

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

JUNI 2013

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



SHORT-SEA-VERKEHR KLEINE HAFENRUNDFAHRT | TOURISMUS DER KREUZFAHRTMARKT BOOMT | EUROPA SCHNIEBER-JASTRAM IM INTERVIEW | GARTENSCHAU GRÜNE HÄFEN – IN 80 GÄRTEN UM DIE WELT

SHORT-SEA-VERKEHR

Kleine Hafen- rundfahrt

16



TOURISMUS

Der Kreuzfahrtmarkt boomt – Reedereien setzen bei Neubauten auf Nachhaltigkeit

30

EUROPA

MdEP Schnieber-Jastram im Interview

26

GARTENSCHAU

Grüne Häfen – in 80 Gärten um die Welt

50

ANZEIGE

Von kurzen Strecken, traumhaften Reisen und schönen Gärten



Flexibel, schnell, umweltfreundlich: Der sogenannte Short-Sea-Verkehr verbindet die Häfen eines Kontinents: Kleine bis mittelgroße Containerschiffe bringen die Waren genau dorthin, wo die Abnehmer sie haben wollen – und helfen so, Lkw-Fahrten mit entsprechend hohen Schadstoffemissionen zu vermeiden. Einer dieser modernen Hafen-Hüpfer ist die „OPDR Tanger“, ein **700-TEU-Frachter der auf Short-Sea-Transporte spezialisierten Hamburger Reederei OPDR**. Unser Reporter Christoph Papsch war mit ihr von Lissabon über diverse Zwischenstopps nach Rotterdam unterwegs. Ab Seite 16 lesen Sie seinen Bericht.

Hafenstädte aus einer ganz anderen Warte erleben die Passagiere von Kreuzfahrtschiffen. Urlaub auf dem Meer ist eine Reiseform, die immer mehr Anhänger findet: Im vergangenen Jahr haben über 1,5 Millionen Deutsche eine Seereise unternommen. Märchenhafter Komfort, attraktive Routen, perfektes Entertainment, hohe Umweltstandards: Wie der Markt sich entwickelt und mit welchen neuen Schiffen **Reedereien wie AIDA Cruises und Hapag-Lloyd Kreuzfahrten** bei ihren Gästen punkten wollen, lesen Sie ab Seite 30.

Ebenfalls um Häfen geht es in unserer Geschichte zur **Internationalen Gartenschau in Hamburg-Wilhelmsburg** ab Seite 50: Der Jules-Verne-Roman „In 80 Tagen um die Welt“ diente als Vorlage für einen unterhaltsamen botanischen Streifzug von Hafen zu Hafen – sozusagen „Green Shipping“ im Wortsinn.

Von der Seeschifffahrt zur Schifffahrt auf einem See führt uns der Beitrag über die „Liemba“ ab Seite 56: **Vor 100 Jahren wurde der Dampfer – damals noch als „Goetzen“** – bei der Meyer Werft in Papenburg gebaut und zerlegt per Schiff und Eisenbahn zum Tanganjikasee in Tansania (vormals Deutsch-Ostafrika) transportiert. Dort verrichtet er seitdem im Personenverkehr seinen Dienst. Doch für die alte Dame wird die Sache immer beschwerlicher. Eine Generalüberholung tut not, um das historische Kleinod zu erhalten – der Nachwelt und den Menschen, die auf das Transportmittel „Liemba“ dringend angewiesen sind.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

A handwritten signature in blue ink that reads 'Dirk Max Johns'.

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 06/2013



16



26



30

... WIRTSCHAFT & POLITIK

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PERSONALIEN

Namen und Nachrichten
aus der maritimen Wirtschaft

9 KOMMENTAR

von Ralf Nagel

10 MELDUNGEN

Neues aus den Unternehmen

14 PIRATERIE

Westafrika wird zum neuen Brennpunkt –
wirksame Abwehr weiter gefragt

▶ 16 SHORT-SEA-VERKEHR

Kleine Hafenrundfahrt: Warum Schiffe
wie die „OPDR Tanger“ so wichtig
für den Gütertransport sind

▶ 26 EUROPAPOLITIK

EU-Parlamentarierin Birgit Schnieper-
Jastram (CDU) im Interview

29 SOZIALPOLITIK

Nachlese zum Kirchentag: Diskussion über
Sozialstandards für Seeleute

▶ 30 KREUZFARTEN

Lust auf Meer: Der Kreuzfahrtmarkt
boomt. Die Reedereien punkten verstärkt
mit Nachhaltigkeit

... LOGISTIK & FINANZEN

34 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

36 INFRASTRUKTUR

Ausbaupläne für Indonesiens Häfen

40 TECHNIK

AlSat: Spür-Spirale im All
soll Schifffahrt sicherer machen

42 SCHIFFSFINANZIERUNG

Anleihe: Rickmers-Gruppe
zapft den Kapitalmarkt an

... LOGISTIK & FINANZEN

- 43 FONDS**
VGF-Bilanz • HSH-Nordbank-Deal mit Navios
- 44 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 46 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- ▶ **50 BOTANIK**
Internationale Gartenschau: In 80 Gärten um die Welt
- 54 SERIE**
Maritime Museen, Teil 8: Sjöfartsmuseet in Göteborg
- 56 JUBILÄUM**
100 Jahre „Goetzen“: als dringend überholungsbedürftige „Liemba“ unterwegs auf dem Tanganjikasee
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Frachtschiff-Fan Wolfgang Poddig
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



36



50



56

KRETA

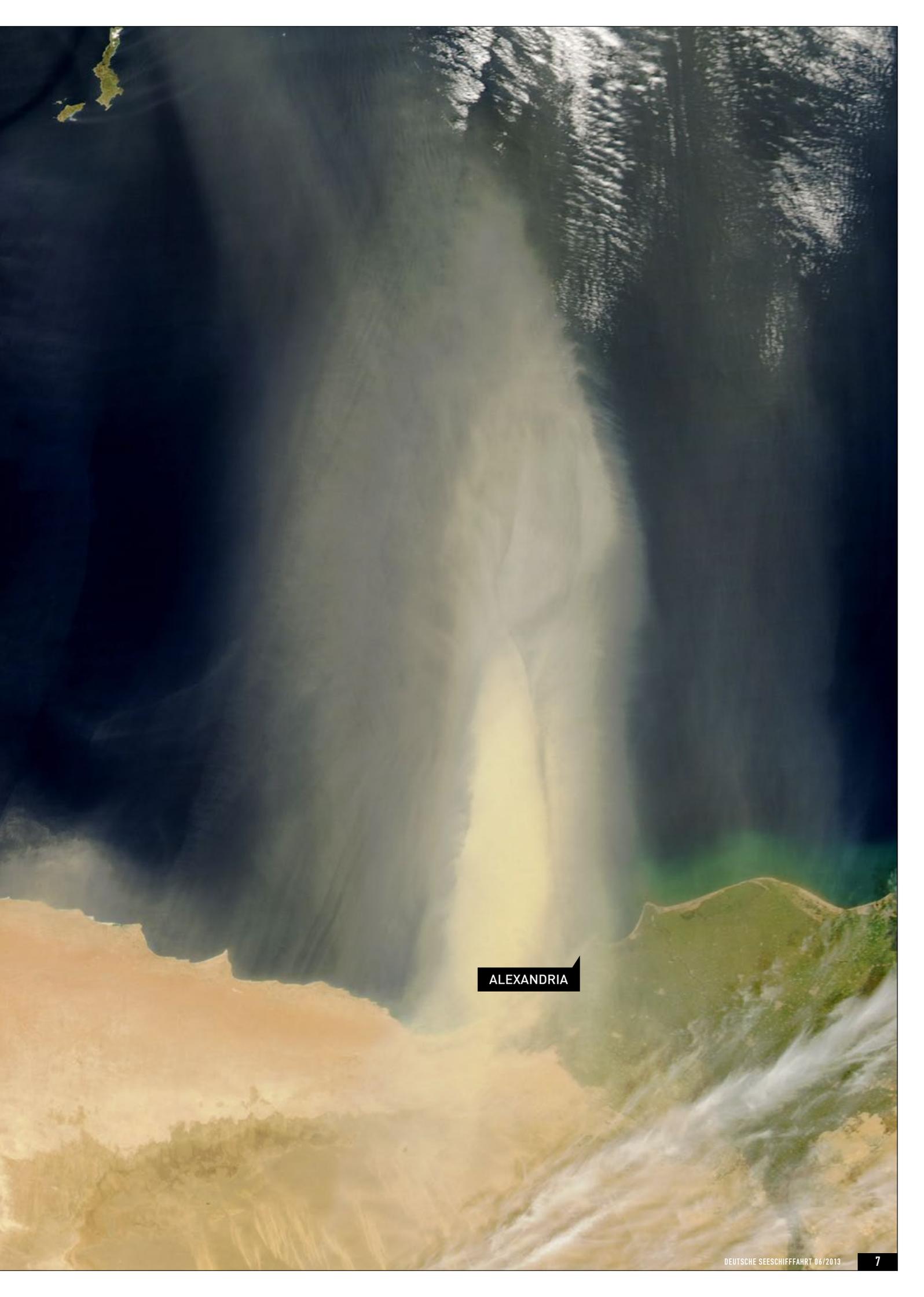


Gigantische Staubfahnen über dem Mittelmeer

Die dicken Staubschwaden erhoben sich Anfang April an den Küsten von Libyen und Ägypten und überspannten die gesamte Ostküste. Anfangs waren die Schwaden sogar so dicht, dass sie die Wasser- und Landmassen der libyschen und ägyptischen Küste komplett verdeckten. Das Bildradiospektrometer des NASA-Wassersatelliten hielt das Naturschauspiel in mehreren naturfarbenen Aufnahmen fest: Dieses Foto zeigt, wie eine natürliche Gefahrenquelle, die sich in der Wüste von Libyen und Ägypten entwickelt hat, auf die benachbarten Regionen übergreift. Obwohl nicht ganz so dicht wie am Vortag, ist die Staubfahne auf den Satellitenbildern vom 8. April deutlich zu erkennen. Sie trifft das im westlichen Nil-Delta gelegene Alexandria und fegt schon wenig später nordwärts über das Mittelmeer hinweg, über Teile von Zypern bis in die Türkei.

Alexandria ist Ägyptens wichtigster Seehafen. Heute laufen circa 60 Prozent des ägyptischen Außenhandels über die Häfen der zweitgrößten Stadt des Landes. Der berühmte antike Leuchtturm, der den Seefahrern einst den Weg wies, steht nicht mehr. Dennoch strömen jedes Jahr Tausende Besucher in die Nil-Metropole. Die Stadt ist nämlich auch ein beliebter Zwischenstopp für Kreuzfahrtschiffe.

Foto: NASA



ALEXANDRIA

CLIA Deutschland



Am 30. April startete die CLIA Deutschland – nationale Tochter der Cruise Lines International Association (CLIA) – in einer ersten konstituierenden Sitzung offiziell mit ihrer Arbeit. Der Tochterverband wurde von der Deutschen Kreuzfahrtbranche gegründet und ist zukünftig für die Umsetzung der Richtlinien und politischen Belange des Verbandes auf nationaler Ebene zuständig.

Den Vorsitz bei CLIA Deutschland übernimmt **Michael Ungerer**, Präsident von AIDA Cruises. Mit ihm im Vorstand sind: Michael Zengerle, Geschäftsführer bei MSC, als sein Stellvertreter und Helge Grammerstorf, Inhaber der SEAConsult Hamburg, in der Position des National Director.

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten



Karl J. Pojer ist ab sofort Vorsitzender der Geschäftsführung bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrten. Sein Vorgänger Sebastian Ahrens hatte die TUI-Tochter zum Jahresende aus persönlichen Gründen verlassen.

Bevor Pojer 1996 bei der TUI einstieg, war er in den USA und Europa als Manager, General Manager und Regionaldirektor für führende Hotelkonzerne wie Kempinski und Sheraton tätig.

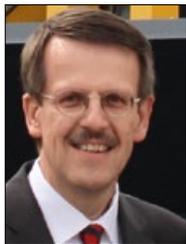
GDWS



Am 1. Mai hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Sitz in Bonn ihre Arbeit aufgenommen. Damit wurde der erste Schritt des Umbaus der Verwaltung der Bundeswasserstraßen vollzogen.

Die bisherigen Wasser- und Schifffahrsdirektionen fungieren nun als GDWS-Außenstellen. Präsident der neuen Bundesmittelbehörde ist **Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte**, ehemaliger Präsident der Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord in Kiel.

Schramm Group



Die Schramm Group, ein Verbund verschiedener Unternehmen der maritimen Wirtschaft, sieht sich wachsenden und komplexeren Anforderungen gegenüber und hat deshalb ihre Geschäftsführung erweitert.

Frank Schnabel, der bisherige Leiter der Sparte Häfen & Logistik, steht demnächst dem geschäftsführenden Gesellschafter Hans Helmut Schramm als zweiter Geschäftsführer zur Seite. Schnabels Priorität bleibt der Bereich Häfen und Logistik, während sich Schramm auf die wasserseitigen Projekte konzentrieren wird. Beide Geschäftsführer der Gruppe sind dabei alleinvertretungsberechtigt.

WBGU



Prof. Peter Lemke ist vom deutschen Bundeskabinett neu in den Wissenschaftlichen Beirat der Bundesregierung für Globale Umweltveränderungen (WBGU) berufen worden.

Als Professor für die Physik von Atmosphäre und Ozean an der Universität Bremen und Leiter des Fachbereichs Klimawissenschaften des Alfred-Wegener-Instituts am Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung bringt Lemke für den Posten beste Voraussetzungen mit.

BSHL



Der Bundesverband der See- und Hafenslotsen (BSHL) hat ein neues geschäftsführendes Präsidium gewählt – mit Kapitän **Uwe Jepsen** als Präsident.

Am 1. Mai löste Jepsen Kapitän Hans-Jürgen Bootsman-Gäbler ab, der dem BSHL weiterhin als Berater erhalten bleibt. Jepsens Stellvertreter ist der Kieler Kanallotse Kapitän Wolfgang Bülter.

GEOMAR Meerespreis



Der Meerespreis 2013 geht an **Ranga Yogeshwar**. Der Wissenschaftsjournalist wurde vom Kieler GEOMAR für seine Leistungen in der Wissenschaftskommunikation geehrt.

Ranga Yogeshwar ist studierter Physiker und arbeitete unter anderem am CERN in Genf, bevor er 1987 als Redakteur für den Programmbereich Wissenschaft zum WDR Köln kam. In seinen Sendungen (zum Beispiel Quarks & Co) schafft er es, komplexe wissenschaftliche Themen auf verständliche Weise einem breiten Publikum zu vermitteln.

Der Award wird seit 2009 vom GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel und der Deutschen Bank vergeben und ist mit 10.000 Euro dotiert.

Annual International Maritime Hall of Fame

Ronald D. Widdows, CEO der Rickmers Gruppe und früherer Chef von NOL/APL, ist in die Annual International Maritime Hall of Fame aufgenommen worden. Der Award der Maritime Association of the Port of New York wurde Widdows für seine herausragenden Leistungen in der maritimen Industrie verliehen.

Neben seiner Position bei Rickmers bekleidet Widdows das Amt des Vorsitzenden beim World Shipping Council. Außerdem ist er Mitglied des Advisory Board der US Merchant Marine Academy sowie des International Transport Forum in Europa und hat mehr als 40 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt vorzuweisen.





Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Die Sicherheit der Seeleute hat höchste Priorität

Es war schon vermeintlich ruhiger um das Thema Piraterie geworden. Die Zahl der Angriffe somalischer Piraten am Horn von Afrika ist im letzten Jahr erneut zurückgegangen. Der Einsatz der Marinestreitkräfte sowie die Selbstschutzmaßnahmen der Reeder – insbesondere durch bewaffnete Sicherheitskräfte – zeigen Wirkung. Aber die Ruhe ist trügerisch.

Hinter dem Stichwort Transportkriminalität verbirgt sich eine Bedrohung nicht nur für die Schifffahrt, sondern für die gesamte Logistikkette. Laut der jüngsten Studie einer Versicherung ereigneten sich in Deutschland im Jahr 2012 rund 200.000 Überfälle auf Frachttransporte – vornehmlich auf Parkplätzen und Raststätten sowie in Firmenlagern. Die Räuber treffen die Transportströme immer dort, wo sie verwundbar sind. Die Schifffahrt leidet darunter schon seit Jahrhunderten.

Während nun die Vorfälle mit somalischen Piraten zurückgehen, haben sie sich vor Westafrika im letzten Jahr nahezu verdoppelt (s. „Die Bedrohung bleibt“ auf S. 14/15). Das brutale Vorgehen der Piraten bei jedem Angriff stellt eine große Gefahr für die Crew dar. Bisher ging es den Verbrechern darum, Geld, Wertgegenstände und Teile der Ladung zu stehlen – vor allem den teuren Treibstoff abzupumpen und zu verkaufen. Die Besatzung kam in der Regel mit dem Schrecken davon. Das hat sich nun geändert.

Bei den zwei jüngsten Angriffen auf deutsche Handelsschiffe vor der westafrikanischen Küste stand die Besatzung selbst im Fokus der Piraten. In beiden Fällen wurden Seeleute vom Schiff verschleppt. Es scheint sich eine große Sorge der Reeder und Seeleute zu bestätigen: Das lukrative „Geschäftsmodell“ aus Menschenraub und Lösegelderpressung im Indischen Ozean könnte sich auf andere Regionen verlagern. Zwar gibt es in Westafrika staatliche Strukturen und Küstenwachen. Aber können sie hinreichend Schutz gewähren? Die Reeder dürfen zudem in den Küstengewässern Westafrikas bisher keine privaten Sicherheitskräfte einsetzen, weil die afrikanischen Behörden ihre Einwilligung verweigern.

Die internationale Staatengemeinschaft und insbesondere die betroffenen Staaten Westafrikas sind gefordert, die Sicherheit der Seewege zu gewährleisten, um Verbrechen an den Seeleuten zu verhindern.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Hapag-Lloyd mit besserem erstem Quartal 2013

Hapag-Lloyd hat das erste Quartal des Geschäftsjahres trotz eines weiterhin herausfordernden Umfeldes deutlich besser als im Vorjahr abgeschlossen.

Der Verlust konnte im saisonal schwächsten Quartal der Linienschifffahrt auf -53,2 Mio. Euro halbiert werden. Das EBITDA fiel mit 24 Mio. Euro positiv aus. Die Erlöse beliefen sich auf 1,65 Mrd.

Euro – ein Plus von 3,1 Prozent zum Vorjahresquartal. Ursache dafür war vor allem die Steigerung der durchschnittlichen Frachtrate, die mit 1.546 USD/TEU 4,2 Prozent über Vorjahresniveau lag. Zudem konnte die Transportmenge mit rund 1,33 Mio. TEU leicht erhöht werden. Der Bunkerpreis lag mit durchschnittlich 627 USD/Tonne zwar 40 USD unter dem Vorjah-

reswert, aber immer noch viermal so hoch wie 2008. „Es ist wichtig, dass die Raten kurzfristig wieder ein vernünftiges und auskömmliches Niveau erreichen. Das ist unverzichtbar und im Interesse aller – der Reedereien wie auch der Verlager, die auf einen zuverlässigen Seetransport angewiesen sind“, so Hapag-Lloyd-Vorstandschef Michael Behrendt. www.hlag.com



MAHNUNG: Hapag-Lloyd-Vorstandschef Michael Behrendt.

Fotos: Hapag-Lloyd



STEIGERUNG: Hapag-Lloyd-Schiffe wie die „Chicago Express“ transportierten etwas mehr Ladung.

Meilenstein bei WSV-Reform

Bundesverkehrsminister Ramsauer hat zum 1. Mai 2013 die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn eingerichtet.

Damit wurde der erste Schritt des Umbaus der Verwaltung der Bundeswasserstraßen (WSV) vollzogen. Ziel ist eine deutliche Stärkung der Wasserstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung. „Der Umbau ist überfällig und wird schon seit 20 Jahren disku-

tiert“, so Ramsauer. In der Aufbauphase gliedert sich die GDWS in fünf Abteilungen. Die Bereiche Schifffahrt, Umweltbelange, Gewässerbewirtschaftung und Wassertourismus werden deutlich gestärkt.

Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bleiben als Außenstellen der GDWS die regionalen Ansprechpartner für die Kunden (s. „Personalien“, S. 8). www.wsv.de



RHEIN: Wasserstraßen mit großer Bedeutung sollen profitieren.

Foto: Lotfik | Dreamstime.com

Stipendium von VDR und HSBA

Der VDR Verband Deutscher Reeder vergibt erstmals gemeinsam mit der HSBA Hamburg School of Business Administration ein Vollstipendium für einen MBA Shipping-Studienplatz im Wert von 15.000 Euro für den Studienstart am 1. Oktober 2012.

Zusätzlich bietet die HSBA ein Stipendium in Höhe von 50 Prozent der Studiengebühren für besonders engagierte Mitarbeiter der maritimen Wirtschaft an. Die Bewerbungsfrist läuft bis zum 31. August 2012. Weitere Infos: www.hsba.de/mba_shipping



AUSBILDUNG: Die HSBA mit maritimem Schwerpunkt.

Foto: HSBA

50 Jahre Vogelfluglinie

Die Vogelfluglinie wird 50 Jahre alt. Am 30. April 1963 wurde die Fehmarnsundbrücke feierlich eingeweiht. Zwei Wochen später eröffneten die Staatsoberhäupter von Dänemark und Deutschland die Fährverbindung von Puttgarden nach Rødby.

Damit wurde die durchgängige Strecke von Skandinavien nach Deutschland und somit auf das europäische „Festland“ Realität. Im Jahr 1988 begrüßte die Fährreederei Scandlines den 100.000.000. Passagier an Bord. Ein Meilenstein – und der Verkehr stieg weiter an. Ein Jahr später, im Sommer 1989, musste sogar eine siebte Fähre eingesetzt werden. 1997 ließ die Reederei vier neue, hochmoderne Schiffe, zweistöckige Doppelendfähren, bauen. Später wurden diese



TRADITION: Seit 50 Jahren verbindet Scandlines Puttgarden mit Rødby.

um ein zusätzliches Deck erweitert, um die Kapazitäten zu erhöhen und die Überfahrten noch effektiver zu gestalten. Doppelendfähren können in beide Richtungen fahren und müssen deshalb keine Zeit und Energie für Wendemanöver aufbringen.

In diesem Jahr investiert Scandlines vier Millionen Euro in einen Hybridantrieb für

die „Prinsesse Benedikte“, die den Kohlendioxidausstoß um bis zu 20 Prozent senken soll. Ziel ist es, diese Batterielösung auch auf den anderen Fährten der Strecke Puttgarden-Rødby einzuführen. Ab 2018 sollen dann mit einem auf Wasserstoff basierenden Antriebskonzept sogar 100 Prozent emissionsfreie Fährten eingesetzt werden. www.scandlines.de

Foto: Scandlines

Versicherungssteuer: Klarheit vom Bundestag

Der Finanzausschuss des Deutschen Bundestages hat die drohenden Nachzahlungen von Versicherungssteuer in Millionenhöhe auf Erlöspools in der Schifffahrt abgewendet.

Die Änderung des Versicherungssteuergesetzes stellt klar, dass Erlöspools generell zumindest bis zum 1. Januar 2016 nicht der Versicherungssteuerpflicht unterliegen. „Die bislang im Raum stehende Erhebung von Versicherungssteuer – rückwirkend für bis zu sieben Jahre – ist vom Tisch. Das schafft Rechtssicherheit für die Reedereien“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.

Die meisten Charterreeder bündeln ihre Schiffe in Erlöspools, in denen

die Einnahmen der Schiffe gleichmäßig verteilt werden. Dadurch ermöglichen sie den Poolmitgliedern eine wettbewerbsfähige Teilnahme am Markt.

„Wir sind dankbar, dass die jetzt gefundene Regelung Rechtssicherheit schafft, aber zukünftigen Regelungen nicht



Mit der Frist bis 2016 gewinnen wir wertvolle Zeit, um das Problem endgültig zu lösen.

Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

vorgreift“, so Nagel. Der VDR ist weiterhin der Auffassung, dass alle Formen von Erlöspools in der Schifffahrt keine Versicherungstatbestände erfüllen. „Mit der Frist bis zum 1. Januar 2016 gewinnen wir wertvolle Zeit, dieses Problem endgültig zu lösen.“

www.reederverband.de

Foto: Engel + Gielen/VDR

ANZEIGE



Foto: Hasenpusch

RUSS: Die neue Firma übernimmt die Befrachtung von Schiffen wie der „Paul Russ“.

Schiffsmakler als Partner

Drei renommierte Hamburger Unternehmen bündeln ihre Charteraktivitäten unter dem Namen „Ernst Russ Shipbroker“.

Dadurch entsteht ein weltweit führendes Schiffsmaklerunternehmen für die Befrachtung von Container-, Mehrzweck- und Drybulk-Tonnage. Die gleichberechtigte Partnerschaft gehen die Peter Döhle Schiffahrts-KG, die Ernst Russ GmbH & Co. KG sowie die Stüwe & Co. Schiffahrts-GmbH & Co. KG ein. Die Belegschaft setzt sich aus 50 erfahrenen Mitarbeitern der beteiligten Unternehmen zusammen. Geschäftsführer sind Thomas Daniels, Andreas Hönicke, Jan-H. Heikes und Kenneth Mahler. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden startet das neue Unternehmen am 1. August.

Die Reederei Döhle (gegründet 1956) ist schon seit 2002 an Ernst Russ (gegründet 1893) beteiligt. www.doehle.de

Mehr Risikovorsorge

Die Bremer Landesbank hat mit einem stabilen Ergebnis abgeschlossen, aber die Risikovorsorge erhöht.

Das Geschäftsvolumen sank um 2,4 Prozent auf knapp unter 40 Mrd. Euro, der Jahresüberschuss nach Steuern von 130 auf 122 Mio. Euro. Mit 228 Mio. Euro fiel die Risikovorsorge deutlich höher aus als erwartet – vor allem wegen des Schiffahrtsgeschäfts. Vorstandschef Stephan-Andreas Kaulvers: „Wir befinden uns im fünften Jahr der Schiffahrtskrise. Aufgrund unserer stabilen Ertragslage sind wir in der Lage, auch weiterhin zu unseren Kunden, den Reedern, zu stehen.“ www.bremerlandesbank.de



WELTMARKE: Der Hamburg-Süd-Containerbestand wuchs auf 458.000 Einheiten.

Hamburg Süd 2012: Besser, aber noch nicht gut genug

Hamburg Süd konnte 2012 im Vergleich zum Vorjahr Transportmenge und Umsatz steigern, spricht aber von einem „unbefriedigenden Ergebnis“.

Mit rund 3,3 Mio. TEU transportierte Hamburg Süd 2012 rund 4 Prozent mehr Container als im Vorjahr. Der Umsatz der Linienaktivitäten legte, getrieben durch den deutlich stärkeren US-Dollar, überproportional zur Transportmenge um rund 16 Prozent auf etwa 4,8 Mrd. Euro zu. Einschließlich Massengut- und Produktentankerfahrt stieg der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Schifffahrt im Vergleich zum Vorjahr um rund 15 Prozent auf etwa 5,5 Mrd. Euro.

Die Hamburg Süd-Gruppe beschäftigte 2012 durchschnittlich 4.512 Mitarbeiter – ein Prozent mehr als im Vorjahr. Das Ergebnis entwickelte sich bei im Jahresschnitt konstanten Frachtraten und anhaltendem Kostendruck im operativen Bereich leicht über Plan. Auch im Vergleich zum Vorjahr konnte, vor allem dank eines erfolgreichen Kapazitätsmanagements, eine Verbesserung erreicht werden. Von einem zufriedenstellenden Ergebnisniveau könne allerdings nach wie vor noch nicht gesprochen werden.

Die Investitionen, größtenteils für Schiffsneubauten, fielen in 2012 um rund 48 Prozent niedriger aus und konnten vollständig aus dem operativen Cashflow



CHEF: Dr. Ottmar Gast ist Sprecher der Geschäftsführung der Hamburg Süd.

finanziert werden. Die Flotte der Hamburg Süd umfasste zum Jahresende 153 Schiffe, davon 42 gruppeneigene. 104 Schiffe wurden in den Liniendiensten, 49 im Trampbereich eingesetzt. Die Anzahl der Containerschiffe ging im Vergleich zum Vorjahr um drei Einheiten zurück. Die Stellplatzkapazität stieg dagegen um etwa 9 Prozent auf rund 430.000 TEU. Aufgrund der gestiegenen Durchschnittskapazität der Schiffe konnten die Kosten pro Stellplatz weiter reduziert werden.

Bei einer moderat positiven Entwicklung der Weltwirtschaft sei mit einem Ausgleich von Kapazität und Ladungsvolumen frühestens 2015 zu rechnen. Zwingende Voraussetzung sei aber das Ausbleiben von Schiffsneubestellungen größeren Umfangs. www.hamburgsud.com

CLIA Deutschland legt los

Der nationale Kreuzfahrtverband CLIA Deutschland hat offiziell seine Arbeit aufgenommen.

Der Verband wird sich insbesondere deutschlandspezifischen Themen des Kreuzfahrtmarktes widmen und seine Mitgliedsreedereien bei Fragen zu Sicherheit, Umwelt, Nachhaltigkeit und Gesundheit sowie bei regulatorischen Angelegenheiten unterstützen. CLIA Deutschland wird eng mit Verbänden wie dem VDR kooperieren (s. S. 8). global.cruising.org



FÜHRUNG: Michael Zengerle (stv. Vors.), Michael Ungerer (Vorsitzender), Helge Gammerstorf (National Director).

Foto: CLIA Deutschland

FLOTTE:
Schiffe wie die 179 Meter lange „Nordlake“ zählen zum Bestand der Reederei Nord.



Foto: Hasenpusch

Reederei Nord ordert Neubauten

Die Reederei Nord Klaus E. Oldendorff kooperiert bei der Finanzierung von Containerschiffen mit einem US-Investor.

Drei neue 2.500-TEU-Schiffe hat das Unternehmen bei der chinesischen Werft Guangzhou Wenchong bestellt – dazu kommt eine Option auf drei weitere Frachter. Die Schiffe sind 195 Meter lang

und 32,2 Meter breit und sollen 2015 abgeliefert werden. An der Finanzierung beteiligt sich ein US-Finanzinvestor, der ungenannt blieb. Die Reederei mit Sitz in Hamburg und auf Zypern erwartet eine steigende Nachfrage im Segment der Containerschiffe mit eigenem Ladegerüst insbesondere auf Afrika-Routen. www.reederei-nord.de

ANZEIGE

MILITÄREINSATZ:
Nach einem Notruf eilen der US-Lenkwaffenkreuzer „Leyte Gulf“ und zwei Helikopter einem philippinischen Bulker zu Hilfe.



Die Bedrohung bleibt

Militärischer Schutz, Sicherheitsmaßnahmen der Reeder: Die Zahl erfolgreicher Angriffe von Piraten am Horn von Afrika ging zuletzt zurück. Doch auf der anderen Seite des Kontinents verschärft sich die Lage. Immerhin kommt die Regelung des Einsatzes privater Sicherheitsunternehmen an Bord voran. Text: Hanns-Stefan Grosch

Falls es noch eines Beweises bedurft hätte, dass die Gefahr durch Piraterie längst nicht gebannt ist: Ende April griffen Piraten vor der Küste Westafrikas ein Containerschiff der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg an und nahmen vier Besatzungsmitglieder als Geiseln. Der Angriff ereignete sich 130 Meilen südwestlich von Malabo, der Hauptstadt Äquatorialguineas, im Golf von Guinea. Von den übrigen Besatzungsmitgliedern wurde niemand verletzt.

Vier Monate Geiselhaft

Die 175 Meter lange „Hansa Marburg“, die unter liberianischer Flagge fährt, setzte ihre Fahrt in Richtung Senegal fort. Nach 31-tägiger Geiselhaft sind die Entführten mittlerweile wieder in Freiheit. Die Reederei bedankte sich für das Engagement der Behörden, gab aus Sicherheitsgründen aber keine weiteren Details zu dem Entführungsfall bekannt.

Im April 2009 hatten somalische Seeräuber ein anderes Schiff von Leonhardt & Blumberg überfallen. Erst vier Monate später gaben die Piraten die „Hansa Stavanger“ und die 24-köpfige Besatzung gegen ein Lösegeld von 2,7 Millionen Dollar frei.



ENTFÜHRUNG: Die „Hansa Marburg“, die 1.740 TEU tragen kann, wurde Opfer eines Piratenangriffs.

Foto: Hasenpusch

Gut ausgegangen ist Mitte Mai eine weitere Geiselnahme: Fünf vor der nigerianischen Küste verschleppte Seeleute der Emdre Reederei Sunship Schiffsfahrtskontor sind wieder auf freiem Fuß. Der Überfall geschah Ende April vor der Küste Nigerias. Schwer bewaffnete Piraten griffen den Frachter „City of Xiamen“ an und nahmen fünf Menschen als Geiseln.

Die Entführungsoffer seien trotz widriger Umstände während ihrer Geiselnahme wohl auf, hieß es in einer Mitteilung des Unternehmens. Sie seien bereits in ihre Heimat zu ihren Familien zurückgekehrt.

Über Lösegeldforderungen oder Zahlungen an die Piraten wurde nichts bekannt.

Verschiebung nach Westen

Während die Risiken für die Schifffahrt in Westafrika zunehmen, zeigen die internationale Militärpräsenz am Horn von Afrika (u.a. Operation „ATALANTA“) und die Selbstschutzmaßnahmen der Reeder Wirkung: Die Piratenüberfälle im Golf von Aden sind im vergangenen Jahr auf einen Tiefststand gesunken: Waren es 2009 noch 163 Überfälle, wurden 2012 vor der Küste Somalias nur noch 35 Angriffe gezählt.



Foto: U.S.-Navy

Die Gewässer auf der anderen Seite des afrikanischen Kontinents – zwischen der Elfenbeinküste im Norden und der Demokratischen Republik Kongo im Süden – entwickeln sich zum neuen Krisenherd. Nach Berechnungen des International Maritime Bureau in London sind die Überfälle im Golf von Guinea 2012 im Vergleich zum Vorjahr um 42 Prozent gestiegen – auf insgesamt 51. Vor der Küste Nigerias, dem wichtigsten Erdölproduzenten der Region, ist Piraterie seit Langem

ein Problem. In den vergangenen Jahren mehrten sich aber auch Übergriffe vor den Nachbarländern. Hatten es die Piraten bislang auf Wertgegenstände, Bargeld und vor allem den Treibstoff an Bord der Schiffe abgesehen, zeigen die jüngsten Entführungen eine ganz neue Bedrohung: Menschenraub und die Erpressung von Lösegeld könnten sich auch vor Westafrika ausbreiten.

Sicherheitsdienste vor Zulassung

Als wirksamer Schutz gegen Piraten hat sich der Einsatz privater Sicherheitskräfte an Bord erwiesen. Lange haben die deutschen Reeder hier auf eine rechtliche Klärstellung der Regierung gehofft, nun haben zwei neue Verordnungen den Bundestag passiert. „Sie machen den Weg frei für den Einsatz offiziell zugelassener privater Sicherheitsunternehmen auf deutschen Seeschiffen“, sagt Hans-Joachim Otto, Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft. Das geordnete Zulassungsverfahren garantiere Rechtssicher-

heit für die Reeder und schaffe Sicherheit auf See.

Eine Zulassungspflicht für Sicherheitsunternehmen ab dem 1. Dezember 2013 hatte der Gesetzgeber bereits beschlossen. Zuständig dafür ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Für die Reedereien sei es wichtig, so das geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel, dass sie aus einer großen Zahl geprüfter Unternehmen auswählen können. „Aber nach wie vor halten wir den Einsatz von hoheitlichen Kräften zum Schutz unserer Schiffe unter deutscher Flagge für die beste Lösung.“

Unterdessen setzen große Linienreedereien, darunter Hamburg Süd, ihre Kooperation in Sachen Piratenabwehr fort. Vertreter der Unternehmen treffen sich regelmäßig, um Informationen über die Piraterie, Bedrohungen, mögliche Sicherheitsmaßnahmen und Vorgehensweisen auszutauschen. Dazu dürften künftig zunehmend auch die Erfahrungen mit privaten Schutz-Teams zählen. ■



Foto: Hermann Petermann/dpa

AUSZEICHNUNG: Eckhard Klemp (rechts, mit Polizei-Vizepräsident de Vries) präsentiert die Urkunde aus den USA.

Findiger Kriminalist entlarvt somalischen Piratenchef

Akribische niedersächsische Kripo-Arbeit brachte in den USA einen somalischen Piratenchef hinter Gitter – ein Beamter aus Nordhorn bekam dafür eine hohe amerikanische Auszeichnung.

Bei seiner Rückkehr aus den USA wurde Eckhard Klemp auch von Osnabrücks Polizei-Vizepräsident Friedo de Vries geehrt. Zweimal war der Kriminaloberkommissar zwischen 2009 und 2011 mit Kollegen in den Oman gereist, um Spuren auf entführten Schiffen emsländischer Reeder zu sichern, die die Piraten erst nach der Zahlung von hohen Lösegeldern freigegeben hatten.

„Das war ein Abenteuer“, berichtet Klemp. „Was uns dort erwartete, darauf konnten wir uns nicht vorbereiten.“ Auf den Schiffen mussten Spuren gesichert werden. Klemp und seine Kollegen vernahmten eine Crew, die nach einer langen und von

Brutalität gekennzeichneten Zeit in den Händen skrupelloser Piraten traumatisiert war. Dank der gesicherten Spuren Klemps gelang es, genug Beweismaterial zu finden, um den somalischen Piratenführer Ali Jama Shibin vor ein US-Gericht zu bringen. Ihm wurde auch der Tod von vier amerikanischen Seglern auf einer entführten Yacht angelastet. Urteil: zwölf Mal lebenslänglich. Ein bemerkenswerter Erfolg, so Klemp, denn gemeinhin habe „jeder normale Landdieb hier einen höheren Verfolgungsdruck als diese Piraten“.

Ein wenig stolz ist der Nordhorner Beamte auf den „Law Enforcement Public Service Award“ schon: „Den erhalten normalerweise nur amerikanische Polizeibeamte.“ Mit der US-Auszeichnung seien aber auch die Kollegen geehrt worden, die an der Lösung des Falls beteiligt waren.

**OPDR
HAMBURG**
www.opdr.de



**REPAIR ONLY WITH
CORTEN STEEL**

CAUTION
Left hand door must remain
locked / closed at all times,
if loaded boxes are stacked
on top of it.

**CAUTION
2.5 M WIDE**

Kurz mal aufladen, bitte

Das Short Sea Shipping hat eine wichtige Verteilfunktion für den Gütertransport innerhalb eines Kontinents. Die Reederei OPDR ist Spezialist für die Iberische Halbinsel. Unser Fotoreporter Christoph Papsch ist an Bord der „OPDR Tanger“ mitgefahren.

MAX. GROSS WEIGHT	34.000	KGS.
TARE WEIGHT	74.960	LBS.
PAYLOAD	4.170	KGS.
CUBIC CAP.	9.200	LBS.
	29.830	KGS.
	65.760	LBS.
	70.4	CUMT.
	2.488	CIL. FT.

CAUTION
2.5 M WIDE

DYNAMIK: Die flexiblen Schiffe pendeln zügig zwischen den Hafenstädten.



Am Terminal Contentores de Santa Apolonia in Lissabon liegt die „OPDR Tanger“, eines der knallgelben Containerschiffe der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei, kurz OPDR. Seit neun Uhr am Vormittag beugt sich eine riesige Containerbrücke über das Schiff und lädt mit dem Greifer rasseln und rumpelnd Container um Container und Reefer um Reefer auf das Schiff. Viele der OPDR-eigenen roten Metallkisten sind da-
runter sowie etliche weiße Kühlcontainer der Hamburger Reederei.

Vier Stunden lang geht das so, bis die „OPDR Tanger“ schließlich gut bestückt und bereit zur Abfahrt ist. Kurz darauf wird der Lotse an Bord genommen, und die Leinen werden eingeholt. Mithilfe der Schlepper geht es nun in einer großen Rechtskurve raus aus der Stadt, hindurch unter der 47 Meter hohen „Brücke des 25. April“, die der berühmten Golden Gate Bridge von San Francisco ähnelt, und unter hellblauem Himmel raus auf den tiefblauen Atlantik. Die „OPDR Tanger“ ist ein eher kleines Containerschiff. Mit 130

Meter Länge und 20 Meter Breite bietet es Platz für knapp 700 TEU. Mit dieser Größe ist es bestens geeignet für das Short Sea Shipping.

Kühlcontainer mit frischem Obst

Im Gegensatz zum sogenannten Deep Sea Shipping, das von großen Containerfrachtern übernommen wird, die lange Strecken zurücklegen und nur die größten Häfen anlaufen, sorgen die Schiffe im Short Sea Service dafür, dass die vielen kurzen Strecken innerhalb Europas oder anderer

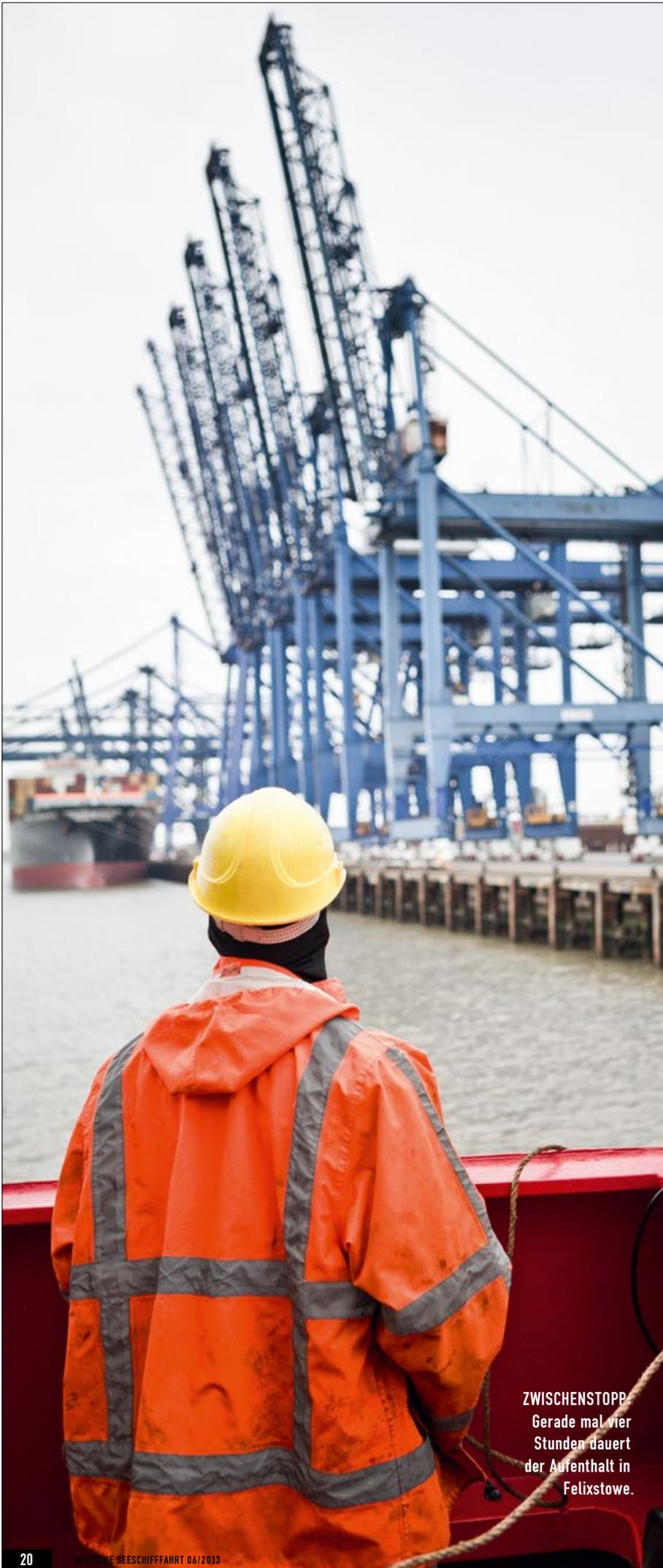
ETAPPE: Die „OPDR Tanger“ nimmt im Hafen von Lissabon Ladung auf.



Kontinente bedient werden – eine wichtige Aufgabe, denn wer Waren dort abholen möchte, wo sie produziert werden, oder Container dort abliefern möchte, wo sie benötigt werden, muss auch kleine Häfen anlaufen.

Zum Beispiel Motril im südlichen Spanien: In dem winzigen Hafen gibt es keine einzige Containerbrücke, hier schweben die Stahlkisten noch am Kran von Land ans Deck. Doch gerade hier lädt die „OPDR Tanger“ etliche Reefer-Container mit frischem Obst und Gemüse, →





ZWISCHENSTOPP
Gerade mal vier
Stunden dauert
der Aufenthalt in
Felixstowe.

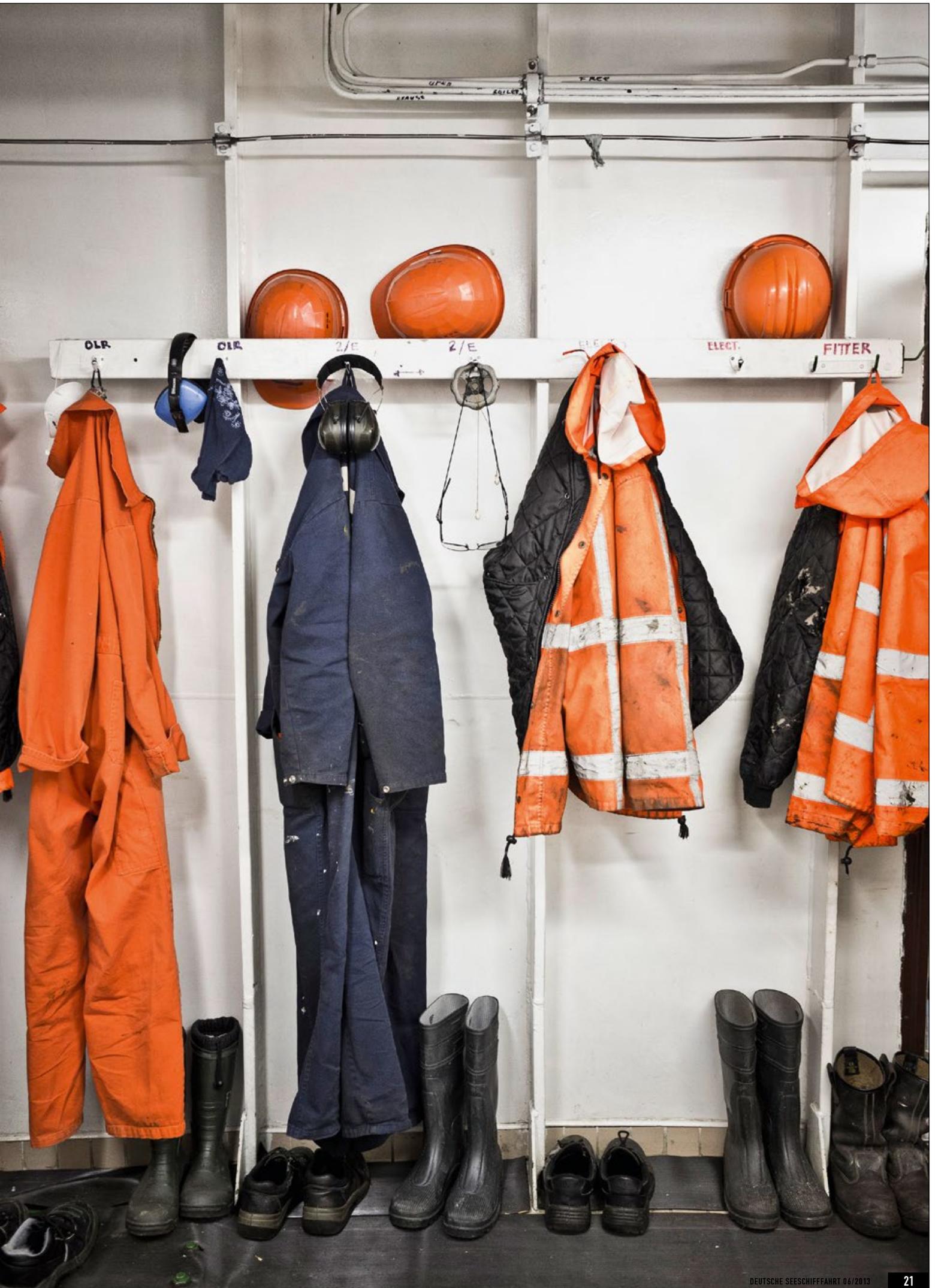
→ das in der Region angebaut wird – in Andalusien sitzen viele Gemüseproduzenten. Die Versender vor Ort erhalten so eine kostengünstige wie umweltfreundliche Alternative zum europaweiten Transport per Lkw auf der Straße.

Außerdem bieten viele Short-Sea-Reedereien einen Feeder-Service an, bei dem die Waren und Container von den großen Häfen in die kleineren und sogar in die Binnenhäfen weiterverteilt werden. Dabei ist es ganz gleich, ob nun deutsches Bier zu den Kanarischen Inseln, Wein aus Portugal in die Niederlande, chemische Erzeugnisse von Belgien nach Marokko oder Früchte von Südspanien nach England transportiert werden sollen – die OPDR ist besonders auf den Containerverkehr zwischen Europa und Nordafrika spezialisiert. Mit einem festen Fahrplan bedienen die eigenen fünf Container- und zwei ConRo-Schiffe regelmäßig kleine wie große Häfen.

Sprung nach Norden

Die „OPDR Tanger“ verkehrt im sogenannten CISS-Service zwischen den Kanarischen Inseln, dem marokkanischen Festland, der Iberischen Halbinsel und Nordeuropa und steuert so einen Hafen nach dem anderen an – in den letzten Tagen Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Casablanca, Cartagena, Motril und Lissabon. Jetzt kommt der große Sprung in den Norden Europas. Drei Tage dauert die Fahrt von Lissabon ins englische Felixstowe, dem nächsten Ziel der Reise. Drei Tage, an denen die Besatzung der „OPDR Tanger“ den Arbeiten an Deck und im Maschinenraum nachgehen kann, für die sonst weniger Zeit bleibt: Denn die Transitzeiten zwischen den Häfen sind oft sehr kurz.

An Bord befinden sich 14 Besatzungsmitglieder: Neben dem Kapitän gibt es zwei Offiziere auf der Brücke, zwei Ingenieure im Maschinenraum, zwei Oiler und einen Elektriker sowie die vierköpfige Deckcrew, Koch und Messman. An Bord befindet sich aber vor allem die Ladung, etliche Container aller Größen, 20-, 30-, 40- und sogar 45-Fuß-Container ste- →





1. 3.
2. 4.

1. ABSCHIED: Doch der nächste Hafen ist meist nicht weit.

2. KOMBÜSE: Koch Cruz und Messman Faz sorgen fürs leibliche Wohl.

3. DECK: Nestor Abir und Paquito Virtudazo bei Reinigungsarbeiten.

4. MASCHINE: Chief Miranda (r.) und Zweiter Ingenieur Aguilar überwachen die Technik.

→ hen Spalier auf und unter Deck. Fast alle sind „pallet-wide“, also auf die Stauung von Euro-Paletten optimiert. „Was in den Kisten drin ist?“ Jurij Legenov, der litauische Erste Offizier, winkt ab. „Alles Mögliche transportieren wir übers Meer, alles, was irgendwie in die Kisten reinpasst.“ Selbst kleine Yachten transportiert die OPDR schon mal auf sogenannten „Flat Racks“.

In den weißen Kühlcontainern, die monoton surrend zwischen den bunten Containern platziert sind, befinden sich vor allem Obst und Gemüse wie Tomaten, Gurken oder Orangen aus Südspanien, die laut Ladeplan nun nach Nordeuropa geschafft werden. „Der Transport von Südspanien nach Felixstowe dauert gerade einmal drei, vier Tage. Wesentlich schneller geht es per LKW auch nicht“, sagt der spanische Kapitän Manuel Lopez Piñeiro.

„Die Früchte im Reefer sind dabei in einer künstlichen Atmosphäre gegen vorzeitige Reifung geschützt“, erklärt er. Wenn die Tomaten dann ein paar Tage später in London auf den Markt kämen, seien sie frisch wie bei der Ernte.

Hohes Verkehrsaufkommen

Doch bis dahin dauert es noch eine Weile. Die Biskaya zeigt sich auf der Reise besonders ruppig. Die Offiziere auf der Brücke der „OPDR Tanger“ treiben das kurze Schiff durch die berüchtigte Bucht. Bei Windstärke 8 und meterhohen Wellen schlägt und boxt die Biskaya, sie rüttelt und zerrt am Rumpf.

Manchmal geht ein kräftiger Ruck durch das gesamte Schiff, als würde es gegen treibende Holzbalken donnern. Die Gischt am Bug spritzt dann über das Deck und die Container, und es dauert gut 30

Sekunden, bis die feinen Tröpfchen oben auf der Brücke gegen die großen Fenster prasseln.

Breitbeinig steht der Zweite Offizier, der Pole Michal Trojanowski, auf der Brücke. Mit der einen Hand hält er sich am Griff der Instrumententafel fest, mit der anderen bedient er den Joystick des Radarsystems, über das er den Kurs und die Geschwindigkeit der anderen Schiffe in der Nähe kontrolliert. Bei einem solchen See-gang hantiert sogar der Koch heute vorsichtiger mit den Messern. Auch der Messman schüttet lieber etwas weniger Suppe in die Teller der Offiziere und Ingenieure am Mittagstisch.

Im Ärmelkanal wird es bald eng: Die Route zwischen England und Frankreich verjüngt sich hier, weshalb alle Schiffe etwas zusammenrücken müssen. Da ist es extrem wichtig, dass britische und



5. 7.
6. 8.



5. LADUNG: Die „OPDR Tanger“ fasst rund 700 TEU.

6. BRÜCKE: Kapitän Piñeiro im Gespräch mit Elektriker Taylor.

7. TEAM: Fitter Postu und Clineui in der Werkstatt.

8. ROUTINE: Erster Offizier Legenov am Radar.

französische Verkehrsleitstellen über alle Schiffsbewegungen Bescheid wissen. In der Seekarte ist mit Bleistift eingetragen, wann sich der wachhabende Offizier bei den Leitstellen zu melden hat.

Besondere Vorsicht gilt den zahlreichen Fährschiffen, die in hoher Geschwindigkeit den Kanal queren. „Ssssittt“ macht Jurij Legenov, der sonst eher wortkarge Erste Offizier. „Die kommen ganz schnell von der Seite angerauscht und kreuzen unsere Route. Da müssen wir höllisch aufpassen, denn wie auf der Straße gilt auch hier rechts vor links“, sagt er lachend, greift sich das Fernglas und beobachtet sogleich den Verkehr wieder. Ein letzter Hakenschlag im viel befahrenen Kanal, dabei immer schön auf den Gegenverkehr achten – und schon kommen die ersten gelben Tonnen in Sichtweite, die die Einfahrt nach Felixstowe markieren. →

Hintergrund: OPDR

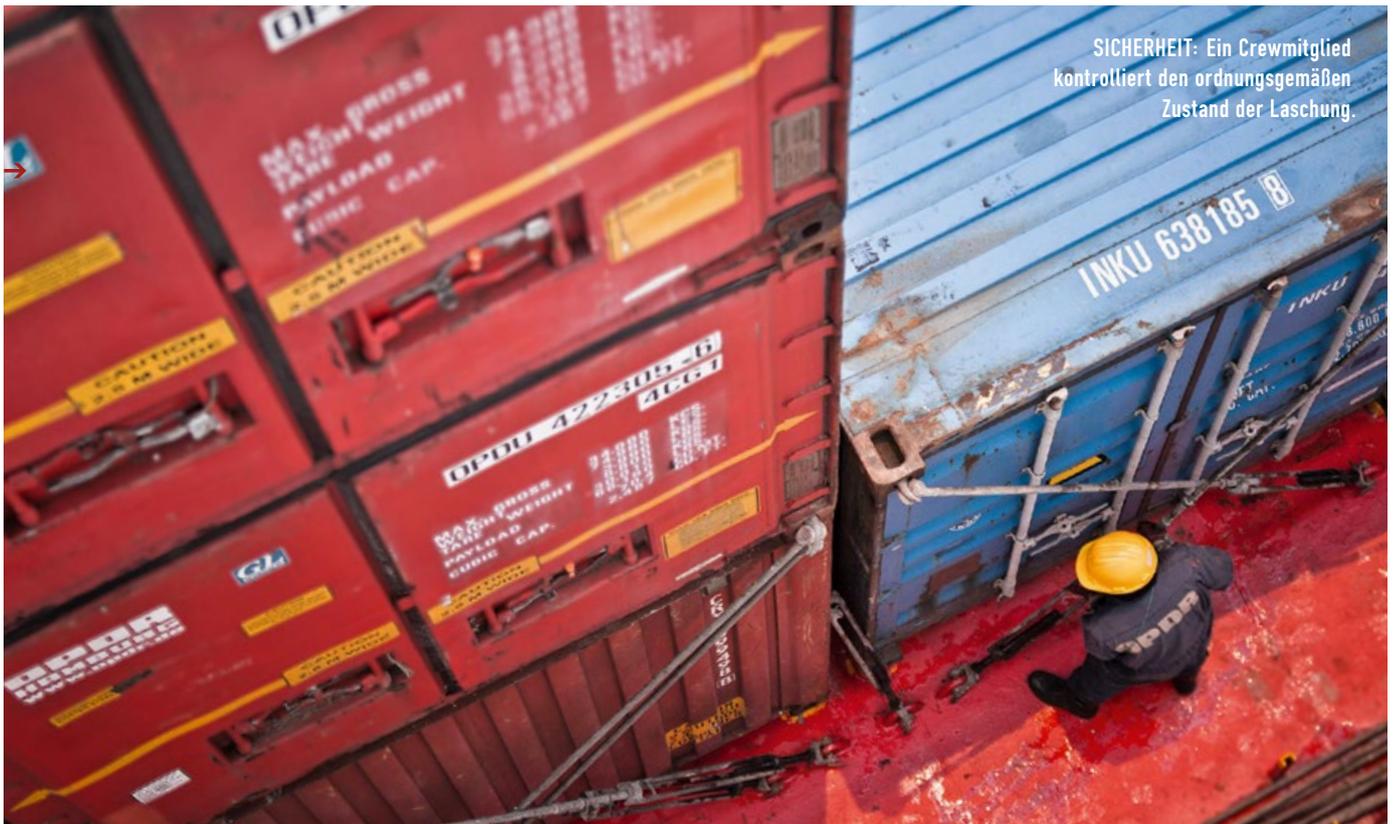
Geschichte. Gegründet 1882, zählt die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei zu den ältesten deutschen Linienreedereien.

Gruppe. Der Short-Sea-Spezialist mit dem Schwerpunkt Europa/Afrika gehört seit 1996 zur Bernhard Schulte Group.

Kapazität. Die OPDR Group beschäftigt mehr als 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Land sowie über 100 Seeleute an Bord der fünf eigenen, modernen Containerschiffe sowie zweier Con/Ro-Schiffe. Dazu kommen gecharterte Schiffe.

Container. Das Unternehmen betreibt außerdem rund 10.000 eigene Container – darunter spezielle, die für Euro-Paletten optimiert sind. www.opdr.com





SICHERHEIT: Ein Crewmitglied kontrolliert den ordnungsgemäßen Zustand der Lashung.

→ Der Lotse ist bereits vor einer Stunde angefordert, nun klettert er über die kleine Leiter an Backbord die gerade einmal zwei Meter hohe Schiffswand empor. „Pilot on ladder. Pilot on board“, quakt es aus dem Funkgerät. Auf seine Anweisung hin steuern daraufhin Kapitän Lopez Piñeiro und sein Zweiter Offizier die „OPDR Tanger“ sachte durch die Fahrwinde und an die Pier.

Es ist 16:30 Uhr, als das Schiff schließlich festmacht. 84 Discharge-Movements sind angekündigt, es werden also 84 Container im Hafen gelöscht. 34 Stahlkisten werden anschließend wieder an Bord geladen – Bestimmungsort Rotterdam und Hamburg. Zwei der unzähligen Containerbrücken am langen Kai beugen sich sogleich über das kleine Schiff und greifen sich einen Container nach dem anderen.

Fahrplan durch Europa

Dieses Mal ist der Hafen groß, dafür wirkt das Schiff winzig: Neben der Tanger läuft ein Großcontainerschiff ein, das Platz für über 9.000 TEU bietet. Kommt da manchmal Sehnsucht oder Neid auf? Der Kapitän schüttelt den Kopf: „Nein, nein, das ist nichts für mich. Ich finde die ‚Tanger‘ ein hervorragendes Schiff und die kürzeren Strecken viel interessanter“, sagt der 65-jährige erfahrene Seemann, der seit

über 40 Jahren zur See fährt, zwölf davon für die OPDR.

Nach gerade einmal vier Stunden verlässt die „OPDR Tanger“ Felixstowe wieder. Die Containerbrücken sind längst wieder hochgeklappt und starren in den dunklen Nachthimmel, das Blinken und Fiepen an Land hat aufgehört, die Arbeiter haben den Bereich unter den Brücken verlassen.

Dann geht mit einem Zittern das vertraute Brummen der Maschine wieder los. Der Schlepper bringt das Schiff in Position, und um halb neun am Sonntagabend legt der gelbe Frachter ab. Als nächster Hafen steht Rotterdam auf dem Fahrplan, eine Fahrt von wenigen Stunden. Für die Crew



SCHUTZ: Es versteht sich von selbst, dass auch die Helme die OPDR-Farbe haben.

wird es eine kurze Nacht, wer kann, legt sich schnell für ein paar Stunden in die Koje. Noch vor der Morgendämmerung erreicht die „OPDR Tanger“ die Einfahrt des Rotterdamer Hafens. Gegen sechs Uhr kommen die ersten Lichter und Kräne auf der Maasvlakte in Sicht. Doch das Schiff hat noch einen zweistündigen Weg auf dem Nieuwe Waterweg und der Maas vor sich. Das Ziel in Rotterdam lautet Eemhaven. Das Short-Sea-Terminal in der niederländischen Hafenstadt, in dem die meisten der kleineren Containerfrachter festmachen, bietet den spezialisierten Schiffen eine besondere Infrastruktur für den Weitertransport.

Trotz Dunkelheit ist die Crew an Deck bereits bei der Arbeit. Sie bereitet das Schiff so gut wie möglich für die anstehenden Lös- und Ladearbeiten vor, sodass möglichst wenig Zeit zwischen Ankunft und Arbeitsbeginn verloren geht.

Es dauert auch in Rotterdam keine sechs Stunden, bis die „OPDR Tanger“ von der Kaimauer ablegt und sich, von Schleppern in Position gehalten, in Richtung Nordsee aufmacht. Am nächsten Tag wird das Schiff Hamburg erreichen, wo 83 Container abgeladen und etliche Stahlkisten für den Süden aufgeladen werden. Von hier beginnt die Rundreise durch Europa aufs Neue. ...

TRADITION:

Die Reederei mit den charakteristischen gelben Schiffen besteht seit über 130 Jahren.



„Der Schifffahrt bessere Bedingungen sichern“

Birgit Schnieber-Jastram (CDU), Mitglied des Europäischen Parlaments, über aktuelle Themen der Schifffahrtspolitik, die Zypern-Frage und das Kräfteverhältnis der europäischen Institutionen. Interview: Ellen Bulander und Daniel Hosseus

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Die internationale Schifffahrt steckt in der tiefsten Krise seit Jahrzehnten. Auch Hamburger Reedereien sind stark betroffen. Wie erleben Sie diese Krise als Hamburger Bürgermeisterin a.D. und Mitglied des Europäischen Parlaments?

BIRGIT SCHNIEBER-JASTRAM: Als Hanseatin im Europäischen Parlament habe ich die globalen Spannungen innerhalb der Schifffahrtsindustrie mit Sorge wahrgenommen. Der Einsturz an Nachfrage als Folge der globalen Wirtschaftskrise hält länger an, als im Voraus zu erkennen war.

Und dennoch sehe ich Grund zur Hoffnung. Der maritime Transport kann künftig nur an Bedeutung gewinnen, ist er doch klimagesünder als Luft oder Straße. In diesem Zusammenhang macht mir das hohe technologische Niveau der Deutschen Reedereien besonders Mut. Schabige Sicherheitsstandards und abgenutzte Schiffe sind keine Langzeitlösungen!

DS: Können Straßburg und Brüssel zur Lösung der Schifffahrtskrise beitragen?

SCHNIEBER-JASTRAM: Absolut! In einem integrierten globalen Wirtschaftssystem kann es schwierig sein, den Bedürfnissen aller Beteiligten gleichermaßen gerecht zu werden. Hier leistet Brüssel seinen Beitrag. Beispielsweise wird sich das Europäische Parlament im kommenden Jahr mit einer maritimen Raumordnung und dem integ-

rierten Küstenzonenmanagement beschäftigen. Mit transparenten Planungsmaßnahmen können wir Konflikte frühzeitig lösen und klare Rahmen- und Investitionsbedingungen schaffen. So können wir dem hart angeschlagenen Schifffahrtssektor bessere Bedingungen innerhalb der Union sichern.

DS: Sie haben sich klar gegen den Schiffsrecycling-Fonds des EU-Parlamentes ausgesprochen. Wie werten Sie die jetzige Diskussion um das Abwracken von Schiffen? Glauben Sie, Europa bewegt sich bei diesem Thema in die richtige Richtung?

SCHNIEBER-JASTRAM: Eine Regelung für das Abwracken von Schiffen ist auf EU-Ebene notwendig. Es gilt jetzt zwar EU-weit die Schiffsabfallverordnung, unter der aber eine Ausflagung von Schiffen eine übliche Praxis ist. Und bei dem internationalen Hongkong-Abkommen sind wir auch nicht viel weiter gekommen. Nicht zu erwähnen, dass es bis jetzt kein Land ratifiziert hat.

Im Europäischen Parlament haben wir den Vorschlag der Kommission zum Schiffsrecycling in vielen Aspekten verbessert. Die Einführung eines Schiffsrecycling-Fonds und besonders die Lösung seiner Finanzierung waren aber schon ein viel zu großer Schritt. Die EU-Häfen können diese Aufgabe, die nur zur Erhöhung der Hafengebühren führen würde,

nicht übernehmen. Sie stehen schon jetzt im Wettbewerb mit in der Nähe der EU liegenden Häfen. Ich bin fest davon überzeugt, dass die EU-Kommission mit einem effektiven Vorschlag kommen wird, der auch für den Hamburger Hafen akzeptabel sein wird.

DS: Das Schiffsrecycling hat auch eine entwicklungspolitische Komponente. Sie sind stellvertretende Koordinatorin des EP-Entwicklungsausschusses: Wie ist mit inakzeptablen Arbeits- und Umweltschutzmaßnahmen in Entwicklungs- und Schwellenländern umzugehen? Lassen sich die Bedingungen verbessern und zugleich die Arbeitsplätze erhalten?

SCHNIEBER-JASTRAM: Wir können den Entwicklungsländern nicht vorschreiben, wie sie ihre Arbeitsvorschriften und ihren Umweltschutz gestalten sollten. Wir müssen aber unsere Politik gegenüber diesen Ländern „clever“ führen, damit sie selbst Anreize haben, die Bedingungen in ihrem Land zu verbessern. Wenn wir rein ökonomisch denken, wird sich nie etwas ändern.

Beim Schiffsrecycling geht es um einen besonderen Fall, denn wenn das Beaching nicht ausdrücklich verboten wird, werden bald die Küsten dieser Länder voll mit EU-Schiffswracken sein. Die Konsequenzen für die Umwelt und die dort lebenden Menschen sind dementsprechend weitreichend. →



Birgit Schnieber-Jastram (CDU)

- geboren am 04. Juli 1946 in Hamburg Hamburg
- nach der Schulausbildung bis 1970 in Werbe- und Public-Relations-Agenturen in Hamburg und Bonn
- bis 1979 Redakteurin bei Märkte & Medien
- 1983 bis 1994 Leiterin des Wahlkreisbüros von CDU-MdB und Verteidigungsminister Volker Rühle
- 1986 bis 1994 Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft (MdHB)
- 1994 bis 2001 – Mitglied des Deutschen Bundestages (MdB)
- Okt. 2001 - Mai 2008 Senatorin für Soziales und Familie
- März 2004 – Mai 2008 Zweite Bürgermeisterin der Freien und Hansestadt Hamburg
- Mai 2008 - Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft (MdHB)
- seit Juni 2009 Mitglied des Europäischen Parlamentes (MdEP), dort u.a. Mitglied im Entwicklungsausschuss und stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen

Foto: Büro Birgit Schnieber-Jastram



Das Europäische Parlament wird das neue „Port Package III“ der EU-Kommission sorgfältig und kritisch bewerten.

BIRGIT SCHNIEBER-JASTRAM,
MDEP (CDU)

DS: Wie wird mit dem „Hafepakett“ oder „Port Package“ der Europäischen Kommission umzugehen sein? Ist der Ansatz der Europäischen Kommission falsch?

SCHNIEBER-JASTRAM: In diesen Tagen wird der erste Entwurf der dritten Version des „Hafepaketes“, des sogenannten „Port Package III“, von der Kommission zur Überprüfung durch die beteiligten Interessengruppen veröffentlicht. Wegen der eindeutig über ihre Kompetenzen hinausragenden Vorschläge wird das Europäische Parlament diese Neuformulierung sorgfältig und kritisch bewerten.

Erfreulicherweise deuten die ersten Zeichen auf Kompromissbereitschaft seitens der Kommission hin. Besonders positiv ist das Ausbleiben von Regulierungen in den Sektoren Güterumschlag und Personenverkehr. Der Ansatz hat sich aus meiner Sicht auf jeden Fall verbessert.

DS: Sie sind Mitglied im gemischten Parlamentarischen Ausschuss EU-Türkei. Die Schifffahrt wird durch den anhaltenden türkischen Boykott Zyperns behindert. Welche Perspektiven sehen Sie?

SCHNIEBER-JASTRAM: Ich war und bin immer noch eine Optimistin. Obwohl sich in den letzten Jahren nicht viel geändert hat, gelangen beide Seiten langsam zur Einsicht. Weder die Zugangssperre von türkischen Häfen und Flughäfen noch die Frage des geteilten Zyperns ist länger tragbar.

Dazu hat übrigens auch die Wirtschaftskrise beigetragen. Die beiden Seiten müssen sich einfach an einen Tisch setzen

und endlich das lang bestehende Problem lösen. Gegenseitige Vorwürfe helfen nicht!

Wie Sie richtig sagen, ist die Schifffahrtsindustrie von dieser Situation betroffen. Aber die Menschen, die auf der Insel leben, leiden viel mehr.

DS: Unter dem Lissabon-Vertrag verändern sich die Rollen von Kommission, Mitgliedsstaaten und Europäischem Parlament. Wie verlagern sich in Ihrer Beobachtung die Gewichte? Wie ist das Verhältnis auch zu nationalen Institutionen wie dem Bundestag? Ist Deutschland in diesen Entwicklungen gut aufgestellt?

SCHNIEBER-JASTRAM: Die Gesetzgebung der Europäischen Union hat sich nach dem Lissabon-Vertrag grundlegend verändert, und zwar zugunsten der Bürger. Das Europäische Parlament als einzige demokratisch legitimierte Institution hat an Einfluss gewonnen.

Gleichmaßen hat sich das Verhältnis zu nationalen Institutionen wie dem Bundestag vertieft. Der Prozess, das Europäische Projekt näher an die Bürger heranzubringen, hat zwar einen bedeutenden Schritt nach vorn gemacht, ist aber noch nicht am Ende.

Als größtes Land Europas und mit der größten Bürgerzahl wird Deutschland immer eine große Bedeutung haben. Mit der Ausweitung der Mitgliedschaft der Union ist es unumgänglich, dass in Europa mehr Platz für neue Stimmen gemacht wird. Und Deutschland nimmt aktiv an der Mitgestaltung der neuen Rahmen teil.

DS: Wie kann Hamburg noch stärker von seinem Platz in der EU profitieren?

SCHNIEBER-JASTRAM: Europa ist globale Importregion, Deutschland eine Exportnation und Hamburg die Logistikkreuzung dazwischen. Nicht nur der Hafen, sondern auch die gut integrierten Hinterlandverbindungen an Bahn- und Straßennetzwerk platzieren Hamburg als Schnittpunkt zwischen Nord- und Süd-, Ost- und Westeuropa, aber auch zwischen Europa und Asien, Afrika und Südamerika.

Hinzu kommt, dass Hamburg nicht nur ein Kernpunkt einer integrierten, sektorübergreifenden Industriezone, sondern auch eine kulturintensive Metropole ist. Um auch weiterhin von dieser einzigartigen Lage zu profitieren, wird es allerdings notwendig sein, die Hamburger Industrieinfrastruktur zu stärken.

DS: Was ist zuerst fertig? Elbphilharmonie oder Elbvertiefung?

SCHNIEBER-JASTRAM: Bei beiden ist ja von einer Schlammschlacht die Rede! Aber schon jetzt kommen wir in den Genuss eines vielfältigen Konzertprogrammes, das auf die Elbphilharmonie neugierig macht.

Der Hamburger Hafen hingegen muss schon jetzt gegenüber der maritimen Transportbranche Konzessionen eingehen, damit Kunden nicht zu anderen Häfen abwandern. Deswegen hoffe ich auf eine schnellstmögliche Einigung in Sachen Elbvertiefung, denn: Abbau ist einfacher als Aufbau. ...



Foto: Mike Stiepmann; Carlos Kella

PODIUM: Die Gesprächsrunde zu den Sozialstandards auf Schiffen beim Evangelischen Kirchentag war hochkarätig besetzt.

PLÄDOYER: Heike Proske, Generalsekretärin der Deutschen Seemannsmission, forderte bessere Arbeitsbedingungen für Seeleute in aller Welt.

Wende zum Besseren

Auf dem Evangelischen Kirchentag ging es auch um die Arbeitsbedingungen der Seeleute in aller Welt. Die gute Nachricht: Bald gelten hier höhere Standards – die die deutschen Reeder schon einhalten. Text: Christof Lauer

Schiffahrtsexperten, Sozialpartner und Politiker diskutierten mit Kirchenvertretern auf dem Evangelischen Kirchentag in Hamburg über die Arbeitsbedingungen an Bord von Seeschiffen. Heike Proske, Generalsekretärin der Deutschen Seemannsmission, beklagte, dass auf den Schiffen vieler Nationen die Seeleute unter menschenunwürdigen Bedingungen arbeiten und leben müssten. Bezahlung, Unterbringung und Verpflegung seien schlecht.

Neue Grundrechte-Charta

Proske stellte allerdings zugleich klar, dass die beschriebenen Missstände nicht auf deutschen Schiffen herrschten. Auch der Gewerkschaftsvertreter Arne von Spreckelsen (ver.di) stellte sich demonstrativ an die Seite der deutschen Reeder: Sie erfüllten bereits heute die hohen Standards, die mit dem Internationalen Seearbeitsübereinkommen am 21. August 2013 weltweit in Kraft treten werden. Die „Grundrechte-Charta der Seeleute“ verankert zahlreiche Mindeststandards, zum Beispiel für die Arbeits- und Ruhezeiten, zur medizinischen Betreuung an Bord und an Land sowie für die Unterkünfte und Verpflegung der Seeleute.

Bislang bekämen die deutschen Reeder für das hohe soziale Niveau an Bord

ihrer Schiffe „keinen Cent mehr“ als andere Anbieter, machte Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), deutlich. „Die Maritime Labour Convention ist daher nicht nur ein wichtiger Riegel gegen Sozialdumping“, so Behrendt. „Die neuen sozialen Rechte für alle Seeleute stärken auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reeder.“



Foto: Carlos Kella

POSITION: VDR-Präsident Michael Behrendt unterstrich die vorbildlichen Verhältnisse, die auf deutschen Schiffen herrschen.

Ausländische Reeder, die ihre Schiffe aufgrund schlechterer Sozialstandards bislang günstiger betreiben konnten, müssen nun bis zum August kräftig investieren. Dann gelten die Standards auf den rund 65.000 Seeschiffen mit etwa 1,2 Millionen beschäftigten Seeleuten weltweit – ein wichtiger Fortschritt für die Schifffahrt.

Harte Sanktionen

Eine Frage aus dem Publikum zielte auf die Wirksamkeit der sozialen Rechte hin: „Strenge Vorschriften sind wichtig, aber werden sie auch tatsächlich durchgesetzt?“ VDR-Präsident Behrendt stellte dazu klar: „Fallen bei den Hafenstaatkontrollen Verstöße gegen die Konvention auf, drohen dem Reeder harte Sanktionen – von Geldbußen bis zum Festhalten des Schiffes.“

Auch Schiffe unter Flaggen von Staaten, die die Konvention nicht ratifiziert haben, können sich den Standards nicht entziehen. Laufen sie Häfen eines Unterzeichnerstaates an, müssen sie die hohen Standards ebenfalls erfüllen.

Der Endverbraucher hat indes keine höheren Kosten zu befürchten, wenn die Sozialstandards weltweit verbindlich werden: Der Anteil der Transportkosten am Preis eines T-Shirts aus Asien beträgt weniger als einen Cent. ...



Lust auf Meer

Die Lust auf Kreuzfahrten ist ungebrochen: 2012 haben über 6,1 Millionen Europäer eine Kreuzfahrt gemacht – neuer Rekord. Auch deutsche Reedereien wie AIDA und Hapag-Lloyd Kreuzfahrten erweitern ihr Angebot. Text: Hanns-Stefan Grosch

Es geht Schlag auf Schlag: Im März wurde die „AIDAstella“, das zehnte Schiff der Flotte von AIDA Cruises, in Rostock getauft. Anfang Mai kam die „MS Europa 2“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten zur Namenszeremonie im Rahmen des Hafengeburtstages nach Hamburg. Die Reederei verfügt damit insgesamt über fünf Schiffe. Im vergangenen Jahr war die runderneuerte und umgebaute „MS Columbus 2“ dazugekommen – bei AIDA

stieß 2012 die von der Meyer Werft gebaute „AIDAmara“ zur Flotte.

Das Wachstum im Kreuzfahrt-Markt geht weiter – besonders die Deutschen sind im Schiffsreisefieber. Noch kommen zwar die meisten Passagiere aus Großbritannien. Doch Deutschland ist Europas Seefahrernation Nr. 1 dicht auf den Fersen: Flusskreuzfahrten eingerechnet, waren im vergangenen Jahr fast zwei Millionen Bundesbürger auf dem Wasser unterwegs.

Das sind 7,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Während es bei Flusskreuzfahrten zuletzt ein kleines Minus gab, kletterte der Umsatz bei den Hochseekreuzfahrten um 11,3 Prozent auf 2,6 Milliarden Euro, so eine Studie des Deutschen Reiseverbandes (DRV). „Kreuzfahrten sind eine unverzichtbare Ergänzung des breit gefächerten Reisemarktes“, sagt Richard J. Vogel, Chef von TUI Cruises und Vorsitzender des Schiffsausschusses im DRV.



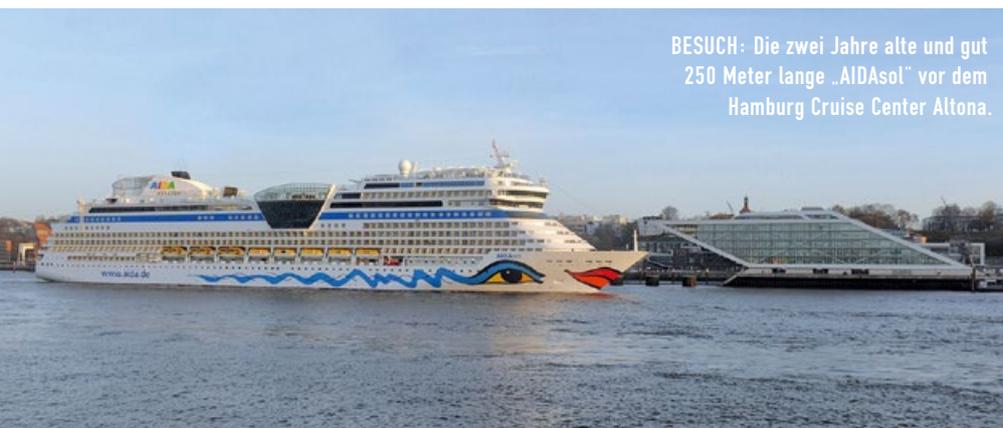
BEGRÜSSUNG: Die neue „Europa 2“ in effektvoller Beleuchtung vor dem Blankenese-Panorama auf der Elbe.

Der Urlaub auf dem Wasser ist das wohl am schnellsten wachsende Reise-segment. In Europa hat sich der Markt innerhalb von nur acht Jahren verdoppelt – auch weil „die Kreuzfahrtbranche Qualität, Innovation und eine große Vielfalt bietet“, so Manfredi Lefebvre d’Ovidi, Vorsitzender des Kreuzfahrtverbands CLIA Europe. Von deren Wachstum profitiert auch die

Schiffbauindustrie: Wenige Wochen nachdem die Meyer Werft die „AIDAstella“ fertiggestellt hatte (s. DS 04/2013), wurde die „Norwegian Breakaway“ abgeliefert – das größte Kreuzfahrtschiff, das je in Deutschland gebaut wurde.

Die Meyer Werft und ihre Flusskreuzfahrtschiff-tochter Neptun gehören zu den Marktführern im Segment. Meyer hat

noch sechs große Kreuzfahrtschiffe sowie weitere Spezialschiffe im Auftragsbuch. Neptun hat Ende März zehn jeweils 135 Meter lange Flusskreuzfahrtschiffe an Viking River Cruises übergeben, weitere 16 kommen bis 2014 hinzu. 2012 hatte Meyer drei Kreuzfahrtschiffe fertiggestellt: neben dem Clubschiff „AIDamar“ für AIDA Cruises in Rostock die „Disney Fantasy“ und die „Celebrity Reflection“.



BESUCH: Die zwei Jahre alte und gut 250 Meter lange „AIDAsol“ vor dem Hamburg Cruise Center Altona.

Foto: AIDA Cruises, Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

Wichtiger Wirtschaftsfaktor

Auf ein erfolgreiches Jahr blickt auch Fin-cantieri zurück. Die Italiener verbesserten 2012 ihr Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) trotz der anhaltenden Schwierigkeiten des maritimen Sektors auf 137 Millionen Euro. Durch die Übernahme der Offshore-Sparte von STX Europe avancierte das Unternehmen zum weltweit fünfgrößten Schiffbau- →



Fotos: AIDA Cruises

ENTSPANNUNG: Der Wellnessbereich auf einem AIDA-Clubschiff bietet einen einmaligen Meerblick – auch von der Whirlwanne aus.



Foto: Hasenpusch [rechts]

FAHRTZIEL: Beliebt nicht nur bei Verliebten: Venedig zählt zu den attraktivsten Destinationen von Mittelmeerkreuzfahrten.

→ konzern und zum führenden Anbieter im High-End-Segment.

Die „Europa 2“ lieferte STX France in Saint Nazaire. Dort ist zuletzt auch ein Auftrag über ein 361 Meter langes „Oasis“-Schiff eingegangen. Den Kürzeren zog hier STX in Finnland. Im Mai 2014 soll dort der Neubau „Mein Schiff 3“ für TUI Cruises fertig sein – allerdings hatte der Schiffbauer zwischenzeitlich offenbar gravierende Finanzprobleme.

Dessen ungeachtet bleibt die Bedeutung der europäischen Schiffbauer und ihrer Zulieferer für die Kreuzfahrtbranche enorm: Von den rund 20 Hochseeschiffen, die bis 2016 ausgeliefert werden sollen, werden lediglich drei aus asiatischer Produktion sein – darunter die nächsten beiden AIDA-Neubauten, die die Rostocker bei Mitsubishi in Japan bestellt haben. Die anderen 17 kommen von STX France, STX Finnland, Fincantieri oder der Meyer Werft. Geschätztes Auftragsvolumen: mehr als 13 Milliarden US-Dollar. „Die Kreuzfahrtindustrie ist einer der Sektoren

in Europa, der kontinuierliches Wachstum schafft“, sagt Rob Ashdown, Generalsekretär von CLIA Europe.

Die Branche sichere europaweit die Beschäftigung von über 315.000 Menschen – auf Werften, bei Zulieferern und Ausrüstern ebenso wie in Häfen und Küstenorten. Insgesamt betragen die Aufwendungen der in Europa aktiven Kreuzfahrtunternehmen mehr als 15 Milliarden Euro pro Jahr – über 40 Prozent davon etwa für Waren und Dienstleistungen wie Essen und Trinken, Reiseagentur-Provisionen sowie Versicherungen.

Attraktives Angebot

Das populärste Fahrtgebiet für Europas Urlauber war im vergangenen Jahr mit 3,5 Millionen Passagieren das Mittelmeer. Im Trend liegen aber auch „Kaltwasser“-Regionen wie Norwegen, Island und Grönland, wo die Zahl der Abfertigungen gegenüber dem Vorjahr um zehn Prozent auf 1,33 Millionen Passagiere zulegte. Im Fokus des deutschen Kreuzfahrtbooms steht Ham-

burg: Die Zahl der Seereisenden aus aller Welt stieg hier 2012 gegenüber dem Vorjahr um 37 Prozent auf insgesamt 430.329 Passagiere – neuer Saisonrekord.

Immer stärker rücken die Schiffe selbst in den Mittelpunkt: „Das Schiff mit seinem Bordangebot ist zum einzigartigen Erlebnis geworden“, sagt TUI-Cruises-Chef Vogel. So hat der australische Multimillionär Clive Palmer bei der chinesischen Werft CSC Jinling Shipyard für 500 Millionen Dollar einen fast exakten Nachbau der legendären „Titanic“ in Auftrag gegeben. Ab 2016 soll die „Titanic II“ in See stechen und ihre Gäste wohlbehalten von Southampton nach New York bringen.

Dem Einfallsreichtum an Bord sind ebenfalls kaum Grenzen gesetzt: Auf der neuen „AIDAstella“ gibt es ein virtuelles Aquarium im Treppenhaus, die Wellnessoase ziert ein Wäldchen aus echten Birken. Auf der „Norwegian Breakaway“ können Gäste im Wasserrutschenparadies den freien Fall üben, und Royal Caribbean bietet seit März auf allen Schiffen rosafar-



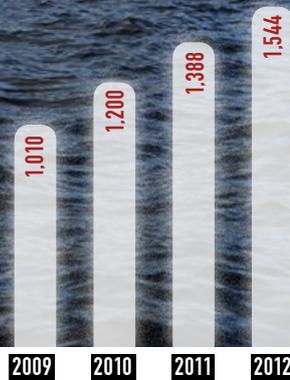
Foto: MEYER WERFT, Hapag-Lloyd Kreuzfahrten



VIELFALT: Die „Norwegian Breakaway“, hier im Dock der Meyer Werft, ist das größte Kreuzfahrtschiff, das je in Deutschland gebaut wurde. Das Expeditionsschiff „Hanseatic“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten (oben) erreicht eine andere Zielgruppe.



BEGEGNUNG: Die nagelneue „Europa 2“ (links) passiert das „Traumschiff“, die „MS Deutschland“ (Baujahr 1998).



BOOM: Die Zahl der Passagiere von Hochseekreuzfahrten steigt seit Jahren kräftig. Angaben für Deutschland in Millionen Passagieren.



Foto: Reederei Peter Deilmann GmbH



TRADITION: Kochkünste mit klassischem Event-Charakter auf der „MS Deutschland“.

AUSBLICK: Das „Traumschiff“-Deck am Heck – ideal für sonnenhungrige Passagiere.

bene Barbie-Kabinen für „kleine Prinzessinnen“ an.

Von familiär bis luxuriös: Je nach Neigung und Geldbeutel kennt die Auswahl kaum Grenzen. AIDA überzeugte im vergangenen Jahr mehr als 630.000 Passagiere von seinem Clubschiff-Konzept. „Dank unserer hohen Qualität, einem sehr guten Service und modernsten Umweltstandards bescheinigten uns zuletzt 94 Prozent aller Gäste eine hohe Zufriedenheit mit unseren Angeboten“, sagt AIDA-Chef Michael Ungerer.

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten bietet auf seinen kleineren Schiffen u.a. Expeditionskreuzfahrten an – die „Bremen“ und die „Hanseatic“ verfügen über die höchste

Eisklassifizierung für Passagierschiffe und dringen so auch in arktische Regionen vor. Zur Flotte der Reederei zählt auch die noble „Europa“, nach dem Ranking des britischen Experten Douglas Ward seit Jahren das beste Kreuzfahrtschiff der Welt – von 284 bewerteten Schiffen.

Legerer Luxus

Die neue „Europa 2“ ist zwar ähnlich exklusiv, aber lässiger: Feste Sitzplätze und Essenszeiten sowie steife Empfänge mit Abendrobe und Smoking soll es nicht geben. Trotzdem kostet der Reisetag von 600 Euro aufwärts – dafür bietet der 300 bis 400 Millionen Euro teure 225-Meter-Neubau jeden erdenklichen Luxus: Desi-

gnermöbel, Kunstwerke, raffinierte Lampen und insgesamt sieben Restaurants für jeden Geschmack – darunter das „Grand Reserve“, dessen Weinkarte rund 600 verschiedene Gewächse auflistet.

Wellness im überdachten Pool, während die Kinder im „Knopf-Club“ untergebracht sind, Unterhaltung im Jazzclub oder am Golf-Simulator: Es gibt viele Möglichkeiten – vor allem aber die „Freiheit, sich durch den Tag treiben zu lassen“, so Produktmanager Julian Pfitzner.

Auch beim Umweltschutz setzt die „Europa 2“ Maßstäbe: Sie ist das erste Kreuzfahrtschiff mit SCR-Katalysatoren, die den Stickoxidausstoß um fast 95 Prozent reduzieren. ...

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Hamburg verliert Container an Rotterdam

ROTTERDAM:
Europas größter
Hafen verbuchte
bei Containern ein
deutliches Plus.

Der gesamte Güterumschlag des Hamburger Hafens hat im 1. Quartal 2013 um 0,6 Prozent zugelegt. Im Containerumschlag büßte er aber 1,6 Prozent ein.

Während es bei Massengütern gut lief, verlor Hamburg im Containersegment offenbar deutlich an den Wettbewerber Rotterdam. Die Niederländer verbuchten in den ersten drei Monaten beim Boxen-Umschlag ein Plus von 4,6 Prozent. Von der Entwicklung betroffen dürfte besonders die Nummer 2 im Hamburger Hafen, Eurogate, sein.

Denn der Primus HHLA meldete für den Zeitraum ordentliche Zahlen: Trotz eines schwierigen Marktumfelds erzielte die HHLA beim Container-

umschlag ein Wachstum von 5,0 Prozent auf 1,8 Mio. TEU. Dazu trugen vor allem der Anstieg der Asienverkehre um 6,7 Prozent und der Zubringerverkehre (Feeder) zu den Ostseeanrainern um 7,4 Prozent bei. Die vergleichsweise niedrigeren Erlöse in den Feederverkehren wurden durch leicht gestiegene Lagergelderlöse ausgeglichen, sodass die Umsatzentwicklung im Segment Container mit einer Wachstumsrate von 5,6 Prozent dem Mengenwachstum folgt. Der Umsatz ging um 2,7 Prozent auf 279,0 Mio. Euro zurück. Dagegen stieg das Betriebsergebnis (EBIT) um 13,2 Prozent auf 38,5 Mio. Euro.

www.hafen-hamburg.de www.hhla.de

Foto: Claffral | Dreamstime.com



Kleines Minus bei flämischen Häfen



In den ersten drei Monaten ging der Gesamtumschlag in Antwerpen, Zeebrugge, Gent und Ostende um ein Prozent zurück.

Er betrug im ersten Quartal 64,1 Mio. Tonnen. Davon entfielen nach Angaben der Flämischen Hafenkommission VHC auf Antwerpen 46,99 Mio. (+1,4 Prozent), auf Zeebrugge 10,39 Mio. (-7 Prozent), auf Gent 6,05 Mio. (-3,6 Prozent) und auf Ostende 0,66 Mio. (-17,7 Prozent).

Unterdessen profiliert sich Belgiens drittgrößter Hafen Zeebrugge zunehmend als wichtiger Tiefwasserhafen in Nordwesteuropa: Im ersten Quartal 2013 hatten Containerschiffe mit mehr als 10.000 TEU unter allen im Überseeverkehr eingesetzten Containerschiffen einen Anteil von rund 73 Prozent. Im Vorjahr waren es laut Hafenverwaltung MBZ erst 44 Prozent, 2010 sogar nur zwölf Prozent.

www.vlaamsehavencommissie.be

„Estelle“ nutzt JadeWeserPort

Überraschender Besuch eines Containergiganten beim JadeWeserPort.

Die „Estelle“ Marsk ist mit 397 Metern Länge und 56 Metern Breite das zweitgrößte Containerschiff der Welt – und das größte, das bislang den JadeWeserPort angelaufen ist. Die „Estelle“ war im Mai eigentlich von Rotterdam nach Bremerhaven unterwegs. Wegen einer Havarie in der Außenweser konnte sie ihr Ziel nicht ansteuern.

„Wir waren gerne bereit, kurzfristig einzuspringen und unsere Hilfe anzubieten. In solchen Fällen zeigen sich nun einmal die einma-

ligen Standortvorteile von Wilhelmshaven“, so Axel Kluth, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Gesellschaft. Deutschlands einziger Tiefwasserhafen kann bisher nur magere Umschlagzahlen vorweisen. www.jadeweserport.de



TIEFGANG: Das 14.770 TEU-Schiff machte außerplanmäßig im JWP fest.

Foto: JadeWeserPort Realisierungs GmbH

Foto: Hans Hillveaert

Singapur siegt

Singapurs Hafen ist erneut zum „besten Seehafen Asiens“ gekürt worden.

Die Auszeichnung im Rahmen der Asian Freight and Supply Chain Awards (AFSCA) erfolgte zum 25. Mal. Singapur, das mengenmäßig hinter Shanghai weltweit Nummer 2 ist, hatte auch im Vorjahr gewonnen. Auf dem nordamerikanischen Kontinent lag der Hafen von Long Beach vorn – zum 16. Mal innerhalb der letzten 18 Jahre. Zu den Kriterien zählen etwa Kosten, Infrastruktur sowie Ausbaumaßnahmen. www.cargonewsasia.com



Foto: Joyfull | Dreamstime.com

Lateinamerika im Fokus

Eine positive Bilanz haben Teilnehmer einer Wirtschafts- und Wissenschaftsreise nach Südamerika gezogen.

Unter Leitung von Hamburgs Erstem Bürgermeister Olaf Scholz hatte im April eine 30-köpfige Delegation Argentinien, Brasilien und Uruguay besucht. In der wichtigsten brasilianischen Hafenstadt Santos kam die Delegation im renommierten „Club Atlantico“ mit Spitzenvertretern aus Politik und Wirtschaft zusammen. In Uruguay fand eine Visite bei Staatspräsident José Mujica statt. Ergebnis in Buenos Aires: Argentinien wiederum wird 2014 offizielles Partnerland des 825. Hamburger Hafengeburtstags.

Bürgermeister Olaf Scholz zog eine positive Bilanz der einwöchigen Reise. „Lateinamerika besitzt unglaubliche Potenziale“, so Scholz. „Es ist deshalb wichtig aus Hamburger Sicht, dass wir uns mit diesen Ländern zusamm tun, mit den Verantwortlichen sprechen und Kontakte pflegen und verbes-



Foto: Christoph Holstein

ZUFRIEDEN: Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz und Hamburg Süd-Chef Dr. Ottmar Gast in Montevideo.

sern.“ Man habe viele wichtige Informationen gewonnen, die Hamburg, seinem Hafen und seiner Wirtschaft insgesamt nutzen würden, so Scholz: „Da sind wir schlauer geworden.“

Teilnehmer wie Axel Mattern, Vorstand bei der Hafen Hamburg Marketing (HHM), lobten die wertvolle Vorbereitung und Begleitung durch die Reederei Hamburg Süd, die einen ihrer Schwerpunkte im Südamerika-Transport hat. Der Sprecher der Geschäftsführung der Reederei, Dr. Ottmar Gast, ließ es sich nicht nehmen, persönlich mit von der Partie zu sein. www.hamburg-port-authority.de

ANZEIGE

Infrastruktur für den Inselstaat

Indonesiens Wirtschaft wächst dynamisch. Die Güterströme überfordern zunehmend die Häfen des Landes. Ein Ausbau ist dringend erforderlich. Der Entwurf des nationalen Hafen-Masterplans steht, erste Projekte sind bereits am Start – darunter der neue Containerhafen nahe Jakarta. Text: Dirk Ruppik



Die Republik Indonesien benötigt dringend neue und erweiterte Häfen, Straßennetzwerke und Schienenverbindungen, um die Wirtschaft des Landes zu entwickeln. Bislang sind die inländischen Versandkosten zu hoch, die Liegeplatztiefe ist überwiegend zu klein, um größere Schiffe aufzunehmen. Daher wird das Land meistens über Feederschiffe – üblicherweise über Singapur – versorgt.

Deshalb sind die Häfen schlichtweg nicht wettbewerbsfähig. Die Regierung will laut Präsident Susilo Bambang Yudhoyono bis 2025 zwölf Milliarden US-Dollar (rund neun Milliarden Euro) in den Ausbau des Hafensystems investieren und im mit 17.508 Inseln und rund 240 Millionen Einwohnern weltgrößten Insel-

staat spezielle Wirtschaftszonen einrichten. Er skizzierte dabei Pläne für sechs Wirtschaftskorridore und weitere Wirtschaftszonen für Tourismus und Bergbau.

Hafenausbau hält nicht Schritt

Nach Angaben der indonesischen Infrastruktur-Initiative plant die Regierung 2013 Infrastrukturinvestitionen von nur rund 1,3 Prozent des Bruttoinlandsproduktes (BIP) – das entspricht 8,424 Milliarden indonesischen Rupiah bzw. rund 666 Millionen Euro. Üblich sind in Entwicklungsländern fünf Prozent. Durch den na-

tionalen Hafen-Masterplan soll der Anteil auf diesen Wert hochgeschraubt werden.

„Indonesien wächst nicht mit voller Kraft, da das Wirtschaftswachstum durch die schwache Infrastruktur behindert wird“, sagte Michael Lund Hansen, Asia-Pazifik Director für Portfolio-Management von APM Terminals auf der „Indonesia International Conference – Focus On Indonesian Economy“ in Jakarta. Das Bruttoinlandsprodukt ist laut German Trade & Invest (Gtai) in den letzten Jahren im

Foto: Verdelho | Dreamstime.com



GRENZVERKEHR: Noch prägen Feedertransporte, z.B. über Singapur, den Hafentag.

Foto: Erikdegraaf | Dreamstime.com



DOMÄNE: Derzeit hat Trockenschüttgut den größten Anteil am Umschlag.

Foto: Annetly Ngabito



ENGPASS: Die Kapazität der indonesischen Häfen reicht für die erwarteten Volumina nicht aus.

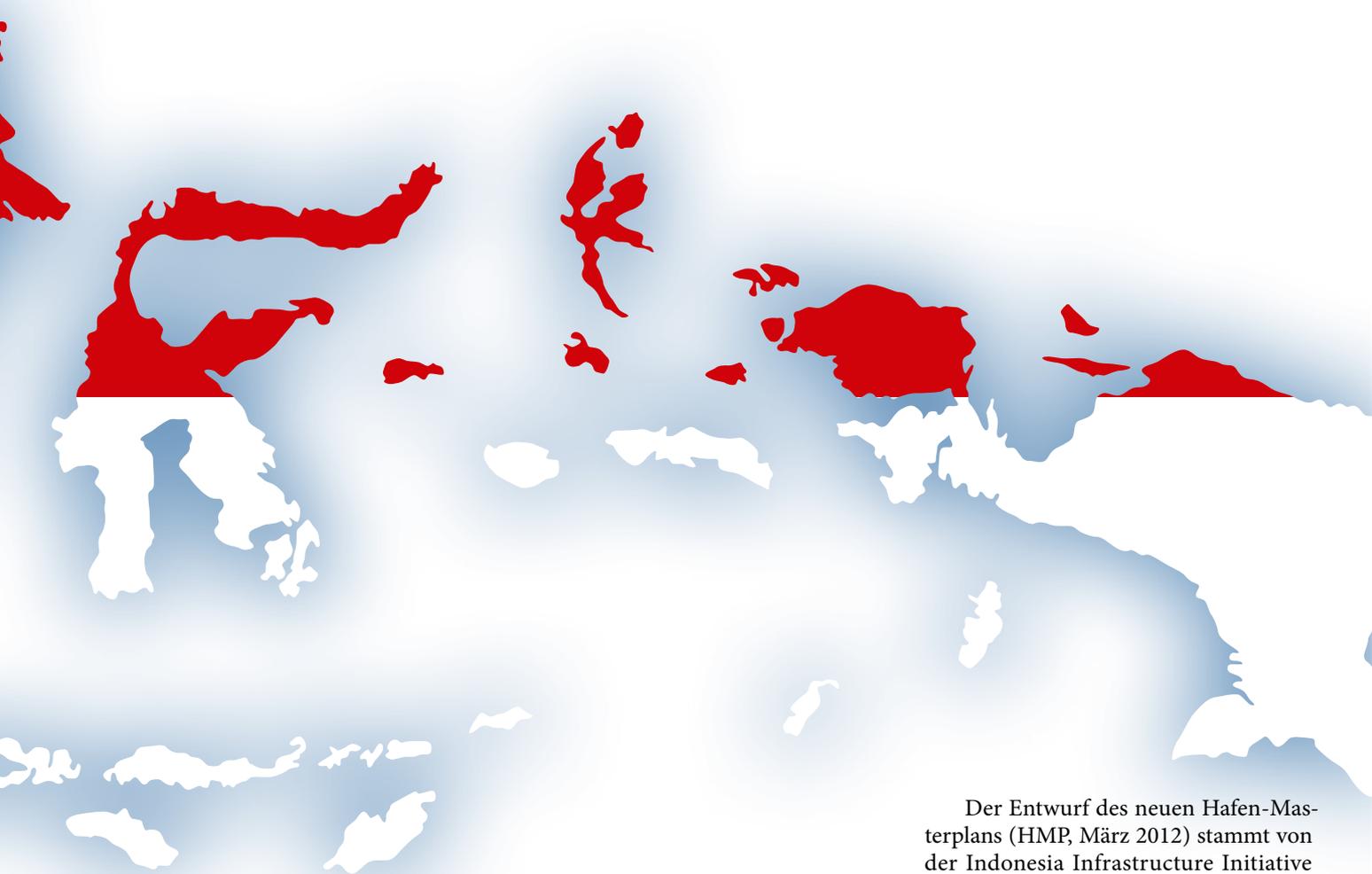


Foto: Tuutijumala | Dreamstime.com

Schnitt real um sechs Prozent gewachsen. „Momentan arbeiten fünf von sechs bedeutenden Containerhäfen, die 90 Prozent des Containeraufkommens des Landes handeln, an der Kapazitätsobergrenze, was die Effizienz reduziert und die Logistikkosten erhöht“, so Hansen. Dadurch bestehe die Gefahr, dass das Land internationalen Handel an Niedrigkosten-Länder verliere. Auf Basis der prognostizierten Wachstumsraten kalkuliert Hansen, dass das südostasiatische Land ein Minimum von sechs

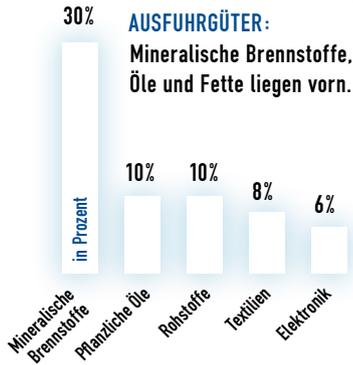
bis sieben Mio. TEU an neuer Containerkapazität bis 2015 und von rund 15 Mio. TEU bis 2020 benötigt. „Wir müssen jetzt loslegen, damit die Anlagen im Zeitrahmen fertiggestellt werden können.“

Masterplan für Häfen aufgestellt

Momentan können nur Containerschiffe bis zu 6.500 TEU im größten Liegeplatz des Landes in Tanjung Priok nahe der Hauptstadt Jakarta festmachen. Auf den Asien-Europa-Handelsrouten werden inzwischen häufig Containerschiffe der doppelten Größe eingesetzt.

Der Entwurf des neuen Hafen-Masterplans (HMP, März 2012) stammt von der Indonesia Infrastructure Initiative (IndII), einem durch die australische Regierung unterstützten Projekt, das das Wirtschaftswachstum in Indonesien durch verbesserte Infrastruktur und Investitionen fördern soll. Der Plan gilt für einen Zeitraum von 20 Jahren und kann alle fünf Jahre geändert werden. Er wurde in enger Zusammenarbeit mit den indonesischen Ministerien und Experten erstellt.

Die Wirtschaft des südostasiatischen Inselstaats hängt stark vom Zustand der Häfen ab. Das Schifffahrtsgesetz Nr. 17 (2008) nennt kritische Bereiche wie Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit. In einem multidimensionalen Ansatz →



→ sollen u.a. der Wettbewerb stimuliert, rationalisierte Hafentwicklungspläne erstellt, PPP-Verfahren für die Finanzierung eingeführt und die nationalen Behörden in den Planungsprozess integriert werden. Dadurch wird die Entwicklung eines Hafensystems gefördert, das „effizient, wettbewerbsfähig und flexibel ist und den internationalen Handel sowie Wirtschaftswachstum und regionale Entwicklung unterstützt.“

Indonesien ist eine Bulker-Domäne: 2009 wurden laut HMP 968,9 Mio. Ton-

nen Güter in den indonesischen Häfen umgeschlagen. Davon waren 560,4 Mio. Tonnen Trockenschüttgut (davon rund 75 Prozent Kohle) und 176,1 Mio. Tonnen Flüssigschüttgut (Löwenanteil hier: Öl und Ölprodukte). Nur 88,2 Mio. Tonnen entfielen auf containerisierte Güter. 2020 soll sich der Containerumschlag gegenüber 2009 verdoppelt haben, bis 2030 soll eine weitere Verdopplung erfolgen. Die Containerhäfen drohen zum Nadelöhr zu werden.

Indonesiens gesamter Außenhandel belief sich auf 543 Millionen Tonnen, da-

runter hatten Exportprodukte mit 442,5 Mio. Tonnen (80 Prozent) den größten Anteil. Indonesien gilt daher als klassisches Exportland – auch wenn 2012 ein kleines Außenhandelsdefizit zu Buche schlug (s. Grafik). Es wird prognostiziert, dass der Güterumschlag bis 2015 auf 1,3 Milliarden Tonnen (jährlich + 4,5 Prozent) und bis 2020 auf 1,5 Milliarden Tonnen (jährlich + 3,7 Prozent) steigt.

Die Warenströme und die Hafensysteme in den sechs erwähnten Wirtschaftskorridoren (Sumatra, Java, Kalimantan,

MEGAPROJEKT: In der Nähe des Hafens Tanjung Priok (bei Jakarta) soll der größte Industriehafen Indonesiens entstehen.



Indonesien: Daten & Fakten

Staatsform: Präsidentialrepublik
Staatsoberhaupt: Präsident Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) – seit Oktober 2004
Hauptstadt: Jakarta
Einwohnerzahl: rund 238 Millionen (weltweit Nummer 4)
BIP-Wachstum: 6,3 % (Prognose 2013)
Fläche: 1.904.569 km² (5,5-mal so groß wie Deutschland)
Wichtige Häfen: Tanjung Priok (2012: sechs Mio. TEU, Terminal 1 und 2 betrie-

ben durch HPH und Pelindo II) u. New Priok (bis 2023: 13 Mio. TEU) bei Jakarta, Java; Tanjung Perak bei Surabaya, Java (2011 rund 2,6 Mio. TEU laut Hafen Hamburg, Betreiber Dubai Ports World und Pelindo III); Belawan bei Medan, Sumatra; Tanjung Emas bei Semarang, Java
 Bis 2025 sind laut Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia (MP3EI) Investitionen von neun Milliarden Euro ins Hafensystem vorgesehen.

Sulawesi, Bali-Nusa Tenggara und Papua-Kepulauan Maluku) sollen neu geordnet werden.

Konkrete Projekte geplant

Das südostasiatische Land besitzt insgesamt 111 Handelshäfen, 614 nicht kommerzielle Häfen, 472 Spezialterminals und 721 Terminals für private Interessen. Vier staatliche Betriebsgesellschaften kümmern sich um Seehäfen: Die PT Pelindo I mit Sitz in Medan ist im Gebiet von Nordsumatra in vier Provinzen für 26 Häfen zuständig. Die PT Pelindo II verwaltet neben dem Hafen von Jakarta in zehn Provinzen insgesamt 29 Häfen. PT Pelindo III mit Sitz in Surabaya ist in acht Provinzen für 32 Häfen verantwortlich. Weiterhin betreibt die PT Pelindo IV mit Sitz in Makassar 24 Häfen in zehn Provinzen.

Ein Megaprojekt auf Java ist die Entwicklung des größten Industriehafens: Kalibaru nicht weit von Tanjung Priok im Norden Jakartas. PT Pelindo II will hier in der ersten Phase (6,5 Mio. TEU) bis 2014 rund 1,8 Milliarden Euro investieren. Der neue Hafen wird 2023 nach drei Bauphasen 13 Millionen TEU Kapazität besitzen, so Pelindo-II-Chef Richard Jost Lin. Vorgesehen ist der Bau von Kaianlagen von 4.000 m Länge. Die Wassertiefe soll 20 m betragen. Nach Fertigstellung erhält er offiziell den Namen New Priok.

Zusammen mit dem alten Hafen Tanjung Priok (2011: 5,8 Mio. TEU) wird der Großraum Jakarta dann über rund 19 Millionen TEU Boxenkapazität verfügen. Bis 2020 muss das Terminal laut Handelsminister Gita Wirjawan seine Kapazität verdreifachen, um mit dem Wachstum Schritt zu halten: „Wir müssen unsere Kapazität erhöhen – oder wir werden leiden.“ Derzeit nehmen Containerschiffe nach Gtai-

Informationen für das Entladen eine Wartezeit von mindestens vier Tagen in Kauf.

Tanjung Priok hat insgesamt drei Containerterminals. Zwei davon (Terminal I und II) betreibt die Gesellschaft Jakarta International Container Terminals (JICT) im Rahmen eines Managementvertrages mit einer Laufzeit von 20 Jahren. JICT ist ein Joint Venture von Pelindo II und der Hongkonger Hutchison Port Holdings (HPH). Durch den Ausbau von New Priok will Indonesien insbesondere seine Abhängigkeit vom Transshipment in Singapur verringern. Weitere Containerhäfen sind laut Gtai in Palembang und Bengkulu (beide Sumatra) sowie Pontianak (Kalimantan) geplant.

Machbarkeitsstudie steht aus

Alfred Natsir, geschäftsführender Direktor von Pelindo I, kündigt an, dass die Hafengesellschaft in den nächsten vier Jahren vier Häfen – namentlich Batu Ampar Port (Batam), Dumai Port (Riau), Belawan (Medan) und Kuala Tanjung (Nordsumatra) – entwickeln werde. Dabei soll in Kuala Tanjung ein neuer internationaler Tiefsee-Hubhafen (15 m Wassertiefe) für Westindonesien entstehen. Allerdings steht die Machbarkeitsstudie noch aus.

Die erste Phase des Hafenausbaus in Belawan startete 2012: Ein 100 m langer Pier sowie fünf Containerkrane wurden installiert. Von 2013 bis 2015 wird ein Kaierweiterungsprojekt (zunächst 700 m, dann 350 m Länge) durchgeführt, weitere fünf Krane werden aufgebaut. Der Hafen Bitung in Sulawesi wird ebenfalls in ein Hub für Indonesiens Osten verwandelt. Hier steht die Machbarkeitsstudie ebenfalls aus. Beide Hubs liegen an internationalen Schifffahrtslinien und besitzen genügend Hinterland für die Entwicklung.

Die drei Häfen New Priok, Teluk Lamong (Perak) und Belawan (Medan) sind Teil eines Fast-Track-Programms der Regierung. Internationaler Standard bei der Containerabfertigung wird bisher nur in Tanjung Priok (JV mit HPH) und in Surabaya (JV mit DPW) erreicht.

Hapag-Lloyd sieht Chancen

Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd bietet wöchentliche Dienste (SIS) von Jakarta und von Surabaya (SSL) – dem zweitgrößten Hafen Indonesiens – an. Außerdem werden Feederservices von vielen anderen Häfen via Jakarta und Singapur durchgeführt, um an alle bedeutenden Hapag-Lloyd-Services Richtung Europa, Amerika und innerhalb Asiens anschließen zu können. Mitte April hat die Linienreederei ihren Südostasien-Australien-Service (SAL) erweitert. Er ist eine Kombination aus dem bisherigen SAL-Dienst und dem ASA-Service und wird wöchentlich an einem festen Tag durchgeführt. Folgende Häfen werden



ZOLLABFERTIGUNG: Eine beträchtliche bürokratische Hürde für die Reedereien.

angelaufen: Kelang, Singapur, Brisbane, Sydney, Melbourne, Adelaide, Jakarta und Kelang.

Hapag-Lloyd sieht durch den Ausbau des indonesischen Hafensystems auch Chancen fürs eigene Geschäft und denkt dabei an mögliche zusätzliche Dienste. Eine höhere Effizienz der Häfen sowie der Einsatz von größeren Schiffen könnte das Geschäft zusätzlich beflügeln. Hauptschwachpunkt im indonesischen Hafensystem ist nach Angaben der Reedereien immer noch die Straßen- und Schienenanbindung. „Für das eigene Geschäft wäre eine verbesserte Zollabfertigung von größter Bedeutung“, heißt es außerdem.

Beim Ausbau der Häfen unterstützt das deutsche Entwicklungshilfeministerium Jakarta: Führungskräfte aus Indonesien bilden sich in Bremen zu den Themen Hafenzentralisierung, Hafenentwicklung und Hafenmanagement fort. ■■■

Spür-Spirale im All

Eine lückenlose Überwachung der Seewege könnte helfen, dem Treiben von Piraten Einhalt zu gebieten oder Umweltsünder aufzuspüren. Dabei soll nun ein neuer Satellit aus Bremen helfen. Von Irena Güttel

Auf einer Länge von vier Metern windet sich die Spirale auf dem Tisch. Im Vergleich zu dieser großen Antenne wirkt der Rest des Satelliten fast unscheinbar. „Wir sagen eigentlich auch, das ist eine fliegende Antenne“, sagt Tom Sprowitz, Ingenieur vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Bremen.

Mit zwei Fingern hebt er die riesige Spirale locker an. Ultraleicht ist sie – trotz ihrer Ausmaße. Das ist bei ihrer Mission entscheidend. Sie soll die Überwachung von Schiffen

aus dem Weltraum deutlich verbessern. Der Forschungssatellit „AISat“ soll künftig Signale des Automatischen Identifikationssystems (AIS) empfangen, das fast alle Seeschiffe nach internationalen Vorschriften an Bord haben müssen. Es verwendet UKW-Frequenzen und reicht etwa 20 Seemeilen weit. Beim Empfang über Satelliten gibt es aber noch Schwierigkeiten, vor allem in dicht befahrenen Gebieten. „In der

Nordsee sind so viele Schiffe mit AIS unterwegs, dass sich die Signale überlagern und nichts mehr erkennbar ist“, erläutert Ralf-Dieter Preuß vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Nur 13 Kilo Gesamtgewicht

Das liegt daran, dass herkömmliche Satelliten meist ungerichtete Kupferantennen haben. Diese erfassen einen Bereich mit einem Durchmesser von 6.000 Kilometern.

Der in Bremen entwickelte Satellit soll dagegen viel präziser arbei-



ten. Möglich macht das die helixförmige Antenne. „Sie reduziert den Bereich auf einen Durchmesser von 750 Kilometern“, sagt DLR-Projektleiter Jörg Behrens. Vier Jahre haben er und seine Kollegen an der Konstruktion getüftelt und etwa eine Million Euro in die Entwicklung investiert.

Mit Helix-Antennen sind bisher nur wenige Nachrichtensatelliten ausgerüstet – allerdings mit viel kleineren als die Bremer Konstruktion. „In der Größe und für diesen Einsatz ist das einzigartig“, sagt Behrens. „Die Antenne aufzubauen, hat uns eine Menge Kopfzerbrechen bereitet.“ Denn sie durfte nicht zu schwer werden und musste zugleich stabil sein.

Verschiedene Materialien haben die Forscher in Schwerelosigkeit getestet. Dann entschieden sie sich für kohlenstofffaserverstärkten Kunststoff mit einer Kupferhülle. Dadurch wiegt die Antenne gerade mal 800 Gramm, der Satellit insgesamt kommt auf 13 Kilo. In

diesem Monat soll „AISat“ fertig sein. Ende des Jahres oder Anfang 2014 wird er an Bord einer indischen Rakete ins All starten. Über mehrere Monate soll er in 650 Kilometern Höhe verschiedene Tests fliegen und seine Daten an zwei Bodenstationen, eine in Bremen und eine in Nordkanada, senden.

Kollisionen verhindern

Satelliten-Aufklärung auf dem Meer hat ambitionierte Ziele: Mögliche Terroristen überwachen, von Piraten gekaperte Schiffe aufspüren oder Umweltsünder auf See entlarven – bei allem könnte auch „AISat“ in Zukunft helfen. „Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 gibt es verstärkt Rufe nach einer lückenlosen Überwachung des Schiffsverkehrs“, sagt Experte Preuß. AIS ist dafür aber eigentlich nicht gedacht. Es soll vor allem verhindern, dass Schiffe zusammenstoßen.

Dafür ist ein Emp-

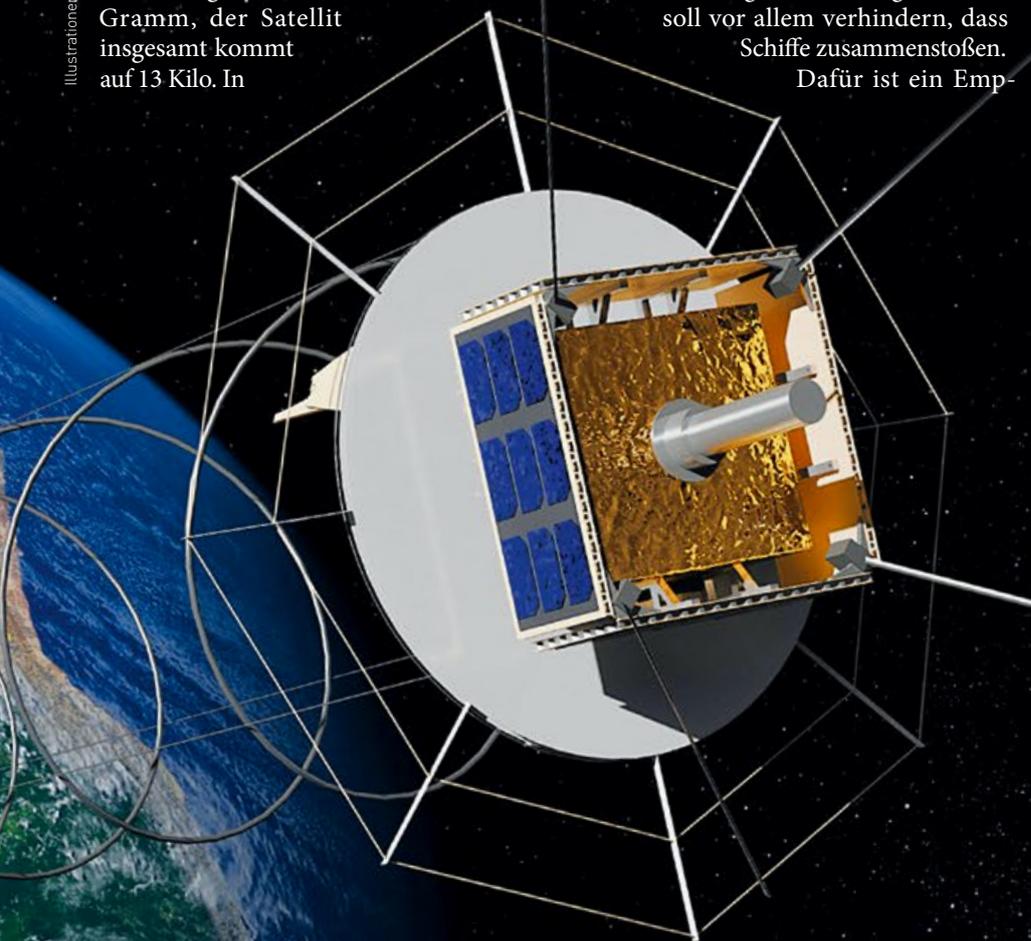
fang über Satellit bisher noch nicht notwendig. Es reicht, wenn die Schiffe untereinander und mit der Küste kommunizieren können. Deshalb führte die

Internationale Seeschiffahrtsorganisation auf Initiative der USA vor einigen Jahren das LRIT-System ein, über das Schiffe alle sechs Stunden ihre Position an weltweit vernetzte Datenbanken melden müssen. International forschen aber zurzeit viele daran, wie es durch AIS ersetzt werden könnte. „Es wäre preiswerter, und man hätte die Informationen ständig zur Verfügung“, sagt Preuß.

Ob „AISat“ dafür infrage käme, werden die Bremer Forscher erst im Laufe des kommenden Jahres wissen – wenn ihr Satellit im All ist. Das Interesse an ihrem Projekt ist allerdings jetzt schon groß. Die Bundesregierung hat für ein Forschungsprojekt zur maritimen Sicherheit weitere Satelliten eingeplant. Und auch aus Dänemark gab es schon Anfragen. ■



Illustration: DLR_marinetraffic.com



VERWIRRUNG: Die AIS-Signale von Schiffen, die von Satelliten mit ungerichteten Kupferantennen empfangen werden, überlagern sich häufig. Hier verspricht der neue „AISat“ einen deutlichen Fortschritt.

SCHIFFSFINANZIERUNG



VORREITER: Die Anleihe soll auch den Ausbau der Flotte finanzieren.

Die Eckdaten	
Emissionsvolumen	bis zu 200 Millionen Euro
Zeichnungsfrist	27. Mai bis 7. Juni 2013 (12:00)
Laufzeit Fälligkeit	5 Jahre 11. Juni 2018
Zins (Kupon)	zwischen 8,5 Prozent und 9,125 Prozent
Zinszahlung	jährlich zum 11. Juni eines Kalenderjahres, erstmals 2014
Stückelung	1.000 Euro
Mindestanlage	1.000 Euro
WKN ISIN	A1TNA3 DE000A1TNA39
Rückzahlungskurs	100 Prozent des Nominalbetrags
Wertpapierart	Schuldverschreibung
Börsennotiz	Freiverkehr der Frankfurter Wertpapierbörse (Open Market, Entry Standard) mit Einbeziehung in den Prime Standard für Unternehmensanleihen
Erstnotiz	11. Juni 2013 (voraussichtlich)
Unternehmensrating	BB (Creditreform Rating, Mai 2013)

Rickmers zapft Kapitalmarkt an

Die Reederei Rickmers wird auf dem Anleihemarkt aktiv. Das Emissionsvolumen beträgt bis zu 200 Mio. Euro. Die Erlöse sollen zu etwa gleichen Teilen dem Wachstum und der Refinanzierung dienen.

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Muttergesellschaft des Schifffahrtskonzerns Rickmers Gruppe, begibt eine Unternehmensanleihe im Volumen von bis zu 200 Mio. Euro mit einem jährlichen Zinssatz zwischen 8,5 Prozent und 9,125 Prozent. Die Wertpapiere haben eine Laufzeit von fünf Jahren und werden voraussichtlich ab 11. Juni 2013 im Freiverkehr der Frankfurter Wertpapierbörse (Open Market, Entry Standard) mit Einbeziehung in den Prime Standard für Unternehmensanleihen notiert sein. Die Zeichnungsfrist der Anleihe läuft voraussichtlich bis 7. Juni 2013, 12 Uhr (s. Tabelle).

Finanzierung im Wandel

„Die Rickmers Holding ist ein breit aufgestelltes Schifffahrtsunternehmen, das in einem schwierigen Marktumfeld in den vergangenen Jahren Gewinne erzielt hat. Wir haben in den letzten zwei Jahren unser Management-Team verstärkt und begonnen, die Gruppe darauf auszurichten, Chancen zu nutzen, die sich bei einer beginnenden Erholung der Schifffahrtsindustrie ergeben werden“, sagt Ronald D. Widdows, CEO der Rickmers Gruppe. „Die Schifffahrtsbranche befindet sich in einer Konsolidierungsphase, und wir wollen eine

aktive Rolle in dieser Marktkonsolidierung spielen“, bekräftigt Bertram R. C. Rickmers, Gründer und alleiniger Gesellschafter der Rickmers Gruppe.

Finanzierung im Wandel

„Die Art und Weise, in der Schifffahrtsunternehmen ihre Geschäftstätigkeit zukünftig finanzieren können, erfährt aktuell einen strukturellen Wandel. Die über viele Jahre hinweg bestehenden traditionellen Quellen für Eigen- und Fremdkapital – speziell bei deutschen Schiffseignern, die einen hohen Anteil der weltweiten Containerflotte gebaut haben – sind nicht mehr zugänglich. Daher sind eine Ausrichtung auf neue Investoren und der Zugang zu neuen Finanzierungsquellen kritische Faktoren geworden“, sagt Widdows.

„Der Zugang zum Kapitalmarkt ist einer der entscheidenden Faktoren für die zukünftige Marktposition eines Schifffahrtsunternehmens. In den vergangenen Jahren haben wir unsere internen Strukturen auf Kapitalmarktfähigkeit ausgerichtet und machen nun mit der Anleihe den nächsten Schritt in der Unternehmensfinanzierung“, so Dr. Ignace Van Meenen, stellvertretender CEO und CFO der Rickmers Gruppe. Die Nettoerlöse aus der Anleiheemission sollen zur Finanzierung von Wachstum und Investitionen sowie für die Refinanzierung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden. Im Geschäftsjahr 2012 erwirt-

schaftete die Rickmers Gruppe einen konsolidierten Umsatz von 618,3 Millionen Euro (2011: 574,3 Mio. Euro). Auch das operative Ergebnis (EBIT) stieg von 90,5 Millionen Euro im Jahr 2011 auf 114,7 Millionen Euro, bei einem Ergebnis nach Steuern im Geschäftsjahr 2012, welches sich auf 22,5 Millionen Euro verbesserte (2011: 13,8 Mio. Euro).

Lange Schifffahrtstradition

Die Rickmers Gruppe mit Hauptsitz in Hamburg ist eine in der internationalen Schifffahrtsindustrie langjährig etablierte Unternehmensgruppe mit traditionsreichem Namen. Die Wurzeln der Rickmers-Familientradition in der Schifffahrt reichen bis in das Jahr 1834 zurück. Das heutige Leistungsspektrum der Gruppe reicht vom Design über die Koordinierung und Überwachung von Neubauten, die Generalunternehmerschaft, das Arrangieren von Finanzierungen und die Vercharterung bis zur Bereederung und zum operativen Betrieb eigener und fremder Schiffe. Zusätzlich betreibt die Gruppe die Rickmers-Linie, einen der führenden Anbieter für Stückgut-, Schwerlast- und Projektfracht-Liniendienste.

Die Mindestzeichnungssumme der Anleihe beträgt 1.000 Euro. Privatanleger können über ihre Haus- oder Depotbank sowie über die Rickmers Internetseite zeichnen. Die jährliche Zinszahlung erfolgt erstmals am 11. Juni 2014. www.rickmers.com/investors

Markt der Schiffsbeteiligungen erlahmt

Der VGF Verband Geschlossene Fonds e.V. hat die Platzierungszahlen seiner 36 Vollmitglieder fürs 1. Quartal 2013 veröffentlicht.

Demnach haben die im VGF organisierten Anbieter von Januar bis März insgesamt 459,1 Mio. Euro Eigenkapital platziert. Das 1. Quartal 2013 war damit das schwächste seit Einführung der VGF-Quartalszahlen 2009. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal betrug 459,6 Mio. Euro bzw. 50 Prozent. Im Vergleich zum 4. Quartal 2012 waren es 387 Mio. Euro weniger (- 46 Prozent).

„So wirkt regulatorische Unsicherheit auf die reale Wirtschaft. Die Anbieter geschlossener Fonds wissen erst seit Ende April genauer, wie Übergangs- und Bestandsschutzregeln nach dem 22. Juli 2013 aussehen werden. Entsprechend gering ist das Angebot neuer Produkte. In die Platzierung geht nur noch, was mit großer Sicherheit vor dem Umsetzungstichtag ausplatziert ist“, so VGF-Hauptgeschäftsführer Eric Romba. Für den weiteren Verlauf des Jahres erwartet der Verband zunächst keine Steigerung der Platzierungstätigkeit: „Die Unternehmen konzentrieren sich jetzt erst einmal auf das

AIFM-Zulassungsverfahren und die Implementierung der neuen Anforderungen, bevor sie neue Fonds an den Markt bringen.“

Am 22. Juli 2013 tritt das neue Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) in Kraft, mit dem die europäische Richtlinie zur Regulierung Alternativer Investment Fonds Manager (AIFM) in deutsches Recht umgesetzt wird.

www.vgf-online.de

SCHIFFSBETEILIGUNGEN DAVON EIGENKAPITALERHÖHUNGEN

Angaben in Mio. Euro



Quelle: VGF

ALLE INVESTOREN DAVON INSTITUTIONELLE INVESTOREN



HSH Nordbank gibt insolvenzbedrohte Schiffe an Navios ab

Die HSH Nordbank hat gemeinsam mit der Navios Gruppe, einem international tätigen Schifffahrtsunternehmen, einen innovativen Finanzierungsansatz für insolvente oder stark insolvenzgefährdete Schiffe entwickelt.

Das neue Modell ermöglicht es der Bank, ihre Bilanzsumme sowie ihre Risiken zu reduzieren. Navios übernimmt als neuer Investor die Schiffe und bringt dafür frisches Kapital in die Finanzierung ein. Der verbleibende Teil des vergebenen Kreditvolumens wird in einen Participating Loan gewandelt, der es der finanzierenden Bank ermöglicht, an einer Erholung der Schifffahrtsmärkte zu partizipieren und ihr ursprünglich in die Schiffe eingebrachtes Fremdkapital zu einem späteren Zeitpunkt zurückzuerhalten.

In einer ersten Transaktion übernehmen die Schifffahrtsgesellschaften der Navios Gruppe ein Portfolio von zehn Schiffen, die von der HSH Nordbank fremdfinanziert sind. Es handelt sich dabei um fünf Tanker mit 30.000 bis 80.000 dwt sowie fünf Containerschiffe mit 2.000 bis 3.400 TEU. Alle

Schiffe wurden 2006 oder später gebaut. Sie stammen von verschiedenen Eignern, sind beschäftigungslos oder fahren weit unter Kostendeckung. Weitere Unterstützungsmaßnahmen sind durch die heutigen Eigentümer (Zuführung von frischem Kapital) und durch den Schiffsbetrieb nicht mehr zu erwarten.

Die zehn Schiffe stehen mit einem Kreditvolumen von rund 300 Mio. US-Dollar in den Büchern der HSH Nordbank. Die Alteigentümer übertragen die Schiffe auf Navios und werden aus den Kreditverpflichtungen gegenüber der Bank entlassen. Im Gegenzug zahlt Navios circa 130 Mio. Dollar – rund 40 Prozent des ausstehenden Kreditvolumens – an die HSH und sichert den Betrieb der Schiffe für mindes-

tens sechs Jahre. Die restlichen rund 170 Mio. Dollar werden in einen Participating Loan zugunsten der HSH umgewandelt, der durch 80 Prozent der Einnahmen der Schiffe – nach Abzug von Betriebs- und Kapitalkosten – über eine Laufzeit von zehn Jahren bedient wird.

„Mit diesem innovativen Finanzierungsmodell reagieren wir auf die

verschärfte Krise in der internationalen Schifffahrt. Der Ansatz hat Modellcharakter für die gesamte maritime Wirtschaft“, sagt Wolfgang Topp, Generalbevollmächtigter der HSH Nordbank. Die betroffenen Schiffe erhielten so eine dauerhafte Perspektive.

www.hsh-nordbank.de



Foto: Navios

GEWINNERIN: Navios-Chefin Angeliki Frangou kommt günstig an Schiffe.

INDIZES



Lichtblicke im Aktien-See

Während der DAX einen Rekord nach dem anderen bricht, zeigt sich der Shiplnx sehr verhalten.

Das spiegelt die vorsichtigen Marktprognosen, die von einem Ende der Krise erst im Jahr 2014 sprechen. Dennoch gibt es einige Lichtblicke. Diana Shipping (DSX), bislang auf Bulker spezialisiert, konnte in den letzten zwölf Monaten trotz schlechter Raten und Verlusten um stattliche 43 % zulegen. Investoren honorierten wohl die mutige Diversifizierung in Containerschiffe.

Steil aufwärts bewegt sich seit einigen Wochen auch der Aktienkurs von Navios Maritime Holdings (NM). Zuletzt hatte NM-Chefin Angeliki Frangou Schlagzeilen gemacht, als sie von der HSH in einer bis dahin einmaligen Auffanglösung zehn KG-Schiffe übernahm (s. S. 43). Investoren belohnten

die Aktivitäten mit einem Kursplus von sattem 60 % seit Jahresbeginn.

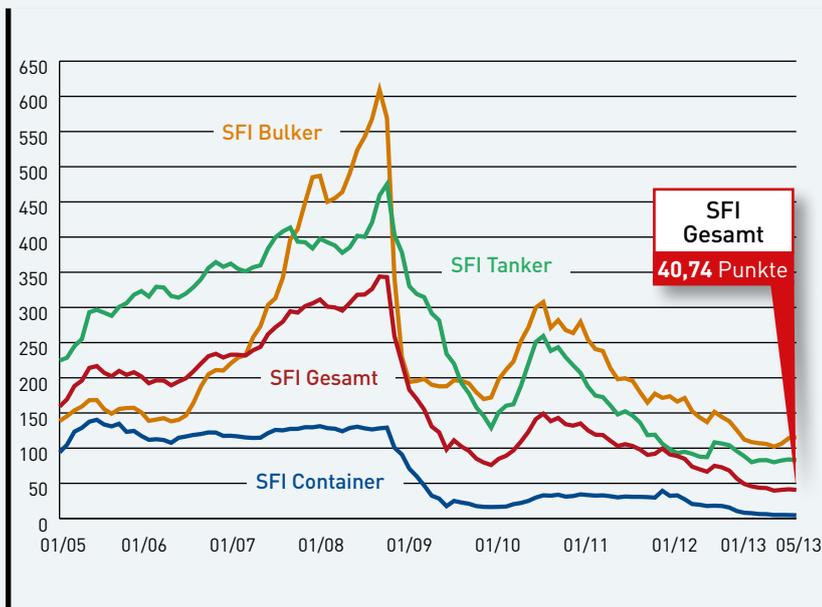
Auch die Euphorie über Offshore-Projekte drückt sich in einigen Kursen aus:

Teekay Offshore (TOO) konnte in Anbetracht neuer Aufträge – u.a. von Statoil für ein Floating-Storage-Projekt in der Nordsee – seit Jahresbeginn um 30 % zulegen.



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

SFI TKL.Ship: Gesamtindex mit leichtem Minus



Quelle: TKL-Fonds; Stand 24.05.2013

Im April verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Rückgang von 2,01 % gegenüber dem Vormonat.

Die Charterraten für Containerschiffe stiegen fast durchgängig. Die Neubaupreise verzeichneten für größere Schiffstypen ab 3.500 TEU einen leichten Anstieg. Neubaupreise für die kleineren Größenklassen und Second-Hand-Preise blieben konstant.

Bei den Tankern entwickelten sich die Charterraten weitgehend konstant. Suezmax- und VLCC-Tanker verzeichneten einen moderaten Rückgang. Die Neubaupreise blieben stabil. Ausnahme: ein Rückgang bei VLCC-Tankern. Die Second-Hand-Preise lagen auf dem Niveau des Vormonats – nur fünf Jahre alte Aframax-Tanker wurden teurer.

Bei den Bulkern stiegen die Charterraten in fast allen Segmenten. Ausnahme: Cape-Size-Bulker. Die Neubaupreise blieben konstant. Die Second-Hand-Preise fünf und zehn Jahre alter Bulker legten leicht zu – nur zehn Jahre alte Cape-Size-Bulker verloren etwas.

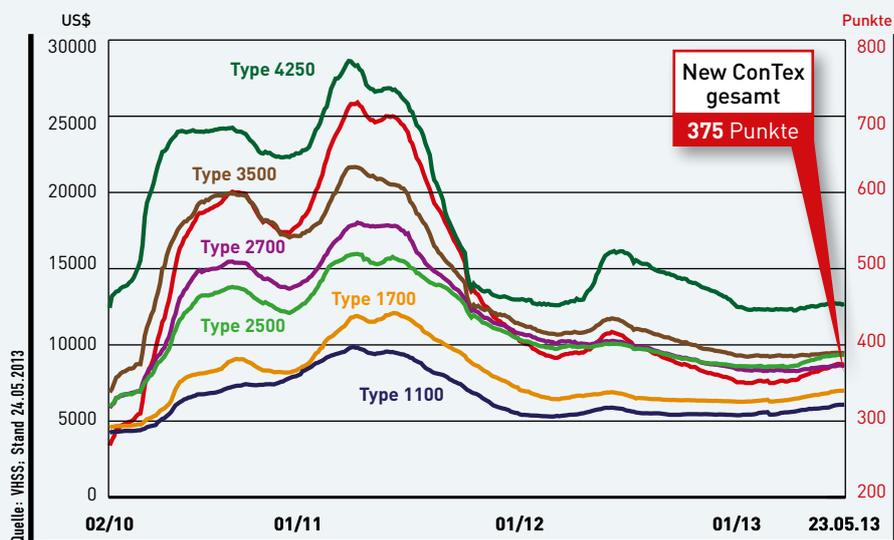
www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

5.50	9.80	21.00	5.10	0.35	Bücher.de (Fm)	6.80	6.75	195.00	111.55	34	Dr. Verkehrs-Bk (Fm)	16.50	271.00	30.50
32.60	5.55	10.80	15.00	1.3	Burg Brauh Ing. (Mst)	24.50	7.20	8.50	58.49	0	Dialog Semicond (Fm)	4.00	16.50	285.00
7.00	33.70	5.95	7.90	1	Burg Braun Rav. (Soal)	1020.00	24.80	8.60	4.80	1	Diag Ind. (Mst)	103.00	3.98	18.80
753.00	7.00	34.90	4.50	0.8	Burabad Vz (Mst)	276.00	1020.00	28.50	6.75	1	Didier-Werke (Mst)	104.00	103.00	4.50
6.00	755.00	7.00	29.50	1	BUS S (Fm)	9.85	276.00	1033.00	18.50	1	Dieng Hid. (Fm)	19.80	178.00	104.50
			6.01		BUS Vz (Fm)			350.00	997.50		Diogal (Fm)	44.35	19.80	150.50

New ConTex: Stabiler Index, kleinere Einheiten im Plus

Der New ConTex blieb zuletzt stabil, gewann aber im Vergleich zum Vormonat 1,6 Prozent.

1.100-TEU-Schiffe konnten zuletzt um US\$ 18 zulegen, gegenüber dem Vorjahresniveau sogar um US\$ 241 (4,1%). Die 2.500-TEU-Schiffe, die in den vergangenen Wochen zulegen konnten, verloren kurzfristig leicht (US\$ 5 auf der Basis einer 24-Monatscharter bzw. US\$ 6 auf der Basis einer 12-Monats-Charter). Grund dürften hier im Wesentlichen fehlende Charteraktivitäten sein. Die Panmax-Größe verbuchte leichte Verbesserungen: So waren 3.500-TEU-Schiffe mit US\$ 13 und 4.250-TEU-Schiffe mit US\$ 17 im Plus, was jeweils einem Zuwachs von 0,2% entspricht. Allerdings bleibt abzuwarten, ob der New ConTex im nun beginnenden Sommer weiter zulegen kann. www.vhss.de



ANZEIGE

Kapitalerträge kurbeln P&I-Ergebnisse an

Text: Michael Hollmann

Mit Kursgewinnen bei Aktien- und Anleiheninvestments konnten die P&I Clubs für ihre Mitglieder im vergangenen Jahr noch mal die Kohlen aus dem Feuer holen. Die Kapitalerträge halfen vielen Anbietern über hohe Schadensverläufe hinweg.

Für die maritimen Haftpflichtversicherer kam die Jahresendrallye an den Börsen im vergangenen Jahr goldrichtig. Während ihnen steigende Großschäden und die allgemeine Schadensinflation das Kerngeschäft verhagelten, konnten sie sich zumindest wieder über sprudelnde Kapitalerträge freuen. Wie sich in der aktuellen Berichtssaison zeigt, konnten zahlreiche P&I Clubs dadurch ihre Ergebnisse im vergangenen Jahr deutlich verbessern und ihre Rücklagen erhöhen.

Schwierige Marktlage

Marktführer Gard weist für das Jahr 2012/13 (per 20. Februar) mit 99 Mio. US\$ einen fast doppelt so hohen Überschuss wie im Vorjahr aus – obwohl das eigentliche Versicherungsgeschäft defizitär verlief. Der Club, der seine Ergebnisse konsolidiert (P&I und Seekasko) veröffentlicht, verzeichnete eine kombinierte Schadenkostenquote (Schäden und Kosten im Verhältnis zu Prämien) von 101 Prozent – nach 98 Prozent im Vorjahr. Bei einer Quote von über 100 Prozent fährt der Versicherer einen Verlust ein, darunter einen Gewinn.

Angesichts einiger schwerer Schäden zu Beginn des Geschäftsjahres und der scharfen Konkurrenz unter den Transportversicherern zeigt sich das Unternehmen aber mit dem Verlauf zufrieden. „Das ist ein gutes Ergebnis vor dem Hintergrund schwieriger Märkte“, kommentierte Gard-Vorstandschef Claes Isacson. Einer Rendite von übers Jahr 6,1 Prozent auf das Anlageportefeuille des Clubs verdankt es Gard, dass unterm Strich noch ein sattes Plus herauskam. Das Ergebnis habe deutlich über den Erwartungen gelegen; es werde sich, warnt Isacson die Prinzipale, in den kommenden Jahren angesichts der anhaltenden Niedrigzinsphase so wohl auch nicht wiederholen lassen.

Abwicklung von Großschäden

Eine noch höhere Verzinsung von 8 Prozent gelang dem Swedish Club auf sein Portefeuille. „Wir haben uns entschieden, mehr Schwellenländer- und Unternehmensanleihen zuzukaufen, und das hat sich für uns ausgezahlt“, erklärte Geschäftsführer Lars



ERFOLG: Lars Rhodin (Swedish Club) und Claes Isacson (Gard) freuen sich über gute Anlagen.

Rhodin auf einem Mitgliederempfang in Bremen. Folglich konnten die Manager das negative Underwriting-Ergebnis noch in einen Nettogewinn von über 9 Mio. US\$ umkehren. „Besser als erwartet“ habe sich das Seekasko- und Energiegeschäft des Clubs entwickelt, während der Verlauf im P&I-Bereich eher enttäuschend gewesen sei, so Rhodin. Wie alle Clubs der International Group erfuhren die Schweden eine Breitseite durch vermehrte

Großschäden, die zwecks Risikominimierung unter allen Anbietern gepoolt – also gemeinsam getragen – werden. In Bremen berichtete Rhodin von 20 großen „Pool Claims“ im vergangenen Jahr, die sich bis jetzt auf 380 Mio. US\$ addieren – das höchste Niveau seit Jahren. Da Abwicklung und Zertifizierung dieser Großschäden noch in vollem Gange sind, schwellen die Lasten noch weiter an. „Es ist noch früh, das Versicherungsjahr entwickelt sich noch“, warnte Rhodin.

Der deutlich größere UK P&I Club erzielte dank eines Investmentgewinns von 39,6 Mio. US\$ (3,7 Prozent Rendite) einen ähnlich hohen Überschuss von 9,5 Mio. US\$. Das technische Versicherungsergebnis lag mit einer kombinierten Schadenkostenquote von 104 Prozent noch im kurzfristigen Toleranzbereich. Man müsse trotzdem am Ball bleiben und eine disziplinierte Zeichnungspolitik verfolgen, um langfristig im schwarzen Bereich zu landen, sagte Hugo Wynn-Williams, Vorsitzender von Thomas Miller P&I, die den UK Club im Auftrag der Mitglieder managen. „Die erhöhten Schäden des Jahres 2012 sind eine Warnung, dass sich die Schadensinflation auch bei schwachem globalem Wirtschaftswachstum fortsetzt“, erklärte er.

Durchwachsene Performance

Beim Steamship Mutual reichten selbst Kapitalerträge von 27 Mio. US\$ (3 Prozent) nicht aus, um das Nettoergebnis in die schwarzen Zahlen zu hieven. Die kombinierte Schadenkostenquote stieg auf 112,5 Prozent und sorgte für einen Bilanzverlust von 9,6 Mio. US\$, der die freien Reserven auf 286 Mio. US\$ abschmelzen ließ.

Ebenso durchwachsen war die Performance bei Britannia. Die Gesellschaft erzielte zwar bei leicht sinkenden Nettoschäden einen Überschuss von 36 Mio. US\$, erkaufte sich dieses Ergebnis aber durch deutlich erhöhte Schadenserstattungen seitens ihrer eigenen Rückversicherungsgesellschaft Boudicca. Die Reserven der Tochtergesellschaft gaben folglich massiv um 59 Prozent auf 111 Mio. US\$ nach. Britannia hatte zu Jahresanfang mit deutlichen Beitragsanhebungen für das laufende Jahr gegengesteuert und dazu auch Marktanteilsverluste in Kauf genommen. Die versicherte Tonnage von Schiffseignern sank leicht von 111,1 Mio. BRZ im Vorjahr auf 110,5 Mio. BRZ, die für Charterer versicherte Tonnage fiel von 28,9 Mio. auf 25 Mio. BRZ.

Fotos: Hollmann

21,00	9,10	0,35	Bücher.de (Hk)	8,80 G	6,75 G	185,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk (Hk)	16,50 T	271,00 G	30,50
5,50	9,80 T	10,80	Burg Braun Ing. (Mkt)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Hk)	4,00 ab	16,50 T	285,00
32,60	5,55 G	7,90	Burg Braun Ray (Soal)	10,20,00 G	24,80	8,60	4,60	0	Diag Ind. (Hk)	103,00 ad	3,98 G	18,80
7,00 G	33,70	5,95	Burabad Vz (Bsp)	276,00 G	10,20,00 ab	28,50	6,75	1	Dieler-Werke (Hk)	104,00	103,00 G	4,50
755,00 T	7,00 G	34,90	BUS St (Hk)	9,85 G	276,00 G	1035,00	997,50	10	Dierg Hld (Hk)	19,80 T	178,00	104,50
6,00 G	755,00 T	7,00	BUS Vz (G)	10,95	9,90	350,00	350,00	10	Doppel (Hk)	44,35 T	19,80 G	150,50

In Kürze

Versicherer und Makler beraten neue Standards. Vertreter des Vereins Hanseatischer Transportversicherer (VHT) wollen dem Vernehmen nach in Kürze ihre Vorschläge für mehr Transparenz im Zahlungsverkehr mit den in Deutschland ansässigen Schiffsversicherungsmaklern beraten. Zu den Forderungen zählt demnach, dass ihnen die vom Endkunden gegengezeichneten Deckungsnoten vorgelegt werden, was einigen aus der Maklerszene zu weit geht. Seit rund einem halben Jahr beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe der Versicherer im VHT mit der Frage, wie die Prämien- und Schadenersatzströme nachvollziehbar gemacht werden können. Das Thema steht seit der Insolvenz der Versicherungsmakler Clausius und Carl Rehder ganz oben auf der Tagesordnung.

Stückgut-Stauung lässt zu wünschen übrig. Der North P&I Club warnt vor steigenden Unfallrisiken aufgrund mangelhafter Stauung von konventionellem Stückgut (Breakbulk) auf Schiffen in chinesischen Häfen. Im vergangenen Jahr hätten sich Vorfälle gehäuft, in denen Ladungskolli an Bord von Frachtschiffen während der Reise verrutscht oder umgestürzt seien. Die Schadensexperten führen die Probleme auf schlampige Arbeit in den chinesischen Häfen zurück.

Strike Club stärkt Rücklagen. Der auf die Deckung von Verdienst- und Betriebsausfällen spezialisierte Strike Club erwirtschaftete trotz deutlich mehr Streiks und Unruhen in den Häfen ein ordentliches Ergebnis. Per 20. Februar seien die freien Reserven durch Überschüsse um 5,4 Prozent gesteigert worden. Die versicherte Tonnage sei deutlich auf 170 Mio. tdw angewachsen, hieß es.

Ausschlussgebiete weiter fassen. Das Thema Sanktionen führt laut Schutzverein immer häufiger zu Streitigkeiten zwischen Reedern und Zeitbefrachtern. Dabei gehe es darum, unter welchen Umständen die Reederei Anläufe in einem bestimmten Land/Hafen aufgrund von Sanktionen verweigern kann. Laut Schutzverein sollte in den „Trading Exclusions“ vereinbart werden, dass keine Länder angelaufen werden dürfen, die von Sanktionen der USA, der EU oder der UNO betroffen sind.

Neues Seehandelsrecht erleichtert Arrest

Die Zahl der in Deutschland durchgeführten Schiffsarreste könnte infolge der Seehandelsrechtsreform deutlich ansteigen, warnt die Hamburger Kanzlei Fleet Hamburg.

Mit Inkrafttreten der Reform sei auch das Arrestrecht angepasst worden. Laut Fleet Hamburg können danach Schiffe in deutschen Häfen in Zukunft so einfach arrestiert werden, wie dies bisher nur in Rotterdam der Fall sei. „Reeder, egal ob deutsche oder ausländische, müssen jetzt fürchten, dass ihre Schiffe häufiger in deutschen Häfen an die Kette gelegt werden“, warnt die Kanzlei in einem Rundschreiben an ihre Mandanten.

Schiffsgläubiger müssten nun nicht mehr nachweisen, dass sie ihre Zahlungsansprüche ohne den Arrest nicht durchsetzen können. „Auf eine besondere Dringlichkeit kommt es ebenso wenig an wie auf den Sitz der Reederei“, unterstreicht die Kanzlei.

Eine weitere Änderung, auf die sich Verfrachter/Schiffsoperatoren einstellen müssen: Ein Konnossement (Seefrachtbrief) dürfe künftig nicht mehr auf die Bedingungen der Charter-Party für das Schiff verweisen, die der Warenempfänger womöglich nicht kennt. Alle Bedingungen, die der Verfrachter auch dem Konnossementinhaber auferlegen will, müssten zum Schutz des Empfängers künftig in das Konnossement (Bill of Lading) gedruckt werden.



Foto: Arminius from nt

HAFEN: Bald auch in Deutschland mehr Schiffe „an der Leine“?

Mehr Containersicherheit in Antwerpen

Bei der Bekämpfung des Ladungsdiebstahls in Antwerpen – dem zweitgrößten Hafen in Europa – setzt die zweitgrößte Linienreederei MSC auf neue elektronische Verfahren.

Spediteure und Warenempfänger müssen sich ab sofort in einem Online-Portal anmelden und mit erweiterten Daten authentifizieren, um alle nötigen Informationen für die Freistellung und Abholung ihrer Container im Hafen

zu bekommen. Bei dem vorherigen System mit im Voraus vergebenen Pin-Codes soll es Trickdieben leichter möglich gewesen sein, Container aus den Terminals zu entwenden. Das neue MSC-Webportal wird den Angaben zufolge durch eine neutrale Firma bereitgestellt und überwacht. Es liefere Kunden auch eine Übersicht mit Statusmeldungen zu allen Containern, die für sie gelöscht worden sind.

Seekasko-Angebot für Standard-Mitglieder

Die Managementfirma des Standard Clubs, Charles Taylor, hat eine eigene Kaskodeckung für Mitglieder des P&I Clubs aufgesetzt.

Das neue Produkt „Standard Club Hull“ bezieht seine Kapazität von der Swiss Re und verschiedenen Syndikaten der Versicherungsbörse Lloyd’s of London. Es übernehme bis zu 45 Prozent an den Deckungsnoten für Kaskorisiken bis 100 Mio. US\$, teilte Charles Taylor mit. Für kleinere Schiffe mit ent-

sprechend geringeren Risiken seien auch höhere Anteile möglich. Neben Hull & Machinery würden auch Increased Value (Absicherung einer Differenz von Versicherungs- und Marktwert des Schiffs), Kriegsrisiko und Verdienstausfall (Loss of Hire) gezeichnet. Vorteil für die Kunden: Sie könnten die Zahl ihrer Versicherer und die Komplexität reduzieren und bekämen einen einheitlichen Schadensservice für P&I und Seekasko, so Charles Taylor.

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



FORSCHUNGSEISBRECHER: Die alte „Polarstern“ hat über 30 Jahre auf dem Buckel

Projekt „Polarstern II“ geht voran

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat die Planung für den Neubau eines multifunktionalen Polarforschungsschiffs in Angriff genommen. Die Kosten werden auf 450 Millionen Euro kalkuliert.

Bereits 2010 hatte der Wissenschaftsrat einen Neubau der „Polarstern“ empfohlen. Das Schiff ist das wichtigste Instrument des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) im ewigen Eis, Versorger der

Forschungsstation „Neumeyer III“ und über 30 Jahre alt. Den künftigen wissenschaftlichen Ansprüchen genügt es nicht mehr. Das AWI benötigt also dringend eine neue Forschungsplattform, die den besonderen Anforderungen des Einsatzgebiets gewachsen ist. Wichtig ist das Projekt auch für die Klimaforschung, da sich der Klimawandel besonders stark an den Polen auswirkt.

www.bmbf.de
www.awi.de

Foto: Alfred-Wegener-Institut/Folke Wehrhans

Hummerheimat Windpark

Mit knapp 700 000 Euro fördert das Land Niedersachsen ein Pilotprojekt zur Ansiedlung des Europäischen Hummers im Offshore-Windpark „Riffgat“.

Der Bau von Offshore-Anlagen ist ein massiver Eingriff ins Ökosystem. Andererseits entstehen dadurch auch neue Strukturen am Meeresgrund, die Fischen und anderen Meeresbewohnern einen neuen Lebens- und Erholungsraum bieten könnten. Forscher des Alfred-Wegener-Instituts am Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung wollen nun untersuchen, ob sich an den Fundamenten Hummer ansiedeln lassen. Dafür hat bei Helgoland die Aufzucht von 3.000 Junghummern begonnen, die 2014 ausgewildert werden sollen. Das Projekt versucht, den vermehrten Bau von

Windparks ökologisch aufzuwerten und nebenbei den Bestand einer bedrohten Art zu stabilisieren.



RARITÄT: Der Europäische Hummer lebt nur noch vor Helgoland.

Foto: Alfred-Wegener-Institut/Udo Schilling



KRAFTWERK: Die LNG-Barge versorgt die Schiffe mit Energie.

Foto: AIDA Cruises

AIDA reduziert Hafen-Emissionen

AIDA Cruises und Becker Marine Systems haben mit der Umsetzung ihres Kooperationsprojekts „LNG Hybrid Barge“ begonnen und Motoren gekauft. 2014 soll die „AIDA Sol“ als erstes Schiff der Flotte am schwimmenden Gaskraftwerk andocken.

Die Kreuzfahrtreederei will mit der Barge ein zukunftsweisendes Konzept für eine umweltfreundlichere Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen auf den Weg bringen. Die Verringerung von Emissionen während der

Hafenliegezeiten ist das Ziel. Die Verwendung von Flüssiggas zur Energieerzeugung anstelle von herkömmlichem Marine-Diesel soll das bewerkstelligen. Der Ausstoß von Schwefeloxiden und Rußpartikeln wird dabei gänzlich vermieden. Die Emission von Stickoxiden verringert sich nach Angaben der Projektpartner um 80, die von CO₂ um 30 Prozent. Neben Hamburg haben auch andere Unternehmen und Häfen Interesse an der Barge geäußert.

www.aida.de

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten setzt auf Luxus

Hapag Lloyd schickt mit der „Europa 2“ einen neuen Luxusliner an den Start, um noch mehr betuchte Kunden für Kreuzfahrten zu begeistern.

Das passt zur Strategie des Touristikonzerns TUI, zu dem die Kreuzfahrt-Reederei gehört. Hapag-Lloyd Kreuzfahrten konzentriert sich künftig auf die beiden Geschäftsfelder Luxus („Europa“, „Europa 2“) und Expeditionskreuzfahrten („Hanseatic“, „Bremen“). Der erst im vergangenen Jahr getaufte Vier-Sterne-Umbau „Columbus 2“ wird bereits 2014 weitergereicht. Der Geschäftsbe- reich Kreuzfahrten von TUI (ohne TUI Cruises)

erreichte in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2013/14 einen Umsatz von 121 Mio. Euro – ein Plus von 18 Prozent gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum.

Allerdings ging bei Hapag-Lloyd-Kreuzfahrten die Auslastung der Flotte von 75 auf 70 Prozent zurück. Dafür stieg die durchschnittliche Rate pro Passagier und Tag von 389 auf 417 Euro. Die neue,



Einladung: Die „Europa 2“ lockt mit Luxus und Charme pur.

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH

luxuriöse „Europa 2“ dürfte hier eine weitere Steigerung bringen (s. S. 30). Neuer Vorsitzender der Geschäftsführung ist Karl J. Pojer (s. „Personalien“ S. 8). www.hlkf.de

Expeditionsschiff „Sonne“ forscht vor Taiwan

Das Bundesforschungsministerium fördert die Kooperation mit Taiwan zur Energieforschung in Asien mit 1,2 Millionen Euro.

Unter der Leitung des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel“ startete kürzlich das Forschungsschiff „Sonne“ ins südchinesische Meer. Ziel der fünfwöchigen Expedition ist es, das Wissen über

Gashydrate zu erweitern und mögliche Risiken des Abbaus abzuschätzen. Das Projekt ist der Höhepunkt einer sechsjährigen Zusammenarbeit taiwanesischer und deutscher Forscher.

www.geomar.de



Foto: GEOMAR/Bernd Grundmann

Kooperation Kiel – Seoul

Die Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung haben einen Kooperationsvertrag mit dem Korea Institute of Ocean Science & Technology (KIOST) geschlossen.

Das Abkommen soll die wissenschaftliche Verbindung zwischen KIOST und den Kieler Einrichtungen weiter festigen. Potenzielle Forschungsthemen sind dabei marine Ressourcen wie Gashydrate, aber auch Gefahren durch Erdbeben und Vulkanismus. Im Bereich Ozean- und Klimamodellierung besteht bereits eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

ANZEIGE



Große Fahrt für Landratten

Wofür Jules Vernes Romanheld Phileas Fogg 80 Tage und sechs Schiffe brauchte, das schaffen Besucher der Internationalen Gartenschau Hamburg locker in 80 Minuten zu Fuß: eine – wenn auch symbolische – Reise um die Welt! Text: Angela Andresen-Schneehage



Foto: igs 2013/Andreas Bock

ERÖFFNUNG: Bundespräsident Joachim Gauck ist der Schirmherr der Internationalen Gartenschau.

Ich wette 20.000 Pfund Sterling und behaupte, die Reise um die Erde in 80 Tagen machen zu können.“ Phileas Fogg fordert seine Kollegen im Londoner Reform-Club heraus: „Gilt die Wette?“ Sie gilt! Und mit ihr beginnt am 2. Oktober 1872 ein literarischer Wettlauf gegen Uhr und Kalender.

Auf seine pünktliche Rückkehr setzt der Gentleman die Hälfte seines Vermögens. So viel muss der Reisende durch die „Welt der Häfen“ auf dem Gelände der Internationalen Gartenschau (igs) Hamburg nicht anlegen, um Fogg's Spuren zu folgen; eine schlichte Eintrittskarte für das botanische Großereignis auf der Elbinsel Wilhelmsburg reicht. Das 100 Hektar große Areal haben Landschaftsarchitekten aus aller Welt und Hunderte von Gärtnern in ein überraschendes Erlebnis aus origineller Parkgestaltung, farbenfroher Blumenschau und kultivierter Idylle verwandelt.

Den Auftakt ihrer Inszenierung bildet – passender könnte es für das „Tor zur Welt“ nicht sein – der ca. 30.000 m² große Themenbereich „Welt der Häfen“. Wie an einem langen Kai liegen all jene Stationen „vor Anker“, die Fogg und seine Begleiter auf ihren Etappen erreichten – jeder einzelne Hafen als Garten modelliert; mit maritimen Zitaten, landestypischen Ac-

cessoires und natürlich Tausenden von Pflanzen. 53°59'42" N, 10° 0'40" O: die geografischen Koordinaten von Hamburg-Wilhelmsburg. Wir bleiben auf dieser Position – und begeben uns doch auf eine Exkursion rund um den Globus! Auf historischer Route zu modernen Häfen.

Ein Meer aus Gräsern

Jules Verne schickt seine Protagonisten auf dem kürzesten Seeweg zum europäischen Festland – begleiten wir sie. Nur etwa 34 Kilometer trennen die Küste Kents von den Gestaden Nordfrankreichs. Die sich hier gegenüberliegenden Hafenstädte Dover und Calais sind – auch nach Eröffnung des Eurotunnels – mit 60 täglichen Fährverbindungen und 30 Mio. Durchreisenden pro Jahr heute die beiden größten Passagierhäfen Europas. Auch auf der Gartenschau lässt sich „übersetzen“: Zwei Kreidefelsen symbolisieren die „White Cliffs of Dover“ und das Ufer bei Calais; dazwischen wogt ein Meer aus Gräsern.

Den Ausgangspunkt ihrer Mittelmeerüberquerung finden die Romanfiguren am anderen Ende Europas: in Brindisi, am Stiefelabsatz Italiens. Dort, wo Zitronen blühen, Zypressen die Landschaft gliedern, Lavendel mit Oleander um die Wette duftet, Oliven und Weine reifen. Genau →



Foto: Mijla Schneehage

VERBINDUNG: Per Schwebbahn oder zu Fuß geht es durch die IBA-Welten. Abenteuer Fogg war per Dampfer, Eisenbahn und sogar auf einem Elefanten unterwegs.



Foto: Mijla Schneehage

Charing Cross Station, London: „Um 8 Uhr und 40 Minuten nahmen Mr. Fogg und sein Diener die Plätze in ihrem gemeinsamen Abteil ein. Fünf Minuten später ertönte das Abfahrtssignal und der Zug setzte sich in Bewegung.“
Jules Verne, „In 80 Tagen um die Welt“



BLÜTENPRACHT: Auf den verschiedenen Etappen erwartet die lokalen Weltreisenden eine Vielzahl heimischer und exotischer Gewächse.

An der Küste konnten die Reisenden riesige Haie aus Fächer- und Areka-Palmen, Bambus-Dschungel und ganze Wälder aus Teak- und Mimosen-Bäumen und Riesenfarnen erkennen.

Jules Verne,
„In 80 Tagen um die Welt“

→ diese Pflanzen verleihen dem mediterranen Hafen-Garten sein typisches Flair.

Während der Gartenschau-Besucher noch das „Dolce Vita“ in Wilhelmsburg genießt, schiffen sich Mister Fogg und sein Diener Passepartout schon auf dem Post- und Fahrgastschiff „Mongolia“ ein. Kurs: Bombay, mit einer Passage durch den erst drei Jahre zuvor eröffneten Sueskanal. Ohne die Abkürzung zum Indischen Ozean wäre eine Weltumrundung in nur 80 Tagen damals nicht denkbar gewesen. Die „Kanalfahrt“ auf der igs verläuft durch eine Wüstenlandschaft aus Dünenkulpturen und mündet in den Mumbai-Garten, dem indische Stoffe, Gewürze und subtropische Pflanzen seine Aura verleihen.

Vom heute bedeutendsten Hafen Indiens führen die Spuren der fiktiven Reisegesellschaft – quer über den Subkontinent – nach Kalkutta. Dessen Bedeutung als Handelshafen schwand mit dem Ende des Opiumhandels. Doch ein legales Genussmittel löste das Rauschgift als Exportschlager ab: der Tee. Nordöstlich der Hafenmetropole, in Assam, befinden sich die größten zusammenhängenden Teeanbaugebiete der Welt. Zarte Pflänzchen des aromatischen Gewächses dürfen während der igs auch in Hamburg sprießen, als kleine Setzlinge in den typischen Übersee-Transportkisten.

Bambus, Baumwolle, Seide

Mit einem Wellenritt durch die Andamanensee nehmen die Helden – inzwischen in Begleitung von Mrs. Aouda, die sie vor einer zeremoniellen Witwenverbrennung retteten – Kurs auf Singapur, und weiter nach Hongkong. Ihr Schraubendampfer „Rangoon“ mit 1.770 BRT und 400 PS findet sein igs-Pendant in der Barkasse „Porto Alegre“; das 1928 gebaute 14 Meter lange Schiff soll während der Gartenschauzeit von Grund auf instand gesetzt werden.

Hongkong, der „duftende Hafen“, ist eines der wichtigsten Wirtschaftszentren der Welt – mit beeindruckender Skyline. Da mag es verwundern, dass eine alte chinesische Tradition hier bis heute anzutreffen ist: Selbst hohe Baugerüste werden aus Bambusstangen montiert. Auch die Wilhelmsburger Gartenversion Hongkongs ist geprägt durch das schnell wachsende, verholzende Gras, dessen Rohr zugleich flexibel und stabil ist: Innerhalb eines im



Fotos: Mitja Schmeehage

CONTAINER: Auch die Transportboxen stellen einen Bezug zur maritimen Welt her.

SYMBOL: Die klassischen Teekisten mit den Setzlingen der Pflanze stehen für den Tee-Exporteur Indien.



Zu allem trank Phileas Fogg einige Tassen von jenem Tee, der extra für die Teeküche des Clubs in Indien ausgelesen wurde.

Jules Verne,
„In 80 Tagen um die Welt“

strengen Raster gebundenen Gerüsts rascheln grüne Bambushalme sanft im Wind.

Weniger robust ist jenes Material, das unser nächstes Etappenziel Shanghai symbolisiert: Baumwolle. Hätte Phileas Fogg Muße gehabt, sich hier umzusehen, wären ihm schon zu seiner Zeit die zahlreichen Stoffhändler aufgefallen. Bis heute ist die Metropole nicht nur der umschlagsstärkste Hafen der Welt, sondern auch eines der führenden Zentren der chinesischen Textilindustrie. Ein Grund für die Designer des Shanghai-Gartens, ihr Werk in „trockene Tücher“ zu hüllen und über die Kulturpflanze Baumwolle zu informieren.

Der Seehafen Yokohamas existierte erst ein Jahrzehnt, als Jules Verne seine Wettkandidaten – aus China kommend – dort einlaufen ließ. In dem ehemaligen Fischerdorf hatten sich Produktion und Handel von Seide zu einem blühenden Geschäft entwickelt. Folgerichtig wachsen aus einem Containerturm inmitten der Gartenschau Maulbeerbäume – angesagte Delikatesse für Seidenraupen und Seidenspinner.

Mit dem Ablegen des Postschiffes „General Grant“ nahmen Fogg, Passepartout und Mrs. Aouda Abschied von Japan und

vom asiatischen Teil der Welt und steuerten auf ihrer Pazifiküberquerung – einschließlich der unbemerkten Überwindung der Datumsgrenze – den Port of San Francisco an, einst geschäftigster Hafen der amerikanischen Westküste. Mit schwankenden Stegen – den „drunken piers“ – erinnern die Landschaftsarchitekten in Hamburg an die Hafenstimmung in Fisherman’s Wharf.

Nach der Durchquerung von Nordamerika mit dem Zug – die Eisenbahnlinie existierte seit 1869 – und einer letzten See-Etappe von New York zurück in die

Alte Welt nähert sich „Die Reise um die Welt in 80 Tagen“ ihrem Ende. Während den Abenteurer im Zielhafen Liverpool zunächst ein Haftbefehl erwartet, entdeckt der igs-Besucher vier ganz besondere endemische Gewächse eines späteren Jahrhunderts: Sie tragen Pilzkopffrisuren und singen: „Hey, Jude!“

Das literarisch-historische Reiseabenteuer findet in England sein Happy End. Gartenspaziergänger dürfen happy sein, dass am Ausgang der „Welt der Häfen“ der größte Teil der igs noch vor ihnen liegt. ...

STRECKENFÜHRUNG: Auf dem Pavillon lässt sich die Reiseroute der Weltumrunder nachvollziehen.



Die igs im Überblick

Die „Internationale Gartenschau Hamburg 2013“ auf Europas größter Flussinsel Wilhelmsburg zeigt bis 13. Oktober den Ideenreichtum von Gärtnern, Züchtern und Landschaftsarchitekten.

Eine Schwebbahn erschließt das Gelände auf einem 3,4 km langen Rundkurs. Der barrierefreie Wilhelmsburger Insepark wird einen Sommer lang zur Freilichtbühne für Konzerte, Kulturveranstaltungen und Mitmachaktionen. Kletterhalle, Hochseilgarten und weitere Attraktionen bieten Bewegungsangebote. Geöffnet von 9 Uhr bis Einbruch der Dunkelheit. Tagesticket: 21 Euro, Abendkarte (ab 18 Uhr): 9 Euro.

www.igs-hamburg.de

Nah am Wasser gebaut

Wie stark das Schicksal der Stadt Göteborg mit der Schifffahrt verknüpft ist, können Besucher im Schifffahrtsmuseum erleben Text: Sebastian Meißner



Das Schönste an Stockholm sei der Zug nach Göteborg, meinen die Einwohner von Göteborg. Ihr Stolz ist nicht unbegründet: Die Westküsten-Metropole hat viele Sehenswürdigkeiten, einen traumhaften Schärengarten – und ist Skandinaviens wichtigster Hafen. Rund ein Drittel des schwedischen Exports wer-

den hier abgewickelt. Die mit 520.000 Einwohnern zweitgrößte Stadt Schwedens bietet Zugang zu den westlichen Landesteilen und liegt auf halbem Wege zwischen Kopenhagen und Oslo.

Diese strategisch günstige Lage lockte schon in der Steinzeit Menschen an den Ausfluss des Göta älvs – damals Schwedens



MAJESTÄTISCH: Auf einer Kommandobrücke können Besucher das Ruder übernehmen.



ERHELLEND: Die Inszenierung der Schiffsmodelle ist beeindruckend und fantasievoll.

einzigem Zugang zum Atlantik. Doch wegen der häufigen Plünderungen durch Seefahrer flüchteten die Bewohner um 1100 rund 40 Kilometer weit flussaufwärts. Dort entstand Gamla Lödöse, Göteborgs älteste Vorgängersiedlung. Erst rund 500 Jahre später, im Jahr 1619, wurde das heutige Göteborg durch König Gustav II. Adolf gegründet.

Die Seefahrtsgeschichte der Stadt und der schwedischen Westküste vom 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart wird sehr anschaulich im „Sjöfartsmuseet“ gezeigt. Das Schifffahrtsmuseum feiert in diesem Jahr sein 100-jähriges Bestehen. Es wurde 1913 auf Betreiben der örtlichen Nautischen Gesellschaft errichtet und entwirft für die Zeit



HISTORISCH: Das Museum liegt in dem Viertel, in dem früher Holzschiffe gefertigt wurden.

Fotos: Olle Andersson



SPIELERISCH: Kinder haben freien Eintritt und bekommen spezielle Führungen.

dert, der Ostindischen Handelskompanie im 18. Jahrhundert sowie die Segelschiffe des 19. Jahrhunderts. Auch moderne Schiffe des 20. Jahrhunderts werden gezeigt. Vor allem in der dritten Etage des Museums können Besucher die Entwicklung des Göteborger Hafens und der Werften nachvollziehen. Besonders interessant ist die Sammlung alter Galionsfiguren, von denen die meisten aus dem späten 19. Jahrhundert stammen.

Zahlreiche Themenabschnitte

Ein weiteres Thema der Ausstellung ist die Auswanderung der Schweden nach Nordamerika. Von den ersten Reisen im 17. Jahrhundert bis zu den überfüllten Emigrantenschiffen des späten 19. Jahrhunderts ist alles dokumentiert. Bedeutsam für die Auswanderungsbewegung der jüngeren Vergangenheit waren die Ozeandampfer der Schweden-Amerika-Linie zwischen 1915 und 1975. Ein anderer Ausstellungsabschnitt widmet sich den harten Lebens-

bedingungen der Matrosen im 19. Jahrhundert sowie der Rolle der Fischereiindustrie an Schwedens Westküste.

Zum Museum gehört auch das Aquarium. Es wurde 1923 eröffnet und zählt damit zu den ältesten nicht tropischen Aquarien der Welt. In ihm schwimmen Dorsche, Aale, Hechte und Barsche sowie Hummer, Krabben und Seeanemonen. Auffälligstes architektonisches Merkmal des Museums ist der schlanke Schifffahrtsturm. Er erinnert an die 690 schwedischen Seeleute, die im Ersten Weltkrieg bei der Versenkung von 98 Schiffen ihr Leben verloren. ...



Das nächste Mal gehen wir im Australian National Maritime Museum in Sydney vor Anker.

vom 17. Jahrhundert bis heute ein detailliertes Bild über die vielfältige Beziehung zwischen der Stadt und dem Meer. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Geschichte des Schiffbaus ein. Passend dazu liegt das Museum in einem Gebiet, in dem ehemals Holzschiffe gefertigt wurden, bis 1893 die letzte der dort ansässigen Werften, Varfret Kusten, ihre Tore schloss. Auf der anderen Seite des Flusses ging in den 1840er Jahren die Lindholmen-Werft in Betrieb, die sich auf Eisen- und später auf Stahlschiffe spezialisierte und Vorreiter bei der Konstruktion von Tankern war.

Im ersten und zweiten Stockwerk zeigt eine Dauerausstellung die Geschichte der Militärmacht Schwedens im 17. Jahrhun-



ANSCHAULICH: Zahlreiche Fotos dokumentieren das Verhältnis der Stadt zum Meer.

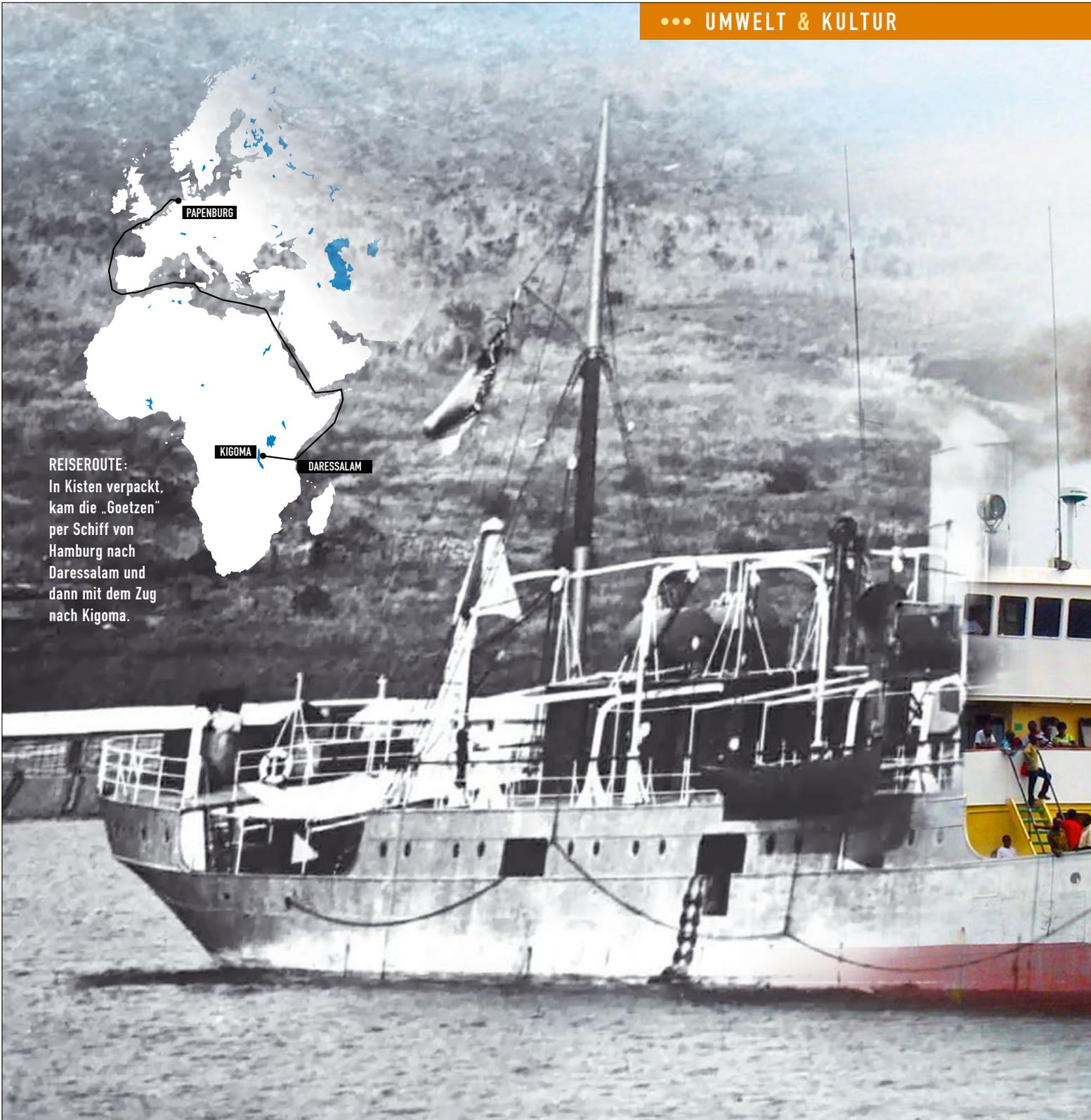
Sjöfartsmuseet Akvariet in Göteborg

ADRESSE
Karl Johansgatan 1-3,
41459 Göteborg

ÖFFNUNGSZEITEN
Dienstag – Sonntag: 10 – 17 Uhr
Mittwoch: 10 – 20 Uhr

EINTRITT
Saisonticket: 40 SEK (4,70 Euro)

Unter 25-Jährige: frei
INTERNET
www.sjofartsmuseum.goteborg.de



REISEROUTE:
In Kisten verpackt, kam die „Goetzen“ per Schiff von Hamburg nach Daressalam und dann mit dem Zug nach Kigoma.

Run „Liemba“!

Vor 100 Jahren wurde auf der Papenburger Meyer Werft ein Schiff gebaut, das noch heute ein wichtiges Verkehrsmittel ist: Die „Liemba“ fährt in Ostafrika auf dem Tanganjika-See und verbindet Kigoma in Tansania mit Mpulungu in Sambia. Text: Hanns-Stefan Grosch

Wir sind kein Oldtimerverein“, sagt der Historiker Michael Berg. Er und seine Mitstreiter vom Verein Run „Liemba“ setzen sich für den Erhalt eines berühmten Schiffes ein – aber nicht aus schierer Nostalgie, sondern weil der Dampfer bis heute ein wichtiges Verkehrsmittel ist: Im zweiwöchentlichen Rhythmus verbindet er den Hafen von Kigoma in Tansania mit Mpulungu in Sambia und legt auf der 450 Kilometer langen Strecke mehr als ein Dutzend Mal an. „Um den



GESCHICHTSTRÄCHTIG: Die alte „Goetzen“ (links) ist noch heute als „Liemba“ im Einsatz.

Tanganjikasee, den sechstgrößten See der Welt, gibt es kein Straßennetz, deswegen ist die ‚Liemba‘ als Verkehrsmittel so wichtig“, sagt Berg – zum Beispiel, um das einzige Krankenhaus in der Gegend zu erreichen.

Stahlrumpf mit 160.000 Nieten

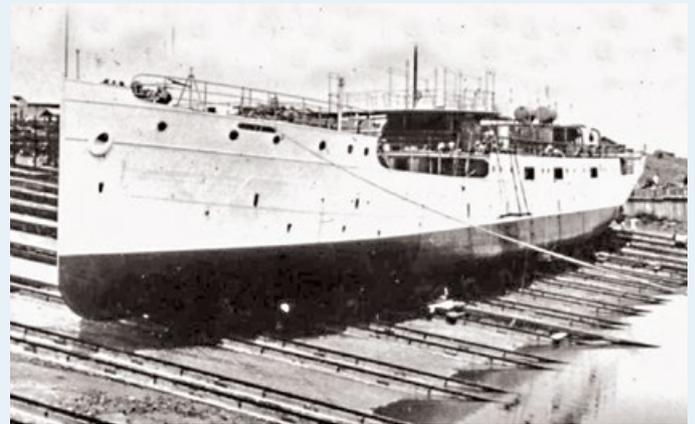
Doch dem Schiff geht es nicht gut: Zwar verrichtet es nach wie vor seinen Liniendienst und hat am Beginn seines Schiffslebens auch einen längeren Unterwasseraufenthalt weitgehend schadlos überstanden.

Doch Anfang der 90er-Jahre ließen dänische Entwicklungshelfer im Rahmen einer Überholung zwei neue Dieselmotoren einbauen – und die sind mit zusammen 1.836 PS fast viermal so stark wie die ursprüngliche Motorisierung: Die Maschinenausstattung bestand zunächst aus zwei Rundkesseln zur Dampferzeugung für die Dreifach-Expansionsmaschine mit einer Leistung von 500 PS.

Seit 20 Jahren strapazieren die etwas überdimensionierten MAN-Diesel mit

ihren Vibrationen die Verbindungen des Stahlrumpfs, der nun schon so lange von 160.000 Nieten zusammengehalten wird.

Dieses Jahr wird das Schiff 100 Jahre alt. Gebaut wurde es, wo heute modernste Kreuzfahrtschiffe entstehen: auf der Meyer Werft in Papenburg. 1912 war ein Auftrag der in Berlin ansässigen Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft eingegangen. Der Neubau mit der Baunummer 300 sollte den Namen „Graf Goetzen“ tragen und war für den Passagierverkehr auf →



„Liamba“ (Ex-„Goetzen“)

- Größtes und ältestes Schiff aller afrikanischen Seen
- Länge: 67 m, Breite: 10 m, Tiefgang: 2,25 m
- Geschwindigkeit: 11 Knoten
- Ladekapazität: 600 Passagiere und 200 Tonnen Fracht
- VIP- und 1.-Klasse-Kabinen, Bordkantine und Bar im Oberdeck
- Auftrag: Dezember 1912
- Stapellauf (Tanganjikasee): Februar 1915
- Kosten: 750.000 Mark (inkl. Versicherung, Transport)
- 1993/1995: Generalüberholung inkl. Rumpfverstärkung (Kosten: rund 3,5 Mio. Euro), zwei MAN-5-Zylinder mit je 918 PS



EXPERTE: Anton Rüter von der Meyer Werft in Papenburg bewerkstelligte das Kunststück, das Schiff in Deutschland vorzubauen und auf der Werft in Kigoma am Tanganjikasee wieder zusammensetzen zu lassen.

→ dem Tanganjikasee in Ostafrika vorgehen. Um die „Goetzen“ nach Afrika zu transportieren, hatten sich die Papenburger etwas Besonderes ausgedacht: Das Schiff wurde in seine Einzelteile zerlegt und nach zehnmonatiger Bauzeit in 5.000 Holzkisten mit einem Gesamtgewicht von 1.200 Tonnen verpackt.

Mit dem Zug gelangten sie nach Hamburg und von dort per Dampfer nach Daressalam, der Hauptstadt der Kolonie. Hier wurden die Kisten auf die kurz zuvor eröffnete Mittellandbahn verfrachtet und nach Kigoma transportiert. Die Meyer Werft sandte eine Gruppe von Arbeitern und Meistern an den Tanganjikasee, die

das Schiff an Ort und Stelle zusammensetzen sollten.

Logistische Meisterleistung

Ihnen gelang das damals technisch und logistisch fast Unmögliche: Trotz widriger Umstände – mal fehlten die Deckschrauben, dann die Facharbeiter – schafften es die Männer um Meister Anton Rüter, das Schiff zusammensetzen. Doch dann brach der Erste Weltkrieg aus. Damit die „Goetzen“ nicht in die Hände der englischen Truppen fiel, wurde sie am 26. Juli 1916 versenkt – Rüter ließ aber vorher die Maschinenteile sorgfältig einfetten. Dank dieser Weitsicht nahm das Schiff kaum

Schaden. Es konnte nach dem Krieg gehoben und unter dem Namen „Liamba“ (ab 1927) wieder dem Verkehr übergeben werden. 1951 erlangte es im Zusammenhang mit dem Film „African Queen“ sogar eine gewisse Berühmtheit: Die Handlung von John Hustons Klassiker mit Katherine Hepburn und Humphrey Bogart setzt sich aus historischen Begebenheiten zusammen, zu denen auch die Kampfhandlungen am Tanganjikasee im Ersten Weltkrieg zählen. Anders als vielfach kolportiert, ist die „Liamba“ allerdings nicht die kanonenbewehrte „Luisa“, die am Ende untergeht.

So weit ist es mit der „Liamba“ ohnehin noch nicht, auch wenn der Dauerein-



RETTUNG: Im Film „African Queen“ (1951) wurde das Schiff versenkt – im wahren Leben auch (1916). Doch da konnte die „Goetzen“ wieder gehoben werden – und ihre Karriere als „Liamba“ fortsetzen.



HISTORIKER: Michael Berg kämpft für die „Liamba“.

Der zweitgrößte See Afrikas

Der **Tanganjikasee** ist der sechstgrößte und zweittiefste See der Welt. Er erstreckt sich 673 km in nordsüdlicher Richtung mit einer durchschnittlichen Breite von 50 km und hat eine Fläche von 32.893 km² (zum Vergleich: Bodensee 536 km²). Der See, dessen Wasseroberfläche 782 Meter über dem Meeresspiegel liegt, ist im Mittel 570 Meter tief, die maximale Tiefe beträgt 1.470 Meter (im nördlichen Teil). Am Tanganjikasee liegen die Demokratische Republik Kongo (Anteil: 45%) Tansania (41%), Sambia und Burundi.

Foto: Guenther Gurny/Stockphoto.com

NAHVERKEHR:
Die „Liemba“ ist für die Menschen in der Region ein wichtiges Transportmittel.

satz deutliche Spuren hinterlassen hat. Die Technik ist längst nicht mehr zeitgemäß, auch die Sicherheitsausstattung lässt zu wünschen übrig. „Etwa acht bis neun Mio. Euro werden für eine umfassende Generalüberholung des Schiffes veranschlagt“, sagt Historiker Berg. Eine Summe, die sich aus dem laufenden Schiffsbetrieb nicht finanzieren lässt, zumal das Budget der Fahrgäste überschaubar und der Dieserverbrauch der Maschinen enorm ist.

Vor einiger Zeit hat der Schiffbauingenieur und ehemalige Meyer-Werft-Betriebsleiter Jochen Zerrahn die „Liemba“ inspiziert. Er rät zu einem sparsameren Motor mit weniger Leistung, der idealer-

weise mit Biodiesel betrieben werden sollte. Die Jatropha-Pflanze, aus der sich der Sprit gewinnen lässt, wächst in der Gegend.

Potenzielles Leuchtturmprojekt

Berg und seine Mitstreiter, darunter das Tansania-versierte Aachener Entwicklungshelfer-Paar Franz und Elisabeth Hiss, setzen jetzt auf eine Public Private Partnership, um die Rettung der alten Schiffsdame zu finanzieren: Unternehmen wie Heidelberger Cement, in Tansania im Baustoffgeschäft aktiv, haben bereits einen großzügigen finanziellen Beitrag signalisiert. „Und für die deutsche Entwicklungshilfe wäre das ein echtes Leuchtturmprojekt“, sagt Berg.

Doch das deutsche Entwicklungshilfeministerium (BMZ) setzt in der Region vornehmlich auf Brunnenbau und Gesundheitsförderung – Verkehrsprojekte passen da nicht ins Konzept. „Seitens des BMZ wird gemauert, taktiert und verzögert. Das Desinteresse und die Unkenntnis sind erschreckend“, sagt Berg. Aber vielleicht finden sich ja weitere zahlungskräftige private Förderer.

Die alte „Goetzen“ hätte es verdient, wenn ihre wechselvolle Geschichte um ein Kapitel verlängert würde – und sie die Menschen mit Kind und Kegel und Sack und Pack weiter über den großen See schippern könnte. ■■■

Run „Liemba“ – der Verein

Seit vier Jahren setzt sich Run „Liemba“ aktiv für die Instandsetzung und den Weiterbetrieb der „Liemba“ am Tanganjikasee ein. Vorsitzender ist der auf Verkehrsgeschichte spezialisierte Historiker Michael Berg. Zum Thema „Liemba“ hat auf

Initiative der Deutschen Afrika Stiftung bereits ein hochkarätig besetzter parlamentarischer Abend in Berlin stattgefunden. Eine Delegation aus Tansania – darunter der Kapitän der „Liemba“ – war auf Deutschland-Besuch. www.run-liemba.de

Foto: Run „Liemba“ e.V.



VERSORGUNG: Die „Liemba“ wartet auf Passagiere (1970).

Neue Schiffe



NINA-MARIE

IMO-NUMMER	9611292
REEDEREI	Mineralien Schifffahrt GmbH, Schwaittenbach
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	08/2012
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	24.245 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	34.860 TDW
LADEKAPAZITÄT	46.748 Kubikmeter
WERFT	Zhoushan (CHN)
LÄNGE	180 Meter
BREITE	30 Meter
TIEFGANG	10,10 Meter
MOTOR	MAN-B&W 5S50ME-B8
LEISTUNG	8.300 kW
GESCHWINDIGKEIT	15 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



MS MILA

IMO-NUMMER	9501681
REEDEREI	Briese Schifffahrt, Leer
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	01/2013
TYP	Mehrweckfrachter
TONNAGE	6.310 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	7.500 TDW
LADEKAPAZITÄT	459 TEU/11.507 Kubikmeter
WERFT	Dalian Fishing Vessel Co., Dalian (CHN)
LÄNGE	128,42 Meter
BREITE	16,50 Meter
TIEFGANG	7 Meter
MOTOR	MaK 6M32C
LEISTUNG	3.000 kW
GESCHWINDIGKEIT	15,1 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

Foto: Sven Berlin



HS PARIS

IMO-NUMMER	9526502	WERFT	Jiangsu Rongsheng (CHN)
REEDEREI	Hansa Shipping Hamburg	LÄNGE	299,89 Meter
FLAGGE	Liberia	BREITE	40,11 Meter
ABLIEFERUNG	12/2012	TIEFGANG	12 Meter
TYP	Containerschiff	MOTOR	Wärtsilä 10RT-flex96C
TONNAGE	75.015 BRZ	LEISTUNG	57.200 kW
TRAGFÄHIGKEIT	84.660 TDW	GESCHWINDIGKEIT	25,3 Knoten
LADEKAPAZITÄT	6.588 TEU, 700 Reefer	KLASSE	Germanischer Lloyd





PAULA SCHULTE

CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	32,20 Meter
IMO-NUMMER	9449120	TONNAGE	38.364 BRZ	TIEFGANG	10,50 Meter
REEDEREI	Thomas Schulte, Hamburg	TRAGFÄHIGKEIT	47.000 TDW	MOTOR	MAN-B&W 7K90MC-C
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	3.635 TEU, 550 Reefer	LEISTUNG	31.990 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Shanghai Shipyard (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	23,3 Knoten
ABLIEFERUNG	12/2012	LÄNGE	239,51 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



SANTA BARBARA

IMO-NUMMER	9430399
REEDEREI	Hamburg Süd
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	05/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	86.601 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	93.430 TDW
LADEKAPAZITÄT	7.100 TEU, 1.600 Reefer
WERFT	Daewoo, Geoje (ROK)
LÄNGE	299,90 Meter
BREITE	42,80 Meter
TIEFGANG	13,50 Meter
MOTOR	Wärtsilä 8RT-flex96C
LEISTUNG	45.760 kW
GESCHWINDIGKEIT	25,3 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



SEEBÄR: Frachtschiff-Fan Wolfgang Poddig heute (oben) und 1967 als Matrose bei der DDG (rechts).

Junge, komm bald wieder

MARITIME
PORTRÄTS

Folge 43

Wolfgang Poddig blieb eine Seemannskarriere verwehrt. Jetzt erkundet er als Passagier auf Frachtschiffen die Welt. Text: Petra Scheidt

Ein Mann sitzt auf seinem Motorrad am Elbufer und schaut wehmütig den vorbeiziehenden Schiffen nach. Erinnerungen steigen auf:

Wolfgang Poddig wollte schon als Steppke zur See. Sein Vater, früher Schiffskoch bei der Reederei Hamburg Süd, hatte ihn mit seinen Geschichten darauf gebracht. 1966 fängt der 16-jährige Wolfgang deshalb als Decksjunge bei der DDG Hansa Bremen an. Doch das Schicksal spielt nicht mit: „Ende '68 bin ich schwer krank geworden und musste von Bord gehen. Da hatte sich die Sache bei der DDG erledigt“, erzählt er. „Stattdessen bin ich Gas- und Wasserinstallateur geworden. Ich musste ja irgendwie meine Brötchen verdienen.“

Fast 30 Jahre später steht er wieder an Bord eines Frachters, diesmal als Passagier: Mit der MS „Sevilla“ ist er 1994 von Hamburg über Teneriffa nach Marokko unterwegs. Eine Zeitungsannonce hatte ihn darauf gebracht.

Eine Seereise, die sein Leben veränderte

Seit dem Törn mit der „Sevilla“ verbringt Poddig seine Urlaube an Deck. Die Reisen führen ihn durch die gesamte Nord- und Ostsee und auch nach Übersee. Jede Tour ist bildreich auf seiner Website reisen-auf-frachtschiffen.de dokumentiert.

Was als nostalgischer Impuls begann, ist für Wolfgang Poddig längst eine Lebensphilosophie geworden: „Am

Anfang habe ich meine Reisen gezielt gebucht. Heute ist es mir nur noch wichtig, auf See zu sein.“

Seit fünf Jahren ist er der MS „Anna Sirkka“, einem Feedership der Reederei Petra Heinrich, treu, kennt die gesamte Crew und versteht sich auch mit den Eignern gut. In Josef Resch, dem Chief der „Sirkka“, hat er sogar einen echten Kumpel gefunden. „Ich gehe auf der ‚Sirkka‘ nicht als Fremder an Bord, sondern fühle mich ein wenig, als würde ich nach Hause kommen“, sagt Wolfgang Poddig.

Seit Mai ist der 63-Jährige im Ruhestand: „Nun kann ich endlich reisen, wann es mir passt, und muss nicht mehr auf Urlaubszeiten Rücksicht nehmen.“ Weit weg will er aber nicht: „Die Nord- und Ostsee sind für mich das interessanteste Fahrwasser, das es gibt, allein deshalb, weil alle Reisen mit dem Nord-Ostsee-Kanal beginnen.“ Und wo soll es als Nächstes hingehen? Eine Eismeerfahrt im Januar nach St. Petersburg fände er schön, das hat er bis jetzt noch nicht geschafft. ...



Fotos: Poddig



FREUNDE:

Bei schönem Wetter wird an Deck der „Anna Sirkka“ (Reederei Petra Heinrich) gegrillt. Auch Wolfgang Poddig und sein Kumpel Josef Resch, der Chief (vorne), sind mit von der Partie.

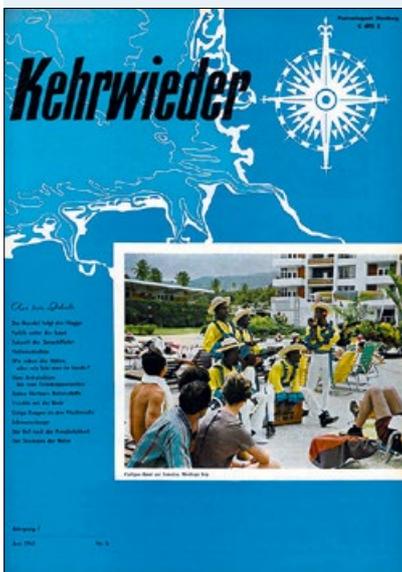
Trotzdem ankommen

Vom Ankommen am Ziel unter verschiedenen Aspekten ist die Rede. Flettners Rotorschiffe werden skeptisch beäugt, Gutes soll vom Stapel gelassen werden.

Die deutsche Handelsflotte muss das nach dem Zweiten Weltkrieg Erreichte konsolidieren und ihre Einheiten dringend rationalisieren und modernisieren, um gegen Fördermaßnahmen des Auslandes wie Flaggenprotektionismus und Gewährung von Subventionen und Steuervorteilen zu bestehen. Die NATO-Tagung in Ottawa wird kritisch unter die Lupe genommen. Der „Welttrend zum Zusammenschluss riesigen geographischen Ausmaßes“ am Beispiel der in Addis Abbeba unterzeichneten Afrika-Charta wird mit Skepsis betrachtet und der schwarze Kontinent als spannungsgeladenes Panafrika charakterisiert.

Eine holländische Familie im Binnenland dient als Beispiel dafür, wie die Menschen in anderen Ländern „hinter den Häfen“ leben. Die Kunst der Navigation besteht bekanntlich darin, „trotzdem“ ans Ziel zu kommen. Eine Porträtserie stellt Astrolabium, Quadrant, Jakobsstab und Sextant vor, eingesetzt vor Erfindung des Kompasses. Vasco da Gama ging sogar an Land, um den Ort seines Schiffes zu bestimmen.

Die evangelische Auswanderermission feiert 90-jähriges Jubiläum, alte Fotos erinnern daran (Mitte). Anton Flettners Rotorschiffe werden äußerst skeptisch analysiert (heute als alternativer Antrieb wieder hervorgeholt!). Ein Vater gerät in Nöte, als er seinem Spross die Back erklärt. Und: Der Ruf nach Persönlichkeit als Gegenentwurf zur anonymen Masse wird laut. Die Wahl des „Seemanns der Reise“ durch die Besatzung soll „das Gute vom Stapel“ lassen.



Aus dem Inhalt

- Der Handel folgt der Flagge
- Politik unter der Lupe
- Zukunft der Seeschifffahrt
- Flottenumschau
- Wir sehen die Häfen, aber wie lebt man im Lande?
- Vom Astrolabium bis zum Teleskopsextanten
- Anton Flettners Rotorschiffe
- Trouble mit der Back
- Einige Fragen an den Nachwuchs
- Schmuntzelaue
- Der Ruf nach der Persönlichkeit
- Der Seemann der Reise



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



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



ATLANTIK: Überquerung 2010 mit der „Dagmar Aaen“.



VOR SPITZBERGEN: 1997 testet Fuchs, ob Heißluftballonfahrten in Polargegenden möglich sind.

Der Extreme zwischen den Polen wird 60 Jahre alt

Im Jahr 1989 marschierte Arved Fuchs als erster Mensch zu Fuß zu beiden Erdpolen, im Winter umrundete er das Kap Hoorn mit dem Faltboot und unternahm vier Versuche, um letztlich den Nordpol mit einem Segelschiff zu umfahren. Über seine Expeditionen hat er selbst 17 Bücher geschrieben.

Der Bad Bramstedter Abenteuergeist auf volles Risiko hat nicht nur Fans. Dennoch lohnt es sich, Dombergs Beschreibung aller 31 Expeditionen zwischen 1977 und 2013 auf 415 Seiten zu folgen. Fuchs ist Ende April 60 geworden.

Bereits als Jugendlichen zieht es ihn nicht hinter einen sicheren Schreibtisch, sondern in die weite Welt hinaus. Lang-

fristige Berufs- und Lebensplanung sind nicht sein Ding. Zunächst absolviert der Abenteurer allerdings eine seemannische Ausbildung und ein Studium der Schiffsbetriebstechnik in Flensburg.

Interessant ist die Verbindung seines Extremreisens mit den Beobachtungen und Forschungen in Sachen Umweltschutz und Klimaveränderungen, hier vor allem mit Schülern und Jugendlichen. Auf Empfängen durch politische Würdenträger in der östlichen und westlichen Welt unterscheiden sich deren Sprüche und Beteuerungen nicht ernsthaft. Zahlreiche Fotos illustrieren die Expeditionen und Projekte, von denen Fuchs immer wieder seine gesamte Crew mit nach



AM SÜDPOL: Mit Reinhold Messner am 30. Dezember 1989. Beide liefen 1.000 Kilometer in 48 Tagen.

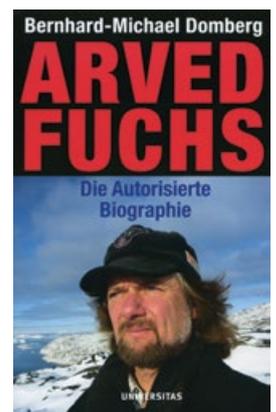
Hause gebracht hat. Er wolle zwar nicht als Forscher und Wissenschaftler gelten, beobachte und analysiere aber scharf und könne komplexe Zusammenhänge einfach darstellen und vermitteln, so der Autor Domberg.



Fotos: Archiv Fuchs

ÜBERGABE: Vom Nordpol zurück, übergibt Fuchs 1989 den Haikutter zur Sanierung im Hafen von Glückstadt.

Bernhard-Michael Domberg: Arved Fuchs. Die autorisierte Biographie. 416 S., geb. Zahr. Fotos. ISBN: 978-3-8004-1507-6. 22,99 Euro.



Unverzichtbarer Berater des Kapitäns

Die Schifffahrtsreviere an der deutschen Nord- und Ostseeküste sind dicht befahren und schwer zu navigieren. Dort gibt es rund 750 Lotsen, die sich in Bruderschaften organisiert haben. Frauen sind die Ausnahme.

Das vorliegende Buch vollzieht die Entwicklung eines Berufsstandes von seinen Anfängen bis zum heutigen Tag nach, begleitet von zahlreichen Abbildungen und Farbfotos. Beschrieben werden die Schiffe, die Menschen und ihre Ausbildung über den Kapitän bzw. die Kapitänin zum Lotsen, die Stationen

und Seegebiete. Heute suchen die Lotsbruderschaften händeringend fachkundigen Nachwuchs.

Der ist trotz attraktiver Bezahlung und relativ solider Arbeitszeiten rar. Ein Grund mag in der langen Anlaufzeit bis zur Bestallung und dem hohen fachlichen und menschlichen „Breitbandanspruch“ an die Lotsen liegen. Der Journalist und Fotograf Thomas Fröhling entstammt selbst einer Seefahrerfamilie. Ein interessantes Kompendium für Technik- und Seefahrtinteressierte sowie alle Küstenbewohner.



Thomas Fröhling:
Die Lotsen. Berater der Schiffsleitung. 104 S., Broschur.
Zahlreiche Fotos. ISBN: 978-3-7822-1078-2. 14,95 Euro

Handbuch OWP

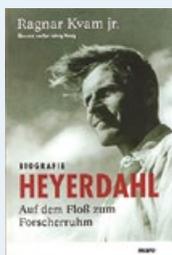


Vorgestellt werden alle rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Aspekte von Offshore-Windparks als Projektfinanzierung.

Die Autoren sind ausgewiesene Experten, sie setzen sich strukturiert mit den Charakteristika von OWP auseinander, weisen auf besondere Risikofelder hin und skizzieren Lösungsmöglichkeiten. Mit ausführlichem Glossar.

Jörg Böttcher: Handbuch Offshore-Windenergie: Rechtliche, technische und wirtschaftliche Aspekte. 727 S., Taschenbuch. ISBN: 978-3-48671-529-3. 69,80 Euro.

Unmögliches geht immer



„FAZ“-Autor Hanne mann bezeichnet Heyerdahl als „entschlossenen Charismatiker und Visionär ohne konkrete Richtung“.

Kvam jr. hat nicht die erste Heyerdahl-Biografie verfasst, wie behauptet. Er verehrt den Abenteurer für sein „Unmögliches geht immer, es muss nur einen Sinn haben“ – dabei übergeht er leider dessen naiven Umgang mit dem rassistischen Denken zu seiner Zeit.

Ragnar Kvam jr., Karl-Ludwig Wetzig (Übers.): Heyerdahl. Auf dem Floß zum Förscherruhm. 463 S., geb. Abb. u. Fotos. ISBN: 978-3-86648-155-8. 24,00 Euro.

Nipp- und Springtide



Ralf wacht auf, da ist die Nordsee weg! Wie das? Was hat der Mond damit zu tun? Die Strandkrabbe Klara erklärt es ihm, denn Ralf ist ein Frosch.

Vorher müssen die Verhältnisse geklärt werden: Ralf hält Klara für einen Krebs und Klara ihn für eine olle Kröte. Dafür kann sie genial erklären und vorführen, was es mit Ebbe und Flut auf sich hat. Pffiffig und schön!

Heike Becker (Text), Antje Drescher (Ill.): Wie geht das eigentlich mit Ebbe und Flut? 44 S., geb. für kleine Strandläufer ab 7 Jahren. ISBN: 978-3-8042-1382-1. 9,95 Euro.

ANZEIGE

Kalender

JUNI 2013



Foto: Messe München

Logistikwelt trifft sich an der Isar

Ein direkter Zugang zu den Ladungsmärkten ist für Reedereien heute wichtiger denn je. Wie sich Verkehre entwickeln und welche neuen Bedarfe die Kunden in Industrie und Handel sehen – darüber können sich Interessierte Anfang Juni in München ein Bild machen. Bei der größten Leistungsschau der Transport- und Logistikbranche werden fast 2.000 Unternehmen aus aller Welt erwartet. Viele Versandleiter und Frachtereinkäufer nutzen die „transport logistic“ für Gespräche und Sondierungen mit Transportdienstleistern, Häfen und Reedereien. Die Messe bietet zudem ein buntes Rahmenprogramm mit unzähligen Konferenzen, Fachvorträgen und Produktpräsentationen.

04.-07.06. MÜNCHEN
transport logistic
www.transportlogistic.de

JUNI

04.-07.06. OSLO (Norwegen)

Nor-Shipping
www.messe.no

05.06. BUXTEHUDE

Küstenfunk
www.pkf-oldenburg.de

05.06. LILLESTROM (Norwegen)

Digital Ship @ Nor-Shipping
www.thedigitalship.com

05.-07.06. ISTANBUL (Türkei)

International Istanbul Bunker Conference
www.istanbulbunkerconference.com

06.06. GENF (Schweiz)

2013 Forward Freight Agreement Brokers Association Dry Derivatives Forum
www.balticexchange.com

06.06. LILLESTROM (Norwegen)

LNG Shipping Forum
www.lngjournal.com

07.06. TRADITIONSHAFEN WISCHHAFEN

Filmabend auf dem Kümo „Iris-Jörg“ (20 Uhr)
www.kuestenschiffahrtsmuseum.de

07.06. HAMBURG

Youngster Shipbroker Meeting
www.youngster-shipbroker-meeting.ibtbunker.com

10./11.06. LONDON (Großbritannien)

IMO Symposium on Future Ship Safety
www.imo.org

11.06. ATHEN (Griechenland)

Blue Shipping Forum
www.mareforum.com

11./12.06. HOUSTON (USA)

LNG for Marine Transportation USA
www.lngmarineevent.com

11./12.06. LONDON (Großbritannien)

Hull Management and Performance Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

11./12.06. LONDON (Großbritannien)

Marine Pollution Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

12.-14.06. LONDON (Großbritannien)

Sale & Purchase Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

12.-14.06. SAN FRANCISCO (USA)

Agriculture Transportation Coalition Annual Meeting
www.agtrans.org

16.-18.06. WASHINGTON (USA)

Globalization: Policy and Practice
www.aaei.org

18.-20.06. NEW YORK (USA)

Marine Money Week
www.marinemoney.com

19.06. HAMBURG

Branchentreff Maritime Wirtschaft 2013
www.forum-institut.de

19./20.06. LONDON (Großbritannien)

A Practical Guide to Maritime Labour Convention Compliance
www.lloydsmaritimeacademy.com

19./20.06. LONDON (Großbritannien)

LNG Fuel for Vessels: Pricing & Trading
www.lloydsmaritimeacademy.com

20./21.06. LONDON (Großbritannien)

Financing and Investment for Ports and Terminals
www.lloydsmaritimeacademy.com

21.06. FLENSBURG

„Entwicklungen und Betriebserfahrungen in der Schiffsbetriebstechnik“
www.fh-flensburg.de/isf

21.06. HONGKONG (China)

Seatrade Asia Awards
www.seatradeasiaawards.com

22.-30.06. KIEL

Kieler Woche 2013
www.kieler-woche.de

24.-27.06. JOHANNESBURG

(Südafrika) Africa Ports & Harbours Show
www.terrapinn.com/events

24.-27.06. JOHANNESBURG

(Südafrika) Africa Rail
www.terrapinn.com/events

24.-27.06. JOHANNESBURG

(Südafrika) Aviation Outlook Africa
www.terrapinn.com/events

25.-27.06. LONDON (Großbritannien)

Bills of Lading
www.lloydsmaritimeacademy.com

25.-27.06. ROTTERDAM (Niederlande)

TOC Container Supply Chain Europe
www.tocevents-europe.com

25.-28.06. BOGOTA (Kolumbien)

Latin American Congress of Ports
www.aapacolombia2013.com

Impressum

www.reederverband.de

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

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

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

Dr. Ines Lasch,
Tel.: 040 - 350 97 241,
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 Anzeigenpreisliste 2013

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

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

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

Titelbild: Christoph Papsch

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

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

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

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

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



Wir machen mit!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder