

DEUTSCHE ●●● Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

C 13703

€ 6,-

07-08/2013

VDR
Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

WEINTRANSPORT

Bootschafter des guten Geschmacks

24



PIRATERIE

Piratenabwehr: Reedereien
trainieren in Crashkursen
den Ernstfall

14

INFRASTRUKTUR

Häfen: Europa
nur noch in der
2. Liga

32

ZULIEFERER

Seilschaften:
Tae und Leinen
aus Hamburg

46

ANZEIGE

Von taktischem Training, leckerer Ladung und starken Seilen



Militärischer Schutz (wie im Rahmen der Operation „Atalanta“) und bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord haben zwar zu einer Entspannung beigetragen. Doch nicht nur an Afrikas Küsten ist das Risiko für Schiffe nach wie vor groß, Opfer eines Piratenüberfalls zu werden. Umso wichtiger ist es, dass sich die Besatzungen bereits im Vorfeld für den Ernstfall wappnen. Die Bundespolizei bietet dazu **spezielle Anti-Piraten-Kurse** an, bei denen Seeleute und Reedereimitarbeiter das richtige Verhalten trainieren, um Angriffe abzuwehren und ihr Leben zu schützen. Der Beitrag ab Seite 14 beschreibt den Crashkurs unter realen Bedingungen, an dem auch Hans-Jörg Simon, Chef der Hamburger Schwergut-Reederei Hansa Heavy Lift, teilnahm.

Oft sehr schmackhaft ist die Ladung, die beispielsweise die Schiffe der Reederei DAL an Bord haben. Neben vielem anderen schaukelt in den Containern exzellenter Rebensaft von Afrika nach Europa. Um welche Mengen es da geht und worauf es beim Weintransport ankommt, erläutert unsere Titelgeschichte ab Seite 24. Sie zeigt nebenbei auch, wie eminent wichtig die globale Schifffahrt für unseren Alltag ist – beispielsweise für Abwechslung und Raffinesse bei Essen und Trinken.

Eine besondere Vielfalt hat auch das Unternehmen Seldis Polystyren zu bieten, mit dem **unsere neue Serie über maritime Ausrüster** startet. Der Hamburger Lieferant von Spezialseilen für die Schifffahrt knüpft Verbindungen, die bis zu 26 Zentimeter dick sind und einer Belastung von bis zu 1.500 Tonnen standhalten können. Da ist besonderes Know-how gefragt, das weltweit nicht mehr oft zu finden ist. Wir porträtieren den Traditionsbetrieb ab Seite 46.

Um besondere Kenntnisse geht es auch in der Geschichte über interkulturelles Training ab Seite 50: In speziellen Seminaren lernen Seeleute, Eigenheiten ihrer Kollegen besser zu verstehen. Das macht die Arbeit an Bord effizienter und das Miteinander angenehmer, wie die Erfahrungen von Reedereien zeigen.

Eine schöne Sommerzeit und viel Spaß beim Lesen wünscht

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Noch ein Hinweis: Die nächste Ausgabe der Deutschen Seeschifffahrt erscheint Anfang September.

Inhalt 07-08/2013



... WIRTSCHAFT & POLITIK

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PERSONALIEN

Namen und Nachrichten
aus der maritimen Wirtschaft

9 KOMMENTAR

von Ralf Nagel

10 MELDUNGEN

Neues aus den Unternehmen

▶ 14 PIRATERIE

Crashkurs der Bundespolizei: Training
zur Piraten-Abwehr für Reedereien

18 JAHRESBERICHT

Starker Standort: Der Bremer
Rhederverein zieht Bilanz

19 ENGAGEMENT

In schwerer See: Der Deutschen
Seemannsmission fehlen Einnahmen

20 AUSBILDUNG

Frau Silkes Gespür fürs Schiff: als
Offizierin bei der Reederei Hapag-Lloyd

... LOGISTIK & FINANZEN

22 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

▶ 24 WEINTRANSPORT

Wie die Seeschifffahrt den Genuss
befördert: Wein aus und nach Übersee

▶ 32 INFRASTRUKTUR

Nur noch 2. Liga: Europas Häfen
verlieren den Anschluss

34 SCHIFFSFINANZIERUNG

Jahresbilanz Hansa Treuhand

35 BRANCHENSTUDIE

PwC sieht Deutschlands Reeder auf
Kooperationskurs

... LOGISTIK & FINANZEN

- 36 FONDS**
König & Cie. mit neuen Eignern
- 38 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 40 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

- 42 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- 44 SCHIFFSDESIGN**
Zwei Fähren der Reederei W.D.R. fahren mit dem Umweltsiegel „Blauer Engel“
- ▶ **46 NEUE SERIE: AUSTRÜSTER**
An der langen Leine: Die Expertise von Seldis Polysteen ist weltweit gefragt
- 50 WEITERBILDUNG**
Das „Filipino-Yes“: Interkulturelles Training in der Schifffahrt
- 52 KUNST**
Schiffe einer Ausstellung: Marinemaler Holger Koppelman
- 54 SERIE**
Maritime Museen, Teil 9: das Australian National Maritime Museum in Sydney
- 56 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 58 PORTRÄT**
Hartmut Kirst: Werft en miniature
- 59 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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

44



46



52





Der Rokatenda rumpelt und spuckt Asche

18 Kilometer nördlich von Flores, in der indonesischen Floressee, liegt die Insel Palu'e. Rund 10.000 Menschen leben hier. Das Eiland mit einem Durchmesser von gerade mal sechs Kilometern gehört zu den Kleinen Sundainseln und wird von einem Vulkan dominiert. 875 Meter hoch erhebt sich der Paluweh, auch als Rokatenda bekannt, im Südosten der Insel. Seit Herbst 2012 ist der Stratovulkan wieder aktiv.

Die Aufnahme des Landsat Data Continuity Mission (LDCM)-Satelliten der NASA zeigt die Eruption von Ende April 2013. Die Wolke erhebt sich drei Kilometer in den Himmel. An der Spitze des Vulkans hat sich ein Hotspot gebildet, an dem Lava austritt. Der Südhang ist mit grauer Asche bedeckt. Nach dem Ausbruch im Februar mussten bereits einige Bewohner ihre Häuser verlassen. Mittlerweile sind mehr als 3.000 Menschen in die umliegenden Dörfer sowie in die nächstgelegene Hafenstadt Maumere auf Flores evakuiert worden und in Übergangslagern untergebracht. Die Versorgungssituation ist kritisch, weil die Dörfer der Insel nur mit dem Boot erreicht werden können. Auch den Menschen in den Lagern geht es nicht gut. Es mangelt an medizinischer Versorgung, Lebensmitteln und sauberem Trinkwasser, schreibt die „Jakarta Post“. Indonesien ist mit rund 17.500 Eilanden der größte Inselstaat der Welt.

Foto: NASA



HCI Capital



Neu im Vorstand des Hamburger Emissionshauses HCI Capital AG ist **David Landgrebe**. Zusammen mit Finanzchef Ingo Kuhlmann bildet er den zweiköpfigen Vorstand, nachdem der langjährige Vorstandschef Dr.

Ralf Friedrichs das Unternehmen verlassen hat. Landgrebe kommt von der Peter Döhle Schifffahrts-KG, wo er das Beteiligungsmanagement verantwortete. Davor war er bei der HSH Nordbank.

Auch im Aufsichtsrat gab es Bewegung: Nachfolger von Dr. John Benjamin Schröder als Chef des Gremiums wird der frühere Chef der HSH Nordbank, **Alexander Stuhlmann**.

Tognum



Die Tognum AG, die unter anderem Motoren für Schiffe fertigt, hat einen neuen Vorstandschef. Der bisherige Stellvertreter **Dr. Ulrich Dohle** folgt auf Joachim Coers, der Tognum erst an die Börse gebracht und dann ins

gemeinschaftliche Eigentum von Rolls-Royce und Daimler überführt hat. Dohle war bis 2009 bei der Robert Bosch GmbH und heuerte dann als Vorstand für Technology & Operations bei Tognum an. Weil er Teile des Jobs weiter macht, schrumpft der Vorstand von fünf auf vier Mitglieder.

Commerzbank



Mit der neuen Plattform „Hanseatic Ship Asset Management GmbH“ will die Commerzbank einen verlustbringenden Verkauf von Schiffen vermeiden. Die Eingliederung von Schiffen „mit Potenzial“ in die 100-prozentige Tochter

ist ein Teil der Rückzugsstrategie der Coba aus dem Segment Schiffsfinanzierung. Geschäftsführer wird **Klaus Pinter**, der vom Coba-Risikomanagement in Frankfurt kommt und zuvor als Unternehmensberater gearbeitet hat.

DVB Bank



Für Flemming Robert Jacobs kommt **Carl Erik Steen** in den Aufsichtsrat der auf internationale Transportfinanzierung spezialisierten DVB. Der Norweger ist fast seine gesamte Berufslaufbahn über der Schifffahrt verbunden. Bis 1983 war er als Direktor für I. M Skaugen A/S tätig. Dann hatte er verschiedene

führende Managementpositionen im Schifffahrtsbereich der Christiania Bank inne. Nach der 2001 erfolgten Fusion von Christiania mit MeritaNordbanken und Unibank zu Nordea übernahm er die Leitung der „Shipping, Offshore and Oil Services International Division“. Von 2007 bis 2011 war er dann Leiter der „Shipping, Oil Services & International Division“.

Kühne + Nagel



Wechsel bei Kühne + Nagel: **Reiner Heiken**, bisher verantwortlich für den Landverkehr in Zentraleuropa, wird Vorsitzender der Kühne + Nagel-Geschäftsleitung in Deutschland. Er folgt auf Hans-Georg Brinkmann,

der die Verantwortung für die neu formierte Region Westeuropa übernimmt.

Seit 1997 ist Heiken für die Kühne + Nagel-Gruppe tätig. Der ursprünglich zum Diplom-Nautiker ausgebildete und zur See gefahrene Reedereispezialist sammelte in seiner Funktion als Regionalleiter Nah-/Mittelost 1997 bis 2001 internationale Erfahrungen. Danach führte er die Geschäfte in Norddeutschland. Seit 2009 ist er für den Landverkehrsbereich in Zentraleuropa verantwortlich.

Bureau Veritas



Die Diplom-Ingenieurin **Ramona Zettelmaier** verstärkt das Team der französischen Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas S.A. in Hamburg. Zu ihren Aufgaben zählt die Betreuung und Beratung von Reedereien in

Sachen Neubauten und Fahrende Flotte. Außerdem im Fokus: Projekte zum maritimen Umweltschutz. Zettelmaier hat nach der Schiffsmechanikerausbildung Schiffsbetriebstechnik studiert und ist mehrere Jahre zur See gefahren. Zuletzt war sie beim BV-Wettbewerb Lloyd's Register (EMEA-Hamburg).

ZDS



Neuer Geschäftsführer beim Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ist Rechtsanwalt **Lutz Köhner**. Er folgt auf Babette Kusche und bildet gemeinsam mit Hauptgeschäftsführer Klaus Heitmann das ZDS-

Führungsduo. Köhner war zuvor Geschäftsführer eines Handwerksverbands und ist CDU-Ratsherr in Kiel.



Dettmer-Gruppe

Vom Binnenschiffer zum Logistikunternehmer: Bremer Unternehmensverbände und die Sparkasse haben **Heiner Dettmer** als „Unternehmer des Jahres“ 2013 ausgezeichnet. Er hat die ehemalige Bremer Binnenreederei zu einer umfassenden Firmengruppe ausgebaut. Heute macht der Konzern mit logistischen Dienstleistungen Geschäfte: Neben der Schifffahrt auch mit einem Tanklager, mit Frachturnschlag an Flughäfen oder Müllentsorgung. 34 Tochtergesellschaften mit 1.300 Mitarbeitern erwirtschaften jährlich einen Umsatz von 300 Mio. Euro.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Kreuzsee und wechselnde Winde

Noch befindet sich die Schifffahrtsbranche in einer Kreuzsee aus anhaltender Schwäche der Schifffahrtsmärkte, den Folgen der Finanz- und Bankenkrise sowie einem verhaltenen Wachstum der Weltwirtschaft – bei gleichzeitig steigenden Kosten für den Schiffsbetrieb. Besserung ist erst für 2014/2015 in Sicht. Es bleibt also sehr herausfordernd für unsere Unternehmen, Kurs in schwerer See zu halten.

Mit der Sommerpause geht in Berlin die Legislaturperiode des Deutschen Bundestages zu Ende – und damit auch das Mandat der jetzigen Bundesregierung. Im nächsten Jahr wird ein neues Europäisches Parlament gewählt und eine neue EU-Kommission bestimmt. Berlin und Brüssel sind stete Quellen für wechselnde Winde, die es der Schifffahrt häufig nicht leicht machen.

Wie kaum eine andere Branche unterliegt die Schifffahrt umfangreichen nationalen, europäischen und internationalen Regulierungen. Verantwortungsvolle Politik muss, besonders in schweren Zeiten wie diesen, Verlässlichkeit, Berechenbarkeit und Unterstützung bieten.

Der Bundesregierung fehlte ein abgestimmtes, strategisches Konzept, um die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschland zu sichern. Nur so lassen sich die – gerade noch verhinderten – Mehrbelastungen für die Branche von Hunderten Millionen Euro inmitten der schweren Krise erklären: allen voran der versuchte Ausstieg aus der Beschäftigungsförderung auf deutschen Schiffen und die plötzliche Absicht, auf Erlöspools in der Schifffahrt Versicherungssteuer zu erheben – rückwirkend für sieben Jahre!

Verlässliche Partner hingegen waren die Mitglieder des Deutschen Bundestages aus den Koalitionsfraktionen und Teilen der Opposition. Mit ihnen ist es gelungen, das Maritime Bündnis auf eine neue, breitere Grundlage zu stellen, den Schutz deutscher Schiffe vor Piraten zu verbessern und neue Lasten abzuwenden. Unsere Zusammenarbeit gründet sich in der gemeinsamen Erkenntnis, dass die maritime Wirtschaft für die Exportnation und den Industriestandort Deutschland von strategischer Bedeutung ist. Ziel jeder Politik muss es sein, die hochwertigen Arbeitsplätze und das maritime Know-how in Deutschland zu sichern und auszubauen. Die nächste Bundesregierung sollte mit dem Deutschen Bundestag ein abgestimmtes Konzept für die maritime Wirtschaft vorlegen, das alle Bausteine einer strategischen Industriepolitik enthält, um die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu stärken.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Schutz vor Piraten für Seeschiffe unter deutscher Flagge

Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) hat das Zulassungsverfahren für private bewaffnete Sicherheitsdienste gestartet.

Private Bewachungsunternehmen aus dem In- und Ausland können beim BAFA eine Zulassung für den Einsatz auf Seeschiffen unter deutscher Flagge beantragen. Die neue Verordnung ist am 21. Juni in Kraft getreten.

„Es ist wichtig, dass das Zulassungsverfahren für die pri-

vaten Wachdienste endlich beginnen kann“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Die für die Reeder wesentlichen Punkte habe die Bundesregierung berücksichtigt.

Die Verordnung enthält zahlreiche Anforderungen, die von den Sicherheitsunternehmen erfüllt werden müssen. Jeder Einsatz muss sorgfältig geplant und dokumentiert werden. Bei den Mitarbeitern werden die persönliche Eignung sowie notfallmedizinische und rechtliche Kenntnisse vorausgesetzt. Der Einsatz von

Schusswaffen ist nur zur Notwehr oder Nothilfe erlaubt.

„Das BAFA wird nun zügig und professionell in das Zulassungsverfahren einsteigen“, so Nagel. Ab dem 1. Dezember 2013 dürfen nur noch ausschließlich vom BAFA zugelassene Wachdienste auf den Schiffen unter deutscher Flagge eingesetzt werden. „Bis dahin müssen ausreichend viele geeignete Unternehmen zugelassen sein, damit die deutschen Reeder ihre Besatzungen in den Piraterie-Gebieten auch tatsächlich schützen können“, so Nagel.

www.reederverband.de

Foto: U.S. Navy



SICHERHEIT: Bislang ist noch kein Schiff gekapert worden, das bewaffnete Kräfte an Bord hatte.

RISIKO: Über das Ballastwasser können Organismen in fremde Ökosysteme gelangen.

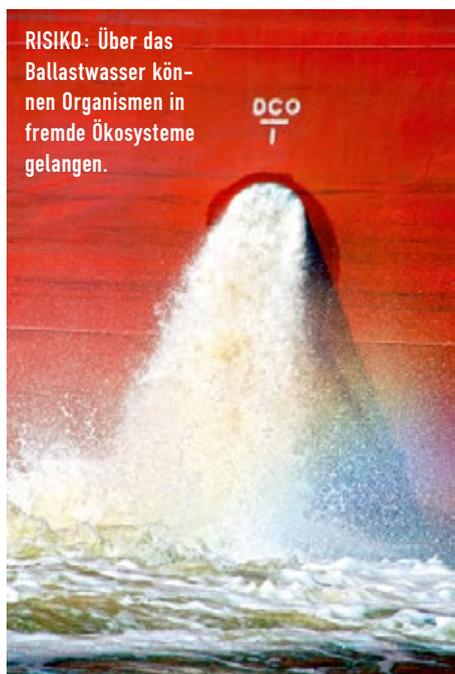


Foto: Hasenpusch

Meilensteine in Sachen Meeresumweltschutz

Deutschland hat zwei wichtige internationale Abkommen zur Ballastwasserbehandlung und zur Wrackbeseitigung ratifiziert.

Mit der Übergabe der Ratifikationsurkunde zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen ist Deutschland auch diesem wichtigen Übereinkommen der Weltschiffahrtsorganisation IMO beigetreten. Das Abkommen tritt in Kraft, wenn 30 Staaten mit einem Anteil an der Welttonnage von 35 Prozent es unterzeichnet haben. Mit Deutschland sind jetzt 37 Staaten mit 30,33 Prozent dabei.

Das Wrackbeseitigungsübereinkommen statuiert erstmalig eine Pflicht zur Beseitigung eines gefährlichen Wracks in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) durch den eingetragenen Eigentümer eines Schiffes. Nach dem Übereinkommen kann der Küsten-

staat anstelle des eingetragenen Eigentümers das Wrack beseitigen und die Kosten dafür zurückfordern. Das Wrackbeseitigungsübereinkommen sieht dafür eine Versicherungspflicht und einen Direktanspruch des Küstenstaates gegen die Versicherung vor. Der Bundestag hat in diesem Zusammenhang ein neues Seeversicherungsgesetz beschlossen. www.bmvbs.de



ZENTRALE: Sitz der IMO in London.

Großreedereien rücken zusammen

Folge der Schifffahrtskrise: Die drei weltweit größten Liniereedereien bündeln ihre Kräfte.

Maersk (Dänemark), MSC (Schweiz) und CMA/CGM (Frankreich) haben eine Kooperation vereinbart. Die Allianz „P 3“ umfasst 295 Schiffe mit 2,6 Mio. TEU in 26 Diensten – neben dem Asien-Europa-Verkehr auch Transatlantik- und Transpazifik-Routen. Weltmarktführer Maersk hält an „P 3“ 42 Prozent, MSC ist mit 34, CMA/CGM mit 24 Prozent dabei. Die Partner haben zusammen einen Weltmarktanteil von 37 Prozent. Die deutsche Reederei Hapag-Lloyd ist bereits erfolgreich mit der G6-Alliance unterwegs.



Foto: Maersk Line

Rostock mit Reeder-Verein

In Warnemünde wurde Mitte Juni der Rostocker Reeder-Verein gegründet.

Gründungsmitglieder sind AIDA Cruises, Hugo Stinnes Schifffahrt, Reederei F. Laeisz, Rostock Ferry Services (TT Line), Scandlines Deutschland, Schiff-

fahrtskontor Warnow und Stena Line.

Die Mitgliederversammlung wählte einen dreiköpfigen Vorstand: Jens A. Scharner (Rostock Ferry Services/TT-Line), Dr. Gernot Tesch (Scandlines) und Andreas Landgraf (F. Laeisz).

Stärkere Zusammenarbeit

Internationale Umweltschutzregeln insbesondere für die Ostsee, Hafenthemen und die Arktisfahrt waren Schwerpunkte der deutsch-russischen Schifffahrtsgespräche in Wilhelmshaven.

Grundlage für die Beratungen ist das deutsch-russische Schifffahrtsabkommen. In diesem Rahmen finden in der

Regel jährlich Gespräche zwischen den beiden Verkehrsministerien statt.

Das geschäftsführende Präsidiumsmitglied des VDR, Ralf Nagel, und der neue Chef der russischen Schifffahrtskammer, Alexey Klavin, vereinbarten dabei eine stärkere Zusammenarbeit der beiden Verbände.



BERATUNG: VDR-GMdB Ralf Nagel (2.v.l.) und sein russischer Kollege Alexey Klavin (2.v.r.) wollen die Beziehungen ausbauen.

Grünes Licht für maritime Ausbildungsförderung

Der Verband Deutscher Reeder begrüßt die Verabschiedung des Förderkonzeptes der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland.

Die Stiftung beginnt ab sofort mit der Ausbildungsförderung von nautischem und technischem Seepersonal. „Die Reeder bekennen sich trotz der schweren Schifffahrtskrise zur Berufsausbildung am Standort

Deutschland“, sagt Michael Behrendt, Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) und Vorsitzender des Kuratoriums der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. „Mit der Ausbildungsförderung hoch qualifizierter Nachwuchskräfte sichern die Reeder langfristig das Know-how für die gesamte maritime Wirtschaft, an der viele Tausend Arbeitsplätze

in ganz Deutschland hängen.“ Vorstand und Kuratorium der im Dezember 2012 vom VDR gegründeten Stiftung haben die Details für die Förderung einstimmig beschlossen. „Dass die Sozialpartner VDR und ver.di das Förderkonzept gemeinsam tragen, ist ein großer Erfolg für das Maritime Bündnis“, so Behrendt.

Gefördert wird die Ausbildung von Schiffsmechanikern, Technischen Offiziersassistenten und Nautischen Offiziersassistenten mit bis zu 14.000 Euro jährlich. Die Qualifizierung von Nachwuchsoffizieren – das sogenannte „Ausfahren der Patente“ – wird mit bis zu 25.200 Euro im Jahr unterstützt.

„Die deutschen Reeder haben Wort gehalten“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR und Vorstandsvorsitzender der Stiftung. „Über die Stiftung sollen jährlich rund 20 Millionen Euro in die Ausbildungsförderung fließen.“ Hinzu kommen weitere zehn Millionen Euro, die von den Reedern über die erhöhten Ausflagungsgebühren erbracht werden. www.reederverband.de



BEITRAG: Die Stiftung fördert die Berufsausbildung auf Schiffen, die in Deutschland registriert sind.

Deutsche Reeder fit für MLC

Die ersten Schiffe haben ihre Zeugnisse nach dem neuen Seearbeitsübereinkommen erhalten.

Die zuständige Dienststelle der BG Verkehr hat für die Schiffe „Santa Giovanna“ (Rederei Claus-Peter Offen) und „Rio Madeira“ (Hamburg Süd) Seearbeitszeugnisse gemäß MLC, 2006 ausgestellt. Vorgegangen waren eine mehrstündige Besichtigung an Bord und die Überprüfung relevanter Unterlagen wie Heuerverträge. Die Sozial-Standards an Bord deutscher Schiffe gelten im internationalen Vergleich als hoch. www.bg-verkehr.de



CHECK: Nach einer Überprüfung bekam die „Rio Madeira“ von Hamburg Süd ihr MLC-Zeugnis.

Foto: Hamburg Süd

Partner: F. Laeisz und Leonhardt & Blumberg

Mit Bündnissen gegen die Schifffahrtskrise: Der Trend zu Kooperationen unter den deutschen Reedereien hält an.

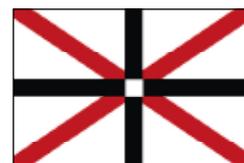
Die Reedereien F. Laeisz und Leonhardt & Blumberg haben eine Kooperation im Container-Chartering bekannt gegeben. Zu diesem Zweck haben die beiden Unternehmen eine eigene Firma gegründet: Die Martini Chartering GmbH & Co. KG hat zum 1. Juli ihre Arbeit aufgenommen. Die Containerflotte von Leonhardt & Blumberg umfasst 44 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von rund 1.000

bis 4.500 TEU. Der Großteil entfällt auf Schiffe unter 2.000 TEU. Für die Reederei F. Laeisz sind

21 Frachter unterwegs, die zwischen 1.100 und 4.800 TEU laden können – hier machen die größeren Schiffe den Löwenanteil aus. Eine Martini Chartering GmbH gibt es schon seit 1995. Sie ist exklusiver Partner der Containerschiffe von F. Laeisz.

Geschäftsführer der neuen GmbH & Co. KG werden Stephan Bade und Peter Eckhardt.

www.laeisz.de
www.leonhardt-blumberg.com



Besatzung gerettet

Ein Hapag-Lloyd-Frachter hat die Besatzung der zerbrochenen „MOL Comfort“ geborgen.

Der japanische 8.100-TEU-Frachter war im Indischen Ozean bei einem Sturm auseinandergebrochen. Die „Yantian Express“ von Hapag-Lloyd eilte zu Hilfe und brachte alle 26 Besatzungsmitglieder sicher nach Colombo.



Foto: Hapag-Lloyd

Erfolgreiche Abschlüsse

42 Absolventen des Bremer Instituts für Handel und Verkehr und 22 frisch gebackene Schiffskaufleute aus Leer starten dynamisch ins Berufsleben.

In Bremen wurden Betriebswirte und Jahrgangsbeste ausgezeichnet – unter anderem übergab das Vorstandsmitglied des Bremer Rhedervereins, Dirk O. Rogge (D. Oltmann Reederei), einen Preis für die beste Projektarbeit.

Den frisch gebackenen Schiffskaufleuten wünschte Ingo Hesse, Geschäftsführer der EMS Chartering aus Leer, alles Gute für ihren weiteren Berufsweg. Die neun Frauen und 13 Männer arbeiten für Unternehmen in Harren, Leer, Emden und Neermoor.

www.bihv-ev.de



Fotos: BIHV, EMS Shipping & Trading

NACHWUCHS: Die Absolventen des BIHV-Studiengangs 10 in Bremen (ganz oben) freuen sich ebenso wie die Leeraner Schiffskaufleute über ihre bestandenen Prüfungen.

ANZEIGE



Trommelfeuer auf die Zitadelle

Piratenangriffe kosten oft Millionen, im schlimmsten Fall das Leben von Seeleuten. Auf der Ostsee zeigt ein Crashkurs der Bundespolizei, was gegen Seeräuber hilft: Schmierseife an Deck, Nebelwerfer im Schiffsbauch oder die Flucht in die gepanzerte Zitadelle.

Text: Johannes Korge/SPIEGEL ONLINE, Fotos: Christoph Keller/VISUM

Erst ist es still im Panikraum, nur der Atem der Männer ist zu hören. Dann bricht die Hölle los. Dampf schlagen Projektile von außen in die Stahlwand ein, innen klingen sie wie schwere Hammerschläge. Zwischen den Schüssen: immer wieder Schreie. Ein Mann brüllt auf Somali. Was er sagt, versteht drinnen niemand. Doch er klingt wütend. Jemand setzt einen Trennschleifer an der Stahltür an. Dann geht das Licht aus. „Spätestens jetzt werden die Kursteilnehmer nervös“, sagt Jens Reimann.

Der Erste Hauptkommissar drillt seit drei Jahren mit seiner Abteilung deutsches Schiffsfahrtpersonal. Seine Aufgabe: Reedereien fit machen für Törns durch die gefährlichsten Gewässer der Welt. Das Anti-Piraterie-Training der Bundespolizei beantwortet vor allem zwei Fragen: Mit welchen Strategien verhindere ich, dass Piraten mein Schiff entern? Und was mache ich, wenn diese Strategien nichts bringen?

Der Panikraum, im Kurs nennen sie ihn Zitadelle, verbirgt sich im Bauch der „Köln“. Die 110-Meter-Fregatte liegt im Marinehafen von Neustadt in Holstein. Normalerweise trainieren Soldaten auf dem ausgemusterten Schiff die Bekämpfung von Lecks und Bränden. Doch an diesem Morgen hat die Bundespolizei das Kommando auf der „Köln“, auch wenn die →



SIMULATION:
Mitarbeiter der Bundespolizei stellen beim Anti-Piraterie-Training in Neustadt in Holstein eine Attacke auf ein Handelsschiff nach.



AUSBILDER: Jens Reimann (rechts) und Stefan Zimmermeier von der Bundespolizei (Mitte) organisieren seit 2010 die Trainingskurse fürs Schiffspersonal.

→ Beamten im dichten Nebel kaum zu sehen sind. Noch sind draußen die Bedingungen zu widrig für Übungen. Deshalb geht es über steile Treppen und durch schmale Luken erst einmal tief in die Innereien des Schiffs – bis zum Panikraum.

Im Ernstfall verbirgt sich in einem solchen Versteck die Besatzung vor den Piraten. Doch auch eine geordnete Flucht will trainiert sein. Ebenso wie der psychische Dauerstress, wenn sich die Stahltür erst einmal geschlossen hat. Von außen hämmern heute „nur“ schauspielernde Polizisten. Die „Schüsse“ sind tatsächlich Hammerschläge – durch die Stahlwände ohrenbetäubend verstärkt. Das fremdartige Geschrei kommt vom Band, und auch der Trennschleifer läuft an diesem Tag nur zu Showzwecken.

Trotzdem wird es drinnen nach wenigen Minuten ungemütlich. Jens Reimann beobachtet immer wieder den gleichen

Ablauf: „Die Crews wissen, dass es nur eine Übung ist. Trotzdem ist den meisten nach kurzer Zeit nicht mehr nach Scherzen zumute. Enge, Hitze, Dunkelheit – das potenziert sich zur Höchstbelastung.“

Gefühlte vier Stunden

Hans-Jörg Simon hat als Managing Director der Hamburger Hansa Heavy Lift das Anti-Piraten-Training in Neustadt absolviert. Die Reederei operiert mit 20 Spezialschwergutsschiffen auf der ganzen Welt – und eben auch in Piratengewässern. Der Aufenthalt in der Zitadelle hat ihn nachhaltig beeindruckt. „Es hat sich angefühlt wie mindestens vier Stunden, die wir in dem Panikraum verbringen mussten. Dabei waren wir maximal eine Stunde lang verbarrikadiert.“

Der Panikraum ist das letzte Mittel, um die Crew vor Entführung oder körperlichen Schäden zu schützen. Ta-



NEBELWERFER: Binnen Sekunden vernebeln sie die engen Flure im Schiffsbauch und erschweren den Piraten die Orientierung.

ge, manchmal sogar Wochen können die Männer dort ausharren. Was die Besatzung erwartet, vermittelt die Simulation. „Man weiß natürlich auch in der Zitadelle, dass es nur ein Spiel ist“, sagt Hans-Jörg Simon. „Aber trotzdem kippt das Ganze schon nach kurzer Zeit. Man fühlt sich beklemmt in dem stockdunklen Raum, die Stimmung wird angespannter.“ Um es im Ernstfall gar nicht erst so weit kommen zu



MASSNAHMEN: Wasser macht Bordwände rutschig, raffinierte Konstruktionen verhindern das Entern.



lassen, bläuen Reimann und seine Männer den Kursteilnehmern die wichtigsten Vorsichtsmaßnahmen ein. Die erste Regel: Vorbereitung. Bevor ein Schiff in Piratenreviere einfährt, muss die Crew Sicherheitsmaßnahmen ergreifen.

Das gilt auch für die Flotte von Hansa Heavy Lift. Die sogenannten Projekt- und Schwergutschiffe sind wegen ihrer Bauart und Geschwindigkeit höheren Risiken ausgesetzt als schnell fahrende Containerschiffe. „Obwohl wir zum Schutz unserer Crews und der hochsensiblen Ladung unserer Kunden versuchen, Piratengebiete zu meiden, lassen sich diese nicht vollständig umfahren. Daher war das Seminar für uns besonders relevant“, so Simon.

Wasserkanone und Schmierseife

So archaisch die Idee von Piratenangriffen im 21. Jahrhundert anmutet, so altbewährt sind auch die Abwehrmaßnahmen gegen die modernen Seeräuber. Wasserkanonen machen die Bordwand glitschig und das Entern schwierig. Manche Reedereien verwandeln ihre Decks mit Schmierseife in Rutschbahnen – und wollen Angreifer so an der Geiselnahme hindern. Im Schiffsbauch demonstrieren die Bundespolizisten, wie die engen Gänge durch ferngesteuerte Nebelwerfer praktisch unpassierbar werden.

Wichtig ist, dass die Reedereien die Ausrüstung nicht nur an Bord haben – sondern auch einzusetzen wissen. Ein Beispiel liefert das simulierte Enternäöner auf die „Köln“. Der Nato-Draht an der Reling hält den Angreifer keine fünf Sekunden auf. Blitzschnell ist er auf das Schiff geklettert. Erst eine doppelte Lage des mit Rasierklingen bewehrten Geflechts stellt den Piraten vor ein ernsthaftes Hindernis. An der Reling gilt außerdem Jens Reimanns Ansage: „Keiner guckt über die Reling, wenn die Piraten längsseits gehen. Sonst schießen die sofort.“



RÜCKZUGSRAUM: Auch die externe Stresssituation in der „Zitadelle“ wird trainiert. Die Kursteilnehmer verbringen Zeit im Dunkeln, von außen werden Schüsse und Geschrei simuliert.

Doch in der Zentrale in Neustadt laufen nicht nur Trockenübungen. Das Gebäude beherbergt auch den Maritimen Dauerdienst. Wird irgendwo auf den Weltmeeren ein Schiff unter deutscher Flagge attackiert, klingelt hier das Telefon. „Dann laufen die wichtigen 25 Minuten“, erklärt Reimann. Die Polizisten sprechen meist mit den Reedereien, die die Infos an ihr Schiff in Gefahr weiterreichen. Wie nah sind die Angreifer? Flüchtet das deutsche Schiff unter vollem Tempo? Kann ein Sicherheitsteam an Bord eingreifen?

Gefahren im Golf von Guinea

In den Statistiken des Dauerdienstes taucht eine Region immer häufiger auf: Westafrika. Vor Somalia kreuzen die Kriegsschiffe der EU-Mission „ATALANTA“, dort werden die Piratenangriffe seltener. Dafür entsteht am anderen Ende des Kontinents ein neuer Hotspot. Im Golf von Guinea, vor allem vor

der Küste Nigerias, schlagen die Piraten zu. Um 42 Prozent stiegen die Überfälle im vergangenen Jahr. Ende April erwischte es ein Schiff einer Emdener Reederei.

Das besondere Problem in der Region: Während sich die somalischen Piraten auf Entführungen spezialisiert haben, sind ihre westafrikanischen „Kollegen“ oft auf den raschen Raub von Ladung und Habseligkeiten der Crew aus. Weil die Besatzung für sie kein (Löse-)Geld wert ist, kommt es häufig zu Gewalt. Umso wichtiger, dass die Piraten kein Mannschaftsmitglied in ihre Gewalt bringen. Und umso intensiver müssen die Crews ihre Fluchtpläne studieren.

Zurück an Deck der „Köln“: Der Nebel hat sich verzogen, das Schiff liegt offen und hilflos da. Schon dröhnt in der Nähe ein kraftvoller Außenborder, dann kommt das Schlauchboot in Sicht. Männer drohen mit Maschinengewehren und Panzerfäusten. Der nächste Piratenangriff hat begonnen. ■■■

Einsatzort: die Ex-Fregatte „Köln“

Nur ein Training an Bord erlaubt realistische Bedingungen. Eines der eingesetzten Schiffe: die 1982 ausgemusterte Fregatte „Köln“ (Stapellauf 1958).

Beim Training für die Reedereien setzen die Polizisten ähnliche Waffen ein, wie sie auch die Piraten vor allem vor den Küsten Afrikas verwenden. Geübt wird unter anderem auf der „Köln“. Seit November 1989 wird sie als Ausbil-

dungshulk bei der Marinetechnikschule, Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine (EAZS) in Neustadt verwendet. Normalerweise werden auf der ausgemusterten 110-Meter-Fregatte Besatzungen der seegehenden Einheiten der Marine in der Brandbekämpfung und der Leckabwehr geschult. Doch für die Anti-Piraten-Kurse übernimmt die Bundespolizei das Schiff.





Foto: Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG



Foto: Harren & Partner Ship



Foto: RF Forschungsschiffahrt GmbH

VIELFALT: Die Bremer Schiffahrtsunternehmen bereedern insgesamt rund 340 Schiffe für ganz unterschiedliche Einsatzzwecke.

Starker Standort

Marktlage, Ausbildungssicherung, Initiativen: Der Bremer Rhederverein blickt in seinem Jahresbericht auf das Geschäftsjahr 2012/13 zurück – und vorsichtig optimistisch in die Zukunft. Text: Petra Scheidt

Die weltweite Seeschifffahrt durchlebt gegenwärtig die schwerste und mittlerweile auch längste Krise in Friedenszeiten. Immer mehr Marktteilnehmer gehen davon aus, dass mit einer Erholung frühestens 2014 gerechnet werden kann. Gemessen daran schlägt sich der Schifffahrtsstandort Bremen laut Jahresbericht des Bremer Rhedervereins recht wacker. Das liegt vor allem an seinem mittelständischen Charakter: Rund 50 Prozent der Reeder besitzen zwischen 6 und 20 Schiffe, knapp 40 Prozent weniger als fünf.

Die Gesamtzahl der in Bremen bereederten Schiffe liegt damit bei 340. Das ist gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang, dramatische Unternehmensinsolvenzen sind jedoch nicht zu beklagen. „Der Verzicht auf spekulative Bestellungen

von Tonnage und solide Kaufmannschaft halten die Reeder mit ihren Schiffen im Markt“, sagt Michael Vinnen, Vorsitzter des Bremer Rhedervereins.

Mittler im maritimen Geschehen

Die Bremer Reeder stehen im kontinuierlichen Meinungsaustausch mit Politik, Verwaltung und Vertretern des maritimen Clusters. Ihre Aktivitäten pflegen und sichern die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten. Dazu gehören die Mitgliederversammlungen, Inspektoren- und Personaler-Stammtische sowie der hochkarätig besetzte „Bremer Rhederabend“, der Anfang Juni zum siebten Mal ausgerichtet wurde – diesmal mit Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung von Hamburg Süd, als Keynote-Speaker.

Eine Institution ist auch der „Bremer Schifffahrtskongress“, den die Hochschule Bremen in Kooperation mit anderen nautischen Ausbildungsstätten, darunter dem Rhederverein, organisiert. Im Oktober 2013 steht außerdem die „Sustainable Shipping“ auf dem Programm. Im Fokus des Kongresses stehen Aspekte der Nachhaltigkeit in maritimen Logistikketten, Innovationen im Schiffbau und „Green Finance“ – Themen, die auch Bremens Reeder in den vergangenen zwölf Monaten beschäftigt haben.

Bündnis hat Bestand

Im Rückblick wird besonders die achte Nationale Maritime Konferenz in Kiel gewürdigt: Die Zusage der Bundesregierung, die Beihilfen für Ausbildung und Beschäftigung im Rahmen des Maritimen Bündnisses zu verstetigen, sei ein wichtiges Signal. Lob findet in diesem Zusammenhang auch die Gründung der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“, über die die Reeder einen namhaften finanziellen Beitrag zum Bündnis leisten.

In der aktuellen wirtschaftlichen Situation bedeuteten die zusätzlichen Mittel für viele Reeder eine starke Belastung. Doch das Maritime Bündnis werde so gesichert und die Ausbildung gefördert. „Für besonders sinnvoll halten wir es, dass auch das Ausfahren der Patente der jungen Offiziere von der Stiftung gefördert werden soll“, sagt Vinnen.

Ich rechne nicht damit, dass der Markt sich vor 2014 erholt, Für uns gilt es, die Zeit ohne größere Schäden und Verluste zu überstehen.

VORSTAND:
Michael Vinnen
ist seit März
neuer Vorsitzter
des Vereins.

Foto: Bremer Rhederverein

In schwerer See

Eine Institution der internationalen Seefahrt ist in finanzieller Not. Der Deutschen Seemannsmission fehlen jährlich Einnahmen von 300.000 Euro. Ersten Einrichtungen droht bereits die Schließung. Text: Gunther Meyn

Die Deutsche Seemannsmission (DSM) genießt überall auf der Welt einen ausgezeichneten Ruf. Und sie hat eine lange Tradition: Seit über 125 Jahren setzt sich der ehrwürdige Verein für die Belange und das Wohlergehen von Seeleuten ein – unabhängig von deren Religion und Staatsangehörigkeit. Seine über 700 haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter leisten weltweit Seelsorge und Sozialarbeit auf Schiffen, in Seemannsclubs und in Seemannsheimen. Sie organisieren Ausflüge an Land, machen Stadtführungen und bieten kostenlose Shuttle-Services an.

Weit weg von der Heimat fehlt es den Mitgliedern der multinationalen Besatzung häufig an sozialen Kontakten – entsprechend dankbar nehmen sie die Angebote der DSM wahr. Keine Frage: Ohne die menschliche Hilfe und die Einrichtungen der Seemannsmission wäre das Leben vieler Matrosen deutlich ärmer.

Von der Kirche im Stich gelassen?

Aktuell ist die wohltätige Arbeit der DSM jedoch in Gefahr – zumindest teilweise. Grund: Der Verein steckt in akuten Finanznöten. Ihr wichtigster Geldgeber, die Evangelische Kirche (EKD), hat ihre Zuschüsse für die Deutsche Seemannsmission deutlich zusammengestrichen. „Zwar leben wir schon seit 20 Jahren unter einem Spardiktat“, beklagt DSM-Generalsekretä-



Foto: Tanja Cohrt

BORDBESUCH: Seemannsdiakonin Reinhild Dehning (r.) ist Ansprechpartnerin für Seeleute in Piräus.

rin Heike Proske, „doch wenn die Kirche weiterhin ihre Mittel kürzt, sind wir möglicherweise gezwungen, erste Standorte aufzugeben.“

So ist denn auch der Rücktritt von DSM-Präsidentin Margrit Wetzel im Juni als deutlicher Appell an die EKD zu verstehen. Wetzel hatte der Kirche „mangelnde Kommunikation“ vorgeworfen. Die ehemalige SPD-Bundestagsabgeordnete hatte sich vor ihrer zweijährigen Amtszeit als Präsidentin zwölf Jahre als Vizepräsidentin bei der Deutschen Seemannsmission engagiert.

Wie ernst die finanzielle Lage ist, rechnet Generalsekretärin Proske vor: „Derzeit fehlen uns etwa 300.000 Euro im Jahr.“ Betroffen von den Mindereinnahmen sind vor allem die 16 Standorte im Ausland, darunter in großen Hafenstädten wie Durban, Alexandria und Piräus. Die Folgen einer finanziell bedingten Aufgabe einer dieser Stellen betreffen die Seeleute unmittelbar. Proske: „Mit jeder Schließung würden auf einen Schlag bis zu 15.000 Seeleute ihre gewohnten Ansprechpartner verlieren.“

Zusätzliche Mittel dringend notwendig

Zusätzliche Mittel dringend notwendig

Neben den Zuwendungen der EKD, die rund 44 Prozent der Einnahmen beisteuert, und den Eigeneinnahmen (42 Prozent) ist die Seemannsmission nun besonders auf Spenden und freiwillige Reeder-Abgaben angewiesen. Proske: „Infolge der Schifffahrtskrise sind natürlich auch diese Zahlungen spürbar zurückgegangen.“ Zwar gibt es vorsichtige Zeichen der Hoffnung: Nach dem öffentlichen Druck ist die EKD zuletzt auf den DSM-Vorstand zugegangen und hat Gesprächsbereitschaft gezeigt. Dennoch ist die „finanzielle Zukunft weiterhin völlig offen“, so Proske. ■■■

Ein Herz für Seeleute...



Foto: Tamedzo

ENGAGIERT:
Pastorin Heike Proske, DSM-Generalsekretärin.

Die Deutsche Seemannsmission e.V. hat ihren Hauptsitz in Bremen.

Sie unterhält im Ausland ein Netz von 16 Stationen. In Deutschland gibt es ebenfalls 16 Standorte, die von eigenständigen Inlandsvereinen getragen werden. Insgesamt begleiten mehr als 700 Haupt- und Ehrenamtliche die Menschen an Bord und in den Häfen mit sozialen Leistungen. Die Arbeit

wird aus Kirchensteuermitteln, Spenden, freiwilligen Schiffsabgaben der Reeder sowie Eigeneinnahmen der Stationen und Projektmitteln finanziert. Weitere Informationen unter:

www.seemannsmission.org

SPENDENKONTO:
Deutsche Seemannsmission e.V.,
Evangelische Darlehns-Genossenschaft (EDG) Kiel,
Konto 330 30 (BLZ 210 602 37)



VERANTWORTUNG: Zu Silke Muschitz' Aufgaben gehört es, dafür Sorge zu tragen, dass das Containerschiff stets seetüchtig ist.

Frau Silkes Gespür fürs Schiff

Wer Silke Muschitz zuhört, bekommt etwas von längst verloren geglaubter Seefahrerromantik zu hören – inmitten eines hoch technisierten Be- und Entladevorgangs der „Sofia Express“ am Hamburger Containerterminal Altenwerder. Oben auf der Brücke, 40 Meter über der Wasserkante, dort, wo das Schiff auf Fluss und See gesteuert wird, erzählt die 26-Jährige, was sie an ihrem Beruf so fasziniert. Muschitz ist Erster Nautischer Offizier bei der Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd. Eine von 28 Offizierinnen und Anwärtnerinnen – 28 unter 1.300 Seeleuten bei Hapag-Lloyd.

„Das Schönste ist, wenn ich so ein mehr als 300 Meter langes Containerschiff mit an- oder ablege. Wenn ich merke, wie das riesige Schiff sich langsam auf eine Pier zubewegt und dann genau richtig fest liegt. Das ist für mich ungemein faszinierend“, schwärmt Silke Muschitz. 30-mal hat sie dieses Manöver auf ihrer zurückliegenden Fahrt auf einem anderen, kleineren Hapag-Lloyd-Schiff mitgemacht – von Europa rüber nach Nordamerika, durch den Panamakanal, die US-Westküste wieder

Nicht viele Frauen in Deutschland werden Kapitän. Silke Muschitz aus Lübeck ist auf dem besten Weg dorthin. Sie fährt als Offizierin für die Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd. Text: Almut Kipp

hoch, über den Pazifik nach Asien – Japan, Taiwan, China – und alles wieder retour. „Andere buchen solche Reisen, wir werden dafür bezahlt“, sagt sie verschmitzt.

Den Überblick behalten

Was sich anhört wie ein traumhafter Trip, ist eine Fahrt mit hoher Verantwortung – nach dem Kapitän ist Muschitz einer der wichtigsten „Männer“ an Bord. „Ich muss das Schiff seetüchtig halten“, sagt sie. Im Hafen den Ladeplan absegnen, prüfen, ob Kühl- und Gefahrgutcontainer an der richtigen Position stehen. Ist das Ballastwasser gut verteilt? Ist alles an Bord für die Weiterfahrt? Schaffen wir es, wieder pünktlich auszulaufen? „Ich muss den Überblick be-

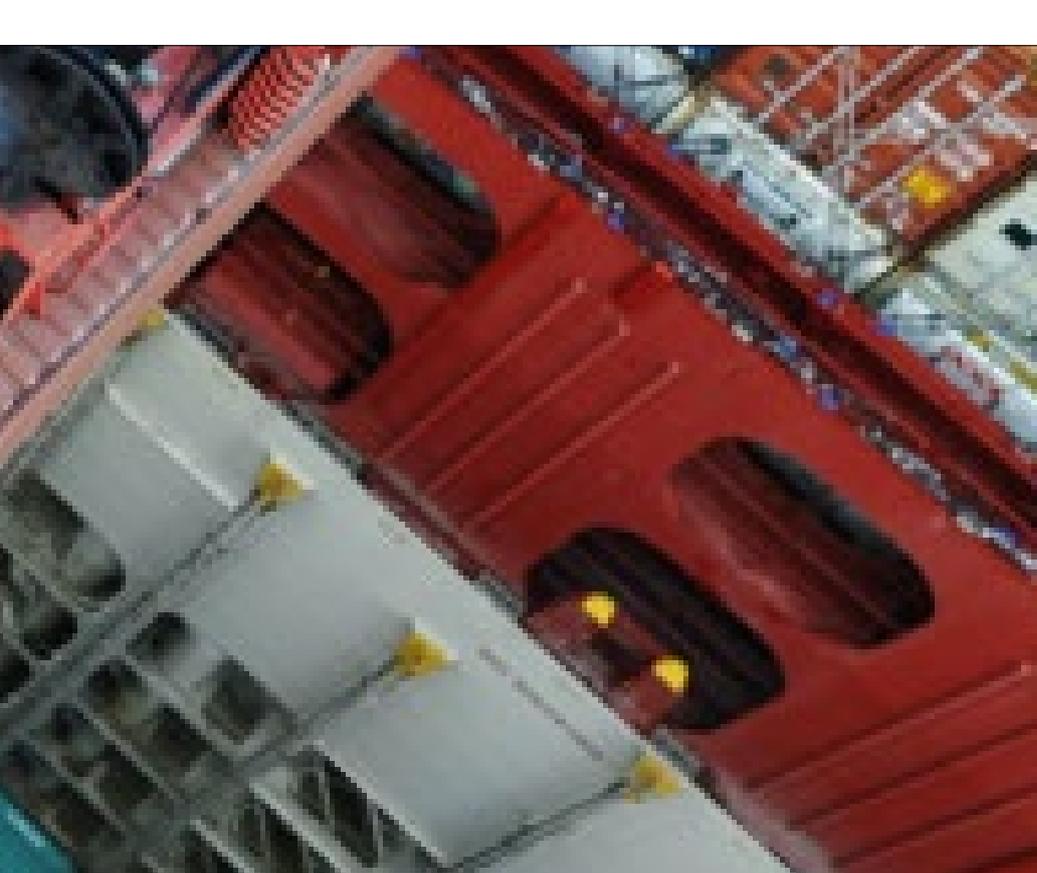
halten und mich auf meine Leute verlassen können“, sagt Muschitz.

Und das gilt auch auf hoher See. „Bei gutem Wetter wird entrostet und gemalt. Bei schlechtem Wetter wird alles gefettet. Salzluft greift wirklich alles an. Die Spannschrauben für die Laschstangen, mit denen die Container festgezurrert werden, müssen

KARRIERE: Die 26-Jährige hat es in der Schifffahrt schon weit gebracht.



Fotos: Angelika Warmuth/dpa



INTERVIEW



Foto: Hapag-Lloyd

„Wir brauchen mehr Techniker“

Arnold Lipinski ist Personalchef See bei der Reederei Hapag-Lloyd.

Deutsche Seeschifffahrt: Herr Lipinski, was müssen Bewerber für einen Job auf See mitbringen?

Arnold Lipinski: Begeisterung für die Seefahrt, Interesse an der Technik und die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Ich sage bewusst nicht: den Wunsch, die große weite Welt zu erleben – denn angesichts der kurzen Liegezeiten und vielfältigen, eng getakteten Aufgaben an Bord ist das Seefahrerromantik von gestern.

DS: Worauf achten Sie bei der Personalauswahl?

Lipinski: Außer auf die üblichen Qualifikationen wie gute Englischkenntnisse vor allem auf menschliche Qualitäten wie Teamfähigkeit und kulturelle Offenheit – denn jede Art von Diskriminierung ist bei uns ein absolutes No-Go. Wenn die Leistung stimmt, sind Nationalität und Geschlecht ohnehin Nebensache.

DS: Wo sind die Aussichten derzeit am besten?

Lipinski: Eindeutig im technischen Bereich. Dafür haben wir lange zu wenig Werbung gemacht, hier fehlt es an studentischem Nachwuchs. Dabei ist die Technik in einem modernen Schiff eine faszinierende Herausforderung.

DS: Ist denn die Schifffahrt überhaupt noch eine attraktive Branche?

Lipinski: Ich bin selbst 25 Jahre zur See gefahren und kann mir keinen schöneren Beruf vorstellen. So viel Abwechslung und so viel Verantwortung gibt es in keinem anderen Job.

gangbar bleiben.“ Morgens bespricht Muschitz sich mit ihrem Bootsmann, dem Vorsteher der Mannschaft: „Was steht an? Wie weit seid ihr gestern gekommen?“ Und sie vergibt weitere Aufgaben: „Die Stores, die Lagerräume, aufräumen, das Deck waschen. Ganz schnöde, wie man das von früher kennt.“

Erfahrungen sammeln

Gibt es Akzeptanzprobleme, wenn sie meist als einzige Frau mit 22 Männern an Bord fährt? Mit ihren Kollegen sei sie bisher gut ausgekommen, versichert Muschitz. „An Bord bin ich Erster Offizier. Da ist man nicht Frau oder Mann. Für solche Feinheiten ist auch nicht die Zeit.“ Mit der deutschen Handelsflotte sind derzeit rund 1.450 Kapitäne, 2.260 Nautische und 2.370 Technische Offiziere unterwegs. Von ihnen sind rund 120 weiblich, darunter elf Kapitäninnen.

Ihre Aufgaben an Bord hat Muschitz genauso fest im Blick wie ihr Schiff: „Für ein Schiff muss man ein Gefühl bekommen: Wie dreht es an, wenn ich den Kurs ändere? Wie reagiert es, wenn ich Ballast verschiebe? Wie bewegt es sich bei Seegang, wie bei starkem Wind? Ein Containerschiff kann wegen seiner enormen vertikalen Fläche schnell zum Segelschiff werden. Dieses Gespür dafür, das ist nichts, was man in der Theorie lernen kann“, erzählt Muschitz. Schon im Kindergarten habe sie die Quer-

schnittzeichnung eines Kreuzfahrtschiffes mit großer Neugier betrachtet. Ein Bild, das sie nicht mehr losließ. Als auf die Abiturientin die Berufswahl zukam, war klar: „Ich fahre zur See.“

Nach dem nautischen Studium in Bremen fuhr sie zwei Jahre lang als Wachoffizier zur See, machte dann das Patent zum Ersten Offizier. Jetzt sammelt sie Erfahrung, das Kapitänspatent wäre der nächste Schritt. „Familie ist für mich aktuell kein Thema. Aber sollten mal Kinder kommen, dann ist es wohl vorbei für mich mit der Seefahrt.“ Ein Kind nur alle paar Wochen zu sehen, kann sie sich nicht vorstellen. 15 Wochen war die Offizierin zuletzt auf See, danach durfte sie entsprechend ausspannen. „An Land brauche ich ein, zwei Tage, damit ich auch wieder mit Menschenmassen umgehen kann – zum Beispiel in der U-Bahn.“ Sie holt nach, was an Bord fehlte: den Frauenabend, den Friseurbesuch.

In die Freude darüber, was sie in Lübeck mit Freunden erleben kann, mischt sich bei der 26-Jährigen die Sehnsucht nach der Ferne, dem Sonnenaufgang überm Meer, dem Firmament: „An Bord stehe ich oft draußen und sehe mir den Sternenhimmel an. Das gibt mir das Gefühl von Freiheit. Und daran denke ich auch immer wieder zurück“, bekennt die 26-Jährige. Die Nähe zur Ostsee hat sie bewusst gewählt: „Ich brauche das Wasser, sonst werde ich nicht glücklich.“

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



ERWEITERUNG:
Das Projekt verschlingt insgesamt über fünf Milliarden Dollar.

Foto: Canal de Panama

Panamakanal-Ausbau macht weitere Fortschritte

Der Ausbau der Panamakanals geht voran. Unterdessen wird die Konkurrenz stärker.

Auf 56 Prozent bezifferte die Kanalbehörde ACP das Stadium des Ausbaus, der – statt wie geplant zum 100-jährigen Jubiläum 2014 – nun erst Anfang 2015 abgeschlossen sein dürfte. Dann werden nach derzeitiger Planung Frachter mit bis zu 14.000 TEU den Kanal durchqueren können. Aktuell liegt die

Grenze bei etwa 4.400 TEU. Die neuen Schleusen werden 427 Meter lang und 55 Meter breit sein, sodass man bei der TEU-Zahl noch „etwas Spielraum“ habe, so ACP-Transitmanager Miguel Rodriguez. Angestrebt sei eine Verdoppelung der Transporte. Aktuell sind es 14.000 Schiffe mit rund 330 Mio. Tonnen. Schleusungen der „Neo-Panamaxe“ werden künftig rund um die Uhr möglich sein.

Unterdessen konkretisieren sich die Pläne von Nicaragua, einen eigenen Kanal zu bauen. Die Regierung in Managua hat einem Konsortium aus Hongkong den Zuschlag für die Realisierung der 200 Kilometer langen Wasserstraße erteilt. Für das Projekt sind 30 Mrd. Dollar veranschlagt. Ob die Chinesen genug Know-how und Kapital mitbringen, ist aber unklar. www.pancanal.com

Long Beach legt zu

Der Hafen von Long Beach macht Los Angeles zunehmend seine Top-Position streitig.

Noch ist L.A. der wichtigste Hafen an der US-Südwestküste. Doch der Trend ist klar: Der Umschlag sackte im Mai um knapp 13 Prozent auf rund 637.000 TEU, während er im Schwesterhafen Long Beach um 17 Prozent auf rund 584.000 TEU zulegen konnte. Das war einer der höchsten Werte der vergangenen Jahre. L.A. verweist auf den Abzug eines Liniendienstes, Long Beach nennt größere Schiffe als Grund für sein Plus. 2012 lag L.A. aber noch mit gut 2 Mio. TEU vorn. www.polb.com



Foto: Port of Long Beach

Foto: HHLA

Häfen liefern schlechte Zahlen

Die schwierige wirtschaftliche Lage macht sich in den Bilanzen der Häfen bemerkbar – nicht nur in Deutschland.

So ging der Containerumschlag in den Bremischen Häfen im 1. Quartal um mehr als zwölf Prozent zurück – Folge gesunkener Ausfuhren: Das Exportvolumen des Stadtstaates sank in den ersten drei Monaten des Jahres um gut 17 Prozent auf 3,6 Mrd. Euro. Im Handel mit den asiatischen Staaten betrug das Minus fast 20 Prozent. Auch dort ist die Flaute spürbar: So verzeichnete der Hafen von

Hongkong von Januar bis März einen Rückgang beim Containerumschlag um acht Prozent auf 5,3 Mio. TEU. Der Gesamtumschlag sank um drei Prozent auf 62,5 Mio. Tonnen.

Schlechte Zahlen lieferte auch die Hamburg Port Authority: 2012 sanken die Erlöse um eine Mio. auf 157 Mio. Euro. Der Verlust stieg gegenüber 2011 von 97,5 auf 108,3 Mio. Euro. Ein Grund: Der Rückgang beim Containerumschlag (-1,7 Prozent).

www.hamburg-port-authority.de



German Ports als neue Marke

Die Länder Bremen, Hamburg und Niedersachsen haben die Initiative ergriffen, um die Gründung einer Dachmarke für Deutschlands Häfen voranzutreiben.

Der Gesamtverband Schleswig Holsteinischer Häfen (GvSH) begrüßt das – und plädiert außerdem da-

für, alle Küstenbundesländer mit Seehäfen einzubeziehen. Ziel ist ein gemeinsames internationales Marketing auf Basis eines starken einheitlichen Markenauftritts. Erforderlich sei dafür eine bessere Kooperation in Hafenpolitik und -wirtschaft. www.haefen-sh.de

NordLB prämiert

Die NORD/LB hat den „Marine Money Offshore Award“ bekommen.

Der Preis wurde in der Kategorie „Leasing Deal of the Year“ für die Finanzierung des Errichterschiffs „Vidar“ vergeben. Der Baukonzern Hochtief lässt das Kran-Hubschiff, das für den Bau von Offshore-Windkraftanlagen eingesetzt werden soll, bei der polnischen Crist-Werft bauen. Die NORD/LB hat die Transaktion im Rahmen eines Club-Deals, an dem ins-



HIGHTECH: „Vidar“ heißt das neueste Offshore-Errichterschiff von Hochtief.

gesamt vier Banken beteiligt waren, mitstrukturiert und dabei die Rolle des Paying Agent übernommen. Sie stellt zudem ein Drittel des Fremdfinanzierungsvolumens zur Verfügung. www.nordlb.de



PROJEKTGRUPPE: Rund 11.000 Arbeitsstunden investierten die Studierenden.

Transportkonzept für Windparks

Studierende des Fachbereichs Seefahrt der Jade Hochschule haben ein Transportkonzept zur Versorgung von Windparks in der Deutschen Bucht entwickelt.

Unter Leitung der Dozenten Prof. Ralf Brauner und Christian Jauernig entwarfen sie ein fiktives Unternehmen, das den Transfer von Technikern zu Offshore-Windparks in der Nordsee anbietet. Analysen zum Wartungsaufwand der Offshore-Windparks, zu einem geeigneten Hafenstandort und dem optimalen Einsatz von Schiffen und He-

likoptern bildeten die Grundlage ihres Konzeptes.

Die 36 Studierenden kooperierten mit Werften, Herstellern von Windkraftanlagen, Verbänden, Windparkbetreibern, Energiekonzernen und Reedereien. Die Rückmeldungen aus der Windenergie-Branche zu der Studie fielen durchweg positiv aus. www.jade-hs.de

Foto: A & R, Jade HS



STABILITÄT: Die Studierenden wählten einen Windpark-Tender mit zwei Kufen als Versorgungsschiff.

Foto: HOCHTIEF/Viva Vision

ANZEIGE

ABGEFÜLLT: Die weltweite Lust auf Wein steigt. Die Seeschifffahrt bringt das Genussmittel zu den Verbrauchern.



Bootschafter des guten Geschmacks

Wein ist Inbegriff für kultivierten Genuss. Neben den heimischen Gewächsen gewinnen in Europa auch Weine aus Übersee immer mehr Freunde. Ob aus Südafrika, Kalifornien, Australien oder Chile: Die Importe kommen per Containerschiff zu uns. Text: Sebastian Meißner





BRINGER: Containerschiffe wie die „DAL Kalahari“ der Hamburger Reederei DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG transportieren u.a. Wein aus Südafrika.

Wein ist unter den Getränken das Nützlichste, unter den Arzneien die Schmackhafteste, unter den Nahrungsmitteln das Angenehmste“ – der griechische Schriftsteller Plutarch (45 bis 125 n. Chr.) ist nur einer in der langen Liste der Dichter und Denker, die ein Loblied auf den Wein anstimmten. Als „Poesie in Flaschen“ (Robert Louis Stevenson), als „edelste Verkörperung des Naturgeistes“ (Friedrich Hebbel) und als „König aller Getränke“ (Theodor Heuss) gilt der Rebensaft, der die Menschen seit Erfindung des Weinanbaus vor über 7.000 Jahren fasziniert. Im Mittelalter nutzte Hildegard von Bingen Wein ausgiebig zur Therapie ihrer Patienten. Dabei verwendete sie den Wein zur Extraktion von Kräutern und empfahl ihn wegen seiner desinfizierenden Wirkung zu jeder Mahlzeit.

Die Lust auf Wein steigt kontinuierlich: 244 Mio. Hektoliter (hl) Wein wurden 2011 laut Deutschem Weininstitut (DWI) weltweit konsumiert – rund drei Mio. mehr als im Vorjahr. Am höchsten war der Verbrauch in Frankreich mit 29,9 Mio. hl – das sind rein rechnerisch pro Kopf über 45 Liter. Es folgen die USA (28,5 Mio. hl) und Italien (23,1 Mio. hl). Deutschland steht mit einem Wein- und Sektkonsum von gut 20 Mio. hl an vierter Stelle. Laut Bundesverband der Deutschen Spirituosen-Industrie und -Importeure (BSI) trinkt jeder Deutsche pro Jahr im Schnitt 20,5 Liter Wein.

Auch der globale Weinhandel nimmt seit Jahren stetig zu. So sind die weltwei-

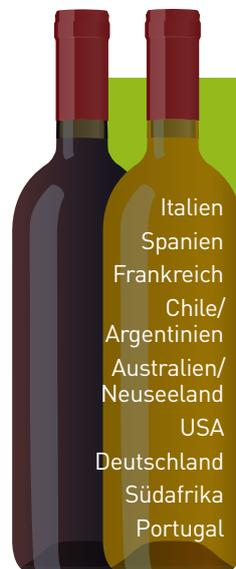
ten Weinexporte von 60 Mio. hl im Jahr 2000 auf mittlerweile 99 Mio. hl angestiegen.

Große Entfernungen mit großen Lademengen kostengünstig und umweltfreundlich überwinden: Das ist die Domäne der Seeschifffahrt. Per Schiff landen kalifornische und französische Gewächse bei der wachsenden Zahl von Weinliebhabern in China, deutsche Reedereien wie Hamburg Süd und DAL übernehmen den Transport des Rebensaftes etwa aus Chile und Südafrika, der dann das Angebot in Europas Supermärkten und Weinläden bereichert. In den USA sind deutsche Weine beliebt – die Linienreederei Hapag-Lloyd trägt hier zur Versorgung bei.

Weltweit exportiert Italien am meisten Wein (24,3 Mio. hl), gefolgt von Spanien (22,3 Mio. hl), Frankreich (14,1 Mio. hl) und Chile/Argentinien (9,7 Mio. hl). Der Export deutscher Weine belief sich im vergangenen Jahr auf rund 3,6 Mio. hl im Wert von 321 Mio. Euro.

Südafrika im Kommen

Chianti, Bordeaux, Rioja: Die Deutschen trinken am liebsten Wein aus Italien, Frankreich und Spanien. Doch bereits an vierter Stelle stehen Weine aus Südafrika, die wegen ihres vollmundigen und fruchtigen Geschmacks geschätzt werden. Dabei spielten Weine vom Kap noch →



Die wichtigsten Weinexportländer



Wein-Export weltweit
in Mio. hl (1 Hektoliter = 100 Liter)

Weinkonsum in
ausgewählten
Ländern
in Mio. hl

Frankreich 29,9

USA 28,5

Italien 23,0

Deutschland 19,7

China 17,0

Großbritannien 12,8

Spanien 10,2

Argentinien 9,7

Australien 5,3



Wein aus Italien, Frankreich und Spanien ist weltweit noch immer am beliebtesten. Doch die Konkurrenz wird stärker: Vor allem Argentinien, Australien, den USA und Südafrika sind im Kommen. Deutschland liegt weltweit auf Platz acht.

Quelle: Deutsches Weininstitut, nach Angaben des Office International de la Vigne et du Vin, Paris, Stand: 2011

IDYLLE: Den größten Anteil am Wein, der ins Ausland exportiert wird, haben die Anbaugebiete in Rheinhessen.



Deutscher Wein für die Welt

Im letzten Jahr wurden mehr als 1,3 Millionen Hektoliter Wein aus deutschen Rebstöcken im Wert von 321 Millionen Euro ausgeführt. Rund 90 Prozent davon waren weiße Gewächse wie Riesling.

Hauptanbaugebiet Seit der Römerzeit wird in Rheinhessen Wein geerntet, vergoren, gekeltert und abgefüllt. Anschließend wird der Wein in alle Welt gebracht. Fast die Hälfte des Exports stammt laut Verband deutscher Weinexporteure aus diesem Anbaugebiet (49

Prozent). Auf den Plätzen 2 und 3 folgen die Anbaugebiete Mosel-Saar-Ruwer (37 Prozent) und die Pfalz (14 Prozent).

Transport Ein weltweit führender Getränkespediteur ist die JF Hillebrand Group AG in Mainz. Der Schwerpunkt liegt auf dem Export von in Deutschland produzierten Bieren, Weinen und Spirituosen in 83 Länder. Seit 100 Jahren kooperiert das Unternehmen bei Seetransporten mit der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd.

Angebaut wird der Wein in Höhenlagen von 600 bis 800 Metern. Zwar werden auch weiße Sorten (Chardonnay, Chenin Blanc, Sauvignon Blanc) angebaut, bekannt ist Stellenbosch aber in erster Linie für seine Roten – allen voran den typischen Pinotage: Diese Rebsorte, die aus der Kreuzung der sehr alten französischen Sorte Cinsault und Spätburgunder (Pinot Noir) entstanden ist, gedeiht fast ausschließlich in Südafrika und wird für ihre Noten von Pflaume und Johannisbeere geschätzt. Außerdem sehr beliebt sind Shiraz, Cabernet Sauvignon und Pinotage.

Von Stellenbosch nach Europa

Insgesamt exportierte Südafrika laut SA Wine Industry Information & Systems 409 Mio. Liter Wein in rund 130 Länder weltweit (s. Grafik links). Nach Deutschland gingen im vergangenen Jahr rund 77,5 Mio. Liter. Damit steht Deutschland an zweiter Position nach Großbritannien, der traditionell stärksten Exportdestination für südafrikanische Weine. Deutschland ist jedoch nicht nur selbst ein großer Abnehmermarkt für Kapweine, sondern fungiert auch zunehmend als internationale Handelsplattform für den Re-Export weltweit.

Die südafrikanische Weinwirtschaft blickt nach Einschätzung des Exportverbands Wines of South Africa (WOSA) optimistisch in die Zukunft. Die Weinexporte vom Kap sind im letzten Jahr um satte 17 Prozent gestiegen. „Das erfreulich hohe Absatzvolumen ist auf verschiedene Umstände zurückzuführen: die günstige Währungssituation und die weltweite Verknappung von Wein, die aufgrund geringerer Ernteerträge in Europa, Lateinamerika, Australien und Neuseeland zu beobachten ist“, sagt WOSA-Chefin Su Birch.

Damit steigt auch das Transportvolumen für die Reedereien. Qualitätsweine werden direkt vor Ort in Flaschen abgefüllt – und anschließend mit

dem Etikett „Bottled in South Africa“ in Kartons gepackt. „Diese werden dann auf Paletten in Standard Dry Containern verfrachtet“, erklärt Lars Witte, Commercial Manager bei der Deutschen Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL). Die Linienreederei ist Teil der Rantzau-Gruppe und betreibt Containerdienste von Europa zu den Kanarischen Inseln, Ost- und Südafrika und Häfen im Indischen Ozean. Beim Import von südafrikanischen Weinen hat die DAL jahrzehntelange Erfahrung.

Die Standard-Container, mit denen die Flaschen gefahren werden, sind nach allen Seiten geschlossen und je nach Ausführung an einer Stirn- oder →

Streifzug durch die Transportgeschichte

Sechs Ruderer, zwei Steuermänner und 22 Ruder: Das Neumagener Weinschiff (Bild unten) ist ein besonders liebevoll gestaltetes Grabmal eines römischen Weinhändlers aus der Zeit um 220 n.Chr. Das Original steht heute im Rheinischen Landesmuseum Trier. Seit dem 30. September 2007 liegt ein hölzerner Nachbau im Hafen von Neuma-

gen-Dhron. Das Schiff wurde von Auszubildenden der Handwerkskammer Trier hergestellt und zeigt anschaulich, wie Wein damals transportiert wurde. Abgefüllt wurde der Wein meist in Amphoren aus Ton, die sich an zwei Henkeln gut tragen ließen (Bild oben). Nach Jahrhunderten im Holzfass wird Wein heute meist in Flexibags transportiert (Bild rechts).

ANTIKE: Auf dem Neumagener Weinschiff wurden einst Moselweine in die Nachbarregionen exportiert.



MODERNE: Die Flexibags können einfach in 20-Fuß-Standard-Container montiert und nach Gebrauch recycelt werden.



→ Längsseite mit Türen ausgestattet. Dry Container sind in den Außenmaßen genormt und können in den Innenmaßen je nach Hersteller variieren. „Wir verschiffen Wein sowohl in 20- als auch in 40-Fuß-Containern“, sagt Experte Witte. In einen 20-Fuß-Container passen rund 8.500 Liter Wein (13.500 Liter bei 40 Fuß). Die Überfahrt von Kapstadt nach Rotterdam dauert rund 16 Tage. Die Transportkosten für eine Flasche Wein von Südafrika nach Europa liegen bei zehn bis 15 Cent.

Empfindliche Flexibags

Noch günstiger lässt sich der Wein als Bulkware in Containern verschiffen. „Noch vor zehn Jahren hatten wir 70 Prozent Flaschen- und 30 Prozent Bulktransporte. Mittlerweile hat sich das Verhältnis umgedreht“, sagt Witte. Auch die WOSA bestätigt diesen Trend: Der Verkauf von Bulkware in die wichtigsten Überseeländer sei von 20 Prozent auf über die Hälfte des insgesamt verkauften Volumens angestiegen. Dabei werden 20-Fuß-Container mit sogenannten Flexibags ausgestattet. „Das sind mehrlagige, dichte Folien, in die bis

zu 24.000 Liter Wein passen“, sagt Witte. Das ist fast dreimal so viel wie bei Flaschentransporten, was den Preis pro Liter deutlich senkt.

Doch die Methode hat auch Nachteile. Denn für die Reedereien bedeuten Bulktransporte höheren Aufwand. „Die Flexibags können bei der Last und der Bewegung an Bord der Schiffe ausbeulen und enormen Druck auf die Containerwände ausüben. Das Equipment muss deshalb sehr neu sein und strengen Anforderun-

gen entsprechen“, so Witte. Container dürfen zum Beispiel keine Schweißnähte oder Risse haben, die länger als 30 Zentimeter sind. „Container, die andere Waren häufiger als dreimal transportiert haben, scheiden damit in der Regel schon aus. Denn Schäden am Container bleiben meist nicht aus“, sagt Witte.

In Stahltankcontainern wird Wein nur sehr selten verschifft – und die Zeiten von bei starkem Seegang durchs Schiff rollenden Fässern sind ohnehin schon lange vorbei. Ob in Flaschen, Flexibags oder Stahltanks – Wein ist ein unkomplizierter Passagier. „Im Grunde gibt es keine Handlingprobleme an Bord“, sagt DAL-Experte Lars Witte. Lediglich beim Transport von Weinraritäten oder anderen Spirituosen, die empfindlich auf Temperaturschwankungen reagieren, werden spezielle Reefer-Container eingesetzt, die über ein eigenes Kühlaggregat verfügen.

Im Innenraum zirkulierende Luft kühlt oder hält die Temperatur konstant. Damit die Luftzirkulation gewährleistet wird, können die Reefer-Container nur bis zur technisch festgelegten „Load-Limit-Line“ beladen werden.

Es müssen nicht immer hochwertige Gewächse sein – gerade der Import von hervorragenden Übersee-Weinen zu bezahlbaren Preisen hat ein Stück weit dazu beigetragen, den Genuss zu demokratisieren. Denn in jedem Fall gilt Goethes Diktum: „Das Leben ist viel zu kurz, um schlechten Wein zu trinken.“

EXPORT:
Deutscher Wein ist weltberühmt. Große Handelshäuser arbeiten u.a. mit der Linienreederei Hapag-Lloyd zusammen.



Lausige Zeiten für den Weinbau

Im 19. Jahrhundert wurde der europäische Weinanbau von einer Katastrophe heimgesucht: Die Reblaus, die mit den sogenannten Amerikaner-Reben nach Europa kam, vernichtete einen großen Teil der Rebestände. Bis dahin hatte sie die lange Reise per Segelschiff nicht überlebt, doch der schnelle Dampfschifftransport ließ sie unverehrt. 1847 erreichte der aggressive Schädling Frankreich. Von dort breitete er sich sehr schnell aus, da die euro-

päischen Rebstöcke nicht gegen das Insekt resistent waren. Ganze Weinanbauregionen wurden verwüstet, der Weinanbau kam weitgehend zum Erliegen – mit schlimmen wirtschaftlichen Folgen. Nur wenige Länder blieben verschont, u.a. Argentinien, Chile und Zypern.

SCHÄDLING: Die *Viteus vitifolii* hatte die Rebstöcke in Europa beinahe vollständig vernichtet.



12.000

Flaschen Wein auf
Euro-Paletten passen in
einen 20-Fuß-Container

ENDSPURT: In einem Container der Reederei Hamburg-Süd kommt Wein aus Übersee (hier: Argentinien). Die Lieferung zum Fachhändler besorgt dann ein Lkw.



Foto: Petar Neychev, (c) Lammeyer | Dreamstime.com, Anneke Schram, Hannes Grobe

Nur noch zweite Liga

Europas Häfen fallen weiter zurück – nicht einmal der größte, Rotterdam, ist noch unter den weltweiten Top-Ten der Containerhäfen vertreten. Die EU-Kommission will jetzt Europas Häfen stärken. Text: Hanns-Stefan Grosch

Der Hoffnungsträger heißt „Maasvlakte 2“: Mit diesem gewaltigen Investitionsprojekt will Rotterdams Hafengesellschaft HbR in den nächsten Jahren der asiatischen Konkurrenz Paroli bieten. Bis 2030 halten die Niederländer, die Europas mit Abstand größten Containerhafen betreiben, durch den Ausbau der Hafensfläche einen Umschlag von bis zu 30 Millionen TEU für möglich.

Das wird ein weiter Weg von derzeit knapp 12 Mio TEU – und viele Wettbewerber in Asien haben ihn schon hinter sich: Im vergangenen Jahr erreichten die

beiden globalen Spitzenreiter Shanghai und Singapur 32,5 bzw. 31,6 Mio. TEU. Die ersten zehn Plätze im weltweiten Ranking nehmen Häfen aus Asien ein – geradezu ein Exot ist Dubai Ports auf Platz 9. Der Hafen in den Vereinigten Arabischen Emiraten kam zuletzt auf etwa 13,3 Mio. TEU – das sind rund 50 Prozent mehr als bei Deutschlands Primus Hamburg.

Vor allem das Wachstum der chinesischen Häfen ist bemerkenswert: So legten Guangzhou (Platz 7) und Qingdao (Platz 8) innerhalb von zwei Jahren (2012 gegenüber 2010) um jeweils 20 Prozent zu.

Einen ähnlichen Boom erlebte das südkoreanische Busan, das mit gut 17 Mio. TEU mittlerweile auf dem 5. Rang liegt. Von den vier europäischen Containerhäfen in den Top-25 kann lediglich Bremerhaven (Platz 21) in den vergangenen Jahren kontinuierliches Wachstum vorweisen.

Allerdings sind Container nicht alles. Und mit Blick auf die Gesamttonnage schlägt sich Rotterdam wacker: Mit 370,3 Mio. Tonnen (2011) lagen die Niederländer in Europa vorn, gefolgt von Antwerpen, Hamburg, Marseille und Algeciras. Und hier zeigt sich ein wesentlicher Un-

Rang 2012 (2011)	Hafen	TEU	Veränderung
1	(1) Shanghai	32.529.000	2,5%
2	(2) Singapur	31.649.400	5,7%
3	(3) Hongkong	23.097.000	-5,3%
4	(4) Shenzhen	22.941.300	1,6%
5	(5) Busan	17.030.000	5,2%
6	(6) Ningbo	16.830.000	14,3%
7	(7) Guangzhou	14.743.600	2,2%
8	(8) Qingdao	14.500.000	11,4%
9	(9) Dubai	13.280.000	10,6%
10	(11) Tianjin Xingang	12.300.000	6,2%
11	(10) Rotterdam	11.865.916	-0,1%
12	(13) Port Kelang	1.001.495	11,2%
13	(12) Kaohsiung	9.781.221	1,5%
14	(15) Hamburg	8.863.896	-1,7%
15	(14) Antwerpen	8.635.169	-0,3%
16	(16) Los Angeles	8.077.714	1,7%
17	(19) Dalian	8.064.000	25,9%
18	(17) Tanjung Pelepas	7.700.000	2,6%
19	(18) Xiamen	7.201.700	11,4%
20	(22) Tanjung Priok	6.200.000	6,8%
21	(21) Bremerhaven	6.115.211	3,2%
22	(20) Long Beach	6.045.562	-0,3%
23	(23) Laem Chabang	5.926.436	3,4%
24	(24) New York/NJ	5.500.000	0,0%
25	(25) Lianyungang	5.020.000	3,5%

Quelle: www.daily-cargo.com

* Basis: Angaben der Häfen



Foto: Havenbedrijf Rotterdam N.V., Projectorganisatie Maasvlakte 2



AUSBAU: Rotterdam will mit Projekten wie „Maasvlakte 2“ seine Kapazität langfristig mehr als verdoppeln.

vorzugt zu fördern. Der Aufwand für Bürokratie soll sinken.

Der Vorschlag soll die 319 wichtigsten Häfen Europas umfassen und der europäischen Wirtschaft bis zum Jahr 2030 bis zu zehn Milliarden Euro einsparen. Das Europaparlament und die EU-Staaten müssen die Pläne noch billigen. EU-Verkehrskommissar Siim Kallas sagte bei der Vorstellung des Projekts: „Wir stehen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf Überlastungen, Verkehrszuwachs und Investitionen.“ So werde die Gesamtfracht, die in europäischen Häfen umgeschlagen wird, bis 2030 um mindestens die Hälfte steigen. Knapp drei Viertel aller Einfuhren aus Nicht-EU-Ländern würden derzeit über den Seeweg geliefert.

Mit „Maasvlakte 2“ ist Rotterdam schon einen Riesenschritt vorangekommen: „Die Niederlande haben die Tür für die neueste Generation von Containerschiffen weit aufgestoßen. Wir bieten Platz für die modernsten Terminals“, sagte die niederländische Infrastruktur-Ministerin Melanie Schultz van Haegen bei der Eröffnung. Ob Hamburg langfristig da mithalten können? Das hängt auch von der Fahrrinnenanpassung der Elbe ab – und der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Im schlimmsten Fall wird noch der Europäische Gerichtshof in Luxemburg angerufen – eine Entscheidung fiel dann womöglich erst Mitte 2015. ...

terschied zu den großen asiatischen Häfen: Der Containerisierungsgrad ist dort bei Weitem höher. In einem Ranking von 2010 kam Rotterdam bei der Gesamttonnage mit 430 Mio. Tonnen immerhin auf Platz 4. Doch auch hier dominierte Asien mit zwölf von 15 Häfen die Wertung.

Zukunft mit Zuwachs

Die Häfen profitieren vom enormen Wachstum der Volkswirtschaften in der Region und ihrer starken Exportorientierung. So haben sich Chinas Exporte in die Welt seit Pekings WTO-Beitritt 2001 vervielfacht – von 325,6 Milliarden US-Dollar (2002) auf über zwei Billionen Dollar (2012). Der Energie- und Rohstoffhunger der Schwellenländer, vor allem von China und Indien, zog steigende Transporte von Gütern aus weit entfernten Ländern wie Australien und Brasilien nach sich.

Zwar fielen die Wachstumsraten in China zuletzt etwas geringer aus als erwartet, aber dafür konnte Japan zuletzt mehre-

re Monate in Folge seine Industrieproduktion steigern. Auch wenn die Dynamik des Welthandels zuletzt etwas nachließ: In etlichen Häfen der Welt sind die Erwartungen an weiteren Zuwachs gewaltig: Häfen wie Qingdao unternehmen enorme Anstrengungen, die Infrastruktur auszubauen, um sich für die Zukunft zu wappnen.

Das plant – allerdings auf niedrigerem Niveau – auch Europa. Die EU will die wichtigsten Häfen Europas stärken und deren Betreiber zu mehr Wettbewerb zwingen. Einen entsprechenden Aktionsplan hat die EU-Kommission Ende Mai in Brüssel vorgelegt. Ziel ist es, dass die Preise für die Hafennutzung nicht übermäßig steigen und Dienstleister mit exklusiven Rechten Preise nicht mehr diktieren können. Zudem sollen die Aufträge für Hafendienstleistungen transparent und offen vergeben werden.

Die EU-Kommission ist bereit, den Ausbau von Straßen und Bahntrassen als Anbindung an die wichtigsten Häfen be-

Hansa Treuhand sieht „Silberstreif am Horizont“



Die Hansa Treuhand hat ihre Leistungsbilanz vorgelegt. Reeder Hermann Ebel ist schon fast 30 Jahre im Geschäft und hat schon einige Schifffahrtskrisen erlebt – doch die aktuelle macht auch seinem Unternehmen zu schaffen.

„Wir sind im fünften Jahr der Krise. Wir können auch nicht zaubern“, räumte der Routinier bei der Vorlage der Jahresbilanz ein. Die Gruppe habe seit Januar vier Containerschiffe und einen Tanker abgestoßen. Außerdem hätten die Gesellschafter entschieden, weitere sieben Containerfrachter zu veräußern. Ebel betonte, die Verkäufe seien keine Notverkäufe. „Wann soll denn ein 1.700-TEU-Schiff, das vor der 20-jährigen Klasse-Erneuerung steht, wieder ins Geld kommen?“, fragte der Reeder. Da könne ein Verkauf sinnvoll sein.

Raten bei Weitem nicht auskömmlich

Immerhin habe man bisher keine Fondsinsolvenz vermeiden müssen, und es habe auch keine Klage von Anlegern in Sachen Prospekthaftung gegeben. Die durchschnittlichen Ausschüttungen an die Kommanditisten lagen marktbedingt mit 0,7 Prozent unter dem Vorjahreswert von 1,9 Prozent. Insgesamt beliefen sich die Ausschüttungen auf ca. 8,1 Mio. Euro und wurden von 3 Schiffen erwirtschaftet (Vorjahr: 15 Schiffe, 21,5 Mio. Euro), die schuldenfrei sind oder über längerfristige, noch auskömmliche Altverträge verfügten. Über die Summe aller Schiffe wurden Tilgungen in Höhe von rund 46 Mio. Euro (Vorjahr: 56,8 Mio. Euro) an die Kreditinstitute geleistet.

Aufgrund der in den Vorjahren durch Sonder-tilgungen gelegten Reserven konnte für einen Teil der Schiffe die Jahrestilgung verrechnet werden. Vereinzelt wurden Tilgungsstun-dungen vereinbart. Die durchschnittliche Voraustilgung der Flotte lag Ende 2012 auf dem Niveau des Vorjahres.

Nachdem die Hansa Treuhand 2011 nicht auf Neukapital zur Weiterführung des Schiffsbetriebs angewiesen war, mussten im vergangenen Jahr bei 25 Schiffen Betriebsfortführungskonzepte beschlossen oder Ausschüttungen zurückgefordert werden. Sechs ältere Schiffe wurden verkauft.

Das Jahr 2013 wird laut Ebel schwierig bleiben: „Die in den ersten Monaten des Jahres erzielbaren leicht verbesserten Charterabschlüsse sind ein Silberstreif am Horizont, aber bei Weitem noch nicht auskömmlich.“ Ausschüttungen an die Gesellschafter könnten, wie in den vergangenen Jahren, nur in Einzelfällen geleistet werden.

Bis einschließlich 2012 wurden insgesamt 40 Schiffe verkauft, davon 37 Fondsschiffe. Für einen an allen diesen abgewickelten Fondsschiffen beteiligten Anleger ergab sich bei einer durchschnittlichen Haltedauer von knapp

13 Jahren ein durchschnittlicher Mittelrückfluss nach Steuern von ca. 161,5 Prozent. Die fondsfinanzierte Flotte der Hansa Treuhand besteht aus 56 Schiffen – 48 Containerschiffe, vier Tanker, vier Kühlschiffe.

Bis Ende 2012 hat die Unternehmensgruppe 101 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von ca. 3,85 Mrd. Euro (Eigenkapital: ca. 1,84 Mrd. Euro) realisiert. Darüber hinaus betreibt sie 15 reedereieigene Schiffe. Im April 2013 übernahm Hansa Shipping 13 Schiffe der Reederei Projex in die Bereederung. Das Orderbuch umfasst derzeit sieben Containerschiffe (4.800 bis 7.000 TEU) – Bestellungen von 2007, die bis Ende 2014 kommen. Immerhin scheint sich nach Ebel's Einschätzung ein Ende der Krise nach fünf schweren Jahren allmählich abzuzeichnen. www.hansatreuhand.de

ERFAHRUNG:
Hermann Ebel blickt auf ein „anstrengendes“ Jahr 2012 zurück.



Foto: Hansa Treuhand

Deutsche Reeder auf Kooperationskurs

Die Unternehmensberatung PwC hat in einer Studie die Stimmung der Deutschen Reeder abgefragt. Die Mehrheit sieht keine Markterholung am Horizont.

Angesichts anhaltender Unterauslastung setzen immer mehr Reeder auf eine Zusammenarbeit, bis hin zur Gründung von Plattformen, die Schiffe kaufen und betreiben. Wie aus der nunmehr fünften jährlichen Branchenumfrage der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC hervorgeht, arbeiten bereits gut 40 Prozent der 100 befragten Reeder in einzelnen Geschäftsbereichen eng mit anderen Unternehmen zusammen, 50 Prozent wollen in den kommenden Monaten eine (weitere) Kooperation eingehen.

„Die verstärkte Zusammenarbeit der Reeder ist eine unmittelbare Reaktion auf das Überangebot an Flottenkapazitäten, den resultierenden Preiskampf und die schlechte Ertragslage. Wir gehen davon aus, dass weitere Plattformlösungen entstehen werden“, sagt Claus Brandt, Partner und Leiter des maritimen Kompetenzzentrums bei PwC. Auch die befragten Reeder gehen von einer

fortschreitenden Konsolidierung der Branche aus. Gut vier von fünf Unternehmen rechnen 2013/2014 mit mehr Fusionen und Zusammenschlüssen, und knapp 90 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass viele Reedereien das laufende Jahr nicht überstehen werden (s. Grafik). Von den kleineren Unternehmen mit weniger als 100 Mitarbeitern teilen sogar 100 Prozent diese Einschätzung.

Düstere Perspektiven

Die erwartete Konsolidierung hängt eng mit der unbefriedigenden Marktentwicklung zusammen. So berichten aktuell (wie 2012) nur rund 70 Prozent der Reeder über eine voll ausgelastete Flotte, 2011 lag die Quote bei 86 Prozent. Eine schnelle Markterholung ist nicht in Sicht: Derzeit sehen nur noch 43 Prozent ihr Unternehmen auf Wachstumskurs, 2012 waren es noch 53 Prozent.

Auch die Branchenperspektiven werden mehrheitlich düster beurteilt. Mit 55 Prozent der Reeder ist ein nahezu ebenso großer Teil der Befragten wie im Vorjahr (56 Prozent) der Ansicht, dass sich die Schifffahrtsmärkte



Foto: PwC

EXPERTE: Claus Brandt ist Leiter des maritimen Kompetenzzentrums bei PwC.

te nicht kurzfristig erholen werden. An einen Bedeutungszuwachs der deutschen maritimen Wirtschaft nach Ende der Krise glaubt nur noch einer der 100 befragten Reeder, 2012 teilten diese Einschätzung noch fünf Prozent und 2011 immerhin 13 Prozent.

Neue Kapitalquellen

Die deutschen Reeder leiden nicht nur unter der schwachen Nachfrage, sondern auch unter schwierigeren Finanzierungsbedingungen. Die geforderte Eigenkapitalquote liegt mittlerweile bei durchschnittlich gut 44 Prozent – gegenüber 38 Prozent im Jahr 2009. „Hinzu kommt, dass viele Kredit- und Kapitalgeber in Deutschland ihr Engagement bei der Schiffsfinanzierung drosseln oder sogar ganz aufgeben. Selbst Unternehmen, die die hohen Eigenkapitalforderungen erfüllen können, bekommen daher nicht immer den gewünschten Kredit“, so Brandt.

Dementsprechend sehen sich die Reeder verstärkt nach Alternativen um. Sieben von zehn Befragten wollen neue Kapitalquellen erschließen oder neue Gesellschafter an Bord nehmen. Zudem geht die Mehrheit der Unternehmen davon aus, dass ausländische Geldgeber „sicher“ (37 Prozent) oder „wahrscheinlich“ (53 Prozent) wichtiger werden.

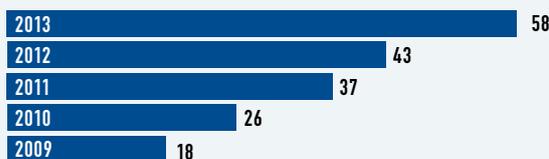
Die Kombination aus schwierigen Markt- und widrigen Finanzierungsbedingungen dürfte dazu führen, dass die deutsche Handelsflotte kleiner wird. Neubauten wollen 2013 nur noch 32 Prozent der Reeder in Auftrag geben (2012: 34 Prozent, 2011: 40 Prozent). Gleichzeitig ist der Anteil der Befragten, die sich von Schiffen in der Flotte trennen wollen, von 43 Prozent (2012) auf aktuell 58 Prozent drastisch gestiegen. www.pwc.de

AUSWIRKUNGEN DER WIRTSCHAFTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN AUF DIE UNTERNEHMENSSTRATEGIE I

Vergleich der Projektionen im Juni 2009 – 2013;

Angaben in Prozent

„Wir werden voraussichtlich in den nächsten zwölf Monaten Schiffe verkaufen.“



AKTUELLE EINSCHÄTZUNGEN ZUR MARKTENTWICKLUNG

Anteile für „Trifft zu“; Angaben in Prozent

Aufgrund der anhaltenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten gehe ich davon aus, dass etliche deutsche Reedereien das nächste Jahr nicht überstehen werden.



Man kann davon ausgehen, dass es im kommenden Jahr mehrere Fusionen von deutschen Reedereien geben wird.



Die meisten deutschen Reedereien werden auch in den nächsten drei bis fünf Jahren ihre Flotte nicht erweitern können.



König & Cie. mit neuen Mehrheitseignern

König & Cie. hat mit seinen Gläubigern eine Vereinbarung zur vollständigen Enthaftung von Eventualverbindlichkeiten geschlossen. Kern der Restrukturierung ist der Einstieg von US-Finanzinvestoren.

Unter Mitwirkung und Beteiligung von zwei US-amerikanischen Finanzinvestoren, Delos Shipping LLC, Dallas, und Tennenbaum Capital Partners, LLC, Santa Monica, konnte die Sanierung der Firma erfolgreich abgeschlossen werden, sodass König & Cie. nunmehr zukunftsfähig aufgestellt sei, teilte das Unternehmen mit. Im Zuge der Restrukturierung haben die beiden Gesellschafter Tobias König und Jens Mahnke 80 Prozent der Firmenanteile an die beiden US-Investoren übertragen. Sie werden die Firma als Geschäftsführende Gesellschafter weiter führen. Das neu ins Unternehmen eingebrachte Kapital wurde zur Ablösung und Restrukturierung von Verbindlichkeiten sowie zur Enthaftung von Eventualverbindlichkeiten verwendet. Die Transaktion wurde von Imperial Capital, LLC, New York, vermittelt.

Radikaler Kurswechsel

Infolge der Finanzkrise 2008 und des anschließenden Kollapses der Schifffahrtsmärkte und des deutschen KG-Systems hatte König & Cie. ein Moratorium mit den finanzierenden Banken geschlossen und einen radikalen Umstrukturierungsprozess eingeleitet. Das Geschäftsmodell wurde geändert vom diversifizierten Retail-Emissionshaus zum Asset-Manager mit kleiner Investment-Boutique, mit einem engen Fokus auf Schifffahrt und auf die Betreuung bestehender Investments, einschließlich der König & Cie. Treuhand GmbH, der Scorship Navigation GmbH & Co. KG und der Marenave Schifffahrts AG. Während der Umstrukturierung wurde das Personal von rund 140 auf ca. 60 Mitarbeiter reduziert. Die jährlichen Fixkosten wurden um rund 10 Mio. Euro gesenkt.

König & Cie. verfügt über ein Netzwerk in allen Bereichen der Schifffahrt und arbeitet seit vielen Jahren mit internationalen Reedereien und Charterern zusammen. Deshalb wurde König & Cie. von Delos und Tennenbaum als eine ideale Plattform für zukünftige Investitionen in Bereichen identifiziert, die attraktive Einstiegsmöglichkeiten für Investoren mit Fokus auf notleidende Assets bieten.

König & Cie. wird die professionelle Betreuung der Flotte und die Verwaltung



Fotos: König & Cie.

MINDERHEIT: Die Gesellschafter Tobias König (oben) und Jens Mahnke haben 80 Prozent der Firmenanteile an US-Investoren abgegeben, bleiben aber an Bord.

der Bestandsfonds weiterführen. Darüber hinaus will das Unternehmen das Geschäft mit institutionellen Investoren intensivieren und die Schifffahrtsaktivitäten ausweiten, um die gesamte Dienstleistungskette im Bereich Schifffahrt anzubieten. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Marenave Schifffahrts AG wird fortgesetzt. Tobias König bleibt Vorstand der AG. Aktivitäten in Hamburg, wie die Treuhandgesellschaft und das Schiffmanagement, sollen konsolidiert werden, weitere Investitionen in der Branche sind beabsichtigt. Mit der Beteiligung der Investoren sei für König & Cie. die Grundlage geschaffen wor-

den, um von dem derzeitigen Marktumfeld zu profitieren und wieder auf einen Wachstumskurs einzuschwenken, so das Unternehmen.

Lob der Investoren

Brian Ladin, Gründungsgesellschafter von Delos Shipping, sagt zu dem Deal: „Den größten Vorteil sehen wir darin, dass König & Cie. nicht nur auf einen schmalen Sektor fokussiert ist, sondern umfangreiche Erfahrungen und Know-how in allen Bereichen der Schiffsfinanzierung hat. König & Cie. befindet sich in Hamburg, dem Zentrum der Schiffsfinanzierungsbranche, und verfügt über sehr gute Kontakte in der Finanzwirtschaft sowie über nachweisbare Erfolge im Erwerb, dem Betrieb und der Restrukturierung von Schiffen.“

Die Einschätzung bestätigt Tim Gravelly, Direktor von Tennenbaum Capital Partners. „König & Cie.'s starke Verbundenheit zu Hamburg, das internationale Netzwerk und der sehr gute Marktzugang sind sehr interessant für uns. Wir freuen uns über unser Investment in König & Cie. und werden nun gemeinsam weitere attraktive Investitionsmöglichkeiten in der Schifffahrt verfolgen.“

Tobias König dankte den Kreditgebern für ihre Unterstützung in dem schwierigen Anpassungsprozess. „Während der vergangenen fünf Jahre hat das gesamte König & Cie.-Team extrem hart gearbeitet, um die Restrukturierung erfolgreich abzuschließen.“

Hintergrund: Delos Shipping ist ein Investor, der das Kapital seiner Partner und Investoren in die Schifffahrt investiert. Delos nutzt eigene Recherchekapazitäten und ein weitverzweigtes Industrienetzwerk, um geeignete Schiffsakquisitionen bzw. Sale-and-Lease-Back-Transaktionen im Tanker-, Massengut-, Offshore- und Containersegment zu identifizieren. Bei seinen weltweit durchgeführten Transaktionen stellt Delos dabei Fremd- und Eigenkapital zur Verfügung.

Tennenbaum Capital Partners („TCP“) ist ein Investmenthaus mit Sitz in Los Angeles, das sich auf den Einkauf von notleidenden Krediten spezialisiert hat. TCP managt mit TCP Capital Corp. (NASDAQ: TCPC) eine eigenständige börsennotierte Gesellschaft sowie weitere Investmentvolumina im Auftrag ihrer Investoren. Seit Gründung hat Tennenbaum Capital Partners über US\$ 11 Mrd. in mehr als 250 Unternehmen investiert.

www.delosshipping.com
www.tennenbaumcapital.com



SCHIFFSFONDS

01 NordLB leidet unter Schifffahrtskrise

Die Norddeutsche Landesbank schreibt wegen der Krise in der Schifffahrt rote Zahlen. Im ersten Quartal musste das Institut deutlich mehr Geld für drohende Kreditausfälle zurücklegen und verbuchte deshalb einen Verlust von 32 Mio. Euro. Vor einem Jahr hatte die NordLB noch einen Gewinn von 118 Mio. Euro eingefahren. „Die Krise auf den Schifffahrtsmärkten wird uns auch in den kommenden Quartalen vor Herausforderungen stellen“, so NordLB-Chef Gunter Dunkel.

www.nordlb.de

02 Commerzbank nimmt Schiffe in Bilanz

Die Commerzbank hatte schon vor einiger Zeit angekündigt, sich „wertschonend“ aus dem Schifffahrtsengagement zurückziehen zu wollen. Jetzt hat die Bank die Tochterge-

sellschaft Hanseatic Ship Asset Management (HSAM) gegründet, die Schiffe von bisherigen Darlehensnehmern ankaufen und von Reedereipartnern betreiben lassen soll. Dabei geht es um Schiffe, von denen sich die Bank in den kommenden Jahren eine Wertsteigerung verspricht, die sich dann bilanziell positiv auswirken würde. Das Modell komme laut Stefan Otto, Bereichsvorstand für die Schiffsfinanzierungssparte, aber nur für eine kleinere Zahl von Schiffen infrage. Ende des 1. Quartals belief sich das Schiffskreditvolumen der Commerzbank auf rund 18 Milliarden Euro.

www.commerzbank.de

03 Rickmers-Anleihe vorzeitig platziert

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Muttergesellschaft des Schifffahrtskonzerns Rickmers Gruppe, hat das Orderbuch ihrer Unternehmensanleihe (ISIN DE000A1TNA39/WKN A1TNA3) vorzeitig geschlossen und die

Zeichnungsfrist am 5. Juni 2013 um 17 Uhr MEZ beendet. Die Unternehmensanleihe hat ein Platzierungsvolumen von 175 Mio. Euro erreicht. Sie hat eine Laufzeit von fünf Jahren und eine jährliche Verzinsung von 8,875 Prozent.

www.rickmers.com

04 Neues Direktinvestment in Container

Buss Capital hat Anfang Juni das Direktinvestment-Angebot Buss Container 26 in den Vertrieb gegeben. Die Container des Vorgänger-Angebots waren bereits nach drei Wochen verkauft. Parallel wurde der Euro-Containerfonds Buss Global 12 planmäßig geschlossen. Er hat rund 25 Mio. Euro Eigenkapital eingeworben. Der US-Dollar-Schwesterfonds Buss Global 13 ist voraussichtlich noch bis Ende Juli erhältlich. Ende des Jahres will Buss einen Containerfonds herausbringen, der den Vorgaben der AIFM-Richtlinie entspricht.

www.bus-capital.de

ANZEIGE

INDIZES



Umschlag-Index gestiegen

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Mai saisonbereinigt auf 115,7 von (korrigiert) 115,1 gestiegen.

Damit wurde der Rückgang im Vormonat allerdings noch nicht ausgeglichen. Insgesamt zeigt der Index eine schwache Grundtendenz des Welthandels an. Soweit Daten zum Welthandel bekannt sind, wichen sie seit Jahresbeginn zum Teil deutlich vom Containerumschlag-Index ab. Während dieser etwa im April fiel, ergibt eine erste Schätzung des Welthandels einen Anstieg. Die Abweichung könnte im Zusammenhang mit Qualitätsproblemen in der chinesischen Außenhandelsstatistik stehen. Die Vermutung: Chinesische Unternehmen haben

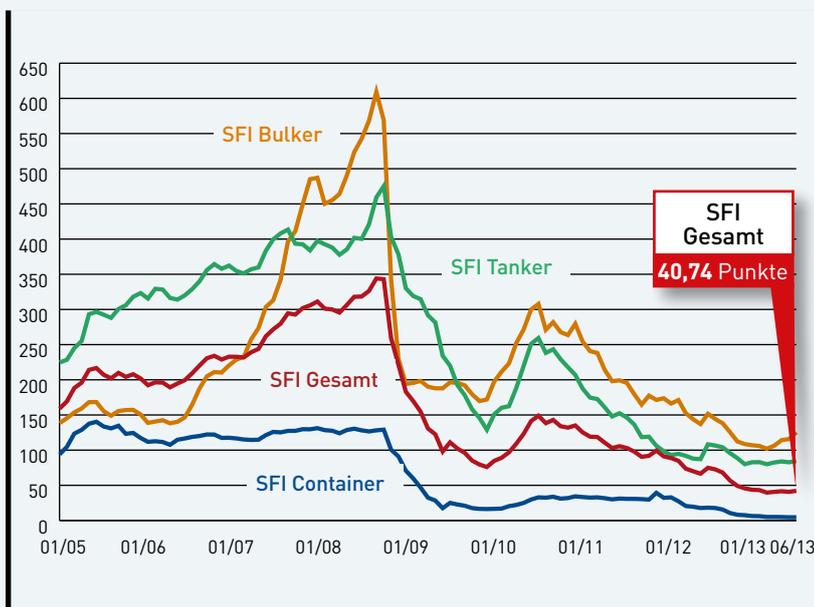
seit Jahresbeginn im Handel mit ausländischen Niederlassungen überhöhte Verrechnungspreise berechnet, um Kapitalverkehrskontrollen zu unterlaufen. Dies dürfte

insbesondere firmeninterne Lieferungen an Tochterunternehmen in Hongkong betreffen. Dadurch wurden die Wareneinfuhren Chinas überzeichnet. www.isl.org/containerindex



Quelle: ISL, Stand: Juli 2013
Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.Ship: Bescheidener Aufwärtstrend beim Gesamtindex



Quelle: TKL-Fonds, Stand 20.06.2013

Im Mai verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Anstieg von ca. 3,39% gegenüber dem Vormonat.

Die Charraten für Containerschiffe stiegen wie schon im Vormonat in fast allen Größensegmenten. Auch die Neubaupreise verzeichneten in nahezu allen Größenklassen einen leichten Anstieg. Die Secondhand-Preise blieben weitgehend konstant.

Bei den Tankern stiegen die Charraten für Produktentanker leicht, während die für Suezmax- und VLCC-Tanker erneut einen moderaten Rückgang verzeichneten. Die Neubaupreise blieben ebenso wie die Secondhand-Preise fast durchgängig stabil.

Bei den Bulkern hielten die Charraten ihr Niveau in fast allen Größensegmenten. Lediglich im Segment der Bulk Carrier mit 75.000 tdw sank das Rateniveau deutlich. Die Neubaupreise blieben weitgehend konstant. Die Secondhand-Preise bei den fünf und zehn Jahre alten Bulkern stiegen auch in diesem Monat. Der stärkere Dollar stützte die positive Entwicklung. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de



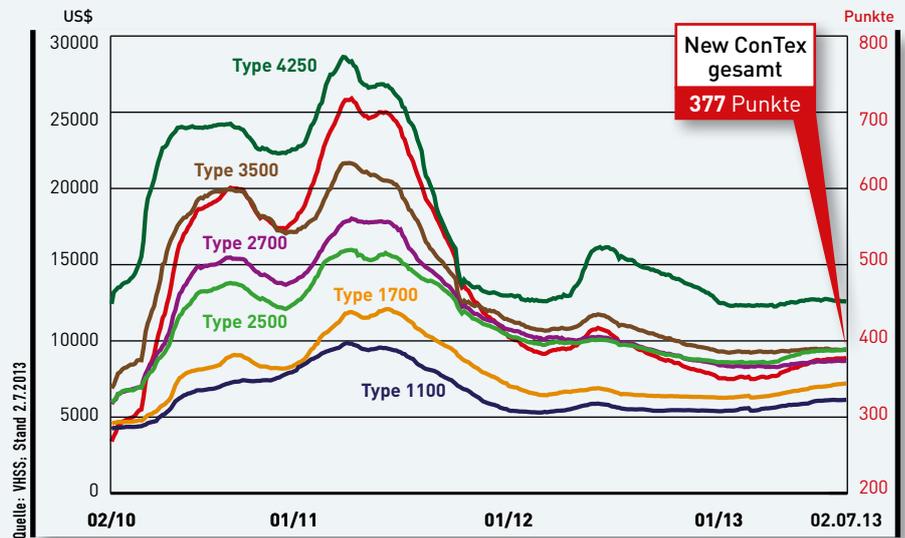
New ConTex: Beginnende Sommerpause führt zu Seitwärtsbewegung

Der New ConTex verharrte Ende Juni mit aktuell 377 Punkten auf dem Vorwochenniveau.

Gegenüber dem Vormonat bedeutet das allerdings ein Plus um 2 Punkte bzw. 0,5%. Nach wie vor liegen die kleineren Einheiten über dem Vorjahresniveau (1.100 TEU + 6,9% bzw. 1.700 TEU + 6,7%) während die größeren Einheiten (2.700 bis 4.250 TEU) schwächeln.

Stärkere Zuwächse waren zuletzt nur bei den 3.500-TEU-Schiffen (+ US \$ 68 bzw. +1%) und bei den 2.500 TEU-Einheiten (+ US \$ 60 bzw. +0,6%) zu beobachten.

Generell zeigt sich, dass bei kleineren Einheiten mit Ladegeschirr versucht wird, die Tonnage durch längere Laufzeiten oder Option längerfristig zu binden. Bei den Panamax-Einheiten bleibt die Lage schwieriger – und die Charter-Laufzeit flexibler. www.vhss.de



ANZEIGE

Westafrika-Fahrer brauchen dringend Schutz

Text: Michael Hollmann

Mehrere Jahre brauchten die EU-Staaten mit ihrer Einsatzmission „ATALANTA“ und die Reedereien und Schiffsversicherer, um die Piraterie im Golf von Aden einzudämmen bzw. effektiven Schutz für Handelsschiffe zu organisieren. Da lodert bereits der nächste Brandherd auf: Nirgendwo ist das Risiko für Schiffe und Besatzungen, überfallen und entführt zu werden, derzeit so hoch wie in Westafrika.

Internationale Experten um die Beratungsgesellschaft Marine Risk & Quality (MRQ) in Bremen wollen jetzt ein Netzwerk ins Leben rufen, um eigene Abwehrmaßnahmen der Reedereien, Sicherheitsdienstleister und Behörden zu fördern.

Die Tochtergesellschaft der Assekuradeurs- und Schadensservicefirma Lampe & Schwartze brachte Anfang Juni rund 20 Experten aus dem In- und Ausland zu einem Workshop an der Weser zusammen. Mit dabei: Vertreter der Grenzschutzorganisation Borderpol, der U.S. Navy, der Bundeswehruniversität München und mehrerer Reedereien, die in dem Fahrtgebiet aktiv sind. Das Treffen soll den Auftakt zu einem Kompetenznetz bilden, das Analysen und Hilfestellungen für Schifffahrt, Handel und Transportversicherer im Kampf gegen die Piraterie vor Westafrika liefert. „Drei Dinge haben wir uns vorgenommen“, sagt MRQ-Geschäftsführer Sebastian Hons. „Erstens wollen wir aktuelle Informa-

tionen zur politischen Lage in der Region liefern, die sich ja laufend ändert. Zweitens praktische Informationen für Reedereisicherheitsbeauftragte und Schiffssicherheitsoffiziere bereitstellen und drittens ein Handbuch mit Empfehlungen für Reisevorbereitungen, Notfallmaßnahmen und mit Adressen und Ansprechpartnern bei Behörden auflegen.“

Neue Dimension der Gewalt

Der Westafrika-Handel hat eine lange Tradition – mit seinen grausamen Wurzeln im Sklavenhandel des ausgehenden Mittelalters. Doch die Schifffahrt steht beim Umgang mit dem Problem ganz am Anfang. Zwar sind Entführungen und Überfälle kein neues Phänomen in Westafrika, wohl aber das Ausmaß. 89 Piratenangriffe wurden im Vorjahr im weiten, grenzüberspannenden Golf von Guinea registriert – Tendenz steigend. Mit rund 10 Attacken pro Monat rangierte das Gebiet in den vergangenen Monaten mit Abstand ganz oben auf der Risikokala, so die Beratungsfirma GAC Protective Solutions.

„Die Gewalt nimmt zu, und speziell Geiselnahmen haben eine neue Dimension angenommen“, so Hons. Mit der „Hansa Marburg“ und der „City of Xiamen“ traf es dieses Jahr auch zwei deutsche Tramp-Containerschiffe: Bewaffnete Banden kaperten die Frachter und nahmen Besatzungsmitglieder als Geiseln mit an Land. Nach mehreren Wochen



Foto: Lampe & Schwartze Group

HILFSTELLUNG: MRQ-Geschäftsführer Sebastian Hons will praktische Infos für Schiffssicherheitsoffiziere liefern.

und vermutlich hohen Lösegeldzahlungen wurden die Seeleute freigelassen.

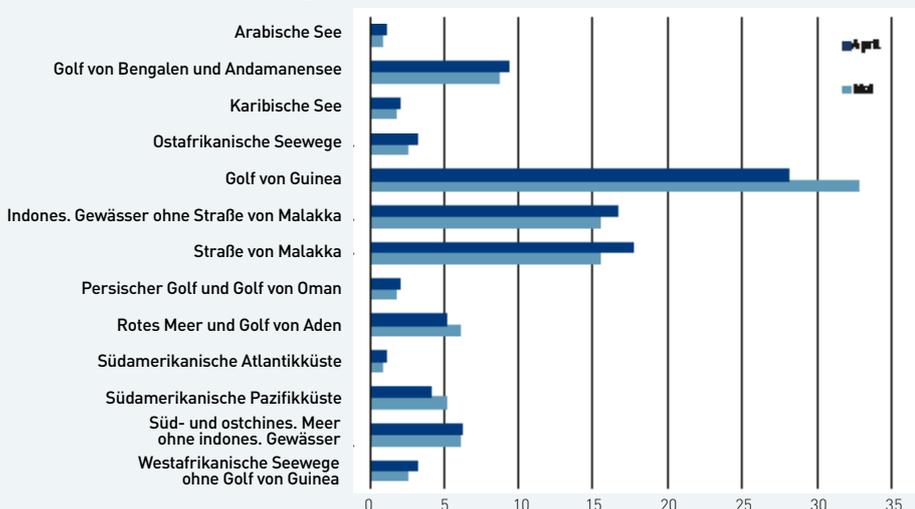
Obwohl es in Westafrika nicht per se rechtsfreie Räume und gescheiterte Staaten wie am Horn von Afrika gibt, seien Lösungen „sehr, sehr schwierig“, so Serge Rinkel, Leiter des technischen Komitees der Grenzschutzorganisation Borderpol. Internationale Interventionen wie die „ATALANTA“-Mission seien nicht möglich, weil die Überfälle hier in territorialen Gewässern stattfinden. Nötig wäre ein gemeinsames Vorgehen der westafrikanischen Anrainerstaaten und ihrer Streitkräfte. Das sei aber so unwahrscheinlich wie ein Tsunami in der Wüste. „Aufgrund der verschiedenen postkolonialen Regimes und unterschiedlichen Sprachen herrscht große Rivalität in der Gegend“, sagt Rinkel. „Das ehemals spanische Äquatorialguinea kommt nicht gut mit dem englischsprachigen Nigeria aus, welches wiederum von frankophilen Ländern umgeben ist.“ Rinkels Fazit: Der „private Sektor“ – sprich Schifffahrt, Versicherer und maritime Dienstleister – muss selbst Antworten auf die Gefahr finden.

Neben der ständigen Beobachtung der Risikolage und der sorgfältigen Vorbereitung aller Schiffsanläufe können Reeder auch den militärischen Schutz ihrer Schiffe organisieren – aber das hat einen viel höheren Preis als vor Aden. Die Kosten könnten auf rund 100.000 US-Dollar pro Schiffsanlauf steigen,

Quelle: GAC Protective Solutions, Dubai/UAE

Piraten-Hotspot Golf von Guinea

Zahl der Piratenüberfälle pro Monat





berichtet der Anwalt Philip Cable, Chef der Sicherheitsfirma Mast, die eine Niederlassung im nigerianischen Lagos unterhält. „Das Teuerste sind Charterboote und Treibstoff.“ Private bewaffnete Wachleute auf Handelsschiffen werden in den territorialen Gewässern Westafrikas von keinem Staat geduldet. Deshalb müssen Cable und seine Mitarbeiter Soldaten der jeweiligen Streitkräfte offiziell „mieten“ und per Crewboat zu den Schiffen bringen.

Kostspieliger Schutz

Damit nicht genug: Zwischendurch sind mitunter mehrere Wachwechsel auf See erforderlich, wenn Schiffe – etwa in der Linienfahrt – die Gewässer mehrerer Staaten durchqueren. „Wir dienen da als One-Stop-Shop für den Reeder, organisieren alle Maßnahmen und den Behördenverkehr vor Ort“, erläutert Cable. Zehn bis zwölf Schutzmissionen für internationale Schiffe organisiert Mast von Lagos aus pro Monat – ein verschwindend geringer Anteil des Seeverkehrs in der Region. „Wir haben den Eindruck, dass nur eine kleine Minderheit der Reeder und Befrachter solche Dienste in Anspruch nimmt“, sagt Cable. „Es ist nun mal sehr kostspielig. Wenn man diese Kosten den Tageserträgen der Schiffe gegenüberstellt, ist klar, dass das immer eine Einzelfallentscheidung ist.“

Noch mehr P&I Clubs mit Gewinn

Die Berichtssaison der Schiffshaftpflichtversicherer verläuft weiter freundlich.

Vor allem steigende Kapitalerträge kurbelten die Ergebnisse der P&I Clubs weiter an. Seit der letzten DS-Ausgabe haben weitere Vereine der International Group ihre Zahlen vorgelegt. Etwas aus

der Reihe tanzt der North P&I Club mit einem leichten Jahresverlust, der aus den Rücklagen gedeckt werden muss. Aufgrund der sehr vorsichtigen Anlagestrategie profitierte North nicht im selben Umfang wie zahlreiche Wettbewerber von der Börsen-Rallye im vergangenen Jahr.

BILANZ: Ordentliche Kapitalerträge machen bei vielen Clubs die Verluste aus dem Versicherungsgeschäft wett.

Club	Schadenquote*	Gewinn/Verlust
North P&I	104,4%	-1,8 Mio. US\$
London P&I	noch nicht bekannt	+ 9,4 Mio. US\$
West of England	102,5%	+ 18 Mio. US\$
Skuld	100%	+ 18 Mio. US\$
Standard	113%	+ 10 Mio. US\$

* kombinierte Schaden-Kosten-Quote (Schäden und Verwaltungskosten zu Prämienaufkommen)

Havarie-Grosse auf dem Prüfstand

Der internationale Verband für Seehandelsrecht, das Comité Maritime International (CMI), will im September Überlegungen zur Überarbeitung des Havarie-Grosse-Rechts vorlegen.

Die Havarie-Grosse regelt die Aufteilung der Kosten zwischen Schiff und Ladung und den jeweiligen Versicherern, die durch eine Rettung aus gemeinsamer Gefahr entstehen (Schlepp- oder Bergelohn, Seewurf von

Decksladung etc.). Aufgrund der Vielzahl von Ladungsinteressen auf immer größeren Containerschiffen wird der Berechnungs- und Aufteilungsprozess immer komplizierter. Bis Mitte Juni konnten die nationalen Transportversicherungsverbände in aller Welt CMI-Fragebogen ausfüllen. Die Stellungnahmen dienen als Grundlage für die Überholung der für die Havarie-Grosse maßgeblichen York-Antwerp-Rules.

In Kürze

Und der Gewinner ist Frankreich. Das Flaggenreister der Grande Nation rangiert auf der jüngst vorgelegten Weißliste der Hafenstaatkontrolle Paris MoU mit keinem einzigen Schiffsarrest auf dem ersten Platz. Deutschland folgt auf dem zweiten Platz und Hongkong auf dem dritten. Das Schlusslicht bildet Bolivien mit einer Arrestquote von 25 %. Die Liste ist in Schwarz, Grau bzw. Weiß unterteilt. Jährlich finden mehr als 19.000 An-Bord-Inspektionen statt.

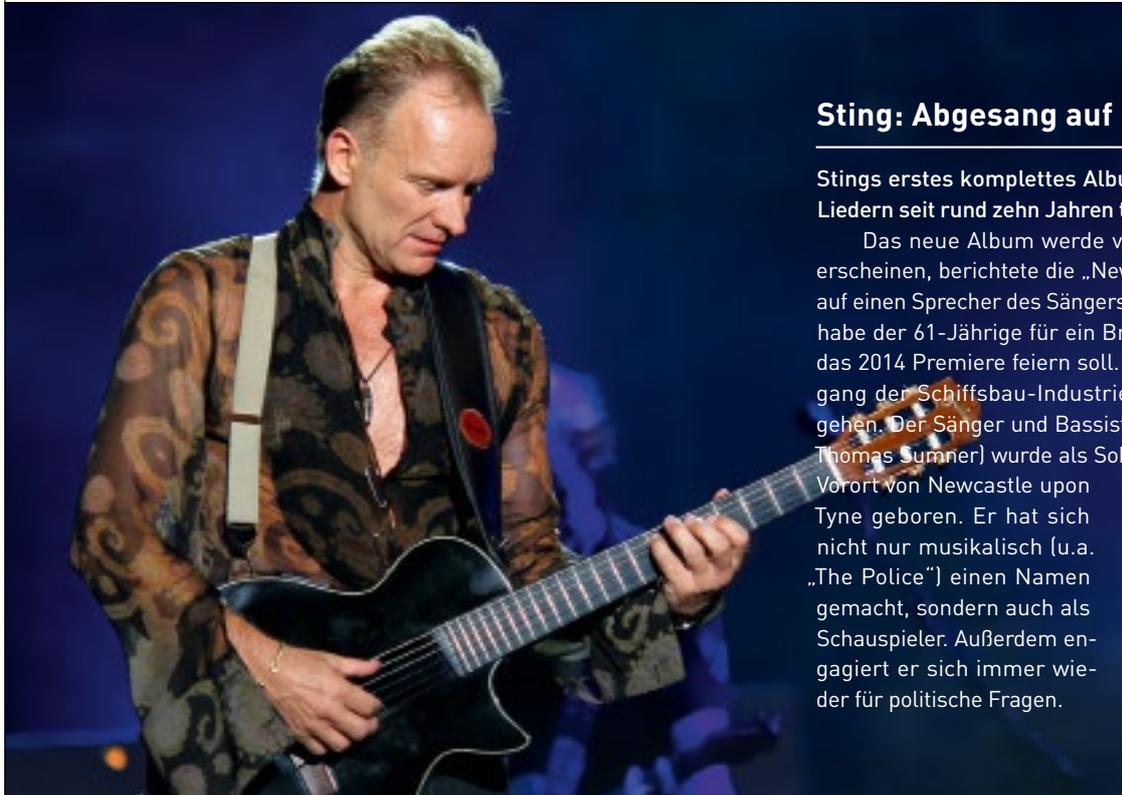
Bulk-Reeder monieren Unfalluntersuchungen. Der Fachverband der Bulk-Carrier-Reeder, Intercargo, wirft den IMO-Mitgliedsstaaten Schlaperei bei der Untersuchung von Bulk-Carrier-Untergängen vor. Zu vielen schweren Vorfällen zwischen 2008 und 2011 seien keine Untersuchungsberichte der betreffenden Flaggenstaaten bei der IMO eingereicht worden. Der Verband sorgt sich vor allem um Gefahren aus Verflüssigungsrisiken bei Waren wie Nickelerz.

Griechen sparen bei Kriegsversicherung. Der Hellenic War Risks Club hat aufgrund der guten Finanzlage den zweiten Prämieneinschuss für seine Mitglieder dieses Jahr gestrichen. Die Hälfte der veranschlagten Prämiensumme kann somit von den Reedern einbehalten werden. Im vergangenen Jahr hatte der Club bei sinkenden Schäden einen Überschuss von 13,2 Mio. US-Dollar ausgewiesen. Der Club deckt diverse kriegerische Risiken ab.

Skuld holt Axa-Mann an Bord. Der norwegische P&I- und Schiffsversicherer Skuld hat den früheren Seekasko-Underwriter von Axa Corporate Solutions, David Farr, für sein Lloyd's-Syndikat Skuld 1897 gewonnen. Über diesen Zweig versichert Skuld auch Seekasko-, Energie- und Warentransportrisiken. Mit seinen engen Verbindungen zu Reedern im Mittelmeerraum und in Nordamerika soll Farr als Underwriter den Seekaskobereich von Skuld mit aufbauen.

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



Sting: Abgesang auf den Schiffbau

Stings erstes komplettes Album mit selbst geschriebenen Liedern seit rund zehn Jahren trägt den Titel „Last Ship“.

Das neue Album werde voraussichtlich im September erscheinen, berichtete die „New York Times“ unter Berufung auf einen Sprecher des Sängers. Einige Lieder auf dem Album habe der 61-Jährige für ein Broadway-Musical geschrieben, das 2014 Premiere feiern soll. Darin wird es um den Niedergang der Schiffsbau-Industrie in Stings britischer Heimat gehen. Der Sänger und Bassist (bürgerlich: Gordon Matthew Thomas Sumner) wurde als Sohn eines Milchmanns in einem Vorort von Newcastle upon Tyne geboren. Er hat sich nicht nur musikalisch (u.a. „The Police“) einen Namen gemacht, sondern auch als Schauspieler. Außerdem engagiert er sich immer wieder für politische Fragen.



Foto: Yancho Sabev, Universal Music

VISUALISIERUNG: Der Neubau garantiert den Mitarbeitern ein ideales Arbeitsklima.



Foto: AIDA Cruises

Grundstein für AIDA Home

Die Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises hat den Grundstein für den neuen Bürokomplex AIDA Home im historischen Stadthafen der Hansestadt Rostock gelegt.

Den Wettbewerb hatte 2011 der Rostocker Architekt Tilo Ries mit seinem Entwurf „Die perfekte Welle“ gewonnen. Der aus zwei miteinander verbundenen Gebäuden bestehende Neubau kombiniert die Architektur des Bürokomplexes Silo 4 und Silo 5 mit Designelementen der AIDA Schiffe. Derzeit beschäftigt AIDA Cruises in Rostock rund 800 Mitarbeiter. Im neuen, 10.500 m² großen AIDA Home werden ab 2014 bis zu 400 weitere Mitarbeiter Platz finden.

www.aida.de

ElbeLeuchtturmTag am 1. September

Von Hamburg bis zur Nordsee säumen 56 Leuchttürme die Ufer der Elbe. Diese markanten Symbole der Elblandschaft wecken bei vielen Spaziergängern den Wunsch, die Welt von oben zu betrachten.

Am 1. September 2013 ist das wieder möglich: In der Zeit von 10 bis 17

Uhr öffnen an diesem Tag insgesamt elf Leuchttürme ihre Türen, davon acht aktive Seezeichen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und drei Museumsleuchttürme. Ein Muss für alle kleinen und großen Leuchtturmfans!

www.elbeleuchtturmtag.de

AUSSICHT: Eindrucksvolle Turm-Perspektive.



Foto: Morn the Gorn

Nachhaltige Nutzung der Meere

„Aktuelle Probleme der Meeresumwelt“ waren Thema des vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und Bundesumweltministerium veranstalteten 23. Meeresumwelt-Symposiums.

450 Fachleute diskutierten in Hamburg unter anderem über neue EU-Richtlinien, Meeres- und Küstennaturschutz, Schifffahrt, Einträge von Nährstoffen und pathogenen Keimen, Fischerei und Meeresmüll. BSH-Präsidentin Breuch-Moritz betonte

die Bedeutung des maritimen Sektors: „Wir müssen für diese neue, innovative Industrie langfristige und verlässliche Rahmenbedingungen vorhalten und gleichzeitig als Sachwalter einer nachhaltigen Nutzung Regelungen und Auflagen definieren, die die Meere schützen und der Wirtschaft dennoch ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten geben.“ Unter anderem wurde auf dem Symposium das Gutachten „Welt im Wandel – Menschheitserbe Meer“ vorgestellt. www.bsh.de



GASTGEBERIN:
BSH-Präsidentin
Monika Breuch-
Moritz.

Foto: BSH

Familienreisen mit Komfort

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten präsentiert die 27 speziell für Familien geeigneten Kreuzfahrten mit „MS EUROPA“ und „MS EUROPA 2“ im neuen Folder Familienreisen.

Neben drei- und viertägigen Kurzreisen in die Nordsee stehen vielfältige Routen von sieben bis 19 Tagen auf dem Programm – etwa ins westliche Mittelmeer oder in die Karibik. Der Katalog ist nach Reiseregionen unterteilt, alle Familienreisen orientieren sich an den Hauptferienzeiten. www.hlkf.de



Kaltphase in der Kreidezeit

Geomar-Forscher an internationaler Studie zu einer Kaltphase im kreidezeitlichen Treibhausklima beteiligt.

Wenn aktuell über Klimawandel diskutiert wird, geht es vor allem um die globale Erwärmung, die seit Mitte des 20. Jahrhunderts zu beobachten ist. Doch in der Erdgeschichte hat es auch immer wieder massive globale Abkühlungen gegeben. Dass diese genauso einschneidende Veränderungen zur Folge haben konnten wie eine Erwärmung, haben jetzt Forscher unter Beteiligung des Geomar Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel gezeigt. www.geomar.de

ANZEIGE



Foto: Harald Bickel
VORBILD: Die umweltfreundliche „Schleswig-Holstein“ wurde Ende 2011 von der Neptun-Werft ausgeliefert.

Engel an Bord

Die effizienten Fähren „Uthlande“ und „Schleswig-Holstein“ der Reederei W.D.R. wurden für ihr umweltfreundliches Schiffsdesign ausgezeichnet: Sie fahren jetzt mit dem Gütesiegel „Blauer Engel“. Text: Christof Lauer

Das Deutsche Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung (RAL gGmbH) in St. Augustin bei Bonn hat den beiden 2010 und 2011 in Dienst gestellten Neubauten der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) offiziell ihre Umweltfreundlichkeit bescheinigt. Seit Juni dürfen die beiden zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum verkehrenden Doppelendfähren den

„Blauen Engel“ für umweltfreundliches Schiffsdesign führen.

„Für das gesamte W.D.R.-Team ist dies eine tolle Bestätigung unserer vielfältigen Anstrengungen zum Schutz der Meeresumwelt“, freut sich Geschäftsführer Axel Meynköhn. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat das Antragsverfahren personell unterstützt und bis zum erfolgreichen Abschluss begleitet. Um das Um-

weltsiegel zu erhalten, musste das Design der beiden Fähren umfangreich geprüft werden - von den Motoren bis hin zur Schiffsfarbe. „Es ist ein Unterschied, ob eine Telefonanlage oder ein Schiff den Blauen Engel bekommt“, macht Ursula Heinen-Esser, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, bei der Urkundenübergabe deutlich. „Hoher Umweltschutz ist auch auf See möglich.“

Optimiertes Schiffsdesign

Tatsächlich setzen die „Uthlande“ und ihr weiterentwickeltes Schwesterschiff „Schleswig-Holstein“ Maßstäbe in Sachen Energieeffizienz und Emissionsreduktion: Eine optimierte Rumpfform und ein hochmoderner Antrieb sorgen dafür, dass beide Schiffe Fahrgäste, Fahrzeuge und Ladung mit deutlich geringerem Treibstoffverbrauch auf die nordfriesischen Inseln befördern als konventionelle Fähren älterer Bauart. „Aus ökologischen und ökonomischen Gründen haben wir bei der Konzeption unserer Fähren auf Energie-



Fotos: Christof Lauer
URKUNDE: W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn (links) nimmt die Auszeichnung entgegen.



KOOPERATION:

**W.D.R.-Geschäftsführer
Meynköhn mit Ralf Nagel,
geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des VDR.**

effizienz besonderen Wert gelegt“, betont Meynköhn.

Schadstoffarmer Treibstoff

Meynköhn sieht die Erteilung der „Blauen Engel“ als wichtiges Etappenziel auf dem Weg zu einem umweltoptimierten Fährbetrieb. „Der Schutz des Weltnaturerbes Wattenmeer steht für die W.D.R. und ihre Schiffsbesatzungen an erster Stelle.“

Ein Beispiel sei der Treibstoff. „In unserem Fährdienst zu den Inseln und Halligen fährt seit Jahrzehnten kein einziges Schiff mit Schweröl, obwohl dies technisch möglich und deutlich kostengünstiger wäre. Wir setzen stattdessen auf einen wesentlich hochwertigeren und teureren Treibstoff.“

„An der Automobilindustrie kann man beobachten, wie schwer der Wechsel auf einen neuen Energieträger ist“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Die deutsche Seeschifffahrt ist dabei auf einem guten Weg. Der Blaue Engel für die Schiffe der W.D.R. ist

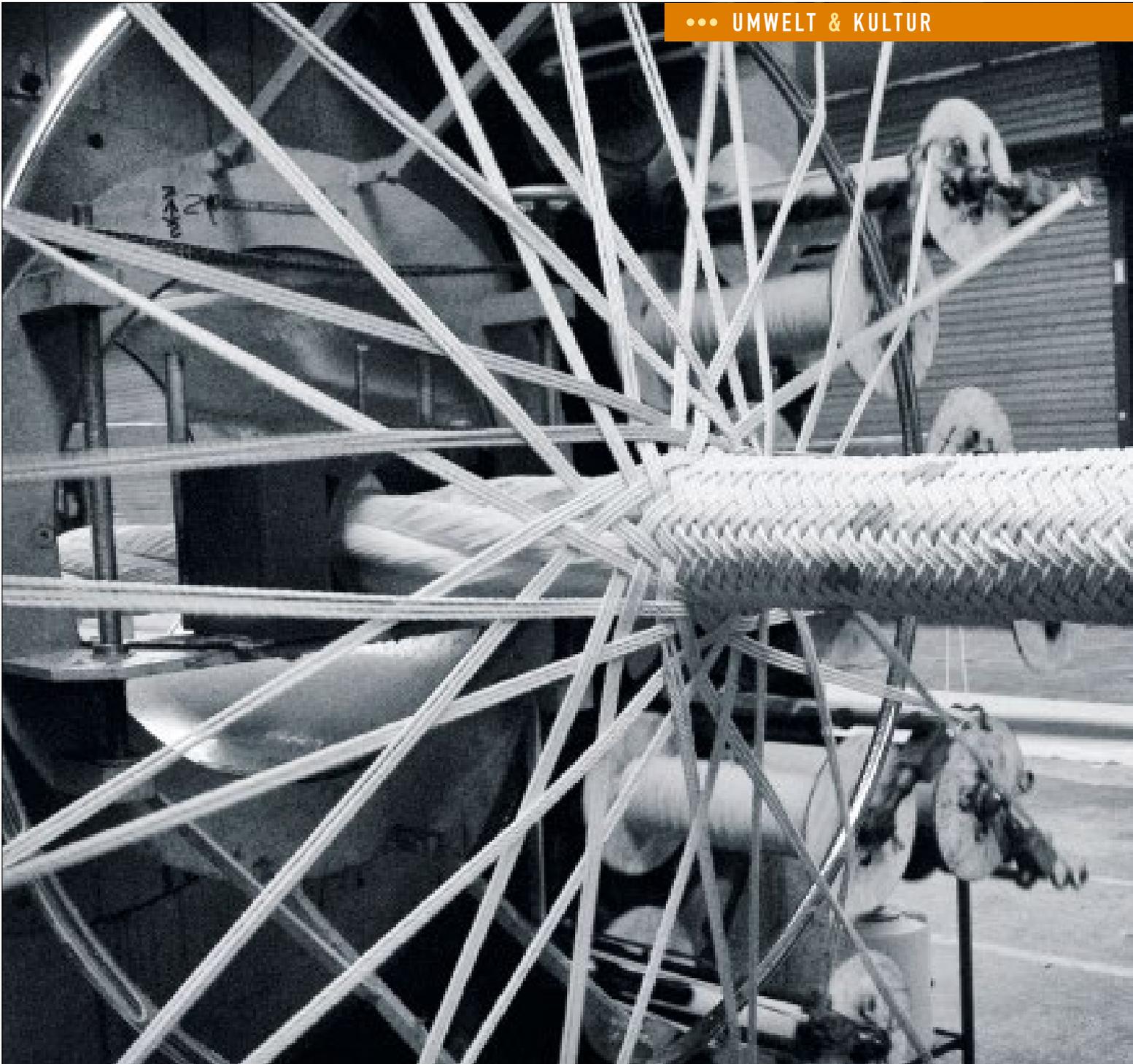
ein eindeutiger Beleg für die großen Anstrengungen der Branche.“

Um noch mehr Treibstoff zu sparen, entwickelt die W.D.R. derzeit einen Energieeffizienzmanagementplan, der den gesamten Schiffsbetrieb von der Fahrweise der Motoren über die Bewirtung der Fahrgäste bis zum automatischen Ausschalten nicht benötigter Beleuchtung umfasst. Außerdem bereitet die W.D.R. die Einführung eines Umweltmanagementsystems nach den Standards von DIN EN ISO 14001 vor.

„Wir betrachten den Schiffsbetrieb ganzheitlich und prüfen alle Prozesse an Bord auf ihre Umweltrelevanz hin – um auf dieser Basis immer besser werden zu können“, so Meynköhn. „Die W.D.R. steht seit 128 Jahren in unmittelbarer Verantwortung für die zuverlässige und sichere Versorgung der nordfriesischen Inseln und Halligen. Dieser Verpflichtung werden wir in Zukunft nicht nur mit dem Einsatz erprobter Technik nachkommen, sondern auch die Emissionen weiter nachhaltig senken.“

Symbol für Ökologie

Der „Blaue Engel“ ist die erste und älteste umweltschutzbezogene Kennzeichnung der Welt für Produkte und Dienstleistungen. Er wurde 1978 durch die Umweltminister des Bundes und der Länder ins Leben gerufen. Seitdem ist er ein marktkonformes Instrument der Umweltpolitik, mit dem auf freiwilliger Basis die positiven Eigenschaften von Angeboten gekennzeichnet werden können. Heute tragen rund 11.700 Produkte und Dienstleistungen in ca. 125 Produktkategorien das Label.



Ein Schiff treibt manövrierunfähig im Meer, es besteht die Gefahr, dass Öl ausläuft. Um für einen solchen Ernstfall gewappnet zu sein, stehen im Rahmen des deutschen Notschleppkonzepts Spezialschiffe in Nord- und Ostsee zur Verfügung. Das jüngste Schiff der Flotte ist die „Nordic“ – der derzeit stärkste Notschlepper weltweit und der modernste seiner Art. Das Schiff, das von der Hamburger Bugsier Reederei betrieben wird, hat einen Pfahlzug von über 200 Tonnen, damit es auch riesige Havaristen abschleppen kann.

Bei derartigen Einsätzen unter Extrembedingungen werden leistungsstarke Winden und spezielle Seile benötigt: Die „Nordic“ besitzt zwei dynamische Spezialschleppwinden von Hatlapa. Jede hat eine Zugkraft von 250 Tonnen und kann bis zu 380 Tonnen Gewicht halten. Die 75 Tonnen schweren Winden fassen die 1.400 Meter langen und selbst 40 Tonnen schweren Stahltrossen.

Die zu beschaffen ist nicht so einfach, denn nur wenige Firmen haben solche Spezialseile für die Seefahrt im Sortiment.

Hier stammen die Qualitätsseile, wie das gesamte Seil-Equipment der „Nordic“, aus dem Hause Seldis Polysteen.

Die Hamburger Seilerei ist eine der wenigen mit ausreichender Expertise für einen solchen Auftrag. Neben dem entsprechenden Know-how und Fertigungsoptionen sind nämlich handwerkliche Fähigkeiten in der Seilkonfektionierung gefragt. Die Entwicklung geht jedoch dahin, billig und maschinell im Ausland zu produzieren. Seldis hält von diesem Trend nicht viel: „Personen-, Geräte- und →



An der langen Leine

Ohne spezielle Seile, Leinen und Trossen geht nichts in der Schifffahrt.

Doch Seilereien wie das Hamburger Familienunternehmen Seldis

Polysteen sind rar. Entsprechend gefragt sind deren Produkte. Text: Petra Scheidt



LUXUSGEFLECHT:
Der Seilkern ist hier das Kraft aufnehmende Element. Der Flechtmantel schützt und stabilisiert den Kern (links). Dafür wurden Chemiefaserbündel (rechts) verzwirrt und zu einem Strang aus sieben Litzen zusammengedreht.

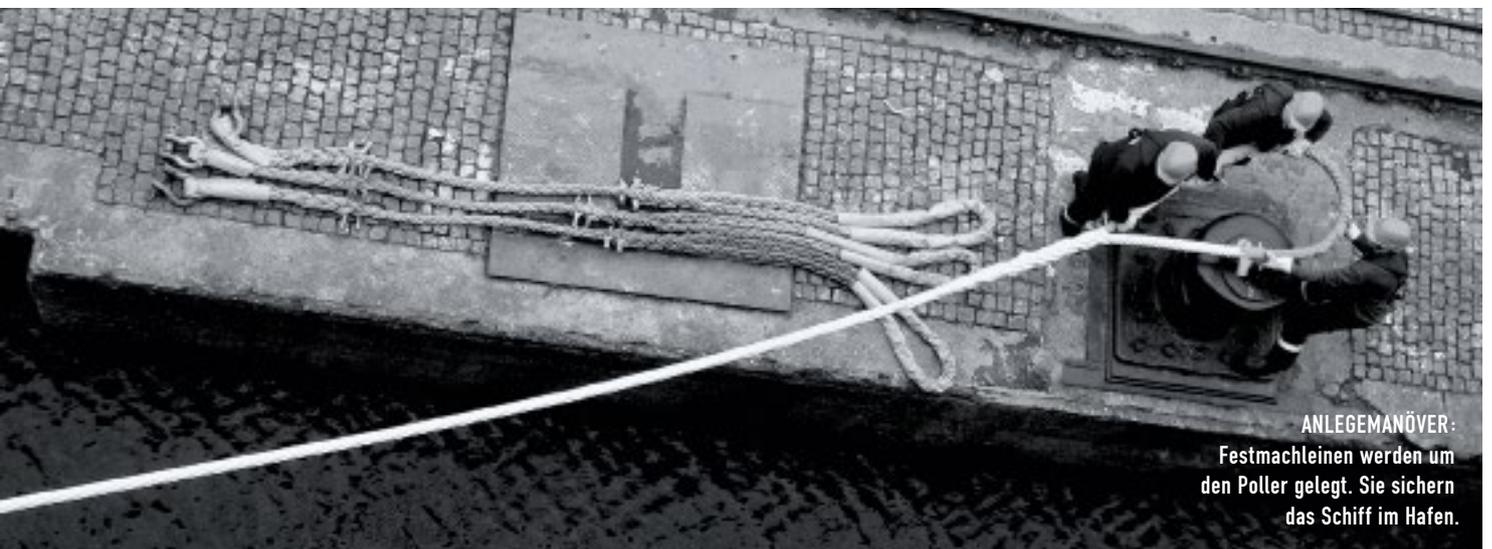
Fotos: Seldis Polysteen



Foto: Germanischer Lloyd



SEILENDE: Schäkel sorgen für eine feste Verbindung.



ANLEGEMANÖVER:
Festmachleinen werden um den Poller gelegt. Sie sichern das Schiff im Hafen.

HERSTELLUNG: Die Litzen werden maschinell zum Seil geflochten.



→ Funktionssicherheit haben bei uns Priorität. Die sind jedoch nur lokal und über Partnerschaften in Deutschland oder in unmittelbarer Nachbarschaft optimal zu gewährleisten“, sagt Stephan Weise, einer der beiden Geschäftsführer der Firma. Seldis ist seit über 50 Jahren im Seilerhof an der Martin-Luther-Straße, mitten im Hamburger Zentrum, angesiedelt. Hier hat das Management seine Schaltzentrale.

Qualität hat bei Seldis Tradition. Drei der größten Reedereien der Welt sowie die meisten deutschen Großreeder wissen das zu würdigen und stehen, zum Teil seit Jahrzehnten, auf der Kundenliste.

Mit Anlaufpunkten in Singapur, Hongkong, Houston und am Sueskanal ist das Hamburger Traditionsunternehmen international präsent – weitere Standorte sollen folgen.

Höhere Mächte

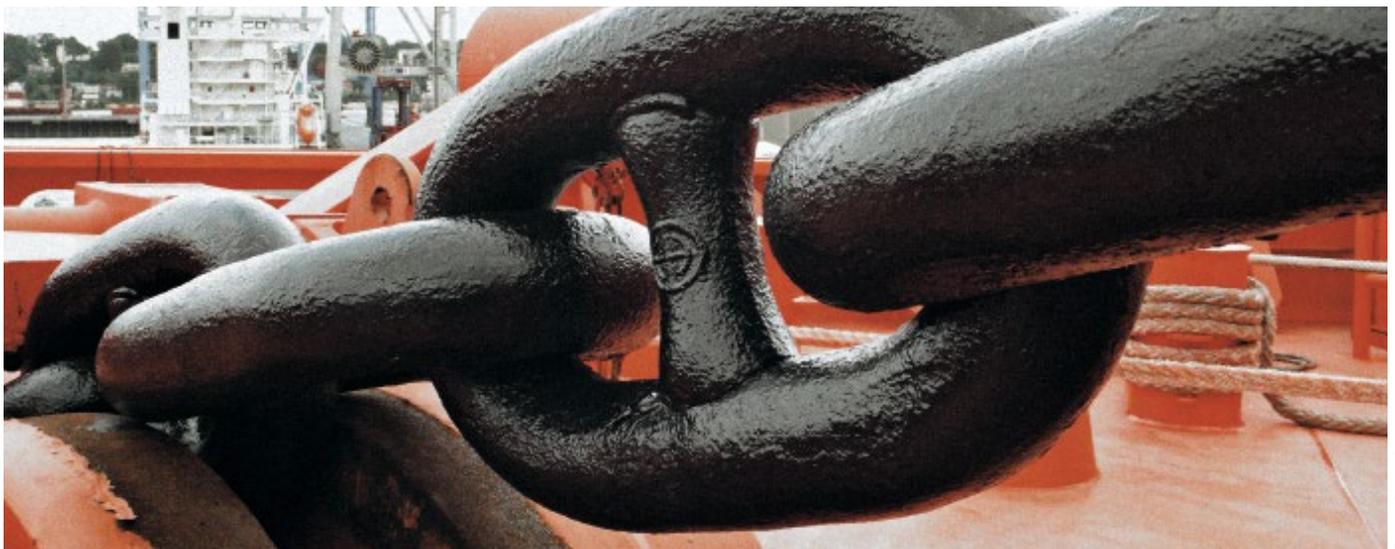
Auf seinen Reisen macht sich Stephan Weise ein umfassendes Bild davon, was gebraucht wird: „Aus Erfahrung wissen wir, dass fast jeder Bedarfsfall eine individuelle Lösung verlangt.“ Seine Einsätze geben ihm dabei immer wieder Anlass zum Stauen: „Ich stand mal auf einem Bulk Carrier, den wir mit neuen Bordkran-Hubseilen beliefert hatten. Was diese Seile leisten müssen ist enorm und sehr beeindruckend anzuschauen.“

Seldis Polysteen bietet alles, was starke Verbindungen schafft: Textilseile aus synthetischen Fasern, Textilbänder, Drähte und Ketten aus Stahl, darunter – als Nischenprodukt – auch Ankerketten. Im Sortiment befinden sich neben End- und Verbindungszubehör unter anderem Seilführungselemente und Montagehilfen. Die braucht man in vielen Fällen auch: Denn manche Seile können bis zu 26 Zentimeter dick sein. Ein Meter wiegt dabei bis zu 200 Kilogramm und hält einer Belastung von bis zu 1.500 Tonnen stand.



POSITION: Die „Nordic“ ist nördlich der ostfriesischen Insel Norderney stationiert.

Foto: Peter Andryszak



Fotos: Seldis Polysteen

HALTERUNG: Materialwahl und Endverbindung hängen vom Einsatzgebiet ab (oben: Kettenglied, rechts: gespleißtes Seilende).



BESPRECHUNG:
Stephan Weise (rechts)
macht sich ein Bild von
den Einsatzbedingungen.

Geschichte zweier Häuser

Rudolf Seldis übernahm nach dem Ende der „Kabelfabrik Landsberg“ 1945 die Überreste ihrer Hamburger Niederlassung, deren Leiter er einst gewesen war – und Seldis war geboren. Fast zeitgleich fand

die Hanfspinnerei Steen & Co. den Übergang in das neue Zeitalter der Kunststofffasern und produzierte fortan unter dem Namen Polysteen Textilseile, sowohl aus Natur- als auch aus Chemiefasern.

1983 wurde die Fusion beschlossen. Heute sind für Seldis Polysteen 26 Mitarbeiter am Hauptsitz sowie 50 weitere in den beteiligten Partnerhäusern tätig. Im letzten Jahrzehnt bewegte sich das jährliche Umsatzvolumen zwischen acht und zwölf Millionen Euro.



FÜHRUNGSTRIO: Norbert Ahlf, Eckhart Weise und Stephan Weise (von links).



Wo so gigantische Kräfte wirken, hat ein Riss verheerende Folgen: Als am 24. September 2012 dem Schlepper „Bülk“ plötzlich ein Stück seiner Schlepptrosse riss, wurde die Steuerbordseite der Kommandobrücke völlig zerstört.

Stephan Weise ist sich solcher Gefahren bewusst: „Man schiebt eben nicht nur Zahlen auf dem Papier hin und her. Wir sind mit unseren Produkten auch für Sicherheit auf den Kundenshippen mitverantwortlich. Die Einhaltung von Vorschriften und Standards ist uns sehr wichtig.“ Das dokumentiert unter anderem die Zertifizierung durch den Germanischen Lloyd.

Haus der Generationen

Kurz nach der Unternehmensgründung 1949 stieg Heinz Weise, Stephan Weises Großvater, mit ein. Auch sein Vater und der seines heutigen Geschäftspartners Norbert Ahlf arbeiten hier. „Ich bin sozusagen in unsere Firma und die Branche hineingeboren, wollte mich aber nicht festlegen und habe zu nächst Jura studiert“, erklärt der Junior.

Die Arbeit als Rechtsanwalt konnte ihn nicht lange begeistern, und so stieg er vor zehn Jahren als freier Berater und später als Leiter für Qualitätsmanagement ein. Geschäftsführer ist Weise erst seit Herbst 2012. „Bei Seldis zu arbeiten ist großartig und viel abwechslungsreicher als in einer Kanzlei. Ich kann viel schneller Entscheidungen treffen. Wenn zum Beispiel das Schiff eines Kunden aus Hongkong morgen zwei Mooringtrossen braucht, dann kriegt er die, ohne dass erst ein ganzer Wald für Akten sterben muss“, sagt er.

Die Unternehmensführung kennt jeden ihrer Mitarbeiter und hat für alle ein offenes Ohr. Große Entscheidungen werden als Team getroffen: „Bei Seldis zählen nicht die Ambitionen eines Einzelnen, sondern das gemeinsame Ziel. Auf diese Firmenphilosophie, die sich nach dem Tod von Rudolf Seldis entwickelt hat, sind wir heute alle stolz“, sagt Weise.

Größere Expansionspläne hat er nicht, nur konkrete Teilziele, wie ein Projekt in BeNeLux. Seldis soll nach und nach mit dem Tagesgeschäft wachsen. ...

Das „Filipino-Yes“

Warum interkulturelle Kommunikation für die Arbeit auf hoher See so wichtig ist. Text: Kerstin Hansen

Entscheidend für das Leben und Arbeiten an Bord eines Schiffes sind reibungslose Verständigung und Kommunikation. Das ist nicht immer ganz einfach: Immerhin arbeiten Menschen vielerlei Herkunft und Nationalität auf Schiffen und für die jeweiligen Reedereien. Wie verständigen sie sich? Nicht nur unter Offizieren und Besatzung, die auf einem Schiff zusammenarbeiten, muss die Kommunikation unbedingt klappen, sondern auch bei der Abstimmung mit dem Management an Land oder zwischen einzelnen Schiffen. Gelingt das nicht, läuft die straff organisierte Befehlsstruktur an Bord ins Leere – und ein Schiff fährt im schlimmsten Fall nicht mehr sicher.

Moderne technische Errungenschaften – Funkgeräte, Handys, Internettelefon, maritime Informations- und Kommunikationssysteme – helfen hier allein nicht weiter. Auch das Beherrschen der modernen „See-

fahrersprache“ gehört dazu. Doch aus eigener Erfahrung wissen wir: Englisch ist nicht gleich Englisch. Als international gebräuchliche Verkehrssprache hat sie in jeder Kultur und Ethnie, in der sie genutzt wird, eigene Ausdrucksformen, Idiome

und Aussprachen entwickelt – etwa das jamaikanische Patois, das indische Englisch oder das Filipino-English. Werden, wie bei letztgenannter Variante, die Labiale f, w und v wie p und b ausgesprochen, sodass maritime Begriffe wie fork lift, fender oder aft zu „pork lift“, „pender“ oder „apt“ werden, sind insbesondere nicht ganz sprachsichere Adressaten schnell verwirrt. Hinzu kommen Begriffe wie „open the light“ (für Licht anmachen) oder „brownout“ für Stromausfall – und man fragt sich bald, wie die Abläufe auf unseren Schiffen so reibungslos funktionieren können.

Wird man dann erst mit dem Phänomen des „Filipino-Yes“ konfrontiert, wird deutlich, dass effiziente und zielführende Verständigung nicht allein eine Frage des technischen Equipments oder der Sprachkenntnisse ist, sondern der interkulturellen Verständigung. Da Filipinos direkte Konfrontation ablehnen und Offenheit für unhöflich halten, wür-

TRAINING: Es kommt beim maritimen Einsatz nicht nur auf die richtigen Vokabeln an.



ZUSAMMENARBEIT:
Die Mannschaften
von Seeschiffen
sind multikulturell
zusammengesetzt –
Verständigung ist da
das A und O.



Foto: Christoph Papsch

den sie die Aufforderung, eine Aufgabe zu erfüllen oder einen Termin einzuhalten, immer mit „Yes“ beantworten – den Job aber möglicherweise nicht erfüllen oder den Termin einfach verstreichen lassen. Das „Ja“ kann hier also auf einer Skala von „Nein“ bis „Vielleicht“ alles Mögliche bedeuten – vorab erkennbar allenfalls an der Körpersprache.

Unterschiedliche Wahrnehmung

Für große Reedereien wie die Hamburger Peter Döhle Schiffsfahrts-KG gehören Fragen der interkulturellen Kommunikation zu den täglichen Herausforderungen. Das Schiffsverkehrsunternehmen, das die kommerzielle Verantwortung für etwa 450 Container-, Multipurpose- und Massengutschiffe hat, verfügt über mehr als 50 Jahre Erfahrung damit, diese zu bemannen und für einen reibungslosen Ablauf an Bord zu sorgen.

Döhle hat erkannt, wie wichtig das Verständnis kultureller Besonderheiten und Empfindlichkeiten der Crew für effizientes Arbeiten ist. Das Unternehmen bietet seinen Mitarbeitern dazu seit geraumer Zeit Seminare und Fortbildungen an, die u.a. von interact! durchgeführt werden. interact!-Inhaberin Hansen begleitet mit ihrer Expertise in Fragen interkultureller Kommunikation Inspektorenseminare, hält Vorträge oder bietet Workshops an.

Ein mehrtägiger interact!-Workshop in Manila mit dem Titel „Intercultural Training – The Philippines“ – organisiert für Mitarbeiter aus Crewing und Crewtraining, HR und Buchhaltung – hatte etwa

die unterschiedliche Wahrnehmung von Qualität, Zeit, Hierarchie, Werten, Verhaltensnormen, Respektsbezeugung und Etikette zum Thema. In solchen Workshops werden die Teilnehmer für Chancen und Probleme kultureller Teamarbeit sensibilisiert. Sie erarbeiten gemeinsam Strategien, wie sie gerade die Verschiedenartigkeit ihres Teams gewinnbringend nutzen können. Dabei wird besonderes Gewicht auf die individuellen beruflichen Anforderungen gelegt. Ziel ist das Durchlaufen aller Stufen von kultureller Kompetenz – von „mein Weg ist der einzig richtige“ bis hin zu „unser gemeinsamer Weg“.

Auf diesem Weg begleiten Aktivitäten wie „Peaches and Coconuts“, bei der Teilnehmer zunächst die Früchte beschreiben und sich dann selbst einer Gruppe zuordnen müssen, um herauszufinden, wie man erfolgreich miteinander kooperieren kann, oder ein gemeinsames Konstruktionsprojekt wie die „Eierfallmaschine“. Es werden auch persönliche Erfahrungen mit Miss-

verständnissen und „Fettnäpfchen“ diskutiert. Das schafft ein Bewusstsein für die eigenen kulturellen Eigenheiten und die der anderen. Wichtige Regeln werden abschließend gemeinsam festgehalten – hier etwa: „Vertraute Verhaltensweisen können in anderen Kulturen andere Bedeutungen haben“ (Kopfschütteln, Ja sagen) und „Geh nicht selbstverständlich davon aus, dass das, was du gemeint hast, auch so verstanden wurde bzw. das, was du verstanden hast, gemeint war“.

Das Fazit einer philippinischen Teilnehmerin am Ende eines interact!-Workshops: „With a better understanding of the cultural differences after this training we are now confident to carry out our tasks in an efficient and effective manner.“ Sobald man verstanden hat, dass hinter dem „Filipino Yes“ nicht Faulheit steckt, sondern der Wunsch, Erwartungen gerecht zu werden und sie nicht zu enttäuschen, sind nur ein paar ergänzende Worte notwendig, um die Situation zu klären. ...

Leben und Arbeiten in verschiedenen Kulturen

Workshops helfen dabei, neben Sprach- auch kulturelle Barrieren abzubauen.

Interkulturelles Training (cultural awareness) ist die perfekte Vorbereitung für internationale Arbeitssituationen im Innen- und Außendienst. Wer internationale Geschäftskontakte hat, stellt schnell fest, dass reines Fachwissen nicht zum Ziel

führt. Missverständnisse, Konflikte und Fettnäpfchen sind vorprogrammiert.

In den interkulturellen Trainings von interact! geht es um unterschiedliche Wahrnehmung von Qualität, Zeit, Hierarchie, Werten, Verhaltensnormen, Kommunikation, Respekt und Etikette.

www.interact-experts.de



„NATHALIE EHLER“: Das Containerschiff (Baujahr 2002) beim Passieren der Straßenhochbrücke Brunsbüttel. Mischtechnik aus Aquarell/Gouache.

Schiffe einer Ausstellung

Die beeindruckend detailgenauen Bilder des bekannten Marinemalers Holger Koppelman werden noch bis Ende September im Alten Land ausgestellt. Ein Besuch lohnt sich. Text: Gunther Meyn

Große Frachtschiffe vor malerischer Hafenkulisse oder auf rauer See – solche Bilder lassen das Herz eines jeden maritim interessierten Menschen höher schlagen. Auf genau diese Art von Motiven hat sich der norddeutsche Marinemaler Holger Koppelman (64) spezialisiert. Seine detailgetreuen und liebevoll gestalteten Aquarelle und Profilzeichnungen werden nicht nur von heimischen Kennern der Szene geschätzt. Koppelman hat sich auch über deren Grenzen hinweg einen Namen gemacht.

Seefahrt-Fans und Elbausflügler können im Rahmen einer Ausstellung im

„Haus der Maritimen Landschaft Unterelbe“, Grünendeich, ausgewählte Werke des Künstlers bestaunen – und bei Gefallen auch kaufen. Das Ausstellungsmotto lautet „Am Lauf der Elbe“. „Einen Großteil der Bilder habe ich extra dafür angefertigt“, so Koppelman, der bereits vor über 40 Jahren mit der Malerei begann.

Ein echter Blickfang ist unter anderem die „Nathalie Ehler“ (Baujahr 2002). Das 133 Meter lange Containerschiff gehört zur Flotte der Otterndorfer Reederei Heinz Ehler. Sie wird im Feederverkehr zwischen den Ostsee- und Nordseehäfen eingesetzt. Das Bild entstand in einer Mischtechnik

aus Aquarell und Gouache, dem typischen Koppelman-Stil. Rund 50 bis 60 Stunden arbeitet der Marinemaler an einem Motiv dieser Größe (50 x 35 cm). Besonders interessant für die Besucher der Ausstellung: Viel seiner Profilzeichnungen malt Koppelman im Maßstab 1:500. Dadurch kann der Betrachter die unterschiedlichen Dimensionen der verschiedenen Motive bzw. Schiffstypen gut miteinander vergleichen.

Ausdruckskraft der Natur

Was dem Betrachter sofort ins Auge fällt: Koppelman ist kein „Schönwetter-Maler“. Seine Schiffe sind oft eingebettet in wol-



MOLE 1: Molenfeuer an der Einfahrt des Nord-Ostsee-Kanals zur Alten Schleuse, Brunsbüttel.



„NORTHERN HAPPINESS“: Auftragsarbeit für die Norddeutsche Reederei H. Schuldt.



„HARRY CULBREATH“: Standardfrachter an der Pier des Kohlenlagers in Brunsbüttel (1952).



„ELBE 1“: Das Feuerschiff war bis 1988 im Einsatz und liegt heute als Museumsschiff in Cuxhaven.



„R.C. RICKMERS“: Die Fünfmastbark (Bj. 1906) wurde im 1. Weltkrieg durch ein U-Boot versenkt.



„ERNST G. RUSS“: Der 177 Meter lange Tanker (Bj. 1953) der Reederei Ernst Russ auf See.

kenverhangenen Himmel und tobende See. Doch gerade diese realitätsnahe Darstellung verleiht den Bildern eine besondere Ausdrucksraft.

Koppelmans Studien entstehen anhand von Originalvorlagen, Fotografien sowie von Schiffsbesuchen vor Ort. Er malt aber nicht nur aufgewühltes Meer mit Schiffen in Aktion, sondern kreierte auch poetisch anmutende Szenen mit Leuchttürmen im morgendlichen Dunst. Eines dieser Motive ist etwa die Mole 1, das Leuchtfeuer in der Einfahrt des Nord-Ostsee-Kanals – ebenfalls zu sehen im „Haus der Maritimen Landschaft“.

Kunden aus der Seeschifffahrt

Seine Kunden, darunter Reedereien, Werften und Museen, wissen seinen unverkennbaren Stil zu schätzen. In der maritimen Kunstszene ist Koppelman längst eine feste Größe. Mittlerweile sind 40 Prozent seiner Bilder Auftragsarbeiten, wie etwa das Containerschiff „Northern Happiness“, das für die Reederei H. Schuldt angefertigt wurde. Gemälde von Koppelman zieren auch die Räumlichkeiten der Reederei Hamburg Süd, von Hapag-Lloyd oder des SAL Schiffahrtskontors Altes Land. Selbst Privatkunden aus den USA und England zählen zu seinen regelmäßigen Käufern.

Gefragt nach seinen liebsten Motiven, muss der gebürtige Brunsbütteler nicht lange überlegen: Es sind die Frachtschiffe aus

den 1950er- und 1960er-Jahren: „Mit diesen Schiffen bin ich quasi aufgewachsen.“

Motive in direkter Elbnähe

Die Ausstellung befindet sich in Grünendeich an der Elbe – vor den Toren Hamburgs. Dort sind rund 50 seiner Werke ausgestellt. „Für Bilder, die ich verkaufe, liefere ich neue Arbeiten nach“, so Koppelman. Sie kosten – je nach Motiv – zwischen 300 Euro für eine Bleistiftzeichnung und 2.200 Euro für ein aufwendiges Aquarell des historischen Hochseeschleppers „Roland“ .

AUSSTELLUNG „AM LAUF DER ELBE“

Bis zum 30.09.2013. Öffnungszeiten:

Do-Fr: 11-16 Uhr; Sa, So und Feiertags: 11-17 Uhr.

Eintritt frei. Haus der Maritimen Landschaft Unterelbe, Kirchenstieg 30, 21720 Grünendeich.

Holger Koppelman



Holger Koppelman wurde 1949 in Brunsbüttel geboren. Der gelernte Fernmeldetechniker widmet sich seit 1970 der Malerei.

Der Autodidakt eignete sich seine Technik überwiegend im Eigenstudium an. Dabei entwickelte er seinen ganz eigenen Misch-Stil. Koppelmans Bilder sind heute in vielen Museen vertreten, darunter dem Internationalen Maritimen Museum, Hamburg und im Schiffahrtsmuseum Rostock.



Ort der Herkunft

Die umgebenden Ozeane definieren das australische Leben. Die Geburt der modernen Nation kam mit der Einwanderung über See. Daher ist es kein Wunder, dass das „Australian National Maritime Museum“ mehr ist als nur ein Ausstellungsort. Es ist ein Ort der australischen Selbstbestimmung. Text: Dirk Max Johns



UREINWOHNER: Galerie über das Leben der Eora mit dem Meer.

Mitten im Darling Harbour im Herzen Sydneys gelegen, ist das Museum über Brücken bequem erreichbar. Vor der Stadtsilhouette passt sich der moderne Bau mit den weißen geschwungenen Dächern, die vor allem beim Blick aus der gegenüber gelegenen Skyline wie geblähte Segel wirken, großzügig ein. Die lichte Architektur von Philip Cox macht den Besuch in den weitläufigen Ausstellungsräumen ebenso angenehm wie das Picknick zwischen Schulklassen auf den Stufen im Außenbereich.

Etwas über 20 Jahre alt ist der Bau, der anlässlich der Zweihundertjahrfeier konzipiert wurde. Die jahrelange Verzögerung, massive Mehrkosten und lokaler Streit, der die Eröffnung von 1988 bis 1991 verzögerte, sind längst vergessen. Das Museum ist zu einem lebendigen Ort der Selbstfin-

dung geworden. Die meisten der heutigen Bewohner Australiens stammen von Einwanderern ab, die einst mit dem Schiff kamen. Mit charmantem Stolz verweisen viele darauf, dass sie von den Mitgliedern der einstigen britischen Strafkolonie abstammen.

Ureinwohner und Entdecker

Bemerkenswert ist die Bandbreite der Ausstellung. An wohl kaum einem anderen Ort in Sydney ist dabei die delikate Balance des bis heute schwelenden Konfliktes zwischen den Aborigines und den Einwanderern und Eroberern so elegant dargestellt. Während viele Gruppen der Aborigines am und vom Meer lebten, wurden sie brutal verdrängt und ihrer Territorien beraubt. Als Sydney im Jahr 2000 die wohl schönsten Olympischen Spiele der Neuzeit



BAUWERK: Mitten in der Innenstadt von Sydney liegt das Museum am Darling Harbour.

ausrichtete, hatte die Versöhnung mit der Vergangenheit einen wichtigen Anteil daran. In dem Museum ist sie greifbar. Der europäisch geprägte Sinn für Landnahme, Entbehrungen und schließlich erfolgreicher Ansiedlung auf dem zunächst völlig unbekanntem und unwirtlichen Kontinent – stets in der Nähe des Meeres – wird ebenso gewürdigt wie das gänzlich andere Verständnis der Aborigines vom Leben nach dem Rhythmus der Natur.

Sieben Galerien im Museum beschreiben die Entdeckung des Kontinents durch die Europäer, das Leben der Eora First People, der Aborigines, Reisen auf dem Wasser um den Kontinent herum und nach Australien, den Ozean als Ressource sowie Sport und Unterhaltung am Wasser.

Gerade der letzte Punkt – vom Schwimmen übers Segeln bis zum popkulturell aufgeladenen Surfen – ist außergewöhnlich in einem maritimen Museum. Entspannt kann der Besucher verstehen lernen, warum das Meer und der Wassersport zwischen Great Barrier Reef und Bondi Beach heute eine so zentrale Rolle im Alltag vieler Australier spielen. Temporäre Ausstellungen runden das Angebot ab.

Im Außenbereich liegen neben dem aus Queensland hierhergebrachten „Cape Bowling Green Lighthouse“ zahlreiche militärische und zivile Museumsschiffe. Herausragend ist gerade für ausländische Besucher der originalgetreue Nachbau der „Endeavour“, jenes Segelschiffes, mit dem James Cook ab 1769 Australien erkundete. Zuletzt hat sie auf einer gut dokumentierten Reise 2011 den Kontinent umrundet.

Und auch deutsche Spuren finden sich im Museum: Oskar Speck paddelte im Faltboot von 1932 bis 1939 von Ulm nach Australien. Obwohl damals als feindlicher Ausländer verhaftet, wird seine Leistung in sportlicher Fairness gewürdigt: Das Boot hat einen zentralen Platz im Museum. ...

SEGEL: Das Dach des Museums soll aus der Ferne an geblähte Segel erinnern.



„SS ORCADES“: Stellvertretend für viele Dampfer, die Einwanderer aus Europa brachten.



Das nächste Mal gehen wir im Marstal Maritime Museum in Dänemark vor Anker.

„ENDEAVOUR“: Der Nachbau der Bark, mit der James Cook den Kontinent für die englische Krone erkundete.



Australian National Maritime Museum

ADRESSE

2 Murray Street, Sydney NSW 2000

ÖFFNUNGSZEITEN

Täglich: 9:30 - 17 Uhr

EINTRITT

Erwachsene: 7,00 A\$

Ermäßigt: 3,50 A\$

Familienkarte: 17,50 A\$

Kinder: 3,50 A\$

Jeden ersten Donnerstag im Monat freier Eintritt.

www.anmm.gov.au

Neue Schiffe

EUROPA 2

IMO-NUMMER	9616230	WERFT	STX, St. Nazaire (F)
REEDEREI	Hapag-Lloyd Kreuzf.	LÄNGE	225,62 Meter
FLAGGE	Malta	BREITE	26,70 Meter
ABLIEFERUNG	04/2013	TIEFGANG	6,30 Meter
TYP	Kreuzfahrtschiff	MOTOR	4 MaK 6M43C
TONNAGE	42.830 BRZ	LEISTUNG	24.000 kW
TRAGFÄHIGKEIT	5.285 Tonnen	GESCHWINDIGKEIT	21,3 Knoten
PASSAGIERE	544	KLASSE	Germanischer Lloyd



BLUE MASTER 2

IMO-NUMMER	9465411
REEDEREI	Macs Maritime Carrier Shipping Hamburg
FLAGGE	Marshall Islands
ABLIEFERUNG	03/2013
TYP	Mehrzweckfrachter
TONNAGE	26.000 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	37.000 Tonnen
LADEKAPAZITÄT	2.260 TEU
WERFT	Qingshan Shipyard, Wuhan (CHN)
LÄNGE	199,80 Meter
BREITE	30,20 Meter
TIEFGANG	11 Meter
MOTOR	Wärtsila 7RT-flex50
LEISTUNG	11.658 kW
GESCHWINDIGKEIT	22 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



HONG KONG EXPRESS

IMO-NUMMER	9501356
REEDEREI	Hapag-Lloyd
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	02/2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	142.295 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	142.018 Tonnen
LADEKAPAZITÄT	13.200 TEU, 800 Reefer
WERFT	Hyundai Heavy Ind., Ulsan (ROK)
LÄNGE	366,52 Meter
BREITE	48,20 Meter
TIEFGANG	15,50 Meter
MOTOR	MAN-B&W 11K98ME
LEISTUNG	62.920 kW
GESCHWINDIGKEIT	26,2 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



BBC BAHRAIN

CHARTERNAME	BBC Bahrain	TYP	Multifunktionsfrachter	BREITE	16,50 Meter
IMO-NUMMER	9578751	TONNAGE	6.309 BRZ	TIEFGANG	7 Meter
REEDEREI	Briese Schifffahrt	TRAGFÄHIGKEIT	8.000 Tonnen	MOTOR	MaK 6M32C
CHARTERER	BBC Chartering	LADEKAPAZITÄT	459 TEU	LEISTUNG	3.000 kW
FLAGGE	Antigua & Barbuda	WERFT	Shandong, Rongcheng (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	14 Knoten
ABLIEFERUNG	Oktober 2012	LÄNGE	128,45 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



ARBEITSPLATZ: Über 100 historische Segelschiffmodelle liefen auf Hartmut Kirsts Werkbank schon vom Stapel.

Eine Werft en miniature



Hartmut Kirst suchte eigentlich nur nach einer netten Freizeitgestaltung. Dabei entdeckte er seine Leidenschaft für den Modellschiffbau. Text: Petra Scheidt

leinensticks, millimeterkleine Knoten für Strickleitern, in rund 900 Arbeitsstunden zusammengesetzt“, erinnert er sich. Kolumbus' Flaggschiff, die „Santa Maria“, war dagegen recht einfach: „Beim Bauen wurde mir klar, was für eine Nusschale das ist und wie ungeheuerlich die Bedingungen für die Besatzung damals gewesen sein müssen.“

Modellbau ist eigentlich eine ganz untypische Sache für mich. Ich bin nicht wirklich geduldig, sondern mehr der Mann fürs Grobe, so zum Holzhacken“, gesteht Hartmut Kirst. Dass er sich in der Welt der Bastler, dem Universum von Leim, Holz und Bausätzen, trotzdem pudelwohl fühlt, ist zwei wesentlichen Tatsachen geschuldet: „Zum einen üben historische Segler eine ganz eigene Faszination auf mich aus, und zum anderen bin ich jemand, der gerne was Richtiges zum Anfassen hat.“

Ein Mann braucht ein Hobby

Zum Modellbau ist Kirst durch einen Freund gekommen: „Ich suchte nach einem kurzweiligen Hobby, und mein Kumpel hatte diesen halb fertigen Kutter bei sich stehen. Da hat's mir irgendwie in den Fingern gekribbelt.“ Der Entschluss, sich auch mal an einem Modell zu versuchen, liegt mittlerweile über 30 Jahre zurück, und Hartmut Kirst ist immer noch mit Leidenschaft dabei: „Ich arbeite am liebsten mit Holz. Damit kann ich viel mehr machen als mit Plastik. Außerdem ist ein Holzschiff auch viel atmosphärischer als Inneneinrichtung als ein Containerschiff aus Kunststoff“, sagt er. Sein Modell der legendären „Bounty“

steht, flankiert von zwei Messingkerzenhaltern, auf der alten Kommode gegenüber. Die „Bounty“ ist aber nicht Kirsts größtes Projekt: „Die ‚HMS Victory‘, das Segelschiff, mit dem Vizeadmiral Nelson 1805 die Schlacht von Trafalgar für die Briten entschied, war meine bisher umfangreichste Arbeit. „Dafür habe ich gut 9.000 Einzelteile, davon 1.800 Webe-

„Bastelkönig von Blankenese“

Im Blankeneser Treppenviertel kennt ihn jeder, und auch überregional hat sich Hartmut Kirst als „Hamburger Original“ (NDR), „Bastelkönig“ und „Ein-Mann-Werft“ (Hamburger Abendblatt) einen Namen gemacht.

An schönen Tagen trifft man den 70-jährigen Rentner auf seiner Bank vor der Tür, wo er auf einem alten Nähmaschinenischen an Decksaufbauten bastelt. „Sommerarbeiten“ nennt er das, weil er für die Kleinteile mehr Licht braucht, als seine Werkbank bietet.

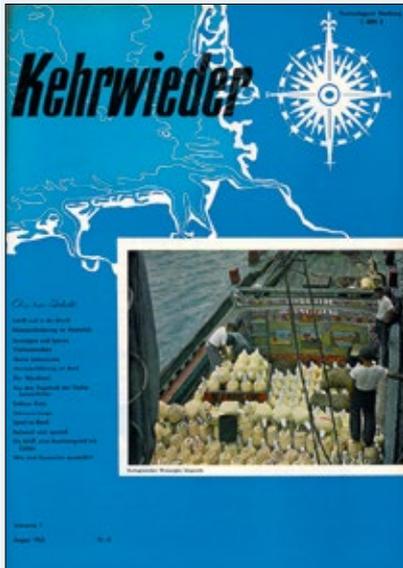
Wer möchte, kann seine Modelle auch kaufen: „In erster Linie baue ich zwar für mich, aber wer ein Schiff haben möchte, kann sich gerne melden.“ Zwischen 400 und 1300 Euro kostet ein solcher Miniaturnachbau. „Das sind hauptsächlich die Materialkosten“, erklärt er. Aufwendige Projekte wie der berühmte Wollkipper „Cutty Sark“, mit etwa 2.200 Kupferplättchen am Rumpf, konnte Kirst dank eines privaten Auftrags realisieren. „Irgendwann wiederholen sich die Schiffstypen, aber die nächste Herausforderung kommt bestimmt“, sagt er und wendet sich wieder der Takelage vor sich zu. ...



TAGESLICHT: Die Decksaufbauten werden draußen montiert.

Eisfahrt im Sommer

Im Sommer heißt es: „Eisfahrt tut not“. Der Millionenspeicher des Seewetteramtes und das moderne Ladegeschirr rücken in den Fokus. Hagap 124 bezahlt.



Aus dem Inhalt

„Eisfahrt tut not“

Kennedy in der Bundesrepublik

Was geschieht auf der Börse

Flottenumschau/Kieler Woche

Quebec am Lorenzstrom

Seewetteramt

Der Maschinist

Telegraf auf Jung

Klar bei Schmunzelauge

Religion, Philosophie, Kunst

und die Menschenführung an Bord

In unserer Sprache:

Bericht über das Abwettern eines schweren Zyklon

Die Notwendigkeit der Eisfahrt wird den Verlusten und Schäden gegenübergestellt, eine eigene Eisbrecherflotte muss her. Kennedys Deutschland-Besuch im Rahmen seiner Europareise wird hoch gelobt. Der Aktienhandel wird am Beispiel „Hagap 124 bezahlt“ erläutert. Quebec am Sankt-Lorenz Strom als Kanadas älteste Bildungsstätte wird ausführlich porträtiert. Der Weg von Millionen von Daten des Seewetterdienstes zu ihrer wissenschaftlichen Auswertung wird nachvollzogen. Winzige Elemente elektronischer Rechenarbeit und menschlicher Maßarbeit werden einander gegenübergestellt. Der Beruf des Maschinisten wird in beiden Heften vorgestellt. Die Schiffbau-Versuchsanstalt klärt die Stabilitätsfrage der Lotsversetzboote nach zwei Kenterunfällen.

Wenn das Schiff in die Werft muss: Interessen und Interessenten des notwendigen Werftaufenthalts werden beleuchtet. Ein Bericht der Bundesbank über die Vermögensbildung in der Bundesrepublik gibt Aufschluss über Vermögen und Sparen. Am Beispiel einer MacGregor-Konstruktion wird gezeigt, wie das Ladegeschirr den Erfordernissen des technischen Fortschritts und der Automation angepasst werden soll. Thekla Sumperhubers Tagebuch einer (vom Vater geschenkten) Schiffsreise nimmt breiten Raum ein. „Wir sind alle gleich“ – wirklich? Der Autor vergleicht die östlichen und westlichen Vorstellungen über die Gleichheit der Menschen in ihren Gesellschaften und kommt zu dem Ergebnis, das bleibe ein Traum.



Die ganze Ausgabe:

www.reederverband.de/vor50jahren.html

oder einfach den QR-Code scannen



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



POTPOURRI: Das Buch ist eine Mischung aus Bildband und Anekdoten, eine zuverlässig recherchierte Sammlung von „Kieler Geschichte und Geschichten“.

Die starke maritime Symbiose

In Kiel dreht sich alles und nahezu jeder um den Hafen und das Meer. Wissenschaft, Wirtschaft, Marine und Technik sowie Sport und Kultur bilden die „maritime Verbundwirtschaft“, so das Zauberwort.

Die Stadt hat Wissenschaftler, Schiffbauingenieure und Erfinder zu technischen Entwicklungen inspiriert, aber auch Künstler und andere Genies angezogen: So kam Jules Verne mit seinem Bruder Paul im Sommer 1881 auf einer Yacht die Förde besuchen. Albert Einstein wehte 1922 hingegen ein rauer politischer Wind entgegen. Die Kieler Presse drängte ihn mit seinem Vortrag über die Relativitätstheorie aus der Christian-Albrecht-Universität ins Gewerkschaftshaus ab. Sein Pazifismus und Judentum passten

ERFINDERGEIST: Das Tauchboot „Jago“ erforscht Meerespiegelschwankungen seit der letzten Eiszeit.

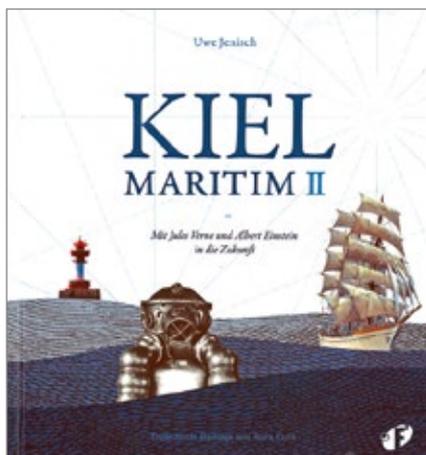


nicht ins damalige lokale Selbstbild. Dabei hat Einstein großen Anteil am Patent des Kugelkompasses der Firma Anschütz & Co.

Schwimmgürtel, das U-Boot und Freifallrettungsboote, der Flettner-Antrieb und das Piraterie- und Terrorabwehrsystem PITAS gehören hierher wie die Spalten.

Und auch das Institut für Meeresforschung hat in Schleswig-Holsteins Hauptstadt seinen Heimathafen.

Im Buch wird historisch nachvollzogen, warum Kiel, als Hansestadt zwischen Lübeck und Rotterdam, seine ideale geopolitische Lage nie mit seinem menschlichen Potenzial für größeren Wohlstand ausspielte. Der richtige wirtschaftliche Aufschwung kam erst mit dem Nord-Ostsee-Kanal, dem Ausbau der Eisenbahnlinie nach Altona und der Fährverbindung nach Dänemark. – Viele schöne Fotos!



Uwe Jenisch, Boris Culik: Kiel Maritim II. Mit Jules Verne und Albert Einstein in die Zukunft. 99 S., geb., viele s/w- und Farbfotos u. Abb. ISBN: 978-3-000-41205-9. 10,00 Euro.



VISITENKARTE: Der Band stellt in Wort und Bild eine Stadt mit maritimer Zukunft vor.

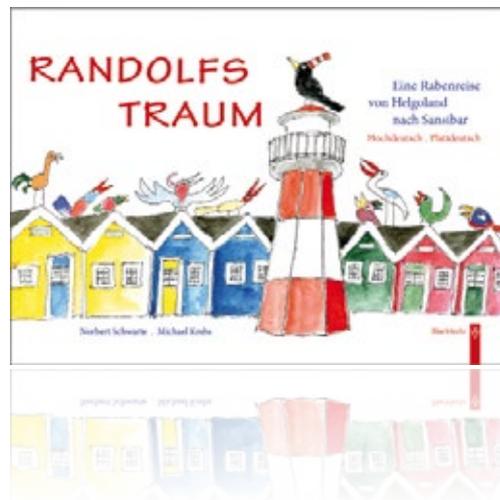
Kurascheert nach Sansibar

Mannomann! Was wäre Rabe Randolph ohne Freund Ralf?! Gemeinsam fliegen sie von Helgoland nach Sansibar. Denn Randolph will weit weg von den Schurigeleien der viel stärkeren Möwen, hin zu den Verwandten in Afrika.

Die Kräfte gehen aus, Nacht und Gewitter lehren Randolph das Fürchten bis in den letzten Federkiel. Das Grauen hat ein Ende, als er Ralf von Morgenstern trifft. Zusammen trotzen sie den Stürmen und Gefahren der Reise und befreien einen

bunten Vogelschwarm aus den Netzen eines gemeinen Fängers. Ho-ha: Die Mücke kehrt als Elefant zurück und wird, wieder zu Hause, als Held gefeiert! – Ein Glückspilz, wer sich an Oma und Opa kuscheln kann, die noch Platt schnacken und vertellen künn'n! Sehr tröstlich und erhellend in Wort und Bild.

Norbert Schwarte (Text), Michael Krebs (Ill.): Randolphs Traum. 40 S., geb., Für Kinder im Alter von 7-9, ISBN: 978-3-529-04785-5. 12,80 Euro



Von Ditzum bis Pellworm



36 Rezepte und Geschichten aus Nordseefischer's Küche hat dieses Buch zu bieten, darunter sieben aromatische Suppen.

Der Leser lernt mit dieser charmanten Lektüre außerdem zehn Boote, ihre Mannschaften und die „Butjadinger Krabbenpulanleitung“ kennen. Reichlich bebildert, sehr appetitlich und unterhaltsam geschrieben, läuft einem beim Anblick der deftigen Gerichte geradezu das Wasser im Munde zusammen.

Silke Arends: Das Nordseefischer-Kochbuch. Rezepte und Geschichten. 112 S., geb., zahlr. Farbfotos. ISBN: 978-3-7822-1072-0. 19,95 Euro

Beziehungskiste mit Leck



Die Leichtmatrosen entpuppen sich als Schwere-nöter: Vier lose „Freunde“, schippern auf einem Hausboot die Havel hinauf.

Es dauert allerdings ewig, bis das Boot in Gang kommt, denn die vier haben ihre (all)täglichen Hahnenkämpfe und den Frust darüber aufs Wasser verlagert. Sehr bald ist klar: Hier geht's ans Eingemachte und so nicht weiter.

Tom Liehr: Leichtmatrosen. Roman. 351 Seiten, Taschenbuch. ISBN: 978-3-352-00853-5. 14,99 Euro

Pelze, Zaren, Zwangsarbeit



Russland und Hamburg (ver-)handeln schon über 800 Jahre miteinander. Das Kleinod des Verlags Ellert und Richter beschreibt weit mehr als das.

Es geht um das Hin und Her der Menschen, ihre Beweggründe, ihr Glück und Unglück. Facettenreich in Wort und Bild, bringt der Autor die Details einer bewegten Vergangenheit mit zahlreichen Quellen aus Geschichte, Wirtschaft und Kultur ans Licht.

Olaf Irlenkäufer: Russland in Hamburg. 216 Seiten, gebunden. Viele Fotos und Abbildungen. ISBN: 978-3-8319-0281-1. 19,95 Euro.

ANZEIGE

Kalender

JULI/AUGUST/SEPTEMBER 2013



Foto: Prinz Wilbert

Sachsen-Anhalt will rein in den maritimen Warenstrom

Das ostdeutsche Bundesland sieht für sich Chancen als Drehscheibe im seewärtigen Handel Zentral- und Osteuropas. Als Bindeglied zum Hamburger Hafen sollen Depots, Lager und Umschlagpunkte vor allem für containerisierte Ware den Versendern und Empfängern im Osten die Vor- und Nachlauflogistik erleichtern. Zur Förderung der Logistik innerhalb der nassen Transportketten stehen dem Land Mittel aus den EU-Strukturfonds zur Verfügung. Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs und der Containerlogistik sind Thema einer Konferenz Anfang Juli in Magdeburg.

03.-05.07. MAGDEBURG

Hafenhinterland-Konferenz
www.logistik-sachsen-anhalt.de/
Hafenhinterland-Konferenz

JULI

01./02.07. LISSABON (Portugal)
Commercial Practice in Bunkering
www.petrosport.com

02.07. SINGAPUR
IHS Focus Convention
Maritime: Visibility Amidst Volatility
www.ihsapac.com

02.-05.07. LONDON (Großbritannien)
Background to Ports and Terminals Course
www.loydsmaritimeacademy.com

03.-05.07. MARSEILLE (Frankreich)
International Association of Maritime Economists Conference
<http://iame2013.org>

04.07. DUISBURG
5. Branchenforum
SchiffahrtHafenLogistik.NRW
www.vvwl.spediture.de

04./05.07. GENÈVE (Schweiz)
Laytime & Demurrage Explained
www.globaltraining.ch

11./12.07. HO CHI MINH CITY (Vietnam)
Asean Ports & Shipping
www.transportevents.com

21.-26.07. CAMBRIDGE (Großbrit.)
Seatrade Cruise Masterclass
www.seatrade-insider.com

22.-25.07. LAGOS (Nigeria)
Combating Piracy: West African Maritime Security
www.piracy-westafrica.com

22.07.-02.08. HAMBURG
International Summer School „Supply Chain & Logistics Management“
www.the-klu.org

29.-30.07. MELBOURNE (Australien)
Port & Maritime Security Conference
www.informa.com.au

AUGUST 13

08.-11.08. ROSTOCK
Hanse Sail 2013
www.hansesail.com

12.-13.08. BRISBANE (Australien)
Coaltrans Australia
www.coaltrans.com/Calendar.aspx

14.08. BREMEN
Windenergie-Agentur Stammtisch
www.wab.net

14.-18.08. WILHELMSHAVEN
34. Deutscher Seeschiffahrtstag
www.deutscher-seeschiffahrtstag.de

28./29.08. SINGAPUR
Optimising Ship & Offshore Vessel Maintenance
www.acieiu.net

SEPTEMBER 13

02.-05.09. SÃO PAULO (Brasilien)
Breakbulk South America
www.breakbulkevents.com

03.-05.09. DANZIG (Polen)
BaltExpo 2013
www.baltexpo.com.pl

04./05.09. LONDON (Großbritannien)
Maritime Salvage & Casualty Response
www.wplgroup.com

05.09. HAMBURG
German P&I Summer Lounge
www.pandi-summer-lounge.com

05./06.09. KLAIPEDA (Litauen)
Baltic Ports Organization Annual Conference
www.bpoports.com

08.-20.09. CAMBRIDGE (GB)
Anatomy of Shipping
www.seatrade-academy.com

09./10.09. HAMBURG
German Shipping: Investment, Financing and Management Strategies
www.informamaritime.com/germanshipfinance

09.-13.09. LONDON (Großbritannien)
International Shipping Week
www.londoninternationalshippingweek.com

10.09. LONDON (Großbritannien)
Marine Risk Forum 2013
www.tradewindsevents.com

10./11.09. HAMBURG
Centrum für Materialflusstechnik (CeMAT) Hafenforum
www.cemat.de

10./11.09. SINGAPUR
Global Liner Shipping Asia
www.informamaritimeevents.com

10./11.09. SINGAPUR
Salvage Law & Practice Asia
www.informamaritimeevents.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: David Pruter/
Masterfile; Svenschermer/
Dreamstime.com

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 ● ● ●
Seeschiffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder