hinaus einiges dafür tun, die Attraktivität des Berufes für die Arbeitnehmer zu erhöhen. Dabei ist es wichtig, dass keine Überregulierungen und keine unnötigen zusätz- →



WAHLHANSEAT:
EU-Parlamentarier
Knut Fleckenstein im
Hamburger Hafen.

Wir dürfen keine unnötigen zusätzlichen Belastungen für die maritime Wirtschaft schaffen.

→ lichen Belastungen für die maritime Wirtschaft geschaffen werden.

DS: Mitte April hat das EU-Parlament über eine Vorlage zum Abwracken von Schiffen abgestimmt. Wie ordnen Sie den Versuch ein, das internationale Übereinkommen zum umweltfreundlichen und sicheren Recycling von Schiffen – die Hongkong-Konvention – auszuhebeln?

FLECKENSTEIN: Ich glaube nicht, dass meine Kollegen darauf abgezielt haben, die Hongkong-Konvention auszuhebeln. Es war wohl eher ein nicht zu Ende gedachter und etwas übers Knie gebrochener Versuch, umweltfreundliche Schiffabwrackung schnell voranzubringen. Der Vorschlag des Finanzierungsmechanismus ist sicherlich nicht ausreichend durchdacht. Er erinnert mich stark an den Versuch der EU-Kommission, den Luftverkehr in den europäischen Emissionshandel mit einzu-beziehen. Auch dort wurden Drittstaaten ungefragt einer europäischen Abgabe unterzogen. Auf der anderen Seite ist ganz klar, dass im Bereich der Schiffsabwrackung dringend etwas geschehen muss.

DS: Das internationale Abkommen droht zu scheitern, wenn die EU einen eigenen Weg beim Abwracken von Schiffen geht. Die Leidtragenden wären die Umwelt und die Arbeiter an den Recycling-Standorten in Indien, Bangladesch und Südostasien, wo wir dringend höhere Standards brauchen. Wollen Sie das?

FLECKENSTEIN: Die Gefahr ist nun nach der Abstimmung im April in Straßburg erst mal gebannt, denn der Finanzierungsmechanismus hat keine Mehrheit bekommen. Stattdessen soll nun die Kommission bis Ende 2015 einen legislativen Vorschlag machen, um mit geeigneten Instrumenten Anreize für sichere und umweltfreundliche Schiffsabwrackung zu schaffen.

Allerdings muss auch etwas im Hinblick auf die Hongkong-Konvention passieren, denn obwohl sie schon 2009 angenommen wurde, hat sie bisher noch kein Staat ratifiziert. Wenn da nicht mehr Druck ausgeübt wird, werden noch etliche Jahre vergehen, bis das Abkommen auch in Kraft treten kann. Und nur auf dem Pa-

pier hilft es uns herzlich wenig. Daher fordere ich Deutschland auf, mit gutem Beispiel voranzugehen und die Konvention zügig zu ratifizieren. Eines geht nicht: auf der einen Seite gegen europäische Alleingänge zu argumentieren und gleichzeitig auf der anderen Seite durch Handlungsunwilligkeit internationale Regelungen nicht in Kraft treten zu lassen.

DS: Die EU bringt neue Umweltschutzmaßnahmen auf den Weg, ohne zuvor die konkreten Auswirkungen auf die Branche zu prüfen. Ein Beispiel dafür ist eine Richtlinie, die neue Schwefel-Grenzwerte für Nord- und Ostsee bereits ab 2015 vorschreibt. Ist es den Abgeordneten in Brüssel gleichgültig, wie es europäischen Schifffahrtsunternehmen geht?

FLECKENSTEIN: Die neuen Schwefelgrenzwerte sind keine Erfindung der EU. Die nationalen Regierungen haben sie im Rahmen der IMO vor etlichen Jahren beschlossen. Aufgrund der geänderten Zuständigkeiten muss die EU nun etwas umsetzen, an dessen Zustandekommen sie nicht beteiligt war. Den Abgeordneten ist es natürlich nicht gleichgültig, wie es den europäischen Schifffahrtsunternehmen geht. Auf der an-

deren Seite fällt die Ambition der EU, als globaler Vorreiter in Sachen Klima und Umwelt zu agieren, zum Teil negativ auf die Verkehrsbranchen zurück.

Dabei geht es, denke ich, nicht um die Frage, ob schädliche Emissionen reduziert werden sollen, sondern vor allem um das Wie und Wo. Die EU muss bei solchen Vorhaben natürlich auch darauf achten, dass zum einen genügend Kofinanzierung und Fördermittel bei der Umrüstung zur Verfügung stehen und dass zum anderen alle EU-Gewässer gleichermaßen einbezogen werden. Es ist nicht einzusehen, warum Nord- und Ostsee entlastet werden sollen, aber im Mittelmeer auf absehbare Zeit alles beim Alten bleibt. Das ist sonst Wettbewerbsverzerrung zuungunsten der nordeuropäischen Reeder und eine Ungleichbehandlung in Bezug auf die Lebensbedingungen der Menschen an Südeuropas Küsten.

DS: Die höheren Kosten für schwefelarmen Treibstoff müssen die Reedereien an die Kunden weitergeben. Wie wollen Sie verhindern, dass sich vor allem im Ostseeraum Verkehre zurück auf die Straße verlagern?

FLECKENSTEIN: Eine Initiative ist die von der Kommission vorgelegte Richtlinie zu sauberen Kraftstoffen. Diese Richtlinie soll in allen Seehäfen des Kernnetzes bis 2020 (Binnenhäfen bis 2025) die nötige Infrastruktur für LNG-Tankstellen in Häfen schaffen, damit es dann für die Reedereien

Port Package I und II

Unter dem Begriff Port Package I und II sind zwei 2003 und 2006 gescheiterte hafenspolitische Gesetzesinitiativen der EU-Kommission bekannt. Sie bestanden aus je einem Richtlinienentwurf über die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Hafendienstleistungen. Die geplanten Richtlinien sollten zu mehr Wettbewerb in und zwischen den EU-Seehäfen führen. Sämtliche Bereiche wie z.B. Ladungs-

umschlag, das Lots- und Schleppwesen und Festmacher wurden trotz unterschiedlicher Marktcharakteristika in ein Paket geschnürt.

Die EU-Kommission hat für 2013 einen neuen Vorschlag zur Neuausrichtung der Hafenspolitik angekündigt. Häfen, Gewerkschaften und zum Teil auch Mitgliedstaaten positionieren sich wie in der Vergangenheit deutlich gegen derartige Vorstöße.



Knut Fleckenstein

- Geb. 1953 in Bad Nauheim
- Abitur in Hamburg, Banklehre
- Tätigkeit im Gasimport der Deutschen BP
- 1984 bis 1989 Büroleiter des 2. Bürgermeisters, Leitung der Abteilung Europaangelegenheiten und Entwicklungszusammenarbeit in der Senatskanzlei
- 1989 bis 1991 Pressesprecher und Leiter des Protokolls der Hamburgischen Bürgerschaft
- 1991 bis 1994 Mitglied der Geschäftsleitung von Hansetrans
- 1994 bis 2009 Geschäftsführer des Arbeiter-Samariter-Bundes in Hamburg
- seit 2009 Abgeordneter des Europäischen Parlaments

auch wirtschaftlich Sinn macht, auf LNG umzusteigen, das die niedrigeren Schwefelvorgaben erfüllt. Außerdem haben wir von der Kommission gefordert, mehr Fördermittel für die Umrüstung der Schiffe sowie der Häfen zur Verfügung zu stellen.

Bei allem Verständnis für die wirtschaftlichen Sorgen der Reeder in diesem Zusammenhang: Ich sehe keine Gefahr der Rückverlagerung auf die Straße in größerem Umfang.

DS: Sie setzen sich stark für Belange der Häfen ein. Die EU-Kommission hat ein neues Maßnahmenpaket zur Diskussion angekündigt, das voraussichtlich nicht den Gehalt der berüchtigten „Hafenpakete“ oder „Port Packages“ (s. Kasten links) haben wird. Droht Gefahr?

FLECKENSTEIN: Nach den vielen schlechten Vorlagen der Kommission in der Vergangenheit werden wir uns diese Vorlage angucken, wenn sie auf dem Tisch liegt, und genauestens prüfen. Dennoch: Der Vorschlag der Kommission hat nach meinen Informationen tatsächlich nicht den negativen Gehalt der bisherigen Hafenpakete. Er wird voraussichtlich auf eine Mitteilung und eine Verordnung hinauslaufen, aus deren Geltungsbereich die Terminals wohl weitgehend ausgenommen sein werden.

Es werden wohl auch keine Inhalte zum Arbeitsrecht enthalten sein, da der soziale Dialog erst kürzlich eingeführt

wurde. Ich denke, die Kernpunkte der Verordnung werden Regulierungsvorgaben für die Hafendienste, Transparenz der Finanzierung und der Hafengebühren sowie Bestimmungen zur Einführung eines Nutzerausschusses sein.

DS: Sie werden demnächst als Mitglied des Verkehrsausschusses dem EU-Parlament zur Schiffsausrüstungsrichtlinie Bericht erstatten. Sie schreibt im Wesentlichen einheitliche Prüfnormen für die Bauteile von Schiffen vor. Um welche Knackpunkte wird es da gehen?

FLECKENSTEIN: Ein wichtiger Punkt wird sicherlich die erweiterte Kompetenz der Kommission sein, Spezifikationen der Schiffsausrüstung über delegierte Rechtsakte festzulegen. Dazu wird es mit Sicherheit noch einige Diskussionen geben. Außerdem sieht die neue Richtlinie eine verstärkte Kontrolle der notifizierenden Behörden vor. Dabei wird es darauf ankommen, dass die Arbeit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) in diesem Bereich nicht dupliziert, sondern komplettiert wird.

DS: Sie sind Vorsitzender der Delegation des EU-Parlaments für die Beziehungen zu Russland. Welche Perspektiven sehen Sie für den deutsch-russischen Handel?

FLECKENSTEIN: Der Handel zwischen Deutschland und der Russischen Föderation

ist von politischen Konflikten bislang weitestgehend unberührt geblieben. Ich gehe davon aus, dass dies auch so bleiben wird. Die Beziehungen zwischen Russland und Deutschland sind derart, dass politische Meinungsverschiedenheiten nicht mit handelspolitischen Waffen ausgetragen werden müssen.

Stattdessen gibt es viele Foren zum Meinungsaustausch. Letzterer kann auch ruhig mal deutlich sein. Bei meiner Arbeit als Kovorsitzender des Parlamentarischen Kooperationsausschusses EU-Russland nehme ich kein Blatt vor den Mund, wenn es darum geht zu sagen, was wir Europaabgeordneten beispielsweise von der neuen russischen Gesetzgebung gegenüber NGOs halten, die deren Arbeit mit bürokratischen Prozeduren erschwert und durch Einschüchterung versucht, die Zusammenarbeit mit europäischen Partnerorganisationen einzuschränken.

Wenn man etwas ändern will, muss man im Gespräch bleiben – gerade wenn Meinungsverschiedenheiten auftauchen.

DS: Wann kommt die Elbvertiefung? Noch bevor der HSV deutscher Meister wird?

FLECKENSTEIN: Auch wenn ich seit 15 Jahren die Heimspiele des HSV verfolge, ist die Elbvertiefung für Hamburg noch wichtiger als ein Meistertitel. Deshalb hoffe ich, dass die Elbvertiefung noch vor einer Meisterschaft vollendet ist. ...

Willkommen

Extrem kurze Liegezeiten, weite Wege von den Containerterminals zur Stadt, Verständigungsprobleme – Seeleute haben selten die Gelegenheit, an Land zu gehen. Ein Angebot dafür ist der Seemannsclub Duckdalben in Hamburg.

Text: Lars Rauscher, Fotos: Stefan Albrecht



im Club

ATMOSPHÄRE: Seefahrer aus aller Herren Länder fühlen sich beim Duckdalben wohl.

Am Anfang steht das Telefon. In der Priorität der Besucher genau so wie im Konzept des International Seamen's Club Duckdalben in Hamburg. Links und rechts vom Eingang kann man schon zum Telefonhörer greifen, weitere Telefonzellen finden sich gleich um die Ecke in der Halle. 17 sind es insgesamt.

„What can I do for you, friends?“ Linus, einer der jungen Mitarbeiter im Bundesfreiwilligendienst, begrüßt Florante, Terrense und Angelo herzlich. Fast synchron sagen die Besatzungsmitglieder der „E.R. New York“, die bis morgen am Burchardkai liegt: „We need telephone cards.“ Für zehn Dollar können sie jetzt gut einein-

halb Stunden mit den Lieben daheim auf den Philippinen sprechen – der Frau, den Kindern, der Mutter, dem Bruder.

„Das allergrößte Bedürfnis der Seeleute ist der Kontakt mit zu Hause. Um diese Tatsache herum haben wir den Duckdalben gestaltet“, sagt Jan Oltmanns. Der 56-jährige Seemannsdiakon ist →

EMBLEM: Duckdalben sind Pfähle zum Festmachen von Schiffen. Weil das Wort nach englisch „duck“ klingt, wurde die geschnitzte Ente zum Symbol.



→ Manager des 1986 am Rande der Hamburger Containerterminals gegründeten Clubs. 25 Besucher pro Tag hatte er in der Baubaracke inmitten einer Industriebrache erwartet. Nach wenigen Wochen drängten sich allabendlich bereits bis zu 60 Seeleute in den kleinen Raum. 1995 kam der dringend nötige Anbau, 2003 die Bibliothek – und an gut besuchten Tagen ist es mit über 200 Gästen immer noch eng. Seit der Eröffnung kamen mehr als 750.000 Besucher aus 177 Ländern her.

„Wir heißen Seeleute als Freunde willkommen. Wir geben ihnen für ein paar Stunden ein heimeliges Gefühl, auch wenn wir nur ein Club sind“, sagt Oltmanns. Mit „nur ein Club“ meint er einen mittelstän-

dischen Betrieb mit rund 65 Mitarbeitern – 15 Festangestellten, fünf jungen Leuten im freiwilligen sozialen Jahr und etwa 50 Ehrenamtlichen, bei denen ein beachtlicher Querschnitt an Berufen vertreten ist – Hausfrau, Zöllner und Terminalmanager genau wie Lehrerin, Arzt und Abiturientin.

Wertvolle Einrichtung

Geöffnet ist an 364 Tagen im Jahr. Nur der Betriebsausflug ist ein Grund zum Schließen. „Verlässlichkeit heißt, dass wir jeden Tag geöffnet haben, ohne Ruhetag. Die Seeleute haben ja keine Wahl, wann sie an Land gehen können. Das Tolle ist: Man kann sich schon bei der Abfahrt in Yokohama auf den Duckdalben freuen.“ →

LANDGANG: Terrense, Florante und Angelo auf der Gangway der „E.R. New York“.



GRÜNDER: „Seeleute sollen sich bei uns zu Hause fühlen.“ Diakon Jan Oltmanns, Leiter des Duckdalben.





FREIZEIT:
Sportliche Betätigung ist eine willkommene Abwechslung zum Leben an Bord.



HEIMATKONTAKT:
Mechaniker Angelo Sanco in einer der 17 Telefonzellen.



BESINNUNG:
Florante Saguid im Raum der Stille.

→ so Oltmanns. Träger ist die Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg, die sich „support of seafarers' dignity“ auf die Fahne geschrieben hat, die Würde der Seeleute. „Jesus hatte die Idee von einer besseren Welt. Wir tun unsere Arbeit hier aus christlicher Überzeugung, und das verheimlichen wir auch nicht. Aber wir missionieren keinen Seemann zum christlichen Glauben“, sagt Oltmanns.

An der Finanzierung beteiligen sich die Stadt Hamburg, die evangelische Kirche, die International Transport Workers Federation (ITF), private Spender und Reedereien. In den kommenden fünf Jahren unterstützt Reeder Erck Rickmers, unter dessen Flagge die „E.R. New York“ läuft, den Duckdalben im Rahmen einer Patenschaft mit 50.000 Euro. „Die Crews sind das Rückgrat unserer Branche und führen ein oft entbehrungsreiches Leben an Bord. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten müssen Reedereien diese für Seeleute wertvolle Einrichtung unterstützen“, sagt er.

Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft

Florante, Terrense, Angelo kommen zur Bar. Kaffee, Tee und Mineralwasser gibt es kostenlos, Bier kostet zwei Dollar – die übliche Währung für Seeleute. Gleich nebenan ist der Kioskbereich. Bank, Wechselstube, Poststelle für die Besucher, aber auch ein gut sortierter Laden mit Hunderten unterschiedlicher Artikel. Chips und Schokolade, Handcreme und Zahnbürste, Pokerspiel, Kuckucksuhr und Kondome – „Was wir nicht haben, brauchst du auch nicht“, sagt Oltmanns manchmal im Spaß, wenn es ganz ausgefallene Nachfragen gibt.

Terrense ist noch ganz aufgekratzt vom Gespräch mit daheim. „Meine Frau war sowieso wach. Sie hat gerade unseren Zweijährigen gewickelt. Aber meine Mutter habe ich mitten aus dem Schlaf gerissen. Sie hat sich trotzdem riesig über den Anruf gefreut“, sagt der Vollmatrose. Zu Hause ist es gerade drei Uhr morgens. Das Telefon am Tresen schrillt. Vicky, ebenfalls im Bundesfreiwilligendienst für ein

Jahr dabei, spricht ein paar Sätze mit dem Anrufer auf Englisch. Dann greift sie zum Funkgerät. „Harald, kannst du noch zwei Personen am Tunnel abholen?“ „Kein Problem, bin schon auf dem Weg.“ Zwar liegen nur 12,5 Kilometer zwischen dem entferntesten Liegeplatz im Hamburger Hafen und dem Duckdalben. Trotzdem bedeutet es eine immense Logistik, um alle Abholwünsche an den 73 Betrieben im Hafen sowie am Alten Elbtunnel – dem Zugang zur Stadt – zu befriedigen. 230.000 Kilometer sind im vergangenen Jahr zusammengekommen mit „Ducki“, „Bibo“, „Tiffi“ und „Oscar“, den vier clubeigenen VW-Bullis.

„Ich war schon seit 2005 nicht mehr im Duckdalben, hatte immer andere Routen. Es ist toll, wieder hier zu sein“, sagt Florante, der seit 1999 auf Schiffen der E.R.-Flotte fährt. „Seemann zu sein ist in vielen Ländern kein sonderlich angesehener Beruf, und entsprechend behandelt man uns oft. Aber hier sind alle so hilfsbereit und gastfreundlich, und sie machen es uns einfach, herzukommen“, sagt der Bootsmann.

Das ist es – einen Moment weg zu sein aus der Arbeitsatmosphäre an Bord mit der immergleichen Umgebung, den Gesichtern, dem Druck, dem Lärm, den Vibrationen. „Ich beschwere mich nicht. Mein Haus, alles, was ich meiner Familie bieten kann, habe ich bei E.R. Schifffahrt erarbeitet. Aber ich fühle mich wie neu geboren, wenn ich auf festen Boden trete statt auf ein Deck, wenn ich diese Umgebung hier wahrnehmen kann, die Büsche und Bäume neben der Terrasse, die Freundlichkeit, das Gefühl von Freiheit in diesen Räumen.“

Er geht hinauf in den Raum der Stille. Kerzenschein sorgt für warmes, weiches Licht. Die sieben großen Religionen der Welt existieren hier friedlich nebeneinander. „Hier ist mein Ort, um zur Ruhe zu kommen, Halt zu finden und Kraft zu schöpfen“, sagt Florante, der katholisch ist. An der Stirnwand hängen das Kreuz und das Bild des Abendmahls. Darunter auf dem Tisch die aufgeschlagene Bibel, Kerzenleuchter links und rechts davon. „Lie-



FÖRDERER: Seemannsdiakonin Anke Wibel und Jürgen F. Bollmann, Probst i.R., übergeben das Sponsoren-Zertifikat an Reeder Erck Rickmers (rechts).

ber Gott, ich danke Dir dafür, dass Du mir eine so tolle Familie geschenkt hast. Behüte uns auf allen Wegen, führe uns auf allen Kursen. Florante Saguid, E.R. New York“, schreibt er in das Andachtsbuch.

Unten erwarten ihn die Kollegen am Billardtisch. Die Interessen der Seeleute im Club ändern sich langsam. Fernsehen will kaum noch einer, Karaoke steht weiter hoch im Kurs. Telefonieren ist immer noch das Wichtigste, aber ein Teil der Kommunikation läuft jetzt übers Internet. „Es gibt die Tendenz dazu, dass die Seeleute bei ihrem Aufenthalt hier etwas mehr Zeit zum Leben haben, statt ununterbrochen das eigene Leben und das der Familie daheim

zu organisieren. Wir gönnen es ihnen von Herzen“, sagt Seemannsdiakon Oltmanns.

Die Nacht ist hereingebrochen über dem Hamburger Hafen. Es wird Zeit, die Rückfahrten zu organisieren – in einer halben Stunde schließt der Duckdalben. Hochbetrieb an Bar und Kiosk – Schokolade steht besonders hoch im Kurs, genauso wie Zahnpasta, Körperlotion und Rotwein. Vicky hat eine Liste ausgedruckt mit den Namen der Seeleute, der Schiffe im Hafen und der Liegeplätze. „What is the name of your ship – ‚Christophe Colombe‘? ‚Cosco Excellence‘? ‚E.R. New York‘?“

Kerzenschein an allen Tischen, und gleichzeitig sind überall Laptops aufge-

klappt. Ein Seemann der „Christophe Colombe“ spielt Gitarre. „Take me home, country road, to the place I belong“ – kaum einer, der diesen Refrain nicht mitsingt. Und alle wissen: Die Heimat ist verdammt weit weg.

Aber an einem Ort wie diesem ist das zu ertragen. Die besondere Atmosphäre ist in einem Satz zusammengefasst, der auf Seide geschrieben in fünf Sprachen von der Decke der Halle hängt. Es ist der Schlusssatz des Matthäusevangeliums und das Leitmotiv des Duckdalben: „Ich bin bei Euch alle Tage bis zum Ende der Welt.“

Nachdruck aus „ship & shore“ 04/12

Hintergrund: der Duckdalben

Duckdalben – international seamen’s club heißt der 1986 von Jan Oltmanns gegründete Seemannsclub in Hamburg-Waltershof. Träger ist die Deutschen Seemannsmission Hamburg-Harburg e. V. Jährlich bekommen hier rund 35.000 Seeleute aus aller Welt praktische Hilfe und Orientierung angeboten. Zum Team gehören rund 20 hauptamtliche und zahlreiche ehrenamtliche Mitarbeiter.

Auszeichnung. 2011 wurde der Duckdalben vom Internationalen Rat für Soziale Wohlfahrt (ICSW) zum besten Seemannsclub der Welt gekürt.

www.duckdalben.de

Soviel du brauchst

„Soviel du brauchst!“ Unter diesem Motto kommt der 34. Deutsche Evangelische Kirchentag in diesem Jahr vom 1. bis zum 5. Mai nach Hamburg – ans Tor zur Welt, an den „Hafen, wo die großen Dampfer schlafen, und wo die Mädchen lachen“, wie es so schön im Gedicht „Laternentraum“ von Wolfgang Borchert heißt.

EIN BEITRAG VON
FRANK ENGELBRECHT,
ALS PASTOR IN ST. KATHARINEN
FÜR HAFEN UND HAFENCITY
ZUSTÄNDIG.

Die Geschichte, die das Motto des Kirchentages inspiriert, hat auf den ersten Blick nicht viel von einer maritimen Erzählung. Sie stammt aus der biblischen Geschichte der 40-jährigen Wanderung des Mose mit dem Volk Israel durch die Wüste aus dem Buch Exodus. Am Tage leitet Gott sein Volk in Gestalt einer Wolke, nachts mit dem Licht einer Feuersäule, Wasser strömt aus Felsen, wenn Mose mit seinem Stab dagegenschlägt, und die Speise ist Manna. Jede Nacht lässt Gott genau so viel der göttlichen Speise vom Himmel fallen, wie die Menschen brauchen. Manna horten bringt nichts, weil angehortetes und nicht gleich verzehrtes Manna augenblicklich verdirbt.

So ist das Volk trotz Hitze und Sand und Trockenheit behütet und gut auf dem Wege, auch wenn es immer wieder kleinere oder größere Meutereien gibt. Die berühmteste ist die vom Tanz um das Goldene Kalb: Mose ist auf dem Weg zum Gipfel des Bergs Sinai, um die Gebotstafeln Gottes zu empfangen. Da nutzt das Volk die Gunst der Stunde für den Versuch, den Kurs neu zu bestimmen. Doch der Aufstand erleidet Schiffbruch im Zornessturm des Mose, als der mit den Gesetzestafeln vom Berg zurückkehrt.

In der Wüste, auf dem Meer

Klingt ganz so, als sei die Geschichte doch maritimer als zunächst angenommen: Wolken am Tage, Leuchtfeuer in der Nacht, Meuterei, Kurswechsel, Schiffbruch im Sturm. Das liegt daran, dass die Wüste und das Meer die beiden Landschaften auf unserer Erde sind, an denen wir Gott näher sind als irgendwo sonst auf unserem blauen Planeten. Die Wüste und das Meer faszinieren beide in ihrer Klarheit und Unergründlichkeit, in ihrer Gefahr und in ihrer Schönheit.

Die Wüste, dieses lebensfeindliche Revier, kann sich nach nur einem Regenguss in ein grünes Paradies verwandeln. Das Meer, das Schiff und Seeleute gestern noch mit Orkan und tosenden Wogen bedrohte, kann tags darauf still daliegen und glänzen wie ein Spiegel im Glanz der Sonne, als sei nichts gewesen. Nomaden und die Seeleute leben derart dicht am Puls des Lebens, dass sie nicht viele überflüssige Worte machen müssen. Da ist kein Raum und keine Zeit für leere Versprechungen. Ein Wort ist ein Wort und muss auch gelten, weil jeder falsche Handgriff, jedes Zögern oder nur wenige Grade falscher Kurs tödlich sein können für mich selbst oder, noch schlimmer, für die, die mit mir

unterwegs sind auf hoher See oder in der weiten Wüste. Die Ressourcen sind knapp und gezählt auf See und in der Wüste. Deshalb stellt die Frage, wie viel wir brauchen, hier kein Glasperlenspiel dar, sondern im Zweifel eine Frage auf Leben und Tod. Das ist heute nicht anders als zu Melvilles und Moby Dicks Zeiten, das ändern selbst die modernsten Schiffe mit ausgefeiltester Technik nicht.

Ein Segen fürs Schiff

Wer auf das Meer hinausfährt, begibt sich – mehr noch übrigens als die Wüstenwanderer – auf eine schwankende Ebene zwischen Himmel und Erde. Spannende Frage, was für Geschichten die Bibel uns überliefert hätte, wäre sie nicht in der Wüste, sondern an der Küste entstanden. Der Meeresspiegel und seine Tiefen sind ein Gleichnis der Seele mit ihren Formen und Farben, dem Leben, den Abgründen und dem Schwarz, die sie umfassen, und den Schiffen, die auf ihnen fahren. Wie groß erscheinen sie uns in unseren Häfen, wie klein auf den Ozeanen, erstaunlich, dass sie nicht bersten.

Anfang April dieses Jahres habe ich als Pastor bei der Schiffstaupe der „MV Tinnum“ mitgewirkt, die für die Reederei Eckhoff fährt. Der Segen über Schiff und Crew war den Eignern des Schiffes und noch mehr der Besatzung von großer Bedeutung. Das haben mir die Männer vom Kapitän bis zum Mannschaftsgrad deutlich zu verstehen gegeben mit persönlichem Dank und mit Blicken und Gesten, als wir nach der Schiffstaupe an Bord gingen, um Maschinen und Decks und die Brücke zu besichtigen.

Dem lieben Gott gefährlich nahe

Das Schiff war ausgerüstet mit modernster Technik. Doch herausragende Technik und die Kompetenz ist nicht alles, was die Seeleute brauchen auf ihren Fahrten über den Atlantik zwischen Hamburg und Südamerika. Da gehören noch Herz und Seele dazu als Rüstzeug für die, die sich auf die offene See begeben und dem lieben Gott eingespannt zwischen Himmel und Erde nahe kommen, wie einst Mose in der Wüste, manches Mal sogar gefährlich nahe. Wenn sie dieses Rüstzeug haben, für das der Segen steht, können sie sich getrost auf den Weg machen.

Wenn es dann gut geht und sie ihre Seele unterwegs nicht verlieren oder verkaufen, sondern zueinanderstehen auf ihrer Fahrt und miteinander beherzigen, dass jeder bekommt, was er braucht, dann



AUTOR: Frank Engelbrecht ist „Hafen-Pastor“ in Hamburgs St. Katharinen-Kirche.

können ihre Fahrten über das Meer wie die Wanderung des Mose zu Fahrten zwischen gelobten Ländern werden. Weil der Handel und der Austausch und die Verbindung über Grenzen der Kontinente hinweg Friedenslinien beschreiben, die umso besser funktionieren, je weniger Kriege und Piraten, je weniger Meuterei und Stürme ihr Unwesen treiben.

Handelswege statt Frontlinien

Das war nicht umsonst der Beginn des europäischen Friedensprojekts, dass wir Frontlinien durch Handelswege ersetzt haben. Das aber kann nachhaltig nur gelingen, wenn die Völker, die den Handel treiben, in ihren Ländern und untereinander beherzigen, dass ein jeder an Körper, Seele und Geist zum Leben hat, soviel er braucht, ob groß oder klein und unabhängig von Alter, Geschlecht, Religion oder Staatsangehörigkeit in jedem Land und in jeder Stadt und auch auf den Schiffen, die die Meere und Flüsse durchkreuzen.

Menschlichkeit auf hoher See

Das ist der Sinn der christlichen Seefahrt, dass wir um Gottes Segen bitten, damit die Menschlichkeit mitsegelt von Ufer zu Ufer und auf hoher See. Damit es uns nicht ergeht wie Ahab, der, getrieben von Rachsucht und Gier, Herz und Seele und Maß verliert, bis er sich und sein Schiff und seine Mannschaft auf der Jagd nach Moby Dick in den Abgrund reißt. Sondern damit es uns auf den Fahrten auf den Meeren unseres Lebens ergeht wie dem Volk, das mit Mose losgezogen ist und das am Ende ankommt – selbst wenn sie zwischendurch auf den 40 Jahren Wüstenwanderi kaum mehr dran glauben können: im Gelobten Land. ...

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

JWP belastet Eurogate

Der Eurogate-Konzern konnte im Geschäftsjahr 2012 sowohl den Konzernumsatz von 654 Mio. Euro als auch den Containerumschlag von 13,3 Mio. TEU weitgehend auf Vorjahresniveau halten.

Der Jahresüberschuss ging gegenüber dem Vorjahr wegen der Anlaufkosten im Zusammenhang mit Bau und Inbetriebnahme des Eurogate-Container-Terminals Wilhelmshaven sowie eines rückläufigen Beteiligungsergebnisses wie erwartet zurück und betrug 55 Mio. (Vorjahr: 78 Mio.) Euro. Die Investitionen waren mit 159 Mio. Euro doppelt so hoch wie im Vorjahr – mehr als 100 Mio. entfielen auf den JadeWeser-Port. Dort läuft das Geschäft schleppend: In den ersten sechs Monaten wurden nur 33.000 TEU umgeschlagen. Eurogate-Chef Thomas Eckelmann rechnet fürs ganze erste Betriebsjahr mit 100.000 Containern – geplant waren aber 700.000. Für viele Mitarbeiter musste mittlerweile Kurzarbeit beantragt werden.

www.eurogate.eu



FLAUTE: Der neue Tiefwasserhafen JadeWeserPort läuft deutlich schlechter als erwartet.

Foto: JadeWeserPort Realisierungs GmbH

Schwaches Wachstum

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik prognostiziert ein Plus von 1 Prozent für den Containerumschlag in den Nordrangehäfen.

Damit könnte der Gesamtumschlag 2013 erstmals knapp die 40-Mio.-TEU-Marke überschreiten. Im Jahr 2012 war der Umschlag wegen der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung im Euro-Raum auf 39,7 Mio. TEU zurückgegangen. Der Import macht Sorgen: 2012 wurden rund 4 Mio. leere TEU in den Nordrangehäfen gelöscht – ein Plus von 13 Prozent. 2013 könnte der Wert um weitere 14 Prozent steigen.

www.isl.org



Foto: Plotnikov | Dreamstime.com

Norwegen plant Tunnel für Schiffe

Norwegen will den weltweit ersten Tunnel für große Schiffe bauen. Geplant ist eine 1,7 km lange Röhre quer durch die Halbinsel Stad.

Es wäre der erste Tunnel, der von größeren Frachtern genutzt werden könnte, so Projektleiter Ottar Nygaard. Der „Stad Skipstunnel“, der in einen Berg zwischen zwei Fjorden gehauen werden soll, dient auch der Sicherheit in den Gewässern der Stad-Halbinsel an der Westküste. Dort gab es einer Studie zufolge seit Kriegsende 46 Zwischenfälle mit 33 Toten.

Mit dem Bau soll frühestens 2018 begonnen werden, vier Jahre später soll das Bauwerk fertig sein.



ZUKUNFT: Auch größere Schiffe könnten den Tunnelkanal befahren.

Die Regierung in Oslo will 1 Mrd. Kronen (134 Mio. Euro) bereitstellen, die Gesamtkosten werden auf 1,6 Mrd. Kronen geschätzt.

Foto: nordfjordvekt



CONTAINER: Kaum Wachstum erwartet.

HHLA stabil

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) rechnet 2013 mit einer Seitwärtsbewegung des Marktes.

„Die HHLA erwartet fürs laufende Geschäftsjahr bei unverändert schwieriger Marktlage ein leichtes Umsatzwachstum und ein annähernd stabiles Betriebsergebnis“, so Vorstandschef Klaus-Dieter Peters. Er prognostiziert für 2013 einen Containerumschlag auf Vorjahreshöhe (7,183 Mio. TEU).

Die Stadt Hamburg als Anteilseigner profitierte 2012 von einer Dividende in Höhe von 33,9 Mio. Euro. Außerdem erwirtschaftete der Konzern ein Steueraufkommen von 41,6 Mio. Euro für die öffentliche Hand. www.hhla.de

Foto: HHLA

Mehr Geld für Nord-Ostsee-Kanal gefordert

Die Ministerpräsidenten der fünf norddeutschen Bundesländer verlangen einen Masterplan für die langfristige Sanierung und Instandhaltung des Nord-Ostsee-Kanals.

Dafür sollte jedes Jahr 1 Prozent des Bundesverkehrssetats zusätzlich bereitgestellt werden, so die Länderchefs von Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Verkehrsminister Ramsauer hat die Gesamtsanierungskosten des Kanals bzw. der

Schleusen auf 1,3 Milliarden Euro beziffert. Bereitgestellt sind davon bisher 375 Mio. Euro für den Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel. Die Ausschreibung ist kürzlich erfolgt. Die Auftragsvergabe soll im Februar 2014 erfolgen. Fertig wäre die Schleuse dann 2021. Erst danach ist die Sanierung der beiden bestehenden großen Schleusenkammern vorgesehen. Für den notwendigen Ausbau der Oststrecke des Kanals läuft das Planfeststellungsverfahren. www.schleswig-holstein.de

Hamburg: Kreuzfahrtschiffe statt Containerfrachter

Weil das Containeraufkommen nicht mehr rapide steigt, Hamburg als Kreuzfahrtstandort aber boomt, steuert der Senat um: Im mittleren Freihafen soll ein neues Kreuzfahrtterminal entstehen.

Wirtschaftssenator Frank Horch und Hafen-Chef Jens Meier haben große Reedereivertreter bei einem Spitzengespräch offenbar für den Standort Steinwerder gewinnen können. Auf einem 125 Hektar großen Gelände sollte ursprünglich ein großes Umschlagterminal

gebaut und Logistikunternehmen angesiedelt werden. Doch der Bedarf besteht aufgrund des gebremsten Wachstums derzeit nicht. Das Kreuzfahrtgeschäft boomt dagegen: Das Passagieraufkommen hat sich seit 2005 verzehnfacht. www.hamburg-port-authority.de



Foto: Hamburg Cruise Center/J.P. Meyer

HIGHLIGHT: Hamburg dürfte 2013 auf mehr als eine halbe Million Passagiere kommen.

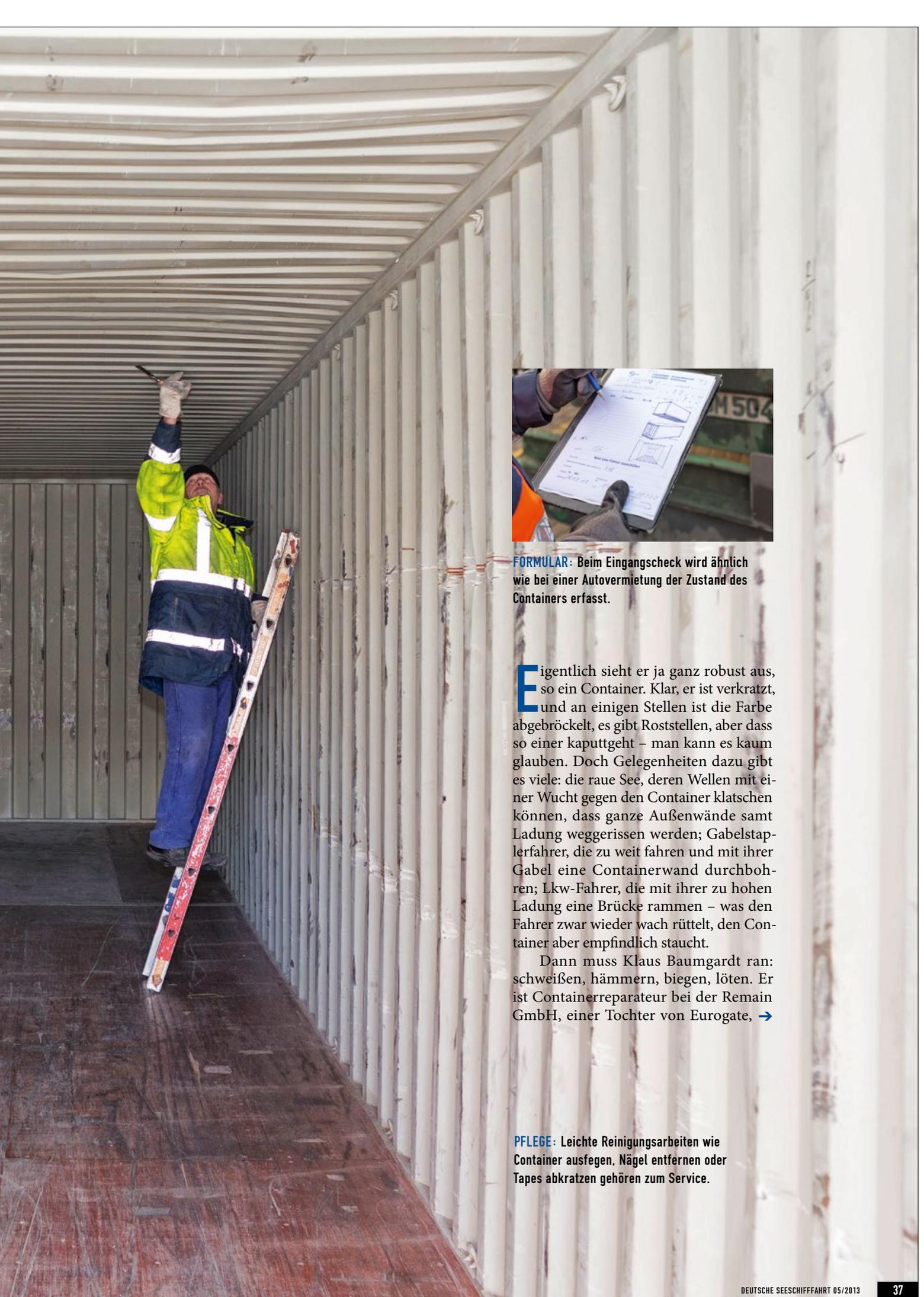
ANZEIGE

Boxen ohne Beulen

Was passiert mit Containern, wenn sie vom Reisen Blessuren haben? Ein Besuch bei der Remain GmbH, einem Depot- und Reparaturbetrieb im Hamburger Hafen. Text und Foto: Jakob Boerner

CHECK:
Am Eingang wird der Zustand des Containers kontrolliert – von außen und von innen.



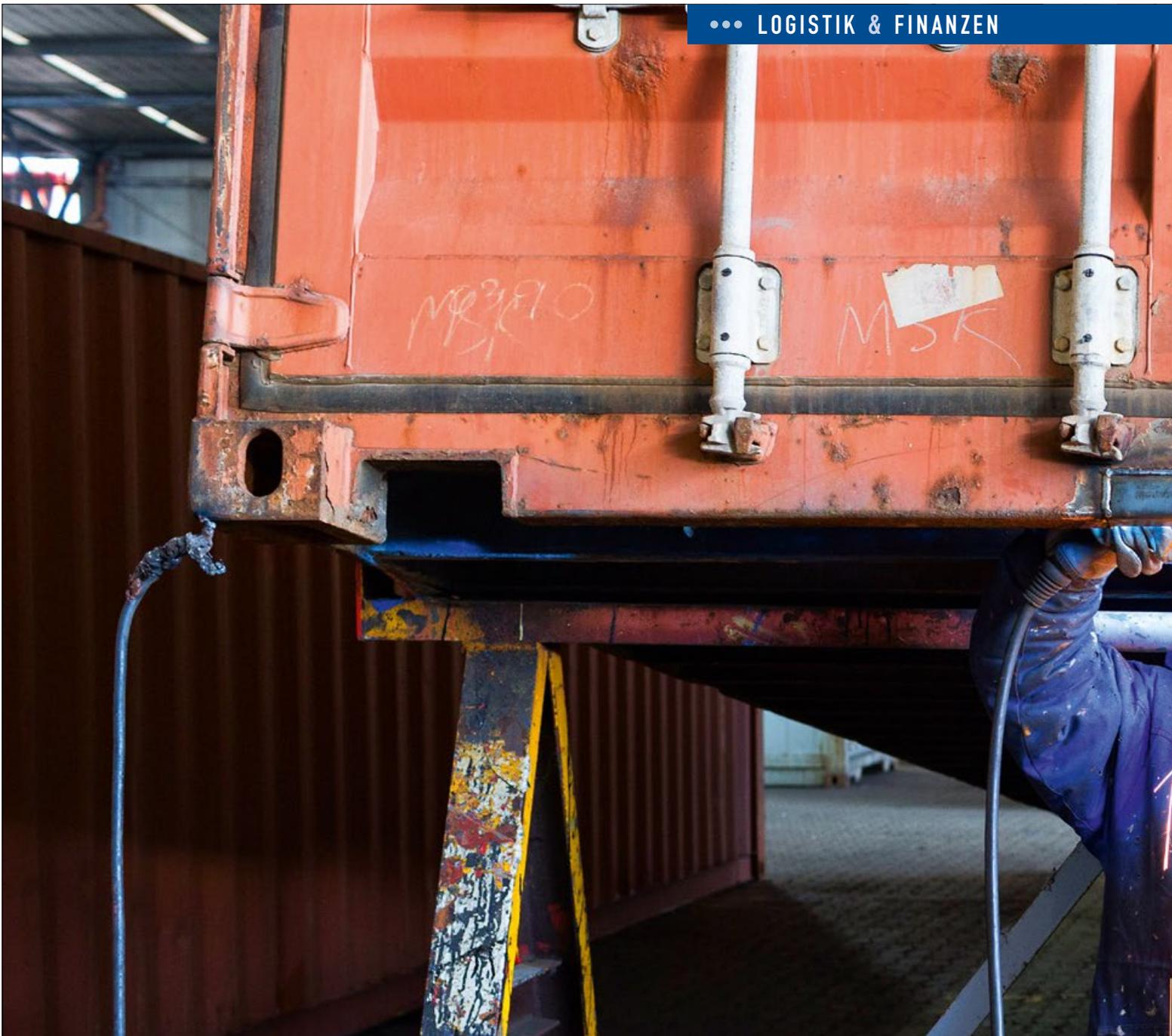


FORMULAR: Beim Eingangsscheck wird ähnlich wie bei einer Autovermietung der Zustand des Containers erfasst.

Eigentlich sieht er ja ganz robust aus, so ein Container. Klar, er ist verkratzt, und an einigen Stellen ist die Farbe abgebröckelt, es gibt Roststellen, aber dass so einer kaputtgeht – man kann es kaum glauben. Doch Gelegenheiten dazu gibt es viele: die raue See, deren Wellen mit einer Wucht gegen den Container klatschen können, dass ganze Außenwände samt Ladung weggerissen werden; Gabelstaplerfahrer, die zu weit fahren und mit ihrer Gabel eine Containerwand durchbohren; Lkw-Fahrer, die mit ihrer zu hohen Ladung eine Brücke rammen – was den Fahrer zwar wieder wach rüttelt, den Container aber empfindlich staucht.

Dann muss Klaus Baumgardt ran: schweißen, hämmern, biegen, löten. Er ist Containerreparateur bei der Remain GmbH, einer Tochter von Eurogate, →

PFLEGE: Leichte Reinigungsarbeiten wie Container ausfegen, Nägel entfernen oder Tapes abkratzen gehören zum Service.



→ einem der größten Containerdepots im Hamburger Hafen. Hier werden Container inspiziert, repariert und deponiert. Die, die hier arbeiten, sind Tischler und Schlosser. So auch Baumgardt, und das seit über 30 Jahren. „Damals, als wir angefangen haben, wurde an den Containern fast alles repariert. Die wurden praktisch in den Neuzustand zurückversetzt.“ Da sei man heute pragmatischer: Hauptsache, der Container ist dicht, und die Statik stimmt.

1937 ist sozusagen die Geburtsstunde der Container. Der 24-jährige Amerikaner Malcolm McLean sitzt in seinem Lkw

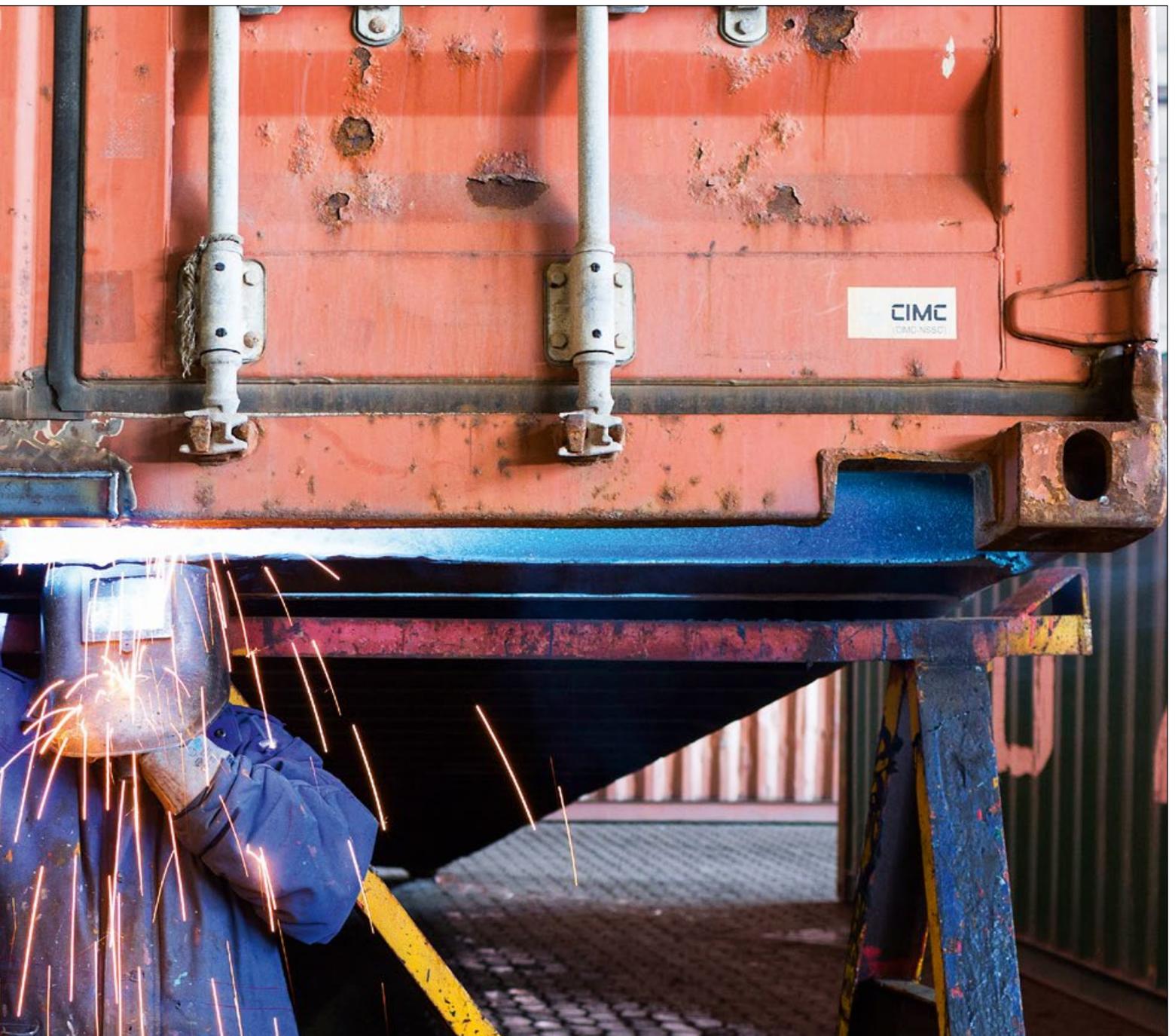
im Hafen von Hoboken, New Jersey, und flucht: Seit Stunden wartet er darauf, dass endlich eine Ladung Baumwolle von seinem Lastwagen geladen wird.

Er schaut den Schauerleuten zu. Ein Knochenjob. Per Hand löschen sie die Waren. Da kommt es ihm in den Sinn: Warum nicht einfach die Waren in einer großen, eckigen Box von den Lkws aufs Schiff und am Zielort wieder auf die Lkws laden? Wie viel Zeit und Geld sich so sparen ließe. Knapp 20 Jahre später war es dann so weit: Als Spediteur zu Geld gekommen, stieg McLean in die Schifffahrt



WASCHANLAGE: Reefer (Kühlcontainer) werden auf dem Containerwaschplatz mit Hochdruckreinigern gesäubert.

HEBEBÜHNE: Der Container wird aufgebockt, um Reparaturarbeiten an der Unterseite durchzuführen.



ein und baute einen Tanker zum Containerschiff um. Zunächst belächelte die Konkurrenz sein „Schachtelschiff“, und die Hafnarbeiter leisteten erbitterten Widerstand, weil sie um ihre Jobs fürchteten. Doch die Einwände blieben chancenlos, weil die Vorteile auf der Hand lagen: Es kostete fast sechs Dollar, eine Tonne Fracht von Hand zu verladen, während man sie mit einem Container auch für gerade mal 16 Cent an Bord eines Schiffes bringen konnte.

Zurück nach Hamburg ins Containerdepot. Wozu braucht man das denn? Sind die Container denn nicht ständig

auf Achse bzw. auf dem Wasser? „Das wäre der Idealfall. Wenn die Container entladen sind und nicht sofort wieder benutzt werden, müssen sie aber irgendwo hin“, erklärt Remain-Geschäftsführer Kai Warnken. „Ein Containerdepot überprüft, ob der Container den Regularien der Container Safety Convention (CSC), einer Art TÜV für Container, entspricht.“

Zwölf Minuten fürs Depot

Wir stehen auf der Checkbrücke am Eingang von Remain. Es ist strahlend blauer Himmel. Wie für Hamburg typisch, weht

eine steife Brise. Von hier aus hat man einen tollen Blick über das Gelände. Nördlich liegt der Stauraum für die Lkws, deren Fahrer mittels Webcam im Internet schon checken können, wie groß der Andrang ist. Zeit ist eben Geld. „Zwölf Minuten dauert es durchschnittlich für einen Lkw-Fahrer vom Eintreffen bis zum Verlassen des Depots“, so Warnken.

Südlich türmen sich die Container der Reedereien und Leasinggesellschaften in den Himmel. Gabelstapler düsen umher. Daneben ist eine riesige Halle, in die Container zur Reparatur gebracht werden. →





WERKZEUG: Schutzbrille, Hammer und Flex – unerlässliche Utensilien für die Reparatur von Containern.



LÜCKE: Ein Loch klafft in der Containerwand – vom Kunden zunächst einmal notdürftig mit einer Plastikplane abgedeckt.

TOTALSCHADEN: Dieser Container ist so kaputt, dass eine Reparatur sich nicht mehr lohnt.

REPARATUR: Die Containerwand wurde mit einem Stück Blech geflickt.

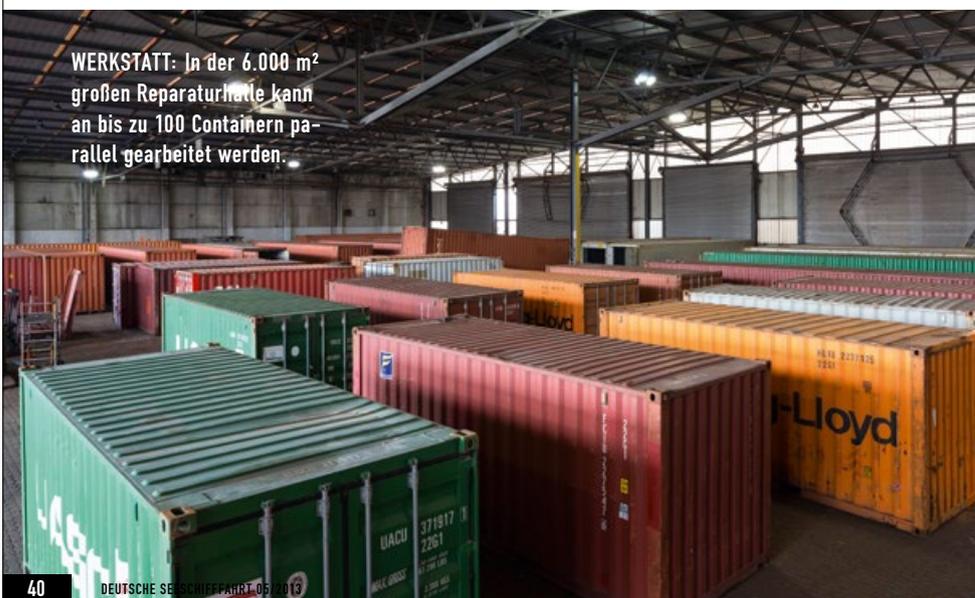
→ „Hier auf der Brücke schauen wir, ob es auf dem Dach der Container Löcher gibt. Das ist bei doppelwandigen Kühlcontainern notwendig, weil da Löcher von innen nicht zu sehen sind“, erklärt Warnken.

Wir steigen von der Checkbrücke hinab. „Die Nähe zu den Mitarbeitern ist wichtig“, sagt er. Deshalb arbeitet die Verwaltung direkt auf dem Gelände und nicht

in einem separaten Bürohaus. „Dadurch werden wir mit allen alltäglichen Problemen konfrontiert: Im Sommer mit der Hitze, im Winter mit der Kälte.“

Am Eingang wird geprüft, ob Reparaturmaßnahmen erforderlich sind. Wie bei einer Autovermietung wird auf einer Skizze die Stelle markiert, an der es Schäden gibt. Von 1.000 Containern, die angeliefert werden, müssen an 300-400 Reparaturmaßnahmen durchgeführt werden. Das hört sich zunächst einmal viel an – tatsächlich werden aber immer weniger Container repariert: „Die Qualität der Container und die Handling-Methoden haben sich weltweit verbessert“, so Warnken. „Man achtet sorgsamer auf die Container, denn sie sind das Kapital der Reedereien und Leasinggesellschaften.“ Auch ein so klobiges Teil wie ein Container will gehegt und gepflegt werden.

Wir gehen weiter über das Gelände. Auf einem Platz werden Container gereinigt. „Wir bieten dem Kunden an, den Container für jede Art von Nutzung wiederherzustellen“, sagt Remain-Chef Warnken. „Wenn beispielsweise ein Container



WERKSTATT: In der 6.000 m² großen Reparaturhalle kann an bis zu 100 Containern parallel gearbeitet werden.



BOXENSTOPP: Klaus Baumgardt in der Containerwerkstatt.

für den Export von Torf verwendet wurde, muss er so gereinigt werden, dass er hinterher zu Kellogg's gehen könnte.“ Man hört die Düsen der Druckluftreiner, feiner Wasserstaub entweicht aus mehreren Containern. Im Gegenlicht der Sonne sieht es aus, als dampften sie.

Endstation Kleingarten

Manchmal stinkt ein Container aber auch so stark, dass die gründlichste Reinigung nichts mehr nützt: „Wenn etwa vorher Felle und Häute von toten Tieren transpor-

tiert worden sind, kriegen Sie den Geruch nicht wieder raus.“

Weiter geht es zur Reparaturhalle, dem Refugium von Klaus Baumgardt, der gerade schweißst und lötet, um ein Loch in einer Containerwand zu flicken – eine schweißstreibende Arbeit. „Früher wurde bei uns alles repariert. Wir haben pro Monat mindestens 50 bis 100 Container neu lackiert“, sagt er. Doch die Globalisierung hat auch vor den Jobs im Containerdepot nicht haltgemacht. Lackierarbeiten werden längst ausschließlich in Fernost durchge-

führt, aber auch Reparaturen kosten dort nur einen Bruchteil.

Mitunter ist eine Box irreparabel. Nach 15 Jahren Lebensdauer geben die meisten ihren Geist auf. Dann werden sie entweder verschrottet, an Wiederverkäufer oder an Endverbraucher wie Sportvereine, Kleingärtner oder Privatleute verkauft. Wer weiß, vielleicht wird auch der 58-jährige Baumgardt sich eines Tages einen Container zulegen. Lang ist's nicht mehr hin bis zur Rente. Begeisterter Kleingärtner ist er schon. ...



KONTAKT: Geschäftsführer Kai Warnken im Gespräch mit seinen Mitarbeitern.

Remain GmbH Container Depot und Repair

Das 1976 gegründete Unternehmen Remain GmbH Container Depot and Repair ist eine Tochter von Eurogate. Es bietet Reedereien und Leasinggesellschaften den Umschlag, die Lagerung, Reparatur, Wartung und Reinigung von Transportboxen an, inklusive Kühlcontainernotdienst. Darüber hinaus handelt Remain mit neuen und gebrauchten Containern.

Geschäftsführer: Kai Warnken

Mitarbeiter: 42

Standorte: Hamburg, Bremen und Bremerhaven

Gesamtfläche auf allen Standorte: 250.000 m²

Stellplatzkapazität: 32.000 TEU

Kühlcontaineranschlüsse: 200

Kunden: Reedereien und Leasinggesellschaften

Auf die alte Tour

Mit der „Undine von Hamburg“, einem traditionellen Zweimast-Gaffelschoner, will Kapitän Torben Hass beweisen, dass Frachtsegler im modernen Schiffsverkehr eine Zukunft haben. Text: Gunther Meyn

Die Reise nach Sylt verläuft für Hamburger seit Jahrzehnten nach dem Schema F: mit dem Zug oder dem Auto bis Niebüll und danach per Fähre, Reise- oder Autoreisezug weiter auf das beliebte Eiland. Ab sofort kann man den Trip auch auf eine ganz nostalgische Art machen. Marine-Kapitän Torben Hass steuert die Nordseeinsel seit Februar regelmäßig mit seinem Segelfrachter „Undine von Hamburg“ an.

Der Clou: Neben bis zu 70 Tonnen Ladung nimmt er auch Passagiere mit auf die Überfahrt. Maximal acht Personen kommen an Bord unter. Die Überfahrt kostet 99 Euro – inklusive Verpflegung. „Je nach Wind- und Tideverhältnissen dauert der Törn zwischen 15 und 20 Stunden“, so Ex-Marineoffizier und Schiffseigner Hass.

Fit für den Einsatz

Der gebürtige Hamburger hat den 1931 erbauten Gaffelschoner im November 2012 übernommen. Die „Undine“ hat eine bewegte Vergangenheit. So diente sie ihren letzten Vorbesitzern unter anderem als rein motorbetriebener Kümo und gehörte mehrere Jahre dem Hamburger Verein „Gangway“. In dieser Zeit wurde das

Schiff genutzt, um schwer erziehbare Jugendliche aus ihrem Milieu zu lösen. Im Jahre 2005 wurde der 120-PS-Hilfsmotor (Baujahr 1937) generalüberholt. Neueigner Hass hat den Zweimaster fit für den neuen Einsatz gemacht. Die „Undine“ ist GL-klassifiziert und für Überseefahrten zugelassen. Im März hat der 38-Jährige dann buchstäblich den Sprung ins kalte Wasser gewagt: Er setzte den Zweimaster wieder

als Frachtsegler ein – ein inzwischen fast ausgestorbener Schiffstyp. Über das notwendige kaufmännische und seemännische Know-how verfügt der Familienvater mit Kapitänspatent. Drei Jahre war er als Marineoffizier mit dem Segelschulschiff „Gorch Fock“ auf See. Außerdem ist Hass ausgebildeter Nautiker und fuhr als Handelsschiffsoffizier und Kapitän auf Tankern.

Zwei Masten im Linienverkehr

Dass er ausgerechnet die Verbindung Hamburg – Sylt für seine Frachtfahrten ausgewählt hat, ist kein Zufall. Denn die Warentransporte auf die beliebte Urlaubsinsel sind teuer, müssen vom Lkw auf die Bahn oder die Fähre umgeschlagen werden. Hass rechnet vor: „Ich kann auf einer Tour bis zu 55 Europaletten transportieren. Per herkömmlichem Transport wären dafür drei Lkw-Touren inklusive Übersetzen mit dem Reisezug notwendig.“ So orientieren sich die Frachtraten mit der „Undine“ denn auch an den Transportpreisen für den Lkw-Güterverkehr zwischen Hamburg und Sylt.

Verschifft werden alle Güter, die auch mit einer klassischen Spedition aufgeben werden können. „Auf unserer ersten Fahrt



UNIKAT: Europas einziger Frachtsegler „Undine“ in seinem Flensburger Heimathafen.



ERSTBELADUNG: Die Pflastersteine wurden in Sylt entladen, 300 Liter Rum reifen im Fass.



SEEMANNSFLAIR: Die frisch renovierten Schlafkojen sind schlicht, aber gemütlich.

Segeltörn wie zu Großvaters Zeiten

Wer als Frachtschiff-Reisender eine Überfahrt mit der „Undine“ miterleben möchte, muss für 99 Euro ein Ticket erwerben. Die Reisen sind durchnummeriert, folgen einem tiden- und ladungsabhängigen Fahrplan.

Mitreisende sollten aber unbedingt eine Portion Abenteuerlust mitbringen: „Die Unterkunft ist eher gemütliche Berghütte als

5-Sterne-Hotel, die Verpflegung eher ‚bei Mutti‘ als ‚Chez Pierre‘. Unsere Crew ist rau, aber herzlich und stets bemüht, Ladung und Passagiere fürsorglich zu transportieren“, heißt es auf der Internetseite der Reederei. Die Reisen sind begehrt: In diesem Jahr gibt es nur noch für die Wintermonate freie Plätze.

www.windjammer-shipping.de

bestand die Ladung aus 50 Tonnen Pflastersteinen, Lebensmitteln und Kaminholz“, berichtet Kapitän Hass. Fahrplanmäßig sticht die „Undine“ nun bis zu zweimal die Woche von Hamburg nach Sylt-Hörnum in See. Ständiger Begleiter an Bord: Ein 300-Liter-Faß Rum einer Flensburger Brennerei, das noch bis November an Bord reifen wird.

Für die ganz große mediale Aufmerksamkeit sorgte jedoch die Idee mit der Passagierkabine. Wochenlang rissen sich Journalisten um ein Interview mit Hass: „Ich hatte teilweise bis zu 200 Anrufe am Tag.“ Die exotischste Interview-Anfrage kam von einer französischen Modezeitschrift. „Wie die auf mich gekommen sind, ist mir ein Rätsel“, wundert sich Hass. Jedenfalls hat die viele Publicity gewirkt. Bis dato hat er neben großen Frachtverträgen auch bereits 800 Tickets für die Überfahrt mit Abenteuercharakter verkauft.

Dabei ist die Mitnahme von Passagieren eigentlich nur dazu gedacht, „die Idee und das Projekt publik zu machen“. Hintergrund: Kapitän Hass spielt ganz bewusst die ökologische Karte – schließlich ist Windkraft ein natürlicher und emissionsfreier Antrieb. „Der Faktor Nachhaltigkeit hat für unsere Kunden einen großen Stellenwert“, berichtet er. Die Bordpassagiere sollen quasi als Zeugen für

den klassischen Seetransport dienen und miterleben, dass die Güter „tatsächlich von Menschenhand bewegt wurden“. Dies wird auch durch das eigene Siegel „Guaranteed Handsailed!“ zertifiziert. „Durch unsere Urkunde oder unseren Stempelaufrück erhalten die Güter einen Mehrwert.“

Rückenwind für das Konzept?

Doch hat die Segelfrachtschiffahrt überhaupt eine realistische Chance? Nautiker

Hass ist jedenfalls davon überzeugt, dass Wind aufgrund der unablässig steigenden Treibstoffpreise der Antrieb der Zukunft ist. „Die Zeit spielt für mein Konzept.“

Noch ist die „Undine“ der einzige Frachtsegler Deutschlands. „Ich bin aber überzeugt, dass auch die etablierten Reedereien in Zukunft den kaufmännischen Sinn der modernen Segelschiffe erkennen und für sich finanziell nutzbar machen“, erzählt Hass. ...



Fotos: Philip Hermes

„Undine von Hamburg“

Stählerner Gaffelschoner Baujahr 1931
37 m lang, 5,80 m breit
Tiefgang: 2,30–2,85 m
Hauptantrieb: 420 m² Segelfläche
Hilfsantrieb: 120 PS Dieselmotor (Baujahr 1937)
Fassungsvermögen: 60–70 Tonnen bzw. 55 Europaletten
Internationales Freibordzeugnis
Schiffsbesatzungszeugnis
Musterrolle vor dem Seeamt (Besatzung mit Seefahrtbuch)
Klassifikationsgesellschaft: Germanischer Lloyd

SCHIFFSFINANZIERUNG

ZENTRALE: Die HSH Nordbank ist weiter auf Hilfe der Länder angewiesen.

HSH erwartet 2014 schwarze Zahlen

Die Schifffahrtskrise und hohe Gebühren für Staatsgarantien haben der HSH Nordbank im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut Verluste in Höhe von 124 Mio. Euro beschert.

Auch im laufenden Jahr sei die Gewinnzone nicht in Sicht. „Angesichts der Krise in der Schifffahrt und höherer Garantiekosten erwarten wir, dass die HSH Nordbank auf Konzernebene auch im Jahr 2013 einen Verlust ausweisen wird“, sagte Vorstandschef Constantin von Oesterreich. 2014 sei dann mit einer rückläufigen Risikovorsorge sowie mit steigenden Erträgen aus dem Kerngeschäft zu rechnen. „Dann sind wir mit dem Wesentlichen durch.“ Im kommenden Jahr werde die Bank einen Gewinn erwirtschaften.

Die HSH Nordbank hat zwei große Probleme: die Vergangenheit und die Schifffahrtskrise. Das Institut stand 2008 am Rand der Pleite und wurde von den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein mit frischem Kapital und hohen Garantien gerettet. Die EU-Kommission verordnete daraufhin eine Halbierung der Bank. Dieser Prozess ist überwiegend abgeschlossen. Die Bilanzsumme sank im vergangenen Jahr um fünf auf 131 Mrd. Euro und soll weiter auf 120 Mrd. Euro zurückgehen.

Die Beteiligungen wurden um 85 Prozent reduziert. Drei Viertel des geplanten Stellenabbaus auf gegenwärtig etwas mehr als 3.100 Mitarbeiter seien umgesetzt.

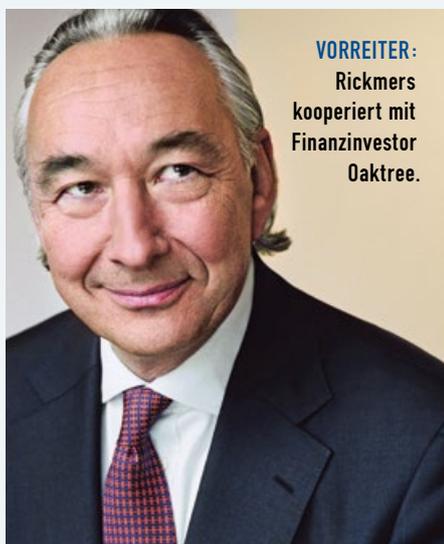
Problemfall Schifffahrt

Weil es der Bank gelingt, neuen Kunden Kredite zu ordentlichen Konditionen zu vergeben, könnte sie auf einem guten Weg sein – wäre da nicht das Schifffahrtsgeschäft. Mit 30 Mrd. Euro Kreditvolumen macht dieser Bereich fast ein Viertel des HSH-Geschäfts aus, deutlich mehr als bei anderen Banken. Das Institut hat rund 2.800 Schiffe finanziert – „und das sind keine Tretboote“, so von Oesterreich. Die Fracht- und Charterraten sind niedrig, die Preise für gebrauchte Schiffe auch. Bei vielen Schiffen fehlen die Einnahmen, um neben den Betriebskosten die Zinsen zu bezahlen, teilweise auch die Tilgung. „Die Krise in der Schifffahrt dauert deutlich länger als erwartet und hat in ihrer Intensität historische Ausmaße“, sagt von Oesterreich. Rund die Hälfte aller HSH-Schiffskredite sei problembehaftet.

So muss die Bank immer mehr Risikovorsorge betreiben – im vergangenen Jahr 656 Mio. Euro. Und wegen höherer Kapitalan-



forderungen müssen die staatlichen Garantien wieder von sieben auf zehn Mrd. Euro aufgestockt werden. Das läuft gerade durch die Landesparlamente in Hamburg und Kiel. Die Kernkapitalquote würde dadurch von gegenwärtig 9,9 auf deutlich über 10 Prozent steigen und alle künftigen Anforderungen der Bankenaufsicht erfüllen, versicherte von Oesterreich. Diese höheren Garantien muss die Bank bezahlen, allein im laufenden Jahr mit mehr als 300 Mio. Euro. www.hsh-nordbank.de



VORREITER:
Rickmers kooperiert mit Finanzinvestor Oaktree.

Rickmers: Reeder müssen kapitalmarktfähig werden

Wenn sie weiterhin große Schiffe bauen wollen, müssten sich deutsche Reeder Finanzinvestoren und Hedgefonds öffnen, so Reeder Bertram Rickmers.

Traditionelle Schiffsfinanzierungen wie Schiffsfonds brächen weg, sagte Rickmers der „Wirtschaftswoche“. „Das ist tot. Tempi passati. Wir müssen uns komplett ändern. Wir müssen für Hedgefonds interessant werden, für Family Offices, für Pensionsfonds.“ Der Zeitpunkt sei günstig, in effiziente Containerschiffe zu investieren. „Der größte Kostenfaktor in der Schifffahrt ist der Treibstoff“, so Rickmers. Dank neuer Maschinen und besserer Hydrodynamik kämen neue Schiffe mit 50, 60 Tonnen weniger Treibstoff am Tag aus.

Außerdem: „Alle gehen davon aus, dass es in der zweiten Hälfte 2014, 2015, spätestens aber Anfang 2016 wieder aufwärtsgeht.“

Unterdessen sieht sich das im Herbst 2012 gegründete „Frachtschiffkontor“, an dem neben Rickmers die Reederei F. Laeisz und die Norddeutsche Reederei H. Schuldt beteiligt sind, auf gutem Weg. Das Unternehmen begreift sich als „Brückenbauer“ zwischen den Interessen der Alteigentümer (in der Regel Schiffsfonds) und den finanzierenden Banken. Die Sanierungsplattform für von Insolvenz bedrohte Frachter hat bisher vier Containerschiffe im Gesamtvolumen von 100 Mio. Dollar gekauft – weitere Transaktionen sind in Vorbereitung. www.frachtschiff-kontor.de

Fotos: Rickmers, HSH Nordbank

01 Elbe Emissionshaus insolvent

Die anhaltende Schifffahrtskrise hat ein weiteres Opfer gefordert: Ende März hat die vor neun Jahren gegründete Elbe Emissionshaus GmbH & Co. KG (EEH) in Hamburg **beim zuständigen Amtsgericht Eigeninsolvenzantrag** gestellt. „Dies wurde notwendig, weil einzelne Einschiffs KGs **die bei Emission durch die EEH ausgelegten Platzierungsgarantien** fällig gestellt haben“, heißt es in einer Erklärung.

In einem für die Schifffahrt ohnehin außerordentlich schwierigen Umfeld seien die vorher geführten **Restrukturierungsmaßnahmen leider gescheitert**. „Es kam hinzu, dass zwei Charterer sich außerstande sahen, die prospektgemäßen **ursprünglich vierjährigen Langfristcharterzusagen aufrecht zu halten**. Der Wegfall dieser Charterzusagen führte letztlich dazu, dass die in der erfolversprechenden Platzierung befindlichen Projekte seitens EEH unverzüglich gestoppt werden mussten.“

Die EST Elbe Schiffstreuhand werde weiterhin für die **Betreuung der Investoren sowie der Vertriebspartner** für die Pflege des Bestands zuständig bleiben und sei von den Ereignissen rund um die EEH Elbe Emissionshaus GmbH & Co. KG nicht betroffen.

www.elbe-emission.de

02 Lloyd Fonds AG mit Konzernverlust

Die Lloyd Fonds AG weist im **Geschäftsjahr 2012** nach vorläufigen Berechnungen einen Konzernverlust von 2,4 Mio. Euro aus (Vj. -2,9 Mio. Euro). Das Ergebnis wird im Wesentlichen **belastet durch Wertberichtigungen von rund 2 Mio. Euro** auf insbesondere Schiffsbeteiligungen und Forderungen sowie durch einen **einmaligen außerordentlichen Steuereffekt** aufgrund eines Vergleichs mit dem Finanzamt, der in die Gesamtsteuerlast von rund 1,6 Mio. Euro eingeflossen ist. Trotz des negativen Ergebnisses verfügt das Unternehmen **weiterhin über eine Eigenkapitalquote von rund 35 %**.

Während sich die Platzierungszahlen im Jahresvergleich von 38,5 Mio. Euro auf 23,6 Mio. Euro reduzierten, konnten die **wiederkehrenden Erlöse aus Treuhandvergütungen und Fondsmanagementenerträgen** im Berichtszeitraum um rund 5 % auf insgesamt 10,9 Mio. Euro erhöht werden (Vj. 10,4 Mio. Euro). Im Rahmen des **anhaltenden Kostensenkungsprogramms** wurden darüber hinaus die Personalkosten gegenüber 2011 um rund 25 % reduziert. Das Unternehmen rechnet für 2013 aufgrund der in den letzten Jahren bereits durchgeführten Kostensenkungsmaßnahmen

mit einer **weiteren signifikanten Kostenreduzierung**. Im laufenden Jahr stehen damit den wiederkehrenden Erträgen von über 10 Mio. Euro **Personalkosten von weniger als 5 Mio. Euro** gegenüber. Fürs erste Quartal 2013 erwartet die Lloyd Fonds AG ein ausgeglichenes Ergebnis.

www.lloydfonds.de

03 Höchstkurs für „E.R. Benedetta“

Bei ihrer Handelspremiere am Zweitmarkt hat **das 13.102-TEU-Schiff „E.R. Benedetta“ von Nordcapital** mit einer Vermittlung zu 80 % einen Höchstkurs. Es wurden 72 Anteile mit einem Gesamtvolumen von rund zwei Mio Euro gehandelt.

Insgesamt vermittelte **der Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG** im März geschlossene Fondsanteile im **Nominalwert von 14,8 Mio. Euro**. Die Zahl der erfolgreichen Vermittlungen stieg auf 449. Bei den Schiffsbeteiligungen **stieg der Umsatz von 2,53 auf 2,78 Mio. Euro**. Ein deutlicher Anstieg war im März auch beim Durchschnittskurs der vermittelten Fonds zu beobachten – er stieg von 42,54 % im Februar auf 46,75 %. Besonders **die Durchschnittskurse von Immobilienfonds und Schiffsbeteiligungen** legten merklich zu. www.zweitmarkt.de

ANZEIGE

INDIZES



Aufwärtstrend bei Containern

Nach schwierigen Monaten liegen Containerreedereien wieder im Trend.

Nils S. Andersen, CEO von Maersk, durfte am 18. April die legendäre Glocke zur Eröffnung der NASDAQ-Börse in New York schwingen. Damit wollte er „ein Zeichen für die Investoren setzen“ – und ihnen Mut machen, dass sich Schifffahrt wieder lohnt. Nur einen langen Atem brauche es, sagte er. Mit einem Kurs von 40.880 DK hat der hellblaue Riese gerade in den letzten Wochen einen Kurssturz von über zehn Prozent erleben müssen. Bemerkenswert allerdings ist, dass die größte Containerreederei der Welt bei aller Volatilität seit zehn Jahren einen weitgehend stabilen Börsenkurs erreicht hat.

Andere börsennotierte Reedereien mit Schwerpunkt auf Containerschiffen wie Diana (DSX), Global Ship Lease (GSL) oder

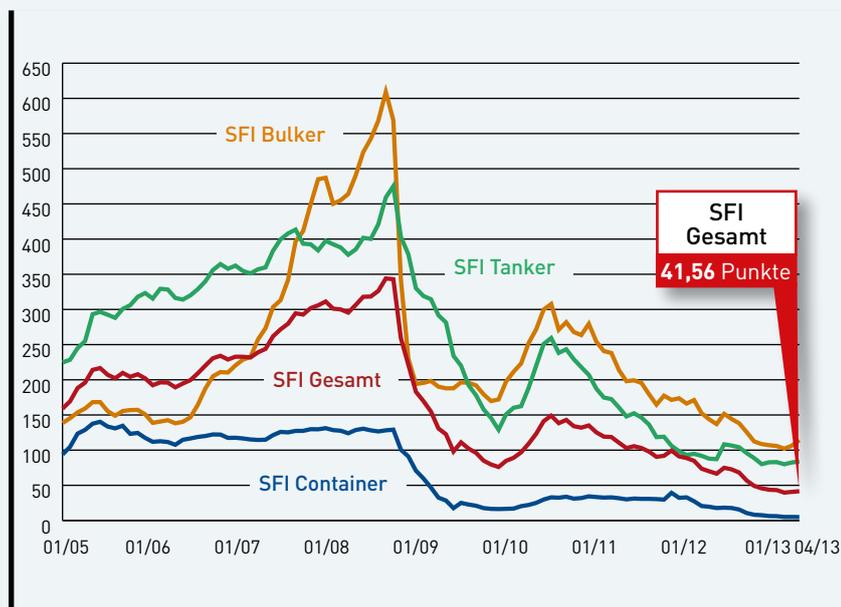
Seaspan (SSW) sind zwar in der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 wesentlich massiver eingebrochen, können dafür aber seit einigen Wochen stetige Kursgewinne vor-

weisen. Insofern hat Andersen recht, wenn er Investoren jetzt ermutigt. Kursgewinne können gerade jetzt gemacht werden, wenn es wieder aufwärtsgeht.



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

SFI TKL.Ship: Gesamtindex kommt langsam aus der Talsohle



Quelle: TKL-Fonds; Stand 19.04.2013

Im März verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Anstieg von ca. 2,06 % gegenüber dem Vormonat.

Die Charraten für Containerschiffe blieben in fast allen Größensegmenten konstant oder gaben leicht nach. Neubau- und Second-Hand-Preise blieben weitgehend konstant. Lediglich gebrauchte Containerschiffe um 3.500 TEU verbilligten sich.

Bei den Tankern entwickelten sich die Charraten erneut uneinheitlich. Während sie für die kleineren Größensegmente (bis Panamax) konstant blieben oder leicht anstiegen, gaben sie für Aframax-, Suezmax- und VLCC-Tanker nach. Ähnlich entwickelten sich die Neubaupreise. Die Second-Hand-Preise blieben auf dem Niveau des Vormonats. Ausnahme: der Rückgang bei VLCC-Tankern.

Bei den Bulkern stiegen die Charraten in fast allen Größensegmenten. Lediglich bei Cape-Size-Bulkern sank das Niveau. Neubau- sowie Second-Hand-Preise blieben weitgehend stabil oder stiegen leicht.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

5,50	9,80	21,00	5,10	0,35	Burg Brauh Ing. (W)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (W)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	7,90	1,3	Burg Brauh Rav. (W)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond. (W)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	4,50	0,8	Burgbad Vz (W)	1020,00	24,80	8,60	4,80	1	Diag Ind. (W)	103,00	3,98	18,80
753,00	7,00	34,90	29,50	6,01	BUS St (W)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Dieler-Werke (W)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	6,01		BUS Vz (W)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	Dieng Hld. (W)	19,80	178,00	104,50
								350,00	997,50		Diogal (W)	44,35	19,80	150,50

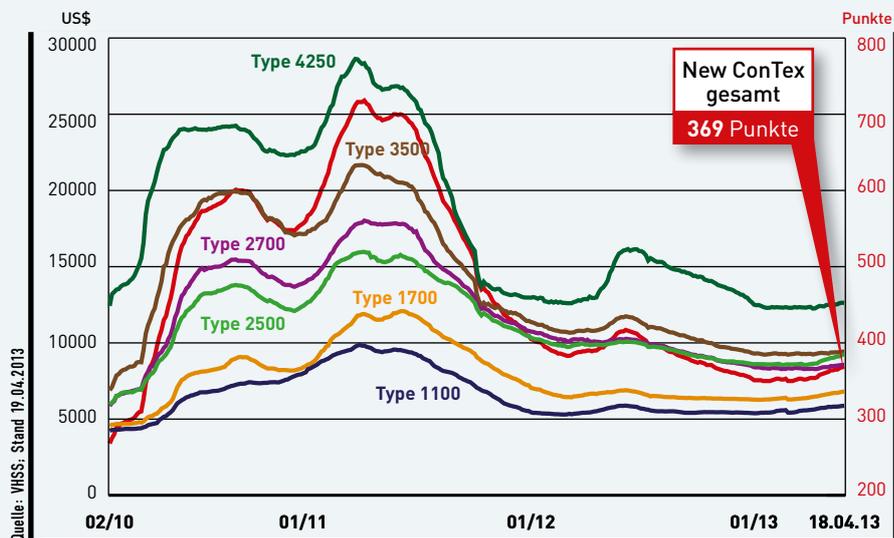
New ConTex: Kleinere Einheiten stabil über Vorjahresniveau

Der New ConTex konnte erneut zulegen und erreichte 369 Punkte.

Dabei erzielte das Segment 2.500 TEU geared mit den größten Zuwachs (+ US\$ 114 oder + 1,2 %), gefolgt von den 3.500-TEU-Schiffen (US\$ 37 oder + 0,4 %) – beide jeweils auf der Basis einer 24-Monats-Charter.

Bei den kleineren Einheiten sind ebenfalls moderate Zuwächse zu beobachten, so bei der 1.100-TEU-Klasse (+ 0,6 %) und bei der 1.700-TEU-Klasse (+ 0,7 %). Beide Klassen liegen sogar stabil über dem Vorjahresniveau (1.100 TEU + 5,7 % und 1.700 TEU + 1,7 %)

Damit setzt sich die allgemeine Erholung des New ConTex fort – gegenüber dem Vormonat legte er um 2,5 % zu. Auch die rechte Marktaktivität macht Hoffnung, dass sich diese Entwicklung verfestigt. www.vhss.de



ANZEIGE

Schiffsversicherer haben lange Sorgenliste

Text: Michael Hollmann

Schwere Havarien und Katastrophenschäden machten den Transportversicherern im vergangenen Jahr wieder zu schaffen. Ihr internationaler Dachverband, die IUMI, will das Thema Schadensverhütung nun noch stärker pushen – von ihrem neuen Sitz in Hamburg aus.

Den Umzugstrubel hat Lars Lange hinter sich. Das neue Büro ist fertig eingerichtet, die IT installiert und alle Formalitäten, die mit dem Umzug aus der Schweiz verbunden waren, erledigt. Für die International Union of Marine Insurance (IUMI), den Weltverband der

die Schäden für das Gesamtjahr 2012 noch längst nicht voll ausgezahlt. Erste Erkenntnisse stimmen aber skeptisch. In der Seekasparten zog ein einziger Totalschaden – der Hunderte Millionen Dollar teure Untergang des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ – den Markt nach unten.

In den USA gingen Katastrophenschäden gegen Jahresende massiv an die Substanz der Versicherer. Nach IUMI-Schätzungen fraßen die Schäden an Waren und Schiffen infolge des Hurrikans Sandy (2,5 Mrd. bis 3 Mrd. US-Dollar) das gesamte Prämienaufkommen

von Daten, die an anderen Stellen erhoben werden, ließen sich enorme Fortschritte erzielen, so Lange. Ein Beispiel: die Inspektionsdaten der Hafenstaatkontrolle. Beim transatlantischen Hafenstaatenbündnis Paris MOU werden im Rahmen des New Inspection Regime seit 2011 erweiterte Risikoinformationen zu einzelnen Schiffen und Reedereien gesammelt. Die Daten dienen zur Festlegung von Inspektionsintervallen in den Häfen. Sie könnten den Versicherern aber auch helfen, Prämien für die Deckung einzelner Flotten risikoadäquater zu gestalten.

Deshalb fordert die IUMI vom Paris MOU die Veröffentlichung der zusätzlichen Informationen auf der Internetplattform Equasis. Underwriter für Seekasparien wären dann in der Lage, „ihre Herangehensweise und Risikobewertung zu differenzieren“, sagt Lange. Durch Datenweitergabe kämen auch die Hafenstaaten ihrem Ziel – der Beseitigung der Substandard-Schiffahrt – näher. Denn durch entsprechende Kostensteigerungen bei der Versicherung würden die Substandard-Reeder Probleme im Wettbewerb bekommen. „Wir sitzen bei dem Thema alle im selben Boot“, sagt der IUMI-Generalsekretär.

Die Erhöhung der Datendichte ist nur ein Aspekt von vielen. 18 Themen in drei Kategorien umfasst das politische Arbeitsprogramm der IUMI gegenwärtig. Angesichts der steigenden Komplexität sowohl bei technologischen als auch bei gesetzlichen Fragen der Schiffahrt überrascht diese Fülle nicht.

Dazu zählen Punkte wie „Feuerlöschsysteme für Containerschiffe“ und „Nothäfen“, die infolge des schweren Brands an Bord des deutschen Frachters „MSC Flaminia“ große Brisanz erlangten. So unterstützt die IUMI die Forderung nach einem separaten Löschesystem auf den Laschbrücken an Bord der Containerschiffe, betont Lange. Dadurch ließen sich Brandherde im Inneren effektiver bekämpfen und das immer gleiche Muster der Schadenseskalation aufbrechen: „Eine Box entzündet sich unter Deck, die CO₂-Anlage funktioniert nicht ausreichend, der Lukendeckel schmilzt, das Feuer frisst sich durch“, so Lange. Bergungsschlepper und Feuerlöschboote könnten den Havaristen nur von außen abkühlen, während das Feuer im Inneren ungehindert weiter tobt. Am Ende seien nur die äußeren Container noch einigermaßen in Form, die Ladung im Schiff aber weitgehend vernichtet.



Foto: Hollmann

ANLIEGEN: Lars Lange, Generalsekretär der IUMI, will die Branche krisenfester machen.

Transportversicherungswirtschaft, ist es eine Heimkehr zu den Wurzeln. Die Organisation wurde 1874 in Deutschland gegründet und zog erst nach dem Zweiten Weltkrieg in die Schweiz. Jurist Lange, der sich früh auf Seehandelsrecht spezialisierte und zuvor beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft die Abteilung für Transport- und Luftfahrtversicherung geleitet hat, ist seit Jahresanfang IUMI-Generalsekretär.

Für die Schiffs- und Warentransportversicherer, die das Branchensegment „Marine“ bilden, sind die Zeiten nicht leicht – schon seit Langem. „Auch 2012 hat es wahrscheinlich wieder einen heftigen Verlauf gegeben“, sagt Lange. Auf ihrem jüngsten Treffen in Amsterdam legten sich die IUMI-Delegierten aus den nationalen Verbänden die Karten. Zwar sind

in der US-Transportversicherung auf. Über 170 Mio. US-Dollar soll allein die Zerstörung eines Transitlagers für Autos aus japanischer Fertigung gekostet haben.

Schadenprävention auf der Agenda

Für die IUMI sei das Ansporn, die Themen Schadensprävention und Risikobewertung oben auf die Tagesordnung zu setzen. „Die Branche muss sich krisenfester machen und robuster aufstellen, damit das Geschäft wieder tragen kann“, sagt Lange. Dazu passt das Motto des diesjährigen Kongresses der IUMI in London Mitte September: „Building Resilience“ – Widerstandsfähigkeit stärken.

Ein wichtiger Baustein dafür ist mehr Transparenz bei den Risiken, die Versicherer zeichnen. Schon durch gemeinsame Nutzung

5,50	9,80	21,00	9,10	0,35	Böcher.de (Hk)	8,80	6,75	185,00	111,55	34	Dr Verkehrs-Bk (Hk)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg.Brauh.ing. (Mkt)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Hk)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Braun Ray (Soal)	1020,00	24,80	8,60	4,60	1	Dibag Ind. (Soal)	103,00	3,98	16,00
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burnbad Vz (Soal)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Didier-Werke (Hk)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	0,8	BUS St (Hk)	9,85	276,00	1035,00	997,50	10	Dieng Hld (Hk)	19,80	118,00	104,50
		720,00	6,01		BUS Vz (Soal)			350,00			Doppel (Hk)	44,35	19,80	150,50

In Kürze

Durchbruch für Hanseatic P&I in Indien.

Der deutsche P&I-Anbieter ist nach eigenen Angaben vom indischen Schifffahrtsministerium unter den Merchant Shipping Rules 2012 zugelassen worden. Damit dürfen alle von Hanseatic versicherten Schiffe künftig die indischen Gewässer und Häfen ansteuern. Die Zulassung gelte seit dem 28. März für fünf Jahre, teilte die Firma in einem Kundenschreiben mit.

Skuld Hamburg in neuem Domizil. Der norwegische P&I- und Schiffsversicherer hat ein neues, größeres Büro am Rödingsmarkt 20, 20459 Hamburg, bezogen. Für den Club ist es der zweite Standortwechsel seit Gründung der Hamburger Niederlassung im Jahr 2005. Die Zahl der Mitarbeiter habe sich seit den Anfangstagen von zwei auf über 15 erhöht.

Beförderungen bei Hansekuranz. Der Assekuradeur für Spezialrisiken Hansekuranz hat die Mitarbeiter Raimund Langemeyer und Benjamin Kirchhoff mit Prokura ausgestattet. Beide gehören seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 2010 zum Team und hätten maßgeblich zum Erfolg der Firma im Markt für Kidnap & Ransom- sowie Deviations-Deckungen beigetragen.

Japan Club will im Ausland wachsen. Der japanische P&I Club plant die Gründung einer eigenen Niederlassung in Singapur, um sein Geschäft international auszubauen. Das Vorhaben muss noch von den Behörden in Japan und Singapur genehmigt werden.

American Club heuert Verstärkung an. Der US-amerikanische P&I Club hat seine Zeichnungs- und Sachverständigenteams in New York ausgebaut. Die Managementfirma des Clubs, Shipowners Claims Bureau, hat Colin Snell und Tony Smith als neue Vice Presidents eingestellt. Snell, der zuvor für den UK sowie den Standard Club tätig war, wird als Underwriter tätig sein, Smith als Sachverständiger.

RaetsMarine wird Teil eines Konzerns

Der niederländische Assekuradeur RaetsMarine wird Teil der britischen Amlin-Gruppe.

Mit dem Erwerb des in Rotterdam ansässigen Zeichnungsagenten will Amlin seine Aktivitäten im Festprämien-P&I-Geschäft international ausbauen. RaetsMarine gilt als Spezialist in dieser Sparte und wird von den Briten schon seit Jahren mit Risikokapazitäten für das Geschäft versorgt.

Amlin bezahlt eigenen Angaben zufolge 50 Mio. US\$ – je zur Hälfte in bar und in Aktien – für den niederländischen Zeichnungsagenten mit seinen 130 Mitarbeitern in Rotterdam, Singapur, London und Paris. Zuzüglich werde abhängig vom Ergebnisverlauf im Seekasko- sowie dem Warentransportgeschäft bei Raets in den zurückliegenden drei Jahren ein Zuschlag von bis zu 15 Mio. US\$ gezahlt, hieß es. Raets soll innerhalb der Amlin-Gruppe als Kompetenzzentrum für Festprämien-P&I-Deckung

ausgebaut werden – unter Führung des bisherigen Geschäftsführers Folkert Strengholt.

In den vergangenen Jahren hat das Angebot an kommerziellen Haftpflichtdeckungen für Reedereien stark zugenommen. Große Transportversicherer wittern erhebliche Chancen in dem Sektor. „Es gibt einen weiteren Anstieg von Schiffseignern,

die auf der Suche nach Festprämienangeboten sind und sich von den traditionellen Deckungen der Gegenseitigkeitsvereine abwenden“, konstatiert Amlin.

Bei den großen P&I Clubs, die die Risiken nach dem Gegenseitigkeitsprinzip versichern, drohen den Reedern je nach Schadensverlauf Nachschussforderungen sowie Ablösezahlungen (Release Calls) bei einem Clubwechsel. Die 13 großen Clubs der International Group dominieren aber nach wie vor mit einem geschätzten Marktanteil von über 90 Prozent an der Weltflotte.



Neue Deckung für Heuer-Ausfall

Der britische Versicherungsmaker Seacurus hat ein neues Produkt zur Heuerfortzahlung für Seeleute im Falle einer Reedereinsolvenz aufgelegt.

Die Deckung CrewSeacure bietet Entschädigungen bis zu einem Limit von 10 Mio. US\$ für Unterhaltskosten, Rückführung ins Heimatland und Lohnfortzahlung bis zu sechs Monaten für Seeleute, teilte die Firma mit. Reedereien könnten damit den Pflichten nachkommen, die sich aus der im August in Kraft tretenden Maritime Labour Convention 2006 ergeben, so Seacurus. Mit dem Übereinkommen werden alle wesentlichen Arbeits- und Sozialvorschriften in der Schifffahrt zusammengeführt.

Seacurus übernimmt bei dem neuen Produkt die Rolle des Zeichnungsagenten. Als Kapazitätsgeber

fungierten britische Firmen und Versicherungssyndikate mit Top-Bonitätsbewertung wie Brit Syndicates und Aspen Insurance. Für den Schadensservice sei der britische Dienstleister Thomas Miller Claims verantwortlich.



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

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

PROBLEM: Plastikmüll auf dem Meeresboden.



Müll im Meer – Ausstellung im GEOMAR-Aquarium

Immer größere Mengen an Plastikmüll belasten die Ozeane und die Küsten weltweit. Im Aquarium am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel ist eine Wanderausstellung zur Herkunft und zu möglichen Auswirkungen der Plastikmüllflut zu sehen.

Ob Wasserflasche, Einkaufstüte oder Trinkbecher: Plastik ist praktisch, billig, haltbar und deshalb aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. Doch das ist gleichzei-

tig ein Problem. Denn viele Kunststoffprodukte landen nach einmaligem Gebrauch auf dem Müll. Dort verrotten sie nicht, sondern belasten für Jahrhunderte die Umwelt. Ein großer Teil dieses Plastikmülls gelangt über Flüsse, nach Überschwemmungen oder gleich direkt ins Meer. Dort sammeln sich Plastikteile mittlerweile zu riesigen Müllteppichen.

Unter dem Motto „Müll im Meer geht uns alle an“ zeigt die von der Meeres-

schutzorganisation „Project Blue Sea“ gestaltete Ausstellung im GEOMAR-Aquarium die Auswirkungen des Wohlstandsmülls auf das Ökosystem Ozean. Großformatige Ausstellungstafeln, Müllfundstücke, Video- und Bilddokumentationen und zahlreiche weitere Exponate klären die Fragen, wo die Quellen für die Vermüllung der Meere liegen, woraus der Müll besteht und was jeder Einzelne tun kann, um der Müllflut entgegenzuwirken. www.aquarium-geomar.de

Umweltpakt mit Hamburgs Unternehmen

Im Rahmen der UmweltPartnerschaft erbringen 4.000 Unternehmen freiwillige Umweltleistungen in Hamburg.

Darunter ist auch die Reederei Ahrenkiel. Das Schifffahrtsunternehmen betreibt konsequent die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. So ist man u.a. zu einem Stromlieferanten gewechselt, der einen Mix aus konventioneller und regenerativer Energieerzeugung anbietet, und reduziert die Zahl der Fahrzeuge im Fuhrpark. Papier wird beidseitig bedruckt. www.ahrenkiel.net



INITIATIVE: Zentrale der Reederei Ahrenkiel in Hamburg.

Foto: Ahrenkiel

Antwerpen „Pionierhafen“

Der Hafen Antwerpen hat das technische Beratungsunternehmen DNV beauftragt, Prozeduren fürs Bunkern von Flüssiggas zu entwickeln.

Der Hafen will sich unter den führenden Häfen im Bereich Hamburg-Le Havre positionieren, bevor 2015 die verschärften Emissionsvorschriften in Kraft treten. Hafen-Chef Eddy Bruyninckx erwartet einen zunehmenden Einsatz von LNG insbesondere im Kurzstreckensektor. www.dnv.de



Foto: Dps.fotoatgmail.com | Dreamstime.com

Kreuzfahrtstandort Hamburg prämiert

Das Hamburg Cruise Center (HCC) hat sich auf der Branchenmesse „Cruise Shipping“ im Rahmen eines Gemeinschaftsstands präsentiert.

Dort verlieh das Fachmagazin „Cruise Insight“ seine begehrten Hafenauszeichnungen. Die Nominierungen basieren auf Reedereibewertungen. Erneut bekam der HCC, stellvertretend für den Kreuzfahrtstandort Hamburg, einen Award – und zwar als „Best Turnaround Port Operations 2012“. Die Auszeichnung wurde von Gilly Ashcroft, Direktorin bei Ashcroft & Associates Ltd, übergeben. Bewertet wurden die Anbindung



REISEZIEL: Die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere in Hamburg wächst.

Foto: mediaserverhamburg.de

an einen Flughafen, das Straßenverkehrsnetz, die vorhandenen Hotelkapazitäten, die touristische Vielfalt der Stadt und nicht zuletzt auch die Abfertigung von Schiff, Passagieren und Gepäck.

www.hafen-hamburg.de

Vortragsreihe über Gefahren aus dem Ozean



Foto: GEOMAR

ERDBEBENDETEKTOR: Ozeaneseismometer-Einsatz an Bord der „Sonne“

Renommierte Experten aus dem GEOMAR und anderen Institutionen beteiligen sich an einer öffentlichen Vortragsreihe in Kiel.

Dabei geht es u.a. um Seebeben. Außer am 9. Mai finden die Vorträge an jedem Donnerstag um 18 Uhr im Audimax der Uni Kiel (Hörsaal A) statt. Die Reihe leitet das Schwerpunktthema „Dangerous Ocean“ im Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“ ein. www.geomar.de

„Kon-Tiki“ in die USA

Filmfloß huckepack: Die „Kon-Tiki“ wurde via Bremerhaven umgeschlagen.

Mit dem Start des Kinofilms „Kon-Tiki“, in dem es um die Expedition Thor Heyerdahls über den Pazifik geht (s. S. 56), wurde der Nachbau des legendären Balsafloßes am Autoterminal der BLG in Bremerhaven umgeschlagen. Die „Kon-Tiki“ kam mit dem Schiff „Autoracer“ aus Norwegen und ging mit dem 228 Meter langen Auto-Carrier „Mignon“ der schwedischen Reederei Wallenius in die USA. Trotz Palmendach, Balsaholz und Sonnenschein kamen am Autoterminal allerdings aufgrund der winterlichen Kälte keine Südseegefühle auf. www.blg.de



HAUPTDARSTELLER: „Kon-Tiki“ am Autoterminal der BLG in Bremerhaven.

Foto: BLG Logistics

Nachhaltig auf Kurs

AIDA Cruises hat seinen neuen Nachhaltigkeitsbericht „AIDAcare“ vorgelegt. Effizienz und Umweltschutz stehen ganz oben auf der Agenda. Bemerkenswertes Ergebnis: Kreuzfahrtpassagiere sind bei den Rostockern inzwischen auf Drei-Liter-Schiffen unterwegs.

Wachstum verpflichtet. Die Rostocker Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises blickt nicht nur auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurück, sondern führt auch ihr Nachhaltigkeitsengagement konsequent fort. Zum Erstanlauf des jüngsten Flottenmitgliedes „AIDAstella“ in Hamburg hat das Kreuzfahrtunternehmen Mitte März den Nachhaltigkeitsbericht „AIDA cares“ 2013 vorgestellt.

Das neue Schiff dokumentiert zugleich die Fortschritte in Sachen Umwelt. So verfügt die „AIDAstella“ als erstes Schiff der Flotte über eine hochmoderne Anlage zur Be-

handlung von Ballastwasser. Durch die Aufbereitung wird verhindert, dass sich Mikroorganismen über ihre angestammten Gewässer hinaus verbreiten können. „Dies ist ein weiterer wichtiger Beitrag zum Schutz von sensiblen Ökosystemen“, sagt Monika Griefahn, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA Cruises.

Bereits seit 2007 dokumentiert AIDA Cruises sein Engagement im jährlich erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht. Dieser orientiert sich am Leitfaden der Global Reporting Initiative (GRI) und wurde in diesem Jahr erstmals in Zusammenarbeit mit der B.A.U.M. Consult GmbH erstellt.

Nur drei Liter auf 100 Kilometer

Seit Mai 2012 verantwortet Griefahn, Greenpeace-Mitbegründerin und ehemalige Umweltministerin von Niedersachsen, als Direktorin für Umwelt und Gesellschaft das Nachhaltigkeitsengagement von AIDA

Foto: AIDA Cruises

VERPFLICHTUNG:
Die Passagiere wollen eine intakte Natur erleben.

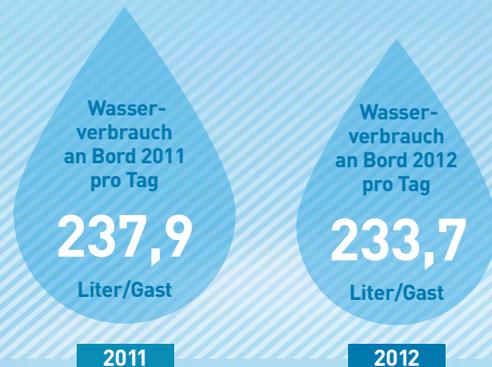
Aufbereitung für Recycling

Ein immer größerer Teil der Abfälle (2012: 9.328 t von insgesamt 34.631 t) wird recyclingfähig entsorgt.



Wasserverbrauch

Pool, Dusche, Toilette, Trinkwasser – rund 70 Prozent des verbrauchten Wassers stammen aus dem Meer.



Cruises. Ihre Bilanz: „2012 konnten wir in vielen Bereichen wichtige Fortschritte erzielen. Der Treibstoffverbrauch der AIDA-Flotte sank im Vergleich zum Vorjahr pro Unterbett und Tag um weitere 3,7 Prozent. Unsere Schwefelemissionen haben wir um 17 Prozent reduziert, und mit der neuen Ballastwasserbehandlungsanlage auf ‚AIDAstella‘ erfüllen wir bereits heute von der IMO angestrebte Standards.“

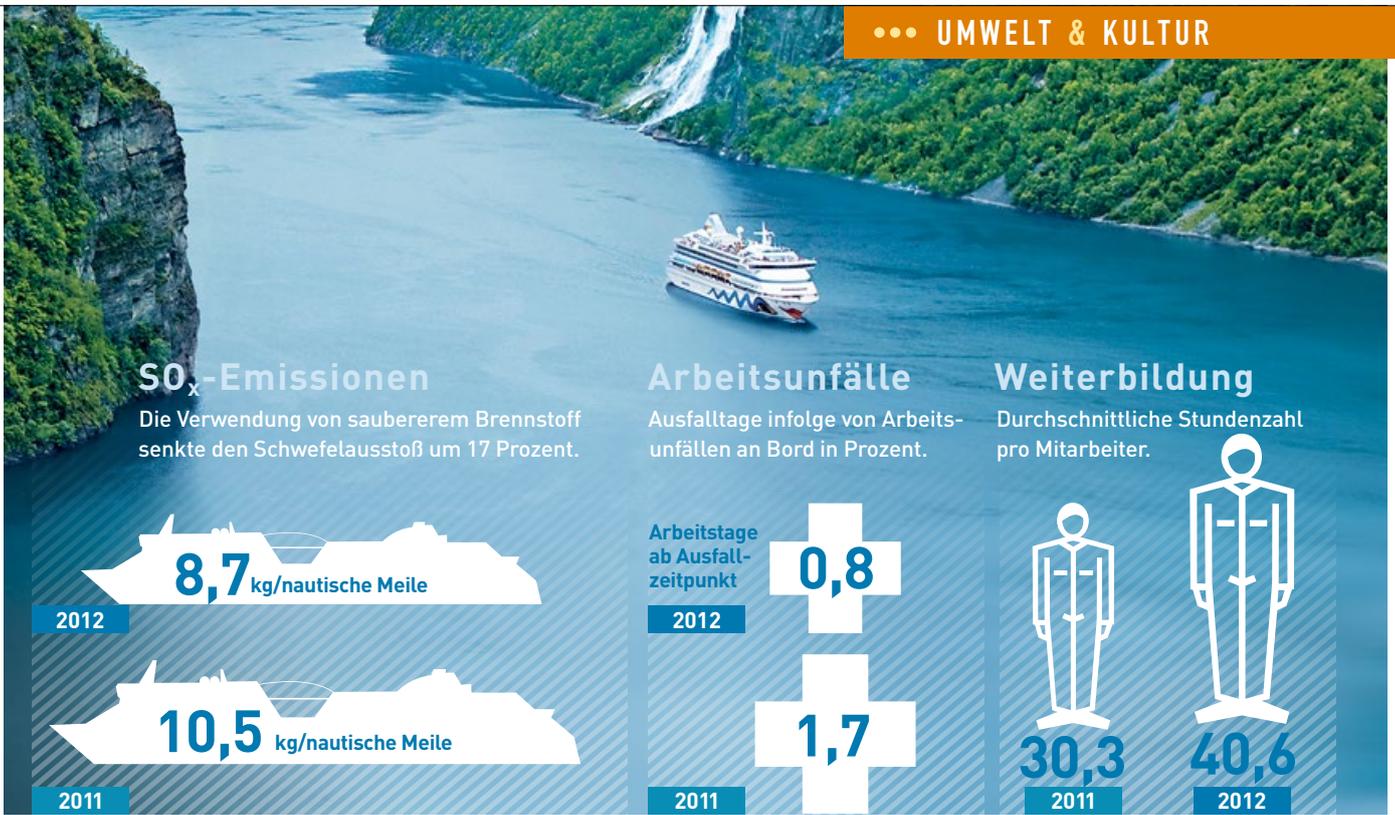
Außerdem arbeite man mit Hochdruck an einem ganzheitlichen Filterkonzept für die Schiffe. Ein AIDA-Schiff verbraucht im Durchschnitt pro Person nur 3 Liter Treibstoff auf 100 Kilometern Fahrt. Das haben Experten des Germanischen Lloyd Ende 2012 in einem unabhängigen Gutachten bestätigt. Seit 1990 hat das Unter-

nehmen den Treibstoffverbrauch seiner Flotte um 70 Prozent gesenkt.

Hybridbarge im Hafen

Doch nicht nur während der Fahrt lässt sich Treibstoff sparen: „40 Prozent ihrer Betriebszeit verbringen AIDA-Schiffe in einem Hafen. Wenn man sich das vor Augen hält“, so Griefahn, „wird deutlich, wie notwendig die →





➔ Bereitstellung umweltfreundlicher Lösungen zur Energieversorgung in Häfen zur Verbesserung des Klimaschutzes ist. Bereits heute sind alle Schiffe der AIDA-Flotte, die ab 2007 in Dienst gestellt wurden, für den Einsatz von Landstrom vorbereitet. Als Alternative zum Landstrom hat AIDA Cruises 2012 mit der LNG Hybrid Barge ein zukunftsweisendes Pilotprojekt zur umweltfreundlichen und flexiblen Stromversorgung durch Flüssiggas (LNG) während der Liegezeit im Hamburger Hafen auf den Weg gebracht.

Auch mit der nächsten Schiffsgeneration setzt AIDA Cruises konsequent seinen Weg als Vorreiter in der Nutzung von modernsten, ressourcensparenden Technologien fort. Die neuen Schiffe, die 2015 und

2016 in Dienst gestellt werden, verfügen über sogenannte Dual-Fuel-Motoren und können im Hafen bei entsprechender Verfügbarkeit ebenfalls mit Flüssiggas betrieben werden.

Spritsparender Luftteppich

Als weltweit erste Kreuzfahrtschiffe wird die neue AIDA-Schiffsgeneration, die bei Mitsubishi in Japan entsteht, außerdem mit der sogenannten MALS-Technologie (Mitsubishi Air Lubrication System) ausgestattet sein. Dieses System lässt die Schiffe künftig auf einem Luftblasenteppich gleiten. So wird der Reibungswiderstand verringert, Antriebsenergie gespart und der Treibstoffverbrauch um sieben Prozent verringert.

Der Nachhaltigkeitsbericht mit umfassenden Informationen zum Engagement für Umwelt und Gesellschaft von AIDA Cruises enthält zahlreiche Daten und Fakten. So kann die Kreuzfahrtreederei vermelden, dass die Recyclingquote beim Müll 2012 gegenüber dem Vorjahr von 21 auf 27 Prozent gesteigert werden konnte – angesichts von insgesamt fast 35.000 Tonnen Abfall ein wichtiger Erfolg.

Auch für die Mitarbeiter engagieren sich die Rostocker. Ihre Zahl legte um 17 Prozent auf über 5.800 zu. Die Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung stieg um ein Drittel – die Ausfallquote durch Arbeitsunfälle (einschließlich Bagatelverletzungen) dagegen halbierte sich.

www.aida.de/aidacares



ANSTRICH: Der Unterwasseranstrich auf Silikonbasis reduziert die Reibung.



VERANTWORTUNG: Monika Griefahn ist bei AIDA für Umweltfragen zuständig.

Fotos: AIDA Cruises

ECCSS

International Conference

Emission Control for Seagoing Ships

New engine optimization technologies - Advanced emission control concepts - Intelligent upgrade solutions

26 – 28 June 2013 | Grand Elysée Hamburg, Germany

Gain insight into latest solutions and best practice for IMO Tier III compliance

News on regulations and certifications • SCR system application towards Tier III • EGR application strategies • Complex design for scrubber technologies • Alternatives: LNG and hybrid solutions

With contributions from the following companies:

- FEV Motorentechnik GmbH, Germany
- AVL List GmbH, Austria
- Rolls-Royce, Norway
- Deltamarin Ltd, Finland
- Scandlines Danmark A/S, Denmark
- Wärtsilä Switzerland Ltd., Switzerland
- Germanischer Lloyd SE, Germany
- IACCSEA, United Kingdom
- Johnson Matthey, United Kingdom
- HUG Engineering AG, Switzerland
- H+H GmbH, Germany
- Wärtsilä Moss AS, Norway
- Yarwil AS, Norway
- Couple Systems GmbH, Germany
- Shell Deutschland Oil GmbH, Germany

Featuring information and case studies on the following subjects:

- Industry Drivers: Latest news about **IMO MARPOL ANNEX VI, Tier III**
- Identify how latest developments in **SCR Systems** enable to meet Tier III
- Explore newest improvements in **scrubber systems** and how to apply them
- Discover alternatives: **LNG fuel** and hybrid technologies for radical **emission reduction**
- Greenhouse Gas: GAIN an insight into **IMO's EEDI scheme** and how to enhance energy efficiency

Highlight speakers:



Oskar Levander
Vice President Innovation,
Engineering & Technology,
Marine, **Rolls-Royce**



Herbert Römich,
Managing Director, SCR – Systems
Department, **H+H Umwelt & Industrietechnik GmbH**



Joonatan Haukilehto,
M.Sc. (Nav. Arch.), Deputy
Manager R&D,
Deltamarin Ltd.



Gernot Graf, Dipl. Ing.,
Manager Development Commercial
and Large Engines,
AVL List GmbH

For further information

please contact us on
+49 (0)30 20 91 32 74 or email
eq@iqpc.de

Interactive Workshop Day | Friday, 28 June 2013

A | Challenges in scrubber applications **B** | Retrofitting SCR technologies

www.ships-emission-control-ecss.com



BLICKWINKEL: Tiere wie diese etwas unhöfliche Robbe gehören zu den Stars von „Die Nordsee – unser Meer“.

Kino mit Meerblick

Maritime Themen machen in diesem Frühjahr im Kino Furore. Gleich drei Filme widmen sich den Schönheiten der Natur und den Herausforderungen für Forschungreisende. Text: Hanns-Stefan Grosch

Es müssen nicht immer durchgeknallte Karibik-Piraten sein: Elbe, Nordsee und eine waghalsige Expedition liefern Kinobesuchern Stoff für die Auseinandersetzung mit dem nassen Element.

In „Die Elbe von oben“ hat Regisseur Marcus Fischötter den Strom aus einer einzigartigen Perspektive in Szene gesetzt: spektakuläre Luftaufnahmen vom zweitlängsten Fluss Deutschlands, aufgenommen mit der modernsten Helikopterkamera der Welt. Gezeigt werden nur die 250 Kilometer von Schnakenburg bis Cuxhaven: Tiere und Menschen, deren Leben eng mit dem Strom verbunden ist.

„Die Nordsee – unser Meer“ zeigt die atemberaubende Schönheit des Weltnaturerbes. Der trockene Humor von Kommentator Axel Prahl weckt so auch im jüngeren Publikum das Interesse und die Faszination für diese Landschaft mit ihrer Flora und Fauna. Die Kamera fängt einzigartige Momente im 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.

Am spektakulärsten ist aber zweifellos „Kon-Tiki“, der teuerste Film, der je in Nor-

wegen entstand. Er heißt nach dem Floß, auf dem der junge Forscher Thor Heyerdahl 1947 die Weiten des pazifischen Ozeans überquerte – mit ungewissem Ausgang.

Ein großes Abenteuer

Die riskante Forschungsreise ist für den Norweger die einzig reale Chance, seine revolutionäre Theorie zu beweisen: Polynesien wurde vor 1.500 Jahren zuerst – und zwar genau mit einem solchen Floß – von Südamerika aus besiedelt. Damit stellt er sich nicht nur gegen die gesamte Fachwelt, Heyerdahl setzt sein Leben aufs Spiel – und seine große Liebe. ...



Die Nordsee – unser Meer

Story. Die Kinoproduktion von Doclights, NDR Naturfilm und polyband Medien zeigt die atemberaubende Schönheit der Nordsee. Es geht um die Natur selbst und um deren Bewohner, die, wie beispielsweise der Morschusochse und der Walhai, jeglicher Zeit entrückt scheinen

Special. Spektakuläre Aufnahmen, gelungene Auswahl: Der Film macht neugierig auf eine Begegnung mit einem Naturwunder, das es sich zu entdecken lohnt. Der launige Kommentar, gesprochen von Axel Prahl (u.a. „Tatort“), lockert die Sache auf.

Dauer: 90 Minuten.



Kon-Tiki

Story. Fast 8.000 Kilometer lang segelt Heyerdahl auf dem primitiven Floß zusammen mit einer fünfköpfigen Crew und einem

Papagei über das offene Meer.

Special. Sämtliches Meeresgetier entstand im Computer. Dazu gehören auch mehrere Weiße Haie, wovon einer – zumindest im Film – das Ende von Papagei Lorita besiegelt.

Akteure Der Schauspieler Pål Sverre Hagen, der Thor Heyerdahl verkörpert: „Das war eine große Ehre und Herausforderung für mich, denn Thor ist eine Ikone bei uns in Norwegen.“



Dauer: 113 Minuten.



ENTBEHRUNG: Helden der Pazifik-Expedition.

Elbe von oben



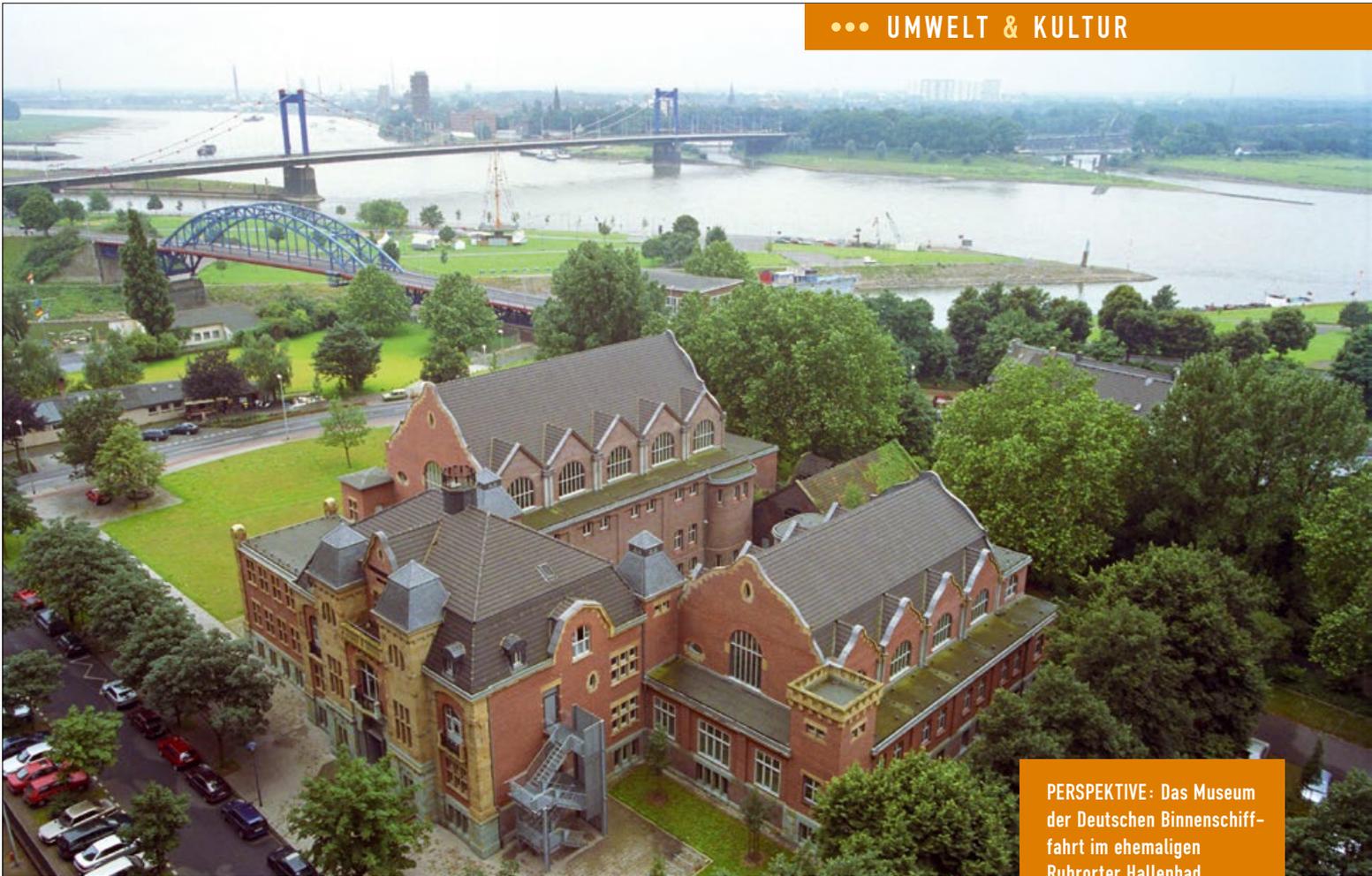
EINDRUCK: Der Strom auf dem Weg zum Meer.

Inhalt. Mit epischer Musik untermaltes filmisches Porträt der Unterelbe und der Menschen und die Tiere, die von und an ihr leben.

Special Die Aufnahmen entstanden per Hochleistungskamera vom Helikopter aus.

Dauer: 93 Minuten.





PERSPEKTIVE: Das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt im ehemaligen Ruhrorter Hallenbad.



Schiffer in Rheinkultur

In der Ruhrpottmetropole Duisburg ist das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt verankert. Es bietet: Technik. Geschichte. Erleben! Text: Petra Scheidt

„Ja, wer im Duisburger Hafen vor Anker geht, der fühlt sich vom Atem der Welt umweht,

und fühlt sich zuhaus' und kehrt ein, zu Duisburg, in Duisburg am Rhein.“

Wenn der Shanty-Chor der Duisburger Wasserschutzpolizei seinen Hafen besingt, schwingt jede Menge Stolz mit. Zu Recht: Mit einer Ausdehnung von mehr als zehn Quadratkilometern und 22 Hafenecken ist der Duisburger Hafen Europas größter Binnenhafen. Rund 114 Millionen Tonnen werden hier jedes Jahr umgeschlagen. Im paneuropäischen Wasserstraßennetz ist er der Hinterlandhub für Seehäfen wie Amsterdam und Hamburg.

Mehr als 300 Reedereien sind hier angesiedelt, darunter auch Seereedereien wie Bacoliner. Für Besucher der Niederrheinmetropole ist darum eine Hafentour ein Muss: Vom Innenhafen geht es den Fluss hinab zur Mündung von Rhein und Ruhr in die 300 Jahre alte Schifferstadt Ruhrort, Keimzelle der Hafengeschichte und passenderweise Sitz des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt.

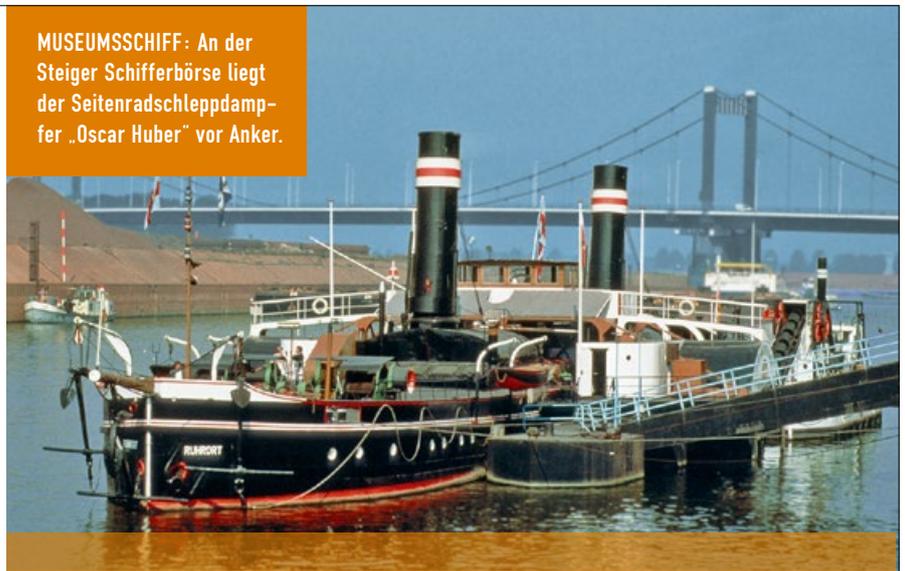
„Als Hauptumschlagort der Region für Kohle und Erz wurde Ruhrort Ende des 19. Jahrhunderts eine sehr reiche Stadt“, sagt Museumsleiter Dr. Weber. An diese Blütezeit erinnert noch das komplett renovierte Jugendstilhallenbad von 1910, in dessen imposanten Hallen das Binnenschiffahrts-

Foto: Dr. John Becker



ORIGINAL: Das Museum ist stolz darauf, seinen Besuchern eine echte Tjalk von 1913 präsentieren zu können – die „Goede Verwachting“.

MUSEUMSSCHIFF: An der Steiger Schifferbörse liegt der Seitenradschleppdampfer „Oscar Huber“ vor Anker.



museum untergebracht ist. Auf drei Etagen und insgesamt 2.500 Quadratmetern Ausstellungsfläche wird dem Besucher die westeuropäische Binnenschiffahrtsgeschichte von ihren Anfängen bis heute geboten. Der Fokus liegt aber auf der niederrheinisch-niederländischen Schiffahrtsgeschichte des 19./20. Jahrhunderts, erklärt Dr. Weber.

Im „Herrenschwimmbad“

Die Ausstellung gibt einen Überblick über Fortbewegungstechniken auf Flüssen und Seen vom Einbaum bis zum modernen Schubverband. Historische Buddelschiffe und maßstabsgetreue Dioramen werden hier ebenso gezeigt wie Schiffe in voller Lebensgröße. So befindet sich im Zentrum der Halle die Tjalk „Goede Verwachting“, ein originaler Lastensegler von 1913. Sie repräsentiert den Schiffstyp, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Rheinpanorama prägte. Das Untergeschoss ist der Entwicklung von Umschlagtechniken gewidmet. Zu sehen sind alltagstypische Gegenstände aus der Zeit, in der das Löschen der Ladung noch zeitintensive Handarbeit war. Große Schautafeln mit historischen Fotos erweitern das Bild. Auch ein originaler Greifer, wie er zu der Verladung von Metallschrott benutzt wurde, ist hier ausgestellt. Das vorläufige Ende der Zeitreise wird von Modellen zu modernen Löschetechniken (z. B. Containerumschlag) eingeleitet.

„TEU – Story“ in der Halle der Damen

Weitere wichtige Themen der Dauerausstellung sind das Leben und Arbeiten an Bord, das soziale Umfeld sowie der Alltag

der Schiffer und ihrer Familien. Personenschiffahrt und Rheinromantik werden dabei genauso unter die Lupe genommen wie die Arbeit im Hafen und die Regionalgeschichte. Die Highlights: das sogenannte Spielschiff „Hermann“, der begehbare Nachbau eines Binnenschiffes, und das Projekt „TEU – Story“ (für Twenty-foot Equivalent Unit) in einem Container am anderen Ende der Halle. Ein Film der Technischen Hochschule Düsseldorf zeigt in einer eindrucksvollen zehnminütigen Dokumentation einen Tag im Duisburger Containerhafen.

Im Innenhof liegt das womöglich älteste Bilge-Entölschiff der Welt, die „Bibo 2“. Und nach einem kleinen Spaziergang den Leinpfad hinab können die drei Schiffe des Museums besichtigt werden: Nahe der Steiger Schifferbörse liegt, zusammen mit dem 130 Jahre alten Eimerketten-dampfbagger „Minden“ und dem 1922er Kranschiff „Fendel 147“, der einzige noch erhaltene Seitenradschleppdampfer vom Rhein, die „Oscar Huber“, vor Anker.

Das Museum veranstaltet außerdem Filmnächte mit unveröffentlichtem Material aus dem Archiv. Darüber hinaus gibt es sonntags öffentliche Führungen für nur einen Euro zusätzlich zum Eintrittspreis. Auch an die Kleinen hat man gedacht: Gleich zwei kindgerechte Museumsführungen sind im Programm.

„Ich kann, ohne rot zu werden, behaupten, dass wir ein absolutes Highlight für die Region darstellen. Wer den Puls des Ruhrgebiets und Duisburgs einmal spüren möchte, sollte uns besuchen“, empfiehlt Museumschef Dr. Weber



Das nächste Mal gehen wir im Schiffahrtsmuseum in Göteborg vor Anker.



Fotos: Binnenschiffahrtsmuseum

EINDRUCK: Ein Blick von der Galerie auf die Dauerausstellung in der ehemaligen Herrenschwimmhalle.



Museum der Deutschen Binnenschiffahrt

ADRESSE

Apostelstraße 84, 47119 Duisburg

ÖFFNUNGSZEITEN

Montag: geschlossen

Dienstag – Sonntag: 10 – 17 Uhr

EINTRITT

Erwachsene: 4,50 €, ermäßigt: 2 €

Familienkarte I = 1 Erwachsener + Kind(er):

5,00 €; Familienkarte II = 2 Erwachsene +

Kind(er): 10,00 €; Gruppen ab 15 Personen:

3,50 € pro Person

Neue Schiffe



LINDAUNIS

IMO-NUMMER	9483334
REEDEREI	Brise Schifffahrts GmbH, Hamburg
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	06/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	10.585 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	12.850 TDW
LADEKAPAZITÄT	1036 TEU
WERFT	Jiangdong, Wuhu (CHN)
LÄNGE	151,72 Meter
BREITE	23,50 Meter
TIEFGANG	8,50 Meter
MOTOR	MAN-B&W 8L48/60B
LEISTUNG	9.600 kW
GESCHWINDIGKEIT	19,3 kn
KLASSE	Bureau Veritas



BRUNO SCHULTE

IMO-NUMMER	9477787
REEDEREI	Thomas Schulte, Hamburg
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	40.542 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	49.842 TDW
LADEKAPAZITÄT	4250 TEU, 698 Reefer
WERFT	Jiangsu New Yangzijang (CHN)
LÄNGE	261,06 Meter
BREITE	32,25 Meter
TIEFGANG	11 Meter
MOTOR	MAN-B&W 8K90MC-C
LEISTUNG	36.560 kW
GESCHWINDIGKEIT	24,4 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd

UTHÖRN

CHARTERNAME	BBC Vesuvius	TYP	Schwertgutfrachter	BREITE	22 Meter
IMO-NUMMER	9508471	TONNAGE	8.255 BRZ	TIEFGANG	7,20 Meter
REEDEREI	Briese Schifffahrt	TRAGFÄHIGKEIT	9.310 TDW	MOTOR	MaK 7M43C
CHARTERER	BBC Chartering	LADEKAPAZITÄT	660 TEU	LEISTUNG	7.000 kW
FLAGGE	Antigua & Barbuda	WERFT	Tianjin, Xingang (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	16,5 kn
ABLIEFERUNG	12/2012	LÄNGE	125,30 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd





HS ROSSINI

CHARTERNAME	Niledutch Leopard	TYP	Containerschiff	BREITE	32,20 Meter
IMO-NUMMER	9565338	TONNAGE	39.753 BRZ	TIEFGANG	12,50 Meter
REEDEREI	Hansa Treuhand, Hamburg	TRAGFÄHIGKEIT	46.020 TDW	MOTOR	Wärtsilä 6RT-flex82C
CHARTERER	Nile Dutch Afrika Line	LADEKAPAZITÄT	3.405 TEU, 539 Reefer	LEISTUNG	26.160 kW
FLAGGE	Malta	WERFT	Rongcheng, Shenfei (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	22,3 kn
ABLIEFERUNG	03/2012	LÄNGE	228,19 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd

SANTA INES

IMO-NUMMER	9444854
REEDEREI	Hamburg Süd
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	06/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	86.601 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	93.430 TDW
LADEKAPAZITÄT	7.800 TEU, 1.600 Reefer
WERFT	Daewoo, Geoje (ROK)
LÄNGE	299,95 Meter
BREITE	42,80 Meter
TIEFGANG	13,50 Meter
MOTOR	Wärtsilä 8RT-flex96C
LEISTUNG	41.180kW
GESCHWINDIGKEIT	22,2 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd



Fotos: Hasenpusch





Foto: Christoph Papsch

ANSPRECHPARTNER:

Pfarrer Holtgreve an Bord der „Europa“.

nen jeder teilnehmen kann, egal welcher Konfession“, beschreibt der Priester seine Aufgaben an Bord. „Wie auch an Land gibt es hier ein Wort zum Sonntag, das ich mir überlege und das dann im Bord-TV übertragen wird.“ Der Geistliche steht den Menschen an Bord sehr nah und erfährt in Gesprächen oft viel Persönliches. „Das liegt sicherlich an der besonderen Atmosphäre auf dem Schiff“, sagt er. „Ich spüre hier eine große Offenheit und Vertrautheit zwischen den Passagieren – vielleicht, weil man sprichwörtlich in einem Boot sitzt. Das ist zu Hause im Alltag eben nicht so.“

Zu festen Gesprächszeiten steht der Pfarrer den Gästen an Bord zur Verfügung. „Da kommt aber eigentlich nie jemand“, sagt er. „Das hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass geguckt und gesagt wird: ‚Oh, da geht jemand zum Pfarrer, der hat sicherlich Probleme.‘“

Viele Gespräche entstünden deshalb eher nebenbei beim Small Talk, zum Beispiel im Aufzug auf dem Weg zum Lido-Deck, so Holtgreve. „Die Menschen haben große Sehnsucht nach einem Gesprächspartner. Als Bordgeistlicher gehe ich bewusst auf diese Menschen zu.“ Holtgreve ist seit knapp vier Jahren Krankenhausseelsorger im Wittener Marien-Hospital. Auch dort versteht er seine Aufgabe konfessionsübergreifend: „Gott ist der gleiche. Er hat bloß einen anderen Namen.“ Im Mai taucht er wieder in eine andere Welt ein. Er ist mit der „MS Astor“ unterwegs und hofft, dabei die Taufe der „Europa 2“ im Hamburger Hafen mitzerleben. ...

Ökumene an Bord



Der katholische Pfarrer Winfried Holtgreve kümmert sich auf Kreuzfahrtschiffen um das Seelenheil der Passagiere. Text und Fotos: Christoph Papsch

Winfried Holtgreve aus Witten ist seit 32 Jahren katholischer Priester – und wird im September als Geistlicher an Bord der neuen „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten mitfahren. Auf deren Schiff „Europa“ war er bereits 2011 im Einsatz.

Holtgreve stellt seinen jährlichen Urlaub für die „gute Sache“ zur Verfügung. „Ich bin an Bord mit Menschen in Kontakt, das ist doch wunderbar. Ich kann mir nicht vorstellen, in meinem Urlaub drei Wochen am Strand zu liegen und nur die Sonne zu genießen. Das ist einfach nicht

mein Ding“, beschreibt Winfried Holtgreve seine Motivation.

Beim Auslandssekretariat der Bischofskonferenz in Bonn werden die Einsätze der Priester vergeben. Mit etwas Glück hatte es Winfried Holtgreve 2011 auf die „Europa“ geschafft und begleitete die Gäste für 15 Tage auf der Reise.

Große Offenheit

„Es sind ja nicht nur Christen an Bord, auch Nichtgläubige möchte ich mit meinem Angebot ansprechen. Deshalb finden ökumenische Gottesdienste statt, an de-

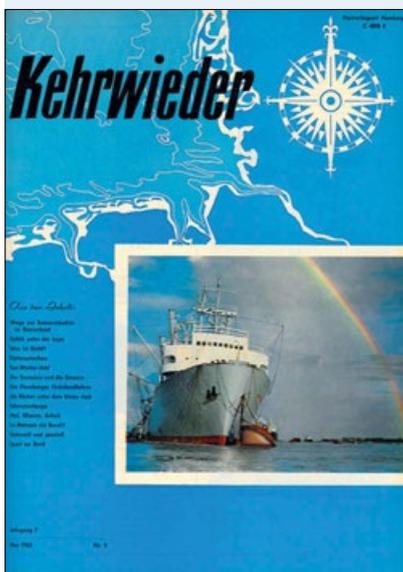


AUSSICHT: Demnächst fährt Winfried Holtgreve auf der neuen „Europa 2“ mit.

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

Vor fünfzig Jahren...

AUS „KEHRWIEDER“ 05/1963



Aus dem Inhalt

Wege zum Seeverständnis
im Binnenland
Politik unter der Lupe
Was ist Geld?
Flottenumschau
See-Wetter-Amt
Der Seemann und die Steuern
Die Flensburger Grönlandfahrer
Als Bäcker unter dem Union Jack
Schmuntzelauge
Mai, Wonne, Arbeit
Ist Matrose ein Beruf?
Rationell und speziell

Von Arbeit, Geld und Wonnen

Nicht nur die Natur, auch die Politik lässt Hoffnung keimen.

Das Maierlebnis des Seemanns wird gepriesen.

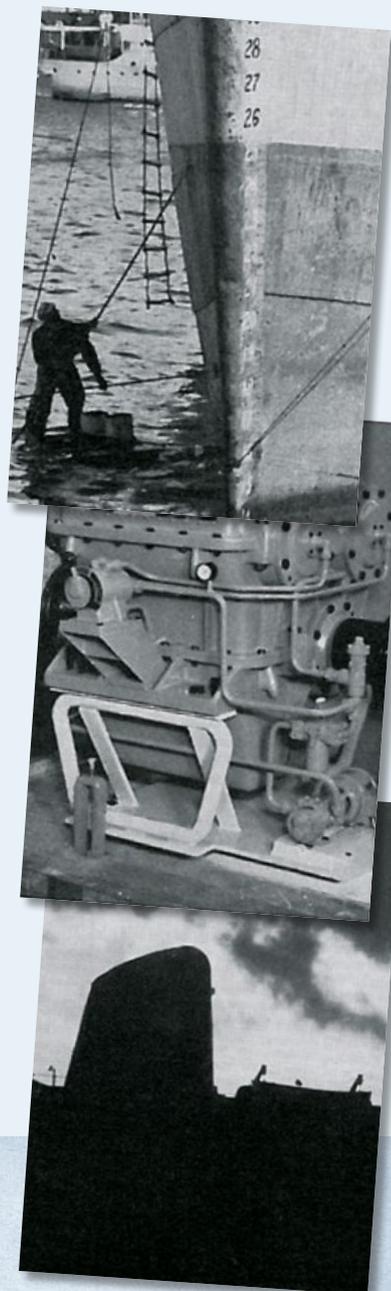
Die Seefahrt sei „eine Gemeinschaftsaufgabe für alle Deutschen und eine ganze Reihe von Wirtschaftszweigen“, aber Deutschland wegen seiner relativ kleinen Küste ein Land mit zwangsläufig binnenländischer Orientierung, moniert der Wachoffizier am Peilkompass. Er merkt dennoch den Ruck durch Bundesregierung, „Fachgremien verschiedener maßgeblicher Seefahrtsinstitutionen sowie Fach- und Berufsverbände“ für die Öffentlichkeitsarbeit an.

Das Weiße Haus und der Kreml verfügen fortan über eine telefonische Direktverbindung. Optimisten schließen daraus auf die beiderseitige Bereitschaft zu einem Übereinkommen. Die Redaktion erklärt ausführlich den schnöden Mammon: In der Stellvertreterfunktion einer Ware mache er den Warentausch überflüssig. Es werden Münzgeld, Banknoten und Giralgeld erklärt, die Rolle der Bundesbank und die Grundlagen der Währungsstabilität. Auch die Steuerpflichten und -rechte des Seemanns werden später erläutert.

Die Hannover-Messe 1963 wird porträtiert. Stadt und Hafen Torontos mit ihrer geostrategischen Lage für Wirtschaft und Handel Kanadas werden eindrucksvoll beschrieben. Es folgen Porträts des Seewetteramtes, des Deutschen Wetterdienstes sowie der Flensburger Grönlandfahrer bis zu ihrem Untergang. Ein Seemann unterm Union Jack erinnert sich an das Flair des einstigen Seemannsheims in der Hamburger „Speckschwartenstraße“, heute ein beliebtes Hotel. Der 1. Mai wird zwischen Arbeit und den Wonnen der Natur besungen, von Letzteren kann der Fahrensmann unter Deck nur träumen.



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



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...

RISKANT: Hier wird hoffentlich niemand vertilgt: Unerwünschte Begegnung beim Schnorcheln vor Palau.



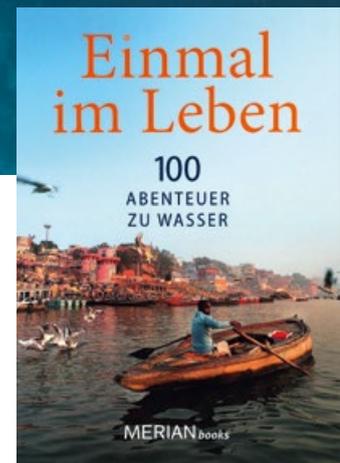
100 Abenteuer zu und unter Wasser



EXOTISCH: Erstes Unterwasserrestaurant der Welt, das „Ithaa“ auf den Malediven (Foto li.).

Diesmal ist der Weg das Ziel – 100 Abenteuer locken Reiselustige auf die schönsten Gewässer der Welt bzw. in deren Tiefen. Neben der Preisklasse und besten Reisezeit spielt auch der Kitzel eine Rolle. Interessenten erfahren den Schwierigkeitsgrad einer Tour.

Nach dem Ampelprinzip sind die Reiseangebote familientauglich (grün), für Abenteurereinsteiger (gelb) und Experten (rot) gekennzeichnet, wobei man auf einer „Experten“-Reise schon mal mit einem Meereskrokodil beim Tauchen rechnen sollte. Für das große Herzklopfen genügt es aber, sich in das Innere von Europas größter Gewichtsstaumauer im Schweizer Kanton Valais zu begeben. In 2.400 Metern Höhe stauen 15 Millionen Tonnen verbauten Betons die Schmelze von 35 Gletschern, das sind 400 Millionen Kubikmeter Wasser. – Die weltweiten Destinationen sind auf einer Karte nummeriert und in einem Register mit Seitenzahl zusammengefasst, unterteilt nach Kreuzfahrt- und Fernreisezielen (Meer vom reinen Vergnügen), Pilger- und Sinnsucherreisen (Wasser für die Seele), Extremerfahrten (Bis an die Grenze), prachtvollen Naturparks



(Schauen, Staunen, Schützen), Tauchparadiesen und Weltumrundungen (Drunter und Drüber), Aktivreisen zu den Bewachern der Naturparadiese (Handeln und Wandeln), aber auch nach dem Aufbruch nach großen und kleineren Spektakeln (Was für ein Spektakel!). Für Reisemuffel gibt es das Abenteuer vor der Haustür (Näher, als man denkt). „Der Traum vom Boot“ als Medium für Urkraft und Einsamkeit setzt den Schlusspunkt.

MERIANbooks: *Einmal im Leben. 100 Abenteuer zu Wasser.* 240 S., Broschur, viele Farbfotos. ISBN: 978-3-8342-1165-1. 24,99 Euro.

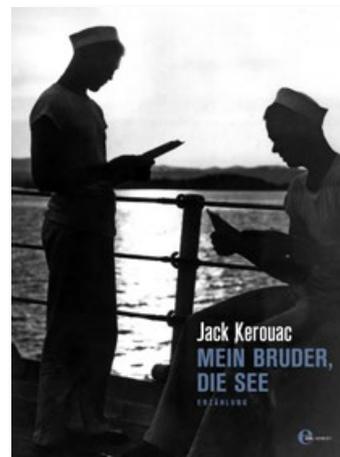
Vorbote des Beatromans

Jack Kerouac trat 1942 in die U.S.-Navy ein und tauschte sich mit seinem Freund Sebastian Sampas bis zu dessen Tod 1944 intensiv und regelmäßig über seine Arbeit auf See aus. Daraus entstand Kerouacs erstes größeres literarisches Werk, „The Sea is my brother“.

Der Handelsmatrose Wesley Martin zieht während eines Landgangs um 1943 mit seinen wechselnden Bekanntschaften durch New York und dessen

Etablissements. Über 50 zeitgenössische schwarz-weiße Meisterfotografien von N. Y. beflügeln die filmisch dicht beschleunigende Geschichte um einen jungen bindungsunfähigen und kaum zielstrebigem Mann, die auch sprachlich-stilistisch gehörig Fahrt aufnimmt.

Jack Kerouac, Michael Mundhenk (Übers.): Mein Bruder, die See. Erzählung. 223 S., gebunden, s/w-Fotos. ISBN: 978-3-94137-880-3. 39,95 Euro



Full speed ahead



Hinrich Lütgens war Ewerführer, bevor er sich 1837 im Hafen Hamburg ansiedelte – der erste Schritt in die internationale Wirtschaftswelt.

Der Band beschreibt die wechselvolle Geschichte des Unternehmens über mehrere Kriege und die Zugehörigkeit zur Hapag-Lloyd AG hinweg bis zum eigenständigen modernen Seeschiffsassistenten-, Schlepp- und Festmacherunternehmen. Mit Fotos und Register der Flotte.

Jan Mordhorst (Red.): 175 Jahre Lütgens & Reimers. 192 Seiten, gebunden. Zahlreiche Fotos. ISBN: 978-3-87743-830-5. 102,00 Euro.

Chronist des Paradieses



Das Dasein der Katalanen ist untrennbar mit der Costa Brava verbunden. In das Leben dringen unbarmherzig die Zeichen und Widersprüche der Zeit ein.

Pla erzählt als Schriftsteller und Journalist mit Liebe zum Detail das Miteinander der Menschen, ihr Scheitern an Land und auf See, das Vordringen von Verderben, das Echo ferner Weltkriege. Eine autobiografische Ode des Chronisten an seine vergangene Heimat.

Josep Pla: Der Untergang der Cala Galiota. Geschichten vom Meer. 148 Seiten, gebunden. ISBN: 978-3-937834-22-1. 19,00 Euro.

Käpt'n Kuddel II



Die Besatzung angelt auf der Suche nach einem Mittagessen ein Seeungeheuer, der Käpt'n kehrt vom Tauchen mit einem Schatz zurück.

Die Freude währt nicht lange, ein Sturm zieht auf, die „Mummel“ kommt nicht ganz ohne Blessuren davon. Zum Glück erweist sich Fiete als echter Matrose und setzt einen professionellen Hilferuf ab. Mit der Rettung kommt eine Riesenüberraschung an Bord ...

Johannes Saurer, Ulrike Albers: Käpt'n Kuddel. Band 2. 48 S., gebunden, für Kinder von 4 bis 6 Jahren. ISBN: 978-3-940138-16-3. 14,90 Euro.

ANZEIGE

Kalender

MAI 2013



Foto: IIF

DEBATTE: Experten in Leipzig.

Geld für den Infrastrukturausbau

Ob Seeschifffahrt, Straßengüterverkehr oder Luftfahrt – ein Problem haben alle Verkehrsträger gemeinsam: Der Ausbau der Transportinfrastruktur hält in vielen Industriestaaten nicht Schritt mit dem Transportaufkommen. Die desolante Lage im Nord-Ostsee-Kanal ist da nur die Spitze des Eisbergs. Auf dem Gipfeltreffen des International Transport Forum – führendes Gremium der OECD-Staaten für Transportthemen – in Leipzig wollen Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft ausloten, wie man Ausbauprojekte effektiver planen und finanzieren kann. Ein Schwerpunkt liegt erwartungsgemäß auf öffentlich-privaten Partnerschaften.

22.-24.05. LEIPZIG
International Transport Forum
2013.internationaltransportforum.org

MAI

06.-10.05. LOS ANGELES (USA)
International Association of Ports
Harbours – World Ports 2013
www.iaph2013.org

07./08.05. LONDON (Großbritannien)
Marine Risk Forum 2013
www.nhstevents.com

08.05. HAMBURG
Aktionstag Schiff
www.faszination-fuer-technik.de

08.05. ROM (Italien)
Mare Forum Italy
www.mareforum.com

09.-12.05. HAMBURG
824. Hafengeburtstag
www.hamburg.de

10.05. LONDON (Großbritannien)
Seatrade Awards 2013
www.seatrade-awards.com

13.-15.05. LONDON (Großbritannien)
International Marine Insurance
Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

14./15.05. DUBROVNIK (Kroatien)
European Manning & Training
Conference
www.informamaritimeevents.com

14./15.05. VALPARAISO (Chile)
Seatrade Latin America
www.latinamerica-cruise.com

14.-16.05. ANTWERPEN (Belgien)
Breakbulk Europe
breakbulkevents.com

14.-17.05. SINGAPUR (Singapur)
Business of Shipping in Asia
www.seatrade-academy.com

16.05. ÅLAND (Finnland)
Åland Maritime Day
www.sjofart.ax

20.05. WASHINGTON (USA)
Mare Forum USA
www.mareforum.com

20./21.05. LONDON (Großbritannien)
Shipbuilding Contract
Management Course
www.lloydsmaritimeacademy.com

20.-24.05. OXFORD (Großbritannien)
The Oxford Bunker Course
www.petrospot.com/events

21./22.05. RIO DE JANEIRO (Brasilien)
OSV Chartering Contract
Management Brazil
www.lloydsmaritimeacademy.com

21./22.05. VALETTA (Malta)
European Maritime Day 2013
<http://ec.europa.eu>

22.05. ISTANBUL (Türkei)
Istanbul Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

22./23.05. DURBAN (Südafrika)
Maximizing Port Capacity
www.acieu.net

22./23.05. NEW YORK (USA)
6th Annual Global Transportation
Conference
www.wolfetrahan.com

22./23.05. PANAMA CITY (Panama)
Global Liner Shipping Americas
Conference
www.informamaritimeevents.com

22.-24.05. LEIPZIG
International Transport Forum
2013.internationaltransportforum.org

22.-24.05. ODESSA (Ukraine)
Black Sea Freight Market & Ports
www.b-forum.com

23./24.05. AMSTERDAM (Niederlande)
Platts European Bunker Fuel
Conference
www.platts.com

23./24.05. KOPENHAGEN (Dänemark)
RORO Shipping Conference
www.informamaritimeevents.com

23.-25.05. IMABARI (Japan)
Bari Ship 2013
www.bariship.com

28.05. HAREN
Küstenfunk
www.pkf-oldenburg.de

28./29.05. ATHEN (Griechenland)
Posidonia Sea Tourism Forum
www.posidoniasetourism.com

29.05. KIEL
Vortrag: Hat der deutsche
Seemann noch eine Zukunft?
www.nautischer-verein-kiel.de

29.05. LEER
Küstenfunk
www.pkf-oldenburg.de

29./30.05. BEIRUT (Libanon)
Trans Middle East
www.transportevents.com

30.05. WILHELMSHAVEN
Vortrag: Entwicklungsplanung
und deren Umsetzung für den
Nord-Ostsee-Kanal
www.nautischerverein-whv-jade.de

Impressum

www.reederverband.de

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

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

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

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

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Holtmann
(Versicherungen)

Anzeigen:
JDB Media GmbH
Daniel Grundmann
Tel.: 040 - 46 88 32 57,
grundmann@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 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-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie:
Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg,
info@58vier.de

Titelbild: Carsten Rehder/
dpa; Stefan Albrecht

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

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

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

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers
wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffas-
sung der Redaktion.

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



Wir machen mit!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE ● ● ●
Seeschifffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder