

# DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

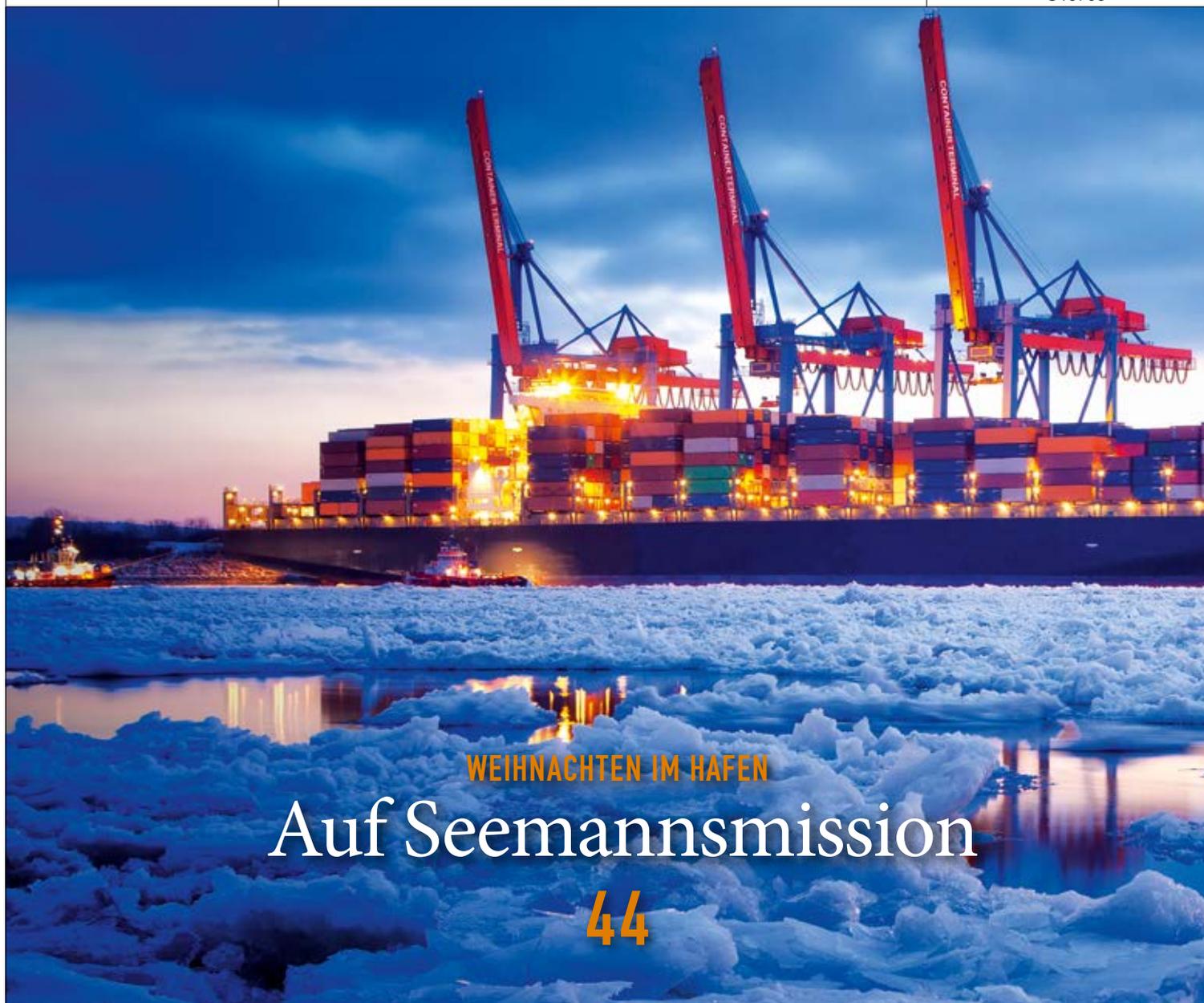
DEZEMBER 2013

**VDR** Verband Deutscher Reeder

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)



C13703



WEIHNACHTEN IM HAFEN

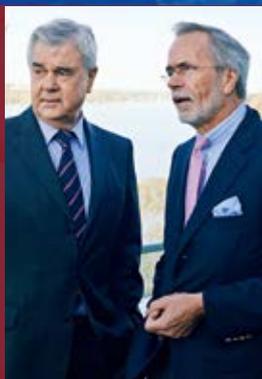
## Auf Seemannsmission

44

### STIFTUNG

Senator Horch und Reeder Ebel über maritime Ausbildung

14



### FINANZIERUNG

Positive Perspektiven auf dem HANSA-Forum

34

### ZULIEFERER

Clevere Rudersysteme für effizientere Schiffe

54

ANZEIGE

## Von wichtigem Know-how, neuem Optimismus und engagierten Christen



Deutschland verfügt über ein leistungsfähiges maritimes Cluster. Es war in der Vergangenheit immer wieder starken Veränderungen ausgesetzt – etwa als asiatische Werften dem deutschen Schiffbau den Rang abliefen. Heute sind die Werften auf Spezialschiffe fokussiert – aber die maritime Zulieferbranche gehört zu den bedeutendsten weltweit. Über wichtiges Know-how verfügen hierzulande besonders die Reedereien und ihre Beschäftigten – an Bord und an Land. Damit es auch in Krisenzeiten erhalten bleibt, wurde im Rahmen des Maritimen Bündnisses die **„Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“** ins Leben gerufen. Ziel ist es, die Ausbildung auf Schiffen nachhaltig zu fördern. Im Interview ziehen Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch und der Vizevorsitzende der Stiftung, Hermann Ebel, nach einem Jahr eine erste Bilanz. Sie kann sich sehen lassen (S. 14).

Das gilt auch für das neue **EU-Investitionsprogramm in Sachen Verkehrsinfrastruktur**, das den Häfen eine herausgehobene Position zumisst (S. 22). Dass die Förderung aus Brüssel nicht immer zielführend ist, zeigt das Thema **Feste Fehmarnbeltquerung**. Hier könnte die effiziente Fährschiffahrt auf der Strecke bleiben (S. 32).

Einen zarten Hoffnungsschimmer gibt es von der Finanzierungsfront zu vermelden. Beim traditionsreichen Branchentreffen **HANSA-Forum** skizzierten Experten die Zukunft der Schiffsfinanzierung. Erfreulich: Erstmals seit geraumer Zeit bekannnten sich auch Vertreter der Banken wieder zu ihrer Verantwortung für die Branche und den Standort (S. 34).

Weit weg von zu Hause sein – das ist über viele Monate im Jahr das Los der Seeleute. Und gerade in der Adventszeit wird das vielen von ihnen besonders schmerzlich bewusst. Die **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Seemannsmissionen** verstehen es als ihre Aufgabe, hier mit menschlicher Wärme gegenzusteuern: Sie besuchen die Seeleute an Bord, verteilen kleine Geschenke, suchen das Gespräch und organisieren weihnachtliche Konzerte. Ein echter Lichtblick in der dunklen Jahreszeit (S. 44).

Eine besinnliche Weihnachtszeit,  
einen guten Start ins neue Jahr und – wie immer –  
viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns  
Chefredakteur

# Inhalt 12/2013



## ... 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 INTERVIEW**  
Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch  
und Reeder Hermann Ebel über die „Stiftung  
Schiffahrtsstandort Deutschland“ und die  
Bedeutung von maritimem Know-how
- 22 INFRASTRUKTUR**  
Schlüsselposition für Häfen:  
EU-Kommission plant umfangreiche  
Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur
- 24 MEDIEN**  
Das traditionsreiche maritime Fachblatt  
„Lloyd's List“ erscheint nur noch online

## ... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 28 SCHIFFBAU**  
Ballett der Giganten: Arbeitsschiff „Pieter  
Schelte“ vor gewaltigen Herausforderungen
- 32 DEBATTE**  
Scandlines-Chef Dr. Gernot Tesch über  
Zukunftsperspektiven für den Fehmarnbelt
- ▶ **34 HANSA-FORUM**  
Finanzierung vor Neuanfang: Neuer  
Optimismus bei Bankern und Reedern
- 36 SOFTWARE**  
Datenmanager für die Schifffahrt:  
Zehn Jahre BUSS DATA

... LOGISTIK & FINANZEN

- 37 FINANZIERUNG**  
Neues aus Fonds und Zweitmarkt
- 38 VERSICHERUNGEN**  
Namen und Nachrichten
- 40 INDIZES**  
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 42 MELDUNGEN**  
Neues aus der Umwelt
- ▶ **44 WEIHNACHTEN**  
Besinnliches an Bord: Adventlicher Einsatz in Bremerhaven
- 52 GESCHICHTE**  
Der Ingenieur John Elder und das Rennen um das schnellste Schiff
- ▶ **54 SERIE: AUSRÜSTER**  
Tuning am Hintersteven: Rudersysteme von Becker Marine
- 58 TRADITION**  
„Deutschlands Handelsflotte“ – eine Schiffsdarstellung in Seitenrissen
- 60 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**  
Hans Koehn und Jan Martens – Simulator-Lotsen im IMMH
- 63 KEHRWIEDER**  
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



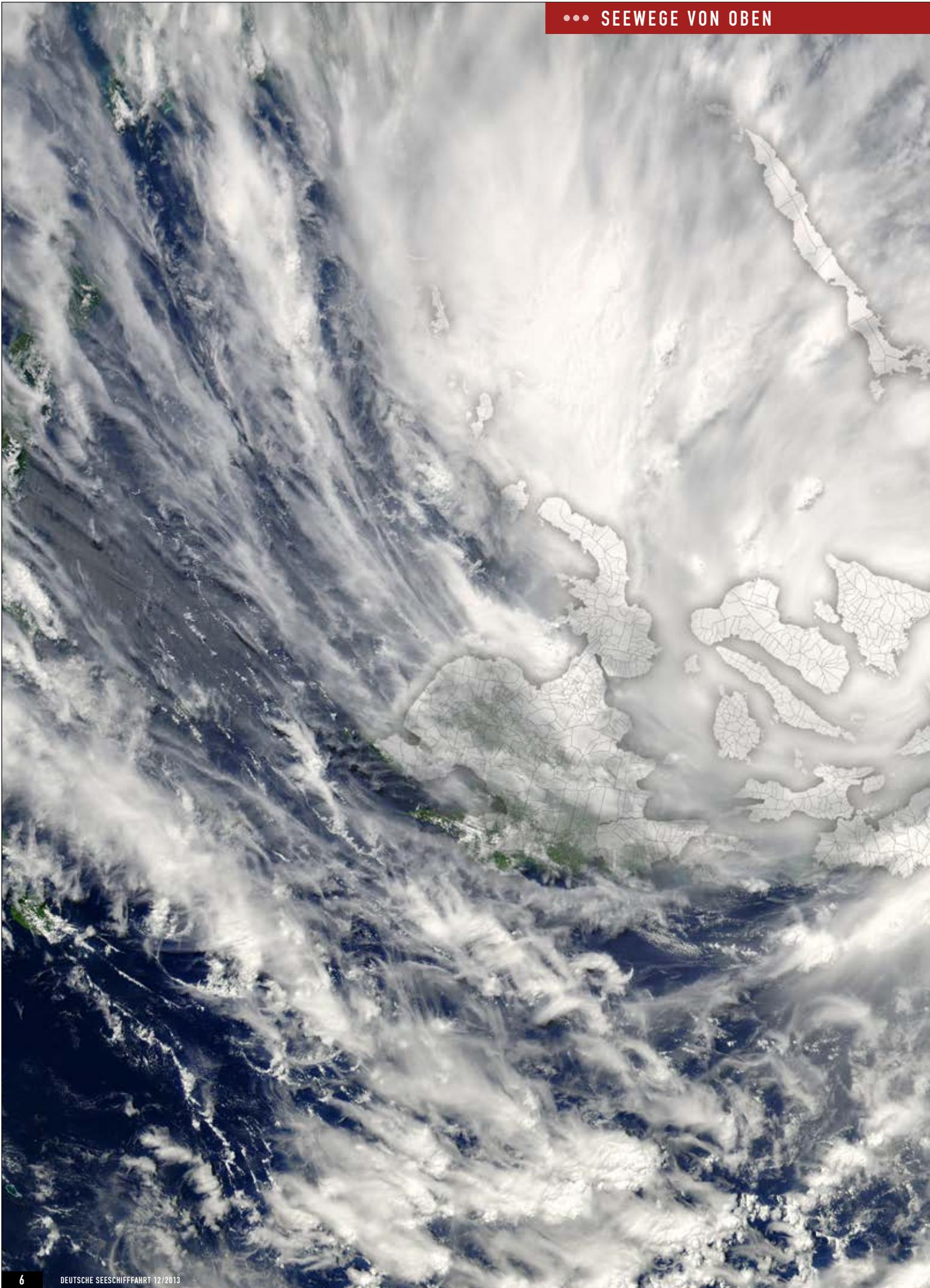
44



34



54





## Verheerender Super-Taifun

Die enorme Wucht des Taifuns „Haiyan“, der die Philippinen Anfang November heimgesucht hat, zeigt auch die Aufnahme aus dem All. Sie entstand an Bord des NASA-Satelliten „Aqua“ am 8. November um 2:10 Uhr Ortszeit. Der Wirbelsturm peitschte bis zu fünf Meter hohe Wellen auf, die an die Küsten der Inseln Leyte und Samar rollten. Als Super-Taifun werden Stürme ab einer Windgeschwindigkeit von 241 km/h bezeichnet. Bei „Haiyan“ wurden laut der Taifun-Warnstelle der US-Navy kurz vor dem Auftreffen an Land 315 km/h gemessen, in Böen sogar 380 km/h. Nach UN-Angaben sind 9,5 Mio. Menschen vom Taifun betroffen. Der US-Flugzeugträger „George Washington“ mit rund 5.000 Marinesoldaten und mehr als 80 Flugzeugen an Bord nahm von Hongkong aus Kurs auf den Inselstaat. Das Schiff konnte vom Taifun zerstörte Flughäfen teilweise ersetzen. Er hat eine große Anlage zur Aufbereitung von Trinkwasser an Bord (s. S. 10).

Foto: NASA

## E.R. Capital Holding



Am 1. April 2014 tritt **Jochen Klösger** (49), Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG, zunächst als Chief Operating Officer in die Geschäftsleitung der E.R. Capital Holding von Erck Rickmers ein. Er erhält einen Vertrag mit mindestens fünf Jahren Laufzeit. Am 1. Juli 2014 wird Klösger als CEO die Nachfolge von **Nicholas Teller** (54) übernehmen.



Teller, der wesentlichen Anteil daran hatte, dass die Unternehmensgruppe die schwere Schifffahrtskrise erfolgreich bewältigt hat, werde das weniger operative Amt des Chairman von **Erck Rickmers** (49) übernehmen, heißt es. Er erhält in seiner neuen Funktion einen Vertrag mit einer Laufzeit bis mindestens 2017. Rickmers wird wie bisher eine aktive Rolle in der Unternehmensgruppe ausüben.



## BDA Kramer



Der Bremerhavener Unternehmer **Ingo Kramer** ist neuer Präsident der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA). Der Diplom-Wirtschaftsingenieur ist seit 2003 Mitglied des BDA-Präsidiums und war seit 2011 Vizepräsident der BDA. Er ist Vorsit-

zender des Arbeitgeberverbandes Nordmetall und hat 2001 bis 2011 als Verhandlungsführer die Tarifpolitik in der norddeutschen Metall- und Elektroindustrie verantwortet. Kramer ist seit mehr als 30 Jahren Geschäftsführender Gesellschafter der Firmengruppe J. Heinr. mit rund 260 Mitarbeitern und engagiert sich u.a. als Vorstand bei der DGzRS.

## König & Cie.



Den Hanseatischen Treuhandverbund, ein Tochterunternehmen von König & Cie. Treuhand GmbH (KCT) und Elbe Vermögens Treuhand GmbH (EVT), leitet als Geschäftsführer **Jan Schellenberger**. Der neue Dienstleister übernimmt künftig die Anlegerbetreuung von KCT und EVT und verwaltet aktuell rund 120 Fonds mit 60.000 Anlegern. Neue Geschäftsführerin von KCT wird Christine Beckmann.

## Sartori & Berger



**Konstantin Bissias** tritt in die Geschäftsführung des Schifffahrtsserviceleisters Sartori & Berger in Kiel ein. Dort wird er als dritter Manager neben Finanzchef Thorben Jeschkeit und dem geschäftsführenden Gesellschafter Jens Broder Knudsen tätig. Bissias soll künftig von Hamburg aus innerhalb der neu geschaffenen Kreuzfahrtsparte des Unternehmens die Bereiche Marketing und Vertrieb verantworten und sich dabei vorrangig auf den Ausbau der Kerngeschäftsfelder Agenturservice, Hafenumschlag, Consulting und touristi-

sche Dienstleistungen konzentrieren, Bissias kommt von der Reederei Deilmann.

## Alfred-Wegener-Institut



Der Permafrost-Experte **Dr. Guido Grosse** hat einen mit 1,78 Mio. Euro dotierten „Starting Grant“ des European Research Councils erhalten. Der ehemalige AWI-Doktorand ist nach sieben Jahren in den USA an seine alte Wirkungsstätte, die AWI-Forschungsstelle Potsdam, zurückgekehrt und wird hier eine neue ERC-Nachwuchsgruppe aufbauen.

## GEOMAR



Der renommierte französische Paläo-Ozeanograph **Prof. Dr. Edouard Bard** ist mit der Exzellenz-Professur der Prof. Dr. Werner Petersen Stiftung ausgezeichnet worden. Damit verbunden ist u.a. ein Forschungsaufenthalt am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel.

## Reederei Deilmann



Die ehemalige TV-Moderatorin **Heidrun von Goessel** wird neue Kreuzfahrtdirektorin der „Deutschland“ der Reederei Peter Deilmann. Erste Amtshandlung der 68-Jährigen ist der Aufruf zur Wahl des neuen Schornsteindesigns für das „Traumschiff“.

ANZEIGE



Foto: VDR/Engel+Gleien

## Ralf Nagel

*Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied des  
Verbands Deutscher Reeder*

## Schifffahrt auf Klimakurs

Ende November ging in Warschau die UN-Klimakonferenz zu Ende – ohne nennenswerte Ergebnisse. Die Seeschifffahrt hingegen ist längst auf dem Weg, ihren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz weiter zu steigern. Als erste Branche weltweit hat sie über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation IMO ein global gültiges Klimaschutzprogramm in Kraft gesetzt. Hauptinstrumente sind der Schiffs-Energie-Effizienz-Management-Plan (SEEMP) für alle Schiffe in Fahrt sowie der Energie-Effizienz-Design-Index (EEDI) für Neubauten. Viele deutsche Reeder haben sogar ihre Bestandsflotte gemäß EEDI zertifizieren lassen.

Wesentlicher Treiber für einen möglichst geringen Brennstoffverbrauch – und damit weniger Emissionen – sind neben gesetzlichen Vorschriften die Kräfte des Marktes. Denn der Brennstoff ist dominanter Teil der Schiffsbetriebskosten. Seit 2009 sind die Bunkerpreise um 300 Prozent gestiegen. Jedes Schifffahrtsunternehmen hat daher einen starken Anreiz, seine Schiffe effizient zu betreiben. Dies gilt sowohl für Linienreeder, die den Brennstoff für alle Schiffe bezahlen, als auch für Charterreeder, die für verbrauchsarme Schiffe bessere Raten erzielen können.

Klima- und umweltfreundliche Technik an Bord eines Schiffes setzt allerdings Investitionen im Millionenbereich voraus. Gerade in Krisenzeiten und bei zurückhaltenden Finanzierungspartnern braucht die Schifffahrt daher Planungssicherheit für ihre Investitionen. Wer heute in eine grüne Technologie investiert, darf morgen nicht durch neue Regulierung einen Wettbewerbsnachteil erleiden. Die technologische Entwicklung wird den Weg und die Geschwindigkeit für eine klimafreundlichere Schifffahrt maßgeblich bestimmen. Und diese Entwicklung findet letztlich nur durch und in Unternehmen statt.

In der Seeschifffahrt brauchen wir Vorschriften, die dem internationalen Charakter der Branche ebenso Rechnung tragen wie der technischen und ökonomischen Umsetzbarkeit. Wer den Anspruch erhebt, durch regionale Sonderregulierung im Weltmaßstab vorneweg zu laufen, muss dabei Antworten auf diese Fragen geben: Wie weit greifen die Regeln in den Wettbewerb ein? Und welche Folgen hat dies für die Marktteilnehmer?

Die vermeintlich abstrakten Märkte entscheiden nämlich sehr konkret über Wertschöpfung, Arbeit und Wohlstand für die Beschäftigten in der Branche – und letztlich auch für unsere Volkswirtschaften. Auch dafür sind Politik und Wirtschaft gemeinsam verantwortlich.



Foto: dpa picture alliance

**KATASTROPHE:** Die Lage in vielen philippinischen Küstenstädten ist verheerend.

### VDR spendet für Opfer des Taifuns Haiyan

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) unterstützt philippinische Seeleute und deren Angehörige mit 100.000 US-Dollar.

„Die Nachrichten über die schweren Verwüstungen durch den Taifun Haiyan bewegen die deutschen Reeder zutiefst“, erklärte VDR-Präsident Michael Behrendt. „Wir sind in unseren Gedanken bei den rund 25.000 philippinischen Seeleuten an Bord der deutschen Handels- und Passagierschiffe und ihren Familien.“

### NSB: ECDIS-Zertifikat

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die NSB academy für die ECDIS-Ausbildung zugelassen.

Die Reederei NSB ist damit die einzige deutsche Reederei, die die Basisausbildung am „Electronic Chart Display and Information System“ für eigenes und externes Personal anbietet. Die Ausrüstung mit ECDIS wird bis Juli 2018 für bestimmte Schiffstypen stufenweise Pflicht. [www.nsb-academy.de](http://www.nsb-academy.de)

**ECDIS:** Elektronisches Seekarteninformationssystem.



Foto: danelec

### Untereibe-Reedereien gründen Dachgesellschaft

Mit fast 30 Schiffen ist der Start geglückt: Die HSM Hanse Ship Management AG mit Sitz in Stade ist eine frisch gegründete Managementgesellschaft für mittelständische Reedereien an der Untereibe.

Wie viele andere Marktteilnehmer haben die beteiligten Reedereien Rambow, Becker, Kahrs und Heinrich die Zeichen der Zeit erkannt: Die Anforderungen bei der Finanzierung von Schiffen an die kaufmännischen Abteilungen der Reedereien bezüglich Reporting und Liquiditätsmanagement und die Begleitung in den schwierigen Zeiten der Restrukturierung werden immer anspruchsvoller und umfangreicher.

„Für jede Reederei einzeln wäre es schwer, den zukunftsweisenden Schritt zu gehen – gemeinsam kann eine Dachgesellschaft besser finanziert und ausgestattet werden“, so Thomas K. Rogalla vom Hamburger Beratungsunternehmen Solanos, der das Konzept mitgestaltet. Keine Reederei gebe ihre Identität auf – die Kernkompetenz des hervorragenden Technischen Managements lasse sich durch gemeinsamen Einkauf sogar noch verbessern.

Das Konzept findet Anklang: Mittlerweile ist man auf die Aufnahme weiterer Reedereien vorbereitet, bis zu zehn Reedereien mit insgesamt 50 Schiffen lassen sich bis Jahresende bewältigen.



**PARTNERSCHAFT:** Der gemeinsame Einkauf ist deutlich wirtschaftlicher.

Foto: dedi - Fotolia.com

## Piraten erbeuten mehr als 400 Millionen Dollar

Eine Studie zeigt, wo die von Piraten erpressten Lösegelder landen. Unterdessen haben erste private Sicherheitsunternehmen die Zulassung vom BAFA bekommen.

Somalische Seeräuber haben zwischen 2005 und 2012 mehr als 400 Mio. Dollar an Lösegeld kassiert. Das Geld floss in Drogen- und Waffenhandel und Prostitution. Aber auch in Milizen, militärische Ausrüstung und Immobilien wurde investiert. Das belegt eine Studie von Interpol, UN und Weltbank. Demnach wurden 85 Prozent der rund 180 gekaperten Schiffe gegen Lösegeld freigegeben. Der Großteil floss an Hintermänner, die damit weitere kriminelle Aktionen finanzierten.

Unterdessen haben erste private Sicherheitsunternehmen ihre Zulassung durch das



**KRIMINALITÄT:** Schwer bewaffnete Piraten an Bord eines gekaperten Schiffes.

BAFA für die Arbeit an Bord deutscher Schiffe erhalten: Neben der Result Group aus Grünwald bei München wurde auch der britische Anbieter Protection Vessels International Ltd. (PVI) vom BAFA akzeptiert.

Seit 1. Dezember gelten bei der Pirateriebekämpfung neue Regeln: Alle Seeschiffe unter deutscher Flagge, die durch gefährdete

Seegebiete (Stufe 2 und 3) fahren, müssen die bestehenden internationalen Meldesysteme nutzen – am Horn von Afrika etwa MSCHOA und UKMTO. Der Einsatz privater Sicherheitsteams erfordert einen genehmigten Zusatz zum Gefahrenabwehrplan und ist beim Point of Contact in Cuxhaven meldepflichtig.

[www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

## VDR lobt EU-Vorstoß zum Abwracken

Die EU-Mitgliedstaaten haben Regelungen für sicheres und umweltfreundliches Schiffsrecycling vorangebracht – und bekommen dafür Lob vom VDR.

„Mit der zügigen Ratifizierung der Hongkong-Konvention können die EU-Mitgliedstaaten weltweit eine Vorreiterrolle einnehmen. Das Übereinkommen ist das einzig scharfe Schwert, um sicherere Arbeitsbedingungen für die Menschen an den Recycling-Standorten und den Schutz der Umwelt durchzusetzen“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Im Mai 2009 haben 67 Mitgliedstaaten der IMO welt-

weite Verbesserungen für umweltfreundliches Recycling von Schiffen und für die Arbeitsbedingungen in den Recyclingwerften beschlossen. Die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009“ (HKC) müssen 15 Staaten ratifizieren, die mehr als 40 Prozent der Welthandelstonnage repräsentieren – dann tritt sie zwei Jahre später in Kraft.



**ZUSTIMMUNG:** Ralf Nagel (VDR) begrüßt die Entscheidung.

[www.imo.org](http://www.imo.org)



**WRACK:** Die Hongkong-Konvention bringt Fortschritte für die Umwelt und die Werftarbeiter.

Fotos: U.S. Navy

Fotos: Naqub Hossain, VDR/Engel+Gleien

ANZEIGE

## Hapag-Lloyd schreibt schwarze Zahlen

Hapag-Lloyd hat nach dem zweiten Quartal auch im dritten Quartal des laufenden Geschäftsjahres vor allem dank deutlicher Kosteneinsparungen schwarze Zahlen geschrieben.

Das positive Konzernergebnis lag in den Monaten Juli bis September 2013 bei 16,6 Mio. Euro – trotz eines sich weiter verschlechternden Ratenniveaus. Die durchschnittliche Frachtrate belief sich im dritten Quartal auf 1.476 USD/TEU, was deutlich unter dem Vorjahr liegt (1.647 USD/TEU). Das Transportvolumen stieg dagegen um 8,6 Prozent von 1,28 auf 1,39 Mio. TEU. Die Umsatzerlöse erreichten 1,664 Mrd. Euro, ein vor allem wechselkursbedingter



**SORGE:**  
Vorstandschef  
Michael  
Behrendt.

Rückgang zum Vorjahresquartal (1,765 Mrd. Euro). Das operative Ergebnis betrug im dritten Quartal 66,9 Mio. Euro, das EBITDA 133,6 Mio. Euro. „Die Entwicklung der Frachtraten war im dritten Quartal, der Peak Season in der Linienschifffahrt, sehr enttäuschend“, sagte Michael Behrendt, Vorsitzender des Vorstandes von Hapag-Lloyd. [www.hlag.com](http://www.hlag.com)



**PROBLEM:**  
Ratenerhöhungen  
ließen sich  
nur schwer  
durchsetzen.

Fotos: Hapag Lloyd



**PRÄSENTATION:** Manuela Waßmann (l.) mit einem Kollegen am VDR-Stand.

## VDR in Rendsburg

Ende Oktober fand zum 17. Mal die BerufsinformationsBörse (BiB) in Rendsburg statt.

Rund 70 Aussteller aus Wirtschaft und Handwerk boten ca. 2.000 Schülerinnen und Schülern von der Hauptschule bis zum Gymnasium Einblicke in die Berufswelt.

Einige besuchten gezielt und gut vorbereitet den Stand des VDR, andere zeigten sich, wenn auch erst auf den zweiten Blick, an den Ausbildungsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt interessiert und informierten sich ausgedehnter.

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

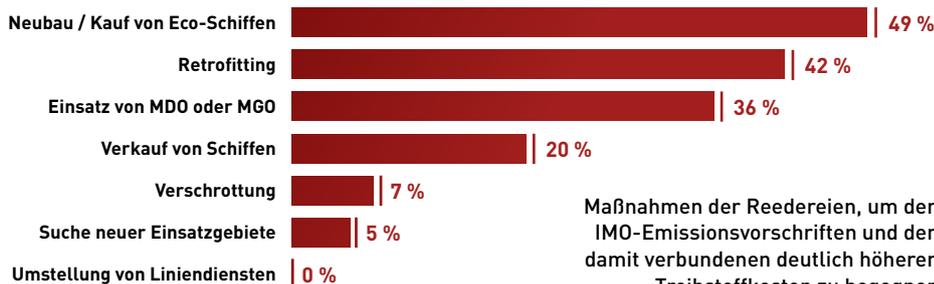
## Innovationsschub durch ökologische Schiffe

Nationale und internationale Reedereien bauen derzeit neue Flotten mit modernen Eco-Schiffen auf und rüsten gleichzeitig einen Teil ihrer Bestandsschiffe nach, um diese effizienter zu betreiben (Retrofitting).

Ziel ist, den wachsenden Herausforderungen der weltweiten Schifffahrt in Bezug auf Effizienz und Umweltvorschriften gerecht zu werden. Das ergibt die erstmals von der HSH Nordbank veröffentlichte Marktexpertise zum Thema „Eco Shipping“. Rund 60 Reeder beteiligten sich an der Kundenumfrage und machten Angaben zu ihren Vorbereitungen auf die neuen verschärften Emissionsvorschriften, effizienzsteigernden Maßnahmen sowie zu der damit verbundenen Kosten- und Finanzsituation. 44 Prozent der teilnehmenden Reedereien

haben ihren Firmensitz in Deutschland, rund 40 Prozent im übrigen Europa mit Schwerpunkt Griechenland, 11 Prozent in Nordamerika und 4 Prozent in Asien.

„Der drastische Rückgang der Charterraten, steigende Bunkerpreise und schärfere IMO-Vorschriften erfordern von den Schifffahrtsunternehmen, ihre Betriebskosten zu minimieren und gleichzeitig einen umweltschonenden Schiffsbetrieb zu gewährleisten“, sagt Ingmar Loges, Global Head Shipping International Clients der HSH Nordbank. „Drei Viertel der an der Umfrage teilnehmenden Reeder investieren bereits heute in effizienzsteigernde Maßnahmen, um den deutlich höheren Treibstoffkosten und Umweltauflagen gerecht zu werden“, so Loges. [www.hsh-nordbank.de](http://www.hsh-nordbank.de)



Maßnahmen der Reedereien, um den IMO-Emissionsvorschriften und den damit verbundenen deutlich höheren Treibstoffkosten zu begegnen (Mehrfachnennungen möglich)

Quelle: HSH Marktexpertise Eco Shipping | November 2013



**CONTAINER:**  
Auch die Unternehmen der Hafenwirtschaft sind optimistischer.

## Bessere Laune in der maritimen Wirtschaft

**Die Stimmung in der maritimen Wirtschaft hat sich im Herbst 2013 aufgehellt.**

Das Konjunkturbarometer der norddeutschen Industrie- und Handelskammern verzeichnet mit 103,8 Punkten den höchsten Wert seit eineinhalb Jahren. Auch die deutschen Reeder sind nach den Krisenjahren wieder zuversichtlicher. Der Geschäftsklimaindex kletterte hier um rund neun Punk-

te. Die Branche kämpfte nach wie vor mit Überkapazitäten und niedrigen Charraten, die Aussichten besserten sich aber, so Hans Thon, Vorsitzender der IHK Nord: „Aufgrund einer geringeren Anzahl an Neubaulieferungen 2014 sehen wir in einigen Marktsegmenten wie der Tankschiffahrt in Zukunft eine Stabilisierung.“ In der Containerschiffahrt stehe eine Markterholung aber noch aus. [www.ihk-nord.de](http://www.ihk-nord.de)

Foto: HHLA

## Top-Ausbildung bei Imtech

Das Zulieferunternehmen Imtech Marine ist „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb 2013“.

Imtech, Spezialist u.a. für Brandschutzlösungen auf Kreuzfahrtschiffen, zählt damit zu 58 Ausbildungsbetrieben, deren Engagement für die duale Berufsausbildung gewürdigt wurde. Die Imtech-Auszubildenden haben demnach bei den diesjährigen Abschlussprüfungen besonders herausragende Ergebnisse erzielt – darunter eine technische Zeichnerin, die bundesweit die beste Leistung vorweisen konnte. [www.imtech.de](http://www.imtech.de)



Foto: Imtech marine

**EXPERTISE:**  
Imtech kümmert sich um Klimatechnik an Bord – und um seine Azubis.

ANZEIGE



DIALOG: Senator Frank Horch (links) und Reeder Hermann Ebel auf der Terrasse des Prem Contors, dem Sitz der Hansa Treuhand.

# „Fachwissen am Schifffahrtsstandort erhalten!“

Reeder Hermann Ebel und Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die Bedeutung seemännischer Ausbildung und die Perspektiven der maritimen Branche. Interview: Christof Schwaner & Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Frank Krems

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT:** Herr Ebel, Sie sind stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. In diesen Tagen feiert die Stiftung ihren ersten Geburtstag. Haben Sie Grund zum Feiern?

**HERMANN EBEL:** Allerdings, die Stiftung wird ihre Zielvorgaben aus dem Maritimen Bündnis für dieses Jahr aller Voraussicht nach vollständig erreichen. Bis zum Jahresende werden der Stiftung über 20 Mio. Euro zugeflossen sein. Mit den zusätzlichen Gebühren für die Ausflagung, die über das BSH in die Schifffahrtsförderung des Bundes fließen sollen, werden wir das Ziel erreichen, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland mit insgesamt 30 Mio. Euro aus der Reederschaft zu fördern. Wenn man die schwere Krise bedenkt, in der die Schiffahrt derzeit steckt, ist das eine tolle Leistung.

**DS:** Wie schwer fällt es den Reedern, mitten in der Schiffahrtskrise einen erheblichen finanziellen Beitrag zu leisten?

**EBEL:** Den meisten Reedereien fehlt jeder Euro für den praktischen Betrieb der Schiffe. Die deutsche Handelsflotte ist um rund 300 Schiffe kleiner als noch vor zwei Jahren. Dennoch sind die Beschäftigungszahlen weitgehend konstant. Aber wir spüren die lange Krise bei der Zahl der Ausbildungsplätze. Deshalb ist die Ausbildungsförderung über die Stiftung so wichtig. Damit halten die deutschen Reeder ihre Zusage im Rahmen des Maritimen Bündnisses ein.

**DS:** Was ist der Beitrag der Stiftung für den Schifffahrtsstandort Deutschland?

**EBEL:** Die Stiftung sorgt dafür, dass Ausbildung und Qualifikation von Seeleuten am Standort Deutschland auf hohem Niveau erhalten bleiben. Jeder Reeder leistet einen konkreten Beitrag hierzu, egal, unter welcher Flagge seine Schiffe fahren. Sofern ein Schiff ausgeflaggt wird, stellt eine Reederei entweder nach einem vom Gesetzgeber festgelegten Schlüssel einen Ausbildungsplatz an Bord des ausgeflaggten Schiffes zur Verfügung. Oder sie zahlt für das Schiff einen Ablösebetrag an die Stiftung.

**DS:** Wie arbeitet die Stiftung?

**EBEL:** Das gesamte Verfahren zur Entrichtung der Ablösebeträge und zur finanziel-

len Unterstützung der Berufsausbildung ist sehr praxistgerecht gehalten. Wir wollten keine unnötige Bürokratie schaffen, sondern im Sinne einer Selbstverwaltung eine effiziente Förderung gewährleisten. Die Stiftung unterstützt die nautisch-technische Berufsausbildung durch diejenigen Reedereien, die Seeleute für den Standort Deutschland ausbilden und qualifizieren.

**DS:** Wo liegt der Schwerpunkt der Fördermaßnahmen?

**EBEL:** Die ersten Erfahrungen zeigen: Die Förderung ist gut verteilt. Über 2.000 Anträge auf finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung wurden bereits positiv beschieden – und dabei mehr als 10 Mio. Euro ausgeschüttet. Besonders →



**GASTGEBER:**  
Reeder Ebel  
(rechts) mit  
Senator Horch.



**GESPRÄCHSRUNDE:**  
Frank Horch und Hermann Ebel (v. l.) mit den Interviewern der „Deutschen Seeschifffahrt“.

→ profitieren dabei die Schiffsmechaniker sowie die Nachwuchsoffiziere, die nun ihre Patente ausfahren können. Fast alle von ihnen haben an deutschen Standorten studiert. Wir können sie gut gebrauchen.

**DS: Herr Senator, im Sommer haben Sie die Patenschaft für die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland übernommen. Was hat Sie dazu bewogen?**

**FRANK HORCH:** In Hamburg ist es gute Tradition, dass Senatoren für eine neue Stiftung ein Jahr lang die Patenschaft übernehmen. In diesem Fall ist es für mich aber nicht nur der Tradition geschuldet: Bei der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland bin ich vor allem deswegen sehr gern Pate, weil sie sich einer so aktuellen Herausforderung für die Gestaltung der Zukunft stellt. Wir müssen die demografische Entwicklung in unserer Gesellschaft so gestalten, dass unser Fachwissen, gerade hier am Schifffahrtsstandort Hamburg, erhalten bleibt. Deshalb bin ich sehr froh, dass die deutschen Reeder trotz des schwierigen Umfelds die Stiftung auf den Weg gebracht haben, um die nautisch-technische Ausbildung und Qualifizierung am hiesigen Standort wirksam zu fördern.

**DS: Warum ist die Ausbildung an Bord so wichtig für die maritime Wirtschaft?**

**HORCH:** Die deutschen Reeder erfüllen mit der Ausbildung von Seepersonal eine zentrale Funktion für die gesamte maritime Wirtschaft. Die Seeleute übernehmen

nach ihrer Zeit an Bord wichtige fachspezifische Aufgaben an Land, unter anderem in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, als Lotsen, aber auch in vielen anderen Bereichen des maritimen Dienstleistungssektors, der Hamburg auszeichnet. Und natürlich im Hamburger Hafen. Hamburg ist durch die Schifffahrt das geworden, was es heute ist. Dass wir qualitativ so stark sind, liegt nicht zuletzt an den Menschen und ihrem Know-how. Nicht nur für Hamburg und Norddeutschland ist der maritime Sektor von maßgeblicher Bedeutung, sondern für den gesamten Standort Deutschland, für die Anbindung von Industrie und Dienstleistung an die globale Wirtschaft.

**DS: Die Stiftung fördert neben der klassischen Ausbildung auch das sogenannte Ausfahren der Patente, damit Nachwuchsoffiziere die erforderliche Fahrpraxis bekommen. Wo liegt der Mehrwert für den Standort?**

**EBEL:** Mit dem Ausfahren der Patente gewinnen die Absolventen nicht nur wichtige Fahrerfahrung, sondern wir binden sie auch an den Standort Deutschland. In der Schifffahrt bleiben die Seeleute durchschnittlich etwa sieben Jahre an Bord. Danach wechseln sie häufig in Jobs an Land, meistens aufgrund ihrer persönlichen Lebensplanung. Diese erfahrenen Seeleute finden oft eine Anschlussbeschäftigung in den Reedereien – oder in anderen wichtigen Bereichen der maritimen Wirtschaft. Dadurch bleibt das Know-how in der →





”  
**Mit dem Ausfahren  
der Patente gewinnen  
Absolventen nicht nur  
wichtige Fahrerfahrung,  
wir binden sie auch an  
den Schifffahrtsstandort  
Deutschland.**

**Hermann Ebel,**  
Chef der Hansa Treuhand

### **Hermann Ebel**

Hermann Ebel leitet die Geschäfte der 1983 von ihm mit gegründeten Hansa Treuhand und der Hansa Shipping, die seit 1994 für den Bereich Reederei innerhalb der Hansa Treuhand-Schifffahrtsgruppe zuständig ist. Die Reederei managt gut 50 Schiffe. Ebel ist stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland.



→ Schifffahrt. Davon profitiert der gesamte Standort und nicht nur die Reedereien.

**HORCH:** Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist in der gesamten Logistikbranche ein großes Thema geworden. Die hohe Belastung und Verantwortung an Bord sowie die technischen Anforderungen sind enorm. Selbst wenn Sie auf einem Schiff um 17 Uhr Feierabend haben, sind Sie eben in Ihrer Kajüte und nicht zu Hause. Deshalb müssen wir die Berufe möglichst attraktiv gestalten – und dafür ist der Ausbildungsplatz ein wichtiger Faktor. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland ist ein Beleg für den großen Erfolg des Maritimen Bündnisses aus Politik, Arbeitgebern und Gewerkschaften. Alle haben verstanden: Wir müssen an einem Strang ziehen, um Arbeitsplätze und wichtiges Know-how am Standort Deutschland zu erhalten. Das gilt in der Krise mehr denn je.

**DS:** Ist das denn genug in der Gesellschaft verankert?

**HORCH:** Jenseits der harten Fakten hat die Schifffahrt ein Imageproblem. Manche sagen, die Schifffahrt habe in den Boom-

jahren bis 2008 eine Blase verursacht. Und jetzt müsse die Branche selbst damit fertigwerden. Ich meine: Das muss man differenzierter sehen. Auch die Gesellschaft trägt einen Teil der Verantwortung. Sie nutzt die Dienstleistung der Schifffahrt und fragt nach kostengünstigem Transportraum. Die Politik ist hier gefordert, die Leistungen der Seeschifffahrt herausstellen.

**EBEL:** Schifffahrt ist eine nationale Aufgabe, Hamburg ist ein gesamtdeutscher Hafen. Im politischen Berlin, überhaupt südlich von Hannover, müssen wir als Reeder noch mehr Aufklärungsarbeit leisten, um deutlich zu machen, wie groß die Bedeutung der Seeschifffahrt für die Gesamtwirtschaft ist. Ohne Schifffahrt wären die Regale in Deutschlands Geschäften leer.

**HORCH:** Der Maritime Koordinator der Bundesregierung ist dafür eine ganz wichtige Institution und muss mit weiter gehenden Kompetenzen ausgestattet werden. Das ganze Verständnis in Deutschland für Häfen und Hinterlandanbindung und die weltweiten Warenströme der Logistikbranche ist in den vergangenen Jahren erheblich gewachsen – auch bei meinen Kolle-

gen in den südlicheren Bundesländern.

**EBEL:** Ganz klar: Auch die deutsche Automobilindustrie wäre ohne Schifffahrt nicht so erfolgreich. Schließlich laufen weit über 90 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches über See – einschließlich des gesamten Automobil-Im- und Exports.

**DS:** Welche Rolle spielen die Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz für die Schifffahrtsbranche in Deutschland?

**EBEL:** Die Seeschifffahrt hat von allen Verkehrsträgern bereits heute die beste CO<sub>2</sub>-Bilanz und wird ihre Energieeffizienz weiter verbessern. Zusätzlich kommen in den nächsten Jahren neue, umfassende Umwelanforderungen auf die Branche zu, wie etwa der Einbau von Ballastwasser-Reinigungsanlagen, Katalysatoren und LNG- bzw. Dual-Fuel-Motoren. Sie lösen vor allem bei der Bestandsflotte einen massiven Investitionsbedarf aus.

**HORCH:** Die Schifffahrt hat noch weiteres Potenzial hinsichtlich Umweltschutz und Energieeffizienz – nicht zuletzt, um die gestiegenen Anforderungen von Kunden und Endverbrauchern an eine nachhal- →

## Ein Jahr Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Die gemeinnützige „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ mit Sitz in Hamburg unterstützt finanziell die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern, die auf in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Schiffen beschäftigt sind.

In deutschen Seeschiffsregistern eingetragene Schiffe können die Genehmigung erhalten, befristet eine andere als die deutsche Flagge zu führen, soweit die durch die Ausflaggung bewirkten Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich kann entweder durch die Ausbildung von Schiffsmechanikern oder Offiziersassistenten auf dem jeweiligen ausgeflaggten Schiff oder durch die Zahlung eines Ablösebetrages an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland erfolgen.

Zur Umsetzung des gesetzlich vorgegebenen Stiftungszweckes und zur Ermittlung und Erhebung der Ablösebeträge hat der

Verband Deutscher Reeder die Stiftung gegründet. Der Sozialpartner ver.di hat sich als Zustifter beteiligt. Seit Anfang 2013 werden Ablösebeträge an die Stiftung entrichtet, seit Juni 2013 gewährt die Stiftung auf Antrag Mit-

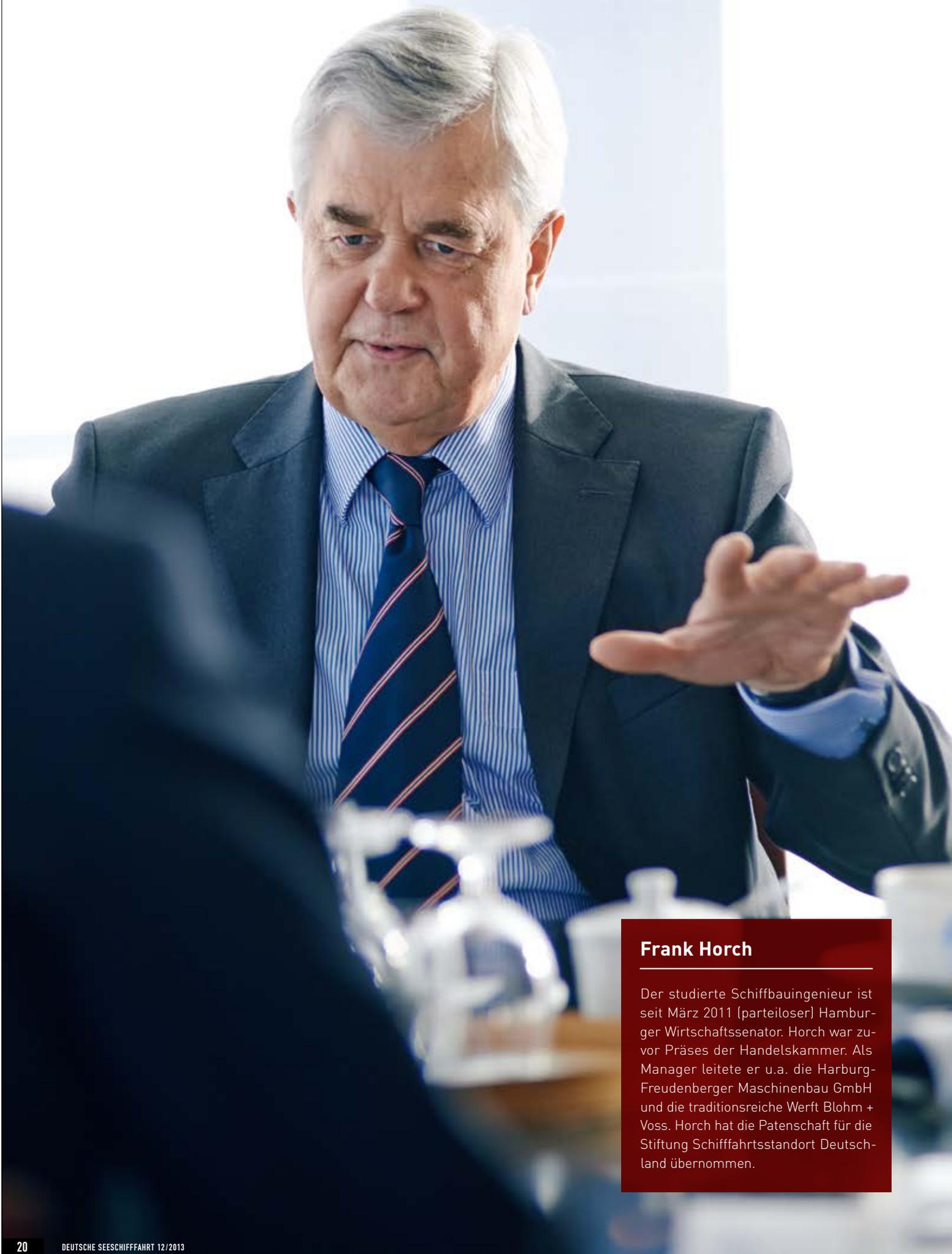
tel zur finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung von nautisch-technischem Seepersonal auf Schiffen unter deutscher Flagge und anderen EU-Flaggen.

[www.stiftung-schifffahrtsstandort.de](http://www.stiftung-schifffahrtsstandort.de)



**SORGE:** Für den erfahrenen Reeder steht die deutsche Schifffahrt auch in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen.





### Frank Horch

Der studierte Schiffbauingenieur ist seit März 2011 (parteiloser) Hamburger Wirtschaftssenator. Horch war zuvor Präses der Handelskammer. Als Manager leitete er u.a. die Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH und die traditionsreiche Werft Blohm + Voss. Horch hat die Patenschaft für die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland übernommen.

## Wir brauchen tragbare Konzepte für die Schifffahrt. Dank der Innovationskraft und der Kompetenz der beteiligten Akteure wird dies gelingen.

Frank Horch, Hamburger Wirtschaftssenator

tige Logistik zu erfüllen. Wir verfügen am Standort Deutschland über das Know-how, diese Herausforderungen zu meistern und uns über Innovationen zu differenzieren. Insofern eröffnen strengere Umweltvorschriften, die im ersten Moment gewiss eine Belastung sind, zugleich große Chancen.

### **DS: Wie sollen die Reeder innovative Prozesse befördern, wenn es an der Finanzierung hapert?**

**HORCH:** Die Vermarktungsfähigkeit von energieeffizienten Schiffen, die die zunehmenden Umweltauflagen erfüllen, ist deutlich besser. Es liegt somit im Interesse einer Bank, solche Schiffsprojekte zu begleiten, die ökologisch und wirtschaftlich nachhaltig sind. Nur mit ihrem Engagement im Bereich „Green Shipping“, begleitet von einem wirksamen Förderkonzept der Bundesregierung, wird die Schifffahrt in Deutschland bei der Umsetzung neuer Umweltstandards Vorreiter bleiben. Davon profitierte nicht nur Norddeutschland, sondern die Zulieferindustrie in ganz Deutschland. Ob Schiffsmotoren aus Bayern, Propeller aus Mecklenburg-Vorpommern oder Ruderanlagen aus Rheinland-Pfalz: In Sachen maritimes Know-how sind wir nicht nur in Norddeutschland stark. Wenn wir diese Position behalten wollen, müssen wir technologische Innovationen weiter unterstützen.

### **DS: Wichtige Finanzinstitute ziehen sich zunehmend aus ihrem maritimen Engagement zurück. Schwächt dies den Schifffahrtsstandort Deutschland?**

**EBEL:** Nur weil die Flotte kleiner geworden ist und deutsche Banken im Markt nicht mehr so präsent sind, heißt es nicht, dass das maritime Cluster in Deutschland zerfällt. Der Hamburger Hafen wird nicht von der Landkarte verschwinden, die deutsche Schifffahrt auch nicht. Das Know-how, das der Standort über Jahrzehnte aufgebaut hat, lässt sich nicht per Mausklick transferieren. In Deutschland müssen wir schneller und besser sein als anderswo, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Ingenieurwissen und maritime Erfahrung sind der Schlüssel dazu.

**HORCH:** Infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise sind traditionelle Wege der Finanzierung der deutschen Seeschifffahrt schwieriger geworden oder stehen derzeit nicht zur Verfügung. Wir brauchen tragbare – auf die sich ändernden Anforderungen abgestimmte – Konzepte für die Branche. Vor dem Hintergrund der Innovationskraft und der Kompetenz der beteiligten Akteure bin ich zuversichtlich, dass das gelingen wird. Erste Ansätze sehen wir. Diesen Weg gilt es weiter zu verfolgen.

Eine unserer großen Stärken liegt im Zusammenspiel von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Dieses Dreieck bildet den Schifffahrtsstandort Deutschland und sorgt dafür, dass neue Ideen entstehen – durch Menschen, die etwas von ihrem Fach verstehen. Meiner Ansicht nach ist eine Ausbildung im maritimen Bereich weiterhin attraktiv und bietet hervorragende Karrierechancen. Ausbildungsförderung, wie sie die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland voranbringt, leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. ...



**POSITION:**  
Die neuen  
Regelungen zur  
Ausflaggung  
helfen dabei,  
die Ausbildung  
der Seeleute zu  
sichern.

# Ein dichtes Netz

Die neue Verkehrsinfrastrukturpolitik der EU stärkt auch die Häfen und ihre Anbindung ans Hinterland.

Die Kosten für das sogenannte „Kernnetz“ belaufen sich bis 2020 auf rund 250 Milliarden Euro.

Die EU-Kommission hat die EU-Infrastrukturpolitik so stark überarbeitet wie seit ihren Anfängen in den 1980er-Jahren nicht. Die in diesem Zusammenhang veröffentlichten neuen Karten zeigen die neun wichtigsten Korridore, die das Rückgrat des Verkehrs im europäischen Binnenmarkt bilden und die Ost-West-Verbindungen tief greifend verändern sollen. Ziel ist es, das derzeitige Mosaik aus Straßen, Schienenwegen, Flughäfen und Wasserstraßen in Europa zu einem einheitlichen transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) umzugestalten.

Der für Verkehr zuständige Vizepräsident der Kommission, Siim Kallas, erklärte dazu: „Der Verkehr ist ein entscheidender Faktor für die europäische Wirtschaft – ohne gute Verkehrsverbindungen wird Europa nicht wachsen und gedeihen. Mit der neuen EU-Infrastrukturpolitik wird ein leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz geschaffen, wodurch Wachstum und Beschäftigung gefördert werden. Das Kernnetz wird Ost und West verbinden und den Flickenteppich im Verkehrsbereich durch ein echtes europäisches Netz ersetzen.“

Das Kernverkehrsnetz sieht neun Hauptkorridore vor: zwei Nord-Süd-Korridore, drei in Ost-West-Richtung und vier diagonal verlaufende Korridore. In diesem Kernnetz sollen Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenz-

überschreitende Verkehr flüssiger gestaltet werden, was Reisenden und Unternehmen in der ganzen EU zugutekommen soll. Zudem geht es darum, die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu verbessern und die EU-Klimaziele zu unterstützen. Voraussetzung für die Finanzierung ist der Abschluss der Verhandlungen über den mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2014 bis 2020. Das EU-Parlament hat bereits grünes Licht gegeben.

## Verdreifachung der Finanzmittel

„Die Karte zeigt deutlich: Die Schifffahrt übernimmt insbesondere in Nord- und Ostsee und dem Mittelmeerraum einen wesentlichen Teil der Transportleistung von den Endpunkten der landbasierten Verkehrsnetze. Ihr kommt damit eine Schlüsselrolle zu, damit das TEN-T Programm im europäischen Maßstab funktionieren kann“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder. Erstaunlich sei allerdings die Einbeziehung der festen Fehmarnbelt-Querung – und das, bevor die Bürgerbeteiligung auf deutscher Seite überhaupt abgeschlossen ist (s. S. 32).

Die im EU-Haushalt bis 2020 für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellten Finanzmittel werden auf 26 Mrd. Euro verdreifacht. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Kohäsionsländern.

- Baltikum – Adria
- Nordsee – Baltikum
- Mittelmeer
- Orient – östliches Mittelmeer
- Skandinavien – Mittelmeer
- Rhein – Alpen
- Atlantik
- Nordsee – Mittelmeer
- Rhein – Donau



## TEN-V: Das transeuropäische Verkehrsnetz

Das neue Kernnetz bindet 94 wichtige europäische Häfen an das Schienen- und Straßenverkehrsnetz an, verbindet 38 Großflughäfen per Bahn mit Ballungsgebieten, umfasst 15.000 km für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegte Bahnstrecken, verwirklicht 35 grenzübergreifende Projekte,

mit denen Engpässe abgebaut werden. Das Kernnetz soll die wirtschaftliche Lebensader des Binnenmarkts bilden und die ungehinderte Bewegung von Personen und Gütern in der gesamten EU ermöglichen. Die Karte zeigt das Kernnetz des TEN-V sowie die neun Hauptkorridore.





**INITIATIVE:**  
**EU-Verkehrskommissar**  
**Siim Kallas plant**  
**gewaltige**  
**Investitionen.**



Fotos: Acaro, TENtec, EU/Shimera/Jemifer, Jacquemart, Jürgen, Onlystuck

Schwerpunkt der EU-Finanzierung wird das Kernverkehrsnetz sein, wo sich laut EU-Kommission der größte Mehrwert für die Union erzielen lässt. Ergänzt wird das neue Kernverkehrsnetz durch ein umfassendes Zubringernetz. Es soll die EU komplett abdecken und die Anbindung aller Regionen sicherstellen. Bis 2050 soll schrittweise erreicht werden, dass die meisten Bürger und Unternehmen nicht weiter als 30 Minuten von diesem Zubringernetz entfernt sind. Das Geld aus dem EU-Etat dient der Anschubfinanzierung. Es soll weitere Investitionen der Mitgliedstaaten anstoßen. Die Kosten der ersten Finanzierungsphase des Kernnetzes bis 2020 werden auf 250 Mrd. Euro geschätzt. Es soll bis 2030 fertig sein.

**Reeder für Hafeninvestitionen**

„Die neuen TEN-V-Leitlinien erkennen die Schlüsselrolle an, die die EU-Seehäfen in der europäischen, aber auch weltweiten Logistikkette als Tor zum Binnenmarkt spielen“, sagte der Generalsekretär des europäischen Reederverbands ECSA, Patrick Verhoeven. Die Einbeziehung aller wichtigen europäischen Seehäfen gewährleiste ein Funktionieren des europäischen intermodalen Verkehrsnetzes in den kommenden Jahren. Ziel bleibe ein umfassendes intermodales Verkehrsnetz in Europa. ■■



No. 4703] LONDON, FRIDAY

LONDON: Printed by W. PHILIPPS

# Online Only

„Lloyd's List“ stellt kurz vor dem 280. Geburtstag die Printausgabe ein.

Eine der ältesten Zeitungen der Welt gibt es dann nur noch digital.

Nach 279 Jahren und rund 61.000 Ausgaben wird „Lloyd's List“ als eine der ältesten Zeitungen der Welt künftig nur noch digital erscheinen. Die Ausgaben ab dem 20. Dezember werden die Leser also nur noch auf der Webseite und als App konsumieren können.

Die Neuorientierung der 1734 zunächst als wöchentliche Publikation erschienenen Tageszeitung werde als weiterer Meilenstein des digitalen Wandels gesehen und richte sich nach den Bedürfnissen der Leser, verkündet der Verlag. Mitarbeiter sollen von der Umstrukturierung nicht betroffen sein. „Lloyd's List“ startete im 18. Jahrhundert als Zeitung mit den wich-

tigsten Neuigkeiten, Analysen und Daten für die globale Marineindustrie. Damals wurden die News unter der Führung von Edward Lloyd an die Wand eines Coffee Shops geheftet.

Die Entscheidung, ein rein digitales Produkt zu werden, entspreche der Zeitung zufolge den Bedürfnissen der Nutzer: 97 Prozent der Leser hätten angegeben, die Business-Informationen vorrangig online zu lesen. Lediglich 2 Prozent konsumierten ausschließlich die Printversion.

## Marktplatz der Neuigkeiten

„Dieser Meilenstein zeigt unseren Willen, uns stetig neu zu erfinden und Inhalte zu

produzieren, die sich den Bedürfnissen unserer Nutzer anpassen“, so Herausgeber Richard Meade. Es sei zudem an der Zeit, mehr in die Technologie zu investieren, gleichzeitig aber an der rund 300-jährigen Tradition von authentischem, glaubwürdigem Journalismus und professionellen Analysen festzuhalten.

Wohl bereits Anfang 1692 hatte Edward Lloyd damit begonnen, einen wöchentlichen Newsletter mit Schiffsmeldungen zu publizieren. Neben den Informationen von Schifffahrtsagenten waren auch die Neuigkeiten von Versicherungsagenten, die sich in Lloyd's Lokal regelmäßig zu Informationsaustausch und Geschäftsverhandlungen trafen, für die Marktteilnehmer von Interesse.

Bis heute deckt „The List“, wie die Zeitung in der Branche heißt, neben Schifffahrts-News auch die Bereiche Schiffsversicherungen, Offshore-Energie, Logistik,

**SERVICE:** Die Leser erhalten die Infos künftig nur noch am PC oder auf ihren mobilen Endgeräten.



Fotos: Apple



**NACHRICHTENBÖRSE:** Angefangen hat alles in Lloyd's Coffee House in Londons City.

Welthandel und Recht (insbesondere Handelsrecht) ab. „Lloyd's List“ ist einem Journalismus verpflichtet, der mit höchster Integrität, Fairness gegenüber allen Quellen und dem unermüdlichen Streben nach

wahrheitgemäßen Informationen allen Playern der Schifffahrtsbranche eine starke Basis für ihre Entscheidungsfindung liefert“, formuliert die Redaktion ihren hohen Anspruch.

Nach mehreren Eigentümerwechseln, darunter einem Management-Buy-out 1995, gehört die Zeitung zum Medienunternehmen Informa, das „Lloyd's List“ nach wie vor vom Traditionsstandort in Londons Mortimer Street aus publiziert. Veränderungen gab es viele: Seit 2002 sind Schiffe bei „Lloyd's“ nicht mehr weiblich, sondern sächlich. Nach einem Relaunch 2009 erschien die Zeitung im modernen „Berliner Format“ – und nun bald gar nicht mehr auf Papier.

**TRADITION:** Die Zeitung versammelt alle wichtigen News aus Schifffahrt und Transportbranche.

ANZEIGE

# Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

## Hamburgs Hafen gewinnt Marktanteile

Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen ist im dritten Quartal 2013 deutlich gestiegen. Mit einem Plus von 11,1 Prozent verzeichnete der Gesamtumschlag erstmals seit Ausbruch der Finanz- und Wirtschaftskrise vor fünf Jahren wieder ein zweistelliges Wachstum.

Vor allem der Umschlag des Universalhafens hat sich in allen Segmenten erholt. So trugen der Stückgutumschlag mit einem Plus von 8,1 und der Massengutumschlag mit einem Plus von 18,9 Prozent maßgeblich zum neuen Höhenflug bei.

Von Juli bis September legte etwa die Verladung von Sauggut (Getreide) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um fast 40 Prozent zu „Alle drei Massengutsegmente liefern für die ersten neun Monate positive Umschlagzahlen“, sagte Axel Mattern, Vorstand Hamburg Hafen Marketing. Auch beim Containerumschlag ist die Trendwende offenbar geschafft. Zwar liegt er mit einem Umschlag von sieben Mio. TEU von Januar bis

September noch immer 500.000 TEU unter den Vergleichszahlen aus dem Vorkrisenjahr 2008. Dennoch konnte Mattern einen Rekord vermelden: „Der Hamburger Hafen hat in den ersten neun Monaten 2013 erstmals in seiner Geschichte drei Mio. vollgeladene Container für den Export umgeschlagen.“

Im Vergleich zu den anderen Häfen in der Nordrange ist die Entwicklung insgesamt erfreulich: Mit Ausnahme des recht kleinen

Hafens Le Havre konnte nur Hamburg beim Containerumschlag zulegen. Die Konkurrenzhäfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge verzeichneten in den ersten neun

Monaten einen Rückgang beim Containerumschlag zwischen 0,6 und 1,7 Prozent. In Bremerhaven gingen sogar 6,5 Prozent weniger Stahlboxen über die Kaikanten. Mit einem Plus von 3,6 Prozent sticht Hamburg hier heraus und festigt seinen Rang als zweitgrößter Hafen in der Nordrange hinter Rotterdam. [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)



ALTENWERDER: Hamburg erwartet für 2013 insgesamt 9,3 Mio. TEU (+4 %).

Foto:HHLA

## Routenspezifische Stauung



Foto: DNV GL

Nicht auf jeder Route müssen Ladung und Laschung schwerem Seegang standhalten. Neue Regeln für Deckscotainer bieten mehr Flexibilität bei gleich hoher Sicherheit.

Die neuen Regeln wurden jetzt unter dem GL-Klassenzusatz „Route Specific Container Stowage“ (RSCS) bei der Verleihung der Containerisation International 2013 Awards in London als technologische Innovation des Jahres ausgezeichnet. Mit RSCS können Schiffsbetreiber künftig flexibler schwerere Container in höheren Positionen an Deck verstauen. [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)



Foto: Niedersachsen Ports

**PARTNER:** Prof. Dr. Axel Hahn (OFFIS), Lena Kohlmoorgen (Maritimes Cluster Norddeutschland), Uwe Jensen (ValuePacer), Werner Repenning (Niedersachsen Ports) – (v.l.n.r.).

## LNG mit Potenzial

Niedersachsen Ports hat gemeinsam mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland die Potenziale für eine Nutzung von LNG in den Häfen untersuchen lassen.

Ergebnis: Insbesondere in den Standorten Emden in Verbindung mit Norddeich sowie Cuxhaven in Verbindung mit Stade ist Potenzial für die Einführung von LNG in Niedersachsens Häfen vorhanden. „Es wird deutlich, dass eine LNG-Infrastruktur wirtschaftlich besonders dann sinnvoll ist, wenn die Nutzung durch Schifffahrt und durch Transport- und Energiewirtschaft gegeben ist“, erklärt Uwe Jensen, einer der Autoren der Studie.

[www.nports.de](http://www.nports.de)

## L. A. mit Anreizsystem für Reeder

**Wegen unzureichender Zahlen zahlt der US-Hafen Los Angeles bis zu 15 Dollar pro zusätzliche Container.**

Damit will Los Angeles seine Position als wichtigster Hafen an der US-Westküste festigen. Geplant ist, dass Reedereien, die 2014 mehr Container als in diesem Jahr über L.A. umschlagen, für jeden Standardcontainer (TEU) fünf Dollar erhalten. Schifffahrtsunternehmen, die ihr Umschlagvolumen um mehr als 100.000 TEU steigern, bekommen sogar 15 Dollar für jeden zusätzlichen Container gutgeschrieben. Das Geld soll Anfang 2015 ausgezahlt werden.

Mit dieser Maßnahme und umfangreichen Investitionen reagiert Los Angeles auf den Konkurrenzkampf mit Long Beach, das zunehmend an Boden gewinnt. Im ersten Dreivierteljahr 2013 hatte Long Beach ein Plus von 13,7 Prozent auf 5 Mio. TEU erzielt, während Los Angeles im gleichen Zeitraum 5,5 Prozent verlor – mit 5,85 Mio. TEU aber noch in Führung lag.

[www.portoflosangeles.org](http://www.portoflosangeles.org)



**LOCKANGEBOT:  
Prämie für zusätzlich  
über Los Angeles  
abgewickelte Container.**

Foto: Port of Los Angeles



**SERVICE: Der Hafen ist auch für  
18.000-TEU-Schiffe geeignet.**

Foto: London Gateway

## Günstiger nach London

**Der neue Tiefwasserhafen London Gateway ist offiziell eröffnet worden.**

Der Hafen, der die neuesten und größten Containerschiffe abfertigen kann, liegt an der Themse – näher an den großen Ballungszentren London, Birmingham und Manchester als andere

Häfen. Dadurch verringern sich Transportwege und -kosten. Bisher ist erst ein Liegeplatz in Betrieb.

Nach Fertigstellung sollen insgesamt sechs Liegeplätze mit 24 Containerbrücken jährlich rund 3,5 Mio. TEU umschlagen.

[www.londongateway.com](http://www.londongateway.com)

## Sicherheit für die Lieferkette

**ECSIT-Projekt: Neue Inspektionstechnologien zur Erhöhung der Containersicherheit.**

Bei der Abschlussveranstaltung in Bremerhavens Seehafenterminal wurden neue Inspektionsprozesse und -technologien für Container zur Erhöhung der Sicherheit im Seehafenterminal vorgestellt. Gastgeber war Terminalbetreiber Eurogate, der ebenfalls an dem Projekt beteiligt war.

[www.bremerhaven.de](http://www.bremerhaven.de)

ANZEIGE

# Ballett der Giganten

Hunderte alte Bohrinseln in der Nordsee müssen entsorgt werden. Die „Pieter Schelte“ soll es wuppen.

Das riesige Arbeitsschiff hat den ersten Auftrag – ein knappes Jahr bevor es fertiggestellt ist. Von Constanze Sanders

**B**rent Delta“ macht den Anfang: Bis 2011 hat die Shell-Plattform im Schlechtwettergebiet zwischen Schottland und Norwegen Öl und Gas aus der Nordsee gepumpt. Jetzt hat sie ausgedient. Die Reserven des „Brent“-Feldes sind nahezu erschöpft. Der finale Akt: Die 140 Meter unter dem Wasserspiegel verankerte Förderinsel muss aus dem Meer geholt werden. Zuvor müssen Kabel, Küchen, Unterkünfte, Helikopterdeck und Masten, Tausende Tonnen rostigen Stahls, zersägt, entleert und giftige Rückstände beseitigt werden – eine Herkulesaufgabe auf See.

Der Schwerlast-Katamaran „Pieter Schelte“ wird dafür sorgen, die gefährliche

Arbeit an Land zu verlegen. In nur zwei Arbeitsgängen soll er die riesigen Konstruktionen heben und zu einer Abwrackwerft bringen. Was bisher als riskant oder schier unmöglich galt, wird schon bald zur Routine. Auf „Brent Delta“ folgen „Bravo“ und „Charlie“, die noch bis 2014 und 2015 Öl pumpen können. Im August vergab der Shell-Konzern den Milliardenauftrag an Allseas, den Reeder des Schiffes. 2015 soll es losgehen.

## Gewaltige Traglasten

Die Schweizer Offshore-Gruppe mit Sitz in Châtel-Saint-Denis lässt das stärkste Arbeitsschiff der Welt derzeit in Südkorea

bauen. Der Koloss übertrifft den bisher mächtigsten Gewichtheber „Thialf“ bei Weitem, einen Schwerlast-Schwimmkran mit 14.200 Tonnen Tragkraft. Das Schiff der Superlative soll den Abbau riesiger Förderplattformen mit fast spielerischer Eleganz bewältigen – so wirkt es zumindest auf den Computersimulationen, die einen Einblick in die Choreografie bieten.

Laut Planung kann die „Pieter Schelte“ mit ihren Spezialkränen bis zu 48.000 Tonnen – das entspricht mehr als 80 voll beladenen Super-Airbus A380 – am Stück hochwuchten und dann mit einem Hub auf ihr Deck hieven. Auch bis zu 25.000 Tonnen schwere Stahlpfeiler kann sie vom



3-D-DARSTELLUNG: Der Allseas-Goliath wird auch mit schwersten Lasten fertig.

Illustration: Allseas

Grund hoch- und dann an Bord heben. Beladen mit Deckshaus und Tragwerk, soll sie sich nach nur zwei Arbeitsgängen auf den Weg zum Werfthafen machen.

### Aussichtsreiches Geschäftsfeld

Stilllegung und Abbau der „Brent“-Plattformen bilden den Auftakt für ein riesiges Zukunftsgeschäft. „6.500 Öl- und Gasförderplattformen werden bis 2025 weltweit überflüssig,“ sagt David Booth von der Technischen Universität Sydney. „Abtransport und Entsorgung werden die Industrie Milliarden kosten.“ Die größten Turmplattformen messen von der Spitze bis zur Sohle über 300 Meter, so viel wie der Eiffelturm, sind aber doppelt so schwer.

Allein in der britischen und norwegischen Nordsee stehen rund 600 alte, fest verankerte Stahltürme auf Beton- oder Stahlfundamenten, mehr als 100 davon wiegen bis zu 20.000 Tonnen. Diese Giganten werden bald zum letzten Tanz gebeten, von einem Riesenschiff, das sie umkreist, packt, hebt und schultert – in einem Ballett, wie es die Welt noch nie gesehen hat.



Foto: Allseas

**KATAMARAN:** Seit Ende Juli sind die beiden Rümpfe auf der Werft fest verbunden.

Die Grundlage für diese Aufführung lieferte der historische Protest gegen die Versenkung der „Brent Spar“-Ölverladeplattform. Der verrostete Rohöl-Speichertank musste schließlich umweltgerecht entsorgt werden. Seither gelten scharfe Auflagen für die Stilllegung der Offshore-Energiefabriken. Die damalige Praxis, Anlagen oder Teile davon als künstliche Riffe in den Meeresboden zu graben, ist seit 1997 durch ein internationales Übereinkommen (OSPAR-Konvention) zum Schutz des Nordostatlantiks verboten. Ausnahmen gibt es nur für die Fundamente aus Beton und, über 10.000 Tonnen, auch für solche aus Stahl – falls deren Ber-

gung zu gefährlich würde. Die Betonfüße von „Brent Delta“, „Charlie“ und „Bravo“ bleiben also im Nordseeboden.

### Dynamische Positionierung

Doch wie soll ein solches Monstertheater in rauer See gelingen, ohne dass die enormen Lasten die „Pieter Schelte“ zum Kippen oder gar Kentern bringen? Aus Stabilitätsgründen ist das Schiff als Katamaran konzipiert. Entsprechend verfügt es über zwei gigantische Rümpfe, die jeweils mit 382 Metern Länge die größten Passagierschiffe der Welt deutlich übertreffen. Diese Supertankerrümpfe werden mit Ballastwasser gefüllt, um Wellenbewegungen zu dämpfen und die schweren Lasten präziser packen zu können. Die beiden Rumpfteile sind durch ein Deck verbunden mit Aufbauten für bis zu 500 Mann Besatzung, die alle Entsorgungsarbeiten vor dem Abbruch erledigen kann.

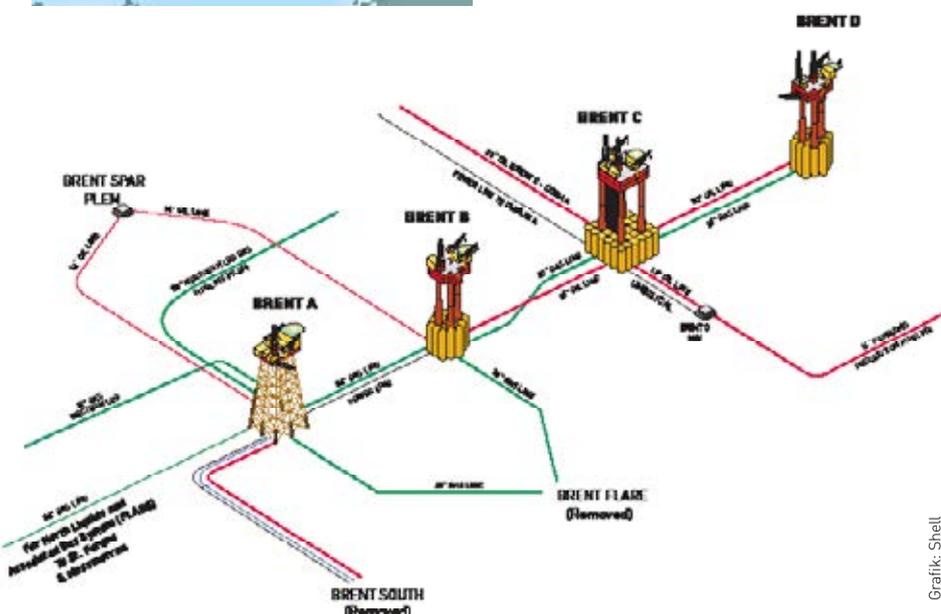
Dann nimmt der Katamaran die Bohrplattform in die Zange. Hierbei schiebt er seine beiden Rümpfe wie Kufen links und rechts am Stützwerk der alten Ölförderanlage entlang. Hat die 124 Meter breite „Pieter Schelte“ die gewünschte Position erreicht, fährt sie beidseits jeweils vier mächtige Greifarme unter das Bohrturmdeck. Diese acht Arme machen mit Enterklammern an den Stützrohren des Bohrturms fest. Da die „Pieter Schelte“ trotz aufwendiger dynamischer Positionierung im Wellengang schwankt, müssen Scharniere die Bewegungen ausgleichen. Dadurch liegen ihre Klammern ruhig an den Bohrturmpfeilern.

Zu diesem Zeitpunkt ist die Plattform schon von ihren Stützbeinen gesägt worden. Schließlich wird Ballastwasser aus den Schiffsrümpfen gepumpt. Das erzeugt Auftrieb nach dem Archimedes-Prinzip, und die „Pieter Schelte“ hebt →

Grafik: Shell



**AUFTRAG:** Die Grafik zeigt die erste große Herausforderung für die „Pieter Schelte“: die Bohrtensilien des „Brent“-Ölfelds, die ausgedient haben.



**HUCKEPACK:** Mit Plattform und Stützpfeilern auf dem Weg zur Abwrackwerft.



Illustration: Allseas

→ zunehmend die Plattform an. Wenn sie etwa 85 Prozent des Bohrturmgewichts gestemmt hat, das bis zu 30.000 Tonnen betragen kann, kommt es zum finalen Hub: Mit einem Ruck lupfen die Horizontalkräne das riesige Decksmodul hoch. Der Stahlkoloss schwebt, Rost und Wasser speiend, über seinen Stützbeinen und wird vom Katamaran getragen. Er deponiert dann die Plattform auf seinem Deck. Anschließend fährt er zurück und wendet, um die verbliebenen Stützpfeiler zu bergen.

### Schwierige Bedingungen

Diese Beinarbeit übernehmen zwei gewaltige Portalkräne am Heck: Der Katamaran nähert sich den aus dem Wasser ragenden Pfeilerstümpfen im Rückwärtsgang. Dann lässt er über seine Kräne Stahlseile hinab, die an der Stützkonstruktion befestigt werden. Mit einem Hub trennt das Schiff die bis zu 25.000 Tonnen schweren Stützen vom Fundament, das Taucher zuvor mit Diamantsägen abgeschnitten haben. Der Plattformträger wird zum Abtransport aufs Achterschiff gepackt. Nach der Bergung aller Pfeiler bringt der Hightech-Katamaran alles zur Abwrackwerft an Land. Dabei erreicht er bis zu 14 Knoten.

Noch gelingt all das nur am Rechner. Ab Ende 2014, rechtzeitig zum einsetzenden Verschrottungs-Boom, soll die „Pieter Schelte“ in die Nordsee fahren. Ihr Schwerlast-Hub gilt als Zauberformel im Entsorgungsgeschäft, mit einer Tagescharter bis zu einer Million Dollar. Mehr als ein Drittel aller Abbruchkosten fließen in die Demontage von Decksmodul und Stützwerk auf See. Wer Riesenstücke günstig abbauen und an Land schaffen kann, der gewinnt. „Die Ölfirmen sind sich absolut im Klaren über die Vorteile von Single-Lifting“, sagt der niederländische Konzernchef Edward Heerema. „Je schwieriger die Bedingungen, desto besser für uns.“

Offshore-Pipelines sind sein eigentliches Geschäft. Fast 20.000 Kilometer verlegte er bisher weltweit mit seinen fünf

Schiffen. Das derzeit größte, die Solitaire, installierte Hunderte Kilometer Ostsee-Pipeline zwischen Russland und Deutschland.

### Doppelte Begabung

Die „Pieter Schelte“ wird beides können, Pipelines in große Tiefen legen und Plattformen aus rauer See holen. Die nach oben offene Skala der Baukosten von inzwischen 1,7 Mrd. Euro schreckt Allseas nicht. Den Betrag stemmt die Firma alleine und verlässt sich auf ein ausgeklügeltes Schiffsdesign. „Shell hat unser Schiff mehr als zweieinhalb Jahre lang geprüft“, sagt Heerema. Und hofft, dass Shell die „Pieter Schelte“ auch für „Alpha“ chartert, die vierte Plattform auf dem erschöpften „Brent“-Bohrfeld in tiefer Nordsee. ■

## Made in Germany: Was deutsche Zulieferer beisteuern

Die „Pieter Schelte“ füllt auf der Okpo-Werft des südkoreanischen Schiffbauers DMSE das 124 Meter breite Dock bis auf wenige Zentimeter.

Tonnen von Material lagern an Deck, teils unwirklich große Profile und Hebel, um den Zwei-Rumpf-Koloss mit modernster Technik für seine gewichtigen Aufgaben stark zu machen. Steuerungspanel, Hydraulik, Motoren: Hunderte Firmen weltweit liefern Tausende Systemelemente für das Schiff, dessen Hebetechnik bislang einzigartig ist. Viele kommen aus Deutschland:

■ **MAN Diesel & Turbo**, Augsburg brachte Schiffsmotoren mit 95 MW nach Korea:

Acht 20V 32/44 Gensets und ein 9L 32/44 Genset, Leistung 560 kW je Zylinder, sorgen für den Schiffsantrieb und die gesamte Arbeitstechnik an Deck sowie die Küchen, Kammern und Kommunikation der rund 500 Crewmitglieder. „Wir stehen seit 2007 mit Allseas in Kontakt und streben eine Zusammenarbeit über das gesamte Produktleben an“, sagt MAN-Sprecherin Christine Karl.

- **Thyssen Krupp Mannex**, Essen, fertigte rund 36.000 Tonnen 10 bis 210 mm starken hochfesten Stahl für die gigantischen Hebesysteme an Deck.
- Das Engineering für die komplexe Tech-

nik des Topside Lifting System (TLS) mit 48.000 Tonnen Tragkraft leistet **Bosch-Rexroth** aus Lohr. „Bislang gibt es kein vergleichbares System“, sagt Projektleiter Ron van den Oetelaar.

- **Allweiler** Schraubenpumpen aus Radolfzell sorgen für eine halbe Mio. Euro für den Durchfluss von Hydrauliköl.
- **Deerberg**, Oldenburg, baut Müllverbrennungsanlagen.
- **Aquasignal**, Bremen, ist spezialisiert auf Positions- und Signalsteuerung. Die Liste ist lang. „Rund 60 Unternehmen weltweit liefern direkt an uns“, sagt Allseas-Manager Jeroen Hagelstein.

ANZEIGE



# Zukunftsperspektiven für den Fehmarnbelt

Mehr als fünf Milliarden Euro soll die geplante Feste Querung über den Fehmarnbelt kosten – notwendige Hinterlandanbindungen nicht eingerechnet. In einem Beitrag für die „Deutsche Seeschifffahrt“ setzt sich Scandlines Deutschland-Chef Dr. Gernot Tesch kritisch mit dem Projekt auseinander.

Scandlines' Zukunftsstrategie für den Fehmarnbelt sieht eine schrittweise Umstellung der Flotte auf umweltfreundliche Technologien vor. Begonnen wird aktuell mit der Umrüstung aller vier Regelfähren auf Hybridantrieb (teilweiser Batteriebetrieb) und anschließender Installation von Abgaswäschern (Scrubber). Diese Maßnahme mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über 24 Mio. Euro wird die Umweltbilanz des Dienstes deutlich verbessern. Die EU fördert das Projekt als Pilotvorhaben im Rahmen der Trans-europäischen Verkehrsnetze.

Es ist aber davon auszugehen, dass weitere Umweltregulierungen künftig ganz neue, innovative Antriebskonzepte erfordern. Scandlines hat daher zusammen mit FutureShip (DNV GL) Pläne für eine völlig emissionsfreie Fährschiffgeneration entwickelt. Mithilfe überschüssiger Windenergie wird in Nachtzeiten Wasserstoff erzeugt,

der wiederum Brennstoffzellen an Bord der Fähren als Energieträger dient.

Begründet durch den hochinnovativen Charakter der Technik, ist eine komplette Umstellung des Fährdienstes aber mit einer entsprechenden Entwicklungszeit und erheblichen Investitionskosten verbunden. Scandlines geht von über 500 Mio. Euro für das Gesamtprojekt aus. Zum Vergleich: Allein für Voruntersuchungen und Entwurfsplanungen im Rahmen der Festen Fehmarnbeltquerung werden aktuellen Kostenschätzungen zufolge bis 2015 rund 500 Mio. Euro benötigt (EU-Fördermittel: 200 Mio. Euro).

## Notwendige Neubewertung

Das emissionsfreie Fährkonzept, das schon Ende des Jahrzehnts realisiert sein kann, wäre wirtschaftlich rentabel, wenn die Eröffnung der Festen Querung mindestens aufs Jahr 2030 verschoben würde. Es er-



Foto: Scandlines

**INVESTITION:** Schrittweise Umstellung der Flotte auf umweltfreundliche Technologien.

öffnet außerdem die Möglichkeit, das milliardenschwere Großprojekt einer notwendigen Neubewertung zu unterziehen und zugleich die Weiterentwicklung der Fehmarnbeltregion mit privatem statt knappem öffentlichem Kapital sicherzustellen.

Da die reale Verkehrsentwicklung erheblich von den zum Zeitpunkt der

**INNOVATION: Scandlines plant den Einsatz einer völlig emissionsfreien Fährschiffgeneration.**



**ANALYSE: Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer Scandlines Deutschland GmbH.**

Unterzeichnung des Staatsvertrages vorliegenden Annahmen abweicht, müssen aktualisierte Verkehrsprognosen zwingender Bestandteil der Neubewertung sein.

Eine entscheidende Rolle spielt der Pkw-Verkehr, der für annähernd 50 Prozent der zukünftigen Tunnelumsätze sorgen soll. Da das Wachstumspotenzial einer Festen Querung, neben dem Volumen auf der Strecke selbst, im Wesentlichen auf Verkehrsverlagerungen von Parallelverkeh-

ren beruht, ist der Fährkorridor zwischen Deutschland und Dänemark/Schweden (ohne Fehmarnbelt) besonders relevant. Hier wurden 2012 rund 650.000 Pkw transportiert (Prognoseziel 2015: 1,4 Mio. Pkws). Die prognostizierte Verlagerung von rund 500.000 Pkws stellt damit faktisch das gesamte Volumen aller parallelen Fährlinien ab Kiel, Lübeck und Rostock nach Dänemark und Schweden dar. Mit Eröffnung einer Festen Querung müssten diese Routen also entweder komplett eingestellt werden – oder der Tunnel wird seine Umsatzziele nicht erreichen können.

Auf dem Fehmarnbelt sind die Abweichungen zur Prognose nur deshalb geringer, weil Scandlines durch die Einführung eines Grenzhandelskonzeptes und erheblich vergünstigter Shopping-Tickets in der Lage war, neue Kundensegmente zu erschließen und Volumenverluste des rückläufigen Normalreiseverkehrs teilweise auszugleichen. Ohne diese künstlich geschaffenen Verkehre (Anteil am Gesamtverkehr: ca. 35 Prozent) wird das Prognoseziel für 2015 um 900.000 Pkws verfehlt; selbst bei Berücksichtigung aller transportierten Pkws fehlen noch 360.000.

Zudem weichen die Kosten erheblich von den ursprünglichen Annahmen bei Unterzeichnung des Staatsvertrags ab. Der Bundesrechnungshof rechnet mit 1,7 Mrd. statt 840 Mio. Euro allein für die Hinterlandanbindung in Deutschland. Die nach Belastungsrechnungen notwendig gewordene zweite Fehmarnsundquerung sowie die von der Landesregierung in Schleswig-Holstein geforderte neue Schienentrasse parallel zur Autobahn lassen diese Summe leicht auf 3 Mrd. Euro anwachsen. Auch die Kosten für die Querung selbst sind seit den letzten gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analysen stark gestiegen (5,5 statt 3,5 Mrd. Euro).

### Ordnungspolitischer Sündenfall

Das ohnehin geringe Nutzen-Kosten-Verhältnis (1,27:1), das überdies z.B. durch die Nichtberücksichtigung von Fahrerruhezeiten geschönt ist, sinkt damit weiter. Eine Neubewertung des Gesamtprojektes sollte aufgrund der erheblichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen und des umfangreichen Einsatzes öffentlicher Mittel eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Dabei sollte auch die Frage nach einer Finanzierung der Hinterlandinfrastrukturen ohne Verdrängung wichtigerer Projekte mit eindeutig positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis beantwortet werden. Im norddeutschen Raum existieren viele Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur – der Fehmarnbelt gehört mit Sicherheit nicht dazu!

Das Projekt ist wettbewerbsneutral zu gestalten. In seiner jetzigen Form stellt das Konzept Feste Fehmarnbeltquerung einen ordnungspolitischen Sündenfall und eine extreme Art staatlich geförderter Wettbewerbsverzerrung dar. Der Markteintritt des staatlichen Wettbewerbers wird erst durch vom Königreich Dänemark einseitig ausgegebene Staatsgarantien sowie mehrere 100 Mio. Euro eingeplanter EU-Subventionen ermöglicht. Staatliche Aufgabe ist es, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, nicht aber durch einseitige Bevorzugung einzelner Marktteilnehmer nicht funktionierende Geschäftsmodelle überhaupt erst zu ermöglichen. ...

## Teure Querung – das Tunnelprojekt

Der geplante Fehmarnbelttunnel (dänisch: Femern Bælt-tunnelen) ist ein 17,6 Kilometer langer Straßen- und Eisenbahntunnel unter der Ostsee zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland zur Querung des Fehmarnbelts. Seit 1963 wird die Ostseequerung dieser Verbindung durch Fähren zwischen Puttgarden und Rødbyhavn be-

trieben. Die Kosten von ca. 5,5 Mrd. Euro für den Absenktunnel trägt das Königreich Dänemark; ein erheblicher Teil soll durch EU-Fördermittel finanziert werden. Mautgebühren in Höhe heute üblicher Schiffspassagegebühren sollen das Projekt refinanzieren. Baustart soll 2015 sein, der Tunnel soll 2021 für den Verkehr freigegeben werden.



**TROCKENDOCK: Fertigung der Tunnelelemente.**



**QUERSCHNITT: Vier Röhren für Auto und Zug.**

Der 14. November wird in das große Geschichtsbuch der Schiffsfinanzierung als ein harmonischer Tag eingehen. Zwar versprach der Titel die „Strategien und Modelle von morgen“, doch beschrieben die meisten Diskussionsrunden eher den Zustand von heute. Die größte Kontroverse entstand da noch über die Frage, ob man sich im fünften oder sechsten Jahr der Krise befinde.

Das HANSA-FORUM ist ja so ein bisschen das „Wetten, dass...?“ der Schifffahrtsbranche. Und mit 550 Teilnehmern war wieder eine große Einschaltquote erreicht, die den Nachmittag zum jährlichen Lagerfeuer der Branche macht. Nur die Vertreter der Kleinanleger fehlten diesmal aus naheliegenden Gründen fast gänzlich.

# Finanzierung vor Neuanfang

**Auf dem HANSA-FORUM werden neue Ansätze zur Schiffsfinanzierung ohne Kleinanleger diskutiert. Dabei überwiegt ein neuer Optimismus bei Banken und Reedern. Für Erleichterung sorgt das klare Bekenntnis der HSH Nordbank zur Schifffahrt und zum Standort.** Von Dirk-Max Johns



PODIUM: Gastgeber Nikos Späth (am Rednerpult) und Fachjournalist Michael Hollmann (ganz rechts) leiteten die Diskussion.

Dafür gesellten sich umso mehr Anwälte und Berater ins Hamburger Hotel Elysée.

## Notwendige Konsolidierung

Thematisch gut gesetzt war gleich das erste Panel zum Thema Betriebskosten, das mit einem aufschlussreichen Beitrag von Dr. Karsten Liebing begann. Er beschrieb, dass die Bereederung mit den klassischen vier Prozent Einnahmen auf Basis ordentlicher Charraten durchaus solide betrieben werden konnte. Heute reichten die so erzielten Bereederungsgebühren bei Weitem nicht, um ein Schiff qualifiziert betreiben zu können.

Gerade größere Ship Manager könnten eine bessere und vor allem günstigere Betreuung von Schiffen liefern. Von Einsparungen von rund 30 Prozent gegenüber kleineren Konkurrenten war die Rede. Folglich bedürfe der Markt dringend einer Konsolidierung. Eine gute Benchmark lieferten internationale Vorbilder wie Danaos und Seaspam mit 60 bis 70 Schiffen. Auch die Bezahlung sieht er als Vorbild: Zunehmend werden dort kostendeckende Fixträge als Bereederungsentgelt vereinbart.

Den Gegenpol auf dem Podium bildete Jens Moje aus Drochtersen. Er konnte anschaulich aufzeigen, dass Reedereien mit

weniger als zehn Schiffen die Bereederung gezielter, persönlicher und günstiger betreiben könnten. Zwei valide Thesen standen da gegeneinander, die von den Moderatoren hätten hinterfragt werden müssen.

Gut möglich, dass es in Zukunft einen auseinanderdriftenden Markt von Boutique-Bereederung auf der einen und industrieller Bereederung auf der anderen Seite geben wird. Colin Rawlins, deutscher Statthalter des Bereederungsriesen V-Ships, stimmte dem zu und begegnete dem Publikum mit für den Tag untypischem Optimismus: „Deutschland hat erhebliches Wachstumspotenzial!“



**EXPERTEN:** Wolfgang Topp, Generalbevollmächtigter der HSH Nordbank, Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, und Xiuzhi Fang von der Bank of Communications Financial Leasing äußerten sich zu aktuellen Fragen der Schiffsfinanzierung.

Den Ball nahm Lutz Weber (NSB, Buxtehude) auf. Er ergänzte Liebings Aussagen um eine Analyse, die am ehesten auf künftige Strategien wies: Eigentum und Dienstleistung würden sich klarer trennen. Eine erweiterte Dienstleistungstiefe gerade bei Reporting, IT und Qualitätsmanagement sei nur in größeren Einheiten zu erzielen. Unternehmen mit entsprechenden Möglichkeiten hätten am ehesten Zugang zu Kapital. Die Dienstleistung werde sich vor allem über den Preis regeln.

### Große Anpassungsfähigkeit

Das überzeugende Fazit zog Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR: „Ich bin zuversichtlich, wenn ich mir den Markt in 2020 ausmale. Die große Kompetenz, die sich am Standort angesammelt hat, wird helfen, sich den neuen Marktbedingungen anzupassen.“

Christian Nieswandt von der HSH Nordbank konnte dem nur zustimmen. Die Anpassungsfähigkeit der mittelständischen Reeder sei groß. Der enorme Druck helfe, dass viel passiere und die Zukunftsfähigkeit der Reedereien sich erhöhe. Die Fehlsteuerung im Investitionsverhalten habe dazu geführt, dass der Markt „lang an zu teuren Schiffen“ sei, was die wohl eleganteste Formulierung des Tages war.

Etwas erratisch mutete für unvoreingenommene Beobachter eine Diskussionsrunde zu Umweltthemen an. Tatsächlich wurden zahlreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in Boomzeiten der Märkte erdacht, als nötige Zusatzinvestitionen keinen Gedanken wert waren. Jetzt, kurz

bevor kostspielige Nach- und Aufrüstungen zur Schwefel- und Stickoxidreduktion oder Ballastwasserbehandlung beauftragt werden müssen, fehlt dazu das nötige Geld. An Fremdfinanzierung ist kaum zu denken.

Das bestätigte HSH-Mann Nieswandt. Er erwartet künftig einen geteilten Markt, in dem für „Eco-Ships“ deutlich höhere Charraten verlangt werden könnten. Möglich sei auch, dass Schiffe ohne teure Nachrüstung überhaupt keine Beschäftigung fänden. Zwar dürfe die Volkswirtschaft einen Innovationsschub erwarten, die neueste Studie der Bank habe aber gezeigt, dass enorme Investitionen nötig seien, um das Portfolio wettbewerbsfähig zu halten. Nur bei solchen Schiffen werde die HSH dann auch Retrofits fremdfinanzieren – allerdings auch dann nur „vereinzelt“.

Den realistischen Kontrapunkt dazu setzte Jens Moje: Für kleinere Schiffe und damit die meisten kleineren Reeder seien die Amortisationszeiten für Nachrüstungen derart lang, dass man zunächst gar keine Wahl habe, als den teureren Dieseltreibstoff zu bunkern. Ralf Nagel prognostizierte, der unerwartet hohe Bedarf an Schiffsdiesel werde erhebliche Auswirkungen auf den Dieselpreis an den deutschen Tankstellen haben. Erst wenn man hier einen maritim induzierten Preissprung erlebe, sei mit politischer Erkenntnis zu rechnen.

Wolfgang Topp, der als Chef des Abbauportfolios der HSH zweifellos keine Preise als Publikumsliebbling bei Investorentreffen gewinnt, zeigte in der zweiten großen Runde der Konferenz zunächst klare Alternativen für Schiffe mit problemati-

schen Finanzierungen auf. Deutliche Botschaft: Wenn das Eigenkapital verbraucht sei und Nachschüsse fehlten, werde es schneller und häufiger als bislang zu Eigentümerwechseln kommen. Undenkbar sei, dass die Bank als Reeder einspringe.

### Neue Strukturierung

Möglich sei allerdings eine Übertragung auf eine neue Gesellschaft, die dann über eine Anleihe finanziert werde. Ebenso sei die Syndizierung einer Neufinanzierung vorstellbar – vor allem, wenn man Versicherer für das neue Modell begeistern könne. Die Werbetrommel rührte er aber vor allem für das „Nautilus-Modell“, das im Markt besser als „Navios-Deal“ bekannt ist. Bis zu zehn Schiffe werden hier bei überschaubarem Eigenkapitalinput neu nachrangig finanziert. Die Nachfrage nach dieser Struktur sei bemerkenswert hoch.

Die wichtigste Nachricht hatte sich Topp dann für die Diskussion aufgespart: „Wir haben Verantwortung für einen ganzen Wirtschaftszweig. Diese Verantwortung nehmen wir ernst.“ Am liebsten wolle die HSH daher Schiffe an intelligente inländische Konstruktionen übertragen.

Da passte der Ausblick von Frank Günther von One Square Advisors: „Wir helfen, eine ganz neue Industriestruktur aufzubauen. Dabei brauchen wir die Reeder als Wissensträger.“ So viel Optimismus hatte man auf dem HANSA-Forum seit Jahren nicht gehört. Das fünfte (oder war es doch das sechste?) Jahr der Krise ist wohl zugleich das erste Jahr eines radikalen Neuanfangs. ...



**RONDEEL:** Das Flottenmanagementsystem umfasst zehn Bausteine.

# Die Daten-Manager

Von der IT-Abteilung einer Reederei zum Softwareanbieter für die Schifffahrt.

Vor zehn Jahren wurde die BUSS DATA GmbH gegründet. Text: Hanns-Stefan Grosch

**B**est Practice im eigenen Haus: Wenn die Experten von BUSS DATA die Funktionalität ihrer Software checken wollen, könnten sie einfach bei der Reederei Hermann Buss nachfragen: Die Schiffe der Leeraner Reederei seien traditionell die „ersten Kunden“ der Software-Schmiede, so BUSS DATA-Geschäftsführer Jörg Bontjer.

Mittlerweile sind aber zahlreiche externe dazugekommen: Rund 1.300 Schiffe hat das Unternehmen, das ursprünglich aus der IT-Abteilung der Reederei hervorgegangen ist, aber 2003 komplett eigenständig wurde, mittlerweile mit seinen Flottenmanagementsystemen ausgerüstet. Die Kunden kommen aus ganz Europa, aber auch von den Philippinen und aus den Vereinigten Arabischen Emiraten.

## Trend zur IT

Das Flottenmanagement-System (FMS) ist um die Zentrale, den „StarServer“, modular aufgebaut. Zehn Softwarelösungen für unterschiedliche Anforderungen machen das Paket komplett – so komplett, dass das BUSS DATA-FMS bei der aktuellen Markübersicht des Fraunhofer Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen alle Krite-



rien erfüllte – als einer von gerade mal drei der 47 untersuchten Anbieter. Neben BUSS DATA punkteten ein griechisches und ein norwegisches Unternehmen.

„Sinnvoll ist ein FMS ab einer Flottengröße von fünf Schiffen“, sagt Bontjer. Weil das die Sache einfacher macht und infolge der andauernden Schifffahrtskrise viele Kunden knapp bei Kasse sind, fangen sie oft mit einzelnen Modulen an – typischerweise etwa mit dem „OrderStar“ für Bestellungen von Ersatzteilen und Betriebsstoffen oder dem „MaintStar“ für die Planung von Wartungsmaßnahmen. „Die meisten ergänzen das System aber sukzessive durch weitere Module“, so Bontjers Erfahrung. Insellösungen seien in der Regel nicht praktikabel. Deshalb lässt sich die BUSS DATA-Lösung bequem in bestehende betriebswirtschaftliche Systeme integrieren.

Wie andere aus der Branche spürt auch Bontjer in der traditionell konservativen Schifffahrt einen Trend Richtung IT, der sich durch wachsende Neukundenzahlen

bemerkbar macht: „Die Krise zwingt die Schifffahrt, effizienter zu werden – das geht nur mit Daten, die zuverlässig und zeitnah zur Verfügung stehen.“ Entsprechend seien es mitunter finanzierende Banken, die ihren Kreditkunden ein passendes FMS ans Herz legen, um die Prozessqualität und die Transparenz im Unternehmen zu verbessern. „Der Wettbewerb zwingt dazu, auf Knopfdruck alle relevanten Informationen zur Verfügung zu haben.“

## Spezialist für Reedereien

Eine ständige Herausforderung für Reedereien sind neue Regularien. BUSS DATA implementiert sie sehr schnell in seine Produkte. Ein Beispiel ist die Maritime Labor Convention (MLC), für die es bereits ein spezielles Modul gibt. Es ergänzt den Crewing-Baustein „CrewStar“, der das Personalmanagement für die Flotte besorgt. Über die Software verfügen inzwischen auch viele Crewing-Agenturen, etwa auf den Philippinen. „Das sichert einen optimalen Datenaustausch mit der Reederei“, so Bontjer.

Mit dem neuen Geschäftsfeld NaviCom ergänzt das Unternehmen sein Portfolio aus Softwareentwicklung und Systemadministration für Reedereien. „Speziallösungen für die Schifffahrt sind und bleiben unser Metier“, sagt Bontjer – kein Wunder bei der Herkunft.

**INFORMATIKER:** Jörg Bontjer leitet die Software-schmiede BUSS DATA.

### Treuhandgesellschaften unter einem Dach

Der Hanseatische Treuhand Verbund hat seine Arbeit aufgenommen. Die Tochtergesellschaft der Elbe Vermögens Treuhand GmbH (EVT) und der König & Cie. Treuhand GmbH (KCT) verwaltet rund 120 Fonds mit 60.000 Anlegern – und will wachsen.

Der Hanseatische Treuhand Verbund (HTV) wird über die Laufzeit aller Fondsgesellschaften als Dienstleisterin mit dem operativen Geschäft von KCT und EVT betraut. Neben den Auszahlungen an die Anleger gehören dazu die Handelsregistereintragungen, die Vertrags- und Bestandsverwaltung sowie die komplette Anlegerkommunikation. Für die Anleger ändert sich dabei nichts: Sie erhalten die Post weiterhin von ihrer Treuhand, auch die Kontaktpersonen bleiben die gleichen.

Tobias König, CEO von König & Cie.: „Die einzelnen Treuhandgesellschaften gründen eine Tochter, die gebündelt für das operative Geschäft und die komplette Betreuung der Anleger beider Treuhandgesellschaften zuständig ist. Die Rechnung ist dabei ganz einfach: Die Gesellschaften halten trotz der gestiegenen Anforderungen ihre Kosten durch Hebung von Synergien stabil – ein einfacher, aber entscheidender Vorteil.“



**STANDORT:** Das neue Unternehmen übernimmt von Hamburg aus die Betreuung der Anleger.

den. „Bei steigenden Anforderungen in einem rückläufigen Geschäft muss in wirtschaftlich angespannten Zeiten auf Kostenstabilität geachtet werden“, sagt HTV-Geschäftsführer Jan Schellenberger. Je mehr Treuhandgesellschaften sich zusammenschließen, umso stärker wirken sich die Vorteile der Gemeinschaft aus. Der HTV sei bereits „mit einer Handvoll weiterer Partner in teilweise sehr konkreten Gesprächen“, so Jan Schellenberger.

Er appelliert an mögliche Kooperationspartner: „Das Konzept des Hanseatischen Treuhand Verbundes beinhaltet keine maximale Gesellschafterzahl. Jedes Unternehmen, das in der Lage ist, die gewohnten Wege zu verlassen, ist herzlich eingeladen, mit uns die Möglichkeiten zu diskutieren, die wir gemeinsam in einer Partnerschaft effizient und qualitativ hochwertig umsetzen können.“

[www.treuhandverbund.de](http://www.treuhandverbund.de)

Zielsetzung des HTV sei eine dauerhafte Qualitätsoptimierung, eine deutliche Steigerung der Effizienz und die Stabilität der Betriebskosten bei wachsenden Anforderungen.

#### Tür für weitere Teilnehmer offen

Dies gilt auch für Unternehmen, die künftig die Vorteile dieser Gemeinschaft nutzen wer-

### 01 DVB Bank bleibt auf Erfolgsspur

Die DVB Bank SE sieht sich auch in den ersten neun Monaten 2013 mit Finanzierungen und Beratungen für Kunden der internationalen Transportwirtschaft auf der Erfolgsspur – trotz der **anhaltend schwierigen Bedingungen in einzelnen Teilmärkten der internationalen Seeschifffahrt**. Das Konzernergebnis vor Steuern lag wegen des Wegfalls eines Sondereffekts (anteiliger Verkauf der Unternehmensbeteiligung an dem britischen Triebwerksspezialisten TES Holdings Ltd.) mit **96,2 Mio. € um 7,8 % unter dem Vorjahresniveau** (104,3 Mio. €).

„Obgleich wir in den schwierigen Schifffahrtssegmenten erste Anzeichen einer Bodenbildung bei Schiffswerten und Chartersraten beobachten, bleibt die Schiffsfinanzierung 2013 und **voraussichtlich auch im kommenden Jahr herausfordernd**“, sagte Vorstandschef Wolfgang F. Driese. Bis zum 30. September 2013 schloss die DVB 101 neue

Transaktionen mit einem Volumen von 2,7 Mrd. € ab (Vorjahreszeitraum: 93 Transaktionen mit einem Volumen von 2,8 Mrd. €). Der Zinsüberschuss nahm um 6,0 % auf 174,0 Mio. € ab.

Die **Netto-Risikovorsorge belief sich auf 45,0 Mio. €** (Vorjahreszeitraum: 53,3 Mio. €). Dabei wurde insgesamt Risikovorsorge in Höhe von 83,9 Mio. € zugeführt (davon Shipping Finance: 65,3 Mio. €) und 41,9 Mio. € an Risikovorsorge wurden aufgelöst (davon Shipping Finance: 30,0 Mio. €). Die DVB rechnet fürs Gesamtjahr 2013 mit einer **Risikovorsorge etwa auf dem Niveau des Vorjahres** (Jahresende 2012: 70,7 Mio. €). Der Zinsüberschuss nach Risikovorsorge lag bei 129,0 Mio. € (Vorjahreszeitraum: 131,9 Mio. €). [www.dvbbank.com](http://www.dvbbank.com)

### 02 Zweitmarkt mit neuem Umsatzrekord

Auf der Handelsplattform Fondsbörse Deutschland wurde in den ersten 10 Monaten des Jahres **ein Nominalvolumen von über 164 Mio. € vermittelt** und damit ein

neuer Umsatzrekord aufgestellt. Die bisherige Bestmarke aus 2010 konnte damit **bereits jetzt um 1,6 Mio. € übertroffen** werden. Auch die Anzahl der Trades hat sich signifikant erhöht: Waren es in 2010 noch knapp 3.000, so konnten in diesem Jahr bisher 4.362 Anteile gehandelt werden.

Der größte Anteil des Umsatzes entfiel dabei erneut auf das Segment der Immobilien. Hier wurde **im Oktober ein Handelsumsatz von fast 11 Mio. €** erzielt, gegenüber dem Vormonat ein Anstieg um rund 38 %. Die Anzahl der Trades im Bereich Immobilien stellte im Oktober mit 279 die Höchststückzahl im Vergleich zu den ersten neun Monaten des Jahres dar. **Im Bereich Schiffsbeteiligungen** lag der Handelsumsatz mit knapp 2,7 Mio. € minimal unter dem Ergebnis des Vormonats.

Die **50%-Marke der Durchschnittskurse** konnte bei den Sonstigen Fonds erneut überschritten werden. Hier wurde ein Gesamtumsatz von knapp 2,2 Mio. € erzielt.

[www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)

## P&I Clubs langen im kommenden Jahr kräftig zu

Text: Michael Hollmann

**Die Spatzen hatten es längst von den Dächern gepfiffen, jetzt ist es amtlich: Für kommendes Jahr müssen sich die Reedereien trotz der anhaltend schwierigen Marktbedingungen erneut auf deutlich steigende Kosten in der Haftpflichtversicherung einstellen.**

Makler hatten die drohenden Prämien-erhöhungen auf 7 bis 8 % taxiert – wie sich jetzt herausstellt, genehmigen sich einige große P&I Clubs der International Group aber einen noch größeren Schluck aus der Pulle. Vier der Anbieter, die ihre allgemeinen Beitrags erhöhungen schon publik gemacht haben, liegen sogar im zweistelligen Bereich: London P&I (+10 %), UK P&I (+10 %), Standard Club (+12,5 %) und Steamship Mutual (+10 %).

Die Verteuerung der Haftpflichtversicherung wird damit immer mehr zu einem prägenden Trend bei den Schiffsbetriebskosten: Standen die P&I-Beiträge einst deutlich im Schatten der teureren Seekaskoversicherung, so sind die beiden Kostenblöcke bei zahlreichen Schiffstypen inzwischen ziemlich ausgeglichen. In einigen Segmenten stellen die P&I-Kosten die Kaskoprämien sogar in den Schatten. Beispiel VLCC (Supertanker) mit Tragkapazitäten von 250.000 bis 320.000 t: Laut der britischen Wirtschaftsprüfungsfirma Moore Stephens kostet die P&I-Versicherung den Eigentümer durchschnittlich rund 214.000 \$ pro Jahr gegenüber nur rund 184.000 \$ für die Versicherung von Schiff und Maschine. Oder konventionelle Kühlschiffe: Hier schlage P&I mit durchschnittlich etwa 77.000 \$ pro Jahr zu Buche, während die Kaskoversicherungsprämie bei circa 71.000 \$ liege.

Die Kostensprünge der vergangenen 15 Jahre kommen nicht von ungefähr: Aus der immer stärkeren gesetzlichen Regulierung der Schifffahrt und steigenden Umweltauflagen resultieren zunehmende Haftungsrisiken für die Marktteilnehmer. Ein gutes Beispiel sind die Anforderungen an die Beseitigung von Wracks. Um Sicherheits- und Umweltauflagen gerecht zu werden, müssen immer aufwendigere Maßnahmen zur Bergung ergriffen werden.

Beim vor der Toskana gesunkenen Kreuzfahrtschiff „Costa Concordia“ werden die Kosten nur für die Wrackbeseitigung auf über 900 Mio. \$ geschätzt. Für solche schweren Vorfälle sind die P&I Clubs zwar rückversichert, doch auch die Rückversicherungsprämien steigen rasant und gelten

aktuell als einer der Hauptkostentreiber bei P&I-Deckungen.

### Immer mehr Auflagen

Zudem klagen die meisten Anbieter auch dieses Jahr über steigende Schäden. Beim UK Club sollen die Schadenskosten im Segment der Großschäden über 500.000 \$ im bisherigen Jahresverlauf um 25 % höher als im Vorjahr liegen. Der Shipowners' P&I Club, der sich auf kleinere und spezialisierte Schiffe konzentriert, warnte seine Mitglieder, dass die Schadenskosten um 15 % angezogen hätten. Bei Steamship Mutual ist von einem Anstieg um 20 % bei schweren Vorfällen über 250.000 \$ die Rede. Aus der Reihe sticht dabei der Marktführer Gard, demzufolge das Schadensaufkommen niedriger ist als im Vorjahr.

Dass die Clubs zur jetzt beginnenden Verhandlungssaison eher mit düsteren Nachrichten zur Schadensentwicklung aufwarten, um damit ihre Beitragsforderungen zu untermauern, erklärt sich von selbst. Fest steht aber, dass 11 von 13 Clubs der International Group zuletzt rote Zahlen im versicherungstechnischen Bereich geschrieben haben. Nur durch sprudelnde Kapitalerträge konnten sich die meisten von ihnen in die Gewinnzone retten. Damit dürfte es angesichts der zunehmenden Überhitzung an den Aktienmärkten aber bald vorbei sein.

Einige P&I Clubs, etwa die norwegischen Anbieter Gard und Skuld, haben sich deshalb mittlerweile weitere Standbeine in der Seekasko- und Offshore-Versicherung erschlossen, mit der sie das P&I-Buch unterstützen können.

### P&I-Prämienerhöhungen 2014/15

Per 20.02.2014. Gelb unterlegt: Zahl noch nicht vorgelegt, Stand: 19.11.2013

P&I Club	Erhöhung	Vorjahr
American P&I Club		+10 %
Britannia	+2,5 %	+12,5 %
Gard	+5 %	+5 %
Japan Club		+5 %
London P&I Club	+10 %	+12,5 %
North P&I	+7,5 %	+15 %
Skuld	kein offizieller General Increase	
Shipowners' P&I	+5 %	+5 %
Standard Club	+12,5 %	+7,5 %
Steamship Mutual	+10 %	+7,5 %
Swedish Club		+ 7,5 %
UK P&I Club	+10 %	+7,5 %
West of England	+7,5 %	+7,5 %

### In Kürze

**Bergungsreederei mit neuem Präsidenten.** Auf der Generalversammlung Ende Oktober in Hongkong hat die International Salvage Union (ISU) den Niederländer Leendert Muller in ihr Spitzenamt gewählt. Der Geschäftsführer von Multraship Towage & Salvage

folgt auf Andreas Tsavirliris, der weiter Mitglied des Exekutivkomitees bleibt.

**Gard bietet Haftpflicht für Bereederer.** Neben P&I- und Kaskoversicherung will der norwegische Club künftig auch die professionellen Risiken

der Bereederungsfirmen decken. Dabei geht es um die Haftung gegenüber Dritten aufgrund von Fahrlässigkeit bei der Pflichtausübung.

**Versicherer fordern besseren Brandschutz.** Der bei der IMO gefundene Kompromiss

zur Ausrüstung großer Containerschiffe mit mindestens vier mobilen Feuerlöschanlagen reicht der International Union of Marine Insurance nicht aus. Werde die Bestimmung im Mai 2014 wie geplant abgesegnet, wolle man auf Nachbesserungen drängen.

5,50	5,80	21,00	5,10	6,25	Börsen de ...	6,30	6,75	195,00	11,55	34	Dr Verkehrs-Bk ...	16,50	271,00	32,50
32,80	5,55	10,80	7,90	1,3	Burg Brauh Ing ...	24,50	7,20	8,50	56,49	0	Draxag Semicand ...	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	4,50	0,8	Burg Brauh Ray ...	1020,00	24,80	8,60	4,80	1	Deag Ind ...	103,00	3,98	16,80
155,30	7,90	34,90	29,50		Burbad Vz ...	276,00	1020,00	26,50	6,75		Dier Werke ...	104,00	193,00	4,50
5,00	755,00	7,00	6,01		BUS St ...	9,85	276,00	1035,00	18,50		Dierg Hd ...	19,80	118,00	104,50
		770,00			BUS V ...		9,91	350,00	997,50		Dunel ...	44,35	13,80	150,50

## Allianz: Energie-Experte leitet Transportsparte

Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) betraut ihren Energieexperten Paul O'Neill zusätzlich mit der Leitung des Transportversicherungsgeschäfts (Marine).

Als Head of Marine Europa/Asien-Pazifik wird der Brite künftig auch für den großen Bereich der Warentransportversicherung sowie für Seekasko, Flusskasko und Verkehrshaftung verantwortlich zeichnen. O'Neill löst zum 1. Januar Dr. Volker Bergeest ab, der im September 2014 nach 29 Jahren bei der Allianz in den Ruhestand gehen wird.

Der Engländer, der über mehr als 20 Jahre Erfahrung in Risk Engineering und Underwriting für den Energiesektor verfüge, wird die neue Verantwortung als Head of Marine zusätzlich zu seiner Funktion als Global Head of Energy übernehmen. Die Transportversicherung ist nach Angaben des Konzerns der volumenmäßig größte Geschäftsbereich. 2012 habe das gezeichnete Bruttopremienvolumen im Marine-Geschäft bei 1,1 Mrd. Euro gelegen.

## Schutzverein: Gute Ergebnisse trotz Flottenrückgangs

Auch beim Schutzverein Deutscher Reeder – dem Rechtsschutzbund der deutschen Schifffahrt – fordert die jahrelange Schifffahrtskrise ihren Tribut.

Wie Geschäftsführer Wolf-Dietrich Gerlach Ende Oktober auf der Jahresmitgliederversammlung bekannt gab, ist die Zahl der versicherten Schiffe binnen eines Jahres von 2096 auf 1939 Einheiten gesunken. Kein Wunder – sind doch immer mehr Eigner und Fondsgesellschaften gezwungen, Schiffe ins Ausland zu verkaufen, um Verluste zu vermeiden.

Das hindert die Organisation aber nicht daran, solide zu wirtschaften und bei Streitigkeiten mit Befrachtern oder Lieferanten das Maximum für die Tramp-Reeder herauszuholen. Nach einem Überschuss von fast 600.000 Euro im Jahr 2012 sei die finanzielle Entwicklung des Schutzvereins weiter zufriedenstel-

lend. Für 2013 wird erneut mit einem Überschuss gerechnet, der „etwas geringer“ ausfallen werde. Natürlich ist die Einkommenssituation des Vereins deutlich besser kalkulierbar als bei einem typischen Versicherer: Der Schutzverein übernimmt nur Gerichts- und Anwaltskosten der Mitglieder bei Streitigkeiten, erstattet aber nicht die meist viel höheren Ansprüche, um die es dabei geht.

Trotz des unverändert schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes sei die Anzahl der neuen Streitfälle im Geschäftsjahr 2013 gegenüber dem Vorjahr sogar leicht rückläufig. Die meisten Streitigkeiten drehten sich um Zeitfrachtverträge, hieß es. Aufgrund der gesunden Finanzlage des Vereins beschlossen die Mitglieder, dass die Beiträge auch für 2014 unverändert bleiben – je nach Schiffsgröße bei 440 bis 1.800 Euro pro Jahr.



Foto: Marco2811 - Fotolia.com

**HAFEN:** Weniger versicherte Schiffe für den Rechtsschutzbund der deutschen Schifffahrt.

ANZEIGE

## INDIZES



### Börsenkapitale Oslo

**Trotz des schwierigen Marktumfeldes sind soeben zwei größere IPOs gelungen – die Vorboten für weitere Börsengänge.**

Seit Monaten erwartet worden war in Oslo der Börsengang von Western Bulk. Das von Christen Sveeas geführte Unternehmen Kistefos musste dann allerdings am Tag des IPO heftig Federn lassen und einen Abschlag von rund 30 % hinnehmen.

Rosiger sah es da für BW LPG aus, die Flüssiggas-Tochter der BW Group. Mit einem Market Cap von rund 1 Mrd. US-\$ wurden die Erwartungen erfüllt. Mehr noch: Der Börsenstandort Oslo festigte seinen Ruf als neuerdings bevorzugter Ort für solide IPOs. BW-Group Chef Andreas Sohmen-Pao hat außerdem gezeigt, dass er seine Marktführerschaft im Bereich der großen LPG-Carrier nicht so bald abgeben möchte, sondern auf

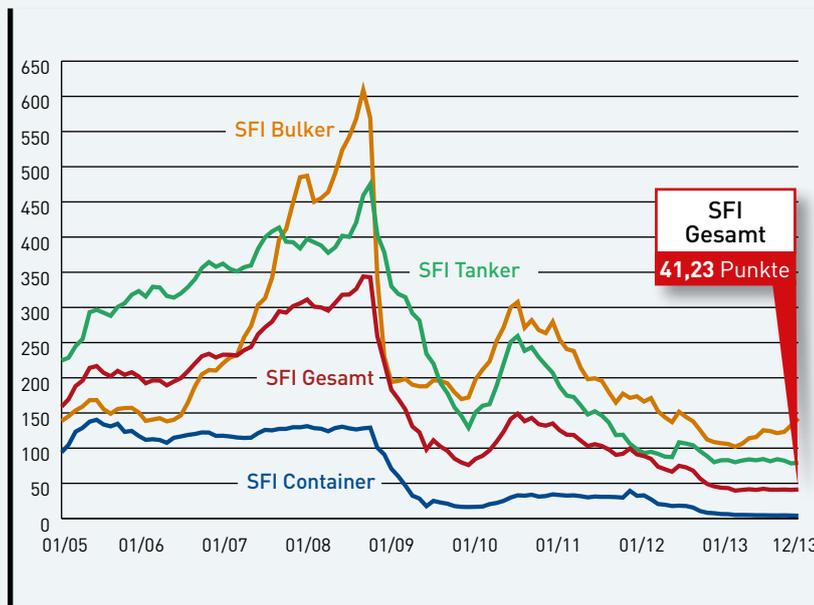
Expansion aus ist. Vor Überschwang wird allerdings gewarnt: Klaveness musste kürzlich mangels Interesse den Börsengang abbrechen. In den kommenden zwölf Monaten

wird allein in Oslo ein knappes Dutzend IPOs erwartet. Gewinner wird auf jeden Fall der Standort sein, der gerade New York und London den Rang abläuft.



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

### SFI TKL.Ship: Leichter Anstieg – aber uneinheitliche Entwicklung in den Teil-Segmenten



Quelle: TKL-Fonds; Stand 22.11.2013

**Im Oktober stieg der SFI Gesamtindex gegenüber dem Vormonat um ca. 1,13 Prozent.**

Die Charraten der Containerschiffe entwickelten sich uneinheitlich. Die Neubaupreise stiegen in den meisten Größenklassen leicht und hielten in den übrigen Größenklassen ihr Niveau. Die Second-Hand-Preise blieben weitgehend konstant.

Bei den Tankern waren die Charraten für Suezmax-Tanker rückläufig. Die für VLCC-Tanker blieben konstant, bei den übrigen Größenklassen gab es ein Plus. Die Neubaupreise stiegen in allen Größenklassen – Ausnahme: Suezmax-Tanker. Die Second-Hand-Preise für Suezmax- und VLCC-Tanker blieben konstant, sonst stiegen sie.

Bei den Bulkern sanken die Raten für Cape-Si-ze-Bulker. Alle übrigen Größensegmente legten zu. Neubaupreise und Second-Hand-Preise stiegen in nahezu allen Größensegmenten. Insgesamt führte dies erneut zu einem Anstieg des Index im Segment Bulker.

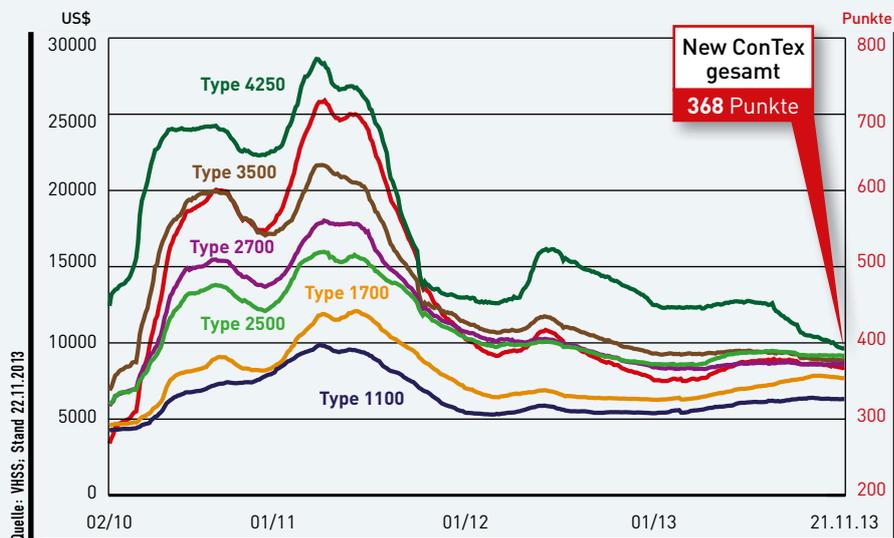
[www.boersenag.de](http://www.boersenag.de) [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)



## New ConTex: Markt tritt weitgehend auf der Stelle

Der New ConTex schließt Ende November mit 368 Punkten und verbleibt unverändert zur Vorwoche.

Das Panamax-Segment ist mit einem Absturz um 106 US-Dollar (-1,3%) bei der 12-Monats-Charter der größte Verlierer. Auf Jahresbasis bedeutet das ein Minus von 3.861 \$ (-28,6%). Die kleineren Segmente, also 1.100 TEU und 1.700 TEU, tendieren seitwärts: Die 1.100-TEU-Klasse legte um 13 US\$ zu, die 1.700-TEU-Klasse um 2 \$. Im Vergleich zum Vormonat jedoch gab die 1.100-TEU-Klasse um 27 \$ 27 (-0,4%) nach, und die 1.700-TEU-Klasse verlor sogar 111 \$ (-1,4%). Die 2.500-TEU Klasse, die zuletzt recht stabil war, schloss mit einem Verlust von 37 \$ (-0,5%) ab. Allgemein ist der Markt sehr ruhig – es fehlen die nötigen Impulse. [www.vhss.de](http://www.vhss.de)



ANZEIGE

# Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



**PRÄSIDENT:** Der Japaner Masamichi Morooka ist Chairman des Internationalen Reederverbands.

## ICS: CO<sub>2</sub>-Reduktion ist für Reeder ein Selbstläufer

Die International Chamber of Shipping (ICS), der weltweite Reederverband, hält die Einsparung von CO<sub>2</sub> für einen Klacks.

Da die Kosten für Brennstoff der größte Posten bei den Betriebskosten sei, liege es im eigenen Interesse der Reeder, den Verbrauch der Schiffe zu optimieren, hieß es auf der Weltklimakonferenz in Warschau. „Die Kraftstoffkosten für ein typisches Schiff, das

Eisenerz transportiert, betragen bereits über 3 Mio. US-Dollar im Jahr. Für die neueste Generation von Großcontainerschiffen könnten es 30 Mio. \$ pro Jahr sein“, sagte der ICS-Direktor für Außenbeziehungen, Simon Bennett. „Die Marktkräfte bieten den Reedern bereits Anreiz genug, um kontinuierlich an der Verbesserung der Kraftstoffeffizienz und der Reduzierung ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen zu arbeiten.“

Sonst könnten die Reedereien schlichtweg nicht überleben. Die Schifffahrtsbranche sei stets bereit, im Rahmen der IMO mit den Regierungen zusammenzuarbeiten, um weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung umzusetzen. Dazu zähle etwa ein System zur Erfassung des Kraftstoffverbrauchs von Schiffen. Daran arbeite die ICS derzeit.

[www.ics-shipping.org.de](http://www.ics-shipping.org.de)

Foto: Baltazar - Fotolia.com, ICS

## Neuer Schornstein für die „Deutschland“

Über das Design des neuen Schornsteins der „Deutschland“ lässt die Reederei im Internet abstimmen.

Damit die „Deutschland“ weiter das originale „Traumschiff“ bleibt, werde sie regelmäßig einer Schönheitskur unterzogen. Dabei werden im November 2014 unter anderem Französische Balkone auf Deck 7 und 8 eingebaut. Auch der Schornstein bekommt ein neues Gesicht. Dafür hat sich die Ree-

derei Deilmann eine besondere Aktion ausgedacht: Bis zum 12. Dezember 2013 können Interessenten per Mausklick über die präferierte Variante abstimmen. „Unsere treuen Gäste und die Liebhaber des ‚Traumschiffs‘ können für einen von drei Gestaltungsvorschlägen voten“, sagt Geschäftsführer Christopher Nolte. Schornsteinpate ist der Schlagersänger Patrick Lindner.

[www.deilmann.de](http://www.deilmann.de)



**VORSCHLÄGE:** Drei mögliche Varianten der Schornsteingestaltung.

Fotos: Reederei Deilmann



## Starker Jahrgang 1933

Vor 80 Jahren wurde der Dampf-Eisbrecher „Stettin“ in Dienst gestellt.

In der Wintersaison liegt der Jubilar in Oevelgönne als Museumsschiff vor Anker, im Sommer wird das Schiff für Gästefahrten „unter Dampf“ gesetzt: Die Heizer erzeugen mittels zweier Kessel Dampf für den Antrieb, die 2.200-PS-Maschine wird per Hand mit Kohle befeuert, der Kapitän gibt seine Befehle per Sprachrohr und Maschinentelegraf an die Mannschaft weiter.

[www.dampf-eisbrecher-stettin.de](http://www.dampf-eisbrecher-stettin.de)

Foto: Wuse007



DESIGN: DNV GL hat schon für verschiedene Schiffstypen LNG-Lösungen erarbeitet.

## Auf dem Weg zu einheitlichen LNG-Regeln

Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL hat Empfehlungen für den Umgang mit dem Flüssiggas vorgelegt.

Zu den größten Herausforderungen der weltweiten Nutzung bei Schiffen gehört laut Lars P. Blikom, LNG Director von DNV GL, die fehlende Harmonisierung der Bunkerung. Die Klassifikationsgesellschaft, die sich seit Jahren intensiv mit dem Themenkomplex beschäftigt,

hat jetzt als Orientierungshilfe für eine sichere und effiziente Bunkerung eine sogenannte „Recommended Practice“ für Behörden, LNG-Bunkeranbieter und Schiffsbetreiber veröffentlicht. Sie soll ihnen bei der Erarbeitung von Lösungen helfen. Laut DNV GL soll die LNG-betriebene Flotte bis 2025 auf 3.200 Schiffe ansteigen. Aktuell fahren weltweit gut 40 Schiffe mit Flüssiggas. [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)

## Atemstörungen des Ozeans

Deutsch-peruanisches Forscherteam weist Einfluss von Wirbeln auf die Sauerstoffversorgung nach.

Über vier Monate untersuchten Kieler Meeresforscher mit dem deutschen Forschungsschiff „Meteor“ die sauerstoffarmen Auftriebsgebiete im tropischen Pazifik vor Peru. Erste Ergebnisse des Projekts im Rahmen des Sonderforschungsbereichs (SFB) 754 „Klima – Biogeochemische Wechselwirkungen im



FORSCHER: Das Team war mit der „Meteor“ im Pazifik vor Peru unterwegs.

tropischen Ozean“ zeigen, wie Wirbel im Ozean die Sauerstoff- und Nährstoffverteilung in den sauerstoffarmen Zonen beeinflussen. [www.geomar.de](http://www.geomar.de)



WELLNESS: Saunalandschaft der „AIDAluna“.

## Ausgezeichnete Schiffe

Im Rahmen des 3. Kreuzfahrt Kongresses wurden AIDA Cruises und Hapag-Lloyd Kreuzfahrten mit dem „Kreuzfahrt Guide Award“ ausgezeichnet.

Die zwölköpfige Jury – besetzt mit Fachjournalisten und Vertretern des Hamburger Hafens – kürte das Kreuzfahrtschiff „AIDAluna“ zum Sieger in der Kategorie „Sport & Wellness“. Die neue „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten wurde in der Kategorie „Gastronomie“, das Expeditionsschiff „Bremen“ in der Kategorie „Routing“ als bestes Schiff ausgezeichnet. Der „Kreuzfahrt Guide“ des Bellevue and More Verlags lobte den Award zum sechsten Mal aus. [www.aida.de](http://www.aida.de) [www.hlkf.de](http://www.hlkf.de)

ROUTING: Die „Bremen“ bringt ihre Gäste in alle Winkel der Welt.



ANZEIGE

In der Adventszeit macht vielen Seeleuten die Entfernung zu ihrer Heimat besonders zu schaffen. Die Helfer der Seemannsmission versuchen, durch ihre Weihnachtsaktionen die Stimmung etwas aufzuhellen.

Text & Foto: Peter Andryszak



# Besinnliches an Bord



Fotos: Peter Andryszak; orson/  
Depositphotos; Hannes Grobe

**S**chon Wochen vor den Feiertagen könnte man den Eindruck haben, Weihnachten beschäftige die ganze Welt. Überall Hektik, Geschenkstress, an-dächtige Gedanken und Rechtfertigungsdruck oder familiäre Emotionen. Nahezu niemand zeigt sich wirklich unberührt von den christlichen Feiertagen. Nun gibt es

eine Berufsgruppe, deren Angehörige sich sehr häufig zu diesem Fest nicht zu Hause bei der Familie aufhalten, sondern irgendwo auf der Welt – die Seeleute. Wie geht es ihnen in diesen Tagen? Spielt Weihnachten in der Seefahrt überhaupt eine Rolle? Peter Andryszak hat die Mitarbeiter der Seemannsmission Bremerhaven bei ihrer

Feiertagsarbeit begleitet, um sich davon ein Bild zu machen.

#### **Vorweihnachtszeit**

„Hallo, wir haben schon auf dich gewartet“ oder „Dich schickt der Himmel!“, schallt es Christine Freytag nicht selten in einfachem Englisch entgegen, wenn sie →



**AUFSTIEG:** Adventsmusiker auf dem steilen Weg an Bord.

→ an Bord geht – und das, obwohl sie meist unangemeldet vorbeikommt. Die Diakonin arbeitet seit gut vier Jahren für die Seemannsmission Bremerhaven und leitet hier den Arbeitsbereich „Bordbesuche“. Vertraut sind ihr auch deutlich ablehnendere Begrüßungen, die sich aber meist schnell in ein „Willkommen“ wandeln, sobald sie erklärt, worum es geht.

„Ich bin von der Seemannsmission, wir haben einen Seemannsclub hier in Bremerhaven. Ich will euch über die Öffnungszeiten informieren und darüber, wie ihr zu uns kommen könnt.“ Freytag hat immer Telefonkarten mit im Gepäck, die sie, gepaart mit der Info, wie lange man damit in welches Land telefonieren kann, zum Kauf anbietet – inklusive Hilfestellung zur Aktivierung der SIM-Karten.

**Persönlicher Kontakt**

Häufig hat sie für die Seeleute auch noch Zeitungen in verschiedenen Sprachen dabei. Bordbesuche seien schlicht „die Basis unserer Arbeit“, erklärt Freytag auf dem Weg zu unserem ersten Schiff, denn neben den für Seeleute wichtigen Serviceleistungen gehe es vor allem darum, einen persönlichen Kontakt aufzubauen und damit der Institution „Seemannsmission“ ein Gesicht zu geben.

Diesmal haben die Schiffsbesuche einen ganz besonderen Hintergrund. Es ist



**BEGEGNUNG:** Christine Freytag sucht das Gespräch mit den Seeleuten.



**WEIHNACHTSKONZERT:** Der Bordauftritt des Posaunenchores ist eine willkommene Abwechslung in der dunklen Jahreszeit.

schließlich Vorweihnachtszeit – die Zeit, in der wohl nicht nur den christlichen Mitgliedern der Mannschaft die lange und ferne Trennung von Familie und Freunden sowie dem eigenen Klima- und Kulturkreis oft schmerzlich bewusst wird.

Ihnen, die über viele Monate am eigenen Arbeitsplatz auch wohnen müssen, gilt von Seiten der Missionsmitarbeiter jetzt besondere Aufmerksamkeit. Ihr Besuch ist eine kleine Abwechslung vom Bordalltag zwischen Metall und Kunststoffen mit steten Vibrationen und Lüftergeräuschen. Als Erstes übergibt Christine Freytag einen

Haufen kleiner Geschenktüten, jeweils gefüllt mit einem USB-Stick und etwas Süßem, an den Chief des Hapag-Lloyd-Schiffes „Heidelberg Express“ – für jedes Besatzungsmitglied eins.

#### 1.000 kleine Weihnachtsgeschenke

Schon Ende November packt Thomas Reinold, neben seiner Kollegin Antje Zeller Leiter des Bremerhavener Seemannsclubs „Welcome“, gemeinsam mit rund 30 Freunden und Unterstützern der Seemannsmision innerhalb von drei Stunden nahezu 1.400 dieser durchsichtigen Tüten mit den

nützlichen Kleinigkeiten. Über 1.000 davon finden dann auch als Weihnachtsgeschenke ihre Empfänger an Bord.

Aber dabei allein sollte es nicht bleiben. Zusätzlich sammelten die Bremerhavener auch noch Weihnachtsschmuck und Winterkleidung. Meist mangle es an Bord an Schmuck für die Weihnachtsbäume, so Reinhold. Außerdem seien viele Besatzungsmitglieder von den niedrigen Temperaturen in unseren Breitengraden überrascht. So habe man zu Spenden aufgerufen und von der Bremerhavener Bevölkerung reichlich Weihnachts- →

Fotos: Peter Andryszak; Hannes Grobe (Illustr.)



**EINSATZ** Christine Freytag und ihre Kollegen sind viel im Hafengebiet unterwegs.



**WILLKOMMEN:** Die „Missionare“ sind an Bord gern gesehene Gäste.



**WEIHNACHTSSCHMUCK:** Auch die Besatzungsmitglieder, die keine Christen sind, schätzen die besondere Atmosphäre.

→ utensilien und vor allem auch Winterkleidung erhalten, die den Seeleuten dann gleich kistenweise weitergegeben werden konnte. Ein Aufruf der „Nordsee-Zeitung“ vor einigen Jahren, Mützen, Schals und Handschuhe für Seeleute zu spenden, führte zur Gründung einer Initiative der „Grauen Panther“, deren Mitglieder seitdem jedes Jahr Hunderte solcher Kleidungsstücke produzieren und kostenlos zur Verfügung stellen.

Aber zurück zur „Heidelberg Express“, die viele indische Besatzungsmitglieder hat.

Kaum hat Christine Freytag dem Chief ihr Anliegen erklärt, schickt der schon seinen Bootsmann los, um den Weihnachtsbaum im Freizeitbereich schnell noch etwas zu schmücken. Bis der Bootsmann nach einer guten halben Stunde wieder erscheint, verkauft die Diakonin in der Messe Telefonkarten und erklärt ihren Gebrauch

Mit großen Gesten und freundlichem Lächeln werden wir in den Salon gebeten. Ein großer Teil der Besatzung hat sich bereits neben dem Baum versammelt. Was folgt, ist das immer wieder gern gestellte

Gruppenfoto und die offizielle Geschenkübergabe vor der Kameralinse.

Auf geht's zu den nächsten Schiffen. Rund drei bis fünf Schiffe werden bei einer Bordbesuchstour in der Regel von den derzeit sieben Seemannsmissionsmitarbeitern aufgesucht – je nach Dauer der einzelnen Aufenthalte an Bord

### Ruhiger Heiligabend

Heiligabend ist der Seemannsclub „Welcome“ für die Seeleute geöffnet, die im Hafen geblieben sind. „An diesem Tag kommen meist nur wenige Besucher“, erzählt der Club-Leiter. Nur selten sei das anders, denn die meisten Schiffe würden es noch schaffen, rechtzeitig vor der zweieinhalbtägigen Hafenruhe zu den Feiertagen auszulaufen. Die Stimmung im Haus,



**GESCHENK**  
Kleine Tütchen mit allerlei Nützlichem.

**SERVICE:**  
Telefonate in die Heimat sind die größte Freude.





so Reinold weiter, sei dann meist etwas „gedrückt“. Aber man wolle den Besatzungen in jedem Fall eine kleine Abwechslung ermöglichen – mit Angeboten, die an Bord nicht ohne Weiteres verfügbar sind. Während der Vorweihnachtszeit sind das Bastelaktionen, Fahrten zum Weihnachtsmarkt oder mehrsprachige Gesangsdarbietungen von Bremerhavener Schülern. Jetzt kommen die Klassiker zum Tragen: „Bei uns können sie mit Billard, Tischtennis, Spielen, Büchern oder Sport für eine gewisse Zeit den Alltag auf dem Schiff vergessen und ihre Freizeit genießen oder auch soziale Beratung, Hilfen und Seelsorge in Anspruch nehmen“, erläutert der für Bremerhaven zuständige evangelische Seemannspastor Werner Gerke.

Außerdem können die Gäste über Internet und Telefon mit der Familie im Heimatland Kontakt halten. Ein weitgehend neutral eingerichteter „Raum der Stille“ dient dazu, Angehörigen unterschiedlicher Religionen die Möglichkeit zur individuellen Andacht zu geben.

### Highlight Posaunenchor

Außerdem gibt es in Bremerhaven in den Morgenstunden des Heiligabends bereits seit 36 Jahren noch ein musikalisches Zusatzangebot für die an Bord gebliebenen Schiffsbesatzungen. Dann machen sich immer zehn bis 15 Mitglieder des aus der



**ANLAUFSTELLE:** Auch an Heiligabend ist der Club geöffnet – aber nicht so gut frequentiert wie sonst.

Chorarbeit der evangelischen Kreuzkirche hervorgegangenen Posaunenchores zusammen auf den Weg, um die Seeleute an Bord mit weihnachtlichen Melodien zu unterhalten – dafür scheint ihnen keine Gangway zu steil. Auf den Schiffen postieren sie sich nach Möglichkeit in der Messe vor den Mannschaftsmitgliedern. Sind die Räume zu klein oder ihr Zuschnitt allzu ungünstig, weichen sie auch schon mal auf das Hauptdeck aus.

Nach dem Kurzkonzert verteilen die freiwilligen Mitarbeiterinnen die kleinen

Geschenktüten an die Besatzung und sind immer einmal wieder bereit, sich mit einzelnen Seeleuten fotografieren zu lassen – ganz so, wie sie es auch von der alltäglichen Club-Arbeit gewohnt sind.

Lebendige Gespräche stellen sich dabei fast von selbst ein. Manchmal erwartet die Besucher eine eigens vom Schiffskoch bereitete Willkommensspeise, mit dem Angebot, sich nach der Musik noch eine kleine Weile Gesellschaft zu leisten. Allerdings gewinnen dabei oft Schüchternheit und Sprachunsicherheit auf beiden →



Fotos: Peter Andryszak, Hannes Grobe (Illustr.)

**ABWECHSLUNG:** Ein Gottesdienst in der Seemannsmission gehört zu den Angeboten, die der Club den Seeleuten in der Weihnachtszeit macht. Kleine Geschenke muntern die Crew-Mitglieder auf.



**TRADITION:**  
Geschenklage  
unterm  
Weihnachtsbaum  
an Bord.

nold. Früher habe man die Feier offener gestaltet, damit aber schlechte Erfahrungen gemacht. Viele der unangemeldeten Besucher hätten sich nicht nur am Buffet bedient, sondern auch Essen eingepackt und mitgenommen. Daraufhin habe man sich entschieden, die Teilnahme zu begrenzen. Dem Zuspruch hat das nicht geschadet: Mit rund 150 Gästen ist das Haus am Abend voll.

Unterdessen macht Seemannspastor Gerke Bordbesuche der anderen Art. Jetzt sind es nicht die Frachtschiffbesatzungen, die seine Weihnachtsgrüße erhalten, sondern Seeleute, die eher küstennah tätig sind, wie Seenotretter und Lotsversetzer. Auch sie erhalten das kleine Weihnachtspräsent und natürlich auch ein lockeres Gespräch nebst Einladung zur Feier.

Im Club ist der Partyraum zunächst einmal für den in englischer Sprache gehaltenen katholischen Gottesdienst vorbereitet, an dem auch viele philippinische Immigrantinnen aus der Stadt teilnehmen, die im weiteren Verlauf des Abends noch



→ Seiten die Oberhand – und das Gespräch versiegt.

### Erster Weihnachtsfeiertag

Der Höhepunkt aller seemannsbezogenen Weihnachtsaktivitäten in Bremerhaven ist erreicht. Mit vereinten Kräften – und Unterstützung einiger Seeleute – räumen die „Welcome“-Mitarbeiter ihren halben Club zum Gottesdienst- und Partyraum mit großer Büffettheke um. Eingeladen sind außer den Seeleuten und ihren örtlichen Bekannten noch „Freunde, Gönner und Spender für die Arbeit der Seemannsmision in Bremerhaven“, sagt Thomas Rei-

**PARTY:**  
Tanzveranstaltung  
im Seemannsclub  
„Welcome“.





**BUFFET:** Leckere Speisenvielfalt mit riesigem Schokoladen-Nikolaus.

zu einer gelösten Tanzstimmung beitragen. So klingt das feierliche Weihnachten im Seemannsclub der Seemannsmission Bremerhaven bei gutem (gespendetem) Essen und tanzbarer Musik zum späten Abend langsam aus. Die Mitarbeiter sind schon beim anschließenden Aufräumen aufgefordert, sich Gedanken für die kommenden Weihnachtsangebote zu machen.

### Große Toleranz

Und welche Rolle spielt Weihnachten nun in der Seefahrt? Jedenfalls der durch Martin Luther und die Reformatoren zum Weihnachtssymbol für Protestanten erklärte geschmückte Tannenbaum findet, meist vom Koch oder dem Stuart aufgestellt und verziert, seinen festen Platz im Gemeinschaftsbereich. Weiterer Schmuck ist im zugänglichen Teil des Schiffes in der Regel nicht zu sehen. Ob es darüber hinaus unter den Besatzungen oder Teilen von ih-

nen noch andere weihnachtliche Aktivitäten an Bord gibt, ließ sich nicht recht in Erfahrung bringen. In jedem Fall scheint das stark abhängig von den Vorlieben des jeweiligen Kapitäns zu sein.

Auch wenn mit der Krippe eines der Hauptsymbole des Festes fehlte: Unabhängig von der Religionszugehörigkeit der Besatzungen scheint die Toleranz gegenüber diesem christlichen Ritual an Bord der besuchten Schiffe groß zu sein. In jedem Fall freuen sich die Crewmitglieder über die Serviceleistungen der Seemannsmission – umso mehr, als im „Welcome“ anlässlich der Feiertage eine große Zahl von Telefonkarten kostenlos verteilt wurde. Ein Telefonanbieter hatte sie im Rahmen der Aktion „Weihnachten am Ohr“ gespendet. Ansonsten ist Weihnachten schlicht eine willkommene Abwechslung vom Bordalltag, die von vielen Besatzungsmitgliedern gern wahrgenommen wird.



## Seemannsmission

Die Deutsche Seemannsmission e.V. betreibt Stationen in 37 Städten weltweit, davon 17 in Deutschland, mit über 700 haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern. Ihren Hauptsitz hat sie in Bremen. Sie ist in der International Christian Maritime Association organisiert und besteht seit 1898.

Aus der Sorge heraus, dass die Würde der Seeleute ob der immer kürzer werdenden Liegezeiten zusehends verloren geht, lautet das neue Motto der Deutschen Seemannsmission „support of seafarers' dignity“ (Unterstützung der Würde der Seeleute).

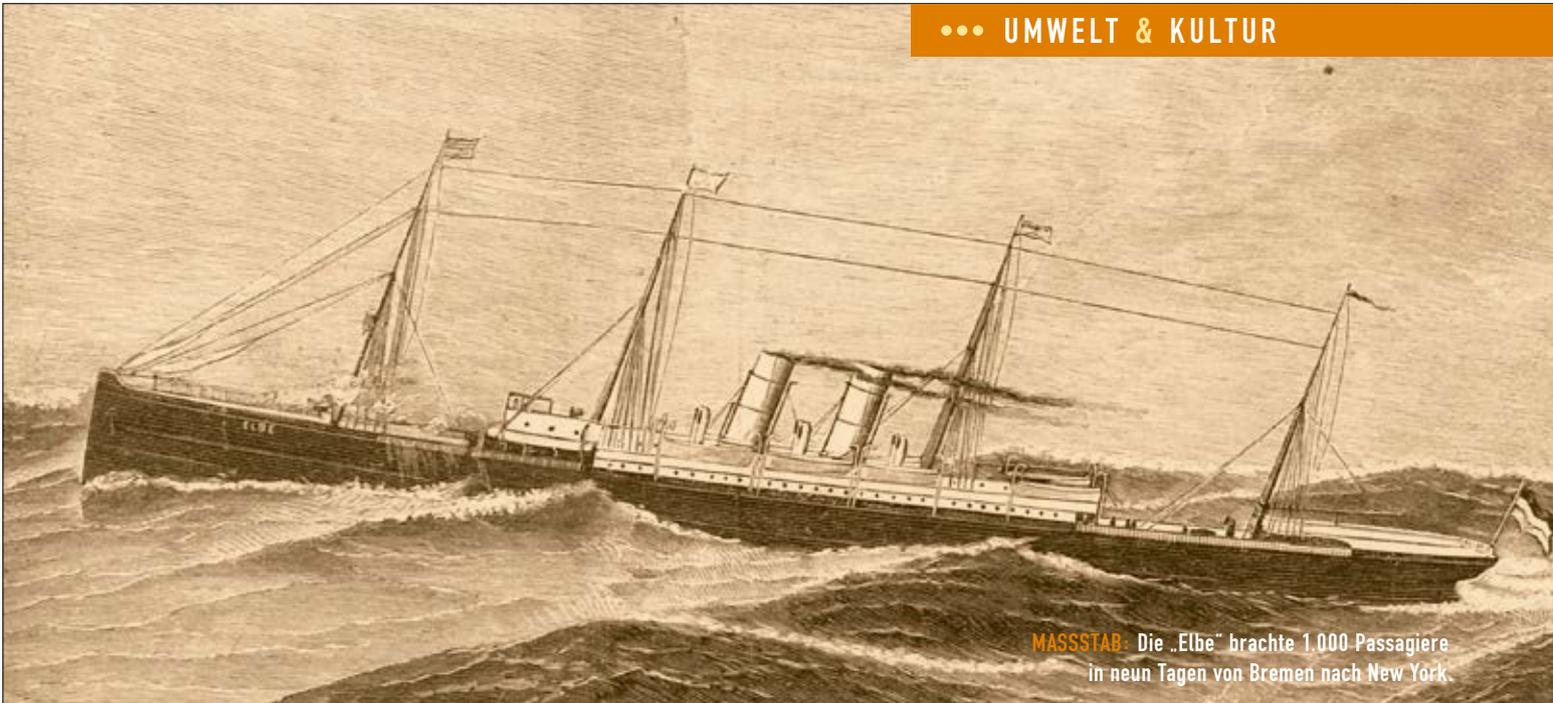
[www.seemannsmission.org](http://www.seemannsmission.org)

## Seemannsmission Bremerhaven

Bremerhavens Seemannsclub „Welcome“ zählt nach einem weltweiten Seeleutevotum im Jahr 2012 zu den besten fünf Einrichtungen seiner Art. Im Jahr davor ging der Titel an den Hamburger Club „Duckdalben“. „Welcome“ wurde vor elf Jahren mitten im Hafen eröffnet. Seither kamen mehr als 270.000 Seeleute aus aller Welt. Sein 1977 entstandener Vorgänger war als „Gute Stube“ Deutschlands erster hafennaher Seemannsclub und wurde zum Vorbild für andere Standorte wie Hamburg. Daneben gibt es in der Weser-Stadt noch das zentral an der Schifferstraße gelegene Seemannsheim mit 37 Betten in Einzel- und Doppelzimmern und knapp 7.400 Übernachtungen und 10.000 Tagesgästen im Jahr.

Beide Häuser gehören mit den Stationen in Cuxhaven und Stade-Bützflath zur hannoverschen Seemannsmission. Für sie sind unter anderen vier Diakone und ein Seemannspastor tätig.

[www.dsm-bremerhaven.de](http://www.dsm-bremerhaven.de)



**MASSTAB:** Die „Elbe“ brachte 1.000 Passagiere in neun Tagen von Bremen nach New York.

**E**in Ort der Superlative. Unter der 1911 errichteten imposanten Kupferkuppel der Mitchell Library in Glasgow befindet sich eine der größten öffentlichen Bibliotheken Europas. Im dortigen Schiffbauarchiv werden die Originalbaupläne von zahlreichen im 19. Jahrhundert auf schottischen Werften gebauten Schiffen aufbewahrt, darunter viele Gewinner des „Blauen Bandes“ für die schnellste Atlantiküberquerung.

Als erster Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd (NDL) lief die „Elbe“ am 4. April 1881 in Glasgow vom Stapel und setzte für das Deutsche Reich neue Maßstäbe in Bezug auf Schnelligkeit, Größe und Komfort. Mit 4.510 Bruttoregister-tonnen bei einer Länge von über 127 Metern und mehr als 13 Metern Breite bot der Dampfer Platz für mehr als 1.000



**SCHNELLDAMPFER:** Die „Oregon“ schaffte mit 12.000 PS ein Tempo von 18,5 Knoten.

Passagiere, davon 800 im Zwischendeck. Bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 16 Knoten dauerte die Überfahrt von Bremen nach New York nur 8 ½ bis 9 Tage. Es war die Zeit der zweiten großen Auswanderungswelle nach Nordamerika, und

die Nachfrage nach Passagen im günstigen Zwischendeck boomte. 110 Reichsmark kostete ein solcher Platz auf der „Elbe“, im Vergleich zu einem bis zu fünffach höheren Preis für eine Kajüte. Mit vier anderen Schnelldampfern wurde die „Elbe“ auf der Nordatlantikkroute eingesetzt. Bis 1891 verfügte die Reederei durch die insgesamt elf Schiffe umfassende „Flüsse-Klasse“ über einen der dichtesten Transatlantikfahrpläne der damaligen Zeit.

Schnelle Schiffe waren gefragt – und die baute unbestritten die Schiffswerft von John Elder in Glasgow. So hatte der 1879 auf der Werft gebaute Dampfer „Arizona“ noch im selben Jahr für die englische Guion Line das „Blaue Band“ geholt, und mit der „Alaska“ und der „Oregon“ sollten weitere Rekordschiffe folgen. Um in diesem Rennen mit der englischen Konkurrenz mithalten zu können, setzte auch der Norddeutsche Lloyd auf die technischen Entwicklungen der schottischen Renommierwerft. Ein Blick auf die verschiedenen Konstruktionszeichnungen der „Elbe“ macht die Details deutlich.

Da ist zum einen der Antrieb, für den die Elder-Werft eine Vierzylinder-Verbund-Dampfmaschine wählte. Grundsätzlich diente die zwei- oder später mehrstufige Nutzung des Dampfdrucks in der Dampfmaschine einer besseren Ausnutzung der im Dampf enthaltenen Energie. Um dieses Verfahren noch effizienter zu gestalten, bastelte John Elder an einer Optimierung der Maschinenanlage ins-



Foto: Ben Cooper, www.catchingphotons.co.uk

**GLASGOW:** The Mitchell Library ist die größte öffentliche Präsenzbibliothek Europas.

# Im Rennen um das schnellste Schiff

**Im 19. Jahrhundert waren schnelle Passagierschiffe wichtig im Transportgeschäft – etwa zur Bewältigung großer Auswandererströme. Doch Unternehmen wie die Glasgower Elder-Werft profitierten auch vom Wettstreit der Nationen.** Text: Birgit Nolte-Schuster

gesamt. In seinem ersten, zusammen mit seinem damaligen Partner Charles Randolph erarbeiteten Patent vom 24. Januar 1853 heißt es dazu: „Eine Anordnung von Verbundmaschinen, geeignet zum Antrieb eines Schraubenpropellers. Die Maschinen sind vertikal angeordnet, direkt wirkend und verzahnt. Die Kolben der Hochdruck- und Niederdruckzylinder bewegen sich in entgegengesetzter Richtung und treiben Kurbelwellen an, die, mit Blick auf eine

Verminderung von Belastung und Reibung, diametral entgegengesetzt angeordnet sind.“

Doch außer um die Steigerung der Dampfwirkung kümmerte sich Elder auch um die Mechanik der Maschine, den Kessel und den Propeller. Erklärtes Ziel: ein insgesamt effizient arbeitender Schiffsmotor. Seine im Laufe der Jahre erworbenen Patente belegen dieses ingenieurwissenschaftliche Streben nach Optimierung.

## **Geschwindigkeit vs. Ladekapazität**

So entwickelte Elder für den Schiffsantrieb Schraubenblätter, die an den Enden abgeflacht und aus Stahl oder Eisen gefertigt waren. Nach seinen Berechnungen erbrachte das gegenüber den üblichen Schaufelblättern aus Holz eine Steigerung der Geschwindigkeit von vier bis sechs Prozent. In den Folgejahren wurden außerdem entscheidende Verbesserungen in anderen Bereichen der Maschinenanlage wie dem Kessel und dem Oberflächenkondensator vorgenommen.

Dabei mussten auch grundsätzliche Probleme, die beim Bau leistungsstärkerer Antriebsmaschinen auftauchten, gelöst

werden. Eines war der höhere Platzbedarf. Eine Dreizylinder-Verbund-Dampfmaschine mit Dreifachexpansion und 12.000 PS, wie die Elder-Werft sie 1883 bei der „Oregon“ einbaute, sicherte mit 18,5 Knoten zwar einen neuen Geschwindigkeitsrekord. Der tägliche Kohleverbrauch lag jedoch mit annähernd 300 Tonnen mehr als doppelt so hoch wie bei der „Elbe“. Um Raum für eine größere Maschinenanlage und den Kohlevorrat zu schaffen, musste das Zwischendeck verkleinert werden – was wiederum geringere Einnahmen durch weniger Passagierplätze bedeutete. Vor diesem Hintergrund konzentrierte der Norddeutsche Lloyd denn auch seine Geschäftspolitik auf etwas langsamere Schiffe mit insgesamt jedoch höheren Passagierkapazitäten.

John Elder hat die rasante Fortentwicklung seiner ingenieurwissenschaftlichen Erkenntnisse nicht mehr miterleben können. Er starb 1869 im Alter von nur 45 Jahren. Als Würdigung seiner Leistungen wurde er 2012 in die Scottish Engineering Hall of Fame aufgenommen. Hier steht er nun in einer Reihe mit Erfinderpersönlichkeiten wie James Watt. ■

**DENKMAL:** Der Schiffbauer John Elder hatte sich auf schnelle Schiffe spezialisiert. Der Stich zeigt das Werftgelände.





# Tuning am Hintersteven

Der Knick macht's: Marktführer für Hightech-Ruder und Vorsatzdüsen ist Becker Marine Systems aus Hamburg. Text: Petra Scheidt

Von der hydrodynamischen Blattform bis zu intelligenten Messsystemen im Schaft: Moderne Schiffsruder und Düsen sind hoch spezialisierte Designerstücke, die nicht nur über die Manövrierfähigkeit bestimmen. Sie wirken sich auch nachhaltig auf die Antriebsperformance aus, indem sie Kavitation (Dampfbläschenbildung am Propellerflügel, die bei Implosion zu schweren Schäden führt)

sowie unerwünschten Vibrationen vorbeugen und die Schubkraft des Propellers verstärken.

Eine echte Expertin in Sachen Hightech-Ruder und -Düsen ist die Firma Becker Marine Systems. So stammen zum Beispiel das weltbekannte Becker-Ruder oder die Mewis-Düse von den Hamburgern. Allein Letztere spart, richtig angepasst, bis zu acht Prozent Treibstoff.

**VORSATZDÜSE:** Das Becker Twisted Fin schafft günstigere Strömungsverhältnisse am Propeller – und so mehr Druck am Blatt.





**UMWELTFREUNDLICH:** 240  
Schiffe sind bereits mit einem  
Becker Mewis Duct ausgestattet.  
Das macht zusammengekommen  
eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund  
462.000 Tonnen allein für 2013.

Fotos: Becker Marine Systems

Entsprechend gut sieht die Auftragslage bei Becker Marine aus: „Wir haben erst kürzlich bei der ‚Santa Theresa‘ von Hamburg Süd nachgerüstet – und unser neuestes Produkt, ein Becker Twisted Fin, eingebaut. Auch einige Großprojekte für 2014 stehen schon fest. Wir dürfen zum Beispiel fünf 18.000-TEU-Containerschiffe der Reederei China Shipping Container Lines mit unseren Rudern

ausrüsten“, berichtet Geschäftsführer Henning Kuhlmann.

#### Von der Muse geküsst

Manche Erfindungen sind purer Zufall, andere die Antwort auf persönliche Anliegen: So wurde der Reißverschluss angeblich erfunden, weil ein entnervter Unternehmer sich der Pflicht entledigen wollte, seiner Frau ins Korsett zu helfen.

Dem Handelsschiffer Willi Becker ging es ähnlich. Auch er störte sich an der Ausstattung seiner Partnerin: Die „Marleen 1“, sein Tankboot, war ihm zu schwerfällig unterwegs und mühsam zu steuern. Eine bessere Manövrieranlage musste her.

Mit dem Gedanken im Hinterkopf ging der erfahrene Maschinenbauingenieur Anfang der 1950er-Jahre auf Reisen. Dabei lernte er „Super Conny“, ein →



Foto: Hamburg Süd

**TWISTED FINS:** „Santa Rita“ (vorne) und „Santa Barbara“ von der Reederei Hamburg Süd sind frisch auf Effizienz getrimmt.



Fotos: Becker Marine Systems

→ amerikanisches Linienflugzeug, kennen. Besonders ihre Landeklappen faszinierten den Erfinder und inspirierten ihn zu einem neuen Ruderdesign mit einer zusätzlichen Flosse an der Hinterkante des Ruderblattes – frei nach dem Motto: „Was an einem Flugzeug funktioniert, kann auch im Wasser klappen!“

Der erste Praxistest sorgte prompt für Aufsehen: Becker fuhr mit der „Marleen 1“ nämlich so lange im Hafen im Kreis, bis die Polizei das Treiben unterband. Damit war nicht nur das berühmte Becker-Ruder geboren, sondern auch der Grundstein für den Erfolg seines Ingenieurbüros gelegt.

### Gemeinsam zur Sache

Heute werden die neuesten Designs nicht mehr im Hafenbecken erprobt, sondern in speziellen Testeinrichtungen. „Unser Hauptsitz ist in Hamburg, da bietet sich die Hamburgische Schiffbauversuchsanstalt (HSVA) natürlich als Partner an. Wir

lassen unsere Entwürfe aber auch beim niederländischen MARIN oder bei der SSPA in Schweden im Modellversuch überprüfen, wenn unsere CFD-Abteilung (Computational Fluid Dynamics) ihre virtuellen Testläufe abgeschlossen hat“, sagt Henning Kuhlmann.

Doch damit die Ruder- und Düsen-Designs ihre volle Wirkung entfalten, müssen auch die Schiffbauingenieure und Propellerhersteller in die Entwicklungsphase einbezogen werden. Denn jedes Ruder aus dem Hause Becker ist eine Einzelanfertigung und wird genau an Schiffsform, Propeller und die jeweiligen Einsatzanforderungen angepasst. Je besser die Abstimmung, desto überzeugender das Endergebnis. Gute Kontakte zu anderen Zulieferern sind da sehr wichtig. „Wir haben uns im Laufe der Jahre ein breites Netzwerk aufgebaut. So arbeiten wir zum Beispiel schon lange mit MMG (Mecklenburger Metallguss) und Motorenherstellern wie Wärtsilä



**FIXPUNKT:** Die Zentrale liegt nicht weit entfernt vom Hamburger Hafen, am Neuländerkamp 3.

## Daten und Fakten rund um Becker Marine Systems

**Was als kleines Ingenieurbüro begann, ist heute ein Global Player mit Büros in China, Singapur, Korea und Norwegen.**

1946 gegründet, vertrieb Willi Beckers Firma hauptsächlich sein patentiertes Flap-Ruder. Erst 1970 vollzog sich, mit dem Erwerb des Kort-Düsen-Patents, der Schritt an den internationalen Schiffbaumarkt. 1998 stieß Hatlapa als Kooperationspartner dazu – und ermöglichte es, den Ruderhersteller Schilling aufzukaufen. Mit der Entwick-

lung des TLKSR® Twisted Leading Edge Rudder 2004 und dem Mewis Duct® 2008 etablierte sich Becker Marine Systems endgültig als Marktführer in Sachen Schiffsrudder und -düsen. Das Hamburger Erfolgsunternehmen beschäftigt aktuell 110 Mitarbeiter weltweit und hat ein Auftragsvolumen von rund 100 Millionen Euro pro Jahr.





PRODUKTION: Da 90 Prozent der Aufträge bei Becker Marine aus Asien kommen, werden die bis zu 95 m<sup>2</sup> großen und rund 100 Tonnen schweren Ruder dort gefertigt.

zusammen. Durch solche Kooperationen lässt sich aus den einzelnen Komponenten, die ein Schiff in seinen Eigenschaften besonders machen, noch mehr herausholen“, sagt Kuhlmann.

### Der Fortschritt steckt im Detail

Ein Knick im Ruderblatt, leichtere Materialien, schmierfreie Rolllager: Das Gebot der Stunde sind Komponentenoptimierungen – ob als Neubau oder Retrofit. An Ideen mangelt es Becker Marine Systems nie, denn die Experten der hauseigenen Forschungs- und Entwicklungsabteilung kommen aus den unterschiedlichsten Bereichen. Aber auch der Erfindernachwuchs

darf sich bei Henning Kuhlmann gern vorstellen: „Im Moment sind wir zwar eher mit Feinarbeiten an bestehenden Designs beschäftigt, aber ich kann mir schon vorstellen, dass es irgendwann alternative Formen oder Entwicklungen gibt. Für neue Ideen und kluge Köpfe sind wir jedenfalls immer offen“, sagt er. Das Prinzip hat sich in der Vergangenheit, etwa beim Verkaufsschlagler Mewis Duct, bewährt. Effizienz steht heute ganz oben auf der Agenda der Schiffseigner. Geschäftsführer Henning Kuhlmann wünscht sich aber, dass dabei andere wichtige Aspekte wie Sicherheit und Umweltschutz nicht aus dem Blickfeld geraten: „Ökonomische Be-

strebungen haben ihre Berechtigung, wenn man bedenkt, dass eine Verbrauchsreduzierung von sechs bis acht Prozent eine Ersparnis im sechsstelligen Euro-Bereich pro Jahr bedeuten kann. Man sollte dabei aber nicht vergessen, dass ein Ruder zuallererst ein Sicherheitsfaktor ist.“

Effizient, sicher und grün: Was für das Kerngeschäft gilt, ist auch abseits davon das Ziel. So hat Becker Marine zum Beispiel mit AIDA-Cruises und der Schramm Group eine LNG-Hybrid-Barge zur umweltfreundlichen Stromversorgung im Hamburger Hafen entwickelt. Ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz – wie die innovativen Schiffsru- ...

# Federführende Flotte

**Schiffsdarstellung in Seitenrissen: Karsten Kunibert Krüger-Kopiske hält die Tradition mit „Deutschlands Handesflotte“ lebendig.**

**S**chiffe sind die größten beweglichen Bauwerke, die Menschen je hergestellt haben. Und sie haben Charakter. Gemeinsam von Reeder und Werft entwickelt, dienen sie dem internationalen Seetransport, ohne den heute keine entwickelte Volkswirtschaft überleben könnte. Sie sind der Stolz ihrer Besitzer – und waren früher oft auch Symbol nationaler Stärke.

Neben den technischen Daten und den wirtschaftlichen Besitzverhältnissen, die heute im Internet jederzeit abrufbar sind, kommt es auf das Aussehen eines Schiffes an, die Eigenart, die es von anderen unterscheidet – aber selbst aus den schärfsten Fotos ergibt sich nicht immer eine Vergleichbarkeit der Einheiten.

Hier spielt die traditionelle Schiffszeichnung als Seitenriss ihre Stärken aus. Optische Verzerrungen durch unterschiedliche Perspektiven, die sich bei der Fotografie ergeben, fallen durch den einheitlichen Maßstab und den neutralen Hintergrund bei der Zeichnung weg. Sie kann sich auf die wesentlichen Merkmale des Originals beschränken, Decksladungen können weggelassen werden. Auf die Darstellung von Hafenanlagen oder Masten an Land, die häufig als dem Schiff zugehörig gedeutet werden, verzichtet der Seitenriss.

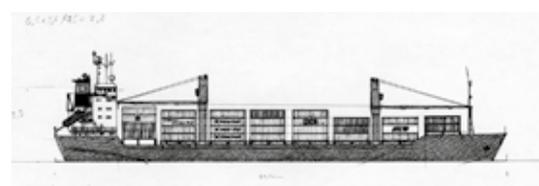
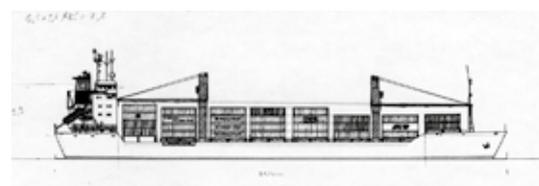
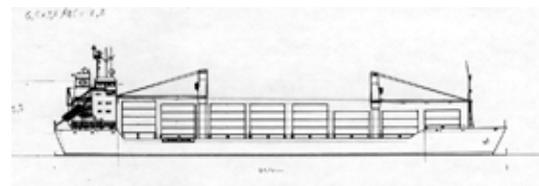
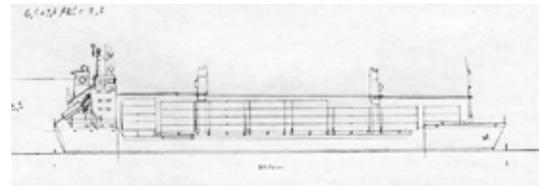
Seit Mitte des vorigen Jahrhunderts hat eine Reihe von Autoren in strukturierter Form ganze Flotten publiziert. Zwischen den beiden Weltkriegen stand der militärische Nutzen im Vordergrund – also die Möglichkeit, aus den Büchern, die zur Bordbibliothek jedes Kriegsschiffs gehörten, zu erkennen, ob es sich um ein verbündetes oder feindliches Schiff handelt.

## Freund oder Feind?

Der Urvater dieser Bewegung war E. C. Talbot-Booth, Lieutenant Commander der Royal Naval Volunteer Reserve. In der Reihe „Merchant Ships“ wurden alle im internationalen Handel beschäftigten Schiffe in einheitlichen Seitenrissen präsentiert – nicht nach Ländern oder Reedereien, sondern nach dem Aussehen geordnet, wobei die Struktur des Schiffes mit einer festgelegten Terminologie belegt wurde. Dies erleichterte Kriegsschiffen die Erkennung – auch unter ungünstigen Witterungsbedingungen oder wenn das entsprechende Schiff sich tarnte. Die deutsche Marine benutzte während des Zweiten Weltkriegs „Die Handelsflotten der Welt“ von Erich Gröner und seinem Team.

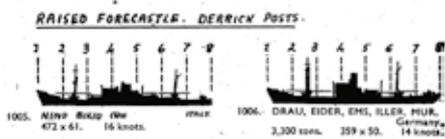
Karl Heinz Schwadtke, ehemaliger Mitarbeiter von Gröner, begann in den frühen 1950er-Jahren, den Wiederaufbau der Deutschen Handelsflotte zeichnerisch zu begleiten. Sein erstes Büchlein „Die Deutsche Handelsflotte“ erschien 1952 und umfasste auf 32 Seiten neben einer Reederei-

liste gerade einmal 130 Zeichnungen im Maßstab 1:1.250, wobei nur Schiffe ab 1.000 Bruttoregistertonnen erfasst wurden. Der recht schräge Maßstab 1:1.250 ist der britischen Größe „100 feet to one inch“ (= 1:1.200) angenähert. Schwadtke veröffentlichte bis 1970 alle zwei bis drei Jahre eine Neuauflage. Sein letztes Werk umfasste auf 285 Seiten 845 Skizzen der Schiffe unter deutscher Flagge. Er orientierte sich bei der Klassifizierung der Typen an den Standards, die Talbot-Booth gesetzt hat.



**PHASEN:** 1: Das Schiff wird mit Bleistift vorgezeichnet – die Maße festgelegt. 2: Die Umrahmungen werden mit Tinte fixiert, erste Schattierungen herausgearbeitet. 3: Schornstein und Container werden schraffiert. 4: Der Rumpf ist gestaltet, alle Schattierungen sind angelegt.

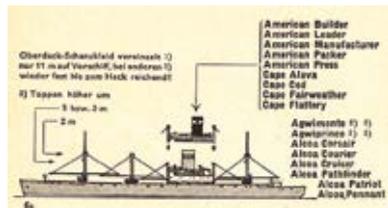




**KLASSISCH:** Schattenrisse aus dem Buch von Talbot-Booth „What Ship is that?“ von 1940 – u.a. die Flüssekategorie des Norddeutschen Lloyd.



**FEIND:** Ein japanischer Linienfrachter aus Talbot-Booth, „Merchant Ships“ von 1942.



**BESCHREIBUNG:** Darstellung eines amerikanischen C1-Frachters aus „Die Handelsflotte der Welt“ von 1942, bearbeitet von Erich Gröner.



**KKMMFK H1**  
★ 782. MINSK. Ru/Pd 1964; C; 7400/9700; 155 x 7,4/9 (508 x 24,3/29,10); M: 17%; 'B 44' tpsv.

**OSTBLOCK:** Die „Minsk“ aus „Talbot-Booth's Merchant Ships – Volume 1“ von 1976. Der Stern steht für den Warschauer Pakt.



**GRÖSSE:** Die „Adolf Leonhardt“ (Leonhardt & Blumberg) von Karl-Heinz Schwadtke (1952).



**FORTSCHRITT:** In deutlich besserer Drucktechnik präsentiert: die „Tunis“ der Reederei Sloman.



**MASSENGUTFRACHTER:** „Harmen Oldendorff“ von Oldendorff Carriers, Lübeck.



**GIGANT:** Die neue „Hamburg Express“ ist der Primus im neuen Buch.

Den Versuch, das Projekt zu einer Liste der Welthandelsflotte weiterzuentwickeln, musste Schwadtke allerdings aufgeben. Mitte der 1950er-Jahre veröffentlichte dann Bruno Bock mit „Bocks Weltschiffahrt“ einen Versuch, die Welthandelsflotte in einem Buch darzustellen. Leider gab es in den Folgejahren keine Aktualisierung – auch hier fehlten Helfer.

So blieb der Talbot-Booth die einzige zusammenhängende Darstellung. Die Zeichnungen in Grau verwiesen eindeutig auf den militärischen Nutzen. In den 90er-Jahren ist Talbot-Booth dann in „Jane's Merchant Ships“ aufgegangen, ein Buch, das heute allerdings auch viele Fotos veröffentlicht und so von der Idee einer illustrierten Flottenliste in einheitlicher Darstellung möglichst aller Schiffe im selben Maßstab immer mehr abweicht.

### Gesamtschau der Schiffe

Mit der Einstellung von Schwadtkes Buchreihe 1970 fand diese Form für lange Zeit in Deutschland ihr Ende – in anderen Ländern gab es solche Projekte gar nicht. Immerhin widmete sich neben Schwadtke und Bock eine Reihe von anderen Zeichnern einzelnen Aspekten der deutschen Handelsflotte. So zeichnete Gerd-Dietrich Schneider die Neubauten deutscher Werften, Alfred Schneider stellte illustrierte Schiffslisten einzelner Reedereien oder Werften zusammen, und Reinhard Schmelzkopf fertigt auch heute noch derartige Skizzen für seine Publikationen an.

Die deutsche Handelsflotte mit all ihren Schiffen in einer Gesamtschau darzustellen, war bis heute das Verdienst der Reihe „The German Merchant Fleet – Die

Deutsche Handelsflotte“ aus dem Seehafen Verlag (später DVV Medien), die seit 1955 erscheint. Das Alleinstellungsmerkmal dieses Werks sind die verkleinerten Seitenansichten aus den Generalplänen der Schiffe, die gerade auch die technischen Details hervorheben und für Reeder und Befrachter eine wichtige Informationsquelle sind. Dieses Buch ist jedoch für die meisten Schiffsliebhaber unerschwinglich.

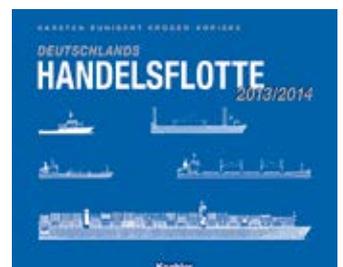
Erst im Jahr 2010 – also nach 40 Jahren Unterbrechung – wurde die von Schwadtke begründete Tradition wiederbelebt. Karsten Kunibert Krüger-Kopiske („K4“) veröffentlichte beim Koehler Verlag „Deutschlands Handelsflotte“, ein Kompendium aller aus Deutschland bereederten Schiffe auf dem Stand Frühjahr 2010.

Das Buch war so erfolgreich, dass Verlag und Autor in diesem Jahr eine Neuauflage publiziert haben. Erklärtes Ziel ist es, die Reihe fortzusetzen und alle zwei bis drei Jahre einen Überblick über eine der größten Handelsflotten der Welt zu geben. In 760 Skizzen wird (fast) jedes Typschiff dargestellt und in einer nach Reedern geordneten Schiffsliste mit den wesentlichen technischen Daten präsentiert.

Krüger-Kopiske, der sein gesamtes bisheriges Berufsleben in der Schifffahrt verbracht hat, analysiert außerdem die aktuelle Lage der Weltschifffahrt mit dem Schwerpunkt deutsche Handelsflotte. In verständlicher Weise beschreibt er die Entwicklung der letzten Jahre, nennt die Gründe für das Wachstum der Handelsflotte und damit auch der jetzigen tiefen und lang andauernden Schifffahrtskrise. Das bemerkenswerte Kompendium hat 304 Seiten und kostet 39,90 Euro. ...

### PRÄZISION:

Karsten Kunibert Krüger-Kopiske („K4“) ist Macher des Buchs „Deutschlands Handelsflotte“.



# Neue Schiffe



## MAGDALENA OLDENDORFF

IMO-NUMMER	9638044	WERFT	Shanghai Waigaoqiao (CHN)
REEDEREI	Oldendorff Carriers	LÄNGE	299,92 Meter
CHARTERER	Polembros Shipping	BREITE	50 Meter
FLAGGE	Liberia	TIEFGANG	18,40 Meter
ABLIEFERUNG	Juni 2013	MOTOR	MAN-B&W 6S70MC-C
TYP	Massengutfrachter	LEISTUNG	18.660 kW
TONNAGE	106.884 BRZ	GESCHWINDIGKEIT	15,5 Knoten
TRAGFÄHIGKEIT	206.010 TDW	KLASSE	ABS

## BBC CORAL

IMO-NUMMER	9563720
REEDEREI	Bockstiegel
CHARTERER	BBC Chartering
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	2012
TYP	Schwergutfrachter
TONNAGE	12.838 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	14.488 TDW
WERFT	Jingzhou, Ruichang (CHN)
LÄNGE	153,47 Meter
BREITE	23,20 Meter
TIEFGANG	9,10 Meter
MOTOR	MAN-B&W 6S46MC-C8
LEISTUNG	8.280 kW
GESCHWINDIGK.	17,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



## SLOMAN HERMES

IMO-NUMMER	9466738	WERFT	Jiangzhou, Ruichang (CHN)
REEDEREI	Sloman Neptun Schifffahrt	LÄNGE	145,15 Meter
FLAGGE	Antigua & Barbuda	BREITE	23,03 Meter
ABLIEFERUNG	2012	TIEFGANG	8,81 Meter
TYP	Öl-/Chemikalien-tanker	MOTOR	MAN-B&W 6S35MC
TONNAGE	11.246 BRZ	LEISTUNG	4.440 kW
TRAGFÄHIGKEIT	16.418 TDW	GESCHWINDIGKEIT	13,5 Knoten
LADEKAPAZITÄT	19.553 Kubikmeter	KLASSE	ABS



## BRIGHT SKY

CHARTERNAME	-	TYP	Mehrzweckfrachter	BREITE	30,20 Meter
IMO-NUMMER	9465435	TONNAGE	26.639 BRZ	TIEFGANG	11 Meter
REEDEREI	MACS Maritime Carrier	TRAGFÄHIGKEIT	37.000 TDW	MOTOR	Wärtsilä 7RT-flex50
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	2.260 TEU	LEISTUNG	11.658 kW
FLAGGE	Marshall Islands	WERFT	Qingshan Shipyard Wuhan (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	14,5 Knoten
ABLIEFERUNG	Juli 2013	LÄNGE	199,80 Meter	KLASSE	Bureau Veritas



**EINWEISUNG:** Die Fahrenleute Hans Koehn (l.) und Jan Martens haben Spaß daran, Museumsbesucher ein Schiff steuern zu lassen.

# Die Simulator-Lotsen



**Der neue Schiffssimulator ist das Highlight im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg. Erfahrene Ex-Seeleute wie Hans Koehn und Jan Martens begleiten die Besucher bei der Navigation.** Text und Foto: Eigel Wiese

**H**ans Koehn und Jan Martens sind erfahrene Seebären. Koehn fuhr 48 Jahre für Hapag-Lloyd, davon 32 als Kapitän, Martens kommt auch aus der Seefahrt, wechselte dann zur Fliegerei und ging schließlich als Ingenieur und Navigator in die Luft. Heute stehen sie immer wieder nebeneinander auf Kommando- brücken und haben sichtlich ihren Spaß.

Die Schiffe können schnell wechseln, mal ist es das Containerschiff „Tokyo Express“, mal das Kreuzfahrtschiff „Europa“, dann wieder ein schneller Katamaran. Auch die Reviere können schnell wechseln, mal fahren die Schiffe auf der Elbe, dann wieder steuern sie die Häfen von Singapur oder Rotterdam an. Anstrengende Flüge zwischen den Einsätzen können die beiden Experten sich sparen, denn ihr Fahrtgebiet liegt immer im neuen Schiffssimulator im Internationalen Maritimen

Museum in Hamburg. Es ist wohl das erste Schiffahrtsmuseum, das Besuchern derartige Erfahrungen vermittelt. Deshalb brauchen sich Hans Koehn und Jan Martens über mangelnde Nachfrage nicht zu beschweren.

## Ehrenamtliche Kapitäne

Wenn sie dienstags, mittwochs und sonntags den Computer hochfahren und die sehr realistischen Szenarien auf den Bildschirmen erscheinen, bilden sich schnell Trauben von Menschen um die kleine Kommando- brücke. Wer selbst einmal das Ruder eines Seeschiffes in die Hand nehmen will, bekommt dazu Gelegenheit, wird aber nicht allein gelassen. Wie ein Lotse steht Hans Koehn neben dem Steuerstand, nennt die Gradzahlen der zu steuernden Kurse und gibt Tipps für die nächsten Manöver. Nebenbei erläutert er

die Abläufe auf einer Kommando- brücke, erzählt, welche Aufgaben die Lotsen und was die Schlepper für eine Bedeutung haben. So wird die Fahrt im Simulator auch für die Umstehenden zum Erlebnis.

Die beiden Experten gehen ihrer Aufgabe ehrenamtlich nach. Insgesamt haben sich 18 Männer um die beiden ehemaligen Kapitäne Hans Trey und Rüdiger Gutjahr zusammengefunden, um in wechselnden Schichten den Simulator zu betreiben. Bevor sie die Aufgabe übernehmen konnten, wurden sie am Hamburger Marine Training Center (MTC) geschult. „Den Umgang mit den Computern mussten wir ja erst lernen“, erklärt Hans Koehn.

Der Simulator ist ein Geschenk der Reederei Hapag-Lloyd an das Museum, zu dem neben MTC auch der Bremer Simulatorhersteller Rheinmetall beachtlich beigetragen hat.

## Weihnacht, Ehre und Gramusel

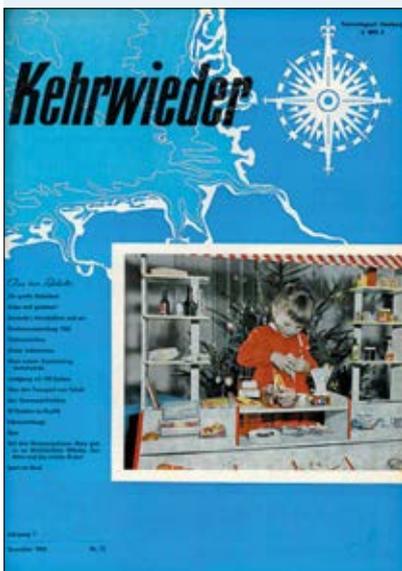
Die Weihnachtsfeier auf dem Dreimastschoner „Mary“ ist eine besondere, die Talje und die Ehre werden erklärt, Grummeltaschen an Bord heißen „Gramusel“.

Die Fahrenleute schöpfen ihre „große Sicherheit“ gerade zu Weihnachten aus den Gedanken an das Zuhause, die Kindheit und die eigene Familie. Zu späterer Stunde geht es an Bord auch fröhlicher zu, zum Beispiel auf dem Dreimastschoner „Mary“; da gibt es Whisky, den Alten und das zehnte Gebot – und das alles zur Weihnachtsgeschichte auf Platt. Der Wachoffizier am Peilkompass ächtet den Mord an Präsident Kennedy. Auch wenn es 1964 erneut 80 Mio. D-Mark für die Förderung von Neubaudarlehen, Zinsbeihilfen und Abwrackprämien geben soll: „Eine grundlegende Konsolidierung ihrer Kapitalsituation und die Überwindung des Eigenkapitalmangels kann nur durch eine langfristige Strukturhilfe gesichert werden“, so die Reeder auf ihrer Jahresversammlung. Kapitänsfrau P. schwärmt im letzten Teil ihres Reiseberichtes von Kyoto, Yokohama, Kobe und ist dennoch froh, wieder zu Hause zu sein. Die neue automatische Konstantzug-Verholwinde der Rhein Stahl-Nordseewerke GmbH wird vorgestellt. Großbritannien und Japan planen den Bau atomgetriebener Handelsschiffe.

Die Welthandelsflotte ist 1962 um 5,8 Mio. auf 145,86 Mio. BRT gewachsen, Deutschland liegt mit 5,05 Mio. an 11. Stelle. – Der Direktor der Cargoaire Engineering Corporation New York erläutert den Tabaktransport in den Laderäumen eines Trockenfrachters „mit neuzeitlicher Lüftungseinrichtung“. – Die Jungen nennen mürrische, arrogante Grummeltaschen der älteren Generation an Bord „Gramusel“ („Hebbt wi freuer ook nich hatt“).



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



### Aus dem Inhalt

- Die große Sicherheit
- Knips und gewinne!
- Kennedy's Vermächtnis und wir
- Reederversammlung 1963
- Flottenumschau
- Meine Lebensreise
- Neue automatische Konstantzug-Verholwinde
- Landgang mit 100 Sachen
- Über den Transport von Tabak
- Das Gramusel-Problem
- 30 Stunden im Pazifik
- Schmunzelauge
- Ehre
- Auf dem Dreimastschoner „Mary“ gab es zu Weihnachten Whisky, den Alten und das zehnte Gebot. Sport an Bord



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

# Neue Bücher...



**PERSPEKTIVEN:** Bemerkenswertes aus Werft und Technik, beeindruckende Panoramabilder in Fahrt.



## Ihre Majestäten, die Pötte – Opus Magnum eines passionierten Shipspotters

Diesem Bildband bzw. den Aufnahmen haben wir bereits zu Jahresanfang „große Spannung“ bescheinigt. Nun liegt das farbenprächtige Beinahe-Möbelstück in zweiter Auflage vor. Schiff(fahrt)sverliebte werden ihre wahre Freude an den 344 Aufnahmen von 1.000 Schiffen haben. Die nummerierte Erstauflage ist vergriffen.

Das verwundert nicht. Die gute Nachricht: Das Buch kann beim Verleger über die Internetseite nachbestellt werden (s. Bestellhinweis unten). Eigentlich hat Thomas

Kunadt Musikwissenschaft und Kulturkunde studiert, anschließend ein paar Jahre im studierten Fach gearbeitet. Im Jahr 1996 begann er, entlang der Elbe nahezu jedes schwimmende Behältnis zu fotografieren. Erst 2005 reiste er nach Asien für einen Fotobildband. Auch in seinen Fotos ist ordentlich Musik drin, man könnte sagen, sie schwingen ganz besonders.

Diese achte größere Veröffentlichung von Thomas Kunadt seit 1996 ist mit einem nahezu poetischen Essay des Autors und einem

eingeleiteten Fotoregister versehen. Dennoch lässt dieser Koloss den Gesamtumfang von Kunadts maritimem Gesamtwerk nur erahnen – es sind mittlerweile mehr als 200.000 Aufnahmen und Daten zu über 590.000 Schiffen. Kunadt ist schon oft mit professionellem Lob überhäuft worden, zu Recht. Er scheut weder Aufwand noch Geduld, um genau den richtigen Moment für seine Aufnahmen einzufangen. Solche Meisterschaft hat ihren verdienten Preis. Also: Schleife drum und unter den Weihnachtsbaum damit!



**ROMANTIK:** Containerriesen bei Sonnenaufgang vor den Toren des Hamburger Hafens.

Thomas Kunadt:  
Schiffe. Eine Passion.  
Prachtbildband, 616 S.,  
344 Farbfotos, gebunden.  
168 Euro. Bestellung:  
[www.kunadt-schiffe-passion.de](http://www.kunadt-schiffe-passion.de)



## Appetithäppchen mit Tiefgang

Der Untertitel „Literatur als Seefahrt. Ein Lexikon“ lässt Trockenenes zwischen den Buchdeckeln vermuten.

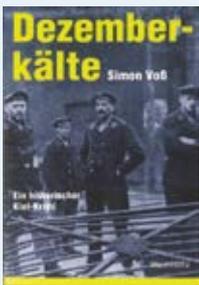
Ein wenig binnenländisch-verkrampft kommt der hintere Buchdeckel daher: „Ein Lexikon der Seefahrt (des Lesens, der Literatur), das verstricken, aber auch verführen will. Es umschifft lustvoll Texte der Weltliteratur.“ Nun ja. – Maritime Begriffe überschreiben alphabetisch jeweils ein Kapitel mit Auszügen

aus Werken der Weltliteratur. Deren Quellen werden am Ende jedes Kapitels aufgelöst. Das ist gewöhnungsbedürftig, regt aber tatsächlich an, sich ins Original zu vertiefen. Für Feingeister im Ohrensessel auf der Suche nach Weihnachtsgeschenken mit Tiefgang.

**Brigitte Schwens-Harrant, Jörg Seip:** *Schrift ahoi! Literatur als Seefahrt.* 199 S., geb. ISBN: 978-3-902665-66-9. 19,90 Euro.



## Schlechtes Umfeld



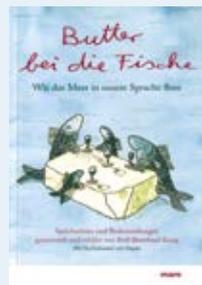
Ein junger politisierender Kieler Werftarbeiter sucht 1918 seinen Lebenssinn und die Liebe, gerät aber unter Druck, denn er wird Augenzeuge eines Mordes

durch Marineoffiziere, die der neuen Republik feindlich gegenüberstehen.

Er bittet Gustav Noske, im Roman Kieler SPDler (später tatsächlich „Volksbeauftragter“ für die Reichswehr), um Hilfe. Dabei bedient Voß leider jedes zur frühen Weimarer Zeit bekannte historische Klischee. Schade.

**Simon Voß:** *Dezemberkälte.* Roman. 272 Seiten, Taschenbuch. ISBN: 978-3-52904-527-1. 9,90 Euro.

## Zungenabstecher

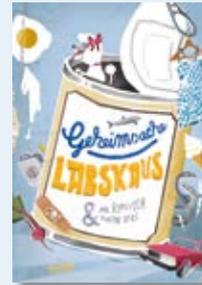


Essigs Essenzen! Klingelt's? Gut! Der Germanist und Publizist weiß, was anliegt, und bringt uns wirklich die Butter bei die Fische.

Seit er zur See fährt, übernimmt mensch sprachliche Bilder für das Dasein auf dem Wasser in das Leben an Land. Essig hat sie sprach- und kulturgeschichtlich überraschend ernsthaft und amüsant auf den Haken genommen. Ein ideales Geschenk in jeglicher Hinsicht!

**Rolf-Bernhard Essig:** *Butter bei die Fische.* Wie das Meer in unsere Sprache floss. 191 S., geb. ISBN: 978-3-86648-129-9. 14,95 Euro.

## Geheimsache Labskaus



Oskar hat Geburtstag – in den Sommerferien. So'n Pech! Alle Freunde sind verreist, man kann mit niemandem feiern.

Die Geschenke der Eltern sind voll daneben – Oskar ist sauer. Da klingelt Kumpel Zack, und sie ziehen mit der Pudeldame Raissa los. Vor der Eisdielen verschwindet plötzlich der Hund samt Koffer. Die Polizei glaubt kein Wort. Sie müssen selber ermitteln, geraten in gefährliches Fahrwasser ...

**Ina Rometsch, Martin Verg (Text), Andi Meier (Vignetten):** *Geheimsache Labskaus.* 160 S., geb. Für Kinder von 10 bis 12 J. ISBN: 978-3-7017-2121-4. 12,90 Euro.

ANZEIGE

# Kalender

DEZEMBER 2013 / JANUAR 2014



Foto: Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlenndorf

## Berger in Nöten

Auf die Bergungsreedereien kommen immer schwierigere Aufgaben zu. Neue, größere Schiffe und Geräte werden benötigt, um für eine mögliche Havarie eines ultragroßen Containerschiffs von 400 Meter Länge gerüstet zu sein. Und auch Notliegeplätze müssen bereitstehen, damit die Havaristen in Sicherheit gebracht werden können. Bisweilen verhalten sich die Küstenstaaten nach dem St. Florians-Prinzip: Von den Bergern verlangen sie den größten Einsatz auf hoher See, aber wenn brennende Schiffe wie im Sommer 2012 die „MSC Flaminia“ Zuflucht brauchen, sperren sie ihre Häfen.

**11./12.12. LONDON (GB)**  
**SALVAGE & WRECK REMOVAL**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

## DEZEMBER 2013

**03.-06.12. SHANGHAI (China)**  
**Marintec China**  
[www.marintecchina.com](http://www.marintecchina.com)

**05.12. KIEL**  
**Maritime Politik der EU**  
[www.nautischer-verein-kiel.de](http://www.nautischer-verein-kiel.de)

**05./06.12. LONDON (Großbritannien)**  
**Design and Operation of LNG carriers for Ice and Cold Climates**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

**05./06.12. KAPSTADT (Südafrika)**  
**OSV Chartering Contract Management Africa**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

**05./06.12. LONDON (Großbritannien)**  
**Ship Arrest Course**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

**06.12. BIRMINGHAM (Großbritannien)**  
**Offshore Wind Technology**  
[www.conferences.theiet.org](http://www.conferences.theiet.org)

**06.12. GENÈVE (Schweiz)**  
**Charterers Forum Wet freight 2013**  
[www.tradewindsevents.com/](http://www.tradewindsevents.com/)

**09./10.12. LONDON (Großbritannien)**  
**Salvage Law & Practice**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

**09.-11.12. DUBAI (Ver. Arab. Emir.)**  
**TOC Container Supply Chain Middle East**  
[www.tocevents-me.com](http://www.tocevents-me.com)

**09.-11.12. SINGAPUR**  
**Coaltrans Solid Carbon Fuels**  
[www.coaltrans.com](http://www.coaltrans.com)

**09.-12.12. HOUSTON (USA)**  
**Global Trade Management**  
[www.lobal-trademanagement.com](http://www.lobal-trademanagement.com)

**10.12. NEWARK (USA)**  
**JOC Port Productivity**  
[www.joc.com](http://www.joc.com)

**10./11.12. LONDON (Großbritannien)**  
**Design of LNG Fuelled Vessels**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

**11./12.12. LONDON (Großbritannien)**  
**Ballast Water Management Technology**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

**11./12.12. LONDON (Großbritannien)**  
**Salvage & Wreck Removal**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

**11./12.12. MUMBAI (Indien)**  
**Breakbulk India Heavy Lift Masterclass**  
[www.breakbulkevents.com](http://www.breakbulkevents.com)

**17.-20.12. NEU-DELHI (Indien)**  
**CeMAT India**  
[www.cemat-india.com](http://www.cemat-india.com)

## JANUAR 2014

**21.01. HAMBURG**  
**Ordentliche Generalversammlung und Vortrag**  
[www.nautischer-verein-hamburg.de](http://www.nautischer-verein-hamburg.de)

**22.01. SINGAPUR**  
**Singapore Offshore Finance Forum**  
[www.marinemoneyoffshore.com](http://www.marinemoneyoffshore.com)

**22./23.01. HAMBURG**  
**Verpackung 2014**  
[www.easyfairs.com/events](http://www.easyfairs.com/events)

**22./23.01. JAKARTA (Indonesien)**  
**Coaltrans Mining Efficiency Forum**  
[www.coaltrans.com](http://www.coaltrans.com)

**23.01. LONDON (Großbritannien)**  
**Ship Finance Forum**  
[www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)

**23./24.01. PORT LOUIS (Mauritius)**  
**Indian Ocean Ports and Logistics**  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

**27./28.01. HAMBURG**  
**International Onshore and Offshore Wind O&M Forum**  
[www.windenergyupdate.com/operations-maintenance](http://www.windenergyupdate.com/operations-maintenance)

**27./28.01. JOHANNESBURG (Südafrika)**  
**Heavy Transport & Lifting Masterclass**  
[www.heavyliftspecialist.com](http://www.heavyliftspecialist.com)

**27.-30.01. JOHANNESBURG (Südafrika)**  
**Breakbulk Africa**  
[www.breakbulkevents.com](http://www.breakbulkevents.com)

## Impressum

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

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

**Chefredakteur:**  
Dr. Dirk Max Johns,  
[johns@reederverband.de](mailto:johns@reederverband.de)

**Redaktion (VDR):**  
Christof Schwaner,  
Tel.: 040 - 350 97 238,  
[schwaner@reederverband.de](mailto:schwaner@reederverband.de)

Dr. Ines Lasch,  
Tel.: 040 - 350 97 241,  
[laschi@reederverband.de](mailto:laschi@reederverband.de)

**Redaktion:**  
printprojekt  
Peter Lindemann &

Hanns-Stefan Grosch GbR  
[info@print-projekt.de](mailto: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](mailto:grundmann@jdb.de)

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2013

**Abonnements und Vertrieb:**  
AZM Gehrke GmbH  
Abonnentenbetreuung  
Doris Krüger

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

**Grafik und Lithografie:**  
Lohrengel Mediendesign,  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg,  
[info@58vier.de](mailto:info@58vier.de)

**Titelbild:** robertmandel |  
iStockphoto.com

**Druck:**  
Druckzentrum  
Neumünster,  
[m.luthe@druckzentrum-neumuenster.de](mailto: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