

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

OKTOBER 2013

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

MARITIME WIRTSCHAFT

Aus Verantwortung für die Umwelt

14



ANTRIEB

Reederei AG „EMS“ lässt erstmals Fähre auf Flüssiggas-Betrieb umbauen

20

ANBINDUNG

Infrastruktur für Short Sea Shipping

34

ANSTRICH

Innovative Schiffsfarben für mehr Effizienz

52

ANZEIGE

Von effizienten Schiffen, aufwendigen Umbauten und innovativen Anstrichen



Effizienz ist ein Schlüsselwort in der maritimen Wirtschaft: Die Seeschifffahrt ist ohnehin die nachhaltigste Möglichkeit, große Gütermengen über weite Distanzen ans Ziel zu bringen: 90 Prozent der weltweiten Warenströme fließen über den Seeweg, gerade mal 2,7 Prozent beträgt der Anteil der Schifffahrt am weltweiten CO₂-Ausstoß. Doch auf dieser positiven Bilanz in Sachen Klimaschutz ruht sich die Branche nicht aus, wie die Beispiele in unserer Titelstrecke (ab S. 14) zeigen: Geringeres Fahrttempo, Innovationen beim Antrieb und intelligente Software zur Optimierung der Routenführung – die Reedereien drehen an vielen Rädchen, um ihre Schiffe noch sparsamer und umweltfreundlicher zu machen.

Ein vielversprechender Ansatz ist Flüssiggas als Treibstoff. Die Reederei AG „EMS“ lässt dafür jetzt eine ihrer Fähren aufwendig umbauen – ein spektakuläres Unterfangen, um die Emissionen auf dem Weg von und nach Borkum radikal zu senken (S. 20).

Das Drei-Liter-Schiff – gerechnet pro Passagier und Kilometer – hat Deutschlands Urlaubsreederei Nummer 1 schon. Jetzt nimmt AIDA Cruises 100 Mio. Euro in die Hand, um die Umweltbilanz ihrer Flotte noch weiter zu verbessern – von der Landstrom-Vorbereitung über Filteranlagen bis zum LNG-betriebenen schwimmenden Kleinkraftwerk im Hafen (s. S. 22).

Durch technologischen Fortschritt nachhaltiger wirtschaften: Ein wichtiger Sparringspartner für die Reedereien sind hier die Klassifikationsgesellschaften. Vor dem Hintergrund der Elefantenhochzeit von DNV und GL verstärkt der US-Anbieter ABS seine Präsenz in Deutschland – und bringt viele Ideen für mehr Effizienz ein (S. 24).

Ebenfalls einen Beitrag zum Umweltschutz leisten die Farbexperten von Hempel, die wir im Rahmen unserer Serie über maritime Ausrüster porträtieren (S. 52): Die innovativen Schiffsanstriche dienen nicht nur dem Korrosionsschutz, sondern verhindern auch den Bewuchs mit Algen, Muscheln und anderen Meeresbewohnern: je glatter der Rumpf, desto geringer der Strömungswiderstand – und desto umweltfreundlicher das Schiff.

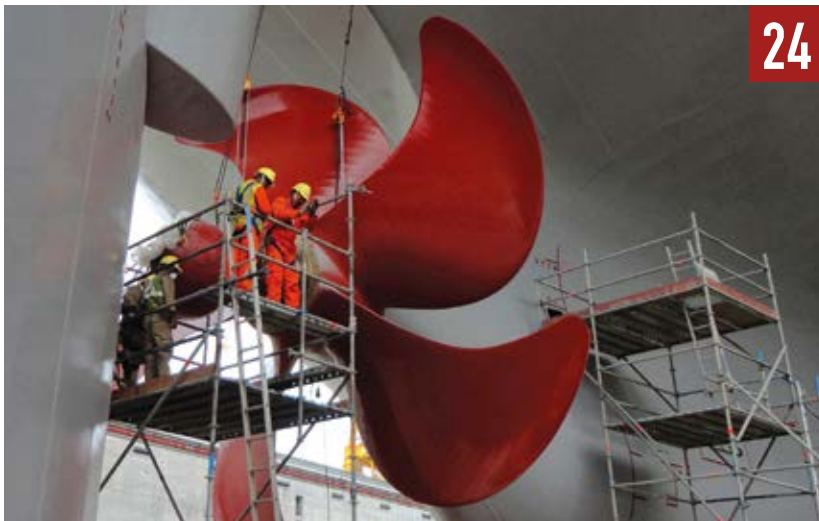
Viel Spaß beim Lesen wünscht

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 10/2013



14



24



32

... 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 MARITIMER UMWELTSCHUTZ**
Die Seeschifffahrt ist bereits das umweltfreundlichste Transportmittel – und tut eine Menge dafür, noch nachhaltiger zu werden

- 20 ANTRIEBSTECHNIK**
Premiere: Die Reederei AG „EMS“
rüstet eine Fähre auf LNG-Betrieb um

- 22 KREUZFAHRTEN**
AIDA Cruises investiert 100 Mio. Euro
in innovative Maßnahmen
zum Umweltschutz

- 24 KLASSIFIKATION**
Der US-Anbieter ABS baut sein
Engagement in Deutschland aus

- 26 INFRASTRUKTUR**
Nadelöhr der Schifffahrt: Mit einem Lotsen
unterwegs durch den Nord-Ostsee-Kanal

... LOGISTIK & FINANZEN

- 28 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- 30 SCHIFFSMANAGEMENT**
Intelligente Software hilft, Wartung und
Ersatzteilkauf effizienter zu managen

- 32 TOURISMUS**
Charme-Offensive: Stefanie Popp leitet
das InfoCenter des JadeWeserPorts

- ▶ **34 HINTERLANDANBINDUNG**
„Multimodale Zukunft“: Experten
diskutieren über Short Sea Shipping

... LOGISTIK & FINANZEN

- 36 HÄFEN**
Jubiläum in Hamburg: der 3.000.000. Feeder-Container
- 37 SCHIFFSFINANZIERUNG I**
Themen des Hansa-Forums
- 38 SCHIFFSFINANZIERUNG II**
Vorsichtiger Optimismus beim Hansa Treuhand Schifffahrts-Symposium
- 40 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 42 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

- 44 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- 46 NATURGEWALTEN**
Wie Wellen entstehen – und welche Wucht sie entfalten können
- 50 MESSEN**
Seatrade Europe: Wichtiges Event für Entscheider der Kreuzfahrtbranche
- ▶ **52 SERIE I: AUSRÜSTER**
Anspruchsvoller Anstrich: Hightech-Farben für die Schifffahrt
- 58 SERIE II**
Maritime Museen, Teil 11: das Ozeaneum in Stralsund
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Hafentaucher Antonio Cau
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	64
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	66
IMPRESSUM	62

46



52



58



Prinz-Edward-Insel

Marion-Insel



Elegante Wolkenformation

Ähnlich wie Spuren von Wind im Wüstensand zeigt sich das Wolkenbild östlich der Prinz-Edward-Inseln im südlichen Indischen Ozean, das MODIS (Moderate-resolution Imaging Spectroradiometer) an Bord des NASA-Satelliten Aqua aufgenommen hat. Die Inselgruppe liegt 1.750 km von Port Elizabeth entfernt und gehört zu Südafrika. Sie besteht aus der kleineren Prinz-Edward-Insel (ca. 45 km²) und der 19 Kilometer entfernten Marion-Insel (290 km²). Die Inseln wurden vor 350 Jahren vom holländischen Seefahrer Barend Barendszoon Lam per Zufall entdeckt und nach dessen Schiff „Maerseveen“ getauft. Allerdings bestimmte er die Position der Schildvulkan-Inseln falsch, sodass sie Anfang 1772 vom Franzosen Marc-Joseph Marion du Fresne erneut „entdeckt“ und umbenannt wurden. Seit 1948 unterhält Südafrika an der Nordostküste der Marion-Insel eine permanente Forschungs- und Wetterstation.

Foto: NASA

Hapag-Lloyd



Rolf Habben-Jansen wird Nachfolger des Mitte nächsten Jahres ausscheidenden Vorstandsvorsitzenden Michael Behrendt. Habben-Jansen (47) ist mit Wirkung zum 1. April 2014 in den Vorstand des Unternehmens berufen worden

und wird zum 1. Juli 2014 den Vorsitz übernehmen. Habben-Jansen ist ein erfolgreicher und erfahrener Manager in der Logistikbranche. Nach Stationen bei der Royal Nedlloyd Group und bei DHL wurde er 2009 CEO der Damco NV Speditionsgesellschaft in Den Haag.

Oskar Wehr



Das Dry-Bulk Geschäft der Hamburger Reederei Oskar Wehr KG GmbH & Co. verantwortet künftig **Karl L. Franz**. Als Leiter des Schüttgut-Teams ist Franz für die Befrachtung und den Betrieb der Massengutfrachter verantwort-

lich. Die Reederei verfügt derzeit über 13 Bulker, sieben davon mit 71.000 m³ („Supramax“) und sechs mit 198.000 m³ („Capesize“) Kapazität. Franz bringt jahrzehntelange Erfahrung in der Branche mit.

Nordmetall



Nico Fickinger wird Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbands Nordmetall. Fickinger, derzeit noch Geschäftsführer für Kommunikation und Grundsatzfragen bei Gesamtmetall in Berlin, übernimmt das Amt in der Hansestadt zum Jahreswechsel.

Er sei eine Idealbesetzung mit hervorragenden Kenntnissen der Metall- und Elektroindustrie, so Nordmetall-Präsident Ingo Kramer. Der 49-Jährige ist seit März 2008 beim Arbeitgeberverband Gesamtmetall in Berlin tätig. Zuvor war er Wirtschaftskorrespondent in der Berliner Parlamentsredaktion der FAZ. Fickinger hat Volkswirtschaftslehre in Heidelberg und Rom studiert und 2004 promoviert.

LISCR



Das liberianische Flaggenstaatsregister (LISCR) hat **Christian Mollitor** zum neuen Vizepräsidenten ernannt. Mollitor war schon einmal (bis 2001) bei LISCR, anschließend sammelte er Erfahrungen u.a. bei den Reedereien

Royal Caribbean und Holland America Line. Mollitor, der im Seerecht bewandert ist, soll das liberianische Register weiterentwickeln. LISCR umfasst derzeit weltweit rund 4.000 Schiffe mit mehr als 133 Mio. GT.

Wärtsilä



Neuer General Manager Service Sales bei Wärtsilä Deutschland ist **Sulai Fahimi**. Er ist für den deutschlandweiten Vertrieb von Serviceleistungen der Marine- und Kraftwerkssparte verantwortlich. Fahimi war seit

2011 als Sales Director, Cruise & Ferry, Merchant Vessel für MAN Diesel & Turbo in Nordamerika u. a. für Sales, Customer Relationship Management und Business Development verantwortlich. Zuvor arbeitete er bei MAN Diesel & Turbo SE in Augsburg als Sales Manager mit dem Fokus auf spezifische maritime Applikationen auf globaler Ebene.

JadeWeserPort



Neuer Geschäftsführer der JadeWeserPort (JWP) Realisierungsgesellschaft wird zum 1. Januar der Hafenexperte **Holger Banik**. In Personalunion wird er Chef von Niedersachsen Ports. Banik ist seit 2007 bei bremenports

und seit 2011 dort kaufmännischer Geschäftsführer. Vorrangige Aufgaben des neuen Managers seien Neuansiedlungen von Unternehmen, der Ausbau von Offshore-Basishäfen sowie die Abstimmung mit den anderen Küstenländern, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies. Der JadeWeserPort ist seit elf Monaten in Betrieb, doch mit den

Schiffsanläufen hinter den Prognosen zurück. Der bisherige Geschäftsführer Axel Kluth verlässt das Unternehmen zum Jahresende.

Zollamt Waltershof



Regierungsdirektor **Werner Trimborn** hat die Leitung des größten Zollamts in Deutschland durch das Bundesministerium der Finanzen übernommen. Jurist Trimborn, Jahrgang 1957, leitete zuletzt beim Hauptzollamt

Hamburg-Hafen das Sachgebiet B. Nun übernimmt er die Verantwortung für über 500 Zöllnerinnen und Zöllner im Herzen des Hamburger Hafens.

Taylor Wessing



SHIPPING-TEAM: Dr. Oliver Rossbach (links) und Dr. Stephan R. Göthel sind Experten für Finanzierung.

Anknüpfend an den vom Hamburger Partner Dr. Michael Baumhauer geleiteten Bereich des maritimen Anlagenbaus (Schiffbau und Offshore) hat sich die Shipping-Gruppe der Sozietät Taylor Wessing in Hamburg neu aufgestellt.

Das Team bündelt die gesamte Bandbreite der erforderlichen Expertise und berät mit den Partnern **Dr. Oliver Rossbach** und **Dr. Stephan R. Göthel** nunmehr auch in dem derzeit für die Schifffahrt besonders wichtigen Finanzierungs- und Restrukturierungsbereich.

IN EIGENER SACHE

Der VDR ist umgezogen

Seit **1. Oktober 2013** lautet die neue Adresse des Verbandes:

 **Burchardstraße 24
20095 Hamburg**

 **СООБРАЗНО
ПРАВИЛАМ ВНЕШНЕГО
СРЕДСТВА**



Foto: Engel & Gielen/VDR

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reederei*

Globale Herausforderungen erfordern weltweites Handeln

Ein deutsches Containerschiff im Hafen von Los Angeles, ein Massengutfrachter am Kap der Guten Hoffnung oder ein Gastanker auf dem Weg nach Yokohama: Das ist typisch für die deutsche Handelsflotte. Nur ein kleiner Teil ihrer Tätigkeit findet in europäischen Gewässern statt. Um diese Meeresgebiete geht es der Europäischen Kommission mit ihrem Verordnungsvorschlag, nach dem ein europäisches System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung der CO₂-Emissionsdaten von Schiffen eingeführt werden soll (Monitoring, Reporting, Verification – kurz: MRV).

Rund 80 Prozent der CO₂-Emissionen im Seeverkehr entstehen außerhalb Europas. Ist ein rein europäisches MRV-System also sinnvoll? In einem globalen Markt sind weltweite Abkommen das einzige Mittel, fairen Wettbewerb über durchgreifende Regeln für alle Marktteilnehmer zu sichern. Die herausragenden Regelwerke zur Schiffssicherheit, zu den Ausbildungsstandards des Seepersonals, zum Schutz der Meeresumwelt und zu den sozialen Rechten der Seeleute suchen in anderen Branchen ihresgleichen.

Der Kommissionsvorschlag kann als Pilotprojekt Anregung für ein internationales MRV-System sein. Keinesfalls darf aber ein europäisches Parallelsystem entstehen, das nicht automatisch an internationale Regelungen angepasst wird. Künftige internationale MRV-Regelungen für den Seeverkehr müssen garantiert und lückenlos in europäisches Recht übernommen werden.

Mit ihrer Initiative möchte die Europäische Kommission in der Schifffahrt das Bewusstsein für Energieeffizienz schärfen. Dieses Bewusstsein ist schon lange vorhanden! In den Reedereien ist es täglich gelebte Praxis, den Brennstoffverbrauch zu überwachen und den energieeffizienten Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Dazu hat nicht nur der Preisanstieg beim Schiffsbrennstoff um 300 Prozent seit 2009 beigetragen.

Die Schifffahrt arbeitet intensiv daran, CO₂-Emissionen zu senken und die Effizienz ihrer Schiffe zu steigern. Langsames Fahren auf optimierten Routen, Verbesserungen am Schiffsrumpf und innovative Schiffsanstriche sind nur einige beispielhafte Maßnahmen dafür. Ergänzend sind zum 1. Januar 2013 verpflichtende technische und betriebliche Effizienzstandards für Seeschiffe in Kraft getreten – als erste global gültige Klimaschutzvorgaben für einen Verkehrsträger überhaupt. Sie sind ein weiterer Beleg dafür, dass globale Standards in der Seeschifffahrt nicht nur wünschenswert sind, sondern auch tatsächlich erreicht werden.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



ENGAGEMENT: Die Versorgung der 284 Menschen, die mit einem offenen Fischerboot unterwegs waren, war eine Herausforderung.

MS „Buxsailor“ rettet 284 afrikanische Flüchtlinge

Unter dem Kommando des philippinischen Kapitäns Randy Mabgbuhos hat die Besatzung der „Buxsailor“ Mitte September 284 afrikanische Flüchtlinge aus Seenot gerettet.

Das von der Reederei NSB bereederte Schiff war auf dem Weg von Tripolis in Libyen nach Gioia Tauro in Italien, als es durch die Seenotleitstelle Malta im Libyschen Meer zu Position 34-29.8N,013-09.4E beordert wurde. Die „Buxsailor“ deviierte umgehend zu der etwa drei Stunden von ihrem ursprünglichen Kurs entfernten Position nördlich der libyschen Küste, um Hilfe zu leisten.

In Seenot geraten war ein offenes, kleines Fischerboot, das mit 284 Menschen, darunter 47 Frauen und 5 Kinder, vermutlich eritreischer Herkunft, besetzt war. Alle Flüchtlinge konnten an Bord der „Buxsailor“ aufgenommen werden.

Die Versorgung an Bord des modernen Containerschiffes, das im Normalfall auf 17 Personen Besatzung ausgerichtet ist, gestaltete sich schwierig. Dennoch sind alle Geretteten den Umständen entsprechend wohl auf.

Unter Begleitung von neun maltesischen Sicherheitskräften setzte die „Buxsailor“ ihre



RETTET: Das 1.600-TEU-Schiff MS „Buxsailor“.

Reise nach Gioia Tauro fort. Dank guter Vorbereitung durch die Behörden konnten die Flüchtlinge ohne Komplikationen an Land gehen, wo sie zunächst medizinisch versorgt wurden.

www.reederei-nsb.com

Fotos: NSB, Hasenpusch

„CrewStar“ fit für MLC

Mit Einführung der Maritime Labour Convention stellt Buss Data im Bereich „Maritime Software Solutions“ eine passende Modul-Lösung für die Software „CrewStar“ zur Verfügung.

„Das neue MLC Compliance-Modul erfüllt als Schiffs- und Office-Version die Erfordernisse des MLC-Systems“, so Buss-Data-Geschäftsführer Jörg Bontjer. Alle relevanten Informationen wie Wachpläne und Arbeitszeiten werden an Bord dokumentiert und ins Office synchronisiert.



Eventuelle Unregelmäßigkeiten oder die Planung unzulässiger Arbeitszeiten werden automatisch protokolliert. Das vereinfacht für die Verantwortlichen im Office die Kontrolle und gibt der Reederei eine gute Basis für Entscheidungen in Sachen Personaleinsatzplanung.

www.buss-data.de

Foto: BUSS DATA

Überblick über die Branche

Der VDR-Jahresbericht 2012 malt ein ernstes, aber nicht hoffnungsloses Bild der Branche.

Nach einem wirtschaftlich äußerst schwierigen Jahr gebe es erste Anzeichen für eine Besserung, so VDR-Präsident Behrendt. Erstmals seit mehr als 20 Jahren war die Flotte zum Jahresende geschrumpft – von 3.784 auf 3.671 Schiffe. An der Spitze stehen Containerfrachter mit 1.699 Einheiten. Die Zahl der Insolvenzen stieg ebenso wie die der Verschrottungen. Auf die Krise reagieren die Reeder verstärkt mit Kooperationen. bit.ly/15is7tw





Foto: BWI



PATENSCHAFT: Senator Frank Horch (2. v. l.) mit Dr. Martin Kröger, Hermann Ebel und Tilo Wallrabenstein (v.l.).

Stiftung stützt Standort

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch engagiert sich für die Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland.

Traditionell übernehmen Hamburger Senatorinnen und Senatoren jeweils eine einjährige Patenschaft für neu gegründete Stiftungen. Die Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland fördert die Berufsausbildung auf Schiffen, die in Deutschland registriert sind und unter deutscher oder einer anderen EU-Flagge fahren. Dadurch soll das maritime Know-how am Standort erhalten werden. Sie wurde im Dezember 2012 vom Verband Deutscher Reeder gegründet. Senator Frank Horch hat die Patenschaftsurkunde im Hamburger Rathaus an Hermann Ebel, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stiftung, sowie die Geschäftsführer der Verwaltungsgesellschaft der Stiftung, Tilo Wallrabenstein und Dr. Martin Kröger, übergeben.

Der Senator zeigte sich vom Stiftungszweck begeistert: „Gut ausgebildete Fachkräfte sind für die Zukunftssicherung jeder Branche von ungemeiner Bedeutung. Mit der Stiftung übernehmen die Reeder Verantwortung dafür, dass das Know-how ihrer Branche am Standort Deutschland erhalten bleibt und sich zukunftsfähig entwickeln kann. Hamburg ist gern Heimathafen dieser neuen Stiftung!“ Das Stiften hat in Deutschlands Stiftungshauptstadt Hamburg eine lange und vorbildlich gelebte Tradition.

www.stiftung-schiffahrtsstandort.de

„Antwerpen Express“ in Hamburg

13.167-TEU-Schiff besuchte Ende August erstmals seinen Heimathafen.

Die 366 Meter lange „Antwerpen Express“ ist das siebte von zehn neuen Schiffen, die Hapag-Lloyd bei Hyundai Heavy Industries in Korea bestellt hat.

Unterdessen hat die Hapag-Lloyd AG bei institutionellen Anlegern erfolgreich eine

Anleihe mit einem Volumen von 250 Mio. Euro platziert. Die Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren hat einen Kupon von 7,75 Prozent p.a. und war mehrfach überzeichnet. Der Ausgabekurs lag bei 100 Prozent. Die Einnahmen werden u.a. für die Refinanzierung bestehender Finanzverbindlichkeiten verwendet. www.hlag.com

Foto: Hasenpusch



DIMENSION: Die effiziente „Antwerpen Express“ kann über 13.000 TEU laden.

RWE plant ohne eigene Errichterschiffe

Der Energiekonzern will seine Kranschiffe „Friedrich Ernestine“ und „Victoria Mathias“ loswerden.

Nur ein Jahr nach Indienststellung ist die Veräußerung der für 200 Mio. Euro bei der Daewoo-Werft für die Konzern-Tochter RWE Innogy gebauten Spezialschiffe geplant. Derzeit ist die „F.E.“ mit dem Bau eines Windparks vor der nordwalisischen Küste beschäftigt, ihr

Schwesterschiff „V.M.“ baut beim Windpark „Nordsee Ost“ nördlich von Helgoland mit. www.rwe.de

Foto: Tivabuzku1234



ANZEIGE



Foto: DNVGL

Fusion von DNV und GL perfekt

FÜHRUNGSTEAM: Manager Thomas Vogth-Eriksen, Erik van der Noordaa, Henrik O. Madsen, Remi Eriksen (alle DNV GL) und der Vertreter des Minderheitseigentümers Maryland, Hinrich Stahl (v.l.n.r.).

Neun Monate nach der Verkündung der Fusion hat der neue Prüfkonzern DNV GL Group seine Arbeit aufgenommen.

Die erforderlichen Genehmigungen durch fünf Kartellbehörden seien ohne zusätzliche Auflagen erteilt worden, so der Chef des fusionierten Unternehmens, Henrik O. Madsen.

Der Konzern ist aus dem Zusammenschluss der norwegischen Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas (DNV) und des

Germanischen Lloyd (GL) hervorgegangen. Es beschäftigt bei einem Jahresumsatz von 2,5 Mrd. Euro rund 17.000 Mitarbeiter. Durch die Fusion entsteht das weltweit drittgrößte Unternehmen in der Prüf- und Zertifizierungsbranche. Madsen erklärte, die Fusion schaffe eine starke Grundlage für weiteres Wachstum. Bei der Schiffsklassifikation ist das Unternehmen mit rund 13.000 betreuten Schiffen Marktführer. Stark sind auch die Segmente

Öl & Gas und Windenergie. Die Zentrale des neuen Konzerns ist in Norwegen. DNV hat mit knapp zwei Dritteln der Anteile die Mehrheit am neuen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Schifffahrtssparte mit weltweit rund 6.000 Mitarbeitern wird in Hamburg angesiedelt. Die bisherigen GL-Eigentümer Günter und Daniela Herz (Maryland) bleiben mit gut einem Drittel an dem neuen Unternehmen beteiligt. www.gl-group.com / www.dnv.com

KLU: 40 Mio. von Kühne



ÜBERGABE: Klaus-Michael Kühne (2. v. l.) mit Bürgermeister Olaf Scholz (2. v. r.).

Foto: KLU

Klaus-Michael Kühne, Präsident des Stiftungsrates der Kühne-Stiftung, wird in den nächsten fünf Jahren die nach ihm benannte Kühne Logistics University mit 40 Mio.-Euro fördern.

Das gab Kühne während der Eröffnung des neuen Universitätsgebäudes in der HafenCity bekannt. Kühne überreichte dem neuen Hausherrn, KLU-Präsident Prof. Thomas Strothotte, symbolisch den Schlüssel für das Gebäude. An der englischsprachigen KLU studieren derzeit 140 Studenten, geplant ist ein Ausbau auf 400 bis 450 Studenten. Die Universität bietet u.a. Masterprogramme in Global Logistics und Management an. www.the-klu.org

OPDR: 100 Jahre Kanaren-Liniendienst

Alles begann mit Bananen: Im Jahr 1913 nahm das Short Sea Shipping-Unternehmen Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) einen regelmäßigen Liniendienst zwischen den Kanarischen Inseln und Nordeuropa in Betrieb.

Was einst als reiner Exportverkehr von Bananen nach Nordeuropa begann, ist heute zur Lebensader von 2 Mio. Kanaren und über 10 Mio. Inseltouristen pro Jahr geworden. Als Anfang des 20. Jahrhunderts Bananen bei nordeuropäischen Konsumenten immer gefragter wurden, führte die OPDR ihren sogenannten „Fruchtdienst“ zwischen den Kanarischen In-

seln und Nordeuropa ein. 1913 baute die OPDR zwei sogenannte „Fruchtdampfer“, die eigens für diesen Dienst ausgelegt waren.

Heute ist die OPDR das größte Logistikunternehmen auf den Kanarischen Inseln und bietet bis zu vier wöchentliche Hafenanläufe in Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife sowie Arrecife (Lanzarote). „Unsere Schiffe benötigen von Felixstowe nach Santa Cruz de Tenerife nur fünf Transittage. Das ist die schnellste Verbindung von Nordeuropa zu den Kanarischen Inseln im gesamten Markt“, sagt OPDR-Chef Till Ole Barrelet. www.opdr.de



INSELVERKEHR: OPDR-Schiffe wie die „Las Palmas“ versorgen die Kanaren.

Foto: OPDR

Stipendium für Top-Mechaniker

Die Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg hat dem besten deutschen Schiffsmechaniker-Auszubildenden des Abschlussjahrgangs 2012 ein mit 5.000 Euro dotiertes Stipendium verliehen.

Preisträger Sören Degenhard hat seine Ausbildung zum Schiffsmechaniker bei der Reederei Rambow absolviert und fährt bei E.R. Schifffahrt auf Containerschiffen. Seit September studiert er Schiffsbetriebstechnik in Flensburg. www.stiftung-seemannsschule.de

STIPENDIAT: Sören Degenhard möchte nicht Kapitän, sondern Chief werden.



Foto: Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg

Landstrom für Hamburgs Kreuzfahrer

Der Hamburger Senat hat die alternative Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen beschlossen.

Am Kreuzfahrtterminal Altona soll eine Landstromanlage entstehen, am Terminal in der Hafencity die erforderliche Infrastruktur für die Stromversorgung mit privaten „Power-Bargen“, wie sie etwa AIDA Cruises einsetzen will (s. S. 22). Zur

Finanzierung sind laut Senat 8,85 Mio. Euro notwendig. Zusätzlich übernimmt die Stadt bis zu 24.000 Euro jährlich an fixen Betriebskosten. Langfristig sollen sich die Maßnahmen jedoch selbst tragen. Die Infrastruktur für die Versorgung mit „Power-Bargen“ soll bis Sommer 2014 fertiggestellt sein, die Landstromanlage in Altona bis Sommer 2015. www.hamburg.de/bwvi



Foto: HCCDr.Behn

REISEZIEL: Eine saubere Energieversorgung der Luxusliner ist gut für Umwelt und Hafenbewohner.

ANZEIGE



Klares Wasser,

Die Schifffahrt zählt traditionell zu den umweltfreundlichsten Transportformen. Ein umfangreiches Regelwerk definiert hohe ökologische Auflagen, und die Branche arbeitet weiter mit Hochdruck an Innovationen für noch mehr Nachhaltigkeit. Text: Hanns-Stefan Grosch

Der Umweltschutz auf See feiert in diesem Jahr gleich doppeltes Jubiläum: Vor 40 Jahren, am 2. November 1973, wurde die „International Convention for the Prevention of Pollution from Ships“ (MARPOL) bei der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO angenommen. Nach einer Serie von Tankerunfällen wurde MARPOL 1978 durch ein Protokoll ergänzt. Das wiederum trat dann zusam-

men mit der Konvention am 2. Oktober 1983 – also vor genau 30 Jahren – in Kraft.

Seitdem ist viel passiert: In weiteren fünf Anlagen hat die IMO ihre Regularien kontinuierlich erweitert und verfeinert – zuletzt wurden in der Anlage VI Grenzwerte für die Luftverschmutzung festgelegt.

Die Schifffahrt spielt in Sachen Umweltschutz traditionell eine Vorreiterrolle

unter den Verkehrsträgern: So ist es der IMO 2011 gelungen, das erste international gültige Abkommen zur CO₂-Emissionsminderung zu verabschieden. Die Ergänzung zu MARPOL Anlage VI sieht verbindliche Mindestanforderungen an die Schiffseffizienz vor. Sie ist Anfang 2013 in Kraft getreten und erfasst 72 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen aus der Schifffahrt. Ihre konsequente Umsetzung senkt

Foto: Deyanggeorgiev | Dreamstime.com

MARPOL – Meilensteine für den Meeresumweltschutz

ANLAGE I: Verschmutzung durch Öl (1983 in Kraft getreten). Regelt neben baulichen Vorschriften, unter welchen strengen Voraussetzungen kleinste Ölmengen eingeleitet werden dürfen. Um die Beachtung der Bestimmungen sicherzustellen, sind entspre-

chende technische Einrichtungen an Bord vorgeschrieben.

ANLAGE II: Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe (1987). Betrifft den Transport von schädlichen flüssigen Stoffen, die als Massengut befördert

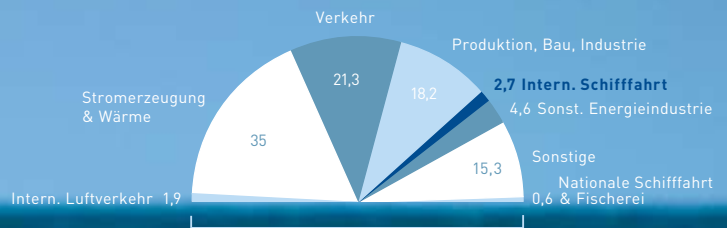
werden, d.h. unter anderem auch Ladungsrückstände aus Chemikaliertankern. Auch hier ein grundsätzliches Einleitverbot mit definierten Ausnahmen.

ANLAGE III: Verschmutzung durch Schadstoffe in verpackter Form

(1992). Regelt, wie Schadstoffe in verpackter Form befördert werden dürfen. National sind diese Vorschriften durch die Gefahrgutverordnung See umgesetzt. (z.B. gefährliche Güter in Containern).

ANLAGE IV: Verschmutzung durch Schiffsabwasser (2003). Das Einleiten von Schiffsabwasser ist

reine Luft



KLEINER CO₂-FUSSABDRUCK:
Trotz enormer Transportmengen und -distanzen: Die Schifffahrt verursacht nur 2,7 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen.

Quelle: IMO

die Emissionen bis 2020 um über 151 Millionen Tonnen CO₂ – ein Minus von 14 Prozent gegenüber dem Status quo.

Die neuen Instrumente sind der Energy Efficiency Design Index (EEDI) für Neubauten und der Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) für alle Schiffe, also auch die der Fahrenden Flotte. Der EEDI, der Benchmarks für bestimmte Schiffstypen festlegt, soll alle fünf Jahre an neue technologische Entwicklungen angepasst werden. Im Klartext: Die

zu erreichenden Ziele werden immer ambitionierter.

Der SEEMP verlangt von den Reedereien einen effizienten Einsatz ihrer Schiffe und sieht etwa entsprechende Monitoring-Systeme vor. Um die Performance zu verbessern, sind eine Optimierung der Routenplanung, häufigere Reinigung der Propeller oder auch eine verbesserte Abwärmenutzung denkbar. In Zusammenarbeit mit der World Maritime University hat die IMO Modelle entwickelt, die den

Reedereien Aufschluss über den Status ihrer Flotte geben.

Klimaschonender Transport

In Sachen CO₂ kann sich die Bilanz der internationalen Seeschifffahrt ohnehin schon sehen lassen. Die Schifffahrt als unverzichtbares Bindeglied für internationale Arbeitsteilung und Warentransport ist zugleich der energieeffizienteste Verkehrsträger: Er bewältigt 90 Prozent des Weltgütertransports und verursacht nur ca. 2,7 →

verboten. Ausnahmen: Das Schiff verfügt über eine Anlage zur Behandlung von Abwasser, oder die Einleitung erfolgt aus einem Abwasser-Sammeltank mehr als zwölf Seemeilen von der Küste entfernt.

ANLAGE V: Verschmutzungen durch Schiffsmüll (1988). Die Entsorgung

jeglicher Kunststoffgegenstände ins Meer ist verboten. Die Entsorgung von schwimmfähigen Verpackungs- und Staumaterialien, die nicht aus Kunststoff sind, ist ab einer Entfernung von mindestens 25 Seemeilen zur Küste erlaubt. Ab zwölf Seemeilen dürfen Lebensmittelabfälle sowie Papier, Lum-

pen, Glas, Metall etc. abgegeben werden.

ANLAGE VI: Luftverschmutzung (2005). Legt Grenzwerte für Stick- und Schwefeloxide fest, enthält Regelungen für ECAs (Emission Control Areas) und die Qualitätskontrolle von Kraftstoffen. Seit 2013: EEDI (Designvorgaben für

Neubauten) und SEEMP (Energieeffizienz im Betrieb).

Ein Schiff, dessen Flaggenstaat MARPOL nicht ratifiziert hat, kann sich auf diese Nichtratifizierung nicht berufen: MARPOL hat universelle Geltung erlangt, d. h., es muss von allen Schiffen weltweit eingehalten werden.

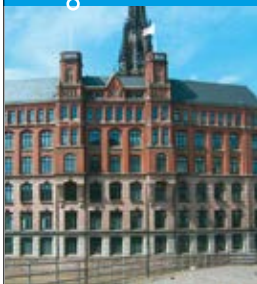


Aktiv in Sachen Umwelt: Eine Auswahl von Projekten deutscher Reedereien

MANAGEMENT: Schon 1997 hat die Reederei Laeisz ihr Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 zertifizieren lassen und war damit Vorbild für die Branche.

ANTRIEB: Die Fährreederei WDR darf sich wegen der effizienten Antriebstechnik ihrer Schiffe „Uthlande“ und „Schleswig-Holstein“ mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ schmücken.

NACHRÜSTUNG: Die Kreuzfahrt-Reederei AIDA Cruises investiert 100 Mio. Euro in Umweltschutzmaßnahmen – sogar für das Management ihres Autofuhrparks wurden die Rostocker jüngst ausgezeichnet (s. S. 22).



RECYCLING: Das Containerschiff „E.R. Los Angeles“ der Reederei E.R. Schifffahrt erfüllte weltweit als erstes Schiff die künftigen Auflagen der IMO zum umweltgerechten Schiffsrecycling. Gemeinsam mit dem Germanischen Lloyd wurde ein Pilotprojekt aufgesetzt. Das Ziel: die Erstellung einer Schadstoffliste (Inventory of Hazardous Materials). Die Liste erfasst potenziell umweltgefährdende Stoffe, die im Schiff verbaut sind bzw. als Bestandteil der Ausrüstung definiert werden.

KATALYSATOR: Der Kollmarer Reeder Rörd Braren hat – auch auf Wunsch umweltbewusster Transportkunden – mehrere seiner Schiffe mit einem SCR-Katalysator ausgerüstet. Bis zu 90 Prozent der bei Maschinenbetrieb entstehenden Stickoxide im Abgas lassen sich damit unschädlich machen. Dafür wurde die Reederei in Brüssel mit dem „Clean Marine Award“, dem Umwelt-Oscar der EU ausgezeichnet.

RUMPFDESIGN: Für mehrere Neubauten der 9.000-TEU-Klasse hat die Schulte Group im Rahmen einer Designprüfung die Rumpfform optimieren lassen. Dadurch kann eine kleinere Hauptmaschine eingesetzt werden. So lässt sich der Kraftstoffverbrauch um über zehn Prozent senken, täglich werden 90 Tonnen weniger CO₂ ausgestoßen.



→ Prozent der globalen CO₂-Emissionen. Trotz der guten Bilanz legt die Branche die Hände nicht in den Schoß: „Die deutschen Reeder sind Vorreiter in puncto Nachhaltigkeit“, sagt Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR). „Überall, wo es wirtschaftlich vertretbar und technisch umsetzbar ist, verbessern wir die Umwelt- und Klimabilanz der Schifffahrt.“

Neben strikteren internationalen Vorgaben und der gelebten moralischen Verpflichtung gibt es dafür zwei wirtschaftliche Motive. Die Kosten für Brenn-

stoff haben sich seit Anfang 2009 mehr als verdreifacht: Jede Maßnahme, die die Effizienz verbessert, senkt den Brennstoffverbrauch und macht den Transport wirtschaftlicher. Mehr als ein Nebeneffekt: Gleichzeitig nehmen auch die Schadstoffemissionen ab.

Gezielte Verbesserung

Immer mehr Auftraggeber verlangen für den Transport ihrer Waren ein Höchstmaß an Effizienz, um den Carbon Footprint der Produkte möglichst klein zu halten. Wer hier vorne mitspielt, ist ein gefragter Lo-

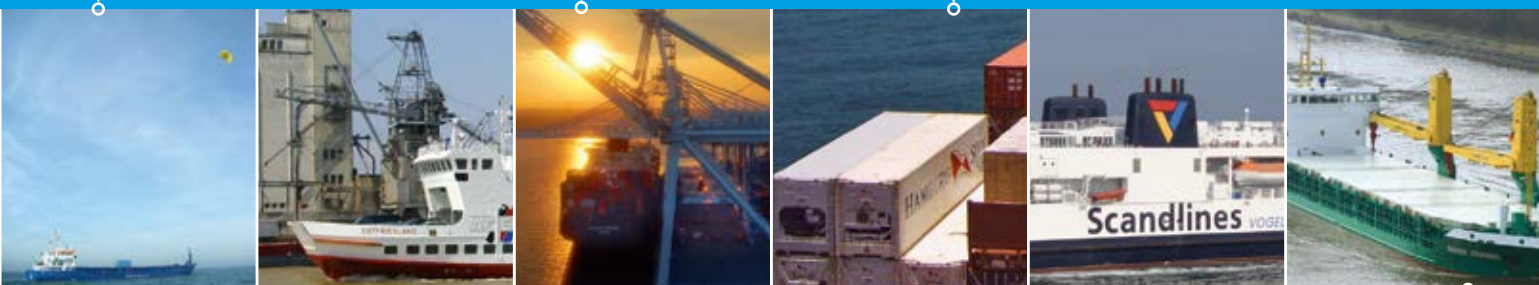
gistikpartner. Die Maßnahmen, die deutsche Reeder in den letzten Jahren für eine höhere Energieeffizienz umgesetzt haben, sind vielfältig:

- Slow Steaming, also geringeres Fahrttempo, spart bis zu 50 Prozent CO₂ – sowie Schwefel- und Stickstoffemissionen;
- Innovationen bei Motortechnik, Schiffschraube oder Rumpffdesign senken den Treibstoffverbrauch;
- intelligente IT-Systeme und Software reduzieren zum Beispiel den Energiebedarf von Kühlcontainern oder optimieren die Routenführung;

WINDANTRIEB: Die Harener Reederei Wessels setzt bei einigen ihrer Feeder-schiffe auf die Unterstützung von Segeln („Sky-Sails“) – das senkt den Brennstoffverbrauch. Für das innovative „E-Ship 1“, das für den Windkraftanlagenhersteller Enercon im Einsatz ist, hat Wessels das technische Management übernommen. Das Schiff nutzt vier windgetriebene Flettner-Rotoren als zusätzliche Antriebsquelle.

LANDSTROM: Die Linienreederei Hapag-Lloyd hat bereits etliche ihrer Containerfrachter mit Landstromanschlüssen ausgerüstet. So müssen während der Liegezeiten etwa in US-Häfen keine Hilfsdiesel mehr laufen.

KOMPRESSOREN: Die Reederei Hamburg Süd spart bei Kühlcontainern auf seinen neuen Schiffen 20 Prozent Energie. Möglich machen dies die effizienten Kühlanlagen, die mit leistungsgeregelten Kompressoren und intelligent gesteuerten Lüftermotoren arbeiten. Die beste Effizienz bei optimaler Temperaturregelung bieten hier die drehzahlgeregelten Inverterkompressoren. Der Unterschied zur bisher üblichen Technik: Konventionelle Anlagen produzieren immer 100 Prozent Kälteleistung und verschwenden so im Teillastbereich Energie.



LNG: Die Reederei AG „EMS“ lässt ihre Auto- und Passagierfähre „Ostfriesland“ auf flüssiges Erdgas als Brennstoff umrüsten (s. S. 20).

SCRUBBER: Insgesamt sechs Millionen Euro investiert die Reederei Scandlines in die Umrüstung ihres ersten Hybrid-Schiffes „Prinzesse Benedikte“. Dazu gehört auch ein Abgaswäscher, ein sogenannter Scrubber. „Er wird im Schornstein installiert und wäscht im Prinzip den Schwefel raus, indem das Abgas durch Sprühnebel geleitet wird“, erklärt der Technikchef Claus Nikolajsen. Er soll helfen, den Schwefelausstoß der Fähre auf die ab 2015 geforderten 0,1 Prozent zu senken. Verläuft der Test erfolgreich, sollen drei weitere Schiffe der Vogelfluglinie folgen. In der Schublade hat die Reederei Pläne für eine Null-Emissions-Fähre – doch die würden nur Realität, wenn die Fehmarnbeltquerung um zehn Jahre verschoben wird.

NACHHALTIGKEIT: Die Bremer Reederei E&B ist Mitglied der „partnerschaft umwelt unternehmen“ und wurde für ihr Engagement mehrfach ausgezeichnet – u.a. wurden zwischen 2004 und 2010 drei Schiffe mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ zertifiziert.

- schadstofffreie Lacke schützen die Meeresumwelt;
- Inventories of Hazardous Materials listen alle im Schiff verbauten Stoffe auf, sodass beim Recycling eine Gefährdung der Umwelt und der Gesundheit der Arbeitskräfte ausgeschlossen ist.

Eine aktuelle Studie des Beratungsunternehmens PwC bestätigt den Trend: Nahezu alle Reeder (97 Prozent) gehen davon aus, dass sich die Umweltauflagen für die maritime Wirtschaft weiter verschärfen werden. Rund 80 Prozent der befragten Unternehmen legen – unabhängig von der Unterneh-

mensgröße – schon heute bei der Ausrüstung der Schiffe ganz besonderen Wert auf umweltfreundliche Materialien (z.B. Isoliermaterial, Farbe). 63 Prozent beabsichtigen sogar, ihre Flotte baulich nachzurüsten, um den strengeren Regularien zu genügen. Vier von fünf der umsatzstarken Unternehmen tun dies bereits und haben weitere gezielte umwelt- und ressourcenschonende Maßnahmen getroffen (Kasten oben).

Problematische Auflagen

Schon jetzt zeigen viele Unternehmen mit konkreten Beispielen, was beim Umwelt-

schutz möglich ist. Allerdings sind die Reedereien durch immer strengere Regularien auch mit Verpflichtungen konfrontiert, die nicht immer zu Ende gedacht und für viele nur schwer zu schultern sind. Das gilt etwa fürs Thema Ballastwasser (Kasten S. 17). Schwierigkeiten machen der Branche aber auch die strengeren Grenzwerte, die ab 2015 in den ECA-Zonen Nord- und Ostsee gelten. Dann sind nur noch 0,1 Prozent Schwefelanteil im Treibstoff erlaubt.

Alternativen zum extrem kostspieligen schwefelarmen Bunker fehlen. Die Reinigung der Abgase durch Scrubber läuft →



Ballastwasser: Unklare Lage

Das internationale Ballastwasser-Übereinkommen wurde **2004 auf Initiative der IMO verabschiedet**. Bis 2016 muss jedes Schiff ein Ballastwasser-Management einführen und auf unkontrollierten Wasseraustausch verzichten. Deutschland hat das Abkommen im Juni 2013 ratifiziert. Es tritt in Kraft, wenn Flaggenstaaten mit insgesamt **mindestens 35 Prozent der Welttonnage** unterschrieben haben – zuletzt waren es nur gut 30 Prozent.

Die Grenzwerte für die Dichte fremder Organismen im

Ballastwasser sind streng: In einem Kubikmeter dürfen nicht mehr als zehn lebende Organismen sein, die größer als 0,05 mm sind. Und **in einem Milliliter dürfen nur neun Winzlinge** der Größenordnung 0,01 bis 0,05 mm leben. „Diese Werte sollen gestaffelt nach Baujahr und Größe **bis spätestens 2019 für alle Schiffe** eingeführt werden und sind nur mit Behandlungssystemen zu erreichen“, sagt Dr. Kai Trümpler, beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) für die Zulassung solcher Anlagen zu-



Foto: Hasenpusch

ständig. Technisch ist die Umsetzung des IMO-Abkommens unproblematisch – allerdings fehlen ausreichend betriebliche Erfahrungen. Angesichts der Schifffahrtskrise **zögern einige Flaggenstaaten mit der Ratifizierung** – denn eine Umsetzung ist für die Reeder teuer.

Die Kosten variieren stark mit der Schiffsgröße bezie-

hungsweise der Durchflussrate des Wassers. **Nachrüstungen sind teurer als Installationen in einem Neubau**. Das BSH geht davon aus, dass ein großer Teil der Behandlungsanlagen für 500.000 bis zwei Mio. Euro angeschafft und eingebaut werden kann. Die internationale Reederorganisation ICS kalkuliert mit Beträgen **zwischen einer und fünf Mio. Dollar** und empfiehlt deshalb eine Modifikation des Abkommens – gerade für ältere Schiffe seien das Investitionen, die sich **kaum wirtschaftlich darstellen** ließen.

→ erst in wenigen Pilotprojekten – ist aber noch keine serienreife Technologie. Für Nachrüstungen in Millionenhöhe stellen die Banken derzeit ohnehin kein Geld bereit. „Es droht eine Verlagerung des Seetransports auf die Straße“, warnt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Ohne ein wirksames Förderkonzept der Bundesregierung, das auch von den europäischen Institutionen mitgetragen wird, ist der Seeverkehr besonders in der Ostsee ernsthaft gefährdet.“

Eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative könnte langfristig der Einsatz von LNG als Schiffsbrennstoff sein. Immer mehr Reedereien rüsten ihre Neubauten mit Dual-Fuel-Maschinen aus, die auch mit LNG betrieben werden können. Neue Designs für unterschiedlichste Schiffstypen zeigen, wie ein Einbau von Gastanks ohne größere Verluste an Lade-

kapazität funktionieren kann. Doch die anspruchsvolle Technik macht die Schiffe deutlich teurer. Größtes Manko ist aber die unzureichende Infrastruktur: „Schifffahrtsunternehmen können erst dann auf LNG setzen, wenn die wichtigen Häfen weltweit über die nötigen Bunkereinrichtungen verfügen – in Hongkong genauso wie in Shenzhen, Los Angeles und Hamburg“, sagt VDR-Präsident Behrendt. Hier sei die Politik gefragt – und zwar auf internationaler Ebene

Geförderte Infrastruktur

Immerhin: Zumindest etliche europäische Häfen scheinen beim Thema LNG Gas zu geben. Die EU fördert das Engagement mit Mitteln aus dem EU-Infrastrukturfonds (Connecting Europe Facility). EU-Verkehrskommissar Siim Kallas ist deshalb zuversichtlich, „dass wir in einigen Jahren

ein flächendeckendes europäisches LNG-Tankstellennetz für Schiffe haben werden – für Verkehre, die sich auf Nord- und Ostsee beschränken, wäre das ein wichtiger Schritt.“

Schritt für Schritt geht es voran mit dem maritimen Umweltschutz. Das erreichte Niveau ist hoch – auch weil die internationalen Standards, an denen die Branche tatkräftig mitwirkt, immer strikter werden. „Mit strengeren Vorschriften haben wir kein Problem, wenn sie weltweit und für alle Akteure gelten“, sagt VDR-Präsident Behrendt. Würde aber nur eine Gruppe oder Region mit zusätzlichen Kosten belastet, ließen sich die notwendigen Investitionen in die Umwelttechnik nicht finanzieren. Die Kunden würden auf andere Transportmittel ausweichen. Das wäre misslich: Denn große Mengen über große Strecken transportieren – das kann niemand umweltfreundlicher als die Seeschifffahrt.

Foto: AG-Photoproductions | Dreamstime.com



CONTAINERRIESE:
Seeschiffe sind das klimafreundlichste Transportmittel.

ANZEIGE

Beispielhaftes Projekt

Ein Meilenstein für die Schifffahrt: Die AG „EMS“ setzt als erste deutsche Reederei auf LNG-Technik und hat erstmals in Europa den entsprechenden Umbau einer Fähre in Auftrag gegeben.

Nach mehrmonatiger intensiver Vorbereitung hat die Aktiengesellschaft „EMS“ im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung den Auftrag zum Umbau ihres Fährschiffes MS „Ostfriesland“ vergeben. Den Zuschlag erhielt die Brenn- und Verformtechnik Bremen GmbH (kurz BVT). Der Umbau umfasst die Umrüstung der Auto- und Passagierfähre MS „Ostfriesland“ auf flüssiges Erdgas (LNG) als Brennstoff und eine Verlängerung des Schiffes durch Neubau eines kompletten Achterschiffes. Das Fährschiff wird im ganzjährigen Linienverkehr zwischen Emden und Borkum eingesetzt.

Neubau des Achterschiffs

„Die BVT überzeugte uns durch ihr unerwartetes Konzept, ein komplett neues Achterschiff zu bauen“, sagt Dr. Bernhard Brons, Vorstand der AG „EMS“. Bereits seit zwei Jahren beschäftigt sich die Reederei intensiv mit dem Einsatz von LNG zum Antrieb ihrer Fähren – u.a. im Projekt Maritime Technologien und Innovationen – Modellregion Deutschland/Niederlande (MariTIM). Um Raum für die neue Antriebstechnik zu schaffen, hat sich BVT für

einen Neubau des Achterschiffes entschieden: „So können wir den Anforderungen der Technik besser entsprechen, da der spezielle Tank eben auch einen besonderen Platzbedarf hat“, so Geschäftsführer Thorsten Rönner.

Das Konzept sieht vor, den Stahl-schiffbau des neuen Achterschiffes auf der Werft in Bremen-Vegesack zu bauen und später in Bremerhaven den Zusammenbau von vorhandenem Schiff und neuem Achterschiff vorzunehmen.

Durch die Umrüstung der Fähre auf LNG wird die Umweltbelastung auf ein Minimum reduziert. „Wir gehen von einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 20 Prozent aus, Stick- und Schwefeloxide werden um mehr als 90 Prozent reduziert, und Feinstaub wird komplett entfallen“, so Brons. Die verbesserte Umweltbilanz ist eine gute Nachricht für das Einsatzgebiet der Fähre im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, das von der UNESCO als Weltnaturerbe ausgezeichnet wurde.

PLANUNG: Der Querschnitt zeigt, wo in der um 15 Meter verlängerten „Ostfriesland“ die neue Antriebstechnik untergebracht wird.





STATUS QUO: Die „Ostfriesland“ verbindet die Nordseeinsel Borkum mit dem Festland – derzeit noch mit konventionellem Antrieb.

Das innovative Konzept beschränkt die Wertzeit der Fähre „Ostfriesland“ auf ein Minimum, sodass sie schnellstmöglich wieder im Verkehr von und nach Borkum eingesetzt werden kann. „So haben wir einen größeren Zeitpuffer, um die neue Antriebstechnik zu erproben“, sagt Brons. In die Konstruktionsphase sind neben Vertretern der Reederei auch Fachleute des GL und der BG Verkehr eingebunden, um die Anforderungen von Klasse und Flaggenstaat zu berücksichtigen.

Das völlig neue Maschinenkonzept basiert auf einem Diesel/Gas-Elektrischen (Dual Fuel)-Antrieb von Wärtsilä mit 360° drehbaren elektrischen Pods von Schottel. Die zwei Doppel-Propelleranlagen gewährleisten ein Höchstmaß an Manövrierfähigkeit. „Wir setzen damit neue Maßstäbe in Sachen Umweltfreundlichkeit“, sagt Claus Hirsch, Technischer Inspektor der AG „EMS“. „Die Grenzwerte, die ab 2015 gelten, werden deutlich unterschritten, der Blaue Engel als Gütezeichen ist uns sicher“,

so Hirsch. Ein weiterer großer Vorteil sei die Verringerung des Energiebedarfes bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung: „Wir gehen von einer Reduktion der Fahrzeit von mehr als 10 Prozent aus – und das bei weniger Verbrauch“, erklärt Hirsch.

Lohnende Investition

Das Achterschiff wird durch den Umbau 15 Meter länger. Dadurch gewinnt die Reederei zusätzliche Ladedeckskapazität von mehr als 20 Prozent. Auch unter Deck gewinnt man Raum, das größte Plus gibt es jedoch auf dem Oberdeck: „Wir haben künftig 75 Prozent mehr Plätze auf dem Sonnendeck, sodass unsere Gäste ihren Urlaub bereits an Bord mit dem Geruch der Nordsee beginnen“, sagt Brons. Investiert werden rund 13 Mio. Euro, der größte Teil davon für die LNG-Technik.

Der Bau der Sektionen soll Mitte Januar 2014 abgeschlossen sein, im April folgt die Dockung. Die Auslieferung des Neu-Umbaus ist für Juni 2014 geplant. Dann wird MS „Ostfriesland“ als erstes mit LNG angetriebenes Seeschiff den täglichen Versorgungsverkehr zur Insel Borkum wieder aufnehmen. ■



Fakten zur „Ostfriesland“

Typ:	Auto- und Personenfähre	Tiefgang:	2,56 m
Baujahr:	1985	Geschwindigkeit:	15,5 kn
Werft:	Martin Janssen GmbH & Co. KG Schiffswerft Leer	Maschinenleistung:	2 x 1.300 PS (2 x 960 kW)
BRZ:	1.860	Passagiere (max.):	1.200
Länge:	78,70 m	Fahrtgebiet:	Emsrevier in der beschränkten Auslandsfahrt
Breite:	12,60 m		



Fotos: AG „EMS“

PROJEKTTEAM: Experten von GL, AG „EMS“, Wärtsilä, BVT und dem Maritimen Kompetenzzentrum Leer.



100 Millionen für die Umwelt

Die Neubauten von AIDA Cruises setzen Maßstäbe in Sachen Umweltschutz. Ältere Schiffe werden mit der neuen Filtertechnik nachgerüstet.

Mit der kommenden Schiffsgeneration, die 2015 und 2016 in Dienst gestellt wird, wird AIDA Cruises erneut zum Vorreiter beim Umweltschutz. Die Neubauten erhalten ein umfassendes Filtersystem zur Reduzierung der Abgase. „Mit dieser bislang einzigartigen Technologie zur Abgasnachbehandlung können wir erstmals alle drei Emissionen – Rußpartikel, Stickoxide und Schwefeloxide – filtern und um zwischen 90 und 99 Prozent reduzieren. Dieses umfassende Filterkonzept ist ein Meilenstein für AIDA Cruises, aber auch für die Kreuzfahrtindustrie insgesamt“, sagt AIDA-Chef Michael Ungerer.

Die innerhalb der Carnival Gruppe entwickelte kompakte Anlage ermöglicht

es erstmals, alle maßgeblichen Reinigungsstufen unterzubringen. Stickoxide werden in einem Katalysator gebunden und Ruß- und Brennstoffrückstände in einem Filter ausgefällt. Die Schwefeloxide werden ohne Zusatz von Chemikalien in einem Wäscher entfernt.

Ausbau innovativer Umwelttechnologien

„Wir wollen nicht nur mit unseren Neubauten Maßstäbe setzen, sondern die Umweltbilanz unserer gesamten Flotte kontinuierlich verbessern. Daher werden wir auch unsere anderen Schiffe mit dem neuen umfassenden Filtersystem ausstatten. Als Erstes wird bereits im Oktober die ‚AIDAcara‘, das älteste Schiff der AIDA-Flotte, nachgerüstet“, so Ungerer. Insgesamt wird AIDA Cruises bis 2016 rund 100 Millionen Euro in den Umwelt- und Klimaschutz investieren. Diese Summe ist Teil eines umfangreichen Investitionsprogrammes.

Neben der Nachrüstung der bestehenden Flotte mit der neuen Filtertechnologie setzt AIDA Cruises auf weitere innovative Konzepte, um auch die Emissionen während der Hafenziegezeiten zu reduzieren. Monika Griefahn, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA Cruises: „40 Prozent ihrer Betriebszeit verbringen AIDA Schiffe in einem Hafen. Wenn man sich das vor Augen hält, wird deutlich, wie wichtig unsere Maßnahmen zur Emissionsreduzierung während der Hafenziegezeiten sind.“

AIDA Cruises hat alle Schiffe, die ab 2007 in Dienst gestellt wurden, für Landstrom vorbereitet. Die „AIDAsol“ wurde



Fotos: AIDA Cruises

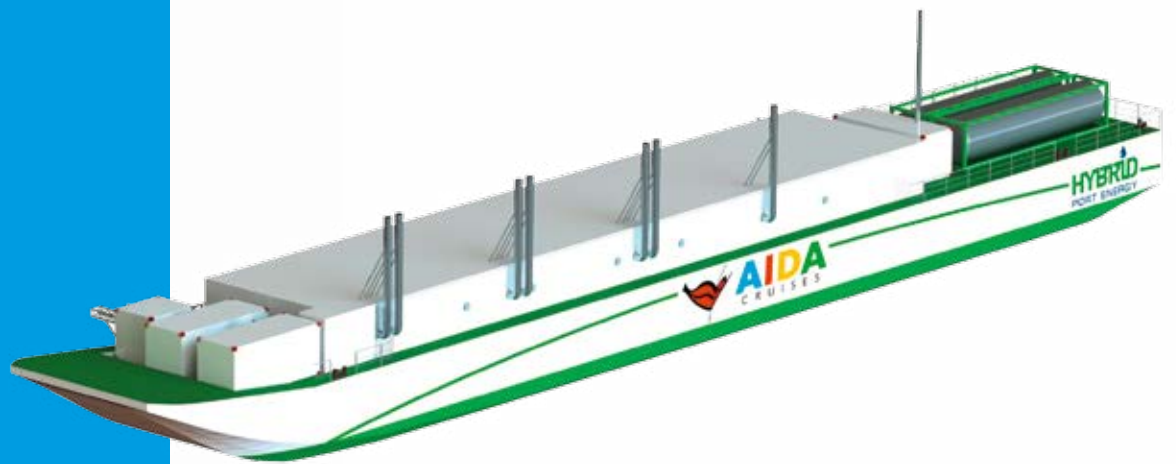
TECHNIK: Die „AIDAsol“ (Bild v.l.: Chief Rosenthal und Kapitän Gärtner) ist fit für Landstrom.





KRAFTWERK: Die LNG Hybrid Barge wird im Hamburger Hafen umweltfreundlich Strom erzeugen.

VERANTWORTUNG: Intakte Natur macht den Reiz einer Kreuzfahrt aus.



im Juli 2013 als erstes Schiff der Flotte komplett für Landstrom ausgestattet. Dort, wo die Infrastruktur vorhanden ist, kann das Schiff damit ab sofort umweltfreundlich über Landstrom mit Energie versorgt werden.

LNG-Barge für Hamburg

Zudem hat die Reederei gemeinsam mit Becker Marine Systems ein wegweisendes Alternativkonzept auf den Weg gebracht: die LNG Hybrid Barge. Sie wird im Laufe der Kreuzfahrtsaison 2014 in Hamburg in Betrieb gehen. „Die neue Technologie ermöglicht uns den bis dato umweltfreundlichsten und emissionsärmsten Betrieb von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Verbesserung der Lebensqualität der Hafenanwohner“, sagt Griefahn. Geschätzte Kosten des schwimmenden Minikraftwerks: rund 13 Mio. Euro.

Im Vergleich zur Nutzung von herkömmlichem Marinediesel mit 0,1 Prozent Schwefelanteil werden die Emissionen bei der Energieerzeugung mittels Flüssiggas auf der LNG Hybrid Barge noch einmal erheblich gesenkt: Der Ausstoß von Schwefeloxiden und Rußpartikeln wird gänzlich vermieden. Die Emission von Stickoxiden verringert sich um bis zu 80 Prozent, die von CO₂ um weitere 30 Prozent.


Neben der Verringerung der Emissionen ist die Erhöhung der Effizienz ein wesentliches Kriterium für einen umweltfreundlichen Schiffsbetrieb. Bereits heute verbrauchen die Schiffe der AIDA-Flotte



PARTNER: Christian Schönrock, Monika Griefahn (AIDA) und Dirk Lehmann (Becker Marine Systems) mit einem Anschluss für die LNG Hybrid Barge.

pro Person an Bord durchschnittlich nur 3 Liter Treibstoff auf 100 Kilometern Fahrt. Dies wurde von Experten des Germanischen Lloyd in einem unabhängigen Gutachten bestätigt.

Durch den Einsatz neuer Technologien will AIDA Cruises diesen Wert noch weiter verbessern. So verfügt die nächste Schiffsgeneration von AIDA beispielsweise als erste Kreuzfahrtschiffe weltweit über die innovative MALS-Technologie (MALS = Mitsubishi Air Lubrication System). Damit gleiten die Schiffe über einen Teppich aus Luftblasen. Dies spart sieben Prozent der Antriebsenergie. Dank Dual-Fuel-Motoren lassen sich die neuen Schiffe auch mit umweltfreundlichem LNG betreiben.

Der AIDA-Ansatz bewährt sich auch an Land: Gerade erst wurde die Reederei vom TÜV Süd für umweltfreundliches Flottenmanagement ihrer rund 80 Fuhrpark-Fahrzeuge mit dem „Green Fleet Award“ ausgezeichnet. 



„Reeder brauchen eine Alternative“

Die US-Klassifikationsgesellschaft ABS verstärkt ihre Präsenz in Deutschland. Die Manager Wolfgang Buttgereit und Christopher Perrocco über die Herausforderungen des Marktes. Interview: Hanns-Stefan Grosch

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Die US-Klassifikationsgesellschaft ABS hat den Standort Hamburg deutlich aufgewertet. Angesichts der aktuellen Krise und der schrumpfenden deutschen Flotte ist das erstaunlich. Was ist der Hintergrund?

WOLFGANG BUTTGEREIT: Seit Anfang des Jahres ist Hamburg Sitz des Northern European Regional Office von ABS. Wir signalisieren damit, wie wichtig Deutschland als Markt und die deutschen Reeder als Kunden für uns als Klassifikationsgesellschaft sind. Der maritime Sektor in Deutschland wird auch in Zukunft bedeutend bleiben, es gibt hierzulande viel Know-how, und es werden auch weiter viele Schiffe von Deutschland aus gemanagt werden.

DS: Die Elefantenhochzeit zwischen GL und DNV mischt gerade die Branche auf.

Es entsteht die weltweit größte Schiffs-klassifikationsgesellschaft. Macht Ihnen das Sorgen?

BUTTGEREIT: Das sehen wir sportlich. Wir gehören zu den großen Playern und liegen etwa mit einem Anteil von zirka 22 Prozent am weltweiten Orderbuch nur knapp hinter GL/DNV (26,2 Prozent). Bei Gas-Carriern liegen wir gleichauf, bei sehr großen Containerschiffen sind wir stark und im Offshore-Segment sogar klare Marktführer. Die Rückmeldung, die wir zur Fusion unserer Wettbewerber von Kundenseite bekommen, ist: Für den Markt ist es nicht gut, wenn es weniger Auswahl gibt. Gerade jetzt wird es für die Reeder wichtig, eine Alternative zu haben. Unser Ziel ist es natürlich, ihr Wunschpartner zu sein.

DS: Was haben Sie denn zu bieten?



CHRISTOPHER PERROCCO: Durch unser weltweites Besichtigernetzwerk sind wir in der Lage, unseren Kunden alle wichtigen Services zeitnah anzubieten. Auch in Deutschland haben wir unser Team verstärkt. So haben wir jetzt einen Regional Lead Surveyor vor Ort – ein hochkarätiger Fachmann für besonders knifflige Fälle. In der aktuellen Situation, in der alle Reeder nicht gerade Geld im Überfluss haben, kommt es natür-



GESPRÄCHSPARTNER: Wolfgang Buttgereit ist bei ABS Leiter der Region Nordeuropa, Christopher Perrocco ist fürs Deutschlandgeschäft zuständig.

Im Zeichen des Adlers



Die US-Klassifikationsgesellschaft American Bureau of Shipping (ABS) besteht seit 1862, konnte also im vergangenen Jahr 150-jähriges Jubiläum feiern.

Insgesamt beschäftigt ABS inzwischen 3.350 Mitarbeiter, davon knapp 560 in Europa. Die Zentrale liegt in Houston/Texas, Europa wird von London aus gesteuert. Die Zahl der betreuten Schiffe stieg 2013 auf über 12.000, die Tonnage

durchbrach die 200-Mio.-GT-Grenze – weitere 2.400 Schiffe mit gut 36 Mio. GT stehen im Orderbuch. Wolfgang Buttgereit ist nach mehreren Jahren in China Anfang 2013 zum Regional Vice President Northern Europe ernannt worden. Christopher Perrocco ist nach zwei Jahrzehnten in den USA und in Asien als Country Manager Germany nach Hamburg zurückgekehrt.

www.eagle.com



KONTROLLE:

Sicherheit und effizienter Betrieb stehen bei den ABS-Besichtigern ganz oben auf der Agenda.

EXPERTISE:

Regelmäßige Schulungen bringen die Mitarbeiter auf den neuesten Stand.



Fotos: ABS

lich auch auf wettbewerbsfähige Preise für die Dienstleistungen an.

DS: Ihre Wettbewerber setzen außer aufs klassische Klassifikationsgeschäft auch auf Beratung – von Software bis Design-optimierung. Ist das auch Ihr Weg?

BUTTGEREIT: Wir verstehen uns als lupenreine Klassifikationsgesellschaft und greifen nicht in das Schiffsdesign ein. Unsere Philosophie ist klar: Wer prüft, designt das Schiff nicht – dafür gibt es im Übrigen auch Spezialisten, etwa in der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt.

Aber natürlich unterstützen wir die Reedereien dabei, den Brennstoffverbrauch zu reduzieren – etwa mit der Expertise unseres Operational Environmental Performance Team in Kopenhagen. Und bei Neubauten helfen unsere Mitarbeiter den Reedern, sicherzustellen, dass sie auch bekommen, was sie bestellt haben – und ein Schiff zum Beispiel so effizient ist, wie die Werft verspricht.

DS: Wo liegen die thematischen Schwerpunkte Ihrer Arbeit?

PERROCCO: Die Sicherheit steht bei uns an erster Stelle. Das gilt für die Schiffe unserer Kunden, aber auch für die Menschen an Bord. Und übrigens auch für unsere eigenen Leute. Ein Beispiel ist unsere Zielvorgabe in Sachen Arbeitssicherheit: keine Arbeitsunfälle. Und wir sind da auf gutem Wege: In den vergangenen Jahren ist es uns gelungen, die Ausfalltage durch Unfälle jeweils zu halbieren.

DS: Und was ist mit dem Thema Umweltschutz?

BUTTGEREIT: Das ist unser zweiter großer Schwerpunkt. So ist ABS u.a. in China und den USA in mehrere konkrete Projekte involviert, in denen es um LNG-betriebene Containerschiffe geht. Das Thema LNG wird zweifellos an Bedeutung gewinnen. Deswegen haben wir ein globales Gas-Team gegründet, in dem u.a. Experten für Dual-Fuel-Motoren arbeiten. Wir waren – auf Basis unserer Erfahrungen in den USA – die Ersten, die einen Leitfaden für Landstromanschlüsse anbieten konnten. Und ganz aktuell versorgen wir unsere Kunden mit Informationen zu den US-Vorgaben in Sachen Ballastwasserbehandlung.

DS: Einige Marktteilnehmer beklagen die Flut der Regularien und machen dafür auch die Klassifikationsgesellschaften verantwortlich. Was sagen Sie denen?

PERROCCO: Die meisten Vorgaben beruhen auf IMO-Konventionen. Dazu kommen allerdings die Regelwerke der Klassifikationsgesellschaften. Hier bekommen wir

über unsere Komitees Input aus der Praxis: Von der Schifffahrtsbranche, also unseren Kunden, von unseren Besichtigern, von Werften. Änderungen am Regelwerk entstehen gemeinschaftlich.

Die Standards sind für die Reedereien auch ein wichtiges Argument im Markt: So bieten wir in puncto Energieeffizienz neuerdings eine Zertifizierung des Managementsystems nach ISO 50001 an – ein Qualitätsmerkmal, das im Wettbewerb am Chartermarkt wichtig werden könnte.

DS: Berichte der Hafenstaaten, etwa Paris MoU, zeigen, dass es auch schwarze Schafe unter den Klassifikationsgesellschaften gibt. Ist das für die Branche ein Problem?

BUTTGEREIT: Wir wundern uns manchmal, dass die überhaupt Schiffe finden. Die in der International Association of Classification Societies (IACS) zusammengeschlossenen Unternehmen gewährleisten hohe Standards. Um für ABS zu sprechen: Die Reedereien und wir haben das gleiche Ziel – das Schiff soll sicher in Betrieb sein. Wenn es Probleme gibt, suchen wir mit den Reedern nach tragbaren Lösungen, damit das Schiff zügig weiterfahren kann.

Unsere Bilanz kann sich sehen lassen: Bei den Hafenstaatkontrollen in den USA und auch im Paris-MoU-Rahmen nimmt ABS seit Jahren Top-Positionen ein. Das ist für die Schifffahrtsunternehmen bares Geld wert: Denn das Festhalten eines Schiffs im Hafen ist sehr teuer und kann in Einzelfällen sogar die Charter kosten. ■■■

Ab durch die Mitte

Der Lotse Martin Finnberg manövriert große Pötte durch den Nord-Ostsee-Kanal. Für ihn der schönste Job in der Seeschifffahrt – auch wenn der Zustand der Schleusen ihm Sorgen macht. Text und Fotos: André Klohn/dpa

Langsam schiebt sich die 168 Meter lange „Independent Concept“ voran in den Nord-Ostsee-Kanal. Nur minimal justiert Martin Finnberg den Hebel für die Geschwindigkeit. Sanft gleitet das Schiff in geringem Abstand an den Schleusenwänden entlang. Die Fahrt mit dem mehr als 25 Meter breiten Containerfrachter aus der Schleusenkammer in Kiel-Holtenau ist Maßarbeit – für den 45-Jährigen aber Routine. Finnberg ist Lotse auf der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt.

Nach ein paar Minuten hat das Schiff der Norddeutschen Reederei H. Schuldt die noch aus Kaisers Zeiten stammende Schleusenanlage verlassen und seine Reisegeschwindigkeit erreicht. Mit 8,1 Knoten fährt das Schiff durch den NOK. Mehr erlaubt die Schifffahrtsverwaltung aus Sicherheitsgründen nicht. Seit elf Jahren lotst der dreifache Familienvater Schiffe durch den Kanal oder die Kieler Förde. Vorher befuhr er als Kapitän die Weltmeere. In den alten Job zurück möchte er nicht: Finnberg liebt die Abwechslung. Jeden Tag steht er auf einer anderen Brücke.

Regelrechtes Nadelöhr

Finnberg ist stellvertretender Ältermann der Lotsenbrüderschaft NOK II. Sein Zuständigkeitsbereich reicht von den Schleusen in Kiel-Holtenau bis zur Lotsenstation Rüsterbergen hinter Rendsburg. Bei Kanalkilometer 55 ist Schichtwechsel. Rund drei Stunden braucht die „Independent Concept“ bis dorthin. Weil sie zu den größeren Schiffen auf dem Kanal gehört, hat Finnberg zwei Kanalsteuerer als Helfer. „Der Kanal ist eng. Wenn wir Fehler machen, ist es meist schon zu spät, denn dafür ist kein Platz“, sagt Finnberg. Besondere Konzentration verlangen Fahrten bei Nebel. Dann muss er sich auf Radar und Funk verlassen. Über Funk erfährt er aber auch so, wo sich welche Schiffe im Kanal treffen werden.

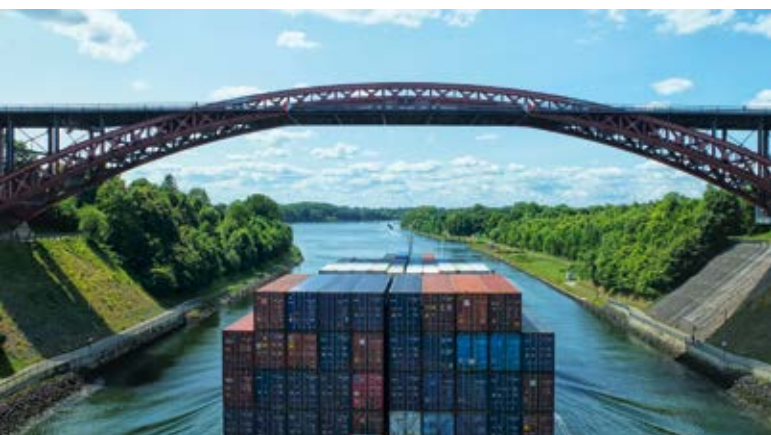


AUFTRAG: Der Lotse geht an Bord – Martin Finnberg liebt an seinem Job besonders die Abwechslung.

Während Kanalsteurer Michael Kerbs am Ruder steht, zieht das vorauslaufende Traditionsschiff „Franzius“ kurz vor der Levensauer Hochbrücke die Aufmerksamkeit des Lotsen auf sich. Per Funk nimmt Finnberg Kontakt zu dem Segler auf, um einen „typischen Kanalunfall“ auszuschließen, wie er sagt. Weil die Schifffahrtsstraße nur rund 100 Meter breit ist, entfaltet ein großes Schiff wie die „Independent Con-

pro Schiff bezahlt. Die einzelnen Passagen werden streng nach Reihenfolge verteilt, dem sogenannten Bört. Das erfordert Flexibilität, schließlich weiß Finnberg heute noch nicht genau, wann er morgen wieder arbeiten muss. Am Ende des Monats verdienen aber alle Lotsen das Gleiche. Ist der Kanal wegen defekter Schleusen oder Streiks unpassierbar, spüren die Lotsen das am eigenen Geldbeutel.

PROFI: Der stellvertretende Ältermann der NOK-Lotsenbrüder kennt den Kanal wie seine Westentasche.



cept“ große Sogwirkung. Deshalb weist er die „Franzius“-Besatzung an, sich bereits vor der Engstelle des Kanals unter der mehr als 100 Jahre alten Eisenbahnbrücke von dem Containerschiff überholen zu lassen.

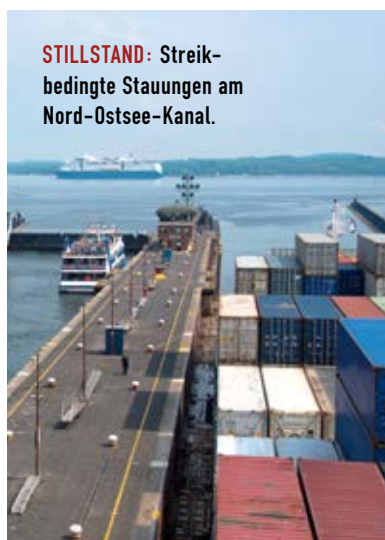
Die Kanalsteurer als Unterstützung entspannen die Situation auch für die Brückenbesatzung: Der Kapitän nutzt die Kanalpassage, um sich um Papierkram zu kümmern, die anderen Offiziere verschwinden ganz von der Brücke. Einmal in der Woche passiert das Schiff den Kanal auf seiner regelmäßigen Route zwischen Dünkirchen an der französischen Atlantikküste und St. Petersburg. „Mit knapp 170 Metern Länge ein typisches Feederschiff“, sagt Finnberg.

Diese Schiffe transportieren aus Fernost nach Hamburg gebrachte Container weiter in den Ostseeraum. Knapp 16.000 Schiffe befuhren im ersten Halbjahr den Kanal. Das waren zwar weniger als im Vorjahreszeitraum. Doch die Schiffe, die durch die Passage ihren Weg im Vergleich zur Route um Dänemark deutlich verkürzen, werden immer größer: „Vor fünf, sechs Jahren war das typische Feederschiff etwa 130 Meter lang“, sagt Finnberg.

Er und seine rund 150 selbstständigen Kollegen der Lotsenbrüderschaft werden

Seit Jahrzehnten ist die Wasserstraße sanierungsbedürftig. „Einige junge Lotsen haben deshalb Existenzängste“, sagt Finnberg. Aktuell werden die beiden großen Schleusenkammern in Brunsbüttel so weit fit gemacht, dass sie durchhalten, bis die für 375 Mio. Euro geplante fünfte Schleusenkammer fertig ist. Sie soll ab 2021 für Entlastung sorgen.

Doch so weit fährt Finnberg nicht. Nach drei Stunden ist für ihn am Spätnachmittag in Rüsterbergen Endstation. Wenig später biegt die 88 m lange „Novatrans“ mit dem Ziel Fredericia in Dänemark ein. Das mit Holzpellets beladene niederländische KüMo ist für Finnberg der zweite Lotsenjob an diesem Tag – und gleichzeitig sein Rückfahrtticket nach Kiel. ...



STILLSTAND: Streikbedingte Stauungen am Nord-Ostsee-Kanal.

Streik an den Schleusen

Streiks von Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) haben den NOK zeitweise lahmgelegt.

Die Gewerkschaft ver.di hatte wegen der geplanten Umstrukturierung der (WSV) zum Arbeitskampf aufgerufen. Sie befürchtet, durch die Reform könnten bis zu 3.000 der insgesamt 12.000 Arbeitsplätze wegfallen. Nach einem Gesprächsangebot der Bundesregierung wurde der Streik zunächst ausgesetzt. Maritime Verbände forderten einen Notfallplan, um den Kanal passierbar zu halten.

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



Hafengebühren steigen

Die Umschlaggebühren auf den Terminals von Eurogate und HHLA steigen um rund drei Prozent.

Bei der HHLA kostet die Benutzung einer Kaiumschlaganlage durch ein Seeschiff im Überseeverkehr künftig 7,20 Euro (Eurogate: 7,30 Euro) pro Tonne. Bisher waren es 7 Euro. Um knapp 4 auf 131,20 Euro steigt der Preis fürs An- bzw. Ausliefern von Containern

an HHLA-Anlagen. Die Gabelstaplerstunde wird um 8 Euro teurer – neuer Preis: 283 Euro für ein Gefährt mit über 25 Tonnen Tragfähigkeit. Ebenfalls um etwa drei Prozent steigt die Gebühr für die Zolllagerabwicklung der Container. Statt 335 Euro werden pro Box jetzt 345 Euro erhoben. Ähnlich verhält es sich bei Wettbewerber Eurogate.

www.hhla.de
www.eurogate.de

LASTWAGEN: 283 Euro pro Stunde werden künftig für einen Gabelstapler mit über 25 Tonnen Tragfähigkeit fällig.



NEUBAU: Vinnens „Merkur Fjord“ fährt für Hamburg Süd.

Foto: Reederei F.A. Vinnen

F.A. Vinnen finanziert Schiffe mit Partnern

Für die Finanzierung ihrer zwei 3.868-TEU-Neubauten aus China hat die Bremer Reederei F.A. Vinnen „private Partner“ als Investoren finden können.

Damit wurde das Eigenkapital anders als in der Vergangenheit nicht über ein klassisches KG-Modell eingesammelt. Die Anfang September ausgelieferte „Merkur Fjord“ und ihr in drei Monaten erwartetes Schwesterschiff „Merkur Ocean“

sind für fünf Jahre an die Reederei Hamburg Süd verchartert. Die Schiffe von Shanghai Shipyards kommen mit acht Monaten Verspätung. Daher nehmen Experten an, dass der Preis unter dem ursprünglich vereinbarten von 50 Mio. Dollar pro Frachter lag. Wegen des vorsichtigen Wachstumskurses sei seine Reederei relativ unbeschadet durch die Schifffahrtskrise gekommen, so Michael Vinnen. www.vinnen.com

Rotterdams Infrastruktur vorn

Die Niederlande verfügen über die beste Hafinfrastruktur Europas.

Das ist das Ergebnis des aktuellen „Global Competitiveness Report“ des World Economic Forum. Weltweit belegt die Wasserinfrastruktur Singapurs den ersten Platz, gefolgt von den Niederlanden und Hongkong. Die Top 3 blieben damit unverändert. Die aktuelle Infrastruktur verdankt ihr Niveau vor allem den großen Rotterdamer Investitionsprojekten zwischen 1992 und 2008. Es wurden und werden Milliarden in Bahn- und Straßennetz (A15, Hafenbahnlinie/Betuwe-Route), Kais, Terminals (Gestaltung Maasvlakte), Raffinerie/Chemie, Tanklagerung, Biokraftstoffe und Energie (Strom, LNG) investiert. www.portofrotterdam.com



VORSPRUNG: Rotterdams Hafen investiert auch in den nächsten Jahren kräftig.

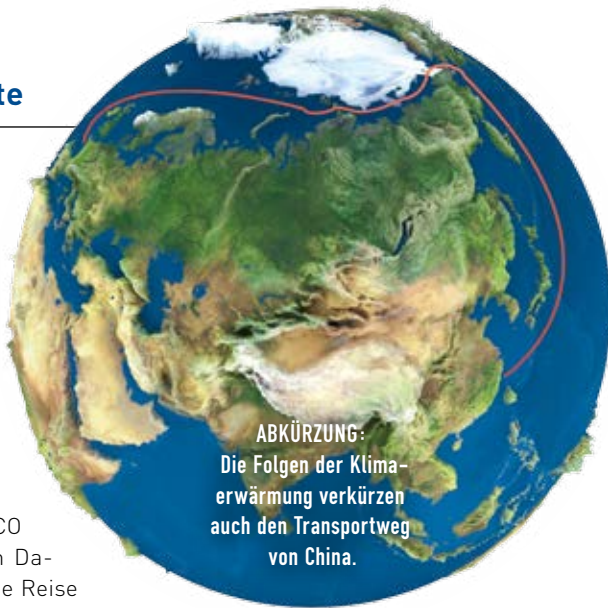
Foto: Richard777 | Dreamstime.com

Neue China-Route

Als erstes Containerschiff ist die „Yong Sheng“ durch die Arktis von China nach Europa gefahren, statt die Route durch den Suezkanal zu nehmen.

Das Schiff hat damit Geschichte geschrieben. Der 19.000-Tonnen-Frachter, der zur staatlichen COSCO Group gehört, fuhr von Dalian nach Rotterdam. Die Reise dauerte 35 Tage und damit deutlich weniger als die 48-tägige Reise durch Suezkanal und Mittelmeer. Staatliche chinesische Medien haben die etwa 5.500 km lange Nordostroute als „wirtschaftlichste Lösung“ für die Schifffahrt zwischen Europa und China beschrieben. Laut COSCO könnten große Mengen asiatischer Waren auf diesem Weg transportiert werden.

Die Nordostpassage ist zwischen Shanghai und Rotterdam mit 8.100 etwa 2.400 nautische Meilen kürzer als



ABKÜRZUNG:
Die Folgen der Klimaerwärmung verkürzen auch den Transportweg von China.

der Weg durch den Suezkanal, so das Informationsbüro der Nordostroute. Wegen des wärmeren Wetters bleibt die Route durch die Arktis länger eisfrei als in den Jahrzehnten zuvor. Das hat bereits für mehr Verkehr auf der Route gesorgt. Die russische Verwaltung der Nordostpassage hat diesen Sommer bereits 393 Genehmigungen für Schiffe ausgestellt. Vergangenes Jahr waren es gerade mal 46.

Foto: Cloki | Dreamstime.com

Conti holt US-Investoren ins Boot

Die Münchener Conti-Gruppe finanziert mit Unterstützung aus den USA Bulker-Neubauten.

Conti hat mit WL Ross & Co/ Fearnley Advisors und Solus Alternative Asset Management die Reederei Nautical Bulk Holdings gegründet, die in China acht Bulker mit 64.000 Tonnen bestellt hat.

Sie werden ab 2015 abgeliefert. Die Partner bringen dafür gemeinsam rund 100 Mio. Dollar auf.

Die Fondsgesellschaften bestimmen maßgeblich die Geschäftspolitik, Conti fungiert als Partner. Die Bremer Conti-Tochter BBG übernimmt die Bereederung.

www.conti-online.de

JaWePo: Mageres Jahr

Ein Jahr nach Eröffnung des einzigen deutschen Tiefwasserhafens sieht die Bilanz des Milliardenprojekts kümmerlich aus.

Bisher wurden weniger als 100.000 Container umgeschlagen, angepeilt waren sieben Mal so viel. In den kommenden Jahren könne der Hafen aber noch seine volle Kapazität von 2,7 Mio. TEU pro Jahr erreichen, so Eurogate-Vorstand Schiffer. www.jadeweserport.de



FLAUTE: An den Kaikanten des JadeWeserPorts machen sich die Schiffe immer noch rar.

Foto: JadeWeserPort Realisierungs GmbH

Teile und spare

Wartungen planen, Teileeinkauf optimieren: Der dänische Software-Spezialist Logimatic bietet dafür die Lösung „Sertica“ an, die auch immer mehr deutsche Reedereien überzeugt. Text: Hanns-Stefan Grosch

Regelmäßige Wartung ist eine Grundvoraussetzung für einen reibungslosen Schiffsbetrieb – aber auch eine kostspielige Angelegenheit. Ein effizientes Wartungsmanagement kann hier erhebliche Einsparmöglichkeiten bringen. Das dänische Softwareunternehmen Logimatic, das seit Kurzem auch eine deutsche Niederlassung unterhält, hat sich diesem Thema verschrieben: „Wir bieten seit mehr als 20 Jahren Softwarelösungen zum Wartungsmanagement und Teileeinkauf an“, sagt Niels Finn, frischgebackener Niederlassungsleiter in Hamburg.

„Planned Maintenance“ und „Procurement“: Die Flottenmanagementmodule aus der „Sertica“-Familie unterstützen die Crew an Bord und die Reederei an Land.

„Der Einkaufsvorgang beginnt in der Regel mit einem Problem“, sagt Finn. Früher folgte auf die Analyse an Bord eine Teileanforderung, die per Fax an einen Agenten ging, nachdem die Reederei ihr schriftliches Okay gegeben hatte.

Die Flotte im Griff

Mit datenbankgestützter Software geht die Sache naturgemäß viel geschmeidiger: „Das System unterstützt die Crew bei der Anforderung, hilft bei der Definition des benötigten Teils und informiert automatisch die Reederei“, sagt Finn. Anschließend wird die Beschaffung in Gang gesetzt, Angebote von Lieferanten verglichen und die Bestellung ausgelöst. Daten müssen nur einmal erfasst werden, Über-

tragungsfehler fallen weg. Der Clou: Das Flottenmanagement erhält per Mausclick einen Überblick über alle aktuellen Anforderungen seiner Schiffe – und kann so Aufträge zu Einheiten bündeln, deren Volumen Einkaufsvorteile sichert. Im System sind mögliche Lieferanten und ihre Konditionen hinterlegt. Außerdem lässt sich automatisch eine Dokumentation erstellen.

„So können die Schiffsinspektoren bzw. das Flottenmanagement die Performance verschiedener Schiffe vergleichen und sind auch tagesaktuell auf dem Stand, was Wartungs- und Reparaturkosten anbelangt“, sagt Finn. Wo haben wir Geld ausgegeben? Welche Wartung wurde nicht ausgeführt? Welcher Lieferant hat nicht zufriedenstellend gearbeitet? Solche und andere Fragen sind so schnell zu beantworten.

Auf Basis von Beschaffungsdaten und Regelwerken, die einen bestimmten Turnus vorsehen, lässt sich Wartung langfristig planen. So kann die Reederei Kostenvorteile ausschöpfen – etwa durch planmäßige Aufenthalte an Werftstandorten mit besonders gutem Preis-Leistungs-Verhältnis. An Bord



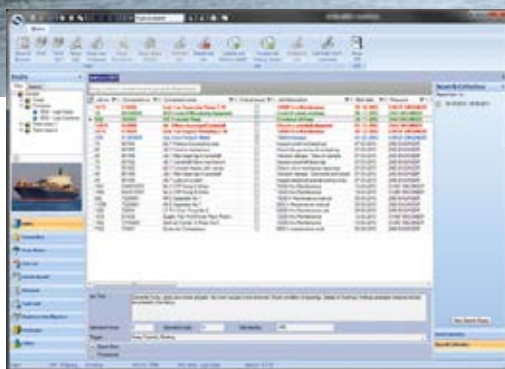
Der Einsatz einer umfassenden Software ist für Reeder immer eine strategische Entscheidung.

Niels Finn,
Country Manager Germany,
Logimatic



EFFIZIENZ:
Der gebündelte Einkauf von Ersatzteilen und Verbrauchsstoffen für viele Schiffe lohnt sich.

ÜBERBLICK: Die Software zeigt deutlich, welche Arbeiten noch zu erledigen sind – auch auf mobilen Endgeräten.



helfen der Crew Checklisten, an alles Wesentliche zu denken.

„Der Einsatz einer solchen Software ist immer eine strategische Entscheidung“, sagt Finn. Weil die Umstellung zunächst Ressourcen bindet und Kosten verursacht, sind nachhaltige Lösungen gefragt. „Sertica“ ist modular aufgebaut, sodass eine Basislösung auf Wunsch durch einzelne Bausteine ergänzt werden kann. Dank passender Interfaces ist auch die Anbindung an Software wie SAP möglich. Logimatic bietet zu seiner von DNV und Bureau Veritas zertifizierten Software Schulungen und Einweisungen an. „In der Regel reichen zwei bis vier Tage“, sagt Finn.

Niedrige Charraten, hohe Brennstoffkosten: In Zeiten wie diesen ist der

effiziente Teileeinkauf ein wichtiges Rädchen, an dem Reeder drehen können, um mögliche Sparpotenziale zu heben. „Die aktuellen Herausforderungen in der Schifffahrt kreisen um die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und die Optimierung des Flottenbetriebs“, sagt Wolfgang Volkens, Geschäftsführer von trans-Mar-supply in Bremen.

Im Dutzend billiger

Das Unternehmen versteht sich als Einkaufsdienstleister für Reedereien: „Wir bündeln die Einkaufsmacht von Schiffseignern und erzielen so maximale Vorteile im Markt“, sagt Volkens. Dabei geht es insbesondere um Schmierstoffe und Ersatzteile, aber auch um Reparaturzeiten in Werften.

Der Einkaufsspezialist betreut mittlerweile rund 200 Schiffe, unter seinen Kunden sind zahlreiche renommierte Reedereien. Insbesondere für kleine bis mittelgroße Schifffahrtsunternehmen bringt der gebündelte Einkauf signifikante Kostenvorteile: „Viele Preise sind mengengebunden“, sagt Volkens. Außerdem habe man sich im Laufe der Jahre eine detaillierte Marktkenntnis aufgebaut.

Den Preisvorteil gibt trans-Mar-supply an seine Auftraggeber weiter. Weiteres Plus: Eigenes Personal für den Einkauf muss das Schifffahrtsunternehmen nicht vorhalten. „Hoch qualifizierte Mitarbeiter wie Schiffsinspektoren können sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren“, sagt Volkens. Sein Unternehmen nutzt die Einkaufssoftware von Logimatic seit zwölf Jahren und hat sie in enger Kooperation mit den Dänen für ihre spezifischen Anforderungen modifiziert. Das „Sertica“-Wartungsmodul sei die ideale Ergänzung.

Transparenz gefragt

Im nächsten Schritt ist Volkens dabei, ein neues Lagermodul ans System anzudocken. Die Schiffseigner könnten so ihre Materialbestände noch besser in den Griff bekommen.

Wartung, Einkauf, Lagerhaltung: Der Experte sieht in der Schifffahrt noch viel Optimierungspotenzial. „Das spart nicht nur Kosten, sondern erhöht auch die Transparenz – ein Faktor, auf den es im Wettbewerb um Kunden und Geldgeber künftig immer stärker ankommen wird.“ Die passende Software nehme hier eine Schlüsselrolle ein: „Der Kapitän, der Inspektor, der Fleet Manager wollen mit möglichst einfachen Mitteln wissen, was auf ihrem Schiff los ist.“

Die „Sertica“-Module von Logimatic leisten hier wertvolle Arbeit. „Viele bedeutende internationale Reedereien zählen deshalb bereits zu unseren Kunden“, sagt Logimatic-Country Manager Finn. ■■■



„Bitte ein Schiff!“

Stefanie Popp ist Geschäftsführerin des „JadeWeserPort InfoCenters“ in Wilhelmshaven. Trotz immer neuer schlechter Nachrichten für den Tiefwasserhafen blickt die engagierte Tourismus-Expertin zuversichtlich in die Zukunft. Text/Fotos: Bernd Ellerbrock



ARBEITSPLATZ: Stefanie Popp hält für Besucher eine Fülle von Informationen parat – nicht nur über den neuen Tiefwasserhafen.

Ein Hafen (fast) ohne Schiffe touristisch zu vermarkten: keine leichte Aufgabe. Als Stefanie Popp (45) vor zwei Jahren ihren neuen Job antrat, konnte sie kaum ahnen, in welch schweres Wasser sie mit dem „InfoCenter“ geraten würde. Negative Schlagzeilen über Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen rissen einfach nicht ab. Höhepunkte: Undichtigkeiten an der Kaje, Verschiebung der Inbetriebnahme, Streitereien ohne Ende.

Das war 2012. In der Rückschau bilanziert Stefanie Popp das Jahr aus touristischer Sicht eher positiv. Die „bad news“ seien eben auch „good news“ gewesen, denn der Hafen wurde bundesweit bekannt, das Interesse von Reiseunterneh-

men zog merklich an, und das Geschäftsjahr konnte sogar mit einer kleinen „schwarzen Null“ abgeschlossen werden. Innerhalb von zwei Jahren stiegen die Besucherzahlen von 25.000 auf 45.000.

Wasserbaustelle der Superlative

Renner war das Angebot einer Bustour über das Gelände. Immerhin wurden im Jadebusen 46 Millionen Kubikmeter Sand zu einer Fläche von 500 Fußballfeldern aufgespült – in Wilhelmshaven war die größte Wasserbaustelle Europas zu besichtigen. Inzwischen ist der „Baustellenbus“ zum „Hafenbus“ mutiert – und wieder sind es die Dimensionen, die beeindruckten. Zum Beispiel die größten und mo-

STATEMENT: Die
Tourismus-Fachfrau
Stefanie Popp
zeigt für den
JadeWeserPort Flagge.

dernsten Container-Verladebrücken der Welt. Für Stefanie Popp, die nach dem Abitur zunächst eine Berufsausbildung zur Hotelfachfrau abschloss und danach Tourismuswirtschaft an der Fachhochschule Wilhelmshaven studierte, waren Ingenieurskunst und Containerlogistik anfangs eine fremde Welt. Doch sie begeisterte sich für das Thema, las die einschlägige Fachliteratur, hörte Vorträge der Wasserbautechniker, informierte sich, wann immer und wo immer sie konnte.

Industrielles Infotainment

Inzwischen gehen ihr Begriffe der Hafenvirtschaft und Seeschifffahrt locker über die Lippen; Popp beantwortet kenntnisreich und geduldig die Fragen ihrer Gäste, erläutert, erklärt, fachsimpelt. Nebenher klingelt unentwegt das Telefon, wird Gästen Kaffee serviert oder der Informationsfilm im Multifunktionsraum aktiviert. In der Hochsaison im Sommer steht Stefanie Popp unter Strom, kennt kaum Wochenenden oder freie Tage. Immer werbend unterwegs für den JadeWeserPort, „ihren“ Hafen, den Hafen, der für eine ganze Region mit so viel Hoffnung verbunden ist.

Popp ist überzeugt davon, dass Industrietourismus boomt und das InfoCenter über ein Alleinstellungsmerkmal verfügt: „Wir wollen Sachinformationen auf unterhaltsame Art erlebbar machen – Infotainment also. Highlight ist unser echter Schiffssimulator, an dem große und kleine Kapitäne spielen können und manövrie-

ren dürfen. Oder unser Container-Scanner, mit dessen Hilfe man auf die Suche nach Schmuggelgut gehen kann.“ Da das InfoCenter seine baustellenbegleitende Funktion verloren habe, müsse es nun aber umgestaltet werden: mehr zu den Themen Umweltschutz, maritime Berufsbilder und Arbeitswelten, Zollangelegenheiten, weltweite Transportketten oder hafenauffine Industrieansiedlungen.

Vor allem aber: Hafen im Betriebsmodus. Doch im JadeWeserPort werden zurzeit nur Bruchteile der Container umgeschlagen, für die er ausgelegt ist. Ganze zwei Linienschiffe pro Woche kommen an, Kurzarbeit wurde angeordnet. Wie erklärt Stefanie Popp das den Urlaubern, die doch einen brummenden Hafen erwarten? Schon fast trotzig ihre Antwort: „Wir vermarkten hier die Vision von einem Hafen. Wir haben Botschaften für die Zukunft. Nur in Wilhelmshaven können die Megacontainerschiffe der nächsten Generation tideunabhängig abgefertigt werden.“ Und versprüht mit einem strahlenden Lächeln Zuversicht gegen eine merklich schwindende Anfangseuphorie.

Wer im Gästebuch des InfoCenters blättert, liest viel Lob über die gebotene Informationsfülle und interessante Aufenthalte. Doch auch: „Alles okay hier, bloß keine Containerschiffe gesehen...“ Und ein Eintrag spricht einer ganzen Region wohl aus der Seele: „Bitte ein Schiff!“ Für Stefanie Popp dürfen es aber durchaus ein paar mehr sein. ...



PERSPEKTIVE: Langfristig sieht Stefanie Popp für den JadeWeserPort gute Aussichten.



HIGHLIGHT: Das InfoCenter gehört zu den Einrichtungen des Hafens, die wirtschaftlich arbeiten.

Leistungsfähige Infrastruktur gefragt

Beim 10. ShortSea- und Binnenschiffahrts-Dialog des SPC im Bonner Hafen diskutieren Experten u.a. über Hinterlandanbindung.

Die Erwartungen an die Leistungsfähigkeit des Hafenhinterlandes mit seinen Binnenhäfen, Binnenwasserstraßen und multimodalen Umschlageneinrichtungen werden in den kommenden Jahren angesichts der ehrgeizigen Verlagerungsziele der Politik zunehmen. Der Anspruch, wassergebundene Verkehre weiter voranzutreiben, verband die etwa 100 Teilnehmer des 10. ShortSea- und Binnenschiffahrts-Dialogs, den das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in diesem Jahr mit dem Partner Am Zehnhoff-Söns (AZS) auf dessen Betriebsgelände im Bonner Hafen veranstaltete.

Es herrschte Einigkeit darüber, dass sich das Ansehen der Binnenhäfen als starker Partner in der Logistikkette posi-

tiv entwickelt hat: „Innerhalb der Supply Chain haben die Binnenhäfen die gleiche Wertigkeit wie die Seehäfen. Denn ohne ihre Leistung lässt sich die Wasserstraßenkette nicht abbilden“, erklärt SPC-Geschäftsführer Markus Nölke, der sich in diesem Jahr bewusst für Bonn als Veranstaltungsort entschieden hatte. Denn an diesem Verkehrsknotenpunkt kreuzen sich der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschiffahrt.

Wichtige Wasserstraßen

Nach Einschätzung von Achim Wehrmann, Unterabteilungsleiter Schiffahrt im Bundesverkehrsministerium, unterstreicht ein aktuelles Gutachten zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen deren Bedeu-

tung für die Logistikkette. „Der Schlussbericht identifiziert die Binnenhäfen mit dem größten Potenzial als Hinterland-Hubs und zentrale Güterverteilzentren für die Seehäfen und die diesbezüglichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Das Gutachten wird zu einer stärkeren Wahrnehmung der Rolle der Häfen in den Logistikketten führen. Wir sehen auch, dass die Bedeutung der Wasserstraßen insgesamt im Rahmen multimodaler Verkehre steigt“, so Wehrmann.

Der geschäftsführende Gesellschafter von AZS, Gregor Söns, sagte: „Die Bedeutung der Binnenhäfen wird künftig noch größer werden, wenn es darum geht, dem zunehmenden Verkehrsaufkommen auf unseren Straßen entgegenzuwirken. Bereits heute zeichnet sich ein Verkehrsinfarkt ab, wenn es nicht gelingt, alternative Verkehrswege stärker zu nutzen. Die Binnenhäfen tragen als verlängerter Arm der Seehäfen in besonderem Maße zur Güter-



Fotos: SPC

THEMA: „Die Zukunft ist „multimodal“ war das Motto der Veranstaltung in Bonn.



REDNER: Markus Nölke, Achim Wehrmann und Gregor Söns setzten inhaltliche Akzente.



TEILNEHMER: Fachleute aus den verschiedenen Segmenten der Verkehrsinfrastruktur diskutierten auf der Tagung u.a. über den Kurzstreckenseeverkehr.

versorgung unserer Kunden bei und dienen damit letztlich allen.“

Das zeigt sich auch in der Verkehrsbilanz. „Entgegen dem allgemeinen Trend im Gütertransport verzeichnete die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr Zuwächse. Die Transportleistung stieg um 6,3 Prozent auf 58,5 Mrd. Tonnenkilometer“, berichtete Martin Staats, Vizepräsident des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). „Das klingt gut, kann aber mehr sein.“ Die Infrastruktur gleiche angesichts der veralteten Schleusen einer Großbaustelle, die in Angriff genommen werden müsse. Ansonsten lauerten unalkalulierbare Einschränkungen im Netz, bei denen die Verladerschaft auf andere Verkehrsträger ausweiche, so Staats.

Bedeutendes Bindeglied

Auf den Kurzstreckenseeverkehr als tragende Säule des Güterverkehrs in Nordeuropa ging Cord Jürgens von der

D. Oltmann Gruppe aus Bremen ein. Allein im Intra-Nordeuropa-Verkehr seien aktuell 245 Schiffe in 162 Diensten mit einer Transportkapazität von 215.000 TEU im Einsatz. Gesamtkapazität (one way) 2012: gut 6,2 Mio. TEU. Doch auch der Kurzstreckenseeverkehr hat Herausforderungen zu meistern. Zu den wichtigsten zählt Jürgens die Schwefelreduzierung in den SECA-Gebieten, den Nord-Ostsee-Kanal und die zunehmenden Direktanläufe der Überseereedereien in der Ostsee sowie die Gründung eigener Feederdienste.

Das Marktsegment der verlässlich temperaturgeführten Logistiklösungen beleuchtete Dirk Wessels von der Hamburger Linienreederei OPDR: „Der europäische Reefer-Markt hat sich über die vergangenen Jahre rapide entwickelt – und wir erwarten, dass der Trend anhält.“ Gastgeber Nölke forderte abschließend, Transportsicherheit und -zuverlässigkeit als Trumpf der Schifffahrt noch stärker auszuspielen. ...

Hintergrund: SPC

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Betrieben wird es von einem über 40 Mitglieder starken Verein, den der VDR im Jahr 2001 mitbegründet hat. Schwerpunkt ist die Beratung von Verladern und Speditoren. Im Vordergrund steht die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen – zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene und zur besseren Vernetzung. Dazu kommen die Unterstützung von Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit.

www.shortseashipping.de

ANZEIGE

Das Drei-Millionen-Jubiläum

Mithilfe der Feeder Logistik Zentrale (FLZ) ist der Containerumschlag im Hamburger Hafen deutlich effizienter geworden.

Die Schaltstelle ist eine echte Entlastung für die Reeder. Text: Gunther Meyn

Wo soll ich jetzt mit meiner Ladung hin?“ Vor diesem Problem standen Feederkapitäne, die den Hamburger Hafen anliefen, früher häufig. Als Feeder bezeichnet man die kleineren Zubringer-Containerschiffe, die im transkontinentalen Verkehr eingesetzte Großcontainerschiffe „füttern“ (to feed). Wenn kein freier Liegeplatz zur Verfügung steht, müssen die Schiffsführer mitunter längere Wartezeiten in Kauf nehmen. Ein echtes Ärgernis, denn schließlich ist Schnelligkeit im Feederverkehr ein wichtiger Kostenfaktor.

Schuld an der schleppenden Abfertigung waren eine schlechte Organisation und die nicht optimale Ausnutzung der Container-Liegeplätze. Eine zentrale Schaltstelle musste also her. Im Jahr 2004 wurde deshalb die Feeder Logistik Zentrale (FLZ) gegründet. Seit 2009 ist die FLZ – ein Joint Venture der großen Hafenlogistiker HHLA und Eurogate – eine eigenständige GmbH. In diesen vier Jahren hat die neue Schaltstelle bereits



ZUFRIEDEN: FLZ-Geschäftsführer Heinrich Goller.

die Abfertigung von drei Millionen Containern organisiert. FLZ-Geschäftsführer Heinrich Goller bilanziert: „Heute koordinieren wir mehr als 5.000 Terminalanläufe pro Jahr. Und bei den Abfertigungszeiten liegen die Effizienzgewinne im zweistelligen Prozentbereich.“

Wichtiges Drehkreuz

Der Feederverkehr ist ein bedeutender Wachstumsmotor im Hamburger Hafen. Er legte im ersten Halbjahr um acht Prozent zu. Die Hansestadt gilt als wichtigstes Drehkreuz für den „kleinen“ Container-

verkehr in die Ostseeländer. 157 Destinationen pro Woche werden von hier aus angesteuert – am häufigsten Schweden, Norwegen und Finnland. Volumenspitzenreiter ist Russland. Allein letztes Jahr wurden rund 700.000 TEU dorthin verschifft.

Gebündelte Abstimmungskompetenz

Bei einem Anlauf eines Feederschiffes im Hamburger Hafen werden im Schnitt vier Terminals bedient – eine echte logistische Herausforderung für die FLZ-Mitarbeiter. Die Organisationszentrale hat ihren Sitz im fünften Stock des HHLA-Gebäudes am Containerterminal Tollerort (CTT). Ein kleines Team von zwölf Leuten ist in dem Büro mit Blick auf die Köhlbrandbrücke rund um die Uhr im Schichtdienst im Einsatz. Sie überwachen die Schiffsbewegungen und sorgen für eine reibungslose Abfertigung der Feeder. Goller: „Unsere Mitarbeiter haben Zugang zu den Abfertigungssystemen aller großen Terminals. Sie können auf Änderungen flexibel reagieren und zum Beispiel kurzfristig den Anlaufterminal ändern.“

Mittlerweile hat sich die FLZ als feste Größe etabliert. Rund 60 Prozent aller Hamburger Feederanläufe laufen heute über die Logistikzentrale. „Eine echte Erfolgsstory“, so FLZ-Chef Goller.

Fotos: HHLA/FLZ

FEEDER-ABFERTIGUNG: Die kleinen Zubringerschiffe steuern durchschnittlich vier Terminals an, bevor sie den Hamburger Hafen verlassen





EVENT: Auch in diesem Jahr findet das HANSA-Forum Schiffsfiananzierung im Hotel Grand Elysée statt, Gastgeber ist „Hansa“-Chefredakteur Nikos Späth.

In der Schifffahrt entwickelt sich 2013 zum Jahr der großen Neuordnung. Bei vielen Projekten, die durch Eigenkapital und Fremdkapital gestützt werden konnten, müssen die Beteiligten einsehen, dass an massiven Wertberichtigungen und Kapitalschnitten kein Weg vorbeiführt: Insolvenzen, Notverkäufe und explodierende Risikokosten bei den Schiffsbanken sprechen eine eindeutige Sprache.

Das alte Eigenkapital existiert nach fünf Jahren Krise in vielen Fällen nicht mehr. Dafür zeigen die Banken umso mehr Ausdauer und Erfindungsreichtum, wenn es darum geht, ihr Fremdkapital zu schützen. Inzwischen gibt es eine Fülle an Beispielen für Plattformen, Managementwechsel und Anschlusslösungen, mit denen sie ein paar Jahre gewinnen können, um Wertverluste vielleicht wiedergutmachen. Das birgt zugleich Chancen für neue Investoren, die sich zum Teil im vorderen Rang an Schiffen beteiligen dürfen.

Abgesehen von den Restrukturierungen der „Bankenschiffe“ sorgen niedrige Einstiegspreise im regulären Markt für Alt- wie Neubautonnage für steigende In-

Die Branche sortiert sich neu

„Nach der großen Schifffahrtskrise: Strategien und Modelle für die Märkte von morgen“ – das Thema des 17. HANSA-Forums Schiffsfiananzierung am 14. November in Hamburg.

vestitionsbereitschaft. Die nach dem Kapitalschnitt günstig erworbenen Frachter bzw. „Eco“-Neubauten werden die höchsten Gewinnmargen einfahren, wenn die Märkte wieder anziehen, hofft man. Bis es so weit ist, müssen viele Schnäppchenschiffe ebenfalls gestützt werden, zumal die Schiffsbetriebs- und Kapitalkosten angesichts strengerer Umweltvorschriften eher noch steigen. Kostendisziplin bleibt damit

in den nächsten Jahren der Schlüssel zum Erfolg für Investitionen in der Schifffahrt.

Diese und andere drängende Fragen stehen im Fokus des 17. HANSA-Forums Schiffsfiananzierung, das am 14. November 2013 unter dem Motto „Nach der großen Schifffahrtskrise: Strategien und Modelle für die Märkte von morgen“ wieder im Hamburger Hotel Grand Elysée stattfindet. Veranstaltet wird es vom Schifffahrts-Verlag „Hansa“, der auch das gleichnamige, 1864 gegründete Fachmagazin herausgibt. Alljährlich finden sich mehr als 600 Teilnehmer zu diesem etablierten Branchentreff ein. Diesmal bilden Ship Management im Wandel, Restrukturierung von Alttonnage, antizyklisches Investment und die Zukunft der geschlossenen Fonds die thematischen Schwerpunkte der Panels.

Moderiert wird die Veranstaltung von „Hansa“-Chefredakteur Nikos Späth und Fachjournalist Michael Hollmann, der auch für die „Deutsche Sesechiffahrt“ schreibt. Weitere Informationen und Anmeldung: www.hansa-online.de

Podiumsteilnehmer (Auszug, vorläufig)

Xiuzhi Fang, Bank of Communications Finance Leasing

Matthias Pohl, Commerzbank

Dr. Jan-Henrik Hübner, Futureship

Dr. Hans Joachim Weinberger, Gebab

Dr. Karsten Liebing, Hammonia Reederei

Hermann Ebel, Hansa Treuhand

Christian Nieswandt, HSH Nordbank

Stefan Bülow, JS Maritime Partners

Dr. Torsten Teichert, Lloyd Fonds

Kai Sudmann, Maritime Facility Advisors

Hermann Dambach, Oaktree

Frank Günther, One Square Advisors

Dr. Ignace Van Meenen, Rickmers Group

Ping Lim, Tufton Oceanic

Colin Rawlins, V.Ships

Ralf Nagel, Verband Deutscher Reeder

SCHIFFSFINANZIERUNG



Foto: Astrid Ott

GESPRÄCHSPARTNER: Wirtschaftswissenschaftler Prof. Thomas Straubhaar, Reeder Hermann Ebel und Bank-Manager Wolfgang Topp.

Vorsichtiger Optimismus beim Hansa Treuhand Symposium

Im nunmehr beginnenden sechsten Krisenjahr in der Container-Schiffahrtsbranche gibt es allen Grund, optimistisch in die Zukunft zu blicken. Das ist die positive Botschaft, die vom 11. Hansa Treuhand Schiffahrts-Symposium in Hamburg mit Vertretern aus Unternehmen, Wissenschaft und Politik ausging.

Der Vorstandsvorsitzende der Hansa Treuhand Holding AG, Hermann Ebel, blickte auf die Marktentwicklungen seit der Insolvenz der US-Bank Lehman Brothers vor fünf Jahren zurück. „Die Finanzkrise hat sich voll auf die Realwirtschaft ausgewirkt“, so Ebel. Innerhalb kürzester Zeit seien die Charraten für Containerschiffe um 80 Prozent gesunken. Da dennoch weitere Schiffe in Dienst gestellt worden seien, habe sich die Krise weiter verschärft. Die Folge sei die längste Krisenphase in der Containerschiffahrt gewesen, so Ebel. Doch mittlerweile seien die Selbstheilungskräfte des Marktes in Kraft getreten, um Überkapazitäten zu reduzieren. So lägen die Verschrottungsraten über denen der Neubaukapazitäten. „Das Licht am Ende des Tunnels ist sichtbar, steigende Charraten werden kommen“, sagte der Reeder. Allerdings sei er skeptisch, dass alle Frachtreedereien im Markt bleiben könnten.

Weniger optimistisch zeigte sich der Generalbevollmächtigte und Verantwortliche für die Restructuring Unit der HSH Nordbank, Wolfgang Topp. Er sieht die Krise als noch nicht überstanden an. Banken und Reedereien müssten gemeinsam Lösungen suchen, um aus der Krise zu gelangen. „Derzeit ist die Schiffahrt in einem Überlebenskampf“, so Topp. Nicht alle Anbieter könnten überleben. „Das wird schmerzlicher, als wir es uns derzeit vorstellen.“ 15 Prozent der Frachtschiffe stuf-

te er als nicht sanierungsfähig ein. Bei den restlichen 85 Prozent gebe es zumindest eine Chance, mit den derzeitigen Eigentümern einen Weg aus der Krise zu finden. Diese Konsolidierung innerhalb der Branche sei unausweichlich, so Topp. Entsprechend müsse der Fokus in der nächsten Zeit auf der Restrukturierung in der Branche liegen.

Schlagkräftige Reedereien gefragt

Die Probleme seien hausgemacht, betonte Topp. In den guten Wirtschaftsjahren hätten Banken wichtige Finanzierungsgrundsätze vernachlässigt, Reeder hätten bei steigenden Erträgen die Kosten aus den Augen verloren. Nach Auffassung des HSH Nordbank-Managers müssen Banken bei der Schiffsfiananzierung künftig mehr auf die Expertise im Reederei-Management, den Zugang zum Eigenkapital und die langfristige Einsetzbarkeit der Schiffe achten. „Wir brauchen schlagkräftige Reedereien, um die Schiffahrt zurück in die Rentabilität zu führen“, so Topp.

Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, nahm Banken und Politik in die Pflicht: „Die deutschen Schiffahrtsunternehmen und die schiffsfinanzierenden Banken haben die Kompetenz, die Herausforderungen gemeinsam anzugehen. Die Reeder benötigen praxisgerechte Finanzierungskonzepte und angemessene Konditionen, um den neuen Effizienzstandards und Umweltregularien zu genügen und weiterhin erfolgreich Schiffahrt am Standort Deutschland betreiben zu können. Schiffahrtsunternehmen, Banken und die Politik sollten hier zu konstruktiv zusammenarbeiten.“

Die positive Markteinschätzung von Ebel bekräftigte der Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI), Thomas

Straubhaar. „Ich habe nicht die geringste Sorge, dass die Weltwirtschaft nicht weiter wächst“, sagte er. Jedoch verwies er auf eine neue Entwicklung zur Regionalisierung. Eine absehbare Folge sei der Rückgang der Globalisierung und damit sinkende Handelsströme. Verantwortlich für die mögliche „Rückkehr zum Lokalen“ seien steigende Energiekosten und verstärktes Umweltbewusstsein. Für Aufmerksamkeit sorgte seine Warnung vor einer zu starken Fokussierung auf die asiatischen Märkte. „Chinas Erfolg ist nicht nachhaltig“, so Straubhaar. Die Probleme des Landes seien nicht kleiner, sondern größer geworden. Hierzu gehörten eine energieintensive Produktion, geschönte Statistiken und ein Wirtschaften ohne Rücksicht auf Verluste für Umwelt und Bevölkerung. Sein Fazit: „Gerade in der Schiffahrtsbranche sollte man nicht zu sehr nach Asien schauen.“

Atlantik statt Pazifik

Seine Empfehlung war der Blick nach Westen in die USA. Die Wirtschaft der Vereinigten Staaten stehe vor einem neuen Boom. Dieser gehe auf die niedrigen Energiepreise zurück, die auf das Niveau der 1980er-Jahre gesunken seien. Alle Zeichen stünden auf eine Reindustrialisierung. „Der Atlantik ist interessanter als der Pazifik.“ Auch wenn die ökonomische Erholung in Europa noch etwas länger dauere, sei mittel- bis langfristig von einem weltweiten Boom auszugehen, sagte der Institutsdirektor. Neben dem geografisch anderen Fokus sieht er weitere bedeutende strukturelle Veränderungen auf die Container-Schiffahrt zukommen: „Der größte Zuwachs wird nicht über das Volumen- und Massengeschäft, sondern über Werte kommen.“

www.hansatreuhand.de

01 NordLB mit schwarzen Zahlen im 2. Quartal

Die Norddeutsche Landesbank (NordLB) schreibt **trotz hoher Belastungen durch Schiffskredite** wieder schwarze Zahlen. Nach einem Verlust zum Jahresauftakt fuhr das Institut im zweiten Quartal **einen Gewinn von 119 Mio. Euro** ein. „Insgesamt zeigt das Ergebnis, dass die Bank sich trotz einer tief greifenden Schifffahrtskrise weiterhin in sicherem Fahrwasser befindet“, sagte NordLB-Chef Gunter Dunkel. Rund lief unter anderem das Geschäft mit Unternehmen sowie die Finanzierung von Flugzeugen und Energieprojekten.

Die Schifffahrt durchläuft **wegen Überkapazitäten, gestiegener Treibstoffkosten und des mauen Welthandels** eine tiefe Krise, was auch andere Banken wie die HSH Nordbank und die Commerzbank zu spüren bekommen. Die Aufseher nehmen **die Schiffsportfolios aller Banken deshalb genau unter die Lupe** und fordern regelmäßig Daten an. Sie wollen damit verhindern, dass in den Bilanzen

der deutschen Geldhäuser bei der Übergabe der Bankenaufsicht an die Europäische Zentralbank (EZB) unentdeckte Risiken zum Vorschein kommen.

Dunkel betonte, die Bank lege genügend Geld zurück und lasse „große Vorsicht walten“, um **für mögliche Kreditausfälle in der Schifffahrt gewappnet** zu sein. Im ersten Halbjahr hat die NordLB die **Risikovorsorge im Kreditgeschäft auf 432 Mio. Euro** nahezu verdreifacht. „Die Auswirkungen der Schifffahrtskrise werden uns noch eine Zeit lang beschäftigen“, sagte Dunkel. Die Risikovorsorge werde **auch in den kommenden Quartalen auf hohem Niveau** verharren.

Die NordLB wird oft als reine Schiffsbank wahrgenommen, was jedoch nicht den Tatsachen entspricht. Mit Schiffskrediten von rund **17 Mrd. Euro zählt das Hannoveraner Institut zwar zu den größten Geldgebern** der kriselnden Branche. Allerdings entspricht dies lediglich 12 Prozent des gesamten NordLB-Kreditportfolios.

www.nordlb.de

02 Zweitmarkt steckt neues KAGB weg

Der Handelsumsatz der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG lag im August **mit knapp 16 Mio. Euro bei 436 Vermittlungen** weiter auf hohem Niveau. „Mit der anhaltend positiven Entwicklung – auch nach **dem Inkrafttreten der Regelungen des Kapitalanlagegesetzbuches** – sind wir natürlich sehr zufrieden. Wir sehen uns in unserer Einschätzung bestätigt, dass **die nicht von den Regelungen des KAGB betroffene Käuferschicht** auch weiterhin über genügend Kaufkraft verfügt, um wie gewohnt einen geordneten und qualitativ hochwertigen Handel tätigen zu können“, so Alex Gadeberg, Vorstand der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG.

Im Sektor Immobilienfonds stieg der Handelsumsatz von 8,2 auf 11,9 Mio. Euro. Bei Schiffsfonds war dagegen **ein leichter Rückgang von 2,1 auf 1,8 Mio. Euro** festzustellen.

www.zweitmarkt.de

ANZEIGE

INDIZES



Goldener September

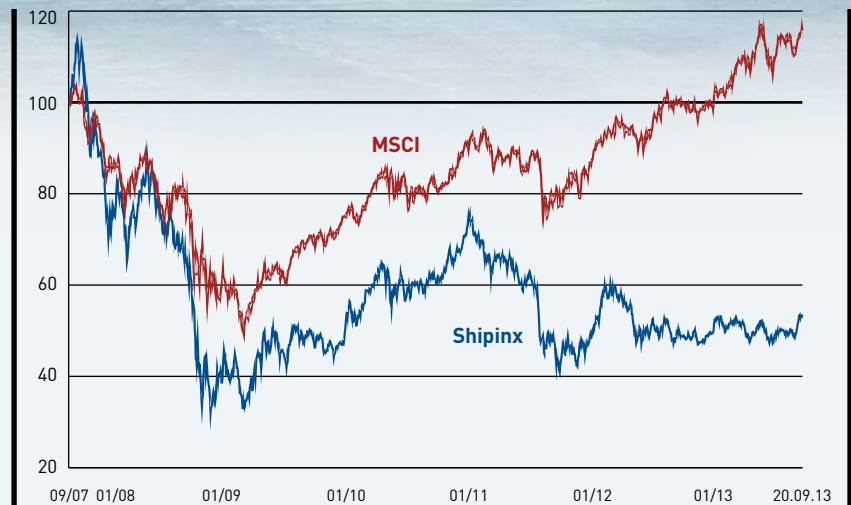
Der steile Anstieg des Baltic Dry Index (BDI) hat auch die Aktienkurse vieler Reedereien an den Börsen leicht vergoldet.

Einen sprunghaften Anstieg konnten mehrere Indizes für Trockenfrachter an der Londoner Baltic Exchange verzeichnen. Dies hatte direkte Auswirkungen auf einige jener Reedereien, die vor allem im Bulk-Segment aktiv sind: In beinahe perfekter Korrelation gewann Dryships (DRYS) innerhalb eines Monats 43 Prozent an Wert und stand gegen Monatsende bei \$ 3,50, der höchste Wert in fast zwei Jahren. Eine ähnliche Entwicklung konnten Diana Shipping Inc. (DSX), Safe Bulkers Inc. (SB) und Eagle Bulk Shipping Inc. (EGLE) verzeichnen.

Aber auch auf andere Segmente schlug die entspannte Herbstlaune der Märkte durch. Knightsbridge Tankers (VLCCF) setzte

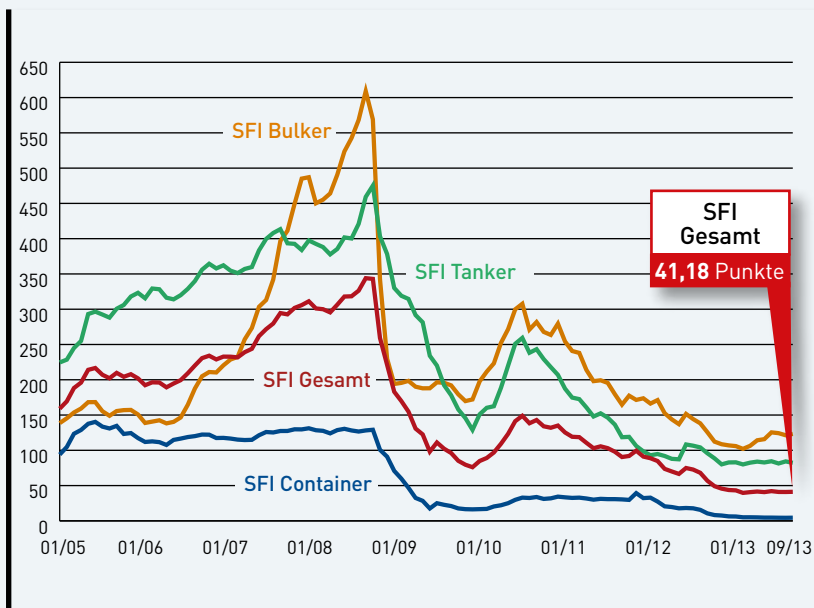
den mäandernden Lauf nach oben fort, der im Juni zaghaft begonnen hatte. Global Ship Lease, das börsennotierte Finanzvehikel der französischen Linie CMA CGM, arbeitete

sich im September immerhin um 15 Prozent nach oben. Weiterhin wohlwollend betrachteten die Börsianer den expansiven Antritt von Angeliki Frangou mit den Navios-Vehikeln.



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

SFI TKL.Ship: Der Bulker-Markt beflügelt auch den Gesamtindex



Quelle: TKL-Fonds; Stand 20.09.2013

Im August stieg der SFI Gesamtindex gegenüber dem Vormonat um ca. 0,60 Prozent.

In den kleineren Größenklassen bis 2.000 TEU erhöhten sich die Charraten für Containerschiffe. Die Neubaupreise stiegen in fast allen Segmenten leicht an – ebenso die Second-Hand-Preise.

Bei den Tankern blieben die Charraten und die Neubaupreise weitgehend konstant. Bei den Second-Hand-Preisen legten die Preise für Produktanker zu, die für Aframax und Suezmax-Tanker sanken dagegen.

Bei den Bulkern stiegen die Charraten in den kleineren Größensegmenten leicht an. Die Charraten für die größeren Schiffsklassen verzeichneten stärkere Zuwächse. Die Neubaupreise blieben konstant oder stiegen leicht an. Die Second-Hand-Preise blieben weitgehend konstant.

Der im Vergleich zum Vormonat stärkere USD schwächte die positive Indexentwicklung etwas ab.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

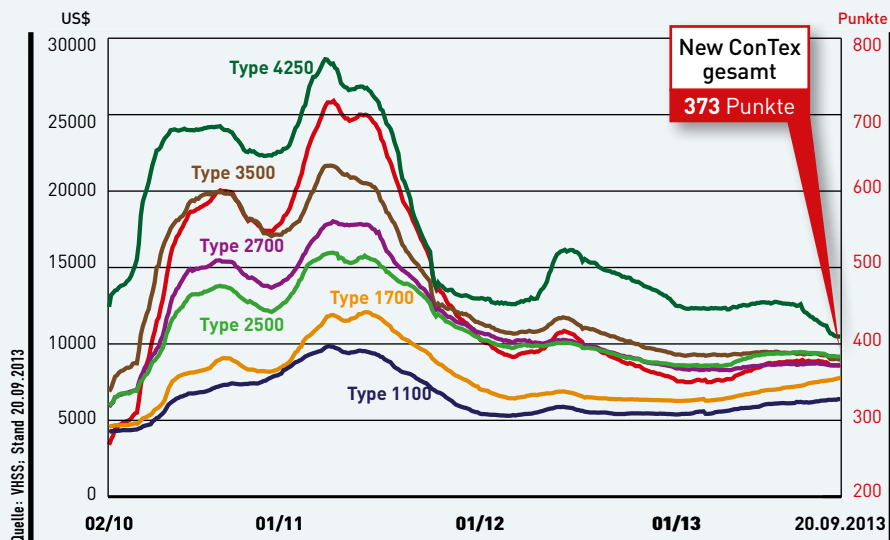


New ConTex steigt wieder – 1.700-TEU-Segment stimuliert den Markt

Zuletzt konnte der New ConTex wieder leicht zulegen und steht nun bei 373 Punkten.

Das ist nach der Seitwärtsbewegung der letzten Wochen die erste Veränderung im September. Allerdings herrscht bei den größeren Segmenten ab 2.500 TEU weiterhin Stagnation vor. Der jüngste Anstieg wird im Wesentlichen von den kleineren Einheiten der 1.100- und 1.700-TEU-Klassen getragen.

Die Schiffe des 1.700-TEU-Segments erlebten in den letzten Wochen eine regelrechte Rallye. In einzelnen Fällen liegen die Abschlüsse hier über den 2.500-TEU-Einheiten. Da das 1.700-TEU-Segment traditionell als Indikator für den gesamten Chartermarkt gilt, könnte der positive Trend ein Anzeichen dafür sein, dass das Licht am Ende des Tunnels bald etwas näher kommt. www.vhss.de



ANZEIGE

Kaskoversicherer suchen Weg aus der Krise

Text: Michael Hollmann

Der Druck auf die Seekaskoversicherer steigt und steigt. Das Marktsegment gilt als chronisch defizitär. Auf dem Jahreskongress der Branche in London wurde deutlich: Mit einer raschen Trendwende ist nicht zu rechnen.

Die meisten hatten es schon geahnt, aber nun ist es amtlich. Laut der jüngsten Marktstatistik der International Union of Marine Insurance (IUMI) übertrafen die Schäden und Bearbeitungskosten im Seekaskosegment auch 2012 wieder das weltweite Prämienvolumen der Versicherungen in der Sparte.

Damit verliert der „durchschnittliche“ Schiffsversicherer im 17. Jahr in Folge Geld. Nach Berechnungen der Analystin des norwegischen Versicherungsverbands Cefor, Astrid Seltmann, liegt die Gesamtschadenquote für 2012 bei knapp über 80 Prozent – will heißen: Die zertifizierten Kaskoschäden betragen vier Fünftel des weltweiten Prämienaufkommens (rund 8,3 Mrd. US\$). Rechnet man die geschätzten Kosten der Kaskoversicherer für Verwaltung, Vertrieb etc. dazu, so landet man irgendwo zwischen 100 und 110 Prozent und somit bei einem Fehlbetrag. In weiser Voraussicht und als Aufruf an die gesamte Branche, endlich zu einer nachhaltigen Risikoberechnung und Preissetzung zurückzukehren, hatte die IUMI als Motto für ihren Jahreskongress Mitte September in London postuliert: „Building resilience“. Zu Deutsch: Stärkung der Widerstandsfähigkeit.

Alarmierende Zahlen

Ob die rund 700 Delegierten den Kongress nach drei Tagen Diskussionen und Vorträgen mit einem beruhigten Gefühl oder gar in Aufbruchstimmung Richtung Heimat verlassen haben, darf aber bezweifelt werden. Trotz der alarmierenden Zahlen deutet nichts darauf hin, dass die Versicherer das Kaskosegment so schnell werden sanieren können. „Selbst nach Jahren mit sehr ungünstigen Marktentwicklungen sind die Prämienraten nicht ausreichend gestiegen, damit die Branche Gewinne einfahren kann“, unterstrich Just-Arne Storvik, ehemals Finanzchef des norwegischen Versicherungsunternehmens Gard



Foto: Michael Hollmann

BERATER: Just-Arne Storvik (oben) von ReCap Solutions beklagte hohe Fragmentierung und niedrige Markteintrittsbarrieren bei Seekasko.

VERSICHERER: Lars Rhodin vom Swedish Club (unten) forderte Risikomodelle für größere Schwankungsbreiten bei Schäden.



und heute Partner der Beratungsfirma ReCap Solutions in London.

Das Problem ist so simpel wie hartnäckig: Trotz des hohen Verlustrisikos herrscht ein Überangebot an Zeichnungskapazität bzw. Risikokapital für die Seekaskodeckung. Die Gründe für das scheinbar irrationale Verhalten der Versicherer seien mannigfaltig. Vieles spreche dafür, dass die Gesellschaften die Sparte bewusst subventionieren. Seekasko sei für viele nur ein Mittel, um Schiffsfahrtskunden an sich zu binden und ihnen andere, rofitablere Produkte über die Kaskoversicherung hinaus schmackhaft zu machen. Insofern sei man bereit, die Sparte als „Loss Leader“ – also mit Verlust – zu fahren.

Außerdem seien die Marktzugangsbarrieren sehr niedrig. „Jedermann und sein Haustier können auf die Deckungsnote kommen“, hielt Storvik den Versicherern provokativ den Spiegel vor. Zwecks Risikostreuung

mache es zwar Sinn, dass die Deckung einzelner Flotten auf zahlreiche Gesellschaften (Führungs- und Folgeversicherer) aufgeteilt wird. Andererseits gilt diese Branchenpraxis als ein Grund für die hohe Fragmentierung auf der Versichererseite – mit vielen Klein- und Kleinstanbietern in der Transportversicherung, die nicht über ausreichend Kompetenz und belastbare Daten verfügen, um angemessene Prämienraten festlegen zu können. An diesem Punkt müssten die Versicherer jedoch ansetzen, um zu einem nachhaltigen Geschäftsmodell zu kommen. „Die Preisfestsetzung erfolgt viel zu naiv. Man richtet sich zu stark nach der Statistik des jeweiligen Kunden statt nach den objektiven Risiken“, kritisierte Storvik.

Um die Risiken aber genau einzirkeln zu können, benötigt man Modelle für Szenarien und Wahrscheinlichkeiten, deren Anwendung im Kaskosektor offenbar hinterherhinkt. Das Stimmungsbild unter den IUMI-Delegierten

zu diesem Thema wurde in einer Blitzumfrage deutlich. Dabei tippten 56 Prozent der Teilnehmer darauf, dass Seekasko-Underwriter gar keine Modelle bei der Preisfestlegung anwenden.

Größere Schiffe, größere Schäden

Den Nachholbedarf in dieser Frage unterstrich auch Lars Rhodin, Geschäftsführer des Swedish Club und Vorsitzender des Kasko-Komitees der IUMI. Die Auswertung und Analyse historischer Kundendaten helfe den Versicherern vielleicht dabei, Entwicklungen im Bereich der üblichen Kleinschäden ein Stückweit zu antizipieren – nicht aber bei den zunehmenden Großschäden, die angesichts der immer teureren und größeren Schiffe bei den Versicherern einschlagen. „Die Schadensfrequenz geht nach unten, aber die durchschnittlichen Schadenshöhen steigen. In der Folge nimmt die Volatilität zu“, so Rhodin.

In Kürze

Starker Auftakt für Skuld.

Der norwegische P&I- und Kaskoversicherer hat im ersten Halbjahr einen Gewinn von 12 Mio. US\$ eingefahren und seine freien Reserven damit auf 320 Mio. US\$ erhöht. Im entsprechenden Vorjahreszeitraum hatte der Überschuss bei nur 2 Mio. US\$ gelegen. Die kombinierte Schadenkostenquote wurde den Angaben zufolge von 98% auf 93% verbessert. Der Club teilte mit, dass die Mitglieder künftig mit Bonuszahlungen an Gewinnen beteiligt werden sollen.

Stabile Einnahmen für Berger.

Die Mitgliedsreedereien der International Salvage Union (ISU) haben 2012 Umsätze von gut 600 Mio. US\$ verzeichnet – in etwa so viel wie im Vorjahr. Langfristig müssten sich die Firmen aufgrund der Unregelmäßigkeit von Havarien und Wrackbeseitigungen aber weiterhin auf hohe Schwankungen bei Auslastung und Einnahmen einstellen, warnte ISU-Präsident Andreas Tsavlis.

Komplexe Havarie-Gross bei „MSC Flaminia“.

Diese Regulierung der Havarie-Grosse-Kosten zur Rettung von Schiff und Ladung aus der gemeinsamen Gefahr (Feuerbekämpfung, Bergung etc.) belaufen sich im Fall der „MSC Flaminia“ laut IUMI auf rund 23,5 Mio. US\$. Das von Dispatcheuren betreute Verfahren gilt angesichts der Vielzahl von Ladungsinteressen als sehr komplex und dürfte sich bis 2020 hinziehen, hieß es auf der IUMI-Konferenz in London. Das Schiff gehört zur Flotte der Buxtehuder Reederei NSB.

Münchener Rück will bei Wrackbeseitigung mitreden

Die weltgrößte Transportrückversicherung, die Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, hat ihre Forderungen nach einer Reform des P&I-Systems (Schiffshaftpflicht) konkretisiert.

Die Vorschläge zielen vor allem darauf ab, die ausufernden Kosten für Wrackbeseitigung aus der Standard-Rückversicherungsdeckung herauszukoppeln und in eine separate Deckung zu bringen. Außerdem sollen die Rückversicherer mehr Mitsprache bei der Schadensbearbeitung bekommen. In einem Diskussionspapier unter dem Titel „Herausforderung für P&I: Wrackbeseitigung und Bergung“ spricht sich die Münchener Rück dafür aus, die Wrackbeseitigung im Falle eines Totalverlusts als „dritte Säule“ im gemeinsamen Rückversicherungsprogramm der P&I Clubs zu verankern. Das hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Folge, dass die Versicherungskosten für Schiffe steigen,

sofern derselbe Deckungsrahmen aufrechterhalten wird.

Bis dato wird das Risiko einer Wrackbeseitigung durch die P&I Clubs generell mitversichert und auch gebündelt mit anderen Gefahren rückversichert. Aufgrund strenger Bestimmungen der Küstenstaaten und steigender Schiffsgrößen gingen die Kosten für Wrackbergungen aber derart in die Höhe, dass dafür eine spezielle Prämie verlangt werden sollte. Für das vor der Toskana gesunkene Kreuzfahrtschiff „Costa Concordia“ werden die Wrackbeseitigungskosten auf rund 600 Mio. Euro taxiert. Beglichen wird der Schaden weitgehend durch Rückversicherer der P&I Clubs wie die Münchener Rück und Allianz Global Corporate & Speciality (AGCS).

Allerdings haben sie kaum Einfluss auf die Schadensabwicklung und das technische Vorgehen bei Wrackbergungen. Somit fehlt ihnen ein geeigneter Hebel, um dafür zu sorgen, dass die Kosten nicht ausufern. Eine „starke Position im Prozess der Schadensbearbeitung mit Bewilligung der wesentlichen Maßnahmen und Ausgaben“ wünscht sich die Münchener Rück deshalb für die Rückversicherer.

Foto: Michele Moccia



BERGUNG: Das havarierte Kreuzfahrtschiff „Costa Concordia“ wurde in einer beispiellosen Aktion aufgerichtet.

Neues Konsortium für Hanseatic P&I steht

Der einzige deutsche P&I-Versicherer Hanseatic Underwriters hat seine Risikokapazitäten neu geordnet.

Nach dem schrittweisen Ausstieg mehrerer Konsortialmitglieder seit dem vergangenen Jahr wird die Zeichnungskapazität für die Produkte Hanseatic P&I und FD&D (Rechtsschutz) nun weitgehend durch Londoner Lloyd's-Syndikate abgesichert. Einen Großteil der Risikokapazität stellen seit August die Syndikate Navigators (NAV 1221), Turos (TUL 1301), Novae (NVA 2007) sowie ANV 1861. Führend beteiligt sind weiterhin die Uniqa Österreich, Swiss Re sowie die Allianz (AGCS).

Ausgetreten aus dem Konsortium sind seit dem vergangenen Jahr die Gothaer, Ergo und Kravag. An den Deckungssummen für

die Kunden hat sich nichts geändert. Hanseatic versichert nach wie vor Haftpflichtrisiken bis 500 Mio. US\$ für kleinere und mittelgroße Schiffe, die nicht auf so hohe Höchstdeckungsgarantien angewiesen sind, wie sie durch die International Group P&I Clubs bereitgestellt werden.

Bei einem Kundenempfang kürzlich in Hamburg zog Hanseatic-Manager Tobias Braun eine positive Bilanz der Geschäftsentwicklung im vergangenen Jahr. So sei der Bestand im Bereich Schiffseigner P&I auf 1.100 Schiffe (ca. 2,4 Mio. BRZ) und in den P&I-Bereichen Charterers und Binnenschifffahrt auf über 1.400 Policen ausgebaut worden. Das Prämienvolumen habe alles in allem 22 Mio. US\$ betragen. Zu Schäden und Ergebnis machte Braun keine Angaben.

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

Teambuilding unter Segeln

25 Studenten von AIDA Cruises sind an Bord des Segelschulschiffes „Großherzogin Elisabeth“ auf Ausbildungsfahrt in der Nord- und Ostsee.

Der mehrwöchige Praxisexkurs gehört zum umfassenden Ausbildungsprogramm bei AIDA Cruises und bereitet die Studenten optimal auf ihr Seefahrtsstudium und ihren ersten Bordeinsatz bei AIDA vor. „An Bord des Segelschiffs erfahren unsere Studenten, wie sich ein Schiff bei Wind und Wetter verhält, und erlernen neben Segelsetzen auch nautisches und technisches Basiswissen. Zudem sind Teamgeist und Engagement gefragt. Dies sind ideale Voraussetzungen, um an Bord der AIDA-Flotte zu arbeiten“, sagt Steffi Heinicke, Director HR Development.

www.aida-jobs.de

Fotos: AIDA Cruises



DREIMAST-GAFFELSCHONER:
AIDA Cruises kooperiert seit drei Jahren mit dem Schulschiffverein „Großherzogin Elisabeth“ e.V.



Auswanderer: „Wat wullt du in Amerika!“

Eine Sonderausstellung im Landesmuseum in Emden beleuchtet die Geschichte der Auswanderung in Ostfriesland 1845 bis 1914.

Die Auswanderung war ein gutes Geschäft vor allem für die Städte Hamburg und Bremen. Ab 1905 versuchte auch Emden einen Auswandererhafen einzurichten. Dabei kam die Stadt nicht an den großen Reedereien in Hamburg und Bremen vorbei. In einem Kompromiss verpflichteten sich Hapag und Norddeutscher Lloyd, wöchentlich eine Passagierfahrt anzubieten und dazu Auswandererhallen zu errichten. 1913 wurden die Gebäude fertiggestellt. Im Frühjahr 1914 wurde die Auswandererlinie von Emden in die USA eröffnet. Es folgten sechs Fahrten mit verschiedenen Passagierschiffen. Drei Monate später wurde die Linie durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs jäh unterbrochen und nie wiederaufgenommen.

Die Sonderausstellung „Blif hier, Johann! Wat wullt du in Amerika!“ (Bleib

hier, Johann! Was willst du in Amerika!) in den Pelzerhäusern des Ostfriesischen Landesmuseums zeigt jetzt die Geschichte der Auswanderung in Ostfriesland von 1845 bis 1914 und die Rolle Emdens als Auswandererhafen. Im Mittelpunkt stehen Biografien auf dem Höhepunkt der Auswandererwelle in den 1850er-Jahren. Heute hat nahezu jede Familie in Ostfriesland Verwandte in den USA.

www.landesmuseum-emden.de



Fotos: Ostfriesisches Landesmuseum

GESCHICHTE: Das Landesmuseum im Rathaus am Delft ist täglich außer montags von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Die Sonderausstellung in den Pelzerhäusern läuft noch bis 24. November.



Bestnote für die zwei „Europas“

Die zwei Schwesterschiffe im Luxussegment MS „Europa“ und MS „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten wurden vom Kreuzfahrtführer „Complete Guide to Cruising & Cruise Ships“ mit der höchsten Bewertung 5-Sterne-Plus ausgezeichnet.

Damit sind beide Schiffe weltweit Spitzenreiter. Das Expeditionsschiff MS „Hanseatic“ belegt den ersten Platz in den Top-10 der „Boutique-Schiffe“ bis 250 Passagiere. Mit 1.860 von maximal 2.000 Punkten erzielt die

„Europa 2“ die höchste Note. Die „Europa“ ist neben ihrer Schwester mit 1.851 Punkten erneut in der Kategorie 5-Sterne-Plus. Die beiden Luxusfahrzeuge belegen damit die ersten beiden Plätze unter den besten zehn in der Kategorie „kleine Schiffe“ bis maximal 750 Passagiere.

Die „Hanseatic“ hat mit 1.765 Punkten ihre Bewertung verbessert und führt erstmalig als einziges Expeditionsschiff mit fünf Sternen die Top-10-Liste der „Boutique-Schiffe“ an. www.hlkf.de

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH/Jäckel



TOP-NOTE: Experte Douglas Ward (l.) und Karl J. Pojer, Chef von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.

Foto: IfM Hamburg



FS „Meteor“ auf 100. Forschungsreise

Das Forschungsschiff „Meteor“ feiert ein besonderes Jubiläum.

Unter Leitung von Kapitän Klaus Bergmann (Reederei Briese) sowie dem wissenschaftlichen Fahrtleiter Prof. Dr. Friedrich Buchholz vom Alfred-Wegener-Institut (AWI) in Bremerhaven trat das

Schiff seine Jubiläumsreise in Walvis Bay an. Es gehört dank der kontinuierlichen Anpassung an die Bedürfnisse der Wissenschaft zu den modernsten Forschungsschiffen der Welt. Seit Indienststellung 1986 hat die „Meteor“ mehr als eine Million Seemeilen zurückgelegt. www.briese.de

Katamaran für schnelle Wind-Einsätze

Der neue Katamaran der Windea Offshore – einem Zusammenschluss der Unternehmen EMS Maritime Offshore GmbH (EMO), der Bernhard Schulte Gruppe und SSC Wind GmbH – ist auf den Namen „Windea one“ getauft worden.

Der Neubau soll künftig Personal, aber auch Material zu den Offshore-Windparks transportieren. Erste Schritte ins Offshore-Geschäft hatte die AG „EMS“ im Jahr 2007 mit einem umgebauten Rettungskreuzer

gemacht. Seitdem haben sich die Anforderungen von Betreibern und Kunden verändert. So benötigen die Schiffe eine Mindestgeschwindigkeit von 25 Knoten, die Beförderung

des Offshore-Personals sollte ruhig und komfortabel erfolgen. Die Bereederung übernimmt die EMS Maritime Offshore GmbH. www.windea.de

TAUFE: Die Landemole Knock in Emden war der passende Ort für einen Offshore-Versorger.



Foto: EMS Maritime Offshore GmbH

Ostsee-Umweltpreis für ökologische Schifffahrt

Ökologieorientierte Schifffahrt auf der Ostsee wird erstmals mit dem vom Baltic Sea Forum vergebenen Umweltpreis „BSCM-Award“ ausgezeichnet.

Unter den Preisträgern waren auch mehrere deutsche Unternehmen: In der Kategorie „Infrastrukturentwicklung“ gewannen AIDA Cruises und Becker Mari-

ne Systems mit ihrer LNG Hybrid-Barge (s. S. 22) vor Brunsbüttel Ports (LNG Bunkerstation). Top-Positionen in Sachen Betriebsführung erreichten der Germani-



sche Lloyd („Environmental Passport“) und die Reederei Hamburg Süd („GL Emission Manager“).

Als wissenschaftliche Aktivität wurde die Jade Hochschule (Oldenburg, Elsfleth, Wilhelmshaven) für ihr Transportkonzept für Offshore-Windparks in der Deutschen Bucht gewürdigt.

www.baltic-sea-forum.org



EFFIZIENZ: Schiff der Reederei Allianz (Hamburg Süd-Gruppe).

Foto: Hamburg Süd



516 m

GEWALTIG: 1958 stürzten bei einem Erdbeben an der Lituya Bay in Alaska 90 Mio. Tonnen Gestein ins Meer und verursachten einen Mega-Tsunami von über 500 Metern Höhe.

Einfach umwerfend

Im Sommer spüren es Badende an den Stränden der Welt am eigenen Leib: Wellen treffen mit Urgewalt auf die Küste – beileibe nicht nur Tsunamis. Die Höhe der Wogen hängt von der Wassertiefe und der Küstenform ab. Text: Walter Schmidt

Stille Wasser sind tief, spricht der Volksmund – und meint damit keine Gewässer, sondern Menschen, die es in sich haben, ohne hohe Wellen zu schlagen. Doch stimmt das Sprichwort auch, wenn man es buchstabengetreu versteht? „Wörtlich genommen macht der Spruch keinen Sinn, denn natürlich können auch spiegelglatte Seen flach sein“, sagt der Wellenforscher Wolfgang Rosenthal von der Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr (GAUSS) in Bremen, Fachmann für sogenannte Monsterwellen oder Kaventsmänner. Er selbst hat die Redensart oft von seiner Großmutter gehört, und diese habe damit sinngemäß sagen wollen: „Stille Wasser sehen harmlos aus, können aber tief sein.“

Tsunamis – trügerische Naturgewalt

Auch umgekehrt wird ein Schuh draus – womöglich sogar ein besserer: Meere, in denen schon der Tod lauert, können mit sanften Wellen trügerischen Frieden verbreiten. „Im offenen Ozean kann tiefes Wasser ziemlich still aussehen, während an der Küste die Brandung tobt“, sagt der Küsteningenieur Torsten Schlurmann von der Leibniz-Universität Hannover.

Das bedarf einer Erklärung: Dass Entsetzliches passieren kann, wenn sich aufgestaute Energie Bahn bricht, weiß man von Erdbeben. Platten der Erdkruste, die lange miteinander verhakt waren, ruckeln →



WUCHT: Freak Waves können die Stabilität auch großer Schiffe sehr gefährden.

Foto: Wilyambraunberry | Dreamstime.com

30.5 m

WELTREKORD: Der hawaiianische Profisurfer Garrett McNamara ritt am 28. Januar 2013 in Nazaré, Portugal, die höchste Welle, die bisher ein Surfer bezwungen hat.

Freak Waves – ein Mythos ist Realität

Lange galten sogenannte Freak Waves als Seemannsgarn. Doch es gibt sie wirklich.

Ausmaße: Freak Waves können bis zu 35 Meter hoch und Hunderte Meter lang werden. Dem steilen, hohen Wellenkamm, mit scharfer Kante an der Spitze, folgt dabei ein sehr tiefes und rundes Wellental.

Häufigkeit: Satelliten haben mittlerweile Dutzende aufgespürt. Studien zufolge tauchen im Nordatlantik die meisten auf: Zwei bis drei Wasserwände erheben sich dort pro Woche aus dem Meer.

Entstehung Wie und warum sie entstehen, gibt den Forschern aber noch Rätsel

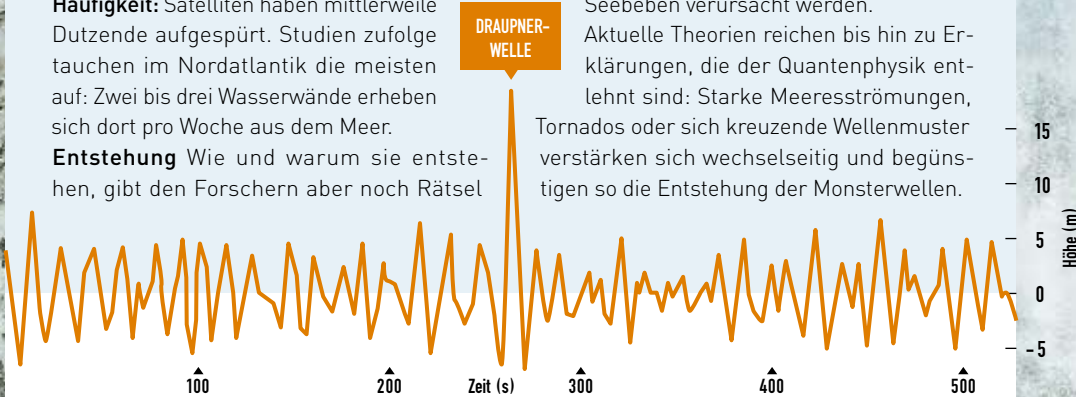
BEWEIS: 1995 wurde an der Nordsee-Bohrinsel „Draupner“ eine 26 m hohe Welle aufgezeichnet.



auf, da sie nicht wie Tsunamis durch Seebeben verursacht werden.

Aktuelle Theorien reichen bis hin zu Erklärungen, die der Quantenphysik entlehnt sind: Starke Meeresströmungen, Tornados oder sich kreuzende Wellenmuster

verstärken sich wechselseitig und begünstigen so die Entstehung der Monsterwellen.



→ sich plötzlich frei. Diese Explosion an gestauter Energie haben sie mit lächerlich wirkenden Wellen im offenen Ozean gemeinsam, die Stunden später Hunderttausende Menschen zerschmettern können. Entfesselt von Erdstößen unter dem Meeresboden, türmen sich Tsunamis nämlich erst an der Küste zu monströsen Wasserbergen auf – umso gewaltiger, je trichterförmiger die Küste ist, weil sich dann sehr viel Wasser auf kleinem Raum staut.

Anatomie der Wellen-Bewegung

„Vom Wind oder durch Seebeben verursachte Wellen sind mitten auf dem Meer vergleichsweise klein“, berichtet Schlurmann, der in Hannover das Franzius-Institut für Wasserbau und Küsteningenieurwesen leitet. „Das stellt jeder Urlauber fest, der am Strand bis zur Hüfte in der Brandung steht und dabei Mühe hat, sich auf den Beinen zu halten. Blickt er nämlich hinaus aufs Meer, sind dort meist kaum Wellen zu sehen oder nur im Ansatz zu erahnen.“ Denn dort ist das Wasser viel tiefer als in Küstennähe, und die Energie der Welle verteilt sich – vereinfacht ausgedrückt – auf einen riesigen Wasserkörper.

„Kommt so eine Welle aber in geringere Wassertiefen, baut sie sich auf und bricht – was am Strand den Surfern und anderen Strandsüchtigen großen Spaß bereitet“, sagt Schlurmann.

Eine vom Wind bewegte Welle kann am Küstensaum eines Meeres maximal

0,78-mal so hoch werden, wie das Wasser an der Stelle tief ist. Bei 1 Meter Wassertiefe ergäbe das eine höchstens 78 Zentimeter hohe Welle. Wird der Grenzwert von 0,78 jedoch überschritten, wird die Welle instabil; ihr Kamm stürzt voran. Die Woge überholt sich dabei gewissermaßen selbst, weil ihre innere (orbitale) Geschwindigkeit größer wird als das Tempo, mit der sie sich bis dahin ausgebreitet hat.

Dazu muss man wissen, dass die Wasserteilchen sich beim horizontalen Durchgang einer Welle auf dem offenen Meer fast kreisförmig und im küstennahen Flachwasser nahezu elliptisch bewegen – also nicht etwa einfach von unten nach oben und wieder nach unten. Ein Schwimmer wird in der Welle demnach nicht einfach gehoben und sinkt dann wieder an dieselbe Stelle zurück, sondern schwappt auf ungefähr elliptischer Bahn auf und ab und hin und her, was viele Badende schon oft erlebt haben.

Wenn Poseidons Kräfte walten

Was jeder Strandurlauber noch wissen sollte, damit es ihn nicht unerwünscht umhaut: Mit der Höhe der Welle wächst die Energie quadratisch. „Eine doppelt so hohe Welle überträgt also eine viermal so große Energie“, rechnet Torsten Schlurmann vor. Wer das nicht glauben will, muss es fühlen: Die gerötete Brust nach einem deftigen Wellenschlag spricht Bände. Wellen sind eben schlicht umwerfend. ...



LEIDGEPRÜFT: 2001 wurde die „Bremen“ vor Argentinien von einer 30 Meter hohen Monsterwelle überrascht. Der Crew gelang es das Schiff zu stabilisieren.

Fotos: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, Øyvind Hagen - Statol, rhyman007 | iStockphoto.com

TOURISTENTRAUM: Mit der „Hanseatic“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten können Passagiere eine Fünf-Sterne-Expedition ins Eis unternehmen.



Fels in der Brandung

Immer abgelegene Reiseziele, immer vielfältigere Freizeitmöglichkeiten, immer mehr Komfort: Die Kreuzfahrtbranche stellt sich für die nächsten Jahre auf. Text: Sebastian Meißner

Schiffsausrüster, Häfen und Tourveranstalter. Gemeinsam diskutierten die Experten künftige Entwicklungen, pflegten Kontakte und spürten die neuesten Trends auf. Groß im Kommen sind aktuell zum Beispiel Themen-Kreuzfahrten – etwa für Golfer, Reiter, Krimifreunde oder sogar FKK-Fans. Mit Eisbrechern geht es auf Arktisexpedition. Und auch für chronisch Kranke ist eine Kreuzfahrt nicht mehr tabu: So bieten speziell ausgerüstete Schiffe die Möglichkeit, an Bord eine Dialyse machen zu lassen.

Mehr Komfort an Bord

Weiterer Trend: Die Schiffe selbst rücken mit ihren Attraktionen immer stärker in den Fokus der Urlauber. Luxusausstattungen sowie ausgefallene Bordattraktionen sind heutzutage Pflichtprogramm. Kreuz-

Rund 11.500 neue Arbeitsplätze, drei Prozent mehr Wirtschaftsleistung, neue Passagierrekorde und zahlreiche Neubaufträge: Der europäische Kreuzfahrtmarkt entwickelt sich weiterhin prächtig. Und der Boom geht weiter – so lautet ein Fazit der Kongressmesse „Seatrade Europe“, die vom 24. bis 26. September auf dem Gelände der Hamburg Messe und Congress GmbH (HMC) stattfand. „Die Kreuzfahrtindustrie ist einer der am schnellsten wachsenden maritimen Wirtschaftszweige und ein wichtiger Motor für den Tourismus, nicht nur hier in Hamburg“, sagt Michael Ungerer, Präsident von AIDA Cruises und Präsident des nationalen Kreuzfahrtverbandes CLIA Deutschland.

Der Optimismus der Branche war während der drei Messtage in Hamburg deutlich zu spüren. Mehr als 250 Aussteller aus 50 Nationen präsentierten sich und ihre Produkte auf dem Gelände der Hamburg Messe einem breiten Fachpublikum. Vertreten war das Who is Who

der Branche. „Wir konnten die führenden Kreuzfahrtreedereien und alle Marktführer entlang der gesamten Wertschöpfungskette begrüßen“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH. Die größten Kreuzfahrtreedereien wie AIDA Cruises, Carnival, Celebrity Cruises, Costa Crociere, Disney Cruise Line, Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, MSC Cruises, Royal Caribbean oder TUI Cruises trafen auf Entscheider und Insider aus allen Bereichen der Kreuzfahrt – darunter Werften,



Die Kreuzfahrtindustrie ist einer der am schnellsten wachsenden maritimen Wirtschaftszweige.“

Michael Ungerer, Präsident von CLIA Deutschland



SCHAUPLATZ: Mehr als 250 Aussteller aus 50 Nationen präsentierten sich und ihre Angebote dem Publikum.

fahrtschiffe entwickeln sich zunehmend zu schwimmenden Wellnessoasen. Das Angebot reicht von Sauna und Schwimmbädern über Yoga- und Pilateskurse bis zu Schönheitsbehandlungen. Auf der „Europa 2“ von Hapag-Lloyd gibt es neben den klassischen Fitness- und Cardio-Geräten auch Kinesis-Wände der Marke Technogym. Sie

ermöglichen besonders schnelle Erfolge. Beim Unterhaltungsprogramm haben die Kreuzfahrtanbieter in den letzten Jahren immer aufwendigere und spektakulärere Events entwickelt, um ihr Publikum zu begeistern. An Bord der AIDA-Kreuzfahrtschiffe gibt es Lasershows, 4-D-Kino Cinemare und zahlreiche Workshop-

Angebote. Mittelpunkt des vielseitigen Entertainmentprogrammes sind die rund 65 verschiedenen Shows mit Tanz, Gesang, Akrobatik und aufwendigen Kostümen.

Einen hohen Stellenwert nehmen auch neue Destinationen ein. Unter den Regionen, die in diesem Jahr zum ersten Mal bei der „Seatrade Europe“ ausgestellt haben, sind Okinawa, Abu Dhabi, der türkische Verbund sowie der Verbund Spanischer Häfen. Außerdem stellten mehr als 30 Häfen ihre Vorzüge zur Schau – darunter Amsterdam, Lissabon, La Rochelle, Tallinn und Southampton.

Sicher und umweltfreundlich

Hochkarätige Referenten diskutierten beim „gmecc Cruise: Environmental Advances in Cruise Ship Technology“ – einem branchen- und länderübergreifenden Kongress zum Thema Maritimer Umweltschutz für die Kreuzfahrtindustrie – Konzepte zur Nachhaltigkeit. Auch in Sachen Sicherheit tut sich derzeit einiges im Kreuzfahrtsektor. Rettungsboote mit höherer Personenkapazität gehören ebenso dazu wie moderne Sicherheitssysteme inklusive Feuerschutz- und Brandbekämpfungseinrichtungen.

Die Kreuzfahrtbranche stellt sich auf allen Ebenen modern auf – für weitere erfolgreiche Jahre des Wachstums. ...



IMPOSANT: Die „AIDAdiva“ beim Einlauf in den Hamburger Hafen.

2015 wird Hamburg erneut zum Kreuzfahrt-Mekka

Hamburg ist mit 173 erwarteten Schiffsanläufen in 2013 der meistfrequentierte deutsche Ein- und Ausstiegshafen und führt damit das deutsche Kreuzfahrthafen-Ranking an.

2015 wird die hanseatische Metropole dann erneut zum Zentrum der internationalen Kreuzfahrtbranche. Dann

öffnet vom 9. bis 11. September die nächste „Seatrade Europe“ bereits zum 5. Mal auf dem Gelände der Hamburg Messe ihre Tore für das weltweite Fachpublikum. Vom 11. bis 13. September werden außerdem die „Hamburg Cruise Days“ mit einem eindrucksvollen Rahmenprogramm ausgerichtet.

Anspruchsvoller Anstrich

Innovative Beschichtungen schützen Schiffe und die Umwelt. Zu den weltweit führenden Anbietern gehört die Hempel Gruppe.

Text: Petra Scheidt

VORREITER:
Die „Vilano“ von der Reederei Harmstorf & Co hat Hempels neuesten Fouling-Release Anstrich – Hempaguard X7 – auf dem Rumpf.



Kielholen war bis ins 19. Jahrhundert hinein eine der schwersten Strafen der Seefahrt. Delinquenten wurden dabei gefesselt über Bord geworfen und dann an langen Tauen, entweder querschiffs oder längsschiffs, mehrmals unterm Kiel entlanggezogen. Die Prozedur hatte schwere Verletzungen zur Folge, da der Schiffsrumpf meistens mit scharfkantigen Muscheln bewachsen war.

Biofouling nennt sich die unerwünschte Besiedlung durch Meeresorganismen – und ist nicht nur für unfreiwillige Taucher gefährlich: Der Bewuchs schädigt das Ruder und die Schiffswand. Denn je nach Fahrtgebiet können sich bis zu 150 Kilogramm Bewuchs pro Quadratmeter an Unterschiffen niederlassen. Das hat nicht nur extreme Auswirkungen auf das Gewicht. „Fouling erhöht den Reibungswiderstand. So sind bis zu 40 Prozent mehr Kraftstoff nötig, um ein bewachsenes Schiff auf dasselbe Tempo zu bringen“, sagt Marcus Grabe, Vertriebsdirektor für den maritimen Sektor bei Hempel Deutschland.

Die dänische Hempel Gruppe ist seit 1915 Pionierin für Schiffsfarben, Lacke und Hightech-Beschichtungssysteme. Vom rutschfesten, strahlend weißen Deck bis hin zu schmutzresistenten Containern in allen Regenbogenfarben – Hempel hat eine passende Anstrichlösung parat.

Zu römischen Zeiten wurden Schiffe teilweise mit Bleiplatten verkleidet, um sie vor Bewuchsschäden zu schützen. Später waren kleine Kupferplättchen eine weit-

verbreitete Maßnahme, wie sie noch an der Bordwand des legendären Frachtseglers „Cutty Sark“ zu finden sind.

Mit der Industrialisierung und dem Trend zu Metallrümpfen wandelte sich das Problem etwas. Schiffseigner hatten nun statt Fäulnis Korrosion zu bekämpfen, die den Schiffsbauch aufraut und unerwünschten Organismen eine gute Siedlungsgrundlage bietet.

Clevere Farben

In der modernen Schifffahrt versucht man, mit komplexen chemischen Beschichtungen der Sache Herr zu werden: Zunächst nur in Form von bleihaltigen Rostschutzmitteln (Menninge) und Schiffslack. Seit den 1950er-Jahren werden jedoch wirksame Antifouling-Farben verwendet, die durch metallhaltige Verbindungen den Bewuchs abtöten. →

Internationale ökologische Vorgaben

Seit 2008 ist das Breitbandbiozid Tributylzinnhydrid (TBT) nach einer Verordnung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) weltweit verboten. Dieser zinnhaltige Antifouling-Anstrich ist nämlich sehr giftig und löst bei Meeresorganismen irreversible hormonelle Störungen aus – die ein Artensterben zur Folge haben können.

TBT-Ersatzmittel, etwa Biozide auf Kupfer- und Zinkbasis, dürfen hingegen weiterhin benutzt werden, auch wenn ihre Verwendung als bedenklich gilt.



Fotos: Hempel

CHECK: Die Techniker wissen genau, welche Bereiche besonders beansprucht werden.



Aktives Hydrogel

Hempaguard X7 – die Zwei-in-Eins-Lösung

Hempels neuer Bewuchsschutz kombiniert Antihafbeschichtungen mit Kontaktlinseneffekt mit einer kontrollierten Biozid-Abgabe: Die eingebetteten Biozide werden frei, wenn die Silikonbeschichtung im Wasser aufquillt. Es bildet sich das sogenannte aktive Hydrogel, eine Art „flüssige“, antibakterielle Barriere. Sie wird von Fouling-Organismen nicht als feste Oberfläche wahrgenommen und wirkt bei Kontakt abstoßend. Haltbarkeit: bis zu 7 1/2 Jahre.

UMWELTFREUNDLICH: Aktives Hydrogel hat einen um 95 Prozent geringeren Biozidausstoß als herkömmliche Antifouling-Beschichtungen.

eine Treibstoffersparnis von sechs Prozent und mehr ausmachen“, weiß Marcus Grabe aus Erfahrung.

Neuester Coup

In vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass manche Antifouling zu viele Biozide freisetzen, weil sich der Anstrich zu schnell abnutzt. Antihafbeschichtungen halten länger, waren bisher jedoch noch nicht ganz so effizient.

Hempel hat deshalb versucht, das Beste aus beiden Welten zu kombinieren: Hempaguard (siehe Kasten) wurde fünf Jahre lang in den aggressiven Gewässern Singapurs sowie seit 2010 aktiv im Einsatz an Schiffen getestet und erbrachte Top-Ergebnisse: „Das Produkt ist sehr langlebig, ausgesprochen wirksam und einsetzbar. Denn es wirkt auch dann, wenn das Schiff in einem energiesparenden Tempo unterwegs ist oder bis zu 120 Tage im Hafen liegt. Das garantieren wir auch unseren Kunden“, sagt Marcus Grabe.

Von den Vorzügen des neuen Produkts ist auch die Reederei Harmstorf & Co. überzeugt. Sie ließ die „Cap Blanche“, die „Cap Pasado“ und die „Vilano“ mit der neuen 2-in-1-Lösung ausrüsten: Alle drei Schiffe wurden zwischen April und Juli 2013 in China gedockt. Dort wurden die Schiffe zunächst per Sandstrahlbehandlung vom alten Anstrich befreit, bevor das neue Beschichtungssystem – bestehend aus Korrosionsschutz, Verbindungsanstrich und Hempaguard X7 – →

WARTUNG: Die Farbsysteme müssen innen wie außen regelmäßig auf Schwachstellen überprüft werden.

→ Alternativ dazu gibt es seit 1999 biozidfreie, sogenannte Fouling-Release-Beschichtungen, die durch extrem glatte Oberflächen die blinden Passagiere abschütteln.

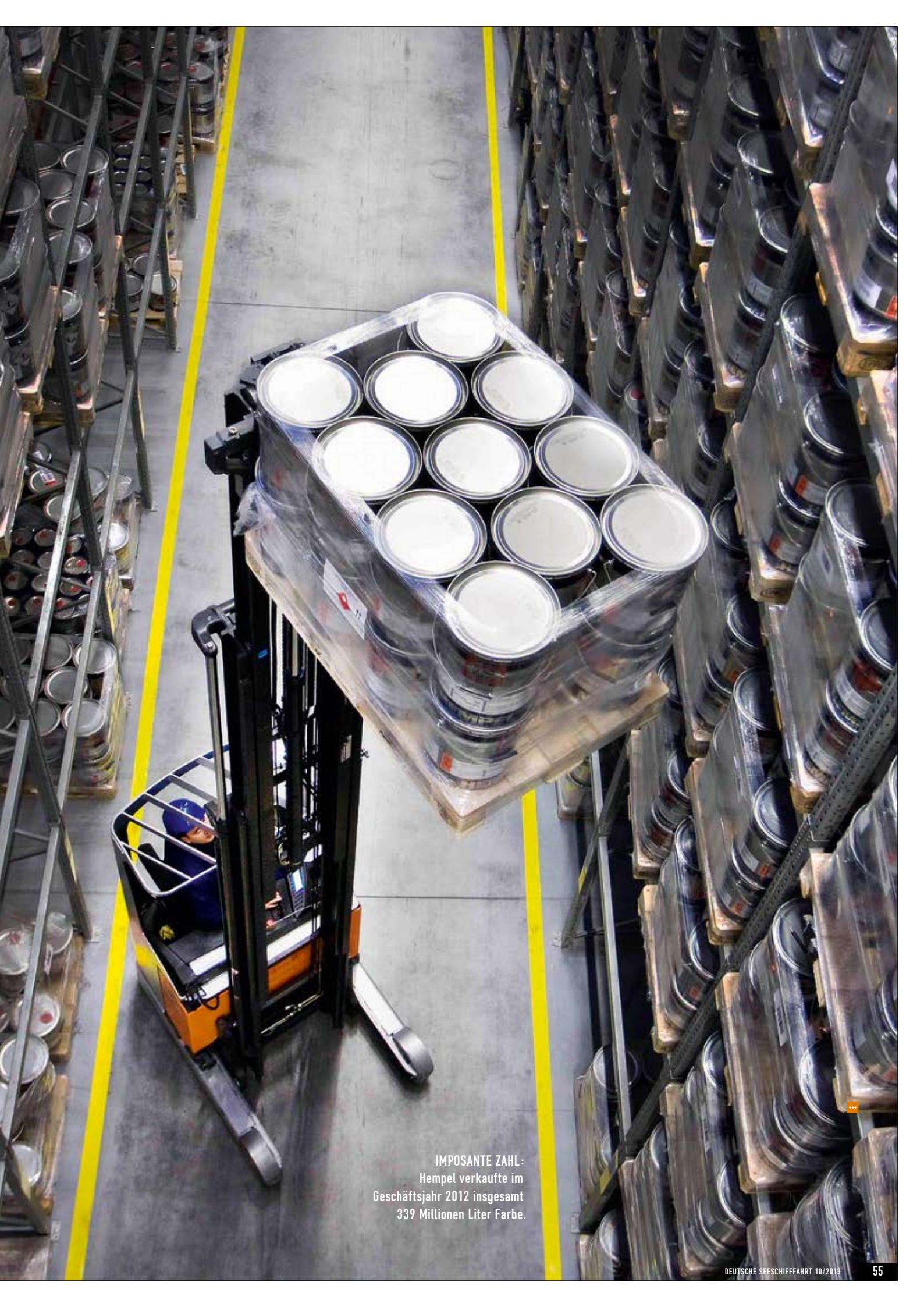
Nachhaltiges Denken

Nach dem internationalen Verbot zinnhaltiger Antifouling-Beschichtungen (s. Kasten S. 53) sucht die Branche nach ähnlich wirksamen, möglichst biozidfreien Alternativen. Denn Antifouling belasten die Umwelt – und stärkere Auflagen sind absehbar.

Neben den ökologischen Vorgaben machen sich auch ökonomische Gesichtspunkte verstärkt bemerkbar: „Es ist ein Unterschied, ob ein Schiff jedes zweite Jahr oder erst nach 7 1/2 Jahren ins Dock muss. Die Wahl eines Top-Coats kann außerdem



Fotos: Hempel



IMPOSANTE ZAHL:
Hempel verkaufte im
Geschäftsjahr 2012 insgesamt
339 Millionen Liter Farbe.



Fotos: Hempel

→ aufgetragen wurde. Und das ging fix vonstatten: Die Arbeiter brauchten nur 72 Stunden, um ein Schiff mit circa 15.000 Litern Farbe zu versehen. Sechs erfahrene Anwendungstechniker von Hempel betreuten und kontrollierten den Beschichtungsprozess.

Erfolgsprodukte by Hempel

Die Anfänge, in denen Hempels Farben noch in einer alten Kaffeemühle in einem Schuppen am Kopenhagener Hafen gemischt wurden, sind nur noch eine amüsante Erinnerung. Hempel ist zu einem Riesen mit über 5.000 Beschäftigten gewachsen: „Wir haben im letzten Jahr – und das, obwohl die Schiffbauindustrie schwächelt – einen Gesamtumsatz von rund 1,3 Milliarden Euro erwirtschaftet“, sagt Grabe.

Die Hempel Gruppe ist mit insgesamt 24 Fabriken, 10 Forschungseinrichtungen, 48 Vertriebsfilialen und 150 Lagern in 80 Ländern vertreten. Im Bereich Antifouling- und Fouling-Release-Technologie sind sie marktführend. Außerdem trägt mittlerweile etwa jeder fünfte neue Container einen Hempel-Anstrich

Marcus Grabe verrät: „Einen wesentlichen Anteil an unserem Erfolg hat das Dänische Institut für Technik (DTU), unser Kooperationspartner aus den Anfangsjahren, mit dem wir immer noch eng verbunden sind.“

Hempel investiert darüber hinaus einen Großteil der Gewinne in seine Forschungs- und Entwicklungsabteilung.

Innovative Ansätze

Mikrostrukturen in der Haut von Haien, Lotusblüteneffekte und elektrische Umpolung – die Tüftler haben noch einiges auf Lager, auf das man gespannt sein darf. Marcus Grabe ist sicher: „Die Bereitschaft, Neues zu wagen, zahlt sich letztlich für uns, unsere Kunden und die Umwelt aus.“ ...

SERVICE: Hempel hat weltweit über 650 Beschichtungsexperten und Techniker im Einsatz.

Die Hempel Stiftung

- **Gründung:** 1948 rief **Jørgen Christiaan Hempel** die Hempel Stiftung ins Leben, die alle Anteile der Hempel Gruppe hält. Sie sorgt außerdem für



BOLIVIEN: Ein Schulabschluss ist ihre Chance für eine bessere Zukunft.

eine solide wirtschaftliche Basis und sichert den Fortbestand des Unternehmens.

- **Gesellschaftliches Engagement:** Die Stiftung betreut Schul- und Bildungsprojekte für Kinder in den ärmsten Ländern der Welt, und ehrenamtliches Engagement ist ein fester Bestandteil der Firmenphilosophie. Alle Mitarbeiter haben deshalb die Möglichkeit, sich für Workshops in den Projekten freustellen zu lassen.
- **Umweltschutz:** Verschiedene Forschungsinstitutionen in Sachen Umweltschutz und Nachhaltigkeit werden ebenfalls aktiv unterstützt.





Von Abschieden und Wiedersehen

Eine Ausstellung des Kieler Kinderkulturbüros in Bremerhaven widmet sich der Kommunikation von Seefahrerfamilien.

Text: Sebastian Meißner

My Bonnie is over the Ocean“ ist mehr als nur ein stimmungsvoller Evergreen. Das Lied aus dem 18. Jahrhundert ist auch Ausdruck des schmerzlichen Vermissens und des Verlassenseins, das Angehörige von Seeleuten empfinden, wenn diese viele Wochen lang auf einem Schiff um die Welt reisen.

„Viele Seefahrerfamilien sind oft sehr lange voneinander getrennt. Wir zeigen, wie Seefahrerfamilien während dieser Zeit der Trennung miteinander kommunizieren und wie das Familienleben solcher Familien aussieht“, sagt Katja Stark, Vorsitzende des Kieler Kinderkulturbüros. Der Verein hat mit „Schöne Grüße aus Singapur: Seefahrt und Familie“ eine umfangreiche und liebevolle Ausstellung konzipiert, die aktuell im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven zu sehen ist.

Dabei haben die Macherinnen einen ganz persönlichen Ansatz gewählt. Sie zeigen zahlreiche Exponate, die ihnen betroffene Familien zur Verfügung gestellt haben. Der Fokus liegt dabei auf Handelsschiff-

fen. „Wir haben Stationen zum Schauen, Lesen, kreativem Arbeiten, Mitdenken und Lauschen. So wird für jeden Besuch auf mehreren Ebenen erfahrbar, wie Menschen mit Abschied, Trennung und Wiedersehen umgehen“, sagt Stark. Es gibt einen Koffer mit Fotos, zahlreiche Briefe, Postkarten und E-Mails sowie Mitbringsel, die die Seeleute den Daheimgebliebenen mitgebracht haben – etwa eine Schildkröte aus Brasilien, Korallen oder T-Shirts mit Ländernamen.

Die Schau zeigt auch auf, wie sich die technischen Möglichkeiten zur Kommunikation zwischen Land und See in den letzten Jahrzehnten gewandelt haben. Während heute überwiegend digital und deutlich regelmäßiger kommuniziert wird, gab es früher nur sehr wenige Gelegenheiten, voneinander zu hören. Auch die Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland werden thematisiert.

Zum Austausch angeregt

In der Filmstation können Besucher fünf kurze Filmbeiträge über Familien mit Beziehung zur Handelsschiffahrt sehen. Dort sprechen Familien in Interviews über ihre Erfahrungen mit der oft schwierigen Situation. „Emotionen, die durch Abschied, Trennung und Wiedersehen ausgelöst werden, sind den Besucherkindern aus dem eigenen Alltag vertraut, so dass die Filmstation hilft, Emotionen zu benennen, zu verstehen und zu formulieren“, sagt Stark. Sie freut sich besonders darüber, dass die Ausstellung den Austausch innerhalb der Familie wieder angeregt hat. Denn die besondere Situation von Seefahrerfamilien braucht vor allem eines: viel und regelmäßige Kommunikation.

Weitere Informationen unter www.kielerkinderkulturbuero.de



Fotos: Julian Klimer

BASTELN: Kinder lernen altersgerecht, welche Werte in Fernbeziehungen zur Familie wichtig sind.



HÖREN: An den Audio-Stationen können Besucher Funksprüche und Grußbotschaften lauschen.



GRÜSSE: Die Postkarte zur Ausstellung greift das Thema „Seefahrt und Familie“ spielerisch auf.



UNTERWASSERWELT: Modelle von Wale in Originalgröße geben Besuchern einen authentischen Eindruck vom Leben im Meer.

Lernen, staunen, erleben

Das Ozeaneum ist ein Erlebnispark für Jung und Alt. Hier wird die Faszination Meer nachdrücklich entfacht. Text: Sebastian Meißner

Schon der Anblick von außen ist imposant: Die vier Gebäudekomplexe des Ozeaneums symbolisieren vom Meerwasser umspülte Steine – und fügen sich architektonisch in das Gesamtbild des Stralsunder Hafens ein.

Auch im Innenbereich ist das Konzept stimmig. Über die längste freitragende Rolltreppe Europas im großen Glasfoyer fahren Besucher des Ozeaneums in Stralsund 34 Meter lang in die faszinierende

Welt der Ozeane. „Die Treppe ist so lang wie ein ausgewachsener Blauwal“, sagt Museumsdirektor Harald Benke.

Seit 2008 ist das Ozeaneum in Stralsund geöffnet. 2010 wurde es zu Europas Museum des Jahres gekürt. Es ist der vierte Standort der Stiftung Deutsches Meeresmuseum in der Republik. Insgesamt besuchen jedes Jahr mehr als eine Million Gäste die vier Museen der Stiftung. Das Ozeaneum ist besonders beliebt. Neben



MODELLE: Der Eisbär stammt aus dem Zoo in Rostock, wo er 2009 verstarb. Unten: Tunnelaquarium „Helgoland“.

SCHAUFENSTER: In den Aquarien können Besucher unter anderem die heimische Tierwelt der Ostsee beobachten.



Fotos: JM Schlorke | OZEANEUM Stralsund

Ozeaneum Stralsund

ADRESSE

Hafenstr. 11, 18439 Stralsund

EINTRITT 16 Euro (ermäßigt 10 Euro), Kinder bis 3: frei

ÖFFNUNGSZEITEN

15. September – 31. Mai:

täglich 9.30 – 19 Uhr,

Juni – 14. September:

täglich 9.30 – 21 Uhr

INTERNET www.ozeaneum.de

imposanten Aquarien und unterhaltsamen Freizeitangeboten spielt hier auch der Bildungsaspekt eine Rolle. „Der Besucher soll sich die Welt der Meere lesend erschließen und für Themen rund um den blauen Wasserplaneten sensibilisiert werden“, sagt Benke. Zu sehen sind fünf Dauerausstellungen, die in einem Rundgang durchwandert werden können: „Weltmeer – Vielfalt des Lebens“, „Ostsee – Das Meer in unserer Mitte“, „Erforschung und Nutzung der Meere“, „Meer für Kinder“ und „1:1 Riesen der Meere“.

Besucher erfahren hier wertvolle Fakten sowohl über die geologische Entwicklung der Meere, den globalen Wasserkreislauf, die Klimaerwärmung als auch über die Meeresbewohner, die Meeresforschung, Überfischung und Umweltschutz. Für die Ausstellungen arbeitet die Stiftung Deutsches Meeresmuseum unter anderem mit Greenpeace, dem World Wide Fund for Nature (WWF), dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie mehreren Reedereien zusammen.

In der Ausstellung „Erforschung und Nutzung der Meere“ wird das erste bemannte deutsche Forschungstauchboot, die „Geo“, gezeigt. Es wurde 1988 nach 800 Tauchfahrten und insgesamt 2.350 Stunden Unterwasserzeit außer Dienst gestellt.

Zu sehen sind auch Modelle einiger derzeit im Einsatz befindlicher Forschungsschiffe im Maßstab 1:50 – darunter „Maria S. Merian“, „Sonne“, „Meteor“ und „Polarstern“.

Umgeben von Wasser

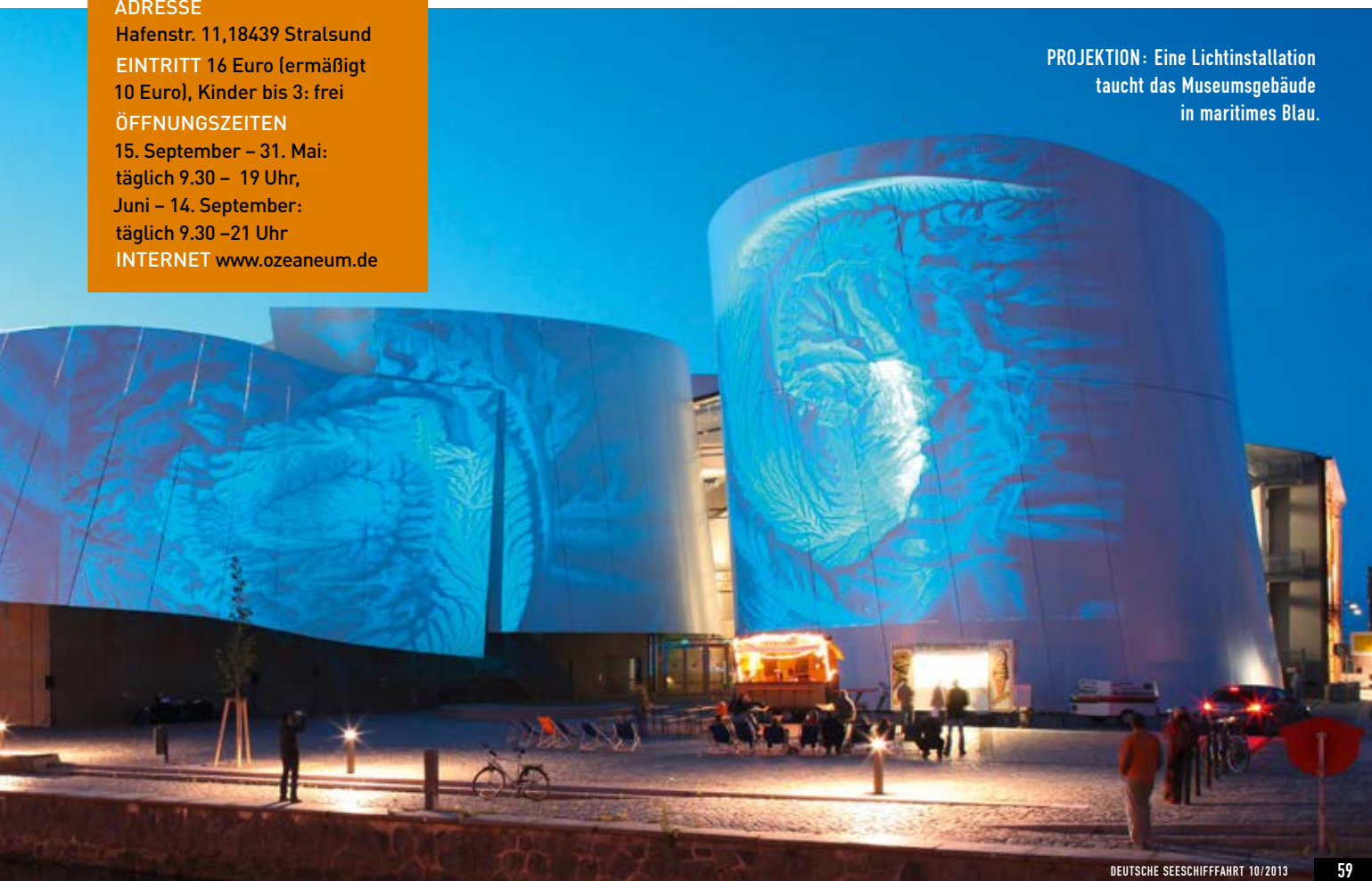
Die Aquarien im Ozeaneum führen die Besucher vom Stralsunder Hafenbecken über die Nordsee bis ins Nordpolarmeer. Sie zeigen die marinen Lebensräume vom Bodden bis zum offenen Atlantik. Das größte Aquarium ist das Schwarmfischbecken mit einer Grundfläche von 300 m² und einem Fassungsvermögen von 2,6 Millionen Liter.

Auf der Dachterrasse des Ozeaneums gibt es einen Unterwasserbereich zu entdecken, in dem zehn Humboldt-Pinguine zu sehen sind. Abgerundet werden kann der faszinierende Museumsbesuch mit einem guten Essen im Museumsrestaurant. ...



Das nächste Mal gehen wir im Hong Kong Maritime Museum vor Anker.

PROJEKTION: Eine Lichtinstallation taucht das Museumsgebäude in maritimes Blau.



Neue Schiffe



E.R. VISBY			
IMO-NUMMER	9448695	WERFT	Nanjing Wujiazui (CHN)
REEDEREI	E.R. Schifffahrt	LÄNGE	157,93 Meter
FLAGGE	Liberia	BREITE	23,50 Meter
ABLIEFERUNG	2012	TIEFGANG	7,60 Meter
TYP	Containerschiff	MOTOR	Wärtsilä 6RT-flex50
TONNAGE	12.514 BRZ	LEISTUNG	9.960 kW
TRAGFÄHIGKEIT	14.237 TDW	GESCHWINDIGKEIT	19 Knoten
LADEKAPAZITÄT	1.100 TEU (250 Reefer)	KLASSE	Germanischer Lloyd

SHANGHAI EXPRESS	
IMO-NUMMER	9501368
REEDEREI	Hapag-Lloyd
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	03/2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	127.170 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	142.295 TDW
LADEKAPAZITÄT	13.167 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	52.447 kW
GESCHWINDIGK.	23,6 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



MSC ANTIGUA					
CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	48,20 Meter
IMO-NUMMER	9619476	TONNAGE	94.017 BRZ	TIEFGANG	14,52 Meter
REEDEREI	Schulte Shipmanagement	TRAGFÄHIGKEIT	112.516 TDW	MOTOR	MAN-B&W 9S90ME-C8
CHARTERER	MSC	LADEKAPAZITÄT	8.762 TEU	LEISTUNG	47.430 kW
FLAGGE	Hongkong	WERFT	Hyundai Samho (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	22 Knoten
ABLIEFERUNG	01/2013	LÄNGE	299,18 Meter	KLASSE	Korean Register of Shipping



MIDDLESBUR

CHARTERNAME	BBC Danube	TYP	Mehrzweckfrachter	BREITE	22,80 Meter
IMO-NUMMER	9571399	TONNAGE	12.980 BRZ	TIEFGANG	9,70 Meter
REEDEREI	Briese Schifffahrt	TRAGFÄHIGKEIT	17.300 TDW	MOTOR	MAN-B&W 6S46MC-C
CHARTERER	BBC Chartering	LADEKAPAZITÄT	958 TEU	LEISTUNG	7.074 kW
FLAGGE	Antigua & Barbuda	WERFT	Tianjin Xingang (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	15 Knoten
ABLIEFERUNG	01/2013	LÄNGE	143,14 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



TEAMWORK: Antonio Cau koordiniert seine Tauchkollegen und den Kran-einsatz per Funk.

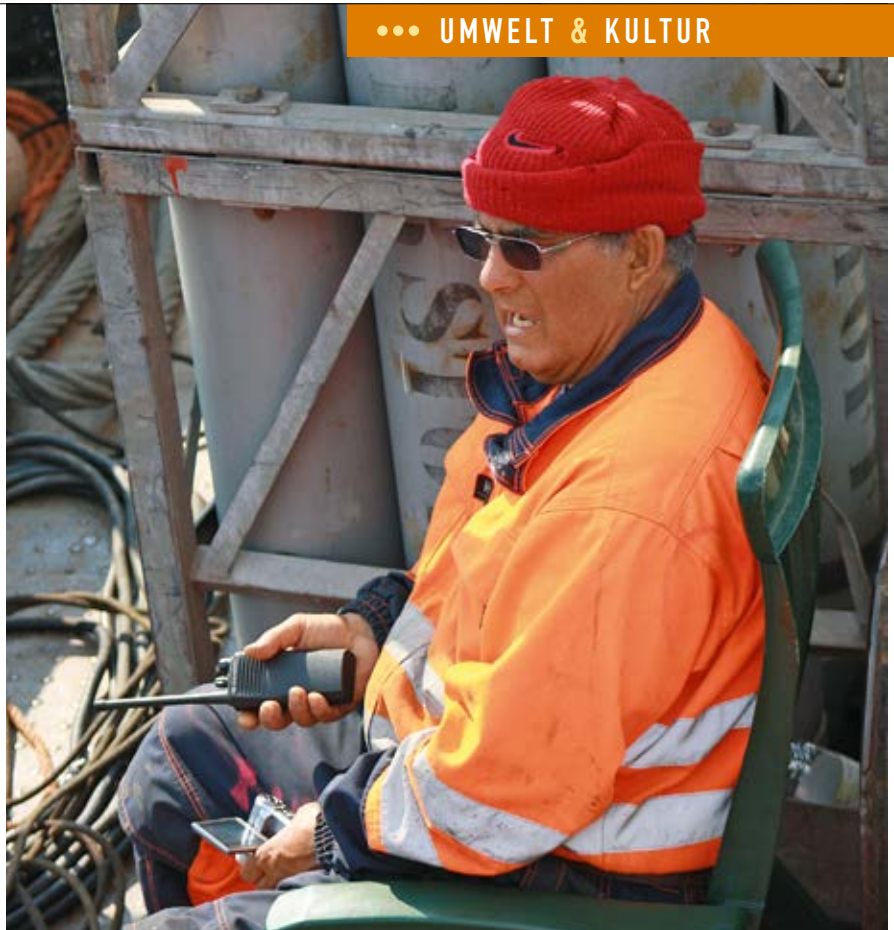
Lunchtime – die Mittagspause auf dem Stahlträger über den Dächern New Yorks – gehört zu den faszinierendsten Fotografien der Welt. Denn das Bild zeigt eine Nonchalance, die der Betrachter angesichts des außergewöhnlichen Arbeitsplatzes nicht nachempfinden kann.

Von schwindelerregenden Höhen zu finsternen Untiefen: Noch so ein Job, den man sich nicht so recht vorstellen kann, ist der des Hafentauchers. Ausgerüstet wie ein Astronaut, nimmt er unter Wasser Wartungs- und Montagearbeiten vor – und wird auch gerufen, wenn Schiffe, Bomben und Leichen zu bergen sind.

Bestimmung per Zufall

Antonio Caus Arbeitsplatz ist seit 1973 der Hamburger Hafen. Eigentlich wollte der gebürtige Sarde nur seinen Bruder besuchen und sich ein paar Mark dazuverdienen, doch es kam anders. Die Hansemetropole hielt ihn fest: „Meine Kollegen haben mich damals zum Tauchen gebracht. Die Abwechslung machte mir Spaß, und so bin dann dageblieben“, erinnert sich der gelernte Schlosser.

Via Abendschule absolvierte er eine Weiterbildung. Denn Industrietauchen ist nur eine Zusatzqualifikation und kein eigenständiger Lehrberuf: „Tauchen ist



Ab ins Hafenbecken!



Kaimauern reparieren, Brückenpfeiler setzen, Schiffe bergen – Antonio Cau taucht seit über 40 Jahren beruflich im Hamburger Hafen ab. Text: Petra Scheidt



BASIS: Tauch- und Bergungsschiff der Knoth-Flotte.



CHECK: Die Taucher sind rund um die Uhr im Einsatz.

wirklich nur eine weitere Fähigkeit zu dem Job, den man gelernt hat. Was man als Hafentaucher braucht, ist Mumm und Geschick. Denn die Sicht reicht oft nur eine Handbreit, sodass viele Arbeiten quasi blind erledigt werden müssen“, fasst er die Herausforderungen des Jobs zusammen.

Arbeiten unterhalb der Wasserkante

In der Zentrale seines Arbeitgebers, der Taucher Knoth (Nachf.) GmbH & Co. KG, ist eine alte Helmglocke ausgestellt, die in den Siebzigern noch verwendet wurde: „In den modernen Anzügen kann man sogar schwimmen, früher ist man eher plump abgesackt“, kommentiert Antonio Cau die technische Weiterentwicklung.

Die Vorstellung, blind, steif und nur an einer dünnen Luftleitung hängend stundenlang unter Wasser zu arbeiten, ohne zu wissen, was da unten lauert, treibt Normalsterblichen den Schweiß auf die Stirn. Cau

empfindet sich selbst jedoch nicht als besonders tapfer. Er hat beinahe alles gesehen – versenkte Fahrräder und Autos, havarierte Schiffe; sogar einen kleinen Tresor und ein Passagierflugzeug hat er schon aus dem Wasser geholt.

„Das Tiefste, was ich je getaucht bin, waren 17,5 Meter in einer verschlammten Röhre. Die Kollegen im Offshore-Bereich gehen wesentlich weiter runter. Das ist nichts für mich. Dort draußen ist man ein Einzelkämpfer. Hier habe ich ein Team. Wir passen aufeinander auf“, sagt er und ergänzt: „Ich musste Gott sei Dank auch noch nicht ins Klärwerk.“

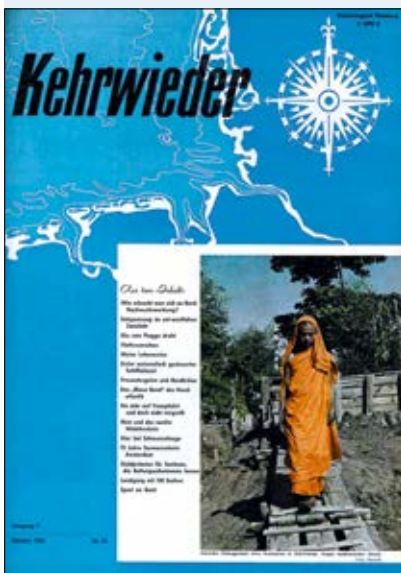
Der mittlerweile 64-jährige Familienvater ist zufrieden: „Klar, manchmal ist es hart, aber unter Wasser ist immer schönes Wetter, und Langeweile kommt auch nie auf. Jeder Job ist anders. Und zwischendurch kann man auch mal mit einem neugierigen Aal spielen“, schmunzelt er.

Landgang mit 100 Sachen

Politik und Wirtschaft hinken den technischen Neuerungen und der professionellen beruflichen Nachwuchswerbung hinterher. Selbst sind die Reeder.

Die Reeder beklagen die fehlende Professionalität und Eignung von Werbeleuten für die Anwerbung von beruflichem Nachwuchs, ganz besonders in der Seeschifffahrt. Daher würden die Reeder nach außen „wie ein Konzern“ auftreten, denn der jährliche Nachwuchsbedarf an Decksjungen belaufe sich auf 2.600 Schulentlassene. Gemeldet hätten sich aber nur 2.000. – Beklagt wird die Zunahme der wirtschaftlichen Spannungen zwischen Ost- und Westblock im Schatten von deren politischen Machtkämpfen. Kapitänsfrau P. berichtet von ihrer „Lebensreise“ auf dem Schiff um Afrika herum nach Ostasien. Für ihren Mann ist es die letzte Reise vor dem Ruhestand.

Der erste automatisch gesteuerte Schiffsdieselmotor ist eine schiffbautechnische Gemeinschaftsentwicklung von MAN und AEG. – Die Fotostrecke vergleicht den Rokoko-Musiksalon der MS „Normannia“ als wilhelminischer Plüsch in Reinkultur mit der schlichten Eleganz der MS „Bremen“ sowie beider epochenferne technische Unterschiede. Die Geschichte des „Blauen Bandes“ des Nordatlantiks schließt sich an. Die elf Jungmänner und Leichtmatrosen des jüngsten deutschen Ausbildungsschiffes, SS „Johannes Fritzen“, sind nach einjähriger Trampfahrt das erste Mal zu Hause, sie wollen trotzdem alle weiter zur See fahren. Das Seemannsheim in Amsterdam wird 75 Jahre alt und aus diesem Anlass ausführlich gewürdigt. Die Redaktion schwärmt für den DKW F 12 der Auto Union GmbH – ein „Landgang mit 100 Sachen“. Die Seeberufsgenossenschaft vergibt indessen Prämien für Seeleute, die das Rettungsschwimmen lernen.



Aus dem Inhalt

Wie wünscht man sich an Bord Nachwuchswerbung?

Entspannung im ost-westlichen Zwielficht

Die rote Flagge droht

Flottenumschau

Meine Lebensreise

Erster automatisch gesteuerter Schiffsdiesel

Preventergeien und Bordkräne

Das „Blaue Band“ des Nordatlantik

Ein Jahr auf Trampfahrt und doch nicht vergrellt

Hein und das nackte Mädchenbein

Klar bei Schmunzelauge

75 Jahre Seemannsheim Amsterdam

Geldprämien für Seeleute, die Rettungsschwimmen lernen u.a.m. ...



Die ganze Ausgabe:

www.reederverband.de/vor50jahren.html

oder einfach den QR-Code scannen

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



EMIGRATION: Die Hamburger Malerin Gretchen Wohlwill emigriert 1940 nach Portugal, sie malt dort die Weinlese (Abb. li.). Auch „Bibliotheken im Freien“ genannt: Die kunstvollen Grabsteine in Altona (unten) erzählen Geschichte(n).



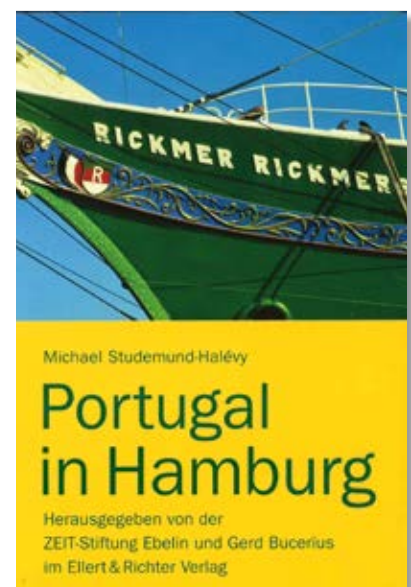
Universale Fremde werden heimisch

Portugiesen machten Hamburg im 17. Jahrhundert zum Jerusalem des Nordens. Ihre Geschichte im Norden begann allerdings im 16. Jahrhundert, als Zehntausende sefardischer Juden vor der Inquisition in die Hansestadt emigrierten, die meisten sogenannte „Conversos“ (Zwangskonvertierte) und Marranos (Neuchristen).

Bis dahin waren die Verbindungen zwischen Hamburg und Portugal eher sporadisch und einseitig, sie betrafen hauptsächlich den Handel. Die ersten Emigranten waren Kaufleute und Ärzte, Händler, Künstler und kunstfertige Handwerker. Sie beeinflussten und bereicherten die Hamburger Wirtschaft und Kultur, aber auch das geistige und geistliche Leben enorm. Die drei portugiesischen Friedhöfe werden nicht umsonst als Bibliotheken und Archive im Freien bezeichnet. Der Nationalsozialismus mit seinem Rassenwahn zerstörte unzählige Zeugnisse und Erinnerungen daran.

Erst 1960 kamen mit der zweiten Emigrationswelle wieder Portugiesen als Flüchtlinge oder von den Behörden ihres Landes gebilligt mit Bus oder Bahn nach Hamburg. Diese Generation besaß häufig nur geringe Schulbildung. Ihre Kinder erlangten durch Fleiß und Beharrlichkeit bessere berufliche Perspektiven. Autor Studemund-Halévy hebt facettenreich viele unbekannte Orte und Momente der deutsch-portugiesischen Beziehungen in Hamburg mit ihren Wurzeln ans Licht. Er verschafft den Portugiesen und ihren Nachkommen endlich einen würdigen Platz in der Hansestadt. Mit detaillierter Chronik am Ende des Buches.

Michael Studemund-Halévy:
Portugal in Hamburg. 248 S., geb.,
viele Fotos u. Abb. ISBN:
978-3-8319-0267-5. 19,95 Euro.



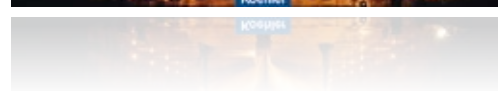
Vom stählernen Fötus

Wer entscheidet darüber, ob und zu welchem Zweck ein Schiff gebaut wird, was für ein Schiff es werden soll und wer bzw. was zu seiner Entstehung notwendig ist, wie lange das dauert und was es kostet?

Dieses Buch handelt von der „Menschwerdung“ des schwimmenden stählernen Fötus, an dessen Geburt vom Reeder über die Konstrukteure, Modellbauer und Werften viele Gewerke beteiligt sind. Der Unterschied zum

Beispiel zur Autoindustrie besteht darin, dass es aufgrund von Größe, Masse und Baukosten nie ein 1:1 dem Original entsprechendes Versuchsmodell gibt, so Andryszak. Ein treffend bebildertes und gut erklärtes Kaleidoskop für Fans von Schiffbau und Seefahrt.

Peter Andryszak:
Schiffbau heute. Wie ein Schiff entsteht.
104 Seiten, Broschur, viele Farbfotos.
ISBN: 978-3-7822-1077-5. 14,95 Euro



Treu(handel) der DSR



Peter Treu handelte mit Schiffs(ersatz)-teilen für die Deutsche Seereederei Rostock jenseits der sozialistischen Landesgrenzen.

Treus Arbeit war eine besondere zu Zeiten des Kalten Krieges, schließlich reiste er um die ganze Welt, „Treu-händelte“ sozusagen für die Handelsflotte der DDR – ein Privileg, das nicht ohne Risiken und Absurditäten zu bekommen war. Spannender Rückblick!

Peter Treu:
Weltreisender für die Handelsflotte.
288 S., viele Fotos.
ISBN: 978-3-356-01600-0. 14,99 Euro.

Verborgenes ans Licht

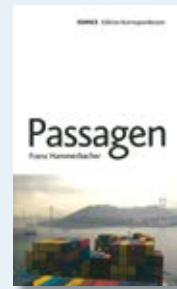


Eigel Wiese hat sich hinter die Fassaden des Hamburger Hafens jenseits des touristischen Auges begeben und seine Aufnahmen kommentiert.

In Schnappschüssen und professionell gefundenen Motiven fängt Wiese die einmalige Lage des Hafens ein, lässt hinter der bildlichen Romantik die Menschen und ihre Arbeit hervortreten. Der Hafen als fotografische und globale Arbeitsbühne im 21. Jahrhundert.

Eigel Wiese: **Hamburger Hafen. Schiffe, Arbeit, Menschen.** 176 S., geb., Fotobildband, deutsch und englisch. ISBN: 978-3-52905-156-2. 9,90 Euro.

Ösis Logbuch



Ein Ösi per Frachtschiff auf Weltreise und der Drang, es der Welt unbedingt mitzuteilen – das klingt nicht per se originell? Hier durchaus!

Als „Augen- und Gemütszeuge“ an Bord versieht Hammerbacher seine Impressionen akkurat mit Datum, Angabe von Koordinaten und Weltzeitzone. Das Faszinosum Seefahrt und Seemann gleicht er mit poetischen Bildern des Festlandlebens ab. Sicherer ist's!

Franz Hammerbacher:
Passagen. Ein Reisetagebuch.
158 Seiten, Taschenbuch.
ISBN: 978-3-902113-91-8. 18,00 Euro.

ANZEIGE

Kalender

OKTOBER 2013



Foto: Michael Holtmann

Alles rund um den Container

Mitte Oktober strömen wieder Hafen- und Logistikexperten aus aller Welt nach Hamburg, wenn die Fachmesse Intermodal Europe ihre Tore öffnet. Auf der Veranstaltung zeigen vor allem Hersteller und Leasingfirmen für Container ihre Neuheiten. Das begleitende Konferenzprogramm widmet sich aktuellen Fragen der Containerlogistik, zum Beispiel der Kooperation aller Beteiligten der Transportkette vom Verloader über Lkw-Speditionen bis zu Hafen- und Reedereiunternehmen. Ziel dabei ist es, die Ladungsübergaben zu optimieren und Stand- und Wartezeiten für das teure Equipment zu minimieren.

08.-10.10. HAMBURG
Intermodal Europe
www.intermodal-events.com

OKTOBER

05.-09.10. ST JULIAN'S (Malta)
Interferry
www.interferry.com

07.10. BRUNSBÜTTEL
Offshore Windenergie –
Überzogene Erwartungen und
realistische Umsetzung
www.nautischerverein.de

07.10. HAMBURG
13th Container Owner Association
General Meeting
www.containerownersassociation.org

07./08.10. BREMEN
Haftung, Versicherung und
Schadensabwicklung im
Güterverkehr
www.bav-seminar.net

07.-09.10. SYDNEY (Australien)
Pacific 2013
www.pacific2013.com.au

07.-10.10. ROTTERDAM (Niederlande)
BunkerExperience
www.bunkerexperience.com

07.-11.10. LONDON (Großbritannien)
International Time and Voyage
Charterparties
www.lloydsmaritimeacademy.com

08.10. DUISBURG
Forum Binnenschifffahrt –
Herausforderungen und
Perspektiven
www.binnenschifffahrt-online.de

08./09.10. HAMBURG
Shortsea Euro
www.navigateevents.com

08.-10.10. HAMBURG
Intermodal Europe
www.intermodal-events.com

09.-11.10. ANTWERPEN (Belgien)
GreenPort Congress 2013
www.greenport.com

10./11.10. AMSTERDAM (Niederlande)
European Ports & Shipping
www.umievents.com

15.-17.10. ANTWERPEN (Belgien)
Transport & Logistics 2013
www.easyfairs.com

15.-17.10. ORLANDO (USA)
American Association of Port
Authorities Annual Convention
www.aapa-ports.org

16./17.10. SHENZHEN (China)
Trans Pacific Maritime Asia
www.joc.com

17.10. SINGAPUR
Smart Shipping Conference
www.tradewindsevents.com

21.-23.10. MUMBAI (Indien)
India Shipping Summit 2013
www.indiashippingsummit.com

21.-23.10. HOUSTON (USA)
The Oxford Bunker Course
(Advanced)
www.petrospot.com

21.-24.10. LONDON (Großbritannien)
Combating Piracy Week
www.combating-piracy.com

22./23.10. ROTTERDAM (Niederlande)
LNG Fuel Forum
www.informamaritimeevents.com

23./24.10. LONDON (Großbritannien)
Maritime HR & Crew Development
www.wplgroup.com

23./24.10. MUMBAI (Indien)
Southern Asia Ports, Logistics and
Shipping 2013
www.transportevents.com

24.10. HOUSTON (USA)
Bunkerspot LNG
www.petrospot.com/events

28.10. JERSEY CITY (USA)
Port Industry Day
www.nymar.org

**29.10. DUBAI (Vereinigte Arabische
Emirate)**
Lloyd's List Middle East and Indian
Subcontinent Awards
awards.lloydslist.com

29.10. KOPENHAGEN (Dänemark)
Seatrade Tanker Industry
Conference
www.tankerconference.com

29./30.10. MANILA (Philippinen)
Asia-Pacific Manning & Training
Conference
www.manningandtraining.com

30./31.10. HONGKONG (China)
Digital Ship Hong Kong
www.thedigitalship.com

Impressum

www.reederverband.de

Herausgeber:
Verband Deutscher Reeder
e. V., Burchardstraße 24,
20095 Hamburg

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

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

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

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Holtmann
(Versicherungen)

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

Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 2013
Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

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

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

Titelbild: AGLphotoproductions | Dreamstime.com

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

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

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

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers
wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffas-
sung der Redaktion.

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



Wir machen mit!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE 
Seeschifffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder