

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

NOVEMBER 2013

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

100 JAHRE HSVA

Der Maßstab im Schiffbau

22



100 JAHRE SOLAS

Der Maßstab in Sachen Schiffssicherheit • Emsa-Chef Markku Mylly im Interview

14

SWATH

Lotsen-Tender – doppelt fährt besser

32

100 JAHRE ECHOLOT

Der Maßstab für die Tiefenmessung

54

ANZEIGE

Von sicheren Fahrten, raffinierten Tests und dramatischen Aktionen



Sicherheit wird in der Seeschifffahrt großgeschrieben – nicht erst seit dem Untergang der „Titanic“, aber seitdem besonders: Als Reaktion auf die schreckliche Schiffskatastrophe im Jahr 1912 mit fast 1.500 Opfern wurde bereits ein Jahr später die „International Convention for the Safety of Life at Sea“ (SOLAS) verabschiedet – eine bis heute wichtige Säule im rechtlichen Regelwerk der Schifffahrt, das kontinuierlich weiterentwickelt wird. Notfallpläne, Rettungsübungen, spezielle Sicherheitseinrichtungen, bauliche Vorschriften, innovative Rettungsboote: So sicher wie heute war die Schifffahrt für Passagiere, Crews und Ladung noch nie (S. 14).

Sichere Schifffahrt: Dazu gehört auch, Havarien zu vermeiden und ihre Folgen wirksam zu bekämpfen. Im Interview erläutert Markku Mylly, Chef der europäischen Agentur für maritime Sicherheit (EMSA), den Beitrag seiner Organisation (S. 18).

Immer besser werden: Das ist auch die Motivation, die die Ingenieure an der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt treibt: Seit 100 Jahren tüfelt man dort an der Verbesserung von Rumpfen, Propellern und anderen Schiffsteilen – mit so großem Erfolg, dass die Institution Weltruf genießt (S. 22).

Eine ausgefeilte Rumpfform ist nur eines der Features, die das neue Flaggschiff von AIDA Cruises, die „AIDAprima“, aufweist. Sicher, umweltfreundlich, komfortabel: Hier stimmt alles (S. 48).

Stimmig müssen auch die Ergebnisse sein, die die Tiefenmessung an Bord liefert. Alexander Behm hat hier vor 100 Jahren mit der Erfindung des Echolots im wahrsten Sinne des Wortes Maßstäbe gesetzt – und sich einen Platz in der Ruhmeshalle der Schifffahrt verdient (S. 54).

Unrühmlich ist dagegen das Treiben der Banden, die als Piraten vor Afrikas Küsten ihr Unwesen treiben. Der Thriller „Captain Phillips“ mit Tom Hanks zeichnet den Überfall auf die „Maersk Alabama“ nach – und bringt so ein wichtiges Thema ins Bewusstsein der Kinogänger (S. 60).

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihr



Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 11/2013



... WIRTSCHAFT & POLITIK

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PERSONALIEN

Namen und Nachrichten aus der maritimen Wirtschaft

9 KOMMENTAR

von Ralf Nagel

10 MELDUNGEN

Neues aus den Unternehmen

▶ 14 SCHIFFSSICHERHEIT

„Titanic“ und die Folgen: Wie das Regelwerk SOLAS seit 100 Jahren die Seeschifffahrt sicherer macht

18 INTERVIEW

Markku Mylly, Chef der europäischen Agentur für maritime Sicherheit, über Fortschritte auf EU-Ebene

20 INSELVERKEHR

Neue Fahrgastrichtlinie: Mehr Schiffssicherheit für Passagiere, mehr Planungssicherheit für Reeder

▶ 22 JUBILÄUM

Maßstab in Sachen Schiffsdesign: 100 Jahre Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt

... LOGISTIK & FINANZEN

30 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

▶ 32 NAVIGATION

Doppelt hält besser: SWATH-Lotsversetzersystem für die Ems

38 FINANZIERUNG

Lebhafte Diskussionen beim Symposium zum Risiko-Management

... LOGISTIK & FINANZEN

- 40 FINANZIERUNG II**
Neue Schifffahrtsbank am Start
- 42 VERSICHERUNGEN**
Namen und Nachrichten
- 44 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 46 MELDUNGEN**
Neues aus der Umwelt
- 48 KREUZFAHRTEN**
„AIDAprima“ – das neue Flaggschiff von AIDA Cruises
- 52 SERIE**
Maritime Museen. Teil 12:
das Hong Kong Maritime Museum
- ▶ **54 TECHNIK**
Tiefenmessung: 100 Jahre EchoLOT
- 55 FILM I**
Hommage an die Kümos
- 56 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 58 PORTRÄT**
Buchhändlerin Maïke Fuchs
- 59 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren
- 60 FILM II**
„Captain Phillips“: Piraten-Thriller mit Tom Hanks
- 62 JAHRESAUSKLANG**
Maritime Kalender für 2014

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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

32



48



60





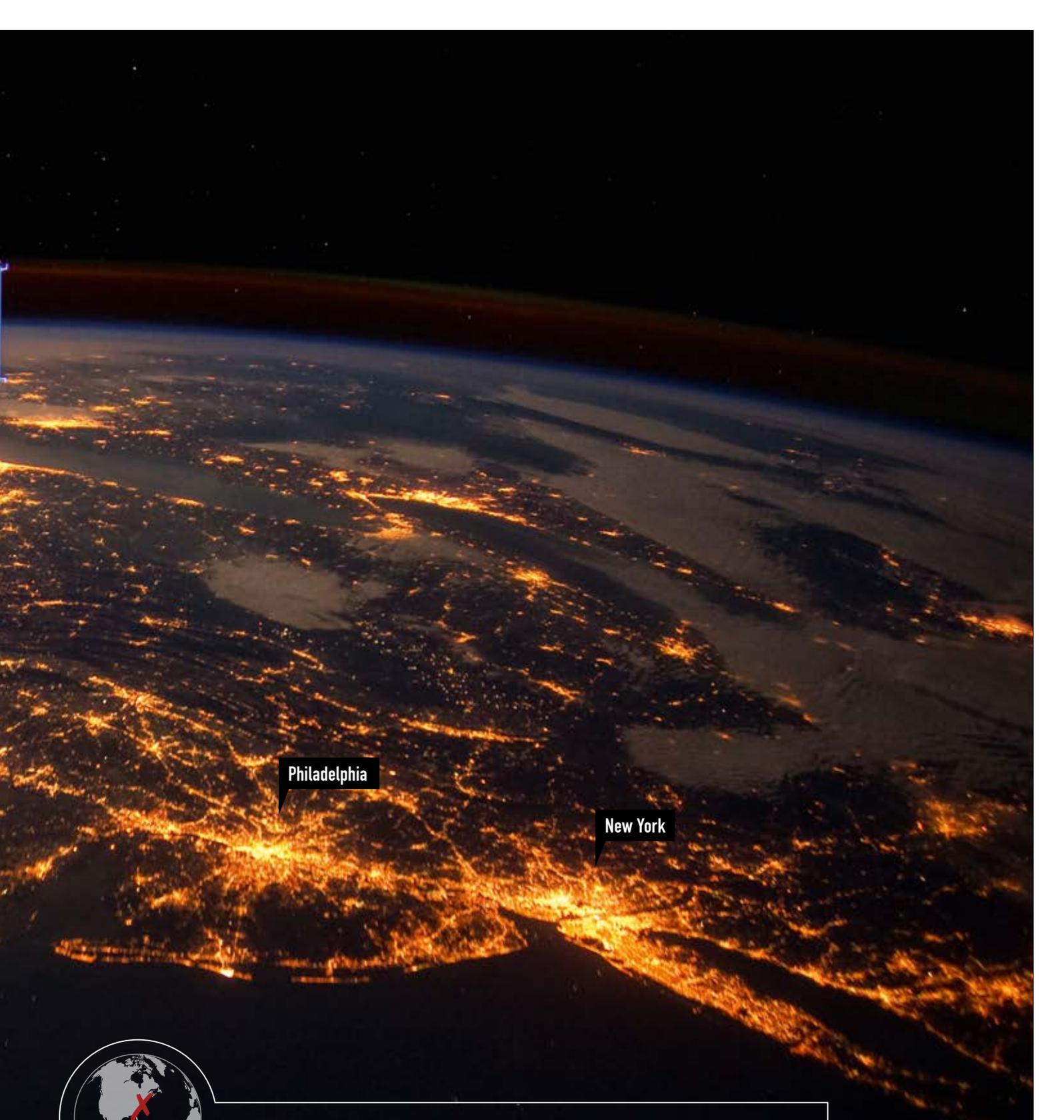
Washington

Baltimore

Richmond

Newport

Norfolk



Philadelphia

New York



Pulsierende Ostküste

Von Shutdown keine Spur. Das Satellitenfoto von Bord der internationalen Raumstation ISS zeigt die Atlantikküste der USA bei Nacht – dank vielfältiger menschlicher Aktivitäten eine faszinierende Lichtlandschaft. Die hellen Flecken markieren die Metropolen New York (8,2 Mio. Einwohner), Philadelphia (1,5 Mio.), Baltimore (620.000), Washington, D.C. (602.000) und Richmond (200.000 Einwohner). Boston liegt rechts knapp außerhalb des Bildes. New York ist flächenmäßig der größte Hafen der USA und auch der wichtigste an der Ostküste (Los Angeles und Long Beach im Westen liegen im Ranking vorn). Millionen von Einwanderern kamen per Schiff an der symbolträchtigen Freiheitsstatue vorbei zur zentralen Sammelstelle für Immigranten auf Ellis Island. Die Raumstation ISS ist das größte künstliche Objekt im Erdorbit. Sie kreist in 400 km Höhe um die Erde. Auf dem Bild sind links zwei „geparkte“ russische Sojus-Kapseln erkennbar.

Foto: NASA

CLIA Europe



Neuer Chairman des europäischen Kreuzfahrtverbandes Cruise Lines International Association (CLIA) Europe wird zum 1.1.2014 **Pierfrancesco Vago**. Der Executive Chairman von MSC Cruises löst Manfredi Levevre d'Ovidio von Silversea Cruises an der Spitze der Organisation ab. Vago war bisher schon Vize des Verbands, dessen Mitglieder 325.000 Mitarbeiter beschäftigen und jährlich mehr als 6 Millionen Passagiere betreuen.

Reederverein Unterelbe



Vorsitzende des Reedervereins Unterelbe e.V. bleibt **Petra Heinrich** (H.H. Shipping). Auch die übrigen Vorstandsmitglieder (1. Stellvertreter: Kai Freese; 2. Stellvertreter: Jens Moje; Schriftwart: Heino Winter; Kassenwart: Jan Breuer) wurden im Amt bestätigt. Heinrich ist auch Mitglied des Verwaltungsrats des Verbands Deutscher Reeder.

Hamburg Süd



Neuer Global Head of Human Resources Management (HRM) bei der Reederei Hamburg Süd wird **Ulf Mindermann**. Er tritt in die Fußstapfen von Claus Körbelin, der sich nach 44 Dienstjahren in den Ruhestand verabschiedet. Mindermann ist HR Manager mit

langjähriger Berufs- und Führungserfahrung in größeren nationalen und internationalen Unternehmen der Branchen Logistik, Finanzdienstleistung sowie Energie.

E.R. Offshore



Kai Naumann (45) ist seit dem 1. Oktober 2013 Geschäftsführer der Hamburger Spezialreederei E.R. Offshore. Er verantwortet die Bereiche Finanzen und Technik und führt die Mitarbeiter an Land und auf See. Gemeinsam mit seinem Co-Geschäftsführer Ian Perrott wird Kai Naumann die Entwicklung der Offshore-Reederei mit heute 13 Offshore-Schiffen weiter vorantreiben. Die Position ist nach dem plötzlichen Tod des ehemaligen Geschäftsführers Uwe Groos nun erneut besetzt. Zuletzt hat Naumann als Chief Financial Officer die RWE-Tochter RWE Offshore Logistics Company GmbH in Hamburg mit aufgebaut.

Interschalt AG



Neuer Vorstandschef der INTERSCHALT maritime systems AG wird **Robert Gärtner**. Zugleich wird **Ulf Hansen** neu in den dann zweiköpfigen Vorstand des Software- und Service-Partners für die Schifffahrtsindustrie berufen. Der 47-jährige Diplom-Volkswirt Hansen bringt 30 Jahre Erfahrung in der internationalen Schifffahrtswirtschaft mit – zuletzt war er Geschäftsführer bei Ernst Russ.



CDU/CSU-Fraktion



Der CDU-Bundestagsabgeordnete **Eckhardt Rehberg** bleibt Vorsitzender der sechsköpfigen CDU-Landesgruppe Mecklenburg-Vorpommerns im Deutschen Bundestag. Schwerpunkt der Arbeit des 59-Jährigen wird nach eigenen Angaben auch weiter die maritime Wirtschaft sein.

Seaports of Niedersachsen



Zur Sprecherin der Geschäftsführung der Hafenmarketinggesellschaft des Landes Niedersachsen wurde **Inke Onnen-Lübben** berufen. Die 32-jährige diplomierte Wirtschaftsingenieurin ist seit 2006 bei Seaports of Niedersachsen für Marketing & Kommunikation zuständig.

TUHH



Der 33-jährige promovierte Ingenieur **Friedrich Wirz** wird Professor an der Technischen Universität Hamburg-Harburg, wo er auch studiert hat. Er ist Nachfolger von Prof. Dr.-Ing. Horst Rulfs, der fast 29 Jahre als Experte im Institut für Energietechnik (Bereich Schiffsmaschinen) wirkte. Wirz, der zwischendurch bei MAN Diesel & Turbo und Hatlapa war, ist an der TUHH für die neue Arbeitsgruppe „Schiffsmaschinenbau“ verantwortlich.

ANZEIGE



Foto: VDR/Engel+Gielen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Safety first

Vom Untergang der „Titanic“ am 15. April 1912 dürfte jeder schon gehört haben. Die Verfilmung dieser Katastrophe von James Cameron aus dem Jahr 1997 sahen allein in Deutschland 18 Millionen Menschen. Der Film wurde mit elf Oscars prämiert. Weniger bekannt ist hingegen die „Convention for the Safety of Life at Sea“ – die SOLAS-Konvention. Dabei hat sie eine ebenso bedeutende Auszeichnung verdient.

Denn vor genau 100 Jahren – infolge des „Titanic“-Untergangs – erarbeiteten die seefahrenden Nationen erstmals gemeinsame Standards für die Sicherheit von Seeschiffen. Ein so furchtbares Schiffsunglück sollte sich nicht wiederholen. Ausreichend viele Rettungsboote für alle Passagiere sowie wasserdichte Schotts in höheren Decks des Schiffs sind zentrale Punkte der Konvention.

Im Laufe der Zeit wurde SOLAS schrittweise erweitert und umfasst mittlerweile auch Sicherheitsstandards für den Transport von Gefahrgütern sowie Maßnahmen zur Terrorismusprävention in den Häfen. Die aktuelle SOLAS-Konvention stammt aus dem Jahr 1974 und wird fortlaufend angepasst und weiterentwickelt. Zuletzt hat die Branche nach der Havarie der „Costa Concordia“ im Januar 2012 zahlreiche Verbesserungen der Sicherheitsstandards auf Kreuzfahrtschiffen umgesetzt. Die Passagiere erhalten jetzt bereits vor dem Auslaufen des Schiffs eine ausführliche Sicherheitseinweisung. In öffentlichen Räumen und an den Sammelpunkten werden zusätzliche Rettungswesten bereitgehalten. Die Besatzungen üben Evakuierung und den Einsatz der Rettungsboote noch häufiger als zuvor.

Zusammen mit den drei weiteren Abkommen für Umweltschutz-, Ausbildungs- und Sozialstandards hat die Seeschifffahrt im Laufe der vergangenen Jahrzehnte weltweit verbindliche Regeln geschaffen. Sie leben davon, dass sie stets erweitert und aktualisiert werden. Treiber sind nicht nur neue Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz und höhere soziale Standards. Auch Technik und Betrieb der Schiffe entwickeln sich weiter. Vor diesem Hintergrund hat sich Koji Sekimizu, Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, dafür ausgesprochen, die SOLAS-Konvention in den nächsten Jahren komplett zu überarbeiten. Im Mittelpunkt sollen ein neues System zur Risikoanalyse und zielgerichtete Sicherheitsstandards stehen.

Passagier- und Handelsschiffe werden auch zukünftig unter einem umfassenden Regelwerk auf den Weltmeeren unterwegs sein – mit Sicherheit.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Bremen: Konferenz zum Maritimen Recht

Am 28. und 29. November findet die Zweite Bremer Konferenz zum Maritimen Recht in der Handelskammer Bremen statt.

Organisatoren sind die Kieserling-Stiftung und der Forschungsverbund für Maritimes Recht in der Metropolregion Bremen-Oldenburg, bestehend aus den Universitäten und Hochschulen Bremens und Bremerhavens mit wissenschaftlichen Kontakten in die Region im Nordwesten.

Zwei Themenkreise stehen im Fokus: 1. Die zentralen öffentlich-rechtlichen Fragen bei der Meeresnutzung vor dem Hintergrund ihrer wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung – und mögliche Zielkonflikte mit dem Umweltschutz. 2. Der freie Seehandel und der Beitrag des neuen deutschen Seehandelsrechts zur Sicherung des Standorts Deutschland sowie seine Stellung im Wettbewerb der Staaten und Rechtssysteme.

TAGUNGSORT: Die ehrwürdige Bremer Handelskammer.

Neben vielen hochkarätigen Referenten wird auch der ehemalige Umweltminister Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Klaus Töpfer erwartet.

www.hs-bremen.de



KONKURRENZ: Die Hafenstädte (hier: Barcelona) stehen in einem starken Wettbewerb.

Fotos: Juan Moyano | Dreamstime.com, Jürgen Howaldt



PERSPEKTIVE: Von wachsenden Exporten profitiert die Schifffahrt besonders.

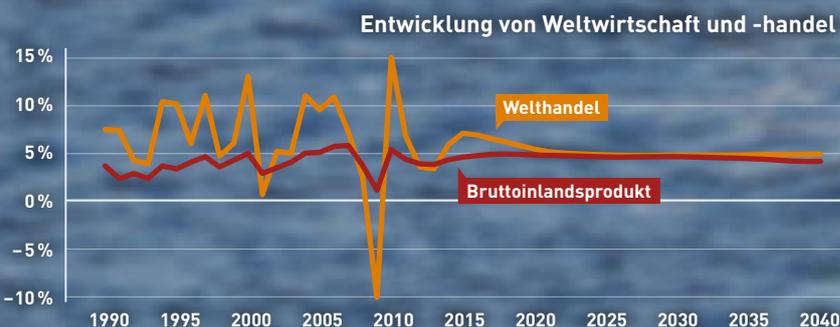
Weltweitem Warenaustausch steht Boom bevor

Laut einer Studie der britischen Großbank HSBC wird sich der Welthandel bis zum Jahr 2030 fast vervierfachen.

Die zuletzt schwächelnde Weltkonjunktur wird in den kommenden Jahren einen Schub bekommen: Der weltweite Warenhandel wird sich einer Studie zufolge bis zum Jahr 2030 fast vervierfachen und damit wieder deutlich schneller wachsen als zuletzt. Angetrieben werde der Exportboom vor allem von der explodierenden Nachfrage der Schwellenländer nach besserer Infrastruktur, heißt es im „Global Connections Report“ der

britischen Großbank HSBC und von Forschern von Oxford Economics.

Demnach sind im Infrastrukturgeschäft künftig weltweite Exportzuwächse von knapp zehn Prozent pro Jahr zu erwarten, weil vor allem in Asien die Verkehrswege und Versorgungsnetze an ihre Grenzen stoßen. Allein in Asien schätzen die Experten den Bedarf auf mehr als zehn Billionen Dollar. Der Welthandel könnte stärker wachsen als die globale Wirtschaft – was langfristig gute Aussichten für die internationale Schifffahrt bedeutet. www.globalconnections.hsbc.com



Quelle: HSBC Global Connections Report | Oktober 2013

Foto: Hasenpusch



SCHUTZENGEL: Der 2.824-TEU-Frachter „Santa Balbina“ nahm die Flüchtlinge an Bord.

Schiff der Reederei Offen rettet syrische Flüchtlinge

Der Frachter „Santa Balbina“ rettet 63 Männer, Frauen und Kinder von Fischerboot.

Sie waren nach sieben Tagen auf See am Ende ihrer Kräfte. Der Notruf der italienischen Küstenwache erreichte die „Santa Balbina“, die aus Thessaloniki kommend den Hafen von Malta ansteuerte, am 3. Oktober gegen 23.45

Uhr. Kurz zuvor hatte offenbar eine Flugpatrouille das Boot mit den 63 Syrern entdeckt und die Seenotrettung alarmiert. Weil die „Santa Balbina“ nur zehn Seemeilen entfernt war, baten die italienischen Behörden den Hamburger Kapitän Hans-Georg Voskamp um Hilfe. Er nahm die Flüchtlinge an Bord

und übergab sie später an die italienische Küstenwache. Die Reederei Offen lobte den Einsatz ihres Kapitäns: „Auf See gibt es das ungeschriebene Gesetz, Schiffbrüchigen jeden nur denkbaren Beistand zu leisten. Das ist keine Frage der Kosten, sondern eine Frage elementarer Menschlichkeit.“ www.offenship.com

VDR präsentiert sich auf der IdeenExpo 2013

Neugierig auf einen Beruf in der Seeschifffahrt machte das Ausbildungsteam des Verbands Deutscher Reeder auf Deutschlands größter Ausbildungsmesse in Hannover.

Vor allem die Schiffsmodelle lockten viele der insgesamt 342.000 Besucher an den Reeder-Messestand. Trotz der aktuellen Krise ist die Seeschifffahrt eine Wachstumsbranche. Denn der Welthandel wächst stetig weiter – und damit auch der Bedarf an neuen Schiffen und Seeleuten. Nach ein paar Jahren an Bord warten auf die erfahrenen Nautiker und Techniker attraktive Berufe in der maritimen Wirtschaft.

Der VDR informiert nicht nur auf Messen über Karrierechancen in der Seeschifffahrt. Auch in Schulen und an Standorten der Bundesagentur für Arbeit können junge Menschen mit den Experten des VDR ins Gespräch kommen – insgesamt mehr als 100-mal im Jahr, von der Nordseeküste bis ins Alpenvorland. Die aktuellen Messe-Termine stehen auf der Ausbildungsweb-

seite des VDR. Unter dem Motto „Ich fahr zur See“ bietet sie alle Infos über die Einstiegswege und die Arbeit in der Seeschifffahrt. www.ausbildung.reederverband.de



BERATUNG: VDR-Ausbildungsexpertin Runa Jörgens.

te des VDR. Unter dem Motto „Ich fahr zur See“ bietet sie alle Infos über die Einstiegswege und die Arbeit in der Seeschifffahrt.

www.ausbildung.reederverband.de

BESUCH: Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) mit potenziellen Nachwuchskräften für die Seeschifffahrt.

ANZEIGE

Rickmers erhöht Anleihe

Rickmers will die im Juni 2013 platzierte Unternehmensanleihe im Rahmen einer Privatplatzierung aufstocken.

Geplant ist eine Erhöhung um bis zu 75 Mio. Euro. Damit würde sich das Volumen von 175 Mio. auf bis zu 250 Mio. Euro erhöhen. Der Ausgabekurs wurde auf 100 Prozent festgelegt.

Die geplante Aufstockung erfolgt auf Basis der bestehenden Anleihebedingungen: Der Zinssatz von 8,875 Prozent pro Jahr, die Laufzeit bis 11. Juni 2018 sowie die Stückelung von 1.000 Euro bleiben bei der neuen Tranche unverändert. Die Nettoerlöse will die Rickmers Gruppe zur Finanzierung von Wachstumsinvestitionen sowie für die Refinanzierung einsetzen.

Trotz des widrigen Marktumfelds verbuchte die Rickmers Gruppe im 1. Halbjahr 2013 ein positives Nettoergebnis von 1,6 Mio. Euro (H1 2012: 11,1 Mio. Euro). Im Vergleich zum 31.12.2012 stieg das Eigenkapital um 6,5 Prozent auf 766,5 Mio. Euro. Das entspricht einer Eigenkapitalquote zum 30.06.2013 von 26,9 Prozent. www.rickmers.com

Innovative Helgoland-Fähre für AG „EMS“



VERTRAG: Staatssekretärin Daniela Behrens, Harald Fassmer, AG „EMS“-Vorstand Dr. Bernhard Brons und der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann (v.l.) besiegeln den Abschluss.

Die AG „EMS“ hat bei der Fassmer-Werft eine neue Helgoland-Fähre bestellt. Auftragsvolumen: rund 30 Mio. Euro.

Die 79,90 Meter lange Fähre wird als kombiniertes Passagier- und Frachtschiff konzipiert. Sie kann bis zu 1.000 Passagiere aufnehmen. Außerdem sollen mit einem auf dem Deck montierten Kran auch Kühlcontainer und bis zu zehn Zehn-Fuß-Container an Bord gehoben und

transportiert werden. Die künftige Helgoland-Fähre weist einige Besonderheiten auf: Sie wird mit umweltfreundlichem LNG betrieben und verfügt über Stabilisatoren, um das Schiff auch bei stärkerem Seegang ruhig zu halten. Die Fähre soll ab 2015 ganzjährig zwischen Cuxhaven und der Nordseeinsel verkehren – wichtig auch für die Mitarbeiter von Unternehmen im Offshore-Sektor. www.ag-ems.decom

NEUBAU: Das Schiff verfügt über ein gläsernes Atrium und einen Kran.

Fotos: AG Ems



Oldendorff und Hamburg Süd investieren in neue Schiffe

Die Lübecker Reederei Oldendorff ordert vier neue Bulker, Hamburg Süd bestellt offenbar drei Containerschiffe mit 10.500 TEU.

Die vier Oldendorff-Massengutfrachter (plus Option auf weitere zwei) haben eine Trag-

fähigkeit von 208.000 Tonnen und kommen von der chinesischen Werft Jiangsu New Yangzijiang. Sie sollen 2015 und 2016 abgeliefert werden. Das Oldendorff-Orderbuch umfasst damit jetzt mehr als 30 Einheiten.



Neue Flaggschiffe hat offenbar auch Hamburg Süd bestellt. Marktbeobachter sprechen von drei 10.500-TEU-Frachtern, die bei Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering gebaut und zwischen September 2015 und März 2016 ausgeliefert werden sollen. Aktuell markieren die 9.600-TEU-Schiffe der „CapSan“-Serie bei Hamburg Süd die Spitze der Flotte. www.oldendorff.com www.hamburgsud.com



FLOTTE: Die beiden Reedereien nutzen das aktuell niedrige Preisniveau und erweitern ihr bestehendes Portfolio um große Neubauten.

Fotos: Hamburg Süd, Hasenpusch

Piratenkapitän tappt in Falle

Seine Eitelkeit wurde Mohammed Abdi Hassan zum Verhängnis.

Der Bandenchef dachte, man wolle eine Doku über ihn drehen. Um den Vertrag dafür zu unterschreiben, reiste der berüchtigte somalische Seeräuber nach Belgien. Als er am Flughafen eintraf, war da keine Filmcrew – sondern die Polizei.



CHEFFPIRAT: Mohamed Abdi Hassan kommt ins Gefängnis, nicht ins Kino.

Die Filmproduktion war frei erfunden.

Die EU-Außenbeauftragte Catherine Ashton nannte die Festnahme einen „bedeutsamen Schritt im Kampf gegen die Piraterie“. Dennoch seien Gruppen von Seeräubern weiterhin aktiv. „Die EU wird deshalb in diesem Kampf nicht nachlassen.“

Foto: dpa picture alliance

ClassNK jetzt in der HafenCity

ClassNK betreut seine Kunden künftig aus dem Sumatrankontor.

Mit dem 2011 begonnenen Ausbau des Hamburger ClassNK-Kompetenzzentrums wurden dessen operative Tätigkeiten stark erweitert. Die positive Resonanz deutscher Reeder auf die Leistungen der mit 218 Mio. GT größten Non-profit-Klassifikationsgesellschaft erfordert den

Umzug in größere Geschäftsräume. Für deutsche Reeder werden alle operativen technischen Entscheidungen in Hamburg getroffen. Ein

ortsansässiger Technischer Direktor und ein Team hoch qualifizierter und autorisierter Besichtigter garantieren sofortige Entscheidungsfähigkeit rund um die Uhr.

ClassNK unterstützt seine Kunden von der konzeptionellen Entwicklungsphase eines neuen Schiffes bis zum Schiffsrecycling.

www.classnk.or.jp



Fotos: ClassNK

DOMIZIL: Das moderne ClassNK-Kompetenzzentrum in Hamburg.

ANZEIGE

Die Jahrhundert-Wende

Vor genau 100 Jahren wurde der Grundstein zur SOLAS-Konvention gelegt. Seither ist die Schifffahrt Schritt für Schritt sicherer geworden. Text: Sebastian Meißner

FORTSCHRITT: Moderne Rettungsboote haben Platz für 150 und mehr Passagiere.

Die Tragödie ereignete sich am 15. April 1912. Es war der Tag, an dem die „Titanic“ unterging – und der Tag, der den Schiffbau und die Seefahrt revolutionierte. Als Reaktion auf die Katastrophe wurden zahlreiche technische und navigatorische Verbesserungen zur Sicherheit der Passagiere umgesetzt, die bis heute in der Gesetzgebung und in den internationalen Vorschriften erkennbar sind.

Schon bald nach der Katastrophe begann in den Vereinigten Staaten und in Großbritannien die Fehleranalyse. Überlebende Besatzungsmitglieder und Passagiere wurden vernommen, die Unfallstelle wurde untersucht. Am 12. November 1913 – vor 100 Jahren – dann wurde eine Konferenz einberufen, die einen internationalen Mindeststandard für die Sicherheit auf Handelsschiffen schaffen sollte.

Im Januar 1914 einigten sich 13 seefahrende Nationen



TRAGÖDIE: Die Nachricht vom Untergang der „Titanic“ schockierte Menschen weltweit. Unmittelbar danach wurden Sicherheitsstandards für Passagierschiffe festgelegt. Dazu gehört etwa eine bestimmte Mindestanzahl von Rettungsbooten.

auf ein Abkommen über die Sicherheit des Lebens auf See, das bis heute als „SOLAS Convention“ – Convention for the Safety of Life at Sea – bekannt ist. Wegen des Ersten Weltkriegs trat die Konvention allerdings erst 1929 in Kraft. Die Konvention gilt als das wichtigste internationale Abkommen zur Sicherheit auf See. Sie schrieb etwa das Mitführen einer ausreichenden Zahl von Rettungsbooten für alle Mitreisenden auf Passagierschiffen vor und machte auch Vorgaben zur Bauweise. Später wurde diese Vorschrift auf alle Seeschiffe ausgedehnt.

Weitere SOLAS-Bestimmungen regelten die Ausbildung der Besatzung in der Handhabung der Rettungsboote. Von zentraler Bedeutung war auch die Bauweise der Schotts, die seither auch in höheren Decks eingebaut werden müssen, um eine Flutung benachbarter Abteilungen von oben zu verhindern – einer der Schwachpunkte der „Titanic“. SOLAS schrieb auch den Einbau von Lautsprecheranlagen an Bord vor, um Passagiere schnellstmöglich informieren zu können.

In den Folgejahren wurde das Dokument mehrmals erweitert und an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Die aktuelle SOLAS-Konvention stammt von 1974 („SOLAS 74“) und besteht aus zwölf Kapiteln, die sich mit Besatzung, Sicherheitsmanagement, Technik, Ladung und Rettungsmitteln beschäftigen (siehe Kasten Seite 17). „SOLAS 74“ ist von 159 Mitgliedsländern ratifiziert worden. Rund 99 Prozent des weltweiten Frachtvolumens wird auf →

Motorisierte Rettungsboote

„Nach einem Schiffsunglück ist ein Rettungsboot immer noch das sicherste Mittel, um auf See zu überleben“, sagt Ulrich Schmidt von der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr. Sie sind heute in der Regel geschlossen, motorisiert und mit Wassertanks, Arzneimitteln und Proviant ausgestattet.



STANDARD: Die SOLAS-Konvention ist eine der vier Säulen des internationalen Regelwerks für die Schifffahrt.

Zielvorgaben statt Vorschriften

IMO-Generalsekretär Koji Sekimizu hat sich anlässlich der Eröffnung der International Shipping Conference Mitte September für eine komplette Überprüfung der SOLAS-Konvention ausgesprochen.

Jede Generation von Schiffen bringe neue Herausforderungen mit sich, und Sicherheitsstandards müssten entsprechend angepasst werden. Die bestehende SOLAS-Konvention sei ein gutes Gerüst gewesen, das sich in den letzten vier Jahrzehnten habe mühelos erweitern lassen. In den nächsten Jahren müsse die maritime Industrie jedoch mehr Techniken zur Einschätzung von Sicherheit und Risiken benutzen, um die Vorschriften sinnvoll

einzurahmen. Es bedürfe eines neuen Systems, das sich auf Risk-Assessment und zielgerichtete Standards fokussiert. Von großer Bedeutung hierfür sei die Verfügbarkeit relevanter Daten aller Beteiligten. Ziel der International Maritime Organization sei es, das neue System 2024 einzuführen, bevor SOLAS 74 seinen 50. Geburtstag feiert.

VISIONÄR: Koji Sekimizu plant die Zukunft der Schiffssicherheit.



„Nach einem Schiffsunglück ist ein Rettungsboot immer noch das sicherste Mittel, um auf See zu überleben“

Ulrich Schmidt, Dienststelle
Schiffahrtssicherheit der
Berufsgenossenschaft Verkehr

→ ihrer Grundlage transportiert. Für die Ausstellung und Überprüfung der SOLAS-Zertifikate für Reedereien und Schiffe ist der jeweilige Flaggenstaat verantwortlich. In Deutschland führt dies die Schiffssicherheitsabteilung der See-Berufsgenossenschaft in Kooperation mit anerkannten Klassifikationsgesellschaften durch. Aktuelle Bedürfnisse werden durch zusätzliche Novellierungen berücksichtigt, die auch Amendments genannt werden.

Seit dem 1. Juli 2006 ist das 88. Ergänzungsprotokoll zur SOLAS 74 in Kraft. Damit wurden ganze Kapitel neu eingeführt bzw. geändert, um den Vertrag an Massengutschiffe anzupassen. Unter anderem werden inzwischen aus Sicherheitsgründen Doppelhüllenkonstruktionen verbindlich vorgeschrieben. Für reine Tanker gilt das wegen des Widerstands Griechenlands nicht verbindlich – allerdings hat der Markt hier Fakten geschaf-

fen: Internationale Ölkonzerne bestehen für ihre Transporte auf dem Standard. Eine der wichtigsten Änderungen war die SOLAS-Konvention von 2010. Sie schrieb vor, dass ein Kreuzfahrtschiff jederzeit die sichere Rückkehr zu einem geeigneten Hafen gewährleisten muss („Safe Return to Port“). Nach dieser Vorschrift dürfen Neubauten von Kreuzfahrtschiffen selbst bei einer Flutung von fünf Abteilungen nicht sinken. SOLAS 2010 setzt voraus, dass Passagiere betroffene Abteilungen rechtzeitig verlassen müssen, und auch, dass die eingebauten Schotttüren im Fall einer Havarie auch tatsächlich rasch geschlossen werden.

Neue Schiffe erfordern neue Standards

Die Dimensionen haben sich in den letzten Jahren stark verändert: Schiffe sind heute größer und transportieren mehr Ladung als je zuvor. Die größten Kreuzfahrtschiffe beherbergen mehr als 7.500 Passagiere, Fäh-



FUNKVERKEHR:

Kapitäne und Besatzung können jederzeit Kontakt zu anderen Schiffen und zur Küstenwache aufnehmen.

Die zwölf Kapitel der SOLAS-Konvention

Nur Kapitel 5 („SOLAS V“) findet Anwendung auf allen Schiffen, die anderen enthalten spezifische Regeln.

- | | | |
|--|--|---|
| <p>1. Allgemeine Voraussetzungen: Schiffstypen</p> <p>2. Konstruktion: Unterteilung des Schiffskörpers, Stabilität, Brandschutz</p> <p>3. Lebensrettende Geräte und Zubehör</p> <p>4. Funk-Kommunikation: das Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) verlangt von Passagier- wie Frachtschiffen, auf internationaler Passage Ausrüstung mitzuführen, darunter Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs)-Notsender</p> | <p>sowie Search and Rescue Transponders (SARTs)</p> <p>5. Sicherheit der Navigation: Besatzung</p> <p>6. Fracht (ausgenommen Flüssigkeiten und Gase): Verstauen und sichern</p> <p>7. Gefahrgüter: Einhalten des International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)</p> <p>8. Nuklearschiffe: Einhalten des Code of Safety for Nuclear Merchant Ships</p> | <p>9. Management: Einhalten des International Safety Management Code (ISM)</p> <p>10. Sicherheit für Hochgeschwindigkeitsboote: Verpflichtet zur Einhaltung des International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code)</p> <p>11. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)</p> <p>12. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für Massenguttransporte: Strukturelle Anforderungen für Frachter mit mehr als 150 Metern Läng.</p> |
|--|--|---|



KENNZEICHNUNG:
Giftige und entflammbare Materialien müssen gekennzeichnet werden.

ren fassen 3.000 Passagiere und 1.000 Autos, und Frachter transportieren künftig mehr als 18.000 Container. Geht es nach IMO-Generalsekretär Sekimizu, wird SOLAS in Zukunft durch ein neues, datenbasiertes System ergänzt (siehe Kasten). Bis es so weit ist, sorgt weiterhin das SOLAS-Papier für die nötigen Rahmenbedingungen. Fest steht: Die Zahl der See-unglücke sinkt kontinuierlich. Denn die Schifffahrt hat aus dem Unglück gelernt – und schnell gehandelt.

Neuer Code seit 2004

Am 1. Juli 2004 ist der ISPS-Code in Kraft getreten und seither für alle Mitglieder des SOLAS-Übereinkommens gültig. Er dient vor allem dem Zweck der Standardisierung des Risikomanagements der Mitgliedsländer – etwa der Schaffung eines Rahmens zur Risikobewertung und dem Festlegen von Sicherheitsleveln und entsprechenden Sicherheitsmaßstäben. ...

„Verstöße anprangern!“

Markku Mylly, Chef der europäischen Schiffssicherheitsagentur EMSA, über den Beitrag seiner Organisation zu maritimer Sicherheit und Umweltschutz. Interview: Daniel Hosseus, Christof Schwaner



EMSA-Chef Markku Mylly

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Mylly, seit verganginem Jahr sind Sie EMSA-Chef. Was sind die zentralen Aufgaben, vor denen Sie stehen?

MARKKU MYLLY: Meine derzeitigen Prioritäten sind die Anpassung der Agentur an die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Fortsetzung der guten Arbeit der letzten Jahre und die Umsetzung der neuen Aufgaben, die in der revidierten Verordnung (EU) Nr. 100/2013 vorgesehen sind. Dazu kommt natürlich das laufende Management einer Agentur mit 240 Mitarbeitern. Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission hegen große Erwartungen an die EMSA, und wir müssen unser Bestes tun, um das zu rechtfertigen.

DS: Die Bergung der 2012 havarierten „Costa Concordia“ hat vor Kurzem begonnen. Welche Rolle spielt die EMSA dabei?

MYLLY: Bereits beim Abpumpen des Bunkeröls in der ersten Phase der Bergungsmaßnahmen war ein von der EMSA beauftragtes Ölbekämpfungsschiff vor Ort. Die gesamte Aktion wurde von dem Privatunternehmen Smit International durchgeführt und von den italienischen Behörden überwacht. Der Satellitendienst CleanSea-Net der EMSA lieferte zudem Bildmaterial zur Ortung eventueller Ölverschmutzungen während der Bergung.

DS: Die EMSA wurde 2003 als Reaktion auf zwei schwere Tankerunfälle („Prestige“ 2002 und „Erika“ 1999) gegründet. Was hat sich bei Schiffssicherheit und Ölschadensbekämpfung seitdem getan?

Foto: © European Union 2012 - EP

Markku Mylly wurde im Juni 2012 zum neuen Exekutiv-Direktor der EMSA ernannt. Der Finne fuhr bis 1987 zur See. Bis 2009 bekleidete er verschiedene Positionen bei der Finnish Maritime Administration.

EMSA: Die European Maritime Safety Agency mit Sitz in Lissabon wurde 2003 als

Reaktion auf zwei Tankerunfälle („Erika“: 1999; „Prestige“: 2002) gegründet. Sie hat derzeit rund 240 Mitarbeiter. Zu ihren Aufgaben gehört u.a. die Unterstützung der EU-Kommission und der Mitgliedstaaten in technischen Fragen der Schiffssicherheit.

www.emsa.europa.eu

MYLLY: Das sogenannte Erika-Paket II brachte das frühzeitige Verbot von Einhüllentankern und die Gründung der EMSA. Später folgten weitere Schritte zur Identifikation von Ölverschmutzungen und zur Einführung von Vorbeuge- und Notfallmaßnahmen. Die vielen von der Agentur umgesetzten Maßnahmen haben zur Einheitlichkeit und Konsequenz der Schiffssicherheitsinspektionen beigetragen.

Schiffsverfolgungssysteme haben die Navigationssicherheit und die Schiffsverkehrsüberwachung verbessert. Illegale Verklappungen im Meer werden immer seltener, was vor allem auf das erhöhte Risiko zurückzuführen ist, vom CleanSea-Net-Dienst der EMSA ertappt zu werden. Zudem hat die Agentur die Ölauffangkapazität auf EU-Ebene erheblich gesteigert. Die von uns unter Vertrag genommenen

Schiffe setzen umweltfreundliche mechanische Auffangtechniken für Ölteppiche ein und arbeiten effizient, weil sie nur bei tatsächlichen Unfällen zur Bekämpfung von Umweltbedrohungen aktiviert werden.

DS: Die EMSA hat ein Netz sogenannter Oil Spill Response Vessels aufgebaut. Wie funktioniert das System?

MYLLY: Die EMSA hat kommerzielle Schiffe – wie zum Beispiel Produkten- oder Bunkeröltanker – für Ölunfalleinsätze auf See unter Vertrag und sorgt für deren Verfügbarkeit. Wenn ein Mitgliedstaat Hilfe anfordert, werden sie bereitgestellt. Bei einem Ölunfall stellt das angeforderte Schiff seine reguläre kommerzielle Arbeit ein, nimmt die erforderliche Ausrüstung an Bord und stellt sich für die Ölbekämpfung zur Verfügung. Zurzeit kann die EMSA auf 16 Ölbekämpfungsschiffe zurückgreifen, die in allen Küstenregionen Europas einsatzbereit sind. Das Netz wurde seit 2005 durch

alljährliche Ausschreibungen aufgebaut und wird fortlaufend aufrechterhalten. Es verstärkt die nationalen Noteinsatzkapazitäten der Mitgliedsländer. Die EMSA stellt die Ressourcen bereit, die Mitgliedsländer übernehmen die operative Verantwortung.

DS: Wie würden EMSA und das deutsche Havariekommando bei einem Unfall zusammenarbeiten?

MYLLY: Ereignet sich in deutschen Gewässern ein Ölunfall, den die deutschen Behörden mit eigenen Ressourcen nicht vollständig bewältigen können, bittet das Havariekommando die EMSA um Bereitstellung der entsprechenden Dienste. Diese unterstehen dann vollständig der Kontrolle und dem Kommando der deutschen Stelle. Unterstützend kommen die anderen Dienste der EMSA hinzu: Das SafeSeaNet beispielsweise liefert Daten zum Schiff und seiner Ladung. Das CleanSeaNet überwacht die Ausbreitung des ausgetretenen Öls. Nicht zu vergessen der MAR-ICE-Dienst, der bei Chemikalienunfällen Unterstützung und Beratung bei der Identifizierung von Gefahrstoffen anbietet.

DS: Die EU bemängelt die Standards einiger philippinischer Seefahrtsschulen und droht, die STCW-Anerkennung abzuerkennen. Für die Schifffahrt wäre das ein großes Problem, da viele Seeleute von den Philippinen stammen. Welche Position vertritt die EMSA, die ja einige Schulen inspiziert?

MYLLY: Die EMSA unterstützt die Bemühungen der EU-Kommission, dafür zu sorgen, dass die Qualifikation der Seeleute außerhalb und innerhalb der EU die Mindestanforderungen erfüllt. Zu diesem Zweck begutachten meine Kollegen die Seefahrtsschulen und maritimen Zertifizierungsstellen auf Einhaltung der STCW-Standards. Ihre Berichte werden an die EU-Kommission und die Regierungen der geprüften Staaten übermittelt.

DS: Hafenstaatkontrollen garantieren die Einhaltung der Vorschriften an Bord – vom Umweltschutz bis zu den sozialen Rechten der Seeleute. Die EU will künftig Namen von Reedereien und Schiffen öffentlich machen, bei denen Verstöße festgestellt wurden. Wie sieht das aus?

MYLLY: Artikel 27 der Richtlinie 2009/16/EG verlangt, dass die EU-Kommission Informationen über Unternehmen, die sich nicht, nur bedingt oder nicht immer standardkonform verhalten, für eine begrenzte Zeitspanne auf einer eigens hierzu geschaf-

ten Website veröffentlicht. Artikel 1 der Verordnung (EU) 1205/2012 weist die Erstellung und Veröffentlichung der Liste der EMSA zu. Ab dem 1.1.2014 werden drei Listen erstellt und täglich aktualisiert:

- 1.** Unternehmen, deren Konformität mit den einschlägigen Standards seit 36 Monaten kontinuierlich sehr schwach ist;
- 2.** Unternehmen, deren Konformität mit den einschlägigen Standards seit 36 Monaten kontinuierlich schwach oder sehr schwach ist;
- 3.** Unternehmen, deren Konformität mit den einschlägigen Standards seit 36 Monaten kontinuierlich schwach ist.

Das Verfahren zur Ermittlung der Normenkonformität von Unternehmen beruht auf der Auswertung einer Festhaltequote und einer Mängelquote gemäß dem Anhang zu Verordnung (EU) Nr. 802/2010.

DS: EMSA soll sowohl Kommission als auch Mitgliedstaaten beraten. Sitzen Sie da nicht zwischen den Stühlen?

MYLLY: Unsere in diesem Jahr ergänzte Gründungsverordnung (EG) Nr. 1406/2002 beschreibt unser Mandat und unsere Aufgaben mit aller Klarheit. Die EMSA kann als technische Beratungsagentur sowohl die Kommission als auch die Mitgliedstaaten unterstützen.

DS: Die EMSA entwickelt derzeit eine neue Fünfjahresstrategie. Wo liegen die Schwerpunkte?

MYLLY: Der Beschluss der Fünfjahresstrategie liegt in den Händen des Verwaltungsrates. Ich kann jedoch so viel sagen, dass sich das Strategiepapier voll und ganz auf die neue Gründungsverordnung (EU) Nr. 100/2013 stützt, die eine Reihe von Kernaufgaben der EMSA formuliert und einen Rahmen für die unterstützende Tätigkeit der Agentur zugunsten der Mitgliedstaaten und der Zusammenarbeit zwischen ihnen und der Kommission definiert.

DS: Die EU-Kommission möchte die CO₂-Emissionen der Seeschifffahrt in Europa künftig erfassen. Diese Daten könnten Grundlage für ein marktbasierendes System sein, um den Ausstoß des Treibhausgases weiter zu reduzieren. Welche Rolle wird die EMSA dabei spielen?

MYLLY: Die EU-Kommission hat eine Strategie für die stufenweise Einbeziehung der Emissionen aus der Seeschifffahrt in die Treibhausgasbegrenzungs politik der EU ausgearbeitet. Als einen ersten Schritt zur Umsetzung dieser Strategie hat die Kommission eine Verordnung zur Schaf-

fung eines EU-weiten Systems zur Überwachung, Meldung und Kontrolle der CO₂-Emissionen großer Schiffe ab 2018 vorgeschlagen. Der Verordnungsentwurf muss von Parlament und Rat noch gebilligt werden. Er ist der Kernbeitrag der EU zu den internationalen Bemühungen um die Senkung der Treibhausgasemissionen. Da die Beratungen über den Entwurf in Rat und Parlament noch andauern, ist die endgültige Rolle der EMSA in diesem Kontext noch nicht festgelegt. Der Entwurf sieht jedenfalls vor, dass die EMSA die EU-Kommission hier unterstützen soll.

DS: Für die deutschen Reeder ist LNG eine umweltfreundliche Treibstoffalternative – vor allem in Nord- und Ostsee, wo ab 2015 strenge Schwefelgrenzwerte gelten. Beim Aufbau der Infrastruktur und den Sicherheitsstandards steht die Branche vor Herausforderungen. Wie kann die EMSA sie unterstützen?

MYLLY: Vor Kurzem hat die Kommission das Europäische Forum für nachhaltige Schifffahrt (ESSF) geschaffen. Eine Untergruppe des ESSF wird sich dem Thema LNG als Schiffskraftstoff widmen. Die EMSA soll der Kommission bei der Realisierung des ESSF helfen. Außerdem wird sie den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der zeitnahen und effektiven Umsetzung der Richtlinie 1999/32/EG mit den Ergänzungen zum Schwefelgehalt maritimer Kraftstoffe sowie zu alternativen Kraftstoffen technische Unterstützung leisten. Im Übrigen hat die EMSA bereits eine Studie zu Normen und Regeln für die Bebungung erdgasbetriebener Schiffe veröffentlicht, die auf der EMSA-Website abrufbar ist.

DS: Sie kennen die Schifffahrt aus unterschiedlichen Perspektiven – zuletzt waren Sie Chef des finnischen Hafenverbandes. Wie muss sich die Branche aufstellen, um pragmatische Lösungen für steigende Umweltschutz- und Sicherheitsauflagen zu finden?

MYLLY: Die Schifffahrt dient einerseits der Allgemeinheit, andererseits profitiert sie von ihr. Beschließt die Allgemeinheit durch ihre gewählten Vertreter strengere Sicherheitsstandards, bleibt der Schifffahrt gar nichts anderes übrig, als sich zu fügen. Als ehemaliger Seefahrer weiß ich, wie sehr einen Papierkram plagen kann und wie schwierig es bisweilen ist, Normen umzusetzen. Vorläufig müssen wir eben die nicht normenkonformen Schiffe bloßstellen und die gewissenhaften Schiffsbetreiber belobigen. 



Eine sichere Sache

Die Neufassung der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie bringt Schiffssicherheit für die Fahrgäste und Planungssicherheit für die Reedereien im Inselverkehr von Nord- und Ostsee. Text: Christof Schwaner

Die Neufassung der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie setzt neue Standards für die Rettungsmittel an Bord, den Brandschutz sowie die Stabilität des Schiffes und gilt für Fahrgastschiffe, die zwischen Häfen an der norddeutschen Küste verkehren – wie etwa zu den nordfriesischen und ostfriesischen Inseln.

Eine Arbeitsgruppe aus Experten des Bundesverkehrsministeriums, des Verbands Deutscher Reeder (VDR) und betroffener Reedereien sowie der Schiffswerften hatten die Vorschriften gemeinsam entwickelt. Ältere Schiffe dürfen weiterhin in Betrieb bleiben, wenn durch Umrüstungen ein genauso hohes Maß an Sicherheit gewährleistet wird wie bei neueren Schiffen.

Europäische Vorgaben

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, begrüßte das Inkrafttreten des Regelwerks: „Dank der guten Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium haben wir eine einvernehmliche Lösung entwickelt, die den Fortbestand der Ausflugs- und Fährschiffahrt an der deutschen Nord- und Ostseeküste sichert.“

Notwendig geworden war die Neufassung der nationalen Fahrgastschiffsrichtli-

nie aufgrund einer europäischen Richtlinie aus dem Jahr 1998, die die Sicherheitsstandards für die nationalen Fährverkehre vereinheitlichen sollte. Ohne eine nationale Anpassung hätten allerdings alle vor dem Jahr 1998 erbauten Fahrgastschiffe spätestens im Jahr 2018 außer Dienst gestellt werden müssen. Denn die deutschen Fahrgastschiffe sollten für die Fahrten durch

das Wattenmeer die gleichen Voraussetzungen erfüllen wie Hochseeschiffe.

„Gemeinsam haben wir einen praxistauglichen Kompromiss gefunden, der Planungssicherheit für die betroffenen Reedereien hinsichtlich der notwendigen Investitionen schafft“, sagt Axel Meynköhn, Chef der Wyker Dampfschiffahrts-Reederei und Mitglied der Arbeitsgruppe.

AUFTRAG: Die Reederei Norden-Frisia investiert mehr als zwei Millionen Euro in ihre Schiffe.





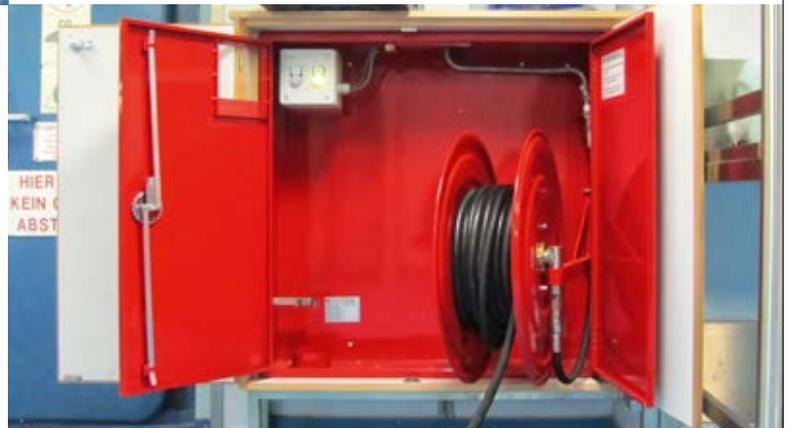
BOXENSTOPP:
Die „Baltrum I“ bekommt auf der Werft das komplette Sicherheitspaket.

wird das Wasser zu feinem Sprühnebel zerstäubt. Brände lassen sich so effektiv löschen.

Zusätzliche wetterdichte Türen, teilweise neue Fenster und auf höhere Decks verlegte Lüftungsein- und -auslässe verbessern den Verschlusszustand der Schiffe. Den geringsten baulichen Aufwand bedeuten die zusätzlichen Rettungsmittel, wie etwa schwimmende Rettungsinseln, die jeweils bis zu 150 Menschen aufnehmen können. Komplette Neubauten wären für

Die Reedereien Baltrum-Linie und Norden-Frisia haben als Erste bereits vier Schiffe auf der Werft umrüsten lassen, um den Anforderungen der Richtlinie zu entsprechen. „Wir investieren mehr als zwei Millionen Euro in unsere Schiffe, um die Sicherheit der Fahrgäste weiter zu verbessern“, so Carl-Ulfert Stegmann, Vorstand der Reederei Norden-Frisia. Für Onno Ulrichs, Geschäftsführer der Baltrum-Linie,

AUSRÜSTUNG:
Die „Fogtec“-Feuerlöschschläuche sind 40 Meter lang.



die meisten Reedereien indes kaum finanzierbar – und auch unnötig. Denn auch die vor 1998 erbauten Schiffe entsprechen aufgrund regelmäßiger Werftaufenthalte und technischer Erneuerungen den aktuellen Standards.

Ohnehin gilt der Inselverkehr durchs norddeutsche Wattenmeer als besonders sicher. Und die Wassertiefe ist so gering, dass zwischen Schiffskiel und Meeresgrund meist weniger als 1,5 Meter liegen. ...

PANZERGLAS:
Der Einbau neuer Fenster bei der „Frisia X“.

ist klar: „Die Sicherheit der Passagiere steht bei uns an erster Stelle. Deshalb haben wir die neuen Anforderungen ohne Abstriche erfüllt.“

Beim Brandschutz setzt man auf Innovationen: „Um die aufwendige Nachrüstung einer Sprinkleranlage zu vermeiden, haben wir ein Wassernebel-Löschsystem installiert, das flexibler und dennoch genauso sicher ist“, erklärt Jens Schädler, Geschäftsführer der Schiffswerft Diedrich, wo die Umrüstungen vorgenommen wurden. An strategisch günstigen Standorten auf dem Schiff befinden sich ausrollbare Schläuche von je 40 Meter Länge mit aufgesetzter Wassersprühpistole. Mit einem Druck von bis zu 127 bar (zum Vergleich: ein Autoreifen ist mit 2 bis 3 bar befüllt)

Nur noch als Hafendampfer nach Laboe

Die 30 Jahre alte „MS Heikendorf“ richtlinie, die Investitionen in sechsstelliger Höhe erforderlich machen würde. Die „Heikendorf“ müsste nämlich die Sicherheitsstandards von Hochseeschiffen einhalten – einschließlich Fenstern aus Panzerglas, Luken vor den Bullaugen und Sprinkleranlage.

Damit gehe eine 126-jährige Tradition zu Ende, heißt es bei der SFK. Hintergrund ist die neue Fahrgast-



Foto: VöllwertBIT

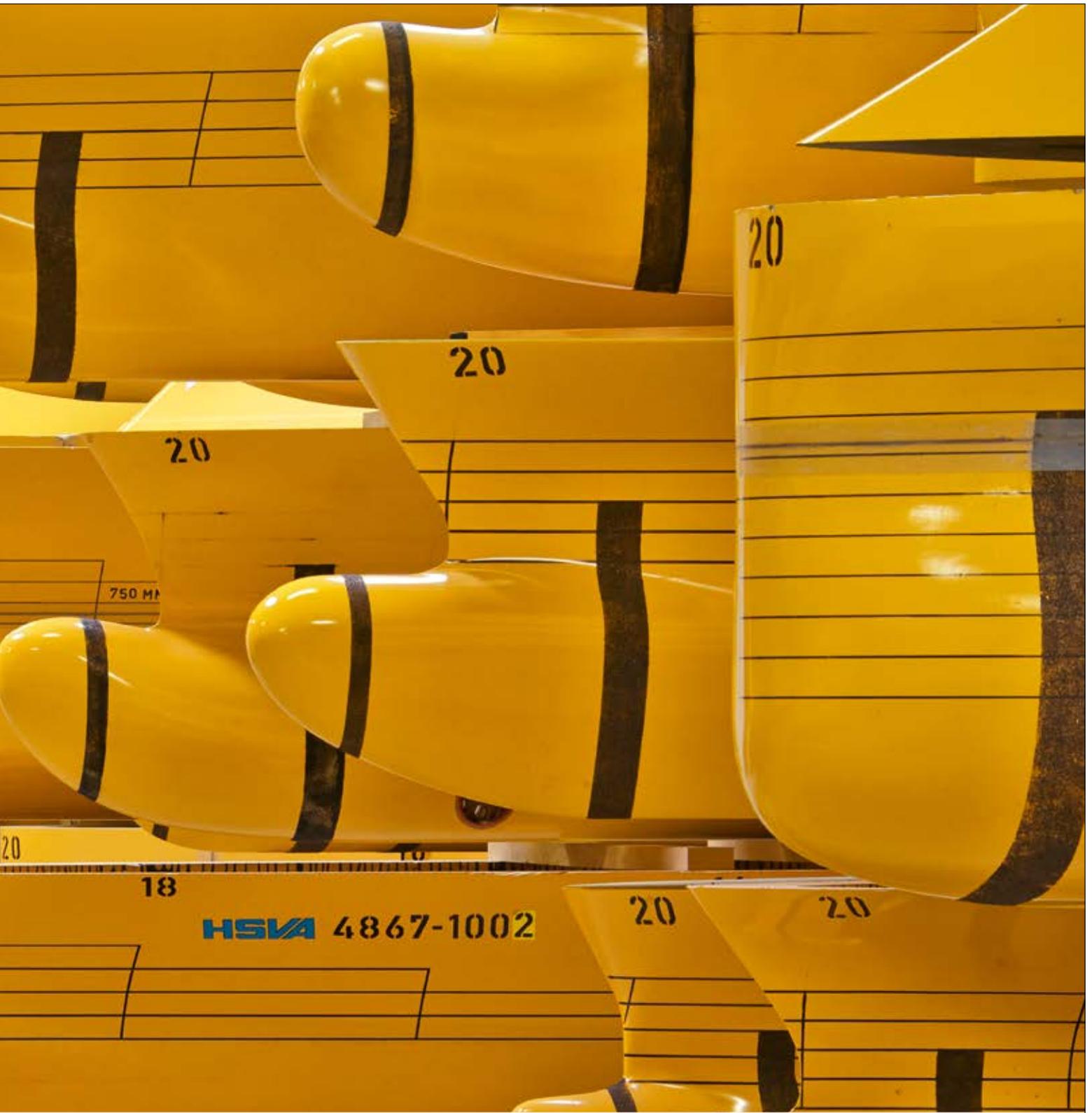


- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Modell-Lager

Hier lagern ca. 250 Schiffsmodelle mit unterschiedlichen Rumpfformen, die ihre Versuchsserien bereits absolviert haben. Sie werden ein Jahr aufbewahrt, falls Nachtests erforderlich sind. Die Modelle sind 7 bis 10 Meter lang. Maßstab je nach Schiffstyp 1:10 (z.B. Yachten) bis 1:45 (z.B. Tanker).

Foto: HSWA



Versuch macht klug

Die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt ist eine anerkannte Institution auf dem Gebiet der Schiffshydrodynamik. 2013 feiert der wichtige maritime Dienstleister seinen 100. Geburtstag. Text: Petra Scheidt



GELÄNDE: Bei der HSVA im Norden von Hamburg-Barmbek werden für Werften aus aller Welt Schiffsrümpfe erprobt. Die Ziffern zeigen die Standorte der Arbeitsbereiche.

Spännend, bunt und voller Energie: 1913 war ein Jahr der kulturellen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Blüte. Das Fließband wurde erfunden, aber auch das Kreuzworträtsel und der BH. Es ist die Zeit von Picasso, Thomas Mann, Sigmund Freud und Strawinsky. Abgründe werden ausgelotet, das Denken wird revolutioniert, ein Rekord jagt den nächsten.

Schneller, weiter, besser – das denkt sich auch der Hamburger Senat, als er beschließt, eine eigene Testanlage für den Schiffbau zu errichten. Deutschland liegt mit Großbritannien und den USA im Wettstreit um das Blaue Band, den Geschwindigkeitsrekord auf der Atlantikroute. Es herrscht Aufbruchstimmung – an allen Fronten. Reeder und Werftbetreiber nehmen sich der Sache an und heben am 7. Juni 1913 die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) aus der Taufe. Die experimentelle Forschungseinrichtung soll Fortbewegungsprobleme und Treibstofffragen für die kommerzielle Schifffahrt ergründen – Themen, die auch 100 Jahre später, in Zeiten von Green Shipping, aktueller nicht sein könnten.



HSVA-Direktor Jürgen Friesch ist stolz auf das Erreichte und betont zugleich den Blick nach vorn: „Ein solches Jubiläum könnte den Verdacht aufkommen lassen, es ginge in erster Linie um die Vergangenheit. Das Gegenteil ist der Fall. Grund zur Freude ist die Tatsache, dass die HSVA ihre Tradition fortführen kann, über den jeweiligen Stand der Technik hinaus Forschung und Entwicklung zu betreiben. Denn wir sehen uns auch 2013 vor anspruchsvolle Aufgaben gestellt, die die Grundlagen zur Lösung von zukünftigen Anforderungen der Industrie schaffen werden.“

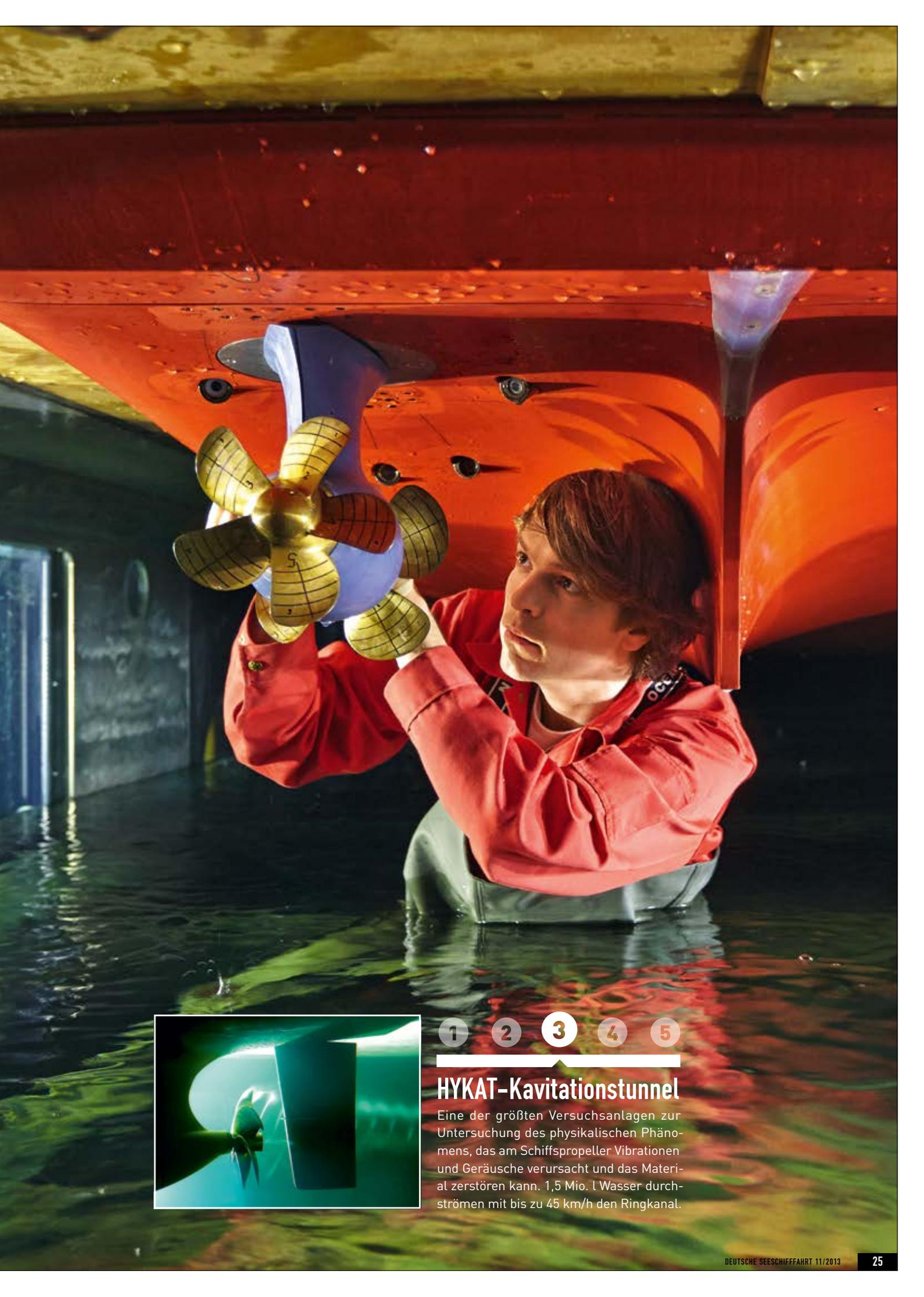
Heute ist die HSVA mit 90 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von rund →



Modellfräse

In der Maschine werden aus einem zuvor aus Abachi-Holz verleimten Rohling millimetergenau die Schiffsmodele gefräst. Der Fräskopf wird vollautomatisch nach einem Datensatz gesteuert, der bei der HSVA aus der Schiffsgometrie erstellt wird.

Fotos: HSVA



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

HYKAT-Kavitationstunnel

Eine der größten Versuchsanlagen zur Untersuchung des physikalischen Phänomens, das am Schiffspropeller Vibrationen und Geräusche verursacht und das Material zerstören kann. 1,5 Mio. l Wasser durchströmen mit bis zu 45 km/h den Ringkanal.



Großer Schlepptank

In dem 300 Meter langen und 6 Meter tiefen Becken wird überwiegend der Widerstand und Leistungsbedarf von Schiffen in glattem Wasser bestimmt. Auch das Bewegungsverhalten von Offshore-Plattformen und Schiffen in schwerer See lässt sich untersuchen. Bei Modellen mit eigener Ruderanlage steht das Manövrierverhalten im Fokus.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

100 JAHRE SCHIFFSOPTIMIERUNG: MEILENSTEINE DER HSVA-GESCHICHTE

Die HSVA hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich und musste sich nach den Weltkriegen und wirtschaftlichen Krisen immer wieder neu erfinden.

- **1913** 16 Reedereien und Werften gründen die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH (HSVA).
- **1922** Hydrodynamische Studien an Schiffspropellern mit Eigenantrieb bekommen eine eigene Forschungsabteilung.
- **1929** Der erste „kleine“ Kavitationstunnel geht in Betrieb.
- **1945** Das vorläufige Aus für die stark kriegsgeschädigte HSVA.
- **1952** Baubeginn der neuen HSVA auf dem Gelände an der Bramfelder Straße. Neun Monate später wird das erste Versuchsbecken (80 x 5 x 3 Meter) mit integriertem

Manövrierteich (25 m Durchmesser) in Betrieb genommen.

- **1953/54** Start elektronischer Messungen.
- **1960** Ersatz für den von den Briten als Reparationsleistung demontierten Kavitationstunnel.
- **1965** Verlängerung des großen Schlepptanks; Einbau eines Plunger-Wellenerzeugers, mit dem Seegang von vorn und von hinten simuliert werden kann.
- **1976** Erste computergesteuerte Manövrierversuchseinrichtung (CPMC).

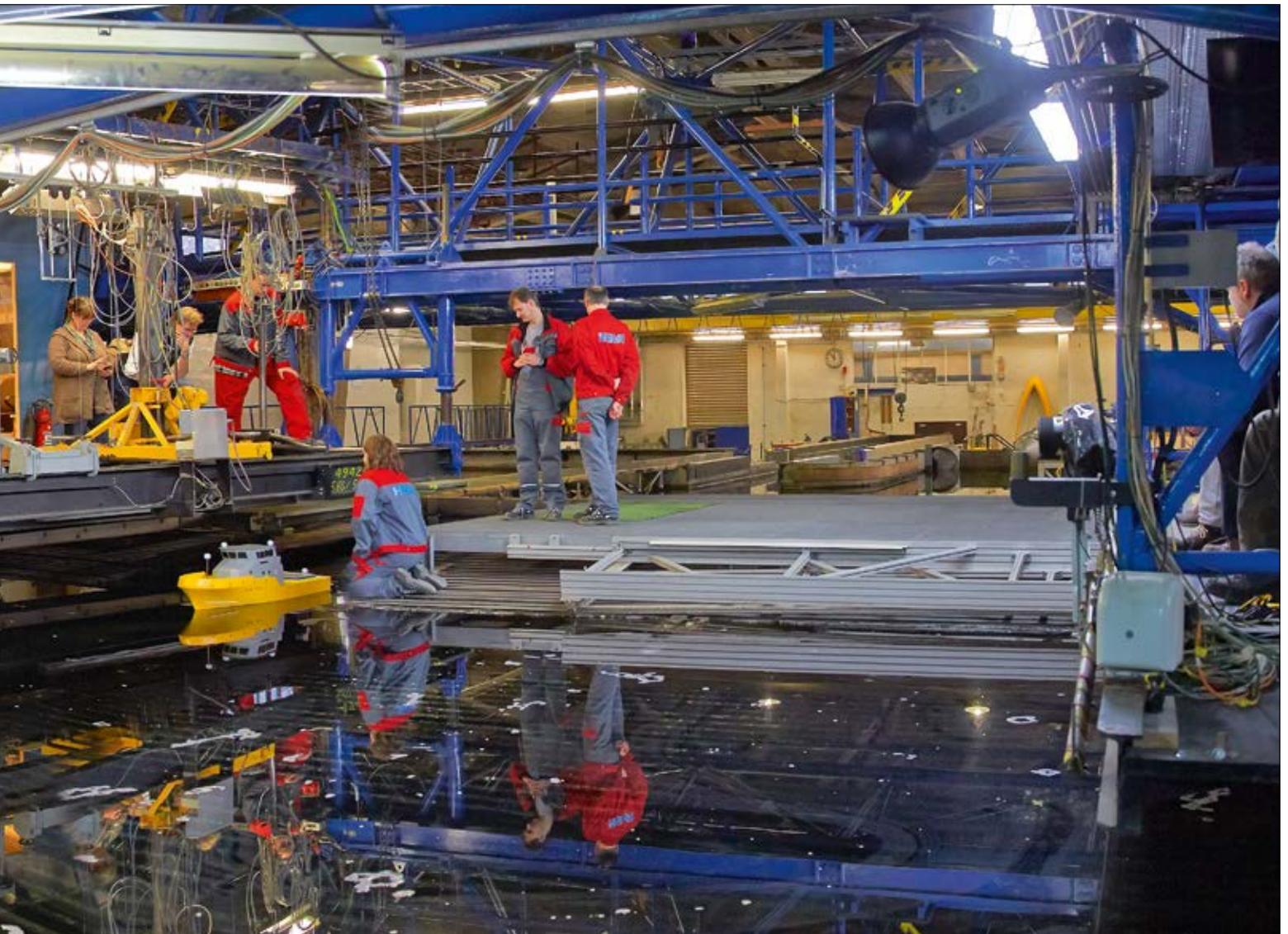
■ **1984** Mit dem dritten, sogenannten „großen Eistank“ (80 Meter lang) reagiert die HSVA auf die verstärkte Anfrage nach eisgängigen Schiffen.

- **1989** Der selbst entworfene, weltweit größte kommerziell genutzte Kavitationstunnel „HYKAT“ wird eingeweiht.
- **2011** Der neue seitliche Wellenerzeuger für den großen Schlepptank ermöglicht Tests unter nahezu realen Bedingungen.
- **2013** feiert die HSVA ihr 100-jähriges Bestehen. Das 5000. Modell ist die „Titanic II“.

ANFANGSJAHRE: Die ersten Versuchsanlagen, darunter das Hauptbecken, entsehen. Das Dach fehlt noch (Bild von Juli 1914) **1928:** Erster Standort der HSVA am Schlicksweg (Foto von 1928).



Fotos: HSVA



→ 12 Mio. Euro eine der Top-Einrichtungen der privaten Schiffbauforschung.

Der Weg dahin war steinig. Der HSVA erging es ein wenig wie ihren Schiffsmodellen (s. Kasten links): Kurz nach dem Start schon fast dem Untergang geweiht, bekommt sie von engagierten Wissenschaftlern ein neues Design verpasst, das sie an die Anforderungen des Marktes anpasst. So übersteht sie die Turbulenzen zweier Weltkriege. Danach geht es kurz ins Dock. Modernisiert nimmt sie neue Herausforderungen in Angriff – ein immer wiederkehrender Prozess, denn mit der Zeit wandeln sich die wissenschaftlichen Interessen; Testfelder kommen hinzu, und auch der technische Fortschritt eröffnet neue Dimensionen.

Effizienz im Fokus

Die Ergebnisse, die in den Testreihen gewonnen werden, verändern seit der ersten Stunde Form und Effizienz der Schiffe. „Der Schiffbau hat sich durch die HSVA verändert“, sagt Jürgen Friesch. So erkannte man schon in den 1920er-Jahren das Phänomen der Kavitation, das Dampfblasen am Propeller entstehen lässt. Der

Effekt vermindert nicht nur die Schubleistung, sondern verursacht auch Lärm und kann Propeller und Ruder im ungünstigsten Fall schwer beschädigen. Kavitationstunnel helfen dabei, das Problem zu erforschen und Propeller effizienter zu machen.

Geschwindigkeit ist damals wie heute ein Thema. Früher wurde auf schnelle Schiffe Wert gelegt. Heute sucht man dagegen das optimale Tempo für eine möglichst effiziente Transportleistung. „Lösungen zu Propulsionsproblemen sind →

HANDARBEIT: Das Finish der Modelle, hier im Bild ein Modell für einen Windkanalversuch an der TU Hamburg-Harburg, erfolgt nach wie vor manuell.





MESSUNG: Wenn die Modelle (wie links des Forschungsschiffs „Sonne II“) im Becken sind, wird das Strömungsverhalten genau analysiert.

→ nicht nur bei neuen Schiffen gefragt. Auch Umbauten sind sehr im Kommen, da sich dadurch Treibstoff einsparen lässt“, sagt Friesch. Leistungsverbesserungen betreffen nicht nur die Propeller. Die HSVA berechnet auch den Trimm für Ladezustände und hilft dabei, Rumpfformen zu optimieren. Seit Neuestem werden auch Schiffsfarben auf Widerstand getestet.

Umweltschutz, Effizienz, Sicherheit: Oft sind es internationale Regelwerke, die den HSVA-Ingenieuren die Richtung vorgeben: „Lärm wird ein größeres Thema“, so die Prognose. Dabei geht es etwa um die akustische Belastung von Meeressäugern, aber auch um den schonenden Umgang mit Kreuzfahrtpassagieren, die per Schiff auf Arktis-Expedition gehen.

Werften, Reedereien und Ingenieurbüros aus aller Welt vertrauen auf die Expertise der Hanseaten. „Heute kommen 80 Prozent unserer Aufträge aus der Industrie,

davon 75 Prozent aus Fernost. Man schätzt dort die Sorgfalt unserer Arbeit. ‚Made in Germany‘ ist ein Gütesiegel“, sagt Jürgen Friesch.

Praktische Finesse

Früher ging es gleich ins Becken, heute muss ein Schiff erst als digitales Modell seine Tauglichkeit beweisen. Neue Entwürfe durchlaufen so virtuelle Teststrecken und Simulationen unterschiedlichster Umweltbedingungen. Dabei kommen enorme Datenmengen zusammen, die im eigenen Rechenzentrum verarbeitet werden. Doch ohne praktische Tests geht es nicht: „Rechenzentren haben definitiv eine stärkere Bedeutung bekommen. Sie werden den Versuch im Becken jedoch nicht ablösen. Denn die Stärke liegt in der Kombination von technischem Know-how und kreativem Denken, gepaart mit praktischer Feinarbeit“, so der HSVA-Chef.

Hoch spezialisierte Modellbauer und Tischler fertigen Modellrohlinge, die mit computergesteuerten Fräsen in Form gebracht werden. Eine ebenso ausgeklügelte Apparatur schält die passenden Propeller aus Metall. Veredelt und zusammengesetzt werden die Miniaturschiffe aber immer noch in Handarbeit. Rund 80 Modelle laufen pro Jahr durchschnittlich vom Stapel.

„Das Rückgrat jeder Schiffbau-Versuchsanstalt sind neben engagierten Fachkräften natürlich die Versuchsanlagen. Sie fortlaufend zu modernisieren, auszubauen und um neue Testverfahren und Anlagen zu ergänzen, ist unverzichtbar, wenn man weiterhin in der Champions League spielen möchte“, sagt Jürgen Friesch.

Der Entwicklung immer eine Buglänge voraus: Das will die HSVA auch in den nächsten Jahrzehnten sein – wie die großen Geister, die in ihrem Gründungsjahr die Basis für unsere moderne Welt schufen. ■



INTERVIEW: Ralf Nagel ist geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder.

„DIE MODELLVERSUCHE SIND WICHTIGER DENN JE“

Deutsche Seeschifffahrt: Wie wichtig ist eine Schiffbau-Versuchsanstalt für die deutschen Reeder heute?

Ralf Nagel: Durch die Beschlüsse der IMO zu MARPOL VI und die Auswirkungen auf künftige CO₂- und Brennstoffeinsparung der Schiffe und den Schiffsbetrieb sind die Modellversuche der HSVA heute wichtiger denn je. Computersimulationen sind dabei ein wichtiges Hilfsmittel zur Optimierung ausgewählter Rumpfformen und besonders fürs erste Design von künftigen Schiffen. Sie ersetzen jedoch nicht die unbedingt notwendigen Schleppversuche mit dem Modell als Grundlage der späteren Werftprobe- und Abnahmefahrt.

DS: Welche Testfelder werden in Zukunft von besonderem Interesse sein?

Nagel: Die Vorgaben der IMO hinsichtlich des „Energy Efficiency Design Index (EEDI)“ für neue Schiffe

und des „Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)“ für alle Schiffe verpflichten die Reedereien seit 1.1.2013 zu erheblichen neuen Anstrengungen und Investitionen hinsichtlich der Effizienzsteigerung durch rumpf- und linienoptimierte Schiffsrumpfformen und Maßnahmen zur Verbesserung der Propelleranströmung sowie neuer Beschichtungssysteme mit verminderter Reibung und anderen Zusatzeinrichtungen bis zu Segel-Hilfsantrieben. Weitere Felder sind die Reduzierung der Schiffsgeräusche zum Schutz der Meeresumwelt und natürlich das Thema Eisfahrt zur Erschließung neuer Verkehrswege und Märkte.

DS: Wo sehen Sie noch Potenzial für die HSVA?

Nagel: Die bisherige Arbeit der HSVA ist bereits national und international äußerst erfolgreich. Die deutschen Reedereien wünschen sich weitere Kontinuität hinsichtlich der konstruktiven und innovativen Zusammenarbeit.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Eistank

Eine der größten eistechnischen Versuchsanlagen der Welt zur Untersuchung von Modellen unter arktischen Bedingungen. Bei einer Wassertemperatur von $-0,2\text{ }^{\circ}\text{C}$ und einer Lufttemperatur von bis zu $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$ können Modelleisdecken von bis zu 8 cm Dicke gefroren werden.

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Entscheidung zu Elbvertiefung zieht sich hin

Das Bundesverwaltungsgericht wird wohl frühestens im kommenden Jahr über die umstrittene Elbvertiefung entscheiden.

Immerhin stellen die Leipziger Richter eine Fortsetzung des Prozesses Anfang 2014 in Aussicht. „Auch wenn in diesem Jahr keine Verhandlung erfolgen sollte, so kann es für den Fortgang des Verfahrens ein positives Signal darstellen, wenn das Bundesverwaltungsgericht nunmehr einen Verhandlungstermin Anfang 2014 anberaumt“, sagte Gunther

Bonz, Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH),

Das Gericht hatte Hamburg und die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord aufgefordert, den Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf die EU-Wasser-Rahmenrichtlinie zu ergänzen. Nun haben die Kläger bis Anfang November Zeit zu reagieren. Dann muss das Gericht entscheiden, ob es Teile des Falls dem EU-Gerichtshof in Luxemburg vorlegt. Das könnte weitere Verzögerungen bedeuten. www.uvhh.de



POSITION: Gunther Bonz wünscht sich eine zügige Entscheidung.

WARTEPOSITION: Saugbagger sollen dabei helfen, dass Hamburgs Hafen wettbewerbsfähig bleibt.



Fotos: Guido Akster | Dreamstime.com, UVHH

Training für Kanalsteuerer

Die Kanalsteuerer – ein Beruf, den es nur auf dem Nord-Ostsee-Kanal gibt – trainieren künftig Extremsituationen im Schiffsführungssimulator.



In den Schiffsführungssimulatoren des Maritimen Zentrums der Fachhochschule Flensburg lässt sich jedes denkbare Szenario unter realitätsnaher Darstellung simulieren. Deshalb bezieht der Verein der Kanalsteuerer e.V. Kiel-Holttenau künftig die Simulator-Technik in seinen Fortbildungsplan ein. www.fh-flensburg.de

NOK: Am Simulator auf brenzlige Situationen vorbereiten.

Foto: Ralfgösch | Dreamstime.com

Welthandel noch ohne Schwung

Die seit Beginn dieses Jahres beobachtete Seitwärtsbewegung des Welthandels setzte sich auch im September fort.

Darauf deutet der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

(ISL) hin. Dieser liegt im September mit saisonbereinigt 116,2 exakt auf dem Wert des Vorjahres. Eine Stagnation über einen derart langen Zeitraum war in der Vergangenheit noch nicht beobachtet worden. Sie weist auf eine im Jahresdurchschnitt sehr geringe Ausweitung des Welthandels hin.

www.isl.org/containerindex



Quelle: RWI

EU unterstützt Landstrom

Zuschuss für Landstromanschluss im Hamburger Hafen.

Die Hamburg Port Authority erhält einen Zuschuss von rund 3,5 Mio. Euro für den Bau der Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Altona (Kosten: 14,4 Mio. Euro). „Wir freuen uns über die Zusage der EU-Kommission. Mit unserem Pilotprojekt gehen wir einen weiteren wichtigen Schritt, um die nötigen Voraussetzungen für umweltschonende Hafennutzung zu schaffen“, sagt HPA-Chef Jens Meier.

Triple-E-Klasse für JaWePo

Die Reedereikooperation P3 will die neuen 18.000-TEU-Frachter auch zum JadeWeserPort schicken.

Der Hafen soll im Rahmen der geplanten Allianz regelmäßig von den Mega-Boxern angelaufen werden, wie aus den Planungen der Reedereien Maersk, MSC und CMA CGM hervorgeht. Den JadeWeserPort wird vor allem die Route von Asien nach Europa betreffen. Voraussichtlich ab Sommer 2014 sollen dann zwei neue Liniendienste Wilhelmshaven anlaufen. Nach der schwierigen Startphase ist das ein wichtiges Signal für den Hafen, der nach wie vor mit einer zu geringen Auslastung kämpft. www.jadeweserport.de

Foto: Eurogate/Adelbahr



TREFFEN:
Seltene Häufung
von Containerriesen
am Kai.

Mexiko macht sich fit für Panamakanal-Erweiterung

Die mexikanische Regierung setzt in ihrem Infrastrukturprogramm bis 2018 auf den Ausbau der Häfen.

Mexiko bietet sich bei wachsender Auslastung der Häfen an der US-Westküste als Einfallstor für ostasiatische Importe zum Weitertransport in die USA an. Um dieses Potenzial

an zusätzlichen Handelsströmen zu nutzen, muss die Infrastruktur entsprechend attraktiv sein. Auf dem Hafenausbau liegt denn auch ein Hauptaugenmerk des Infrastrukturprogramms der Regierung unter Präsident Enrique Peña Nieto, die seit Dezember 2012 im Amt ist. Die Häfen

sollen durch zusätzliche Investitionen nicht nur das Exportwachstum stützen, sondern auch als Regionalhubs dienen, sobald die Erweiterung des Panamakanals 2018 abgeschlossen ist. Rund die Hälfte der Investitionen (ca. 33 Mrd. Euro) entfallen auf den Transportsektor. www.gtai.de

INVESTITION:
Das Regierungsprogramm soll Häfen – hier: Ensenada – leistungsfähiger machen.

Foto: Bonnie Fink | Dreamstime.com



ANZEIGE

Doppelt fährt besser

Mittlerweile ist das „SWATH“-Lotsenversetzsystem neben Elbe (1999) und Weser (2010) auch auf der Ems angekommen – nur ganz anders. Hier haben die Lotsen nämlich ihre ständige Seestation verlassen und operieren jetzt von Land aus – mit dem größeren Lotsentender „Borkum“ und den beiden schnellen, leichten Schiffen „Frya“ und „Fresena“. Text und Fotos: Peter Andryszak

VORTEIL: Die Zwillings-Hüllen-Konstruktion gewährleistet auch bei hohem Wellengang Stabilität.



Was ist „SWATH“?

Die Bezeichnung „SWATH“ steht für Small-Waterplane-Area-Twin-Hull.

Dabei handelt es sich um einen Halbtaucher-Schiffstyp, der seinen wesentlichen Auftrieb durch zwei voll getauchte zylindrische Verdrängungskörper in Katamaran-Anordnung bezieht. Sie tragen mit zwei oder vier schmalen und auftriebsschwachen Stützen eine eher pontonförmige Decksplattform, die sich verhältnismäßig hoch über der Wasseroberfläche befindet. Das soll Auftrieb an den falschen Stellen vermeiden und das Schiff ruhiger durchs Wasser führen.



Fast 50 Jahre versetzte die 1963 bei der Meyer Werft in Papenburg gebaute „Kapitän Bleeker“ seegestützt – unter Nutzung kleiner und langsamer Versetzboote – die Lotsen im Bereich der Ansteuerungstonne Westerems. Seit der Verabschiedung des Lotsenstationsschiffes Ende September 2012 ist es damit vorbei. Das war zugleich der Startschuss für das neue Lotsenversetzsystem auf der Ems. „Das Ganze steht unter dem Motto: Eine Ära endet – eine neue beginnt“, erklärte dazu

der Emdener Lotsenältermann Gerhard Janßen. Wobei die neue Ära auf moderneren und schnellen Versetzbooten basiert, die ihre Einsätze von der „wesentlich komfortableren“ steinernen Lotsenstation im Schutzhafen der Insel Borkum aus fahren.

Der Weg dahin gestaltete sich sprichwörtlich steinig, hatten die Mitglieder der Lotsenbrüderschaft Emden doch über Jahre eine gänzlich andere Vorstellung von einem idealen Versetzsystem. In jedem Fall sollte es seegestützt auf →



ABENDSTIMMUNG: Auch an der Ems hat sich die Aufregung um das neue System mittlerweile gelegt.

„Frya“ in Zahlen

- **Typ:** Monohull-Tender
ORC P 190
- **Länge:** 19,60 m
- **Breite:** 6,30 m
- **Tiefgang:** 1,80 m
- **Geschwindigkeit:** 30 kn
- **Besatzung/Lotsen:** 8
- **Antrieb:** 2 x 900 kW
- **Bauwerft:** Bernard,
Locmiquelic (Frankreich)
- **Baujahr:** 2011
- **Baumaterial:** glasfaser-
verstärkter Kunststoff
- **Flagge:** Deutschland

→ einem Monohull-Stationsschiff basieren. Dazu machte man sich reichlich konkrete Gedanken und wich auch einem Streit mit dem Bundesverkehrsministerium und dessen Unterbehörde, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, nicht aus. Die Entscheidung fiel dann aber gegen die ausdrücklichen Bedenken der Lotsen, die sich einerseits gegen das SWATH-Prinzip in ihrem Fahrtgebiet ausgesprochen hatten – und noch deutlicher gegen eine Landstation, sprich ein „Steinschiff“.

Abseits des Geschehens

Nun fahren der SWATH-Tender „Borkum“ und die in Frankreich auf der Bernard-Werft in Locmiquelic an der bretonischen Atlantikküste gebauten, bis zu 30 Knoten schnellen baugleichen Monohull-Tender „Frya“ und „Fresena“ von Borkum aus die 17 Seemeilen lange Strecke zur Versetzposition Westerems, um dort Lotsen auszuholen beziehungsweise zu versetzen.

Als besonderes Problem erweist sich für die Lotsenversetzer nach knapp einem Jahr praktischer Erfahrung mit dem neuen System, dass man die unmittelbare Situation vor Ort, insbesondere bezogen auf Wellen, Wind und Strömung, weniger genau einschätzen könne. Das sei von einem Stationsschiff aus besser zu leisten, ist man sich in der Kollegenschaft einig, zumal

man sich damit direkt am Ort des Geschehens aufhalten würde.

Die Schiffsführer der schnellen Einrumpf-Versetzboote wurden zu Beginn 14 Tage lang von einem erfahrenen französischen Kollegen eingewiesen, der bereits viele Jahre mit solchen Booten auf der Loire gefahren ist. Doch die Außenems ist nicht die Loire, musste er hier erfahren und – laut „Frya“-Besatzung – „seine“ Boote fast neu kennenlernen. „Der war überrascht von den harten Schlägen im Boot und wurde uns fast noch seekrank“, erinnern sich die Männer. Sie selbst allerdings sind diesen harten und ungleichmäßigen Schlägen täglich ausgesetzt. Es ist kaum möglich, sich während der (schnellen) Fahrt im Boot zu bewegen, ohne sich einer Verletzungsgefahr auszusetzen. Festhalten und möglichst ohne plötzliche Bewegungen, insbesondere des Kopfes, auf den gut gefederten Sitzen bleiben, ist hier sicher das bessere Rezept.

Empfindlichkeit beim Eisgang

Schon die Brunsbütteler Kanallotsen und Lotsversetzer waren nach einer mehrmonatigen Testphase zu dem Schluss gekommen, „Frya“ sei eher ein „Schönwettertschiff“. Aus ihrer Sicht hat das aus Kunststoff bestehende 20-Meter-Speedboot schlicht sowohl eine zu kleine Masse



PRÄZISION: Die modernen Schiffe lassen sich besonders exakt steuern – ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit von Mensch und Material.



als auch mit 1,8 Metern einen zu geringen Tiefgang. Zudem zeigten die beiden bereits im Dienst befindlichen „Orca“-Lotsentender bei aller konstruktiven Anpassung an die Nordseeverhältnisse eine starke Empfindlichkeit bei Eisgang.

„Die als ‚sicher, wirtschaftlich und verlässlich‘ gepriesenen ‚Frya‘ und ‚Fresena‘ hatten Probleme mit ihrem Kühlwasser“, bemerkte im Januar die örtliche Tagespresse. Ein Emdener Schlepper habe extra für mehrere Tage gechartert werden müssen, weil die „bestens für die Nord-

see ausgerüsteten neuen Bootseinheiten“ nicht einsatzfähig gewesen seien. Die beiden neuen Versetzboote hätten wegen der Bildung von Eisgrus Schwierigkeiten mit der Kühlwasserversorgung gehabt, so die Begründung. Ein schwerer Motorschaden bei „Frya“ im Mai diesen Jahres stimmte die Beobachter nicht positiver.

Hohe Seetüchtigkeit

Etwas unspektakulärer und vor allem sehr viel ruhiger lief da die Einführung des SWATH-Lotsentenders. Die mit 18 →

ASSISTENZ: Nicht nur bei kleinen Schiffen verläuft die Übergabe reibungslos, wenn der Lotsversetzer längsseits gegangen ist.



„Borkum“ in Zahlen

- Typ: SWATH-Tender
- Länge: 25,65 m
- Breite: 14,26 m
- Tiefgang: 2,70 m
- Geschwindigkeit: 18 kn
- Besatzung/Lotsen: 3
- Antrieb: 2 x 788 kW
- Bauwerft: Abeking & Rasmussen/Lemwerder
- Baujahr: 2004
- Baumaterial: Aluminium
- Flagge: Deutschland

ÜBERGABE: Der Umstieg vom Lotsversetzer auf ein anderes Schiff verläuft deutlich gefahrloser.

DÄMMERUNG: Die Lotsen sind dank der drei Boote vom Festland aus jederzeit schnell bei ihrem Einsatzort.



ERFOLGSGESCHICHTE: Die SWATH-Schiffe erfreuen sich auch bei den Ems-Lotsen zunehmender Beliebtheit – vor allem bei gutem Wetter.

→ Knoten knapp halb so schnelle „Borkum“ sollte ursprünglich den „Orcas“ mit ihrer dreiköpfigen Besatzung zuarbeiten. Aufgrund ihrer besonders hohen Seetüchtigkeit sollte sie zwischenzeitlich als versetzendes kleines Stationschiff vor Ort auf der Westerems fungieren und ihren beiden Kolleginnen die Lotsen auf halber Strecke zwischen Borkum und „Borkum“ zuführen oder sie abholen. Gescheitert ist das vor allem daran, dass die Lotsen auf der „Borkum“ nicht genug Raum für längere

Aufenthalte vorfanden. Vielleicht wäre dafür ein SWATH-Tender mit Direkt- statt mit dieselelektrischem Antrieb wegen des deutlich größeren Platzangebotes besser geeignet gewesen. Heute wechselt sich der Tender „Borkum“ mit „Frya“ und „Frese-na“ bei der Versetzarbeit über die gesamte Strecke von 17 Seemeilen ab.

Von den mittlerweile fünf deutschen SWATH-Lotsentendern hat die „Borkum“ die wechselvollste Vorgeschichte. Vom Stapel lief sie im Mai 2004. Sie hieß „Explorer“



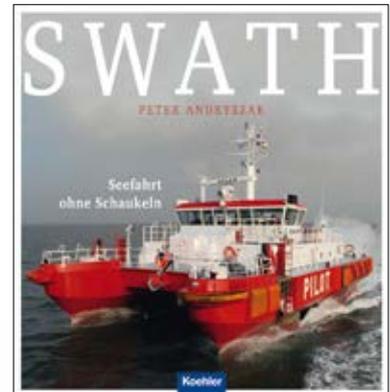
und stand im Mittelpunkt des Projektes „Minenjagd 2000“. Zwei Jahre war sie dann als Testschiff zur Entwicklung eines ferngesteuerten Minenjagdsystems in Nord- und Ostsee unterwegs.

Wahre Bestimmung

Aber die spätere „Borkum“ weckte noch auf ganz anderem Gebiet Interesse: der Offshore-Windkraft. Schon im März 2004 hatte der Tender seinen ersten Einsatz im Windpark „Horns Rev“ vor der Küste Dänemarks. Bei dem dreiwöchigen Test zeigte sich, dass mit dem SWATH-Schiff im Gegensatz zu den bisherigen Crew-Booten ein Übersteigen vom Schiff auf eine stationäre Windenergieanlage bis zu einer Wellenhöhe von 2,5 Metern durchführbar war. Seit November 2006 schließlich folgt es unter dem Namen „Borkum“ seiner Bestimmung als vierter deutscher Lotsentender.

Wie der Taufname vermuten lässt, war der SWATH-Tender von vornherein fürs Emsrevier gedacht. Bis er zum eigentlichen Einsatzort verlegt wurde, absolvierte er seinen Dienst aber zunächst in den Revieren Weser/Jade und Elbe. Bei den Emslotsen scheint er sich trotz der recht weiten Anfahrt, der im Vergleich zu den Speedbooten längeren Fahrtzeit und aller alten Kritik zunehmender Beliebtheit zu erfreuen. Neben den drei Booten steht bei Sturm noch ein Hubschrauber zur Verfügung.

Mit dem neuen Versetzsystem soll auch die Zusammenarbeit zwischen den niederländischen Lotsen, die ebenfalls landgestützt mit schnellen Booten arbeiten, und den Emslotsen verstärkt werden. Gefragt nach den ersten Erfahrungen, antwortete Lotsenältermann Janßen der „Emder Zeitung“: „Bei gutem Wetter funktioniert alles einwandfrei.“



BUCHTIPP: Unser Autor Peter Andryszak hat zum Thema ein Buch mit anschaulichen Texten und spannenden Bildern vorgelegt. Titel: SWATH – Seefahrt ohne Schaukeln. Koehler-Verlag, ca. 176 Seiten, 24,95 Euro.



Bereits zum vierten Mal fand im Oktober das „Shipping Risk Management Symposium“ an der Universität Hamburg statt. Die Veranstaltung, die Prof. Dr. Wolfgang Drobetz, Inhaber des Lehrstuhls für Unternehmens- und Schiffsfinanzierung der Universität Hamburg, zusammen mit der Baltic Exchange ausgerichtet, ist inzwischen ein fester Bestandteil des Veranstaltungskalenders am maritimen Standort Hamburg. Wie auch in den vergangenen Jahren setzte sich das Symposium aus einer Mischung aus akademischen Vorträgen und einer Diskussionsrunde mit Vertretern verschiedener Reedereien und Standortorganisationen zusammen.

Robin King, Marketing-Chef der Baltic Exchange, führte kurz durch die historische Entwicklung der Baltic Exchange hin zu einer Handelsplattform für Frachtderrivate und der daraus resultierenden Bedeutung für das Risikomanagement von Schifffahrtsgesellschaften.

Der erste Redner des Abends, Prof. Nikos Nomikos, Direktor des Masterstudiengangs Shipping, Trade and Finance an der Londoner Cass Business School, präsentierte Ergebnisse aus seinem aktuellen Forschungsprojekt „Shipping investor sentiment and the international financial markets“. Danach werde der Markt für Schiffe außer von fundamentalen Daten auch erheblich von der Stimmung (Sentiment) der Investoren beeinflusst. Der im Rahmen des Projekts erstellte Sentiment-Index prognostiziert den stark zyklischen

Risiken managen

Auf dem „Shipping Risk Management Symposium“ diskutierten Experten aktuelle Entwicklungen in Sachen Schifffahrtsmärkte und Finanzierung. Text: Felix von Meyerinck

Schiffsmarkt unerwartet gut. Eine auf dem Index basierende Handelsstrategie war in der Vergangenheit für den Dry-Bulk- und den Containermarkt in allen untersuchten Schiffsgößenklassen profitabel. Da die Schifffahrt als Industrie mit zeitlichem Vorlauf gegenüber der Industrieproduktion gilt, wurde außerdem untersucht, ob sich der erstellte Sentiment-Index auch für die profitable Prognose des Aktienmarktes eignet. Auch in diesem Fall lässt sich eine zuverlässige Prognosefähigkeit beobachten.

Struktureller Erfolg

Der anschließende Vortrag von Prof. Photis Panayides von der Cyprus University of Technology beschäftigte sich mit Corporate Governance von börsennotierten Schifffahrtsgesellschaften. Seine Studie „Corporate governance and financial management in maritime firms“ untersucht, inwiefern

die Struktur von Schifffahrtsgesellschaften den Unternehmenswert beeinflusst. Vor dem Hintergrund, dass gerade in den vergangenen Jahren zahlreiche Schifffahrtsgesellschaften den Gang an die Börse gewagt haben, ist die Frage nach der optimalen Struktur von zentraler Bedeutung.

Panayides konnte zeigen, dass ein höherer Besitzanteil des Managements mit einer stärkeren Steuerung der wirtschaftlichen Ergebnisse, etwa anhand von Rückstellungen, einhergeht. Außerdem werden ein größerer Aufsichtsrat, ein höherer Aktienbesitz des Managements und ein starker CEO häufig bei Firmen mit besseren operativen Ergebnissen beobachtet. Insgesamt scheinen somit eine bessere Corporate Governance und bessere Unternehmensperformance Hand in Hand zu gehen.

An der von Prof. Drobetz geleiteten Paneldiskussion nahmen der CFO der



GASTGEBER: Prof. Dr. Wolfgang Drobetz.



INSIDER: Rickmers-CFO Dr. Ignace van Meenen.



EXPERTE: VDR-Geschäftsführer Dr. Max Johns.

Fotos: Universität Hamburg, Engel+Gleien, E.R. Schifffahrt/Nordcapital, Nomadsout | Dreamstime.com, Rickmers, Dr. Max Johns



PRAKTIKER: Frank Bergert (E.R. Schiffahrt) und Thomas Rehder (Carsten Rehder).

Rickmers Group, Dr. Ignace van Meenen, der Geschäftsführer der Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei, Thomas Rehder, sowie der CFO von E.R. Schiffahrt und E.R. Capital Holding, Frank Bergert, teil. Ergänzt wurde die Diskussionsrunde durch Dr. Max Johns, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder.

Die Teilnehmer der Diskussion waren sich einig, dass die Krise nach wie vor anhält und keine kurzfristige Besserung in Sicht ist. Dies erschwert die Planung der nächsten Jahre, denn kein Marktteilnehmer kann die künftige Entwicklung mit ausreichender Sicherheit vorhersehen.

Da die Diskussionsteilnehmer Unternehmen unterschiedlicher Größe repräsentierten, ergaben sich bemerkenswerte Einblicke. Die großen Reedereien – hier vertreten durch Dr. van Meenen und

Frank Bergert – eruieren alle Optionen, die sich ihnen am Markt bieten. Langfristig rechnen sie mit weiteren Konsolidierungsbemühungen. Die größeren Häuser arbeiten daran, ihre Unternehmensstruktur daran anzupassen.

So führt Rickmers laut van Meenen eine wöchentliche Quantifizierung und Analyse operativer und finanzieller Risiken durch. Die größere Transparenz ermöglicht die Aufnahme liquider Mittel am Kapitalmarkt durch die Ausgabe von Anleihen und Aktien ebenso wie die Beteiligung von Private-Equity-Gesellschaften auf Gesamtunternehmensebene. Es gehe um „Optionalitäten“, die sich die Reederei erschließen müsse. Einen Königsweg zur Finanzierung gebe es nicht.

Thomas Rehder, der eine kleinere und stärker spezialisierte Reederei führt,

äußerte sich vorsichtiger. Er geht für die Zukunft von einer Mischform aus „Corporate-Struktur“ und Ein-Schiffs-Finanzierung aus. Die Schiffahrt werde trotz aktueller Veränderungen in Richtung Risikotransfer über Kapitalmärkte eine von persönlichen Kontakten geprägte Industrie bleiben. Enge Beziehungen zu Vertragspartnern erlaubten häufig die einzig wirkliche qualitative Risikoanalyse.

Controlling gefragt

Im Hinblick auf die Anforderungen, die an die Mitarbeiter in der Schiffahrt gestellt werden, war man sich einig, dass die Felder Controlling und Finanzierung weiter an Bedeutung gewinnen werden. Nicht zuletzt die Hochschulen sind hier gefragt.

In der anschließenden Diskussion ging es auch um die Frage, ob der Standort Hamburg geschwächt aus der aktuellen Krise hervorgehen werde. Dr. Johns betonte jedoch, dass sich der Standort im Vergleich zu früheren Krisen und zur Konkurrenz gut behauptet habe. Andere internationale Schiffahrtzentren seien in vergleichbarem Maße oder sogar stärker von der Krise betroffen. ...



PERSPEKTIVE:

Die Schiffahrtsbranche braucht Finanzierungspartner.

Neue Schifffahrtsbank will Kreditlücken schließen

Ein Team mit Sachverständigen aus den Bereichen Reederei, Offshore und Finanzen hat die Gründung einer Maritime & Merchant Bank (M&M) angekündigt. Die Finanzinstitution hat sich die Deckung des Finanzierungsbedarfs von Eigentümern in den internationalen Schifffahrt- und Offshore-Industrien zur Aufgabe gemacht.

Das neu gegründete Projektunternehmen Maritime & Merchant AS (M&M AS) wird im Herbst 2013 im Auftrag von M&M eine Banklizenz beantragen. Die vornehmlichen Aktionäre von M&M AS sind derzeit Arne Blystad, Henning Oldendorff und Nergaard Investment Partners unter der Aufsicht von Alex und Birger Nergaard sowie Landmark Holdings in Shanghai.

M&M ist eine hoch spezialisierte Finanzinstitution für Marktnischen mit besonderem Schwerpunkt auf den Schifffahrt- und Offshore-Branchen; ihr breit gefächertes Portfolio umfasst Dienstleistungen wie gesicherte Darlehen, Konsortialkredite, Deckungsgeschäfte (Hedging) und Zahlungen. Abhängig vom Erfolg des Antragsverfahrens wird die Bank voraussichtlich im zweiten Quartal des kommenden Jahres ihre Geschäfte aufnehmen.

Steigender Finanzierungsbedarf

Laut Aussage des Geschäftsführers von M&M AS, Halvor Sveen (zuvor Senior Vice President im Bereich von Offshore & Schifffahrt bei der Pareto Bank ASA), wird die Bank den steigen-

den Finanzierungsbedarf der Branche abdecken. „Die Einführung strengerer Auflagen bei der Deckung von Kapitalbedarf in den vergangenen vier Jahren hat viele Banken gezwungen, ihre Kreditgeschäfte an Eigentümer komplett einzustellen oder drastisch zurückzuschrauben“, so Sveen. „Aufgrund dieser angespannten Lage am Kreditmarkt verlief die Suche vieler KMU-Eigentümer nach einem willigen Kreditgeber im Sand – bis jetzt.“

Etablierte Banken mit einem breit aufgestellten Investmentportfolio in anderen Segmenten als Schifffahrt und Offshore hätten in letzter Zeit verstärkt verschärfte Kreditkontrollen einführen müssen, um sich auf ihre eigentliche Geschäftstätigkeit zu konzentrieren. „Eigentümer sahen sich gezwungen, alternative Finanzierungsquellen wie beispielsweise den Aktienmarkt, privates Beteiligungskapital und Exportkreditagenturen anzuzapfen, um die Lücke zu schließen“, fügt er hinzu. „Wir erkannten eine große Nachfrage nach einer kompetenten, erfahrenen und entscheidungsfreudigen Bank speziell für die Schifffahrt- und Offshore-Segmente.“

Die neue Institution werde ein kleines Team mit kompetenten Experten aus den Schifffahrts- und Bankenbranchen anwerben, die im internationalen Geschäft heimisch sind. Diese internationale Kompetenz spiegelt sich auch im Aufsichtsrat von M&M AS wider: Endre Ording Sund (Vorsitzender), Klaus Kjærulff, zuvor CEO von Torm und aktuell Vorsitzender von Skuld, der deutsche Reeder

Henning Oldendorff, der norwegische Reeder Arne Blystad, der norwegische Anleger Alex Nergaard mit Sitz in Singapur und Paal Utvik, ein Anleger in Shanghai, zählen dazu.

Der Aufsichtsratsvorsitzende Endre Ording Sund (zuvor CEO des Konzerns A. Wilhelmssen) ist zuversichtlich, dass die neue Bank bereits mit dem ersten Tag Gewinne einstreichen wird. „Der Zeitpunkt ist gut gewählt“, sagt er. „Die Marktwerte in den meisten Segmenten sind im unteren Bereich des Zyklus angesiedelt. Das bedeutet ein niedriges Ausfallrisiko bei neuen Krediten bei gleichzeitig hohen Gewinnmargen und Gebühren. Wir gehen davon aus, dass sich M&M in den kommenden fünf Jahren ein umfangreiches Portfolio aufbauen wird.“

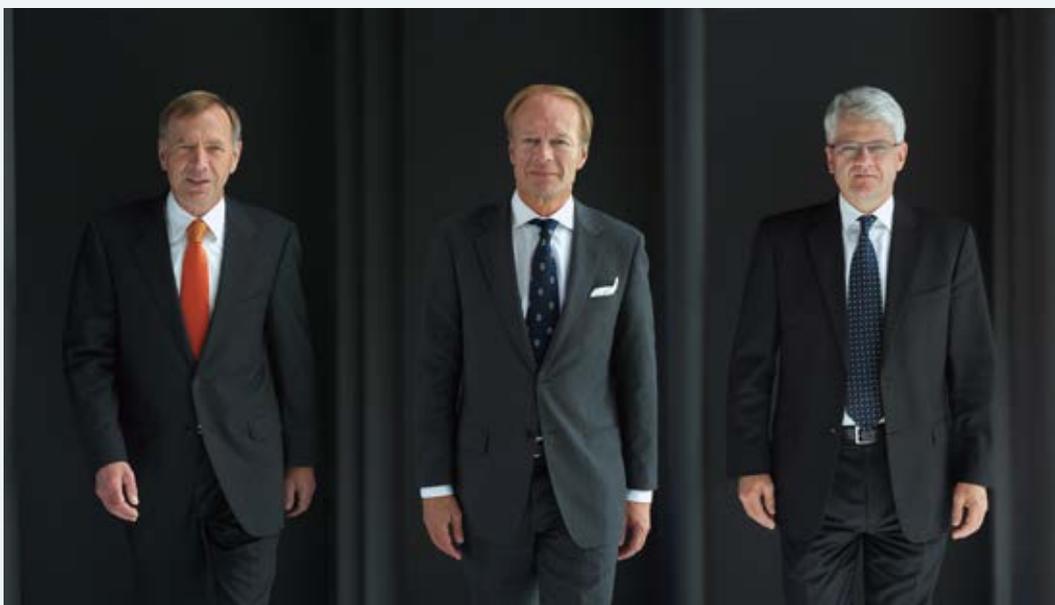
Effektives Geschäftsmodell

Die Cleaves Group – An- und Verkaufsbroker sowie Anbieter von maßgeschneiderten Finanzierungslösungen für Reedereien und Offshore-Unternehmen – war an der Entwicklungsphase maßgeblich beteiligt. Partner und Direktor der Cleaves Group, Lars Edvard Høgestøl (früher Geschäftsführer der DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd.), erläutert: „Der Erfolg der Bank wird in einem einfachen und gleichzeitig äußerst effektiven Geschäftsmodell, den richtigen Mitarbeitern und einem höchst erfahrenen, unabhängigen Aufsichtsrat begründet liegen.“

„Unsere solide Kapitalbasis ermöglicht die Expansion von M&M und entspricht sämtlichen gesetzlichen Auflagen für den Betrieb einer Bank. Außerdem ist die Nachfrage des Marktes nach einer Bank speziell für Kreditgeschäfte in den Segmenten Schifffahrt und Offshore, die die Geschäftsideen unserer Kundschaft zu verwirklichen hilft, groß. Wir sind überzeugt davon, dass M&M dieses Ziel dank seiner einmaligen Position am Markt auch erreichen wird.“

NORWEGEN-CONNECTION:
Endre Ording Sund, Halvor Sveen und Lars Edvard Høgestøl (v.l.) bilden das Führungsteam der neuen Bank.

Foto: M&M



01 Lloyd Fonds mit Halbjahresplus

Die Lloyd Fonds AG knüpft an die positive Entwicklung der ersten drei Geschäftsmonate an und **steigert im ersten Halbjahr 2013 den Gesamtumsatz** im Vergleich zum Berichtszeitraum auf 7,3 (Vj. 7,1) Mio. Euro. Das operative Halbjahresergebnis (EBIT) beläuft sich auf rund 0,9 (Vj. 0,6) Mio. Euro. Damit weist Lloyd Fonds zum Ablauf der ersten Jahreshälfte **ein positives Konzernergebnis in Höhe von 1,2 Mio. Euro** aus (Vj. 238.000 Euro).

Wirtschaftliche Basis für die positive Entwicklung im ersten Halbjahr ist **die gut aufgestellte Bestandsverwaltung** mit über 1,6 Mrd. Euro Eigenkapital unter Management. So decken die Einnahmen aus der Verwaltung des Bestandsportfolios heute die operativen Kosten der Lloyd Fonds AG.

Dazu tragen maßgeblich die verringerten Personalkosten bei, die aufgrund der bereits **im letzten Jahr durchgeführten Kostensenkungsmaßnahmen** um über 30 Prozent

auf 2,6 Mio. Euro reduziert werden konnten (Vj. 3,9 Mio. Euro). Entscheidenden Anteil am positiven Halbjahresergebnis hatte **das aktive Bestandsmanagement**. Zum einen ist es Lloyd Fonds im deutschen KG-Markt erstmals gelungen, **die Refinanzierung von sechs Bestandsschiffen auf Flottenfondsbasis** erfolgreich umzusetzen. Im Rahmen des **gemeinsam mit der Deutschen Bank** entwickelten Projektes, dem die Anleger mit einer über 80-prozentigen Mehrheit zugestimmt hatten, wurden sechs Multipurpose-Schiffe **in der neuen Gesellschaft „OCEAN Multipurpose“** **zusammengeführt** und von der Deutschen Bank komplett refinanziert. www.lloydfonds.de

02 Zweitmarkt baut Umsatzsteigerung aus

Der Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG vermittelte im September **geschlossene Fondsanteile im Nominalwert von 13,2 Mio. Euro**. Damit lag der Gesamthandelumsatz Ende des Monats mit

rund 148 Mio. Euro deutlich über dem Vorjahreswert, der zu diesem Zeitpunkt gerade die 100-Mio.-Euro-Grenze überschritten hatte. Somit wurde **bereits im dritten Quartal der Gesamtjahresumsatz 2012** von nominal 146 Mio. Euro überschritten.

Auf die einzelnen Segmente verteilte sich der Umsatz im September wie folgt: Rund 8 Mio. entfielen auf Immobilien, rund 2,8 Mio. auf Schiffsbeteiligungen und etwa 2,4 Mio. auf sonstige Fonds. **Eindeutiger Sieger war hierbei das Segment der Schiffsbeteiligungen**, das mit 2,8 Mio. Euro im Vergleich zum Vormonat (knapp 1,8 Mio. Euro) um 56 Prozent zulegte.

Auch die Anzahl der erfolgreichen Vermittlungen stieg mit 456 Trades im September weiter: Ein Rückgang war allerdings **bei den Durchschnittskursen der vermittelten Fonds** zu erkennen. Über die drei Sektoren Immobilienfonds, Schiffsbeteiligungen und sonstige Fonds hinweg lagen diese im vergangenen Monat bei 42,09 Prozent nach 56 Prozent im August. www.zweitmarkt.de

ANZEIGE

VERSICHERUNGEN

Makler wittern deutlichen P&I-Prämienanstieg

Text: Michael Hollmann

Zur traditionellen Vertragserneuerung in der Schiffshaftpflichtversicherung am 20. Februar müssen sich Reedereien und Befrachter erneut auf Kostensteigerungen einstellen. So dürften die P&I Clubs die Beiträge generell um durchschnittlich 7,5% und damit ähnlich stark wie in diesem Jahr anheben.

Davor warnen mehrere große Schiffsversicherermakler. „Zu diesem frühen Zeitpunkt liegt unsere Prognose für die Erhöhungen in einer Spanne von 2,5 bis 12,5% und einem Durchschnitt von 7,5%. Und es wird zwangsläufig erneut einen substanziellen Anstieg bei den Rückversicherungskosten geben“, schreibt der britische Makler Tysers in einem Ausblick auf 2014. Die Makler FP Marine Risks sowie Arthur J. Gallagher schätzen die Höhe der drohenden Beitragsanpassungen ebenfalls auf 7,5 bzw. 7,5 bis 8%. Hintergrund seien die zuletzt sehr schwachen versicherungstechnischen Ergebnisse der P&I Clubs, die die Haftungsrisiken ihrer Mitglieder auf Gegensei-

tigkeitsbasis versichern. Von den 13 Vereinen der International Group, die zusammen über 90% der Weltflotte versichern, hatten vergangenes Jahr aufgrund verstärkter Großschäden nur zwei einen technischen Überschuss erwirtschaftet: Shipowners und Skuld.

Trotz miserabler Schaden-Kosten-Quoten konnten sich die meisten Clubs aber dank erfolgreicher Kapitalanlagen in die schwarzen Zahlen retten. Nur vier wiesen unterm Strich

rote Zahlen aus: American, North, Steamship und Britannia. Das Kunststück zu wiederholen dürfte den Vereinen angesichts niedriger Zinsen und eher seitwärts gerichteter Börsen kaum gelingen. Marktführer Gard verzeichnete im ersten Halbjahr nur Kapitalerträge von 0,2%. Bei Skuld gingen die Erträge auch aufgrund von Wechselkurseffekten auf null zurück. Insofern ist der Druck gestiegen, auch im Kerngeschäft schwarze Zahlen zu

schreiben. Anzeichen für einen strengeren Kurs gegenüber den Mitgliedsreedereien sieht Makler Gallagher bereits: „In vielen Fällen sind die Clubs weniger flexibel und nachsichtig geworden, wenn es darum geht, Mitgliedern zur Seite zu stehen“, schreiben die Experten. So sei es gang und gäbe gewesen, dass die P&I Clubs ihren Mitgliedern gegen Bareinlage oder Bankgarantien auch in anderen Angelegenheiten Sicherheiten ausstellen. Dieses Jahr seien aber entsprechende Anfragen von Reedereien durch zwei Clubs abgelehnt worden – Begründung: „Wir sind keine Bank!“

Die Beziehungen zwischen Mitgliedern und Club-Managern könnten sich in den anstehen-

P&I-Markt-Anteile im Überblick

P&I Club	Versicherte Flotte/Tonnage BRZ (Eigentum)	%	Prämienaufkommen in US-Dollar	%
Gard	174.400.000	16,84	529.973.000	15,38
North of England	127.000.000	12,26	370.095.000	0,74
UK	120.000.000	11,59	360.181.000	10,45
Britannia	110.500.000	10,67	294.057.000	8,54
Standard	105.000.000	10,14	294.100.000	8,54
Japan	91.950.000	8,88	244.631.000	7,10
Skuld	75.600.000	7,30	317.936.000	9,23
Steamship	65.300.000	6,30	315.265.000	9,15
West of England	52.700.000	5,09	195.483.000	5,67
London	41.390.000	4,00	101.951.000	2,96
Swedish	34.800.000	3,36	91.742.000	2,66
Shipowners	21.921.000	2,12	221.925.000	6,44
American	15.016.000	1,45	108.032.000	3,14
SUMME	1.035.577.000	100	3.445.371.000	100

ANZEIGE



Gard dreht ins Plus

den Prämienverhandlungen noch einmal eintrüben, warnt der asiatische Broker FP Marine Risks. Denn nach Jahren der Krise stehen die Reedereien unter immer größerem finanziellen Druck. „Wir rechnen mit Widerstand seitens der Reeder, weil die Situation für sie nach einem weiteren Jahr niedriger Frachtraten und hoher Bunkerpreise wahrscheinlich schwieriger ist als beim letzten Mal“, erklärte Vanessa Toucas, Direktorin bei FP Marine Risks.

Druck durch Rückversicherer

Während bei den Anpassungen der Nettoprämiensätze zumindest Verhandlungsspielraum besteht, gibt es bei den separat berechneten Rückversicherungszuschlägen, mit denen das gemeinsame Rückversicherungsprogramm der International Group P&I Clubs finanziert wird, kaum Flexibilität. Die Zuschläge müssen aufgrund von Preisanhebungen der Rückversicherer als Reaktion auf die Kostenexplosion bei der Wrackbeseitigung des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ auch 2014 wahrscheinlich deutlich angehoben werden.

Gerade deshalb fordern Makler wie Tysers von den Clubs, alle Spielräume zu nutzen, um die Nettobeiträge gering zu halten. Immerhin sitzen die Versicherer auf gewaltigen Rücklagen, die sie teilweise anzapfen könnten, um die Ergebnisse auszugleichen. Dagegen sträuben sich aber die meisten P&I Clubs und verweisen auf die geplanten strengeren Vorschriften zur Eigenkapitalunterlegung (Solvency II) und das Risiko einer Herabstufung durch die Ratingagenturen. Dass es anders geht, beweist Marktführer Gard. Der fährt sein P&I-Buch seit Jahren bewusst mit einer nicht kostendeckenden Schaden-Kosten-Quote, um seine Mitglieder zu entlasten.

Der größte P&I Club und drittgrößte Transportversicherer weltweit, Gard, hat im ersten Halbjahr deutlich besser abgeschnitten als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Das Nettoergebnis lag bei 18 Mio. Dollar. Vor einem Jahr hatte das Unternehmen noch einen Verlust von 11 Mio. Dollar ausgewiesen. Ausschlaggebend für die gute Performance waren geringere Schäden und eine entsprechende Verbesserung der kombinierten Scha-

den-Kosten-Quote von 105 auf nur 94%. Die Bruttoprämieneinnahmen kletterten dank deutlich höherer Umsätze in der P&I-Sparte um 9%. Die freien Reserven konnten von 817 auf 909 Mio. Dollar ausgeweitet werden. Unzufrieden zeigte sich der Club mit der Entwicklung im Seekasko- und Energiegeschäft, dessen Wachstum durch starke Prämienkonkurrenz und Rückgänge bei den Versicherungswerten aufgrund des Wertverfalls bei Schiffen gebremst worden sei.

In Kürze

Höhere Schadensquote bei Reefer-Containern. Der Transport von verderblichen Waren wie Obst, Gemüse und Fleisch in speziellen Kühlschiffen ist trotz des Siegeszugs des Kühlcontainers nach wie vor die sicherere Transportmethode. Diese Einschätzung vertrat der Unternehmensberater Robert Mant auf der Cool Logistics-Konferenz in Rotterdam. Bei der Umstellung eines bedeutenden konventionellen Kühlschiffdienstes auf Container

im Jahr 2008 sei die Schadensquote bei Ladung von 1 auf 8% in die Höhe geschossen. Innerhalb von drei Jahren sei es der Container-Reederei lediglich gelungen, die Quote auf 5% abzusenken. Details zu Ware, Kunde und Reederei wollte Mant nicht nennen.

MOL startet Sicherheitskampagne. Die japanische Großreederei nimmt zwischen 1. Oktober und 15. November verstärkt die Sicherheitsabläufe an Bord ihrer Schiffe un-

ter die Lupe. Schwerpunkt der aktuellen Kampagne bilden die Themen Teamarbeit und Kommunikation unter den Besatzungsmitgliedern.

Swedish Club bietet kostenloses Kursprogramm. Der P&I- und Kaskoversicherer räumt allen Mitgliedsreedereien zwei Jahre gratis Zugang zu seinem Kursprogramm Maritime Resource Management ein. Die Seminare werden über die hauseigene Swedish Club Academy angeboten.

Streiks verursachen die meisten Ausfälle im Schiffsbetrieb

Streiks von Hafentarbeitern waren im vergangenen Jahr der Hauptgrund für Ausfallzeiten im Schiffsbetrieb, die beim Strike Club versichert werden.

Nach Angaben des Gegenseitigkeitsvereins gingen im Jahr 2012/13 fast 17% aller gemeldeten Verzögerungsschäden auf Arbeitsniederlegungen bei Stauerereien und Umschlagbetrieben zurück. Der Strike Club bietet in solchen Fällen Schadener-

satz für zusätzlich anfallende Betriebs- und Reisekosten der Schiffe an. Andere wichtige Schadensursachen waren Kollisionen (14,4%) sowie Sperrungen von Häfen oder Schifffahrtsstraßen (13,6%). Eine deutliche Zunahme gab es bei Ausfallzeiten infolge von Schiffsmaschinenschäden. Ihr Anteil stieg innerhalb von fünf Jahren auf 10,5%.

Der Strike Club prognostiziert weiter hohe Risiken durch Arbeitsniederlegungen

in Häfen. Die geplanten Prozessautomatisierungen in den Terminals dürften zu Spannungen mit den Belegschaften führen, weil dadurch Arbeitsplätze abgebaut werden. Die größten Risiken bestünden in Südamerika. Eine Serie von Streiks in der Region hätten im vergangenen Jahr mit Schadenersatzforderungen von 4,8 Mio. Dollar zu Buche geschlagen – das war mehr als ein Viertel aller gemeldeten Schäden.

INDIZES



Leasing kommt gut

Zwei der größten Leasingfirmen verzeichnen stetige Kursgewinne. Ein gutes Omen.

Das Abenteuer Global Ship Lease (GSL) der französischen Großreederei CMA CGM geht in eine neue Runde. Jacques Sadée hat angekündigt, einen großen Teil der Aktien zurückzukaufen. Angetreten war das Leasing-Outfit 2008 noch zu Hochzeiten des Marktes, um als Vercharterer nach dem Leasing-Modell möglichst viele Reedereien als Kunden zu gewinnen. Trotz aller Mühe ist die Gründungsmutter immer noch der einzige Kunde. Weshalb sich die Mutter auch wieder zu ihrem Kind bekennen will. Dem Kurs der 2010 und 2012 arg gebeutelten Aktie tut das gut. Er steigt schon wieder stetig Richtung Ausgabekurs.

Spannend zu beobachten, dass zeitgleich das Leasing-Vehikel des norwegisch-

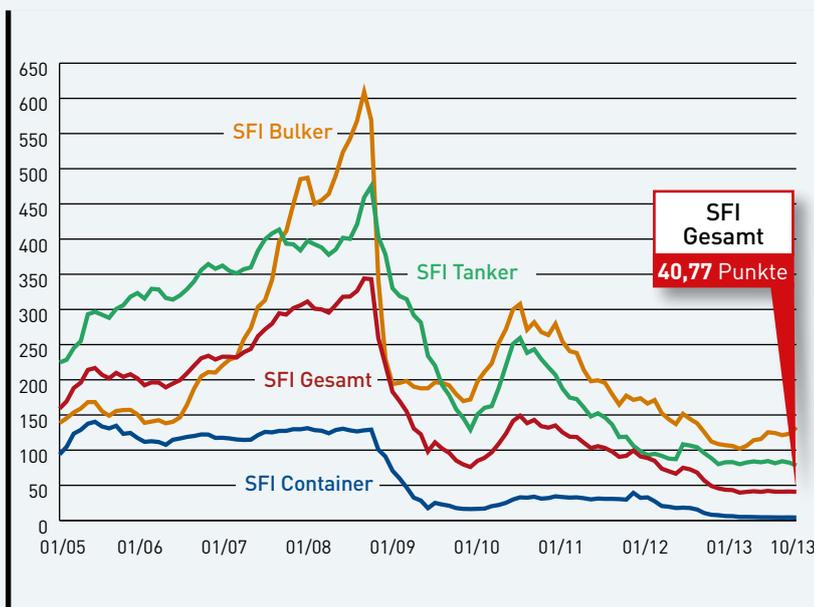
zyprischen Magnaten John Frederiksen, Ship Finance International (SFI), ebenfalls seit einem Jahr einen kontinuierlichen Kursanstieg verzeichnet. Zwar werden hier keine

Höchststände erreicht, aber immerhin der Ausgabekurs von 2004. Das sollte gerade deutsche Vercharterer stärken, die nach ähnlichem Modell operieren.



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

SFI TKL.Ship: Uneinheitliche Entwicklung der verschiedenen Faktoren drückt Index



Quelle: TKL-Fonds; Stand 20.10.2013

Im September ging der SFI Gesamtindex gegenüber dem Vormonat um rund ein Prozent zurück.

Die Charraten der Containerschiffe entwickelten sich uneinheitlich. Die Neubaupreise stiegen in den meisten Größenklassen. Die Second-Hand-Preise für ältere kleine Feeder waren rückläufig.

Bei den Tankern blieben Charraten und Neubaupreise weitgehend auf dem Niveau des Vormonats. Die Second-Hand-Preise entwickelten sich uneinheitlich. Während die Preise für Produktentanker und Aframax-Tanker sanken, verzeichneten die Preise für Panamax- und Suezmax-Tanker Zuwächse.

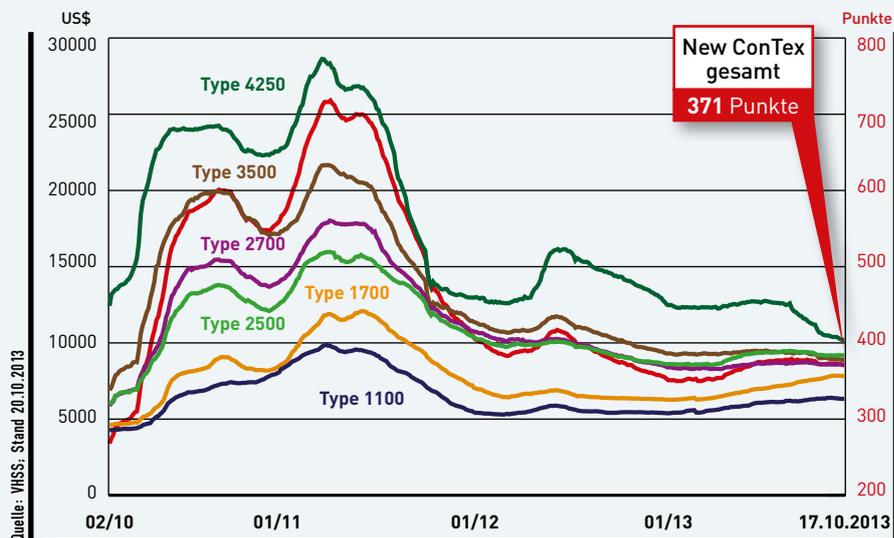
Bei den Bulkern stiegen die Charraten in allen Größensegmenten an. Die Neubaupreise blieben in nahezu allen Größensegmenten konstant. Die Neubaupreise für Capesize-Bulkern zeigten einen Anstieg. Die Second-Hand-Preise stiegen in allen Größensegmenten, am stärksten bei Capesize-Bulkern. Der schwächere Dollar belastete dagegen die Notierungen. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de



New ConTex: Anhaltend hohe Nachfrage in den kleineren Klassen

Der New ConTex kommt auf 371 Punkten – ein minimaler Rückgang.

Die 1.100-TEU-Klasse kann 4 US\$ zulegen und verzeichnet im Jahresvergleich den zweithöchsten Zuwachs aller Schiffsklassen (+ 16,1 % oder 878 \$ bei einer 12-Monats-Charter). Den höchsten erzielt die 1.700-TEU-Klasse mit 22,9 % oder 1.439 \$. Auch das 2.700 TEU Segment kann zweistellig zulegen. Das spiegelt die anhaltend hohe Nachfrage nach den Schiffen aus den drei kleineren Klassen wider. Dagegen verlor die Panamax-Klasse im Jahresverlauf deutlich (- 14,8 %/12 Monate bzw. 27,4 %/24 Monate). Mit Blick auf die schwache Nachfrage ist die Anzahl der Aufleger bei der Panamax-Flotte weiterhin recht hoch. Generell hat sich die Marktaktivität derzeit etwas abgeschwächt. www.vhss.de



ANZEIGE

Umwelt & Kultur

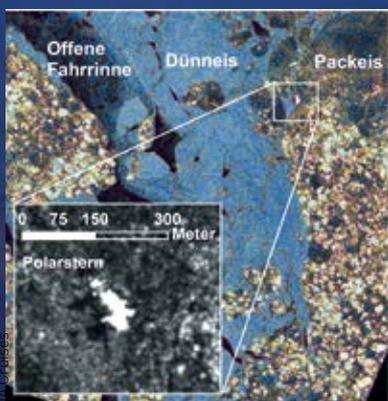
NEWS UND MELDUNGEN



DLR und AWI bahnen per Satellit Weg durchs Eis

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) arbeitet an einem satellitengestützten Verfahren, das die Navigation von Schiffen in eisbedeckten Gewässern erheblich erleichtert.

Die dafür notwendigen hochauflösenden Bilder liefern die Erdbeobachtungssatelliten TerraSAR-X und TanDEM-X. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven sind derzeit mit dem Forschungsschiff „Polarstern“ in der Antarktis unterwegs, um die Anwendbarkeit des Verfahrens zu testen. „Die Satellitenaufnahmen helfen uns, sowohl die beste Fahrtroute durch das Eis zu finden als auch geeignete Schollen zu identifizieren, auf denen dann mehrtägige wissenschaftliche Experimente durchgeführt werden können“, sagt AWI-Meereisphysiker Thomas Krumpen. Zur Dickenmessung setzen die Forscher das helikoptergestützte Messgerät „EM-Bird“ ein. www.awi.de



NAVIGATION: Die Satellitenbilder werden im DLR-Echtzeitdatenzentrum verarbeitet.

Fotos: AWI

Wäscher auf deutschen Schiffen

„Heimweh nach Hongkong“ heißt das aktuelle Projekt der Theatergruppe „Das letzte Kleinod“.

In der dokumentarischen Inszenierung geht es um junge Männer aus China. In Hongkong bekamen sie eine kurze Ausbildung: In Wäschereien lernten sie, wie man wäscht, mangelt, bügelt. Mit einem Passagierschiff des Norddeutschen Lloyd wurden sie nach Europa gebracht und von hier aus als Wäscher auf allen Weltmeeren eingesetzt. Im November finden Aufführungen in Hamburg, Cuxhaven und Deinstede statt. www.das-letzte-kleinod.de



VORBEREITUNG: Die Schauspielerin Wanting Li hat sich im Seemannsheim zeigen lassen, wie man wäscht.

Foto: dpa picture alliance

„Europa 2“ mit zertifizierter Effizienz

Die neue „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten hat als erstes Kreuzfahrtschiff weltweit die „EEDI“-Zertifizierung erhalten.

„Die unabhängige Zertifizierung der „EUROPA 2“ zeigt, dass der Neubau von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten deutlich weniger CO₂ ausstößt als der Durchschnitt der fahrenden Weltflotte. Im Vergleich zu Kreuzfahrtschiffen ähnlicher Größe weist sie sogar 31 Prozent weniger CO₂-Ausstoß auf“, so Dr. Jörg Lampe, Systems Engineering & Risk Management beim Germanischen Lloyd. Das positive Ergebnis der Auswertung belegt die

Energieeffizienz des Luxus Schiffes, die durch neueste technische Standards und einen strömungsoptimierten Rumpf erreicht wurde.

www.hlfk.de



Fotos: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH

ÜBERGABE: Dr. Jörg Lampe (GL) und Karl Pojer, Chef von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.



24 kleine Tore zur Welt

Seemannsheimen im Norden präsentieren den Maritimen Adventskalender 2013.

Hamburgs einziger Maritimer Adventskalender hat 24 Törchen. Er wird herausgegeben vom Hamburger Seemannsheim Krayenkamp, dem Seemannsclub Duckdalben sowie der Seemannsmission Brunsbüttel. Sie verbinden mit diesem Adventskalender eine bundesweit einzigartige Benefiz-Aktion zugunsten der Seeleute: Jeder Adventskalender kostet 8 Euro, die der sozialen Arbeit in den

VORFREUDE:
Der Adventskalender kostet acht Euro.



Foto: Seemannsmission

Seemannsheimen zugute kommen. Aber auch jeder Käufer (und Spender) kann gewinnen: Die Kalender sind durchnummeriert. Sie funktionieren wie ein Los. Jeden Vorweihnachtstag werden ab 1.12. täglich 15 Nummern gezogen und veröffentlicht unter www.maritimer-adventskalender.de. Über 300 Einzelgewinne – Spenden von maritimen Unternehmen – warten darauf, gezogen zu werden.

Ozeanographie der Zukunft



Foto: ESA

Daten aus dem Meer, Beobachtungen aus dem All und Dienstleistungen für Schifffahrt, maritime Wirtschaft und Umweltschutz waren Thema der zweiten Konferenz „The Future of Operational Oceanography“ des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Rund 140 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus 20 Nationen zeigten neue

Entwicklungen in der operationellen Ozeanographie – sowohl der Grundlagenforschung als auch der angewandten Forschung. Es geht dabei um die Erhebung und Auswertung aktueller physikalischer, chemischer, biologischer und meteorologischer Meeresdaten über lange Zeiträume und ihre Anwendung für Dienste, Vorhersagen oder Warnungen. www.bsh.de



INNOVATION: Der markante Bug der „AIDAprima“ ist für niedrigere Geschwindigkeiten optimiert.

HINGUCKER: Gläserner Skywalk am Heck des Schiffes.



DIMENSION:
Das neue Schiff hat
Platz für 3.300
Passagiere.



„Prima“ fürs Klima

„AIDAprima“ heißt das neue Flaggschiff von Deutschlands führender Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises. Als erste Reederei bietet AIDA Cruises ganzjährig Kreuzfahrten ab Deutschland an.

Fotos: AIDA Cruises

Das neue Flaggschiff von AIDA Cruises wird 2015 auf den Namen „AIDAprima“ getauft. AIDA Cruises ist die erste Reederei, die ganzjährig ein Schiff ab einem deutschen Hafen einsetzen wird. Hamburg ist ab 20. Juni 2015 Start- und Zielhafen für siebentägi-

ge Rundreisen von „AIDAprima“ zu den Metropolen Westeuropas.

„AIDAprima wird ein neues Zeitalter der Kreuzfahrt einleiten“, sagt Michael Ungerer, President AIDA Cruises. Das neue Flaggschiff biete mehr Raum, mehr Vielfalt, mehr Individualität als je zuvor.

2011 hatte das Rostocker Kreuzfahrtunternehmen nach einer weltweiten Ausschreibung Mitsubishi Heavy Industries Ltd. mit dem Bau von zwei innovativen Schiffen der nächsten AIDA-Generation beauftragt. Die baugleichen Neubauten bieten mit 124.500 BRZ, 300 Metern →



→ Länge und 37,60 Metern Breite Platz für rund 3.300 Passagiere und werden im März 2015 bzw. im März 2016 geliefert.

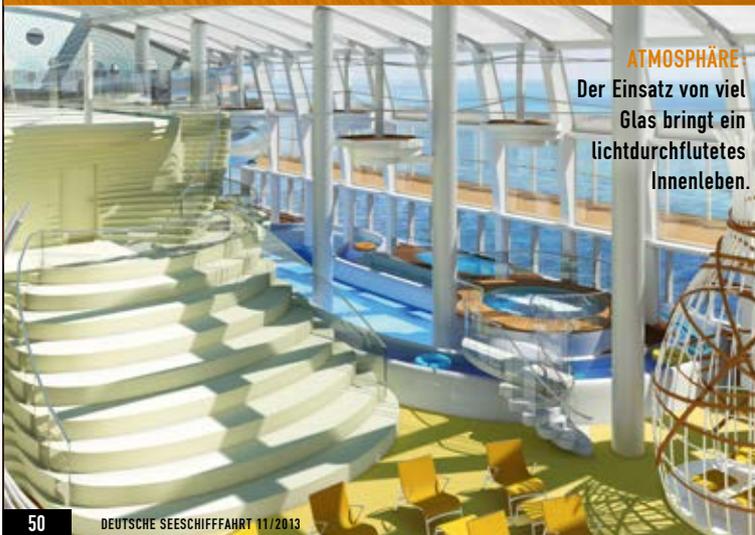
Wetterunabhängiger Spaß

Bei der Gestaltung der neuen Activity-Decks mit dem „4 Elements“ standen die Elemente Wasser, Luft, Erde und Feuer Pate: rasanter Spaß auf den zwei Wasser-rutschen des AIDA Racers oder sich treiben lassen auf dem Lazy River, ein Klettergarten in luftiger Höhe, ein großzügiges Sportdeck, auf dem man ebenerdig trendi-

gen Sportarten nachgehen oder beim Public Viewing auf einer riesigen LED-Wand mitfiebern kann. Das neue „4 Elements“ steht ganz im Zeichen von Action, Sport & Fun für die ganze Familie. Damit man sich zu jeder Jahreszeit nach Herzenslust vergnügen kann, hat das „4 Elements“ ein auffahrbares Foliendach und ist damit wetterunabhängig. Erstmals gibt es auch einen Mini Club für die Betreuung von Kleinkindern ab 6 Monaten.

Im Beach Club kann man unter Palmen träumen und am Pool die See-

le baumeln lassen. Unter einem UV-durchlässigen, für das Auge fast nicht wahrnehmbaren Foliendom herrscht entspannte Strandatmosphäre. Abends öffnet der Beach Club für Strandpartys rund um die Bar. Der Foliendom dient dann auch als Projektionsfläche für einen virtuellen Sternenhimmel oder faszinierende Laser-shows. Das Lanaideck ist eine Reminiszenz an die klassischen Promenadendecks mit kleinen Außenpools, Entspannungszonen und einer Promenade. Namensgeber ist die hawaiianische Insel Lanai.



ATMOSPHÄRE:
Der Einsatz von viel Glas bringt ein lichtdurchflutetes Innenleben.



AMBIENTE:
Die dezente Farbgebung des Interieurs strahlt Behaglichkeit aus.



KOMFORT: Die „AIDAprima“ verfügt über 1.643 Kabinen – bis hin zur eleganten Suite mit 53 m² Wohnfläche. An Bord laden insgesamt 13 Restaurants zur kulinarischen Weltreise ein. Außerdem verwöhnen insgesamt 18 Bars die Gäste an Bord.



Gläserne Fahrstühle sowie ein gläserner Skywalk in 45 Metern Höhe am Heck des Schiffes sind weitere Highlights der „AIDAprima“. Der neue Body & Soul Organic Spa überrascht mit völlig neuen organischen Formen. Eine Wellnesslandschaft mit verschiedenen Saunen, mehreren Indoor- und Outdoor-Pools, einem Tepidarium oder einem Kaminzimmer laden zum Entspannen ein

Neue Technologien

In Sachen Umweltschutz setzt die neue AIDA-Schiffsgeneration Maßstäbe. Die Neubauten erhalten ein umfassendes Filtersystem zur Reduzierung der Abgase. Damit können erstmals alle drei Emissionsarten – Rußpartikel, Stickoxide und Schwefeloxide – um zwischen 90 bis 99 Prozent reduziert werden.

Ein völlig neuartiges Rumpfdesign führt zu einer erheblichen Steigerung der Energieeffizienz. Ein weiteres Novum ist der Einsatz des Mitsubishi Air Lubrication Systems (MALS) – die Schiffe gleiten auf einem Teppich aus Luftbläschen, was den Treibstoffverbrauch zusätzlich reduziert. Wo verfügbar, können die Motoren mit sauberem Flüssiggas betrieben werden. ...



PRÄSENTATION: Das „AIDA“-Team mit Chef Michael Ungerer (3. von links) und der achtjährigen Julie, die das Namensgeheimnis per Flaschenpost löfnete.



Fotos: AIDA Cruises

Ein Denkmal für Hongkong

Vom einfachen Anlaufhafen zu einem der weltweit größten Containerumschlagplätze: Im Maritimen Museum Hongkong ist die Geschichte des Schifffahrtstandortes hervorragend dargestellt. Text: Sebastian Meißner



Dieses Museum wird neue Standards setzen in der Präsentation und Interpretation maritimer Geschichte. Wir wollen unsere Besucher begeistern in einem der schönsten Museen der Welt.“ Mit diesen Worten eröffnete der Vorstandsvorsitzende Anthony J. Hardy letztes Jahr das Maritime Museum in Honkong. Rund 140.000 Besucher erwartet die Museumsleitung jedes Jahr.

Eine Würdigung der Schifffahrt

Die Geschichte der Stadt ist eng mit der Seefahrt verbunden. Das verrät schon ihr Name. Hongkong bedeutet übersetzt „Duftender Hafen“. Keimzelle der Metropole war ein kleiner Hafen in der Gegend des heutigen Aberdeen Port. Um ihn herum entwickelte sich zunächst ein kleines Fischerdorf. Im 19. Jahrhundert wurde Hongkong dann zum hochaktiven Handelsplatz. Von hier starteten Schiffe, die Waren ins restliche China, aber auch schon nach Europa brachten. Heute leben weit mehr als sieben Millionen Menschen in der Großregion Hongkong, die internationales Finanz-, Handels- und Schifffahrtszentrum ist.

Das neue Museum soll dem hohen Stellenwert der Schifffahrt Rechnung tragen. Das Gebäude liegt am Pier 8, im südlichen Teil der Stadt, direkt im Herzen des



EINDRUCKSVOLL: Vor der Skyline der Stadt steht das Museum an Pier 8.

Victoria Harbor. Insgesamt verfügt es über 15 Ausstellungsräume, in denen 13 Dauer- und zwei Sonderausstellungen gezeigt werden. Untergebracht sind die Räume auf drei Etagen, die hier Decks heißen.

Ein Haus wie ein Schiff

Deck C liegt im Untergeschoss. Hier entsteht der Eindruck, man befinde sich auf dem untersten Deck eines Schiffes. Die vier Galerien zeigen die frühe maritime Geschichte der Metropole Hongkong und ihren rasanten Aufstieg. Auf dem Deck können Besucher auch den ältesten Gegenstand der Sammlung bestaunen – ein Modellboot aus Keramik, das aus der Zeit



ZEITZEUGEN: Zu den Exponaten zählen unter anderem antike Schnitzereien aus vergangenen Jahrhunderten, Schiffsmodelle und Seekarten, Tauchhelme sowie Waffen von Piraten.



SAMMLUNG: Die zahlreichen maßstabs-
getreuen Schiffmodelle werden in
beleuchteten Glaskästen präsentiert.

der Han-Dynastie stammt. Deck B im Erdgeschoss sieht aus wie das Hauptdeck eines Kreuzfahrtschiffes. Die Ausstellungsräume hier zeigen eine breite Themenvielfalt – von der Sicherheit auf See über die Werften der Stadt bis hin zur Unterwasserwelt. Eindrucksvoll ist auch die große Sammlung an Modellschiffen.

Besonders beliebt sind die Simulatoren, an denen Besucher testen können, wie es sich anfühlt, ein Containerschiff zu fahren. Zu den absoluten Highlights des Museums zählt eine digitale 360°-Nachbildung der antiken Seidenrolle „Pacifying the South China Sea“, die aus der Qing-Dynastie stammt und eine der größten Piraten-

schlachten in Asien zwischen Viceroy Bailing und den unbekanntenen lokalen Piraten darstellt. Die Rolle gilt als eines der wichtigsten historischen Artefakte Hongkongs. In ihrer digitalen Rekonstruktion können Besucher an das Objekt heranzoomen und sich Details der Zeichnungen genauer anschauen. Die Galerie hat mehr als 25 interaktive Bildschirme, an denen Besucher die maritime Geschichte Hongkongs und der ganzen Welt entdecken können. Sie können in interaktiven Animationen unter anderem etwas über Schiffbau lernen, über Chinas Handelsrouten von der Han- bis zur Qing-Dynastie oder Piraten jagen in einer animierten Schlacht.

Historische Begegnungen

Ein weiterer Höhepunkt der Sammlung ist ein Modell der „Keying“ – einem dreimastigen Segelschiff aus Teak. Die „Keying“ war das erste Handelsschiff, das um das Kap der Guten Hoffnung nach London gesegelt ist. Das war 1848 – und bis heute hält die „Keying“ den Rekord für das am weitesten gereiste Segelschiff, das in China gebaut wurde. Auf Deck A im Obergeschoss schließlich gibt es weitere Ausstellungsräume sowie den Museumsshop und Gastronomie. Gut zu wissen: Alle Exponate sind auch in Englisch beschriftet. ...



Das nächste Mal gehen wir
im Riverside Museum of Transport
in Glasgow vor Anker.

Hong Kong Maritime Museum

ADRESSE

Central Ferry Pier No. 8,
Hong Kong

ÖFFNUNGSZEITEN

Montag–Freitag: 9:30–17:30 Uhr
Samstag–Sonntag: 10–19 Uhr

EINTRITT

Erwachsene: 30 \$
Senioren ab 60 und Kinder unter 18 Jahren: 15 \$
Studenten: 15 \$
www.hkmaritimemuseum.org

Hören in die Tiefe

Die Unterwasserwelt bleibt ein Mysterium. Bis heute haben wir mehr Wissen über die Oberfläche des Mondes als über die Oberfläche der Meeresböden. Über 70 Prozent der Erde ist mit Wasser bedeckt. Aber bislang hat der Mensch erst etwa ein Zehntel davon vermessen.

Eine große Rolle bei der Erkundung des Meeres spielt das Echolot. Bereits vor 3.000 Jahren stellte sich der römische Naturforscher Plinius der Ältere die Frage nach der Tiefe der Meere. Nach seinen Vorstellungen hatte das Meer, ähnlich dem Weltraum, eine unermessliche Tiefe. Diese Theorie blieb bestehen, bis sie erstmals im Jahr 1725 von Graf Luigi Marsigli infrage gestellt wurde. Erst im Jahr 1913 – heute vor 100 Jahren – gab es dann Gewissheit.

Entwickler aus Betroffenheit

Als Alexander Behm vom Unglück der „Titanic“ erfährt, ist er erschüttert. Der Mecklenburger leitete damals eine physikalisch-technische Versuchsanstalt in Wien. Seit einiger Zeit schon beschäftigt er sich mit der Ausbreitung von Schallwellen. Er hat die Idee zu einem Gerät, das mithilfe von Schallwellen Ortungen vornehmen kann und es so ermöglichen soll, Eisberge auch im Dunkeln oder bei Nebel rechtzeitig zu entdecken. Er landet schließlich bei Hermann Anschütz-Kaempfe, der in Kiel eine Firma zur Produktion von Kreiselkompassen führt.

Anfangs produziert Behm Knallgeräusche mit einem Gewehr, misst die Stärke des reflektierten Signals und errechnet daraus die Entfernungen. Doch diese Messmethode erweist sich als nicht praktikabel. Er ändert das Verfahren und will er aus der Zeit, die der Schall für den Hin- und Rückweg braucht, die Entfernung berechnen – daher der Name Echolot. Bei dieser



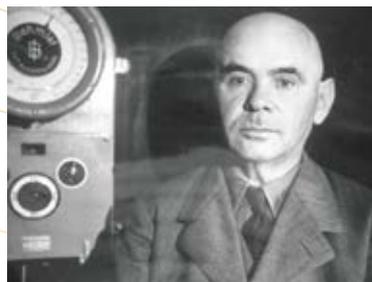
Vor 100 Jahren entwickelte Alexander Behm das Echolot. Damit sollten Kapitane vor Eisbergen gewarnt werden. Das klappte nicht – dafür aber revolutionierte das Echolot die Meeresforschung.

Behm braucht noch einige Jahre, bis sein Apparat fabrikreif ist. Erst 1920 hat er die notwendigen Mittel und gründet die Behm-Echolot-Gesellschaft in Kiel, um das Gerät in Serie zu produzieren. Das Unternehmen existiert über den Tod Behms 1952 hinaus und schließt erst 1970. Behm meldet bis zu seinem Tod insgesamt 110 Patente an, darunter unter anderem auch die „unhörbare“ Hundepfeife.

Das Ziel verfehlt

Bald wird aber klar, dass Eisberge den Schall nicht ausreichend reflektieren. Beim Grund von Meeren und Flüssen aber funktioniert die Idee. Ein Schallimpuls wird ins Wasser gegeben, das Echo wieder aufgefangen, die Zeitdifferenz gemessen – und so die Entfernung zu einem Hindernis bestimmt. Durch eine Vielzahl von Weiterentwicklungen des Behm'schen Verfahrens ist das Echolot bis heute relevant geblieben.

Heute ist der Einsatz eines Echolots auf jedem Schiff Standard. Besonders im Fischfang – zur Ortung von Fischschwärmen und zur Berechnung ihrer Größe – sowie bei der Erforschung des Meeres ist das Echolot wichtiger Bestandteil des Bord-Equipments. Eine Weiterentwicklung des Echolots, das Sonar, ermöglicht es, auch U-Boote unter Wasser zu orten.

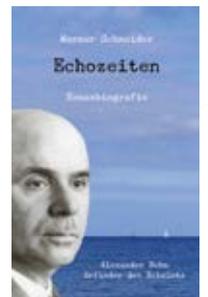


PIONIER: Der Physiker Alexander Behm (1880–1952) erfand das Echolot.

Methode braucht er keine lauten Knallgeräusche mehr, sondern kommt mit einem leisen Piepsen aus. Am 22. Juli 1913 erhält er das Reichspatent Nr. 282009 für seine „Einrichtung zur Messung von Meerestiefen und Entfernungen und Richtungen von Schiffen oder Hindernissen mithilfe reflektierter Schallwellen“. Eingereicht und bezahlt hat es Hermann Anschütz-Kaempfe. Der schenkt es Behm mit der Auflage, eine Firma zu gründen und das Patent zu nutzen.

BIOGRAFIE:

Das Buch „Echozeiten“ von Werner Schneider erzählt die turbulente Geschichte des Echolot-Erfinders (Preis: 12,95 Euro).



Hommage an eine aussterbende Art

Der Hamburger Hobbyfilmer Cornelius Müller hat den letzten Küstenmotorschiffen ein liebevolles filmisches Denkmal gesetzt. Text: Gunther Meyn



Jahrzehntlang prägten Küstenmotorschiffe (kurz: Kümos) den heimischen Seeverkehr. Die verlässlichen Kleinfrachter befördern vor allem Schüttgut wie Kohle, Kies, Getreide, aber auch Holz und Maschinen. Kümos gehörten quasi zum Inventar von Elbe, Ostsee, Nordsee und den Binnenkanälen, wo ihr vertrautes, sanftes Tuckern die tägliche Geräuschkulisse bildete. Doch das war einmal. Inzwischen ist dieser Bootstyp so gut wie ausgestorben. Im Kampf gegen die wachsende Konkurrenz von Lkw und Schiene konnten viele Eigner einfach nicht mithalten. In den letzten Jahren zwangen vor allem die Schifffahrtskrise, niedrige Frachtraten und fehlende Aufträge immer mehr Kapitäne zur Aufgabe.

Filmdokument einer vergangenen Ära

Für die Schifffahrtsgeschichte bedeutet das Kümo-Sterben nicht weniger als das schleichende Ende einer Ära. Besonders tragisch: Kaum jemand scheint davon so richtig Notiz zu nehmen. Eine Ausnahme ist der Hamburger Hobbyfilmemacher Cornelius Müller. Er hat zwischen 2006 und 2011 „die letzten Kümos“ in seinem

FILMSZENEN: Die „Arngast“, Bj. 1958 (l.), wurde 2011 nach Panama verkauft. Rechts: Die „Greundiek“, Bj 1949. Aufwendig renoviert (m.), liegt sie heute als Museumsschiff in Stade vor Anker.

gleichnamigen Dokumentarfilm für die Nachwelt aufgezeichnet – unter anderem die „Mistral“, das letzte Sietas-Kümo der legendären Baureihe Typ 1. Sie wurde im Jahre 2008 stillgelegt.

Die Aufnahmen waren dem Autor ein echtes Herzensanliegen, das spürt der Betrachter in jeder Szene. Er berichtet detailgenau über die Schiffsvita der porträtierten Frachter, lässt ehemalige Kümo-Kapitäne sowie -Matrosen zu Worte kommen und Anekdoten erzählen. Außerdem zeigt der Film „Kümonauten“ beim Laden und Löschen in verschiedenen Häfen. „Mir war es wichtig, die Alltagsatmosphäre aufzufangen, solange sie noch existiert“, betont Müller. So erwies sich das Filmprojekt denn auch als ein „Kampf gegen die Zeit“. Etliche Schiffe waren während des Drehs bereits ausgemustert. Ihr Schicksal? Ungewiss: Entweder sie finden einen Käufer

und fristen ihr Gnadensbrot in fernen Ländern, oder sie enden auf der Abwrackwerft. In vielen Szenen schwebt denn auch ein Hauch von Wehmut und Melancholie mit.

Fazit: „Die letzten Kümos“ ist eine liebevolle Zeitreise in eine fast – aber nur fast – vergessene Epoche. Denn die Zahl der Kümo-Freunde ist groß. Bei der Film Premiere im „Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum“ gab es mit 178 Interessierten geradezu einen Besucheransturm. Das lag wohl auch am standesgemäßen Ambiente: Die Vorführung fand nämlich im Laderaum eines waschechten Kümos statt – der museumseigenen, restaurierten „Iris-Jörg“.



DVD: „Die letzten Kümos – Im Fahrwasser zwischen Elbe und Dänemark“ von Cornelius Müller. Laufzeit: 68 Min., Preis: 15 Euro. Bestellbar unter: info@kuestenschiffahrtsmuseum oder telefonisch unter 04770/7179.

Neue Schiffe



GREEN MOUNTAIN

CHARTERNAME	-	TYP	Mehrzweckfrachter	BREITE	30,2 Meter
IMO-NUMMER	9502312	TONNAGE	30.469 BRZ	TIEFGANG	11 Meter
REEDEREI	MACS Maritime Carriers	TRAGFÄHIGKEIT	27.511 TDW	MOTOR	Wärtsilä 7RT-flex 50
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	2.260 TEU	LEISTUNG	15.850 kW
FLAGGE	Marshall Islands	WERFT	Qingshan, Wuhan (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	14,5 Knoten
ABLIEFERUNG	09/2013	LÄNGE	199,95 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



CAP SAN LORENZO

IMO-NUMMER	9622227
REEDEREI	Hamburg Süd
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	07/2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	118.938 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	124.479 TDW
LADEKAPAZITÄT	9.669 TEU (2.100 Reefer)
WERFT	Hyundai Heavy Industries, Ulsan (ROK)
LÄNGE	333,20 Meter
BREITE	48,20 Meter
TIEFGANG	14 Meter
MOTOR	MAN-B&W 7S90ME-C9
LEISTUNG	40.670 kW
GESCHWINDIGKEIT	21 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



Fotos: Hasenpusch



BBC MOONSTONE

IMO-NUMMER	9563732
REEDEREI	Bockstiegel (Charterer: BBC Chartering)
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	01/2013
TYP	Mehrweckfrachter
TONNAGE	12.838 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	14.400 TDW
LADEKAPAZITÄT	987 TEU
WERFT	Jiangzhou, Ruichang (CHN)
LÄNGE	153,45 Meter
BREITE	23,20 Meter
TIEFGANG	9,10 Meter
MOTOR	MAN-B&W 6S46MC-C8
LEISTUNG	8.280 kW
GESCHWINDIGKEIT	17,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



JS CHUKAR

IMO-NUMMER	9578000	WERFT	Nantong Sinopacific (CHN)
REEDEREI	Hartmann Schifffahrt	LÄNGE	99,90 Meter
FLAGGE	Singapur	BREITE	17,40 Meter
ABLIEFERUNG	07/2012	TIEFGANG	7,20 Meter
TYP	LPG-Tanker	MOTOR	MAN-B&W 6L 32/40
TONNAGE	5.036 BRZ	LEISTUNG	3.000 kW
TRAGFÄHIGKEIT	4.994 TDW	GESCHWINDIGKEIT	14 Knoten
LADEKAPAZITÄT	5.000 m³	KLASSE	Germanischer Lloyd

In der Fernwehabteilung



Von Klabautergeschichten über Reiseberichte bis hin zu Werftchroniken – wer durch die Ladentür am Hamburger Rödingsmarkt 29 tritt, taucht ab in die unendlichen Weiten maritimer Bücherwelten. Es ist das Reich von Maike Fuchs. Text: Petra Scheidt

Angefangen hat alles 1975, mit einem kleinen Souvenirshop am Johannisbollwerk: „Durch den Laden meiner Eltern bin ich quasi im Hafen groß geworden. Das prägt. Als kleines Mädchen habe ich davon geträumt, Kapitänin zu werden“, erinnert sich Maike Fuchs.

Perspektivwechsel

Während sich der Andenkenladen nach und nach zu einer Fachbuchhandlung für maritime Literatur entwickelt, beschreitet Maike Fuchs eigene Pfade: Sie geht in den Finanzsektor: „Ich wollte eine gute kaufmännische Ausbildung und Erfahrung in der Praxis, um mich später einmal selbstständig zu machen“, sagt die gelernte Bankfachwirtin.



GUT ZU WISSEN: Die Schiffsbuchhandlung ist auch online unter www.hafenfuchs.de zu finden.

2006 bietet sich die Gelegenheit zum Tapetenwechsel: Die „Schiffsbuchhandlung“ bricht auf zu neuen Gestaden am Rödingsmarkt. Mit an Bord: Maike Fuchs als neue Geschäftsführerin.

Ein neues Kapitel

Mit dem Jobwechsel kehrt Maike Fuchs zurück zu ihren Wurzeln: „Für mich bestand nie der Zwang, den Laden zu über-

nehmen. Es ist aber eine Herausforderung, der ich mich gerne stelle.“

Und was für eine: Mit mehreren Tausend Titeln auf 160 Quadratmetern ist das Fuchs'sche Unternehmen die größte maritime Buchhandlung in Hamburg. Neben Neuerscheinungen und Fachpresse (u.a. die „Deutsche Seeschiffahrt“) sind hier auch antiquarische Bestände in deutscher, englischer und niederländischer Sprache zu finden. Viel von dem, was hier im Regal steht, ist eine Rarität.

Maike Fuchs ist stolz auf das, was ihre Eltern aufgebaut haben: „Wir sind noch ein Buchhandel der alten Schule. In unserer Beratung steckt viel Herzblut drin. Wir wollen uns von Großhändlern abheben. Unser Sortiment ist deshalb handverlesen und spezialisiert.“ Neuester Coup: eine eigene maritime Kinder- und Jugendbuchabteilung. Maike Fuchs liebt eben die Abwechslung. Darum ist es auch nicht schlimm, dass aus dem Kindheitstraum Kapitänin nichts wurde: „Eine Welt ohne Bücher mag ich mir nicht vorstellen. Denn man kann mit ihnen sehr weit reisen, weiter als mit jedem Schiff.“

FAVORIT: Historische Streifzüge wie dieser sind Maike Fuchs am liebsten.



Vor fünfzig Jahren...

AUS „KEHRWIEDER“ 11/1963

Automation und Fortschritt

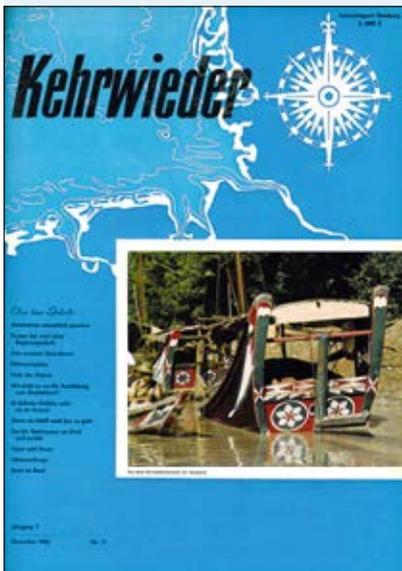
Der Fortschritt in Technik, Politik und Raten wird ausgiebig erörtert. Einige technische und Reisebeiträge dieser Ausgabe haben leider Beine bekommen.

Der Wachoffizier am Peilkompass hat für die Automation an Bord Lob und Kritik. Die Maschine habe den Menschen von körperlicher Schwerstarbeit befreit, aber die Befreiung bedeute „zugleich Fesselung von Hirnkraft an die Automation“. Das Elektron übertrage „nur die technische Weltrevolution vom Körperlichen auf das Geistige“. Diese zweite Phase der Revolution werde auf keinen Fall sanfter verlaufen, so die Prognose. Dies erfordere eine völlig neue kaufmännische Kalkulation und eine völlig neue seemännische Qualifikation. – Der Adenauer-Nachfolger Erhard wird als Mann der Mitte porträtiert, dessen Entschlossenheit auf das Gemeinwohl gerichtet sei und der nicht gedenke, irgendjemanden zugunsten staatlicher Bevormundung oder Verwöhnung aus seiner persönlichen Verantwortung zu entlassen.

In Großbritannien löst Sir Alec Douglas-Home den kranken Premier Macmillan ab. In die Trampfrachtmärkte kommt überraschend Bewegung, höhere Raten sind die Folge von Getreidekäufen der UdSSR in Kanada und den USA. Dies bedeutet aber keinen erneuten Suez-Boom. – Wenn die Männer auf Reisen gehen, bleiben meist Frauen und Bräute, Mütter, Töchter oder Schwestern zurück (s. Fotos). Die Höhe der Heuer wird aus der Perspektive des Seemannes und des Reeders beleuchtet. Die Berichte zur Perle des Ostens und der Ausbildung für den Decksdienst sowie mehrere weitere Beiträge sind irgendwann von unbekannt aus dieser Ausgabe entfernt worden und somit leider nicht erhalten.



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



Aus dem Inhalt

- Automation menschlich gesehen
- Europa hat zwei neue Regierungschefs
- Kein erneuter Suez-Boom
- Flottenumschau
- Perle des Ostens
- Wie steht es um die Ausbildung zum Decksdienst?
- 46 tödliche Unfälle mehr als im Vorjahr
- Wenn ein Schiff nach See zu geht
- Aus der Badewanne an Bord und zurück
- Heuer und Heuer
- Schmunzelauge
- Sport an Bord



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Held wider Willen

Detailgenau und spannend: Der Kino-Thriller „Captain Phillips“ mit Tom Hanks zeichnet den brutalen Piratenüberfall auf das US-Containerschiff „Maersk Alabama“ nach. Von Hanns-Stefan Grosch

Weit weg von den „Pirates of the Caribbean“: Der Piraten-Thriller „Captain Phillips“ von Paul Greengrass (u.a. „Das Bourne Ultimatum“) hat einen realen Hintergrund: Im April 2009 wurde das unter US-Flagge fahrende Con-

tainerschiff „MV Maersk Alabama“, das Hilfsgüter für das UNO-Welternährungsprogramm an Bord hatte, vor der Ostküste Somalias von Piraten gekapert. Es ist der erste Fall von Piraterie für die Amerikaner seit über 200 Jahren. Der Film schildert die

dramatischen Ereignisse. Um die eigene Crew vor einer Gefangennahme zu bewahren, bietet sich Kapitän Richard Phillips (Tom Hanks) den Piraten als Geisel an. Sie gehen auf das Angebot ein. Phillips muss sich – nun an Bord des Rettungsboots – vor allem mit dem Anführer Muse (Barkhad Abdi) auseinandersetzen, der sein Opfer immer wieder mit Gedanken zur Globalisierung und ihren Auswirkungen konfrontiert und so sein Handeln verteidigt.

Bewegte Kamera, schnelle Schnitte

Die Lage ist verfahren, Phillips versucht jedoch alles, um Zeit zu gewinnen. Im Hintergrund beginnen auf dem herangeeilten US-Zerstörer „Bainbridge“ die Vorbereitungen für eine Befreiungsaktion. Nach



REALITÄT: Der Frachter „Maersk Alabama“ wurde 2009 Opfer eines brutalen Piratenangriffs.

MANÖVER: Soldaten beobachten das Rettungsboot, in dem der Kapitän als Geisel festgehalten wird.



FILMSZENEN: Die dramatischen Situationen an Bord der „Maersk Alabama“ und – später – im Rettungsboot zerran an den Nerven der Zuschauer.

drei Tagen ist es so weit: Kapitän Phillips kann mithilfe des Teams der Navy SEALs unverletzt fliehen. Dabei werden drei der vier Piraten getötet.

Der Film wurde mit einem Budget von 55 Mio. Dollar gedreht und trägt die

typische Handschrift von Regisseur Greengrass: Eine Kamera, die permanent in Bewegung ist, schnelle Schnitte – die Dramatik der Situation überträgt sich so auf die Zuschauer und lässt sie die Anspannung der Akteure nachempfinden. Das gilt um-

so mehr, als die Besetzung der Hauptrolle mit Hollywood-Star Tom Hanks sich als echter Glücksgriff erweist: Er zieht alle Register seines Könnens – und gilt mit „Captain Phillips“ erneut als Oscar-Anwärter – es wäre seine dritte Auszeichnung. ...

ECSA fordert EU-Aktionsplan gegen Piraterie

Der Europäische Reederverband ECSA fordert mehr Schutz gegen Piraterie.

Zwar habe gerade in Ostafrika und dort besonders am Horn von Afrika die Piraterie in den vergangenen Jahren dank internationaler Schutzmaßnahmen auch mit EU-Beteiligung abgenommen. Trotzdem sei die Piraterie dort noch nicht verschwunden. Gleichzeitig steige in Westafrika die Zahl der geenterten Schiffe, vor allem im Golf von Guinea. Immer häufiger fänden dort auch in internationalen Gewässern brutale Überfälle statt.

ECSA formuliert vier konkrete Forderungen als Teil eines EU-Aktionsplans:

- Internationale militärische Präsenz außerhalb der nationalen Hoheitsgewässer zum Schutz der Transportschiffe
- Verbessertes Schutz durch die lokalen Militärkräfte in den nationalen Hoheitsgewässern
- Uneingeschränkte Erlaubnis von bewaffneten privaten Sicherheitsdiensten an Bord der Transportschiffe
- Ein gut funktionierendes Überwachungs- und Berichtssystem



RETTUNG: Der echte Kapitän Richard Phillips (rechts) mit Frank Castellano, dem Kommandanten der „USS Bainbridge“.

Fotos: Sony Pictures, U.S. Navy



PLAKAT: Der Film dauert 134 Minuten und startet am 14. November in den deutschen Kinos.

Neue Kalender 2014...



FOTOKALENDER

2014: Von der Foto-AG der Seemannsschule Priwall, Travemünde, 13 Blatt, Spiralbindung, Format 42 x 29,7 cm

(A3 quer), Bestellungen unter www.seemannsschule.priwall.de, 10,00 Euro inkl. Inlandversand.



Mit maritimen Motiven durchs ganze Jahr

Meeresbuchten, Segelschiffe, Leuchttürme, faszinierende technische Details von Schiffen: Die eindrucksvollen Fotos in den 2014er-Kalendern vermitteln atemberaubende Perspektiven aus der Welt der Seefahrt – Monat für Monat. Ein ideales Geschenk – nicht nur für Seebären.



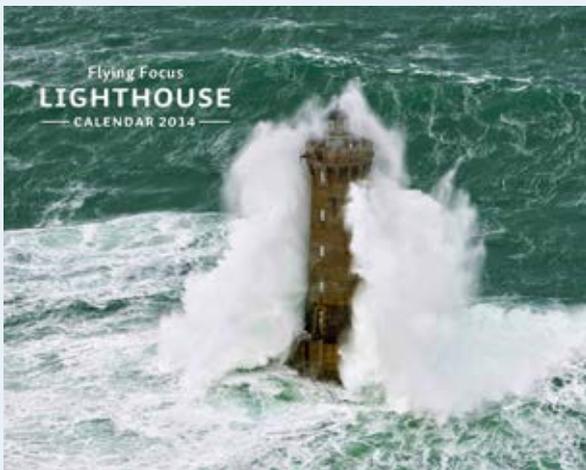
FINNLAND 2014:
Traumhafte Landschaften (Gastland der Frankfurter Buchmesse 2014), Fotos von Melanie Viola. Calvendo Verlag, 14 Seiten, Format 60 x 42 cm, ISBN: 978-3-6602-4065-8. 49,90 Euro.



NATUR UND MEER AUF DEM DARSS 2014:
Von Matthias Aigner. Calvendo Verlag, 14 Seiten, Format 50 x 44 cm, ISBN: 978-3-6601-4186-3. 29,90 Euro.



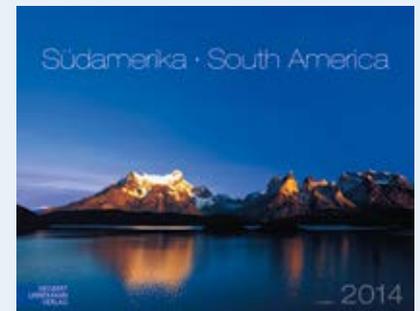
CARLO BORLENGHI 2014:
Fotos von Carlo Borlenghi. Delius Klasing, 13 Blatt, mit Bilderläuterungen, 70 x 57 cm, ISBN: 978-3-7688-3625-8. 39,90 Euro.



LIGHTHOUSE CALENDAR 2014:
Von Flying Focus (www.flyingfocus.nl), 13 Blatt, Format 38 x 30 cm, 17,95 Euro zzgl. Porto und Verpackung.



CRUISE LINER IN HAMBURG 2014:
Werner Wassmann (Hg.). Eurocaribe Verlag, 14 Seiten, Format 41,6 x 29,6 cm, ISBN: 978-3-98140-017-5. 18,00 Euro.



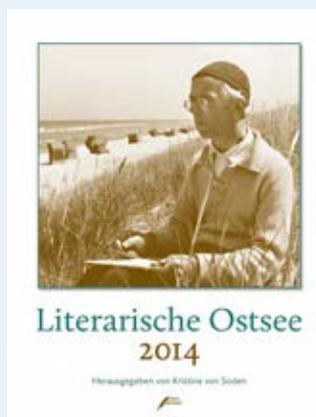
SÜDAMERIKA 2014:
Siegbert Linnemann Verlag, 13 Blatt, Format 58 x 46 cm, ISBN: 978-3-86292-071-6. 29,95 Euro.



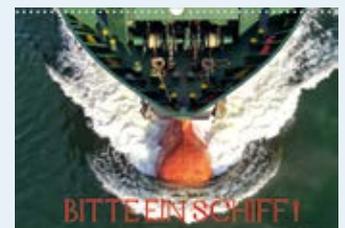
HANSE SAIL 2014:
Hinstorff Verlag, 13 Blatt, Spiralbindung, Format 23 x 50 cm, ISBN: 978-3-00-040339-2. 14,90 Euro.



MEERESBLICKE 2014:
Plus Postkartenset mit allen Motiven. Fotografien von Heike Ollertz, 13 Blatt, Format 82 x 58 cm, ISBN: 978-3-866-48031-5. 49,00 Euro.



LITERARISCHE OSTSEE 2014:
Wochenkalender, Edition Ebersbach, 56 Seiten, Format: 24 x 32 cm, ISBN: 978-3-86915-055-0. 22,00 Euro.



BITTE EIN SCHIFF! 2014:
Von Bernd Ellerbrock. Calvendo Verlag, 14 Seiten, Format DIN A2 quer, ISBN: 978-3-6602-8534-5. 49,90 Euro.



SCHICKSAL: „Schiffbruch vor felsiger Küste“, unbekannter Künstler (frühes 19. Jh., oben), „Wartende Fischersfrau“ von Heinrich Tank (um 1840, rechts).



Seefahrt als Lebensreise

Seenot und Schiffbruch stehen im Mittelpunkt einer Ausstellung im Altonaer Museum: die Naturgewalt des Meeres, Seefahrt als Lebensreise, Wellenberg und Totentanz, das Warten, Hoffen, Trauern und Erinnern der Daheimgebliebenen, die Rettung aus Sturm und Not.

Sehr viel mehr als bloße Begleitung zur laufenden Ausstellung „Der Tod und das Meer“ in Hamburg ist der dazugehörige kunstgeschichtliche Abriss und Katalog.

Neun deutsche und dänische Autoren beschäftigen sich philosophisch (der Begriff „Katastrophe“ wird geklärt), alltagsgeschichtlich (anhand der Bestattungsorte von Seeleuten und der Seenotrettung an Nord- und Ostsee im 19. Jahrhundert) sowie kunsthistorisch mit der Energie des Menschen und den Risiken, denen er sich in der Schifffahrt seit Jahrtausenden aussetzt. Dabei wird

die Kultur der Seemannsgrabsteine auf Amrum und Föhr neben Gespräche mit fünf Seemannsfrauen von heute und sehr Aufklärerisches über das Motiv des Schiffbruchs in der romantischen Malerei gestellt. Ein

informativer Abriss zur Geschichte von Piraterie und Terrorismus seit 1718 setzt den Schlusspunkt dieses wirklich guten Buches. Gezeigte Bilder und Gegenstände sorgfältig zu beschreiben gilt schon länger nicht als selbstverständlich, doch hier liegt ein Buch vor, das genauso ansprechend und sorgfältig wie die Schau erarbeitet wurde. Die Ausstellung ist noch bis zum 26. Januar 2014 im Museum Altona zu sehen. Nicht versäumen!



NATURGEWALT: „Schiffswrack im Eis der Elbe“ von Karl Prahl (ohne Jahresangabe).

Abbildungen: Altonaer Museum



Stefanie Knöll, Michael Overdick, Norbert Fischer, Thomas Overdick (Hg.): **Der Tod und das Meer. Seenot und Schiffbruch in Kunst, Geschichte und Kultur.** 178 S., geb., zahlr. Abb. ISBN: 978-3-943582-02-4. 15,00 Euro. www.altonaer-museum.de/sonderausstellungen

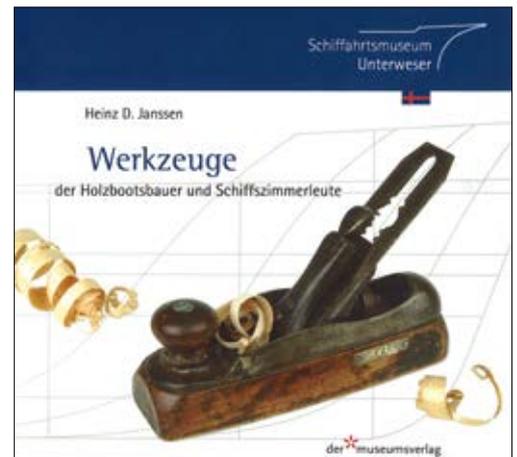
Jöllen- und Chaloupenmacher

Die Tradition des Holzbootbaus in der Region Unterweser erlebte vorrangig nach den Jahren der napoleonischen Besatzung (1809 bis 1813) ihre Blütezeit und hatte bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg auf kleinen Werften und Bootsbauplätzen Bestand.

Das Schifffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser verfügt seit 2007 über rund 600 Werkzeuge des klassischen Bootsbaus aus dem Besitz des Autors. Durch Mechanisierung und

Elektrisierung der Handwerke spielt der klassische Holzbootbau heute nur noch eine marginale Rolle auf den Werften. Darum ist dieser auszugsweise Katalog der Ausstellung zur Geschichte des Bootsbaus ein historisches Kleinod.

Heinz D. Janssen:
Werkzeuge der Holzbootbauer und Schiffszimmerleute. Katalog zur Ausst. 91 Seiten, Broschur, mit Glossar. Viele Fotos.
ISBN: 978-3-9814478-1-1. 14,90 Euro.



Wegweiser durch Märkte

Buch und CD sind Wegweiser durch die Mobilität und die Märkte des Land-, Luft- und Seeverkehrs in Deutschland und der EU.

Die Datenanalyse inklusive Unternehmens- und Verbandsstatistiken zielt auf „die Übereinstimmung mit den Definitionen und Abgrenzungen der amtlichen Statistik“. Dabei wird praktischerweise zwischen funktionalem und institutionellem Gliederungsprinzip unterschieden.



Sabine Radke (DIW), BMVBS (Hg.): Verkehr in Zahlen 2012/2013. 367 S., brosch., CD-ROM. ISBN: 978-3-87154-456-9. 53,50 Euro.

Zickzack durchs Leben



Der Autor des Kiezbestsellers „Rohrkrepierer“ legt im „Dwarsläufer“ ein paar Kohlen nach.

Kalle schlängert sich im Hamburg der 1960er/1970er-Jahre erst auf einem Hochseeschlepper, dann als Maschinenbaustudent und WG-Bewohner durchs Leben, zick(t)zack zwischen zwei Frauen hin und her, bis es knallt. Dwarslöper: Auf der Flucht geht's immer nur quer zum Strom vorwärts, mit erhobenen Zangen.

Konrad Lorenz: Der Dwarsläufer. Roman. 400 Seiten, Broschur. ISBN: 978-3-83782-020-1. 12,90 Euro.

Augen auf an der Pier



Am besten setzt man sich auf einen Poller und registriert, was an der Nase vorbeituckert:

Den Hafenschlepper, das Boot der Wasserschutzpolizei, Feuerlöschboot, Tankschiff, Feuerschiff, Passagierschiff, Küstenmotorschiff, die Autofähre und das Container-Feederschiff hat das geübte Auge schon an der Waterkant gesehen, den Seenotrettungskreuzer und Eisbrecher eher selten. Der Walfänger wirkt allerdings ein wenig an den Flossen herbeigeschleppt – nun ja. Ein Bilderbuch zum Vorlesen.

Gero Klemke, Margrit Hohlfeld: Seegesellschaften. 28 S., gebunden. Bilderbuch für Kinder ab 6 J. ISBN: 978-3-86927-008-1. 9,90 Euro.

ANZEIGE

Kalender

NOVEMBER 2013



Foto: Hansa

Schiffsfinanzierung: Strategien für die Märkte von morgen

Börsenkapital, Anleihen und Private Equity werden für die Finanzierung von Schiffen und Reedereibetrieben immer wichtiger. Welche Fortschritte die deutschen Reeder und Fondshäuser beim Anzapfen neuer Kapitalquellen machen und welche Hürden dazu überwunden werden müssen, diskutieren Experten aus dem In- und Ausland auf dem diesjährigen HANSA-FORUM Schiffsfinanzierung in Hamburg. Die Veranstaltung findet dieses Jahr zum 13. Mal statt. Weitere Themenschwerpunkte neben der Finanzierung sind Ship Management und Schifffahrtsmärkte.

14.11. HAMBURG
HANSA-Forum Schiffsfinanzierung
www.hansa-online.de

NOVEMBER

06.11. ROTTERDAM (Niederlande)

MariMatch
www.b2match.eu

06.-08.11. London (Großbritannien)

Hull & Machinery Insurance and Claims Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

07.11. HAMBURG

3. ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center Themenabend
www.shortseashipping.de

07.11. SINGAPUR

FFABA Asia Derivatives Forum
www.balticexchange.com

07.11. SINGAPUR

TradeWinds Charterers Forum
www.tradewindsevents.com

07./08.11. LONDON (Großbritannien)

Global Tax for Shipping Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

08.11. HONGKONG (China)

Bunkerspot LNG
www.petrospot.com

11./12.11. HOUSTON (USA)

Subsea Vessel Operations North America
www.informamaritimeevents.com

11.-13.11. LONDON (Großbritannien)

Bunker Management School
www.lloydsmaritimeacademy.com

11.-15.11. LONDON (Großbritannien)

Background to Shipping
www.lloydsmaritimeacademy.com

13.11. RIO DE JANEIRO (Brasilien)

Mare Forum Brazil
www.mareforum.com

13./14.11. LONDON (Großbritannien)

Bills of Lading Masterclass
www.lloydsmaritimeacademy.com

13./14.11. WASHINGTON (USA)

Chamber of Shipping of America Meetings and Environmental Achievement Awards
www.knowships.org

14.11. HAMBURG

HANSA-Forum Schiffsfinanzierung
www.hansa-online.de

15.11. HAMBURG

Bucerius Maritime Executive Lectures: Charterpartyverhandlungen
www.bucerius-education.de 15.11.

BREMEN

Nautisches Essen 2013
www.nvzb.de

17.-20.11. DUBAI (Ver. Arab. Emir.)

Business of Shipping
www.seatrade-academy.com

18.11. DUBAI (Ver. Arab. Emir.)

Seatrade Middle East & Indian Subcontinent Awards
www.seatrade-middleeastawards.com

18./19.11. LONDON (Großbritannien)

LNG Bunkering Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

18./19.11. WARSCHAU (Polen)

International Coal & Climate Summit
<http://scc.com.pl>

18.-21.11. ISTANBUL (Türkei)

Breakbulk Turkey
www.breakbulk.com

20.11. FRANKFURT/M.

ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center Forum: „Maritime Logistik für die Windenergie“
www.shortseashipping.de

20./21.11. LONDON (Großbritannien)

Tanker Safety
www.rivieramm.com

20.-22.11. MIAMI (USA)

Time & Voyage Charterparties North America
www.lloydsmaritimeacademy.com

20.-22.11. MUMBAI (Indien)

Intermodal India
www.intermodalindia.com

21.11. LÜBECK

Vortrag Zukunft des Hafenstandortes Lübeck
www.nautischer-verein-luebeck.de/vortraege.htm

21./22.11. PORT ELIZABETH (Südafrika)

Intermodal Africa South
www.transportevents.com

21./22.11. LÜTTICH (Belgien)

Inland Terminals
www.inlandterminals.com

25.-28.11. HONGKONG

Business of Shipping in Asia
www.seatrade-academy.com

26.11. ISTANBUL (Türkei)

Turkish Maritime Forum
www.turkishmaritimeforum.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 Schwaner,
Tel.: 040 - 350 97 238,
schwaner@reederverband.de

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

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Holtmann
(Versicherungen)

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

Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 2013

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

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

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

Titelbild: HSWA

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

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

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

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

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



Wir machen mit!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE Seeschiffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder