

# DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

MÄRZ 2012

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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



C13703



GETREIDETRANSPORT  
**Gute Reise!**  
**30**

**MARKTCHANCEN**

Die Offshore-Offensive –  
 das Engagement der  
 deutschen Reeder

**14**

**JUBILÄUM**

125 Jahre Ost-  
 asien-Dienst von  
 Hapag-Lloyd

**22**

**SICHERHEIT**

Rettungsboote:  
 Hightech für  
 den Ernstfall

**48**

ANZEIGE

## Von der Energiewende und einem dankbaren Passagier



Die Energiewende in der Bundesrepublik bietet enorme Chancen in der Offshore-Industrie. Deutsche Reedereien haben sich innerhalb der maritimen Industrie so aufgestellt, dass sie als **führende Dienstleister die Energiewende aktiv mitgestalten** und voranbringen können. Wir zeigen Ihnen in einem großen Report einige der Protagonisten auf der Seite der Reedereien (ab Seite 14).

Ein bemerkenswertes Jubiläum kann Hapag-Lloyd mit seinem Ostasien-Verkehr feiern. Der regelmäßige Reichspostdampfer-Dienst nach Fernost bedeutete einen Markstein. Der Start 1886 war ein wichtiger Schritt für den internationalen Handel – und für die Freundschaft zwischen den Kontinenten. Wir blicken zurück (ab Seite 22).

Qualität in der Transportkette entsteht zuallererst bei den Menschen. Die Reederei Hamburg Süd hat ihr Ausbildungsspektrum daher um den Schiffselektriker erweitert. Kein Wunder, ist die Reederei doch weltweit führend im Reefer-Markt aktiv (Seite 26).

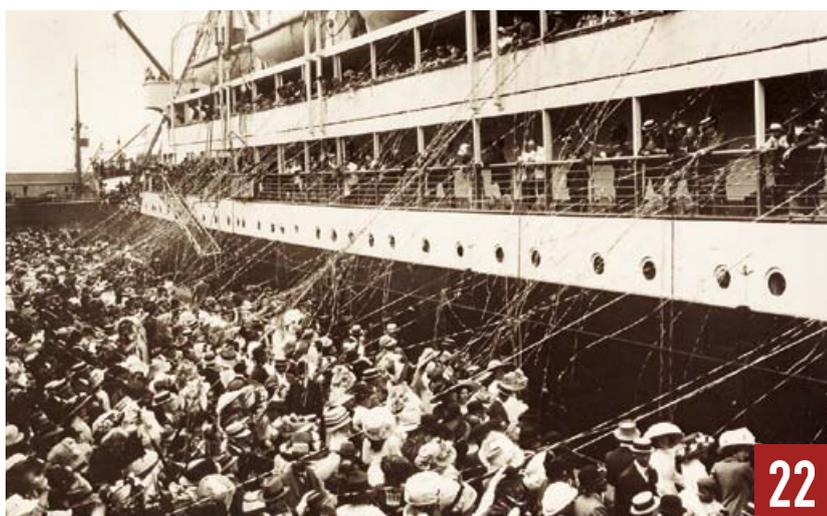
Getreide ist die Basis der weltweiten Ernährung. Alleine von Deutschland aus werden jedes Jahr Millionen Tonnen in die ganze Welt verschifft. In unserer ausführlichen Reportage berichten wir, wie die **deutsche Handelsflotte** dazu beiträgt, dass **das tägliche Brot in Deutschland** und vielen anderen Ländern der Welt pünktlich auf den Tisch kommt. Warum Weizen ein „dankbarer Passagier“ ist, erfahren Sie ab Seite 30.

Jeder braucht sie, aber keiner will sie je benutzen müssen: **Rettingsboote** sind ein wichtiger Teil der Schiffsausrüstung. Zwei der **weltweit führenden Hersteller haben ihren Sitz in Deutschland**: Hatecke in Drochtersen an der Elbe und Fassmer in Berne/Motzen an der Weser. Der vielfach ausgezeichnete Fotograf und Autor Christoph Papsch zeigt (ab Seite 48), wie und wo die meist leuchtend orangefarbenen Boote produziert werden – und nach Prüfung auf Herz und Nieren dann meist ein Dasein an Deck fristen.

Viel Spaß beim Lesen der Deutschen Seeschifffahrt  
wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns  
Chefredakteur

# Inhalt 03/2012



30

## ... WIRTSCHAFT & POLITIK

- 6 LUFTBILD**  
Blick aus dem All
- 8 PERSONALIEN**  
Namen und Nachrichten  
aus der maritimen Wirtschaft
- 9 KOMMENTAR**  
von Ralf Nagel

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen

- ▶ **14 OFFSHORE-OFFENSIVE**  
Deutsche Reeder engagieren sich bei  
Projekten zur Energiegewinnung

- 20 KREUZFAHRTEN**  
Interview mit dem AIDA-Sicherheits-  
experten Kapitän Burkhard Müller

- ▶ **22 TRADITION**  
125 Jahre Ostasien- und Australien-  
dienst von Hapag-Lloyd

- 26 AUSBILDUNG**  
Hamburg Süd-Tochter CSG startet  
Lehrgang für Schiffselektriker

## ... LOGISTIK & FINANZEN

- 28 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen

- ▶ **30 UNSER TÄGLICH BOOT**  
Getreide: Das Lebensmittel Nr. 1 –  
und die Bedeutung des Seetransports

- 38 INTERVIEW**  
DVB-Vorstandschef Wolfgang F. Driese

- 40 ANALYSE**  
HWWI-Bericht zum Welthandel

... LOGISTIK & FINANZEN

- 42 FONDS-MELDUNGEN**  
Neues von den Emissionshäusern
- 43 INDIZES**  
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 44 VERSICHERUNGEN**  
Namen und Nachrichten  
von den Schiffsversicherern

... UMWELT & KULTUR

- 46 MELDUNGEN**  
Neues aus Umwelt und Kultur
- ▶ **48 SICHERHEIT**  
Die deutschen Hersteller Hatecke und  
Fassmer liefern Hightech-Rettungs-  
boote für jeden Einsatzzweck
- 56 SERIE: HAFENSTÄDTE DER OSTSEE**  
Teil 9: Kleipeda – Muse der Dichter.  
Litauens Lebensader hat eine viel-  
versprechende Zukunft
- 60 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten frisch  
in Dienst gestellter Einheiten
- 62 PORTRÄT**  
Riesen am Haken:  
Schleperkapitän Viktor Unruh
- 59 KEHRWIEDER**  
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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

38



48



56



### It never rains in Southern California...

...sang Albert Hammond vor 40 Jahren. Und tatsächlich sind es keine Regenwolken, sondern Staubwolken, die der starke Nordostwind über der ansonsten meist wolkenlosen Baja California und der Pazifikküste von Mexiko aufwirbelt. Den Experten helfen Bilder vom Spektroradiometer des NASA-Satelliten Aqua, das Vorhandensein von Sedimenten und Plankton im Meer zu beurteilen.

Denn die Sandstürme können zwar die menschlichen Aktivitäten an Land behindern, aber über dem Golf von Kalifornien und dem Pazifik helfen sie dabei, die Gewässer mit Nährstoffen zu düngen und die Blüte von Phytoplankton zu fördern, weil die sandigen Aerosole ankommendes Sonnenlicht und Reflexionen blockieren. Entsprechend sind die Gewässer rund um die Baja California im Winter oft voll von Walen, die sich von Plankton ernähren.

Foto: NASA



## „Briese-Preis für Meeresforschung“ verliehen



**VERLEIHUNG:**  
Jurymitglied Prof. Dr. Gregor Rehder, Sonderpreis-Träger Martin Lück, Jurymitglied Dr. Joanna Waniek, Preisträger Dr. Tobias Goldhammer, Klaus Küper, Leiter Abteilung Forschungsschiff-fahrt Briese Schifffahrt.

Die Reederei Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG hat zusammen mit dem Leibniz-Institut für Ostseeforschung (IOW) zum zweiten Mal den „Briese-Preis für Meeresforschung“ vergeben.

Der mit 5.000 EUR dotierte Briese-Preis 2011 ging an den Bremer Geowissenschaftler Tobias Goldhammer für seine

Doktorarbeit auf dem Gebiet des marinen Phosphor-Kreislaufs („Isotope insights into the phosphorus cycle of marine sediments“). Mit dem Technik-Sonderpreis wurde die Promotionsarbeit des Ingenieurs Martin Lück ausgezeichnet (Titel: „Aufbau druckneutraler autonomer Unterwasserfahrzeuge für die Tiefsee“).

## Lloyd Fonds



Dr. Joachim Seeler ist seit Februar Vorstandsmitglied der Lloyd Fonds AG. Er verantwortet in seiner Position den Ausbau der Immobilien-Abteilung sowie die Bereiche Vertrieb und Treuhand. Dr. Seeler war von 2007 bis 2011

Vorstandsvorsitzender des von ihm gegründeten Emissionshauses Hamburg Trust und zuvor als Vorstandsmitglied der HSH Real Estate AG, als Geschäftsführer der HGA Capital GmbH und als Leiter der Internationalen Immobilienfinanzierung bei der HSH Nordbank AG tätig.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Vorstandes übernimmt der Vorstandsvorsitzende der Lloyd Fonds AG, Dr. Torsten Teichert, neben seinen bestehenden Verantwortungsbereichen das Finanzressort.

## VGF



Die Mitgliederversammlung des VGF Verband Geschlossene Fonds e.V. hat **Oliver Porr** (LHI Leasing) als Vorsitzenden bestätigt. Auch Michael Kohl (Commerz Real), Reiner Seelheim (Nordcapital), Torsten Teichert (Lloyd Fonds)

und Gert Waltenbauer (KGAL) sind weiter im Vorstand des VGF.

Neu in den Vorstand des Branchenverbandes gewählt wurden Marc Drießen (Hesse Newmann Capital), Sönke Fanslow (Hansa Treuhand) und Dr. Hubert Spechtenhauser (Hannover Leasing).

## Rickmers



**Ronald D. Widdows**, ehemaliger Chief Executive Officer von NOL/APL, wird zum 1. April 2012 neuer CEO der Rickmers Holding sowie der Rickmers-Linie. Dr. Ignace Van Meeuwen, Chief Financial Officer (CFO) der Rickmers-Gruppe, wird sein Stellvertreter. Widdows verfügt über mehr als 40 Jahre Berufserfahrung in der Schifffahrt, darunter 31 Jahre bei APL und Neptune Orient Lines Ltd. Außerdem ist er Chairman des World Shipping

Council in Washington, D.C.

Von der Bertelsmann AG zu Rickmers kommt **Dr. Mark-Ken Erdmann**, der zum 1. Juli die Position des stellvertretenden CFO der Rickmers Holding übernimmt.

## Nordcapital



**Florian Maack**, Geschäftsführer des Nordcapital Emissionshauses, und **Felix von Buchwaldt**, Geschäftsführer der Nordcapital Shipping, übernehmen gemeinsam die Gesamtverantwortung für die Nordcapital-Gruppe. Von Buchwaldt übernimmt zukünftig die Verantwortung für die Bereiche Produktentwicklung und Asset Management, Maack ist verantwortlich für Vertrieb und Marketing sowie zusätzlich für die Nordcapital Treuhand.



„Beide sind bereits seit vielen Jahren in verantwortungsvoller Position in unserer Gruppe tätig. Wir freuen uns sehr, dass sie die neue Doppelspitze bilden“, sagt Nicholas Teller, CEO der E.R. Capital Holding.



ANZEIGE

RALF NAGEL



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

## Ralf Nagel

*Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied beim  
Verband Deutscher Reeder*

## Vier starke Säulen

Die Weltschifffahrt ist umfangreich und gut reguliert. Es lohnt sich immer wieder, diese scheinbare Binsenweisheit in Erinnerung zu rufen. Dies gilt für die Debatten um den Umweltschutz ebenso wie beim Thema Schiffssicherheit.

Weltweit wird die Schifffahrt vom Internationalen Seerechtsübereinkommen (SRÜ) bestimmt, das im Rahmen der Vereinten Nationen entstanden und regelmäßigen kritischen Überprüfungen unterworfen ist. Das Übereinkommen schafft es, die oftmals delicate Balance von Rechten und Pflichten zwischen Flaggenstaaten, Hafenstaaten, Küstenstaaten und der Schifffahrtsindustrie herzustellen.

Neben den Grundregeln für das maritime Miteinander, die für alle Marktteilnehmer gleichermaßen wichtig sind, hat das Seerechtsübereinkommen vor allem das Recht aller Nationen etabliert, an der Freiheit der Schifffahrt auf Hoher See gleichermaßen zu partizipieren. Ganz wesentlich ist für die friedliche Handelsschifffahrt das Recht, internationale Wasserstraßen von strategischer Bedeutung für den Handel zu nutzen.

Gerade weil das Seerechtsübereinkommen eine Vielzahl sensibler Interessen in der Balance hält, ist es wichtig, diese Regeln zu erhalten und zu stärken. Die friedliche Seefahrt kennt keine Grenzen, sie agiert für das Wohl der Staaten und ihrer Bürger nur, wenn sie sich frei entfalten kann. Die Schifffahrtsindustrie ist nicht umsonst auch die erste Branche, die quasi weltweit einen Mindestlohn etabliert hat. Mit globalen Möglichkeiten kommen auch globale Pflichten, gerade in sozialen Belangen. Die Maritime Labour Convention (MLC) wird diese Pflichten noch klarer kodifizieren. Das ist gut so.

Dasselbe gilt für den Umweltschutz, die Schiffssicherheit und die hohen Ausbildungsstandards. Allein die MARPOL-Konvention zum Schutz der Meere und der Umwelt wird von beeindruckenden 150 Flaggenstaaten mit über 99 Prozent der Weltflotte aktiv unterstützt. Keine andere Industrie kann von sich sagen, dass sie sich global zu ähnlichen Auflagen verpflichtet. Mit dem Regelwerk für Schiffssicherheit SOLAS und den Vorschriften für hohe Standards in der Ausbildung (STCW) sind es vier regulatorische Säulen, auf denen die moderne Seeschifffahrt ruht.

Die Internationale Schifffahrtsorganisation der Vereinten Nationen (IMO) hilft, die hohen Standards aufrechtzuerhalten. Unter dem Dach der IMO müssen SRÜ, MLC, SOLAS und STCW die starken Säulen bleiben, auf deren Basis die Schifffahrt reguliert wird. Regionale Regulierungen schwächen die Schifffahrt.

### Vorzeigeprojekt besucht



Eckhardt Rehberg, Beauftragter der CDU/CSU-Bundstagsfraktion für die Maritime Wirtschaft, war beim Kompetenzcluster für die maritime Sicherheit (MARISSA).

#### REHBERG: Maritime Sicherheit als Herausforderung.

Der Haushaltsausschuss habe das DLR-Projekt „F&E und Echtzeitdienste für die Maritime Sicherheit“ mit 6 Mio. Euro angeschoben. „Vor dem Hintergrund moderner Piraterie, illegaler Fischerei und hohem Schiffsaufkommen soll das DLR innovative Technologien entwickeln, die Weltmeere und die Schifffahrt sicherer machen. Für eine wirtschaftliche Nutzung soll eine enge Anbindung an das MARISSA-Netzwerk erfolgen“, so Rehberg.

Foto: Büro Rehberg

### BBC: neue Linie, mehr Schiffe

BBC Chartering aus Leer startet einen neuen Europa-Asien-Dienst mit Schwergutfrachtern im Zwei-Wochen (ab Europa)- bzw. Drei-Wochen-Rhythmus (ab Asien).

Dabei sollen vor allem 7.200-Tonnen-Schwergutfrachter mit höchster Eisklasse und zwei Kranen eingesetzt werden. Trotz der schwierigen Lage im Schwergut- und Projektladungsmarkt bemühe sich die zur Briese Gruppe zählende Reederei ständig um die Verbesserung ihres Angebots, so BBC-Chef Svend Andersen. Dazu dürfte auch die Indienststellung dreier Neubauten („BBC Amber“, „BBC Amethyst“, „BBC Belem“) beitragen. Weitere 21 Schiffe sollen bis Ende 2013 abgeliefert werden. Mit „vielseitigen Arbeitstieren“ will Andersen die Präsenz im Schwergutsegment über 500 Tonnen kombinierter Kranlasten stärken. [www.bbc-chartering.com](http://www.bbc-chartering.com)



ERFOLG:  
Die Hapag-Lloyd-Schiffe bleiben souverän auf Kurs.

### Hapag-Lloyd zeigt Stärke in schwierigem Umfeld

Hapag-Lloyd hat sich nach vorläufigen Zahlen im Geschäftsjahr 2011, das von einem unerwartet aggressiven Preiskampf im Fernost-Verkehr sowie stark gestiegenen Öl- und Bunkerpreisen geprägt war, gut behauptet.

Das Transportvolumen von Hapag-Lloyd stieg 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 Prozent auf 5,2 Mio. TEU, während die durchschnittliche Frachtrate mit 1.532 USD/TEU nahezu auf Vorjahresniveau lag (1.569 USD/TEU). Die Umsatzerlöse der viertgrößten Linienreederei der Welt beliefen sich auf rund 6,1 Mrd. Euro und lagen damit währungsbedingt nur leicht unter dem Vorjahr (6,2 Mrd. Euro). Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr nach vorläufigen

Zahlen rund 101 Mio. Euro. „Damit haben wir unser Hauptziel für 2011, ein positives operatives Ergebnis, erreicht. Angesichts des äußerst widrigen Marktumfeldes unterstreicht dieses Ergebnis abermals, dass Hapag-Lloyd zu den erfolgreichsten Linienreedereien gehört“, sagte Vorstandschef Michael Behrendt. Das Unternehmen setzte Ende 2011

149 Schiffe mit einer Kapazität von 679.000 TEU ein und beschäftigte 6.873 Mitarbeiter.

Anfang Februar hat sich auch die Eigentümerstruktur der Reederei verändert (s. Grafik). Der Touristikonzern TUI reduziert seinen Anteil an Hapag-Lloyd auf 22 Prozent. Das Konsortium Albert Ballin (u.a. Stadt Hamburg, Klaus Kühne, Signal Iduna, HanseMerkur) übernimmt die Anteile.

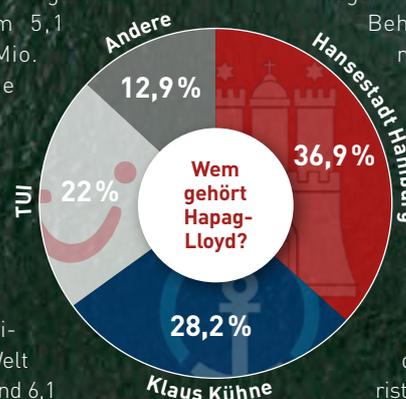


Foto: Hapag Lloyd



Fotos: Dreamsime/Squarks, Thomas Eisenkrätzer

## NOK-Ausbau: Schleswig-Holstein fordert Bund zum Handeln auf

**Der Norden drängt den Bund angesichts der noch unklaren Finanzierung zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals weiterhin zum Handeln.**

Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Jost de Jager (CDU) sagte, um den Kanal zukunftssicher zu machen, führe am weiteren Ausbau der Wasserstraße kein Weg vorbei. Das betreffe sowohl den Ausbau des Kanals an den Engstellen auf der

sogenannten Oststrecke als auch eine Vertiefung des Kanals auf der vollen Länge. Der Minister reagierte damit auf Berichte, wonach der Bund zwar rund 300 Millionen Euro für den Schleusenbau in Brunsbüttel bereitstellt, eine Finanzierung für den weiteren Ausbau aber noch nicht feststeht. Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums hatte mitgeteilt, bis 2015 stünden keine Mittel zur

Verfügung. Damit rücken die Baumaßnahmen mit einem geschätzten Gesamtvolumen von 1,2 Milliarden Euro in weite Ferne.

Ursprünglich hätte der Ausbau des Kanals schon vor zwei Jahren beginnen sollen. Nun hat aus Berliner Sicht aber der Schleusenbau Priorität. Im April trifft Jost de Jager Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. [www.kielkanal.de](http://www.kielkanal.de)



**LINIE: Verkehrsminister Jost de Jager forciert NOK-Ausbau.**

## Logistik-Allianz

**Der Verband deutscher Reeder ist jetzt auch offiziell Mitglied der „Logistics Alliance Germany“.**

In einer feierlichen Zeremonie in Berlin überreichte der Parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Dr. Andreas Scheuer, die Mitgliedsurkunde des Fördervereins zur Unterstützung von Aktivitäten zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland an das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied des VDR, Ralf Nagel. [www.logistics-alliance-germany.de](http://www.logistics-alliance-germany.de)



**AUSZEICHNUNG: VDR-Hauptgeschäftsführer Ralf Nagel (Mitte) mit Parl. Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer (r.) und Mathias Krage vom Speditions- und Logistikverband.**

Foto: BMVBS

## Flotte vorerst komplett

**Mit der „HHL Kobe“ hat die Schwergut-Reederei Hansa Heavy Lift ihr Neubauprogramm vorläufig abgeschlossen.**

Der Schwergutfrachter, der im März ausgeliefert wird, komplettiert die Flotte der im vergangenen Jahr nach Hamburg übersiedelten Reederei, die aus der insolventen Bremer Beluga-Reederei hervorgegangen ist. Insgesamt wird HHL dann über 21 Schiffe verfügen. Wie die im Dezember 2011 von Hudong-Zhonghua Shipbuilding in Shanghai ausgelieferte „HHL New York“ ist auch die „HHL Kobe“ 168,68 m lang und 25,2 m breit und verfügt u.a. über zwei 400-Tonnen-Krane.

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

ANZEIGE



**LINDE:** Der Münchner Gas-Spezialist registriert eine steigende Nachfrage nach LNG-Lösungen im Transportsektor.

## LNG als Energie-Alternative im Hamburger Hafen

Die Linde Group und die Hamburg Port Authority (HPA) haben vereinbart, die Nutzung von verflüssigtem Erdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) als umweltfreundlichem Kraftstoff im Bereich des Hamburger Hafens voranzutreiben.

Ziel ist es, eine umfangreiche Machbarkeitsstudie zum wirtschaftlichen Einsatz von LNG im Hamburger Hafen zu erstellen. Erste Ergebnisse sollen Mitte 2012 vorliegen. Beide Partner wollen damit den Einsatz von LNG als alternativem Kraft-

stoff für die Schifffahrt und andere Anwendungen fördern. Anschließend könnten dann konkrete Infrastrukturprojekte, wie beispielsweise eine LNG-Bunkeranlage im Hamburger Hafen, begonnen werden. Linde verfügt über langjährige Erfahrung im Einsatz von LNG. Bereits 1999 belieferte Cryo AB, eine Linde-Tochter, die weltweit erste LNG-betriebene Fähre mit den dafür notwendigen Speichersystemen. Bis heute wurden fast 40 Schiffe ausgerüstet.

[www.linde-gas.com](http://www.linde-gas.com)

Foto: iDreamstime/Inganelsen, The Linde Group



## Seeschifffahrt transportiert mehr Güter

Um 6,8 Prozent ist der Güterverkehr der deutschen Seeschifffahrt 2011 gewachsen – und damit etwas stärker als der Gesamtmarkt.

Das Transportvolumen des Seeverkehrs stieg auf 291 Millionen Tonnen. Mit einem Plus von 6,5 Prozent

lag die Seeschifffahrt nach Angaben des Statistischen Bundesamts (Destatis) knapp über dem Durchschnitt – das gesamte Transportaufkommen legte gegenüber 2010 um 6,5 Prozent auf 4,3 Mrd. Tonnen zu. Zum Wachstum trugen neben Seeschifffahrt auch Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehr bei. Binnenschifffahrt und Pipeline-Transporte zählten zu den Verlierern.

Unterdessen hat nach dem neuen Containerumschlag-Index von RWI (Essen) und ISL (Bremen) der Welthandel im Januar 2012 weiter zugelegt. Der Index stieg gegenüber Dezember 2011 um 0,9 Punkte auf 111,1 Punkte. In den Wert gehen die Daten von 72 internationalen Häfen ein, die 60 Prozent des globalen Containerumschlags besorgen. Er gilt als zuverlässiger Welthandelsindikator.

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

**ZUWACHS:** Insgesamt 291 Millionen Tonnen umfasste der deutsche Seegüterumschlag 2011.

## Agenda formuliert

„Nahtloser Transport – Verbindungen schaffen“: Unter diesem Motto steht das Gipfeltreffen des Internationalen Transportforums vom 2. bis zum 4. Mai in Leipzig. Zur Vorbereitung traf sich der hochkarätig besetzte Beirat in Berlin, um die Agenda der Jahreskonferenz zu formulieren.

Auf Einladung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer trafen sich unter anderem Patrick Oliva (Michelin), Rüdiger Grube (Deutsche Bahn), Matthias Wissmann (Verband der Deutschen Automobilindustrie), Carsten Spohr (Deutsche Lufthansa), Robin Chase (Buzzcar), Gabriel Gutierrez (Cintra), Klaus Baur (Bombardier), Hans-Jörg Grundmann (Siemens), Paolo Costa (Hafen Venedig) und Ralf Nagel (Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied, VDR). Der amtierende Generalsekretär des Internationalen Transportforums, Michael Kloth, bedankte sich für die Unterstützung der Partner. „Der reichhaltige Input stellt sicher, dass der Summit 2012 in Leipzig so aktuell und relevant wie nur möglich wird.“

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



Foto: Global Ports

## Piraterie verursacht Kosten in Milliardenhöhe



**SCHUTZ:** Reeder Hermann Ebel setzt auf seinen Schiffen Sicherheitskräfte ein.

**Auf knapp sieben Milliarden Dollar beziffert die US-Nichtregierungsorganisation One Earth Future die Kosten durch die Piraterie vor der Küste Ostafrikas.**

Der Studie zufolge entfallen 80 Prozent der Kosten auf die Schifffahrtsbranche, der Rest komme aus öffentlichen Mitteln. Besonders ins Gewicht fällt danach die höhere Geschwindigkeit, mit der Kapitäne Angriffen von Piraten zu entgehen versuchen. Den dadurch gestiegenen Treibstoffverbrauch beziffern die Experten auf rund 2,7 Milliarden Dollar. Dazu kommen Mehrkosten durch Umwege (etwa über die Westküste Indiens oder das Kap der Guten Hoffnung) im Volumen von gut 580 Millionen Dollar.

Für technische Sicherheitsmaßnahmen und bewaffnete Schutzteams hätten die Reeder 2011 rund 1,1 Milliarden Dollar aufgewendet. Mit schätzungsweise 635 Millionen Dollar fielen zusätzliche oder höhere Versicherungsprämien ins Gewicht.

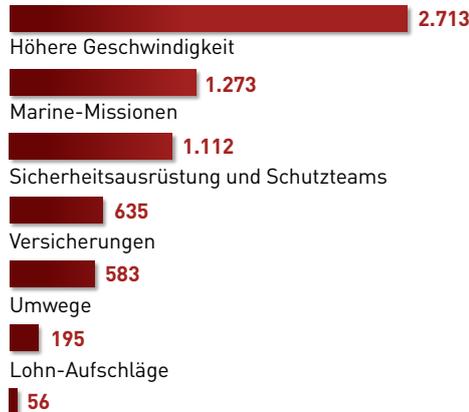
Die Organisation Oceans Beyond Piracy hatte die Gesamtkosten der Piraterie für die Weltwirtschaft zuletzt auf rund 12 Milliarden Dollar pro Jahr geschätzt.

Beide Organisationen setzen dabei die reinen Aufwendungen für Lösegelder vergleichsweise gering zwischen 150 und 250 Millionen Dollar an.

Vor allem vor dem Hintergrund explodierender Brennstoffkosten durch schnelles Fahren oder Umwege hat sich Hansa-Treuhand-Chef Hermann Ebel für private Schutztrupps an Bord ausgesprochen. Deren Kosten bezifferte der Reeder auf etwa 97.000 Dollar für eine 28-tägige Reise. Die Übernahme des bewaffneten Sicherheitspersonals in den Häfen der Arabischen Halbinsel verlaufe problemlos.

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

### Durch Piraterie verursachte Kosten in Mio. USD



Quelle: One Earth Future



**ERFOLG:** Soldaten der internationalen Marinemission bringen ein Piratenschiff auf.



GROSSPROJEKT: Die „Innovation I“ auf der Christ-Werft in Gdingen. Das 200-Millionen-Euro-Kraftpaket von Hochtief und der belgischen Deme-Reederei ist bereits vor Fertigstellung ausgebuht.

# Mit Energie in die Zukunft

**Öl, Gas und Wind: Die Energieerzeugung auf hoher See verzeichnet ein enormes Wachstum.**

**Spezialschiffe für die Versorgung von Offshore-Anlagen sind deshalb gefragt wie nie. Besonders das Wind-Segment eröffnet auch deutschen Reedereien neue Chancen.** Von Hanns-Stefan Grosch

Ladekapazität: über 100.000 Tonnen – die „Dockwise Vanguard“ wird mit 275 m Länge und 70 m Breite das größte Schiff seiner Art sein. Die auf Transporte für die Öl- und Gasindustrie spezialisierte niederländische Reederei Dockwise will damit riesige Plattformen und Produktionseinheiten (FPSOs) an ihren Bestimmungsort bringen. Gleich nach der Fertigstellung Ende 2012 soll der Gigant eine Offshore-Produktionsplattform von Korea in den Golf von Mexiko überführen.

Der Bedarf an solchen Spezialfahrzeugen nimmt zu, seit die Energiegewinnung auf See immer wichtiger wird. So ist die Anzahl der weltweiten Öl- und Gasförderer 2011 auf 712 gestiegen. Neue Anlagen müssen positioniert, verankert und versorgt werden. Entsprechend groß ist die Nachfrage nach Transportfahrzeugen und modernen Plattformversorgern.

## Gewaltiger Markt

In Europa sind es vor allem die großen Windparks auf hoher See, die errichtet, angeschlossen und versorgt werden müssen. Auch hier ist der Markt gewaltig: Mehr als 100 Mrd. Euro werden bis zum Jahr 2020 allein in europäischen Seegebieten investiert, 41.000 MW Leistung sollen installiert werden. „Dafür eignen sich nur wenige Schiffe – und die sind gefragt wie nie“, sagt Werner Lundt, Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM). Der weltweite Bedarf an Errichterschiffen in den nächsten Jahren

wird auf 300 bis 400 Stück geschätzt – eine große Chance auch für deutsche Reeder.

Die Technik der Schiffe ist anspruchsvoll – wie bei der „Innovation I“, die der deutsche Baukonzern Hochtief gemeinsam mit einer Tochter der belgischen Deme-Reederei bauen lässt: Das leistungsfähigste Kran-Hubschiff der Welt wird ab Mitte 2012 mit einer Zuladung von 8.000 Tonnen

und einer Krankapazität von 1.500 Tonnen in Wassertiefen von bis zu 50 Metern operieren. Zur Montage halten vier Hubbeine die insgesamt 30.000 Tonnen stabil über der Wasseroberfläche. Erster Einsatzort nach der Taufe ist der Offshore-Windpark „Global Tech I“, etwa 180 Kilometer von Bremerhaven. Dort werden 80 Windkraftanlagen in der Nordsee installiert. Alle paar Tage wird das Schiff durch die Bremer Kaiserschleuse einlaufen, an der ABC-Halbinsel drei Fundamente laden und wieder Richtung Nordsee auslaufen.

Die 147,5 m lange und 42 m breite „Innovation“ hat Platz für ein halbes Dutzend Windräder und rund 100 Monteure für den Installationseinsatz. Das 200 Mio. Euro teure Spezialschiff wird auf der Christ-Werft im polnischen Gdingen gebaut, den Schwerlast-Kran liefert Liebherr aus Rostock. „Die Nachfrage nach Anlagen zur Montage und Wartung von Windanlagen im Meer ist ungebrochen groß. Wir prüfen deshalb den Bau weiterer Schiffe, Hubinseln und Pontons“, sagt Ullrich Reinke, Leiter Energy and Infrastructure Solutions bei Hochtief. Das Geschäftsfeld gilt als Zukunftsmarkt – bereits für kleinere Schiffe werden Charraten von 150.000 Dollar pro Tag fällig, die Auslastung ist oft auf Jahre hinaus gesichert.

Einige Stromversorger nehmen das Heft deshalb selbst in die Hand. So hat RWE Innogy gerade zwei Offshore-Installationsschiffe von der koreanischen Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) übernommen. „Damit →



**SCHWESTERSCHIFFE:** Die RWE-Neubauten „Friedrich Ernestine“ und „Victoria Mathias“ werden von NSB in Buxtehude bereedert.



→ schließen wir einen der wichtigsten Versorgungsgpässe bei der Errichtung von Windparks auf dem Meer und sichern uns einen entscheidenden Zeit- und Kostenvorteil bei der Umsetzung unserer ehrgeizigen Offshore-Pläne“, sagt RWE-Vorstand Fritz Vahrenholt.

### Neue Hafeninfrastuktur

In schöner Remineszenz an die fossile Tradition des Energieversorgers heißen die rund 100 Mio. Euro teuren Schiffe nach zwei Kohlezechen: „Victoria Mathias“ und „Friedrich Ernestine“. Letztere wird den Windpark „Gwynt y Môr“ (576 MW) vor der walisischen Küste errichten, der erste Job fürs Schwesterschiff „Victoria Mathias“ wartet rund 35 Kilometer nördlich von Helgoland: Dort soll der Windpark „Nordsee-Ost“ entstehen. Die Linnhoff Offshore AG, eine Schwesterfirma der Schleppree-



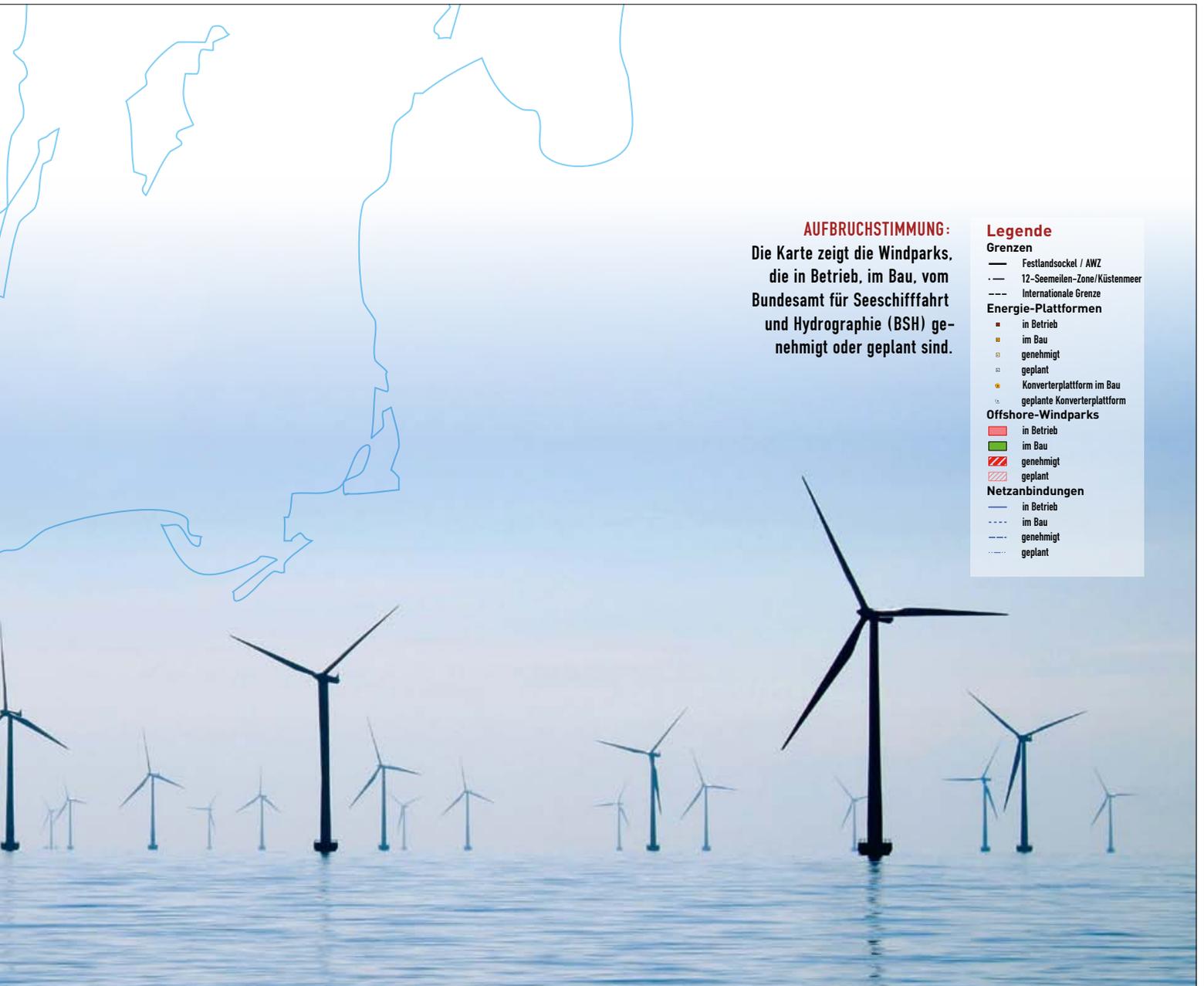
**HUBPLATTFORM:** Das Hochtief-Schiff „Thor“ verfügt über einen 400-Tonnen-Kran.

derer URAG, koordiniert die See- und Hafenlogistik für das RWE-Projekt. Die Buxtehuder Reederei NSB erhielt den Auftrag zur Bereederung der beiden Installationschiffe, deren Ablieferung mit Spannung erwartet wird.

Auch die Häfen stellt das Transportvolumen in Sachen Windenergie vor enorme

Herausforderungen. Vor allem Bremerhaven bringt sich hier in Position: Container-Terminal I und Schwerlastterminal Labradorhafen eignen sich für Vormontage und Verschiffung der großen Komponenten. Am Blexer Bogen wird ein neues Terminal entstehen, das von privaten Investoren errichtet und betrieben werden soll. Mit einem halben Kilometer Schwerlastkaje, 25 Hektar Fläche und zwei bis drei Liegeplätzen wird es ab 2014 auch dem saisonalen Verkehr der Offshore-Windindustrie gewachsen sein. Hier können Anlagen direkt aus dem Werk auf Seeschiffe mit bis zu 14,50 m Tiefgang verladen werden. Jährlich sollen 160 Windenergieanlagen montiert und auf Spezialschiffe und Jack-ups verladen werden.

Schleswig-Holstein plant, den Südhafen von Helgoland zu einer Service- und Betriebsstation auszubauen – mit →



**AUFBRUCHSTIMMUNG:**  
Die Karte zeigt die Windparks, die in Betrieb, im Bau, vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) genehmigt oder geplant sind.

**Legende**

- Grenzen**
- Festlandssockel / AWZ
  - - - 12-Seemeilen-Zone/Küstenmeer
  - - - Internationale Grenze
- Energie-Plattformen**
- in Betrieb
  - im Bau
  - genehmigt
  - geplant
  - Konverterplattform im Bau
  - geplante Konverterplattform
- Offshore-Windparks**
- in Betrieb
  - im Bau
  - genehmigt
  - geplant
- Netzanbindungen**
- in Betrieb
  - - - im Bau
  - - - genehmigt
  - - - geplant

**INTERVIEW**

„Wir brauchen strenge Vorgaben“

**Ralf Nagel, geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied, über die Offshore-Chancen der deutschen Reeder**

**Deutsche Seeschifffahrt: Herr Nagel, die Bundesregierung hat 2011 ein 5-Milliarden-Euro-Sonderprogramm für die Offshore-Windenergie ins Leben gerufen. Profitieren die deutschen Reeder davon?**

**Ralf Nagel:** Das 5-Milliarden Programm der Bundesregierung hätte Reedern und Werften gemeinsam helfen können. Leider hat es da einen anderen Fokus gegeben. Wir müssen jetzt sehen, dass die maritime Wirtschaft an der Energiewende teilhat. Es

kann gelingen, hier viele neue Arbeitsplätze an Land und auf See zu schaffen.

**DS: Worauf kommt es für die Reeder jetzt besonders an?**

**Nagel:** Deutschland ist Vorreiter bei der Energiewende. Wir fordern die Regierung auf, die Vorschriften für Schiffe, die im Offshore-Einsatz sind, schnell umzusetzen. Sonst werden ausgerechnet die deutschen Windparks aus Dänemark, Holland und Großbritannien versorgt. Diese Chancen dürfen uns nicht entgehen. Wir brauchen hier strenge Vorgaben. Gerade hatten wir im Rahmen der IMO hier einen wichtigen politischen Durchbruch erzielt.

**DS: In Ländern mit Ölvorkommen ist Offshore-Schifffahrt schon lange ein Thema. Können die deutschen Reeder das aufholen?**

**Nagel:** Wir sind gerade dabei, hier einen strategischen Markt zu erschließen. Die



deutschen Reedereien wie Hartmann, Briese, NSB, URAG oder SAL bringen Jahrzehnte an Erfahrung mit den technisch hochwertigsten Schiffen der Weltflotte mit. Am deutschen Standort haben wir zudem das vielleicht beste Schifffahrts-Know-how der Welt versammelt. Einen Vorsprung erreicht man vor allem durch qualifizierte Mitarbeiter. Dafür ist ja gerade das Maritime Bündnis da. Mit der richtigen maritimen Politik können wir unsere Stellung sogar noch stärken!



**ALLESKÖNNER:** Der neue SAL-Schwergutfrachter „Lone“ wurde aufwendig für die Offshore-Montage nachgerüstet – unter anderem mit moderner DP-Technik.

→ drei Werk- und Lagerhallen auf rund 10.000 m<sup>2</sup> sowie Liegeplätzen für bis zu 25 Service-Schiffe. Drei Offshore-Windparks sollen künftig von der Hochseeinsel aus betrieben und gewartet werden: Neben dem Projekt „Nordsee-Ost“ (295 MW) von RWE Innogy „Amrumbank West“ (ca. 300 MW) von E.ON und das Projekt „Meerwind Süd/Ost“ (zusammen 288 MW) des US-Finanzinvestors Blackstone. Für den Ostsee-Windpark „Baltic 2“ von EnBW (288 MW) wird der Fährhafen Sassnitz auf Rügen ausgebaut.

### Vielversprechende Perspektiven

Auch die deutschen Reeder sind längst im Offshore-Segment aktiv. E.R. Schifffahrt etwa managt 13 Offshore-Einheiten, davon elf Plattformversorgungsschiffe (PSV) in verschiedenen Größenklassen und zwei Ankerziehschlepper (AHTS) – die „E.R. Narvik“ hat die „Deutsche Seeschifffahrt“ erst jüngst vorgestellt (DS 11/2011).

Neben Unternehmen wie EMS Offshore und FRISIA Offshore setzt auch die Reedereigruppe Briese auf das Wachstumssegment: Die vom Unternehmen gegründete OWT Offshore Wind Technologie GmbH entwickelt und konstruiert Fundamente für Offshore-Windenergieanlagen. Der Bau der Anlagen ist u.a. in Emden und Papenburg vorgesehen, den Transport und die Installation der Fundamente übernimmt u.a., die Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG. Trotz der großen Nachfrage beobachtet Reeder Roelf Briese bei Offshore-Projekten aber eine große Zurückhaltung, weil das Risiko von Millioneninvestitionen nicht immer abschätzbar sei: „Wir sind bereits in verschiedene Projekte involviert, aber um größere und teurere Projekte in Auftrag zu geben, brauchen wir noch mehr Sicherheit und Zuverlässigkeit bei der Finanzierung.“

Darum musste auch die traditionsreiche Hamburger Sietas Werft kämpfen.



**WACHSTUMSMARKT:** Auch Reeder Roelf Briese setzt auf Offshore-Windenergie.

2010 bekam das Unternehmen als erster deutscher Schiffbaubetrieb den Auftrag für ein Transport- und Installationsschiff für Offshore-Windenergieanlagen. Dann kam die Insolvenz – und die Zukunft des Auftrags war wegen der Finanzierung ungewiss. Der Auftraggeber, die niederländische Reederei van Oord, blieb aber bei der Stange. Die Auslieferung des Spezialschiffs ist jetzt fürs Frühjahr 2013 geplant – und sogar eine Option auf ein zweites Schiff desselben Typs platziert.

Auch die Zulieferbranche hat das Segment entdeckt: So hat Hatlapa, einer der weltweit führenden Hersteller von Winden, Kompressoren und Ruderanlagen, gerade sein Portfolio für Offshore Support Vessels durch die Übernahme des norwegischen Unternehmens Triplex verstärkt.

Vorhandene Kapazitäten intelligent nutzen: Darauf setzt die auf Schwerlasttransporte spezialisierte Reederei SAL, die künftig von Hamburg aus agiert. Sie hat eines ihrer beiden Flaggschiffe, die erst 2011 ausgelieferte „Lone“, für den Offshore-Einsatz mit einem modernen Dynamic-Positioning-System (DP 2) ausgestattet. Dafür wurde unter anderem ein neues Bugstrahlruder eingebaut. Jetzt kann die „Lone“ schwere Lasten nicht nur transportieren, sondern auch montieren.

Die zwei bordeigenen Schwerlastkrane schaffen zusammen 2.000 Tonnen – genug, um z.B. Tripod-Fundamente für Offshore-Windenergieanlagen präzise auf dem Meeresboden abzusetzen. „Wir bauen uns mit dem Offshore-Montagegeschäft ein zweites Standbein auf“, sagt SAL-Chef Lars Rolner. Frischer Wind für die maritime Branche.



**SERVICE:** Der Öl- und Gas-Plattformversorger „E.R. Narvik“ ist eines von 13 Offshore-Schiffen der Reederei E.R. Schifffahrt.

Fotos: Geoff Garfield, Christoph Papsch, Hasenpusch



# Maritime Note

Das neue Arbeitsheft „Wirtschaft im Hafen“ für die 8. und 9. Schulklassen bewährt sich im Schulalltag – und kann so dabei helfen, junge Leute für einen Berufseinstieg in die Schifffahrt zu begeistern.



**Z**u theoretisch, zu lebensfern: „Der Wirtschaftsunterricht an allgemeinbildenden Schulen hat methodisches Verbesserungspotenzial“, sagt Prof. Dr. Hans Kaminski, Leiter des Instituts für Ökonomische Bildung (IÖB) in Oldenburg.

Das IÖB forscht, entwickelt, berät und qualifiziert für die Etablierung ökonomischer Bildung als Allgemeinbildung in Schule und Gesellschaft. Im Rahmen von Branchenprojekten zur ökonomischen Bildung konzipiert das IÖB Materialien für den Wirtschaftsunterricht, die eine Auseinandersetzung mit ökonomischen Inhalten an konkreten Wirtschaftsbranchen ermöglichen.

In einem neuen Arbeitsheft „Wirtschaft im Hafen“ für 8. und 9. Klassen wird Schülerinnen und Schülern die Wirtschaftswelt anhand der exemplarischen Branche Hafenwirtschaft und Logistik erklärt. „Im Kern wollen wir mit solchen Materialien den ökonomischen Nahraum für Schülerinnen und Schüler didaktisch fruchtbar machen“, so Kaminski.

## Attraktive Berufsfelder

Jugendliche an Haupt-, Real-, Ober- und Gesamtschulen sollen mit Bezug auf ihren eigenen regionalen Wirtschaftsraum die Wirtschaft verstehen und gleichzeitig die Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten in dieser Branche kennenlernen. Das neue Schülerarbeitsheft „Wirtschaft im Hafen“ umfasst im Gegensatz zu vorherigen Auf-

lagen jetzt Gesamtnorddeutschland. Um die inhaltliche Ausweitung zu realisieren, haben sich dem Projekt neben den Initiatoren aus Bremen (BLG Logistics Group, bremenports GmbH & Co. KG) und Niedersachsen auch Vertreter der Küstenländer Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern angeschlossen.

Auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) ist mit von der Partie. „Die Arbeitshefte machen den Unterricht spannender, indem sie Wirtschafts-Know-how mit dem Einblick in eine besonders interessante Branche verknüpfen“, sagt Runa Jörgens, Ausbildungsbeauftragte beim VDR. Das bestätigen auch erste Erfahrungen aus der Schulpraxis.

Im übergeordneten, seit 2007 bestehenden Bildungsprojekt „Ökonomie im Hafen“ sind auch ein Schülerarbeitsheft



**GRUPPENARBEIT:** Die konkrete Fokussierung auf das Themenfeld maritime Wirtschaft kommt bei den Schülerinnen und Schülern gut an.

fürs Gymnasium und ein Online-Portal zur Maritimen Wirtschaft und Logistik ([www.marwilo.de](http://www.marwilo.de)) enthalten. Informationen unter [www.wirtschaft-im-hafen.de](http://www.wirtschaft-im-hafen.de).

Maritime Wirtschaft und Logistik gehören mit drei Millionen Beschäftigten zu den Schlüsselbranchen der deutschen Wirtschaft. Auch für die Schülerinnen und Schüler in der Region Nordwest bietet die Branche zahlreiche Ausbildungsplätze und spätere Beschäftigungsmöglichkeiten. Die Vorstellung von Berufen von dem/der Schifffahrtskaufmann/-frau bis zum/zur Berufskraftfahrer/-fahrerin sollte damit fester Bestandteil der Berufsorientierung an Schulen sein. Zudem lassen sich am Beispiel der Hafen- und Logistikbranche wirtschaftliche Kenntnisse vermitteln und über Erkundungen und Expertenbefragungen vor Ort vertiefen. ...

## 19. April – Tag der Logistik

**VERANSTALTUNG:** Hafenwirtschaft und Logistik – ein spannendes Unterrichtsthema

**ANMELDUNG:** Jasmin Fresemann, Bismarckstraße 31, 26122 Oldenburg, 0441-36130326, [Fresemann@ioeb.de](mailto:Fresemann@ioeb.de); [www.ioeb.de](http://www.ioeb.de)



# Sicherheit auf gut Deutsch

Die Havarie der „Costa Concordia“ hat Fragen zum Thema Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen aufgeworfen. Kapitän Burkhard Müller, Sicherheitsexperte bei AIDA Cruises, gibt Antworten.

Um den Urlaub an Bord eines Kreuzfahrtschiffes in vollen Zügen zu genießen, müssen sich Gäste nicht nur wohlfühlen, sondern auch sicher. Kapitän Burkhard Müller ist bei dem Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises zuständig für die Schulung der Crew in Sachen Sicherheit. In der Position des Director für maritimes Simulatortraining an der AIDA Academy kümmert er sich auch um die Aus- und Weiterbildung der Kapitäne.

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Kapitän Müller, wie wird die Mannschaft geschult?**

**BURKHARD MÜLLER:** Jedes Crewmitglied durchläuft vor seinem Einsatz an Bord ein gründliches Training an Land. Dieses Basic Safety Training muss mit einer Prüfung absolviert werden. Außerdem finden an Bord unserer Schiffe wöchentlich sorgfältige Sicherheitsübungen statt. Jedes Crewmitglied hat seine feste Aufgabe während eines Notfalls – egal, welche Jobposition es an Bord normalerweise ausfüllt. Zusätzlich schicken wir Safety Trainer von Land, die auf unsere Schiffe gehen und dort zusätzliche Trainings mit der Crew durchführen. Nach dem Prinzip

„Train the Trainer“ schulen sie auch die Sicherheitsverantwortlichen an Bord, um einheitliche Standards sicherzustellen. Das ist zwar eine zusätzliche Belastung für unsere Besatzung, aber bei Sicherheit gibt es für uns keine Kompromisse.

**DS: Wann findet die Sicherheitsübung statt?**

**MÜLLER:** Wir haben bei AIDA bereits einen sehr hohen Sicherheitsstandard für unsere Flotte und erfüllen alle gesetzlichen

Vorschriften oder machen mehr als vorgeschrieben. Beispielsweise ist eine Seenotrettungsübung innerhalb der ersten 24 Stunden nach Einschiffung für alle Gäste Pflicht. Wir gehen noch einen Schritt weiter: Bereits am Anreisetag findet unsere Seenotrettungsübung statt. Kein AIDA-Schiff verlässt den Hafen ohne diese Übung. Sicherheit hat für uns oberste Priorität.

**DS: Gibt es genug Rettungsmittel für alle Passagiere?**



Bei Sicherheit gibt es für uns keine Kompromisse.

Kapitän Burkhard Müller, verantwortlich für Sicherheitstrainings bei AIDA Cruises.

Fotos: Aida Cruises



**TRAINING:** Kein AIDA-Schiff verlässt den Hafen ohne eine Seenotrettungsübung.

**MÜLLER:** Wir verfügen über genügend Rettungsmittel für unsere Passagiere und die Crew an Bord. Diese werden mindestens einmal im Jahr überprüft, und wir üben regelmäßig mit unserer Crew den kompletten Evakuierungsablauf mit den Rettungsbooten. Für den Fall, dass ein Passagier seine Rettungsweste nicht finden kann, befinden sich an den Sammelstellen, wo die Passagiere ihrem Rettungsboot zugewiesen werden, und in den Rettungsmitteln selbst weitere Rettungswesten. Die werden dann von der Crew verteilt.

**DS:** Sie sind auch für die Schulung der Kapitäne der Flotte verantwortlich. Wie werden die auf ihre Aufgabe vorbereitet?

**MÜLLER:** Wie Piloten und Fluglotsen durchlaufen unsere Kapitäne und Staff-Kapitäne psychologische Tests. Erfahrene Marinepsychologen erstellen diese unabhängigen Gutachten. Darin wird ermittelt, ob die betreffenden Personen neben ihren fachlichen Fähigkeiten auch von ihrem Persönlichkeitsprofil her in der Lage sind, in Notfallsituationen schnell und konsequent richtige Entscheidungen zu treffen.

Bei An- und Ablegemanövern gilt das Vier-Augen-Prinzip: Während die eine Person das Schiff steuert, überwacht die andere. Das wird im Simulator an Land geschult und trainiert. Außerdem erhält jeder Kapitän wie auch sein Stellvertreter, der Staff-

Kapitän, vor dem Einsatz ein ausführliches Briefing, und wir überwachen unsere Flotte mit einem Online-Monitoring-System, das weit über die gesetzlichen Forderungen der Kontrolle hinausgeht: Dort lassen sich Navigationsdaten, technische Betriebszustände, Verkehrslage und Wetterbedingungen des jeweiligen Schiffes ablesen.

**DS:** Welche technischen Hilfsmittel stehen dem Kapitän zur Verfügung?

**MÜLLER:** Alle AIDA-Schiffe haben hochmoderne Navigationstechnik. Es gibt zwei unabhängige Echolote, mehrere Radargeräte, Satellitennavigationstechnik und elektronische Seekarten, die ständig aktualisiert werden. Damit ist eine sichere Navigation jederzeit möglich. Wichtige Systeme sind doppelt ausgelegt, sodass der Ausfall eines Systems keine Beeinträchtigung der sicheren Schiffsführung bedeutet.

Unsere moderne Brückentechnik hat eine automatische Kursführung im freien Seeraum. Bei Revierfahrten und bei der Ansteuerung der Häfen wird das Schiff manuell durch das Brückenteam geführt – d.h. Kapitän, Staff-Kapitän und das ganze Brückenteam. Beratend kommt ein Lotse an Bord und assistiert dem Kapitän. Der Kapitän ist zwar am Ende für das Schiff verantwortlich, aber die Brückenführung ist immer Teamwork. Man ist nie alleine auf der Brücke. Sicherheit ist für uns das

Allerwichtigste. Unsere Standards gehen deutlich über die gesetzlichen Vorschriften hinaus, und unsere Schiffe werden von den Behörden im Rahmen von unangemeldeten Hafenkontrollen laufend überprüft. Dabei geht es nicht nur um die Technik, sondern auch um die Beherrschung der Sicherheitsabläufe durch unsere Besatzung.

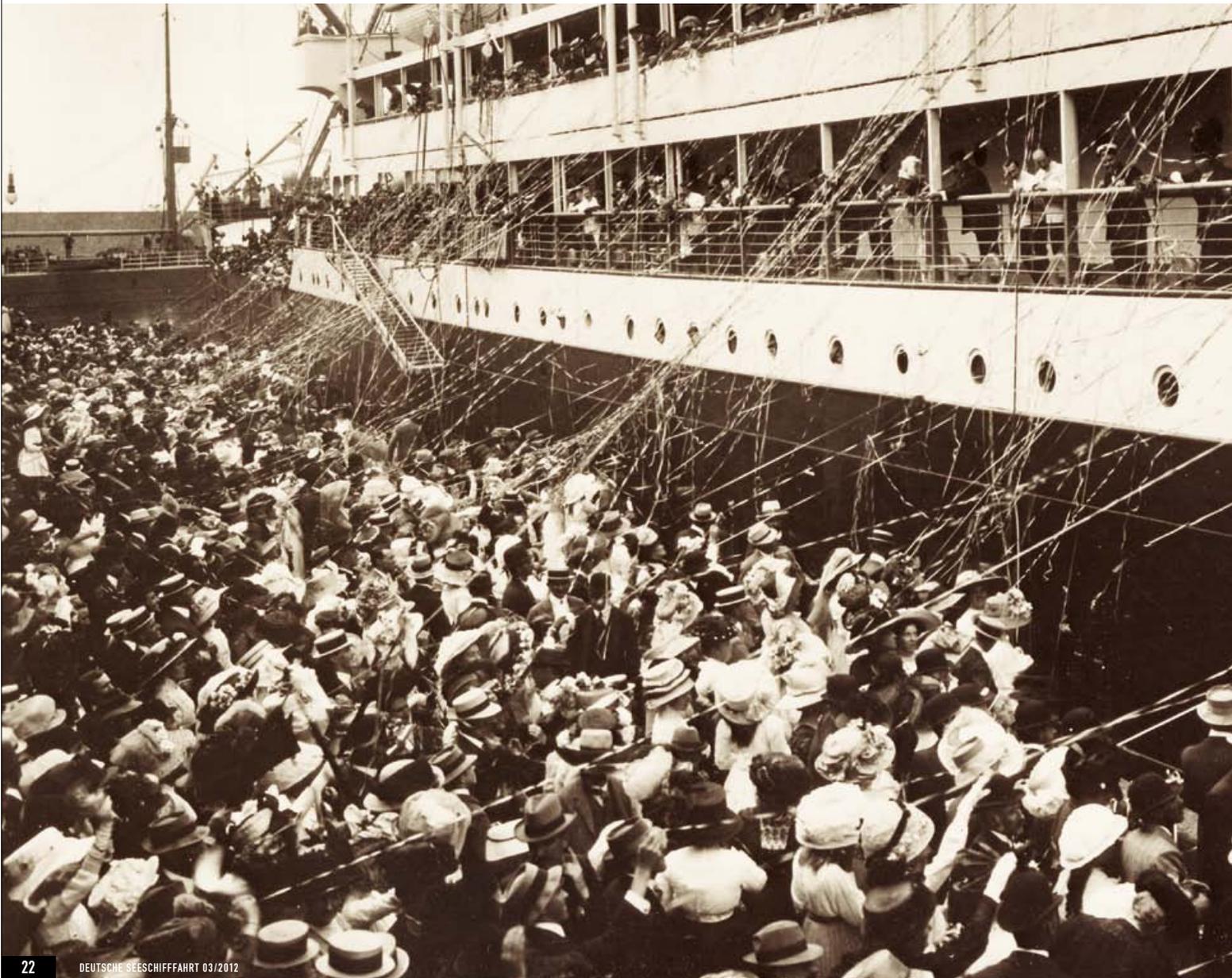
**DS:** Wie lange dauert es, ein ganzes Schiff zu evakuieren?

**MÜLLER:** Eine Evakuierung muss sehr schnell und geordnet ablaufen. Im Notfall kann jede Minute zählen. Bei uns waren bei einer Übung vor ein paar Tagen alle Passagiere ohne jede Ausnahme innerhalb von 17 Minuten an den Sammelstellen. Ansonsten hilft da nur Übung, Übung, Übung. Jedes Crewmitglied steht an seinem fest zugewiesenen Platz und weiß, was es zu tun hat. Alle wichtigen Informationen sagt der Kapitän auf Deutsch durch. Die deutsche Sprache ist einheitliche Bordsprache. Englisch ist zwar Crewsprache, aber wichtige Anweisungen beherrscht jedes Besatzungsmitglied auf Deutsch.

Die Seenotrettungsübung gibt unseren Passagieren die Sicherheit, die sie im Ernstfall brauchen. Dabei wird ihnen vermittelt, wo sich ihre Rettungsmittel befinden und wie sie den Weg zu ihrer Sammelstelle finden. Diese Übung ist Pflicht – und da macht auch jeder mit. ...

# Kontinente verbinden

2011 konnte Hapag-Lloyd das 125-jährige Bestehen des regelmäßigen Reichspostdampfer-Dienstes nach Fernost feiern. Der Start 1886 war ein wichtiger Schritt für den internationalen Handel – und für die Freundschaft zwischen den Kontinenten.



**B**remerhaven war stolz, das Deutsche Reich ebenso, und am stolzesten war der Norddeutsche Lloyd: Am 30. Juni 1886 begann im festlich geschmückten Hafen an der Weser eine neue Epoche internationaler Verkehrsverbindungen.

Der Hauptdarsteller dieser, wie es damals hieß, „erhebenden Feierlichkeit“, der Dampfer „Oder“, war mit seinen gut 3.000 BRT ein zwar stattliches, aber nicht spektakuläres Schiff, und der Jüngste war er mit zwölf Jahren Dienstzeit auch nicht mehr. Umso mehr Aufsehen erregte dafür

die Reise, die er vor gut 125 Jahren antrat: Er eröffnete die Reichspostdampfer-Linien nach Ostasien, die erste regelmäßige Verbindung zwischen Deutschland und dieser Region. Dafür war, neben anderen hochkarätigen Ehrengästen, sogar der chinesische Botschafter angereist, der diese Linie nun als „Bindeglied der guten Beziehungen Deutschlands zu China“ würdigte. Die Route führte von Bremerhaven über Colombo, Singapur, Hongkong bis Shanghai und von dort aus mit einer Anschlusslinie nach Korea. Zwei Wochen später, am 14. Juli 1886, lief auch noch die „Salier“ als erster Reichspostdampfer von Bremerhaven nach Australien aus.

Die aufstrebende Wirtschaftsnation Deutschland benötigte den regelmäßigen Verkehrsanschluss an neue Wachstumsmärkte ebenso dringend wie den zuverlässigen, schnellen Postdienst. Vor allem aber, so hoffte die Reichsregierung, ließen sich Patriotismus und gute Geschäfte auf das Nützlichste vereinen: Das Deutsche Reich bezuschusste die Linien mit jährlich fünf Millionen Mark, um in einer Zukunftsregion buchstäblich Flagge zeigen und in Handel und Schifffahrt mit den älteren europäischen Nationen gleichziehen zu können.

### Investition in die Zukunft

Entsprechend hoch waren die vertraglich festgeschriebenen Standards für die Reichspostdampfer-Dienste: Vierwöchentliche Abfahrten, hohe Durchschnittsgeschwindigkeit, preußische Pünktlichkeit. So wurde präzise festgelegt, dass eine Reise von Suez bis Hongkong maximal 588 Stunden dauern durfte, bis Shanghai genau 658 Stunden. Auch sonst durften die Dampfer nicht hinter vergleichbaren Schiffen anderer Nationen zurückstehen.

Mochte der Norddeutsche Lloyd auch ausdrücklich und, wie sich bald heraus-



**PIONIER:** Die „Oder“ eröffnete die Reichspostdampfer-Linien nach Ostasien am 30. Juni 1886. Das 3.158 BRT große, 107 m lange Schraubendampfschiff trug einen grauen Anstrich.

stellte, zu Recht vor falschen Hoffnungen auf die Rentabilität beider Linien gewarnt haben – als schwimmende Botschafter hatten die Dampfer von Anfang an Erfolg. Die „Oder“ erreichte ihr Ziel sogar einen Tag eher als geplant, und die „Salier“ wurde in allen australischen Anlaufhäfen von enthusiastischen Bewunderern regelrecht überrannt. Schon dieser Aufbruch spiegelte die Rolle der Reichspostdampfer: Hohe politische Aufmerksamkeit, wirtschaftlich eher eine Investition in die erhoffte Zukunft – aber vor allem zuverlässige Verbindung zwischen weit entfernten Kontinenten, die so näher zusammenrückten.

Als um die Jahrhundertwende der Ostasienverkehr weiter an Gewicht gewann, engagierte sich auch die Hapag in diesem Fahrtgebiet. Hapag und Norddeutscher Lloyd, die damals größten Reedereien der Welt, entschieden sich jedoch, ihre traditionelle hanseatische Rivalität nicht auf diese Route auszuweiten. Mit der Regierung als Verhandlungspartner →



Fotos: Hapag-Lloyd

**GROSSER BAHNHOF:** Der Bremer Reichspostdampfer „Großer Kurfürst“ war mit 177 m Länge und 13.182 BRT bis 1914 das größte Schiff, das Australien anlieh. Hier wird er im Hafen von Sydney feierlich verabschiedet.

**KOMBISCHIFF:** Die 13.000 BRT große, 178 m lange „Patricia“, hier im Hafen von Qingdao, konnte wahlweise Ladung oder 2.489 Passagiere befördern.

→ war patriotische Einigkeit eher geboten als kostspieliger Wettbewerb. So betrieben sie den Reichspostdampfer-Service im Gemeinschaftsdienst. Der Fahrplan mit 14-täglichen Abfahrten schloss auch Rotterdam und Penang sowie eine Anschlusslinie von Shanghai nach Nagasaki, Kobe und Yokohama ein. Die Dampfer hatten so ziemlich alles an Bord, was die deutsche Industrie zu bieten hatte, zurück nach Europa beförderten sie vorwiegend Rohstoffe.

**Brücken zwischen Kulturen**

Da große Schifffahrt damals immer auch Politik bedeutete, balancierten Hapag und Norddeutscher Lloyd stets zwischen Expansion und Verständigung, zwischen politischer Rolle und wirtschaftlicher Vernunft. Trotz aller Ambivalenz, die zur Kolonisation gehörte, entstanden durch die Schifffahrt in Ostasien auch die heute so viel zitierten „Brücken zwischen den Kulturen“, Partnerschaften, die weit über das Geschäftliche hinaus von Respekt, Vertrauen und oft Freundschaft getragen wurden. Die Schifffahrt schuf da nicht nur die Infrastruktur, sondern auch bis heute fortwirkende, fruchtbare Verbindungen.

Wie tragfähig diese tatsächlich waren, erwies sich für die deutschen Reedereien nach Ende des Ersten Weltkrieges. Beide



**SYMBOLIK:** Fernöstliche Verlockungen.

verloren 1919 durch den Friedensvertrag von Versailles ihre gesamten Flotten. Ihre schnelle Rückkehr auf die Ostasienroute verdankten sie der Kooperation mit ausländischen Partnern wie der japanischen Nippon Yusen Kaisha, mit der Hapag-Lloyd bis heute eng und freundschaftlich

zusammenarbeitet. 1921 fuhr die „Haveland“ der Hapag als erstes deutsches Nachkriegsschiff auf der alten Route und wurde in allen Häfen herzlich begrüßt.

Von 1927 an betrieben Hapag und Norddeutscher Lloyd wieder den gemeinsamen Liniendienst nach Ostasien und Australien. Doch der Aufschwung der kurzen „goldenen Zwanziger“ war trügerisch. Von 1929 an erschütterte die Weltwirtschaftskrise auch die Schifffahrt so schwer, dass Hapag und Norddeutscher Lloyd nur noch als Union und mit Staatshilfe überleben konnten. 1933 gerieten beide Unternehmen ganz unter staatliche Kontrolle.

Da auch das „Dritte Reich“ in Ostasien Flagge zeigen wollte, wurden drei schnittige turbo-elektrische Passagier- und Frachtschiffe gebaut: „Potsdam“, „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ waren zwar auf dieser Route konkurrenzlos, wirtschaftlich jedoch kein Erfolg: Die umfangreichen Lösch- und Ladearbeiten in vielen Häfen machten jeden Geschwindigkeitsvorsprung auf See zunichte. Dafür wurden sie erfolgreich im Tourismus eingesetzt. Der Zweite Weltkrieg bedeutete den bisher tiefsten Einschnitt auch für die deutsche Handelsschifffahrt. Wieder gingen die Flotten verloren, und die deutsche Flagge blieb jahrelang von den Meeren verbannt.



**Deutsche Postdampfer-Linie**  
**Norddeutscher Lloyd.**  
 Nach Hongkong, Yokohama, Higo und Nagasaki  
 Extra-Dampfer Stettin.  
 Güterschiffe bis zum 12. Juli Margra.  
 Nach Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Higo und Nagasaki  
 Post-Dampfer Oler.  
 Güterschiffe bis zum 27. Juni Margra.  
 Nach Melbourne und Sydney  
 Extra-Dampfer Lübeck.  
 Güterschiffe bis zum 22. Juni Margra.  
 Nach Adelaide, Melbourne und Sydney  
 und in Durchfracht nach anderen Häfen Australiens und Neu-Seelands  
 Post-Dampfer Soller.  
 Güterschiffe bis zum 11. Juli Margra.  
 Nach Triest  
 Extra-Dampfer Braunschweig.  
 Güterschiffe bis zum 18. Juni.  
 Nähere Nachrichten ertheilen:  
 wegen Fracht und Charterung  
 wegen Zwischenabfertigung  
**Rob. M. Stoman Jr.,**  
**C. A. Mathe, Röhingsmarkt No. 57.**

**ANLAUFSTATIONEN:** Hongkong, Yokohama, Singapur, Shanghai, Sydney – auf dem Hinweg transportierten die Postdampfer Industriegüter made in Germany, auf dem Rückweg brachten sie vor allem Rohstoffe nach Europa.

Fotos: Hapag-Lloyd



Erst 1953 konnte das Lloyd-Turbinenschiff „Weserstein“ einen zunächst monatlichen Dienst nach Ostasien aufnehmen, ein Jahr später folgte die Linie nach Australien.

Beide Reedereien, im Krieg getrennt reprivatisiert, arbeiteten nun eng zusammen. 1955 konnten sie schon einen zehntäglichen Ostasien-Service anbieten und nahmen Bangkok, Busan in Südkorea, die Volksrepublik China und Taiwan in den Fahrplan auf. Setzte Australien auch weiterhin vorrangig auf den Rohstoffexport, so begannen viele fernöstliche Länder, sich zu industrialisieren und auch hochwertige Industrie- und Konsumgüter auszuführen – eine Ladung, die ihre Endabnehmer in Übersee deutlich zügiger erreichen musste.

### Ende der Rivalität

Von der Mitte der 60er-Jahre an revolutionierte der Container den gesamten Transport. Reedereien mussten fortan umfassende, komplexe Logistik anbieten. 1970 endete daher eine Rivalität, die 113 Jahre gedauert hatte: Hapag und Norddeutscher Lloyd fusionierten zur Hapag-Lloyd AG. Als deren erstes Schiff verließ der Containerfrachter „Melbourne Express“ im September Hamburg nach Australien. Hapag-Lloyd schloss sich schon 1970 mit japanischen und britischen Reedereien zum Konsortium TRIO zusammen, 1972 lief mit der „Hamburg Express“ der erste Jumbofrachter nach Fernost aus. 1991



**NETZWERK:** Heute verbinden fast 40 Dienste Ostasien zuverlässig und schnell mit der Welt.

wurde das TRIO-Konsortium aufgelöst, und Hapag-Lloyd, die Nippon Yusen Kaisha (NYK) und die Mitsui O.S.K. Lines richteten gemeinsam zwei Express-Dienste zwischen Ostasien und Europa.

1996 verbanden sich Hapag-Lloyd, NYK, Neptune Orient Lines (NOL) und die britische Peninsular and Oriental Container Line in der Grand Alliance. Deren Fernost-Europa-Dienst umfasste 34 Schiffe, ihre Routen waren in ein globales Dienstleistungskonzept integriert. 1997/98 schied NOL aus, P & O Container Lines fusionierte mit der niederländischen Nedlloyd Lines, beide blieben im Verbund. Zusätzlich wurden die Malaysia International Shipping (MISC) und die Orient Overseas Container Line (OOCL) aufgenommen. Damit war die Grand Alliance,

in der Hapag-Lloyd heute noch mit NYK und OOCL kooperiert, das weltweit größte Konsortium in der Linienschifffahrt und konnte im Ost-West-Verkehr rund um den Globus mehr als 100 Schiffe einsetzen.

### Starke Allianz

Im Dezember wurde das jüngste Kapitel in der Geschichte der deutschen Fernostfahrt aufgeschlagen: Von März an werden acht Dienste zwischen Europa und Fernost von der neuen G6 Alliance betrieben, die Hapag-Lloyd zusammen mit den fünf anderen Partnern aus der Grand Alliance und der New World Alliance gegründet hat. Über 80 Schiffe mit bis zu 14.000 TEU werden dann mehr als 40 Häfen auf beiden Kontinenten zum Teil mit täglichen Abfahrten verbinden. ...



# Elektrisierende Idee gegen Fachkräftemangel

Die Columbus Shipmanagement, eine Tochter der Reederei Hamburg Süd, hat ihr Ausbildungsspektrum um das Berufsbild Schiffselektriker erweitert. Der erste Kurs ist erfolgreich angelaufen. Beitrag aus den „Hamburg Süd News“

**W**ie kommt man eigentlich zu gut ausgebildeten Schiffselektrikern? Im Prinzip nur, wenn man es selbst in die Hand nimmt. Diese Ausbildung ist so spezifisch, dass sie weder an Fachhochschulen noch im Handwerk angeboten wird. Deshalb hat die Columbus Shipmanagement GmbH (CSG) – neben der Ausbildung des technischen und des nautischen Nachwuchses – jetzt in Eigenregie eine neue Weiterbildung eingerichtet: die

zum Schiffselektriker. Dazu wurden zunächst in Hamburg und in Manila mehrere Interessenten in Assessment-Centern auf ihre Tauglichkeit hin geprüft.

Am Ende des Auswahlprozesses erhielten sieben Elektriker-Trainees im Alter zwischen 26 und 46 Jahren bei der Hamburg Süd-Tochter das Angebot, eine Weiterbildung zum Schiffselektriker zu machen. Seit Juni 2011 durchlaufen die drei Deutschen und vier Philippiner ein spezi-

elles Trainingsprogramm, das anderthalb Jahre dauert und aus je drei praktischen und theoretischen Bausteinen besteht. Entwickelt wurde es von Caroline Baumgärtner, Head of Crewing Department der CSG, und Peter Handrick, Schiffselektrotechniker bei der CSG.

## Intensive Vorbereitung

Der Startschuss für die deutschen Trainees fiel mit einem dreitägigen Schnupperkurs

**AUSBILDUNG:** An Bord der „Santa Rita“ beschäftigten sich Nils Haas, Ralf Lehmann, Francis Arciaga, Jakob Grimm, Ausbilder Peter Handrick, Ryan Esquillo, Vincent Madino und Leo Casas (v.l.) vor allem mit Technik-Themen.

an Bord der „Rio de la Plata“. Hier konnten die drei einen ersten Eindruck vom Leben an Bord erhalten und ihr neues Arbeitsumfeld erkunden. Gleichzeitig ließ sich feststellen, ob sie zum Beispiel schnell sekrank werden und daher nicht für den Einsatz an Bord geeignet sind. Doch in allen Fällen konnte die CSG grünes Licht geben. Als zweite Etappe folgte im Juni das zweiwöchige Sicherheitstraining „Basic Safety“ im Aus- und Fortbildungszentrum (AFZ) in Rostock. Hier wurden die angehenden Schiffselektriker unter anderem mit Überlebenstechniken, der Feuerbekämpfung an Bord sowie mit elementaren Kenntnissen der Ersten Hilfe vertraut gemacht.

Die dritte Stufe startete am 23. Juni an Bord der „Santa Rita“ und dauerte bis zum 8. November. Dabei standen vor allem die Themen Kältetechnik, elektrische Motoren und Digitaltechnik auf dem Programm.

„Wir haben während dieser Zeit verstärkten Wert auf die praktische Ausbildung gelegt“, erklärt Peter Handrick, der für die Ausbildung der Schiffselektriker an Bord verantwortlich ist. „Trotz der unter-

schiedlichen Vorbildung und der verschiedenen kulturellen Mentalitäten hat sich die Gruppe hervorragend entwickelt. Alle Teilnehmer sind inzwischen nicht nur in der Lage, die erforderlichen Elektrikarbeiten an Bord auszuführen, sondern haben entsprechendes technisches Verständnis für diese Anlagen aufgebaut.“

Ähnlich sieht es „Santa Rita“-Kapitän Hermann Schwager: „Die schnelle und reibungslose Integration der angehenden Schiffselektriker in den Gesamtschiffsbetrieb zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind, unseren Bedarf maßgeschneidert zu decken.“

### Praktische Umsetzung

Anfang 2012 durchlaufen die Teilnehmer ein dreitägiges „Reefer Trouble Shooting“-Training in Hamburg. Dabei sind sie gefordert, in simulierten Stresssituationen Fehler an den verschiedenen Reefer-Container-Typen zu beheben.

Anschließend gehen alle sieben als Junior-Elektriker für zwei Einsätze an Bord verschiedener Hamburg Süd-Schiffe.

Dort haben sie die Gelegenheit, auf sich selbst gestellt die erworbenen Kenntnisse im täglichen Einsatz praktisch umzusetzen und zu vertiefen. Den Abschlusspunkt der Ausbildung bildet ein fünftägiger „High Voltage“-Kurs, der sich inhaltlich mit den Besonderheiten des Aufbaus und der Bedienung der Mittelspannungssysteme befasst und nach dessen erfolgreicher Absolvierung alle Teilnehmer die sogenannte Schalterlaubnis erhalten.

„Damit sind sie Ende 2012 offiziell autorisiert, als Schiffselektriker an Bord unserer Schiffe – natürlich gemäß der Stellenbeschreibung – zu schalten und zu walten“, schmunzelt Caroline Baumgärtner. „Und die Hamburg Süd-Gruppe profitiert von dieser neuen Weiterbildung gleich im doppelten Sinne: Zum einen erlaubt sie uns, Zukunftssicherung aus den eigenen Reihen zu betreiben, zum anderen erfüllen wir damit schon jetzt die Anforderungen des STCW Manila Amendment der IMO. Deren Ziel ist es, international vergleichbare Standards in der Ausbildung von Seeleuten bis Ende 2017 zu schaffen.“



**EINSATZORT:** Die angehenden Schiffselektriker führen mehr als vier Monate auf der „Santa Rita“ mit.

# Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



Foto: HHLA

## HHLA baut Marktposition aus

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat 2011 den Containerumschlag um 21 Prozent gesteigert. Sie ist damit stärker gewachsen als ihre wichtigsten Wettbewerber und konnte Marktanteile gewinnen.

Nach vorläufigen, noch nicht testierten Zahlen erwirtschaftete die HHLA einen Konzernumsatz von rund 1,215 (Vorjahr: 1.068) Mio. Euro und

ein Betriebsergebnis (EBIT) von rund 205 (Vorjahr: 193) Mio. Euro.

Der Umschlag der HHLA im Segment Container legte im abgelaufenen Jahr um 21,3 Prozent auf 7,1 Millionen Standardcontainer (TEU) zu. Damit übertraf die HHLA beim Mengenwachstum nach den bisher veröffentlichten Zahlen die großen Häfen der Nordrange (Rotterdam, Antwerpen).

Der Konzern gewann wie 2010 Marktanteile und baute damit seine Marktposition aus. Getragen wurde das Wachstum des Containerumschlags von zweistelligen Zuwächsen in den Fahrtgebieten Fernost und Osteuropa (Hub-und-Shuttle-Verkehre mit Tschechien und Polen) sowie dem verbesserten Service bei der Abfertigung von Großschiffen. [www.hhla.de](http://www.hhla.de)

**BOOM:** Der Containerumschlag war der wichtigste Wachstumstreiber für die HHLA.

## Fahrplanmäßig per Schiff

Navigare24 hat eine umfangreiche Fahrplanschmaschine für die Schifffahrt entwickelt.

Das unabhängige Informationsportal bietet weltweit allen Reedereien und Agenturen die Möglichkeit, Fahrplaninformationen kostenlos in der Suchmaschine anzeigen zu lassen. Neu sind die einfache Bedienung und Gestaltung und die Darstellung der angezeigten Fahrplaninformationen mit zahlreichen Sortierfunktionen. [www.navigare24.com](http://www.navigare24.com)



**SKYLINE:** Shanghai bleibt die weltweite Nummer 1 unter den Containerhäfen.

Foto: Dreamstime/Donkeyru

## Shanghai schlägt über 30 Millionen TEU um

31,74 Mio. TEU lautet die 2011er-Bilanz der ostchinesischen Metropole – gegenüber dem Vorjahr ein beachtliches Plus von 9,2 Prozent.

Während Shanghai damit erstmals die 30-Mio.-TEU-Marke knackte, blieb der Tabellenzweite Singapur mit 29,94 Mio. TEU knapp darunter. Der Stadt-

staat verbuchte aber auch ein ansehnliches Plus (5,3 Prozent) und übertraf sogar knapp das bisherige Rekordjahr 2008. Der südkoreanische Hafen Busan meldete einen Zuwachs um 13,7 Prozent auf 16,14 Mio. TEU. Zum Vergleich: Europas Nummer 1, Rotterdam, kam 2011 auf 11,9 Mio. TEU (+ 6 %).

## Rotterdam breiter

Um Wartezeiten beim Einlaufen zu vermeiden, wird die Zufahrt zu Europas größtem Hafen um 240 Meter verbreitert.

Die derzeit 500 bis 600 Meter breite Maas-Fahrrinne soll bis zum Sommer erweitert werden, damit große Schiffe aneinander passieren können. Das niederländische Infrastrukturministerium reagiert damit auf die Entwicklung der Schiffsgrößen. Nach Angaben von Hafenmeister René de Vries ist die Zahl der Schiffe, die Rotterdam 2011 anlaufen haben, gegenüber dem Vorjahr um rund zwei Prozent gesunken. Der Umschlag nahm aber um fünf Millionen auf 435 Millionen Tonnen zu. [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

## JadeWeserPort: Reparatur geplant, Brücken unterwegs

Schäden an der Kaje des neuen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven gefährden laut Realisierungsgesellschaft den Start nicht.

Die Standfestigkeit der etwa 20 Meter tief in den Meeresboden eingerammten und 1.725 Meter langen Spundwand sei nicht gefährdet, versicherte Geschäftsführer Axel Kluth. Die beschädigten Stellen in der Spundwand sollen mit zwei Methoden repariert werden. Wo Sand hinter der Spundwand liegt, werde Zement mit Hochdruck in den Boden gepresst, um ihn zu verfestigen. Auf der Vorderseite werden Segmentplatten angeschweißt, um die Risse zu



Foto: Eurogate

**GIGANTEN:** Vier 1.800 t schwere Krane an Bord der „Zhen Hua 23“.

überbrücken. Unterdessen haben vier der insgesamt acht weltweit größten Containerbrücken, die an den ersten beiden Liegeplätzen im August 2012 den Betrieb aufnehmen, auf einem Spezialschiff von Shanghai aus Kurs

auf die deutsche Nordseeküste genommen. Sie sind das Herzstück von Deutschlands einzigem Tiefwasser-Containerterminal. Ein zweites Schiff mit vier weiteren

[www.eurogate.eu](http://www.eurogate.eu)

ANZEIGE



# Unser täglich Boot

Getreide ist die Basis der weltweiten Ernährung.

Von Deutschland aus werden jedes Jahr Millionen Tonnen in die  
ganze Welt verschifft. Von Sebastian Meißner



Fotos: Dreamstime/Enjoylife25, iStockphoto/Gary Blakeley-pavlen

**P**asta, Brot, Bier: Getreide ist ein Grundnahrungsmittel und wichtiger Bestandteil vieler Lebens- und Genussmittel. 88,6 Kilogramm Getreideerzeugnisse verzehren die Deutschen pro Kopf und Jahr. Für Tiere stellt Getreide das wichtigste Futtermittel dar. Nimmt man noch die industrielle Nutzung von Getreide hinzu, etwa die Herstellung von Biokraftstoffen, wird klar, wie hoch der weltweite Bedarf an Getreide ist.

Entsprechend groß ist die Getreideproduktion. Laut Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) wurden 2009 weltweit knapp 2,5 Milliarden Tonnen Getreide geerntet. Doch nicht überall wächst Getreide – und so ist rund um die Pflanzen aus der Familie der Süßgräser ein gigantischer Handelskomplex entstanden, bei dem auch deutsche Schiffe eine wichtige Rolle spielen.

An der Spitze der weltweit größten Produzenten stehen China, die USA und

Indien. Deutschland rangiert mit knapp 50 Millionen Tonnen derzeit auf Rang acht (s. Tabelle S. 34) – und erzeugte lange Zeit mehr, als es selbst verbrauchte.

#### Vom Exporteur zum Importeur?

Doch in diesem Jahr könnte sich das erstmals seit 1987 wieder ändern. Denn vorläufigen Berechnungen der Agrarmarkt Informationsgesellschaft (AMI) zufolge ist der Selbstversorgungsgrad bei Getreide – also das Verhältnis des Verbrauchs zur Herstellung im Inland – in der Landwirtschaftsaison 2011/2012 auf 96 Prozent zurückgegangen. Ein Grund: Die Getreideernte fiel 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 Millionen Tonnen geringer aus. Die Folge sind höhere Marktpreise, weswegen Verarbeiter zunehmend auf günstigere Ware aus Nicht-EU-Ländern zurückgreifen. Ein weiterer Faktor ist der globale Boom bei Bio-Energie. „Wir haben eine zunehmende Verdrängung von Wei-

zen durch Mais für Biogasanlagen“, sagt Georg Keckl, Leiter der niedersächsischen Erntestatistik. Schon heute werden mehr als sechs Prozent der Ernte etwa für die Herstellung des Treibstoffs E10 oder für Biomasse aufgewendet.

Eigentlich ist Deutschland aber ein klassisches Getreide-Exportland. Nach der Wiedervereinigung ernteten deutsche Bauern zeitweise bis zu 30 Prozent mehr als im Land benötigt. Gut die Hälfte des exportierten Getreides ging in Länder außerhalb der EU. Besonders gute Absatzchancen für qualitativ hochwertigen Weizen aus Deutschland sieht Bernhard Chilla von der Viterra Deutschland GmbH im Mittleren und Nahen Osten, aber auch in Teilen von Afrika. „In Ländern wie Saudi Arabien und dem Jemen, aber auch in Nigeria oder Südafrika wird deutscher Weizen geschätzt und gut bezahlt“, sagt Chilla.

In Deutschland wurden 2009 rund 25 Millionen Tonnen geerntet, überwiegend

**GETREIDE:** Eine wichtige Größe für den richtigen Zeitpunkt der Ernte ist der Feuchtegehalt. Liegt der Wasseranteil unter 15 Prozent, sind die Bedingungen optimal.



**ERNTE:** Moderne Mähdrescher mähen das Getreide, dreschen es aus, reinigen das ausgedroschene Korn, häckseln das Stroh und verteilen es auf dem Feld.

Weichweizen. Um was für Werte es da geht, zeigt folgende Zahl: Deutscher Brotweizen für den Export kostete an deutschen Ostseehäfen Mitte Februar je nach Frachtgröße zwischen 219 und 227 Euro pro Tonne. Den Zuschlag des weltweit größten Weizenimporteurs Ägypten für die Lieferung von 180.000 Tonnen gewannen zuletzt US-Anbieter mit einem Tonnen-Preis von 259 US-Dollar (199 Euro): Gesamt-Auftragsvolumen: rund 35,8 Millionen Euro.

Australien erwartet aktuell eine Rekordernte von 29,5 Millionen Tonnen Weizen – 22,3 Millionen davon gehen in

den Export. Das ist das 22-Fache der Silokapazität des Hamburger Hafens, der mit einer Million Tonnen einen Spitzenplatz in Europa einnimmt, und reicht, um 15.000 Güterzüge mit je 30 Waggons komplett zu befüllen.

#### Dankbarer Passagier mit Ansprüchen

Pro Jahr werden rund 260 Millionen Tonnen Getreide gehandelt, davon entfallen etwa 110 Millionen auf Weizen. Nur in seltenen Fällen wird Getreide noch als Sackgut (z.B. Saatgut) im Standard-Container verschifft. „In 98 Prozent der Fälle wird es

als Schüttgut in Bulkern transportiert. So kann es später einfach rausgesaugt und in die Silos weitergeleitet werden“, sagt Roland Hensel, geschäftsführender Gesellschafter der H. Vogemann Gruppe, die Schiffe und Ladungen vermittelt.

„An sich ist Weizen ein dankbarer Passagier und verursacht kaum Probleme bei der Verschiffung“, sagt Frank Fischer, Geschäftsführer der GB Shipping & Chartering GmbH & Co. KG. Das Befrachtungskontor ist eine Tochter der Reederei Buss in Leer. Obwohl etwa Weizen ein typisches „Massengut“ ist, müssen beim Trans- →



**LAGER:** Bulker vor einem Getreide-Silo im Hamburger Hafen.



**RISIKO:** Die berühmte Viermast-Bark „Pamir“ kenterte – wohl auch deshalb, weil das Getreide im Laderaum nicht vorschriftsmäßig gestaut war.



→ port einige wichtige Aspekte beachtet werden. So sollten die eingesetzten Schiffe zum Beispiel rostfrei, sauber und frei von Geruch sein. „Vor allem, wenn zuvor andere Güter, etwa Kohle oder Erz, transportiert wurden, müssen die Bulker zunächst mit Hochdruckreiniger und Chemikalien penibel gereinigt werden“, sagt Hensel. Vor der Beladung wird auch der Weizen noch einmal gründlich unter die Lupe genommen. So werden etwa die Geruchs- und Verunreinigungsfreiheit sowie die Freiheit von Schädlingen durch einen unabhängigen Begutachter attestiert.

### Sichere Beladung

Die Bulker sollten self-trimming sein, also eine angeschrägte Öffnung haben, bei der die Ladung sich im Innenraum gleichmäßig verteilt, damit sich der Weizen während der Fahrt nicht bewegt und ein Umkippen des Schiffes verursacht. Der Untergang der berühmten Viermastbark „Pamir“ ist hier eine Mahnung. Sie sank 1957 südwestlich der Azoren – unter anderem, weil die Getreideladung verrutscht war. Deshalb sollten die Laderäume auch möglichst voll beladen sein. „Bei geringen Lademengen werden die Laderäume von kleineren Schiffen mit Metallwänden, sogenannten Getreideschotten, künstlich verkleinert, oder die Ware wird mit Planen festgezurr, um den Bewegungsspielraum der Ladung einzuschränken“, sagt Fischer. Auch üblich ist das Teilabfüllen in Säcke, die dann auf den losen Weizen gelegt wer-

den, um ihn zu beschweren. Dabei gilt es zu beachten, dass etwa zwei Prozent des Gesamtgewichts im Laufe der Fahrt verdunsten, wodurch freie Oberflächen entstehen. Weizen mag es kühl und trocken. Die optimale Reisetemperatur liegt bei 20 °C. Ab einer Temperatur von etwa 40 °C können sich Schimmelpilze bilden, und es besteht die Gefahr der Keimung.

Außerdem kommen Stoffwechselprozesse in Gang, in deren Folge es zu erhöhter CO<sub>2</sub>-Produktion und zur Verbackung und Antrocknung des Weizens kommen kann. „Vor allem im Bereich der Tankheizung ist deshalb darauf zu achten, dass die Temperatur nicht zu stark ansteigt“, sagt GB Shipping-Geschäftsführer Fischer. Auch Nässe und hohe relative Luftfeuchtigkeit sind an Bord unbedingt zu vermeiden, denn schon einzelne Nester mit feuchter Ware können großen Schaden in der Ladung anrichten und zu Schimmel, Verderb, Keimung und Selbsterwärmung infolge erhöhter Atmungsaktivität führen.

### Schutz vor Feuchtigkeit

„Die Ware eignet sich dann nicht mehr zur Verarbeitung für den menschlichen Verzehr, sondern nur noch zur Spiritusherstellung“, sagt Fischer. Bei feuchtem →

## Weizen in Deutschland

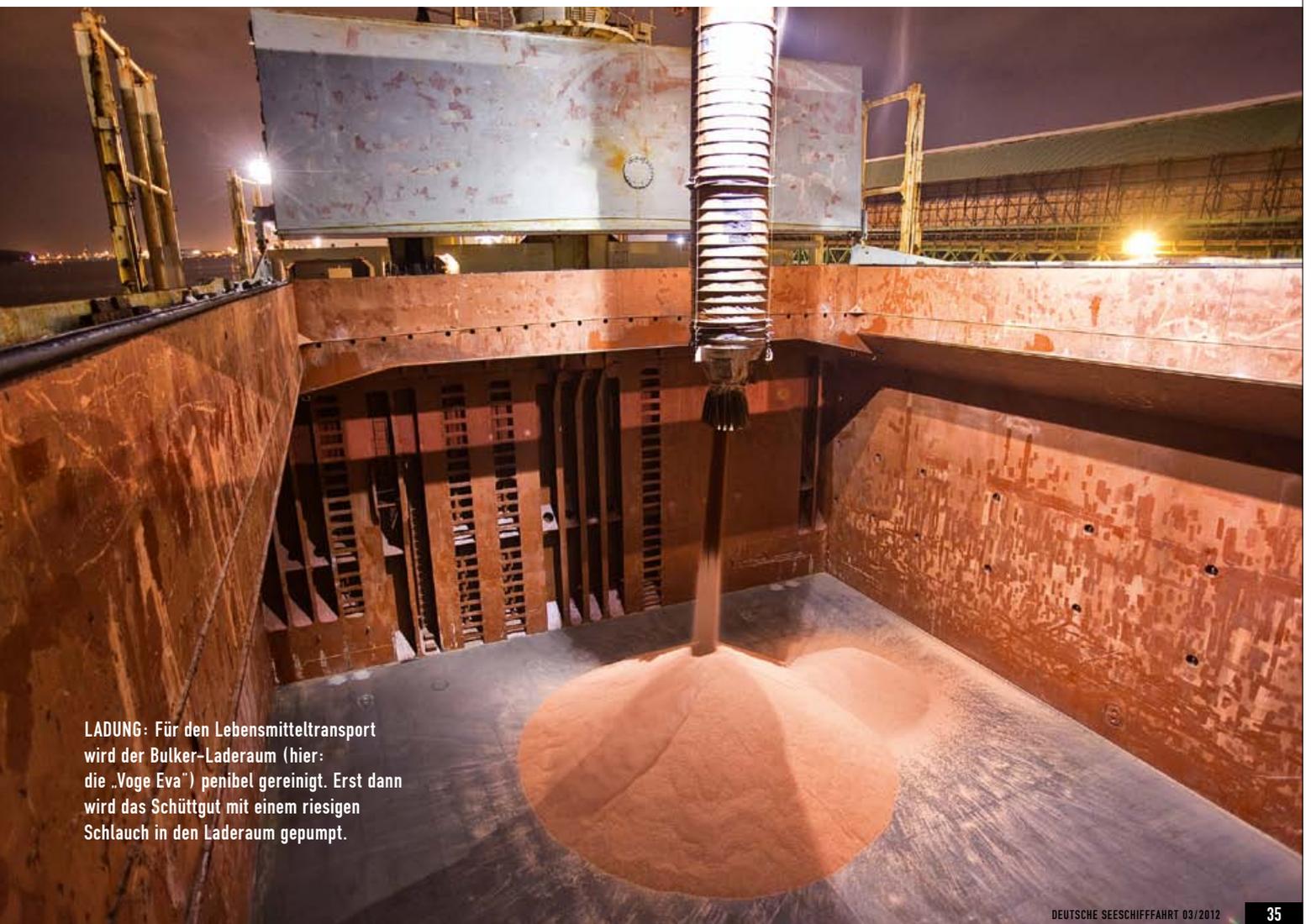
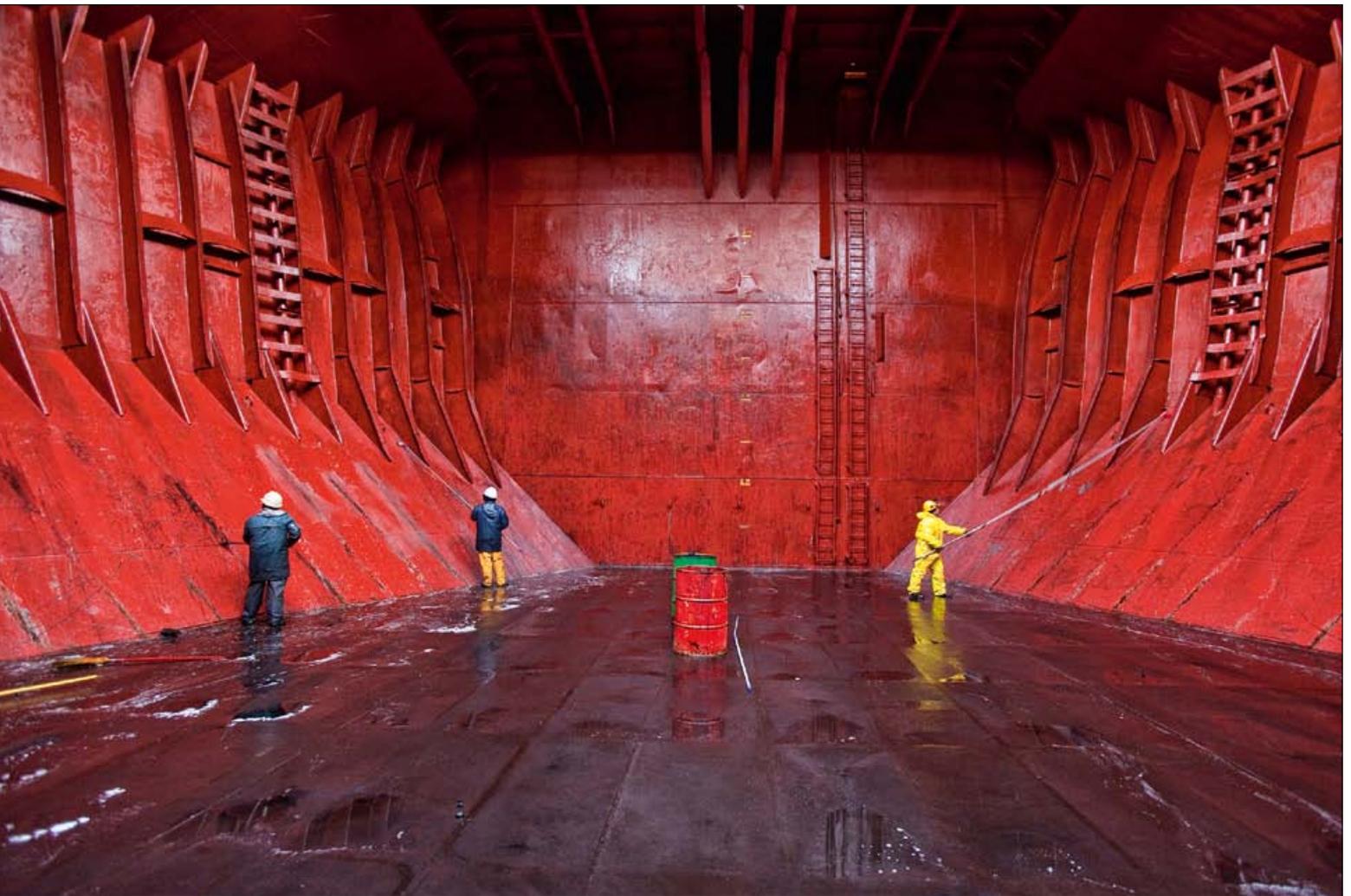
Angebaut werden alle sieben Hauptgetreidegattungen – Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Reis, Mais und Hirse. Die wichtigste Getreideart ist Weizen. Sie gehört zur Familie der Gräser (Gramineae).

Die ältesten Nacktweizenfunde stammen aus der Zeit zwischen 7800 und 5200 v. Chr. Damit ist Weizen nach Gerste die zweitälteste Getreideart überhaupt. Innerhalb der EU steht Deutschland hinter Frankreich an zweiter Stelle der großen Weizenanbauer. Den Winterweizen, der in Deutschland über 99 Prozent der gesamten Weizenernte ausmacht, gibt es in verschiedenen Sorten und Qualitätsstufen. Er wird ab Ende September bis in den Dezember hinein mit ungefähr 280 bis 520 Körnern pro m<sup>2</sup> ausgesät und im Hochsommer des folgenden Jahres geerntet. Er eignet sich wegen des hohen Klebereiweißgehaltes hervorragend zur Brotherstellung. Aber auch Teigwaren, Stärke, Weizenbier und Kornbranntwein werden aus Weizen produziert.

## Die größten Getreideproduzenten (Stand: 2009)

RANG	LAND	MENGE in Tonnen
1	China	483.679.700
2	USA	419.810.449
3	Indien	246.774.000
4	Russland	95.079.470
5	Indonesien	82.028.630
6	Brasilien	71.288.144
7	Frankreich	70.040.000
8	<b>Deutschland</b>	<b>49.748.185</b>
9	Kanada	49.059.300
10	Bangladesch	46.812.170

Fotos: Dreamstime/Smileus, Christoph Papsch (2)



**LADUNG:** Für den Lebensmitteltransport wird der Bulker-Laderaum (hier: die „Voge Eva“) penibel gereinigt. Erst dann wird das Schüttgut mit einem riesigen Schlauch in den Laderaum gepumpt.



**KORNFRACHT:** Aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, die Laderäume möglichst komplett zu füllen.

der durch Lüftung abgeführt werden kann. Bei Fahrten von Warm nach Kalt (z. B. von Argentinien nach Europa) ist jedoch Vorsicht geboten: Hier kann sich schnell Schwitzwasser bilden. Ein Teilschaden an einer Weizenladung lässt in der Regel darauf schließen, dass der beschädigte Teil in einer Totluftzone gelagert war und nicht genügend belüftet wurde.

Erreicht der Weizen seinen Bestimmungsort unbeschadet, wird er zunächst mit riesigen Saugrohren gelöscht, in Silos zwischengelagert und dann per Lkw oder Eisenbahn weiter zu den verarbeitenden Betrieben gebracht – und landet schließlich bei uns als täglich Brot auf dem Frühstückstisch oder als Nudelgericht im Restaurant.

→ Wetter muss die Ladung entsprechend geschützt werden. Gelöscht wird die Ware deshalb nie bei Regen oder Schnee. Den Feuchtigkeitsproblemen kann mit geeigneter Vortrocknung des Weizens vorgebeugt werden.

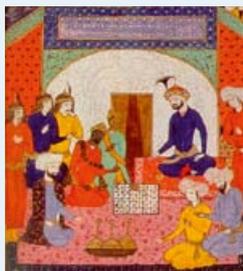
Dabei wird die Aktivität (Atmung) des Kornes herabgesetzt und dem Schimmel und Verderbprozessen der Nährboden entzogen. Der notwendige Trockenheitsgrad liegt bei ca. 14 Prozent Wassergehalt,

die ideale Luftfeuchtigkeit bei 70 Prozent. Laut „Code for Safe Carriage of Grain in Bulk“ der IMO müssen verschiedene Getreidearten an Deck sorgfältig voneinander getrennt werden, da Vermischungen zu Beanstandungen führen können. Schwergetreide (Weizen, Roggen, Gerste, Mais) muss aus Stabilitätsgründen im unteren Teil und leichteres Getreide (Hafer, Hirse) im oberen Teil des Laderaums gestaut werden. Weizen gibt laufend Wasserdampf ab,

## Höhere Mathematik auf Korn-Basis

**Der indische Herrscher Shihram tyrannisierte seine Untertanen. Um die Aufmerksamkeit des Königs auf seine Fehler zu lenken, schuf der weise Brahmane Sissa ein Spiel, in dem die wichtigste Figur, der König, ohne Hilfe anderer Figuren nichts ausrichten kann.**

Der Schachunterricht machte auf Shihram einen starken Eindruck. Er wurde milder und ließ das Schachspiel verbreiten. Um sich für die anschauliche Lehre von Lebensweisheit zu bedanken, gewährte er dem Brahmanen einen freien Wunsch. Dieser wünschte sich Weizenkörner (einige Überlieferungen sprechen von Reiskörnern): Für das erste Feld eines Schachbretts wollte er ein Korn, für das zweite Feld die doppelte Menge, also zwei, für das dritte wiederum doppelt so viele, also



**SCHACH:** Spiel der Könige.

vier, und so weiter. Der König lachte und war gleichzeitig erbost ob der vermeintlichen Bescheidenheit des Brahmanen.

Als sich Shihram einige Tage später erkundigte, ob Sissa seine Belohnung in Empfang genommen habe, musste er hören, dass die Rechenmeister die Menge der Weizenkörner noch nicht berechnet hatten. Nach mehreren Tagen ununterbrochener Arbeit meldete der Vorsteher der Kornkammer,

dass er die Menge Getreidekörner im ganzen Reich nicht aufbringen könne. Nun stellte sich die Frage, wie das Versprechen eingelöst werden könne. Der Rechenmeister half dem Herrscher aus der Verlegenheit, indem er ihm empfahl, er solle Sissa ibn Dahir ganz einfach das Getreide Korn für Korn zählen lassen.

**Rechenexempel:** Angenommen, ein Weizenkorn wiegt ca. 0,05 g (Tausendkornmasse von 40 bis 65 g), und die Gesamtmenge an Weizen soll in **Supramax-Bulkern mit 50.000 t** Tragfähigkeit und einer **Länge von 180 m** transportiert werden. In einen Frachter passen eine Billion Getreidekörner. Insgesamt benötigt man etwa **18,39 Millionen Schiffe** – aneinandergereiht eine Strecke von ca. **3,3 Millionen km** oder gut 82 Erdumrundungen. Die Gesamt-Weizenmenge, die sich auf dem Schachbrett befände (ca. 922 Mrd. t), entspricht etwa der 1.500-fachen weltweiten Weizenernte eines Jahres.

# Willkommen in Hamburg!

Die Hansestadt zeigt Flagge auf der führenden Reisemesse, der ITB.

Nicht nur als Kreuzfahrt-Magnet entfaltet Hamburg maritimes Flair.

Eine herzliche Begrüßung ist den Messteilnehmern sicher: Der Hamburg-Stand auf der ITB bietet vom 7. bis zum 11. März wieder viele Highlights. Schließlich hat die Hamburger Tourismuswirtschaft viele gute Gründe, selbstbewusst nach Berlin zu reisen: Steigende Übernachtungszahlen, die wachsende Beliebtheit als Kreuzfahrtziel, neue architektonische und kulturelle Höhepunkte wie die Elbphilharmonie und im kommenden Jahr die internationale Gartenschau Hamburg – alles spricht für ein weiteres Wachstum des Tourismus in den kommenden Jahren.

Die Hamburg-Präsentation in Berlin nimmt all das auf und zeigt noch viel mehr. Die HHT und 95 Partner bieten auf 600 m<sup>2</sup> ein abwechslungsreiches, spannendes und vor allem unterhaltsames Programm, das Fachbesuchern und Publikum sicher Lust auf einen Trip in die Elbmetropole macht.

## Gelegenheit zur Inspiration

ITB-Besucher treffen Prominenz und vor allem die versammelten Vertreter der Hamburger Tourismuswirtschaft auf dem Hamburg-Empfang. Die Cruise Liner und ihre Traumrouten werden das Publikum am Hamburger Kreuzfahrttag verzaubern. Interessante Neuigkeiten aus der Luftfahrt

gibt es beim traditionellen Hamburg-Airport-Klönchnack und Informationen über aktuelle Trends der Reisebranche in einem der Fachseminare. Die beeindruckenden Stände laden zum Schlendern ein – und dazu, sich inspirieren zu lassen!

Ein Top-Event für Hamburg-Besucher sind die „Hamburg Cruise Days“ (s. rechts). Highlights auf dem Wasser sind die Hamburg Cruise Night mit einer Flotte aus Partyschiffen auf der Elbe sowie die große Hamburg Cruise Days-Parade: Ab ca. 21 Uhr werden am Samstag fünf Cruise Liner elbabwärts schippern und dabei von einer Schiffsflotte begleitet. Der Hafen wird wieder zum Blue Port: Lichtkünstler Michael Batz wird voraussichtlich mehr als 100 Objekte im und um den Hafen illuminieren und die Veranstaltung in ein magisches blaues Licht tauchen. ...



## Hamburg Cruise Days

Die Hamburg Cruise Days locken mit sieben Kreuzfahrtschiffen an einem Wochenende.

Hamburg zählt zu den Kreuzfahrt-Hotspots Europas. Die Hafenstadt ist Ziel für jährlich weit mehr als 100 Kreuzfahrtschiffe, zudem werden dort regelmäßig Luxusliner getauft.

Im August 2012 lockt die Elbmetropole nun mit einem ganz besonderen Event: Bei den Hamburg Cruise Days sind sieben Kreuzfahrtschiffe an einem Wochenende zu sehen. Gleichzeitig wird die Welt der Kreuzfahrt in Themeninseln an Land für alle Besucher zu erleben sein. Abends taucht das Kunstwerk Blue Port den Hafen in magisches blaues Licht.

Die Hamburg Cruise Days finden vom 17. bis 19. August 2012 statt. Die Veranstaltungsfläche erstreckt sich über mehrere Kilometer entlang der Elbe. Stars der Veranstaltung sind wie in den Vorjahren die Schiffe. Diese sieben Schiffe sind dabei:

- „AIDAluna“, „AIDamar“ (AIDA Cruises)
- „DEUTSCHLAND“ (Reederei Peter Deilmann GmbH)
- „MS/ASTOR“ (TransOcean)
- „MS COLUMBUS 2“ (Hapag-Lloyd Kreuzfahrten)
- „MSC Lirica“ (MSC Kreuzfahrten)
- „Queen Mary 2“ (Cunard Line).

**PRÄSENTATION:** Der Stand von Hamburg Tourismus auf der ITB.

## „2012 wird insgesamt ein sehr schwieriges Jahr“

Wolfgang F. Driese, Vorstandsvorsitzender der DVB Bank S.E., über das Erfolgsrezept seiner Bank und die Herausforderungen für das Jahr 2012. Auszug eines Interviews aus „Performance“, dem Investor Relations Newsletter der DVB

**FRAGE: Subprime-Krise, Finanzmarktkrise, Staatsschuldenkrise – Herr Driese, wie lange wird die Krise noch anhalten?**

**WOLFGANG DRIESE:** Meiner Einschätzung nach befinden wir uns im letzten Drittel der Krise. Aber dieses letzte Drittel wird uns alle ziemlich fordern. 2012 wird insgesamt ein sehr schwieriges Jahr werden.

Zumindest im ersten Halbjahr werden wir in Europa konjunkturell rezessive Tendenzen beobachten, und den USA dürfte es kaum gelingen, den Wachstumsmotor anzukurbeln. Auch gibt es derzeit ernste Zweifel, ob die Wachstumsraten der Schwellenländer im Jahr 2012 vergleichbar hoch ausfallen werden wie in der Vergangenheit. Also – konjunkturell liegt ein sehr schwieriges Jahr vor uns. Darüber hinaus hat die Staatsschuldenkrise in Europa und in den USA direkte Auswirkungen auf den Bankensektor, was die Finanzierung von Unternehmen im weitesten Sinne ebenfalls

erschweren wird – auch hier müssen wir uns auf ein weiteres äußerst angespanntes Jahr einstellen. (...) In einigen Schifffahrtssektoren wird es darüber hinaus zu einem harten Verdrängungswettbewerb kommen. Aus heutiger Sicht werden die Rahmenbedingungen 2012 also nicht positiv ausfallen. (...)

**FRAGE: Warum ist es der DVB in den Krisenzeiten seit 2007 gelungen, stabile Ergebnisse zu erwirtschaften und sich damit deutlich besser zu entwickeln als so manch andere in der Verkehrsfinanzierung tätige Bank?**

**DRIESE:** Ich glaube, die Kunst, ein Geschäft erfolgreich zu führen, lässt sich einfach beschreiben: „Mach weniger Fehler als deine Wettbewerber.“ Wenn wir uns mit den meisten Wettbewerbern vergleichen – nun, dann haben wir bisher aufgrund unserer Fähigkeiten und vielleicht auch „mit dem kleinen Quäntchen Glück“ weniger

Fehler gemacht. Unser Erfolgsrezept lautet: Einmaligkeit durch ausschließliche Fokussierung auf die internationalen Transportmärkte. Wir stellen unseren Kunden die volle Expertise unserer erfahrenen Mannschaft zur Verfügung und bringen die gleiche Expertise in die Risikosteuerung der DVB ein. Ich betone immer wieder unsere Research-Fähigkeiten im Schifffahrtsbereich, in der Luftfahrt und im Landverkehr. Aber auch auf der Kreditseite, auf der Marktseite und in der Gesamtsteuerung der DVB ist alles darauf ausgerichtet, die Risiken und Chancen der Transportbranche immer ausgewogen zum Nutzen des Kunden und der Bank einzusetzen.

Diese ausschließliche Ausrichtung macht uns nicht nur einmalig, sondern schützt uns auch vor zu vielen Fehlern. Während sich nämlich das Management eines Wettbewerbers, der unter anderem auch Schiffe finanziert, um viele andere Märkte, Strukturen und Themen kümmern muss, kann sich das Management der DVB voll auf die Themen der Verkehrsmärkte und der Transportbranche konzentrieren. Diese Fokussierung ist ein

**STRATEGIE: Wolfgang F. Driese hält den Verkehrsfinanzierer auf Erfolgskurs.**



### Profil DVB

Die DVB hat sich auf den internationalen Verkehrsmarkt (Schifffahrt, Luft- und Landverkehr) fokussiert. Das Tochterunternehmen der genossenschaftlichen DZ Bank ging aus der 1923 gegründeten Deutschen Verkehrs-Kredit Bank hervor. 2010 wurde der erste öffentliche Schiffspfandbrief platziert. Zum 30.9.2011 belief sich der Anteil der Schiffsfiananzierung am Euro-Kreditvolumen auf 53 Prozent.

5,50	9,80 T	21,00	6,10	0,35	Burg. Brauh. Ing. (Mal)	6,80 G	6,75 G	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (Fai)	16,50 T	271,00 B	30,50	27,01
32,60	5,55 G	10,80	15,00	1,3	Burg. Brauh. Rav. (Sua)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond. (Fai)	4,00 ab	16,50 T	285,00	249,50
7,00 G	33,70	5,95	7,90		Burnbad Vz. (G)	1020,00 B	24,80	8,60	4,60	1	Diag. Ind. (Ma)	103,00 ab	3,98 B	18,80	16,00
755,00 T	7,00 B	34,90	4,50	0,8	BUS St. (Fai)	276,00 G	1020,00 ab	28,50	6,75		Didier-Werke (Fai)	104,00	103,00 G	4,50	3,10
6,00 G	755,00 T	7,00	29,50		BUS Vz. (Fai)	9,85 G	276,00 G	1035,00	18,50		Dieng Hld. (Fai)	19,80 G	118,00	104,50	91,00
805,00	6,00	770,00	6,01				9,50	350,00	997,50		Digital	44,25 T	19,80 G	150,50	50,50

unschätzbaren Wettbewerbsvorteil. Aber – wie schon gesagt – die Krise ist noch nicht vorbei.

**FRAGE: Wie hat sich das Wettbewerbsumfeld für Verkehrsfinanzierungen 2011 insbesondere in der Seeschifffahrt und im Luftverkehr weiterentwickelt?**

**DRIESE:** Kürzlich äußerte ein Kollege einer anderen Bank in der Presse, dass er bisher noch nie festgestellt habe, dass Wirtschaftswachstum bei gleichzeitigem Schrumpfen von Banken möglich sei. Aber genau das wird gerade versucht, und zwar quer durch alle Branchen und Zielgruppen. Banken reduzieren ihre Bilanzsumme. Bei vielen unserer Wettbewerber machen Schiffs- und Flugzeugfinanzierungen nur einen geringen Teil der Gesamtaktivität aus, und deswegen werden diese Finanzierungen vorrangig eingestellt, zurückgefahren oder zumindest auf unbestimmte Zeit auf Eis gelegt. Das macht sich vor allem im

Hinblick auf die Finanzierung gebrauchter Schiffe und Flugzeuge bemerkbar. Alles, was Boeing, Airbus, Embraer oder Bombardier neu herstellen, findet die Unterstützung von Kreditversicherern und teilweise des internationalen Bankenmarktes. Gleiches gilt für Schiffe.

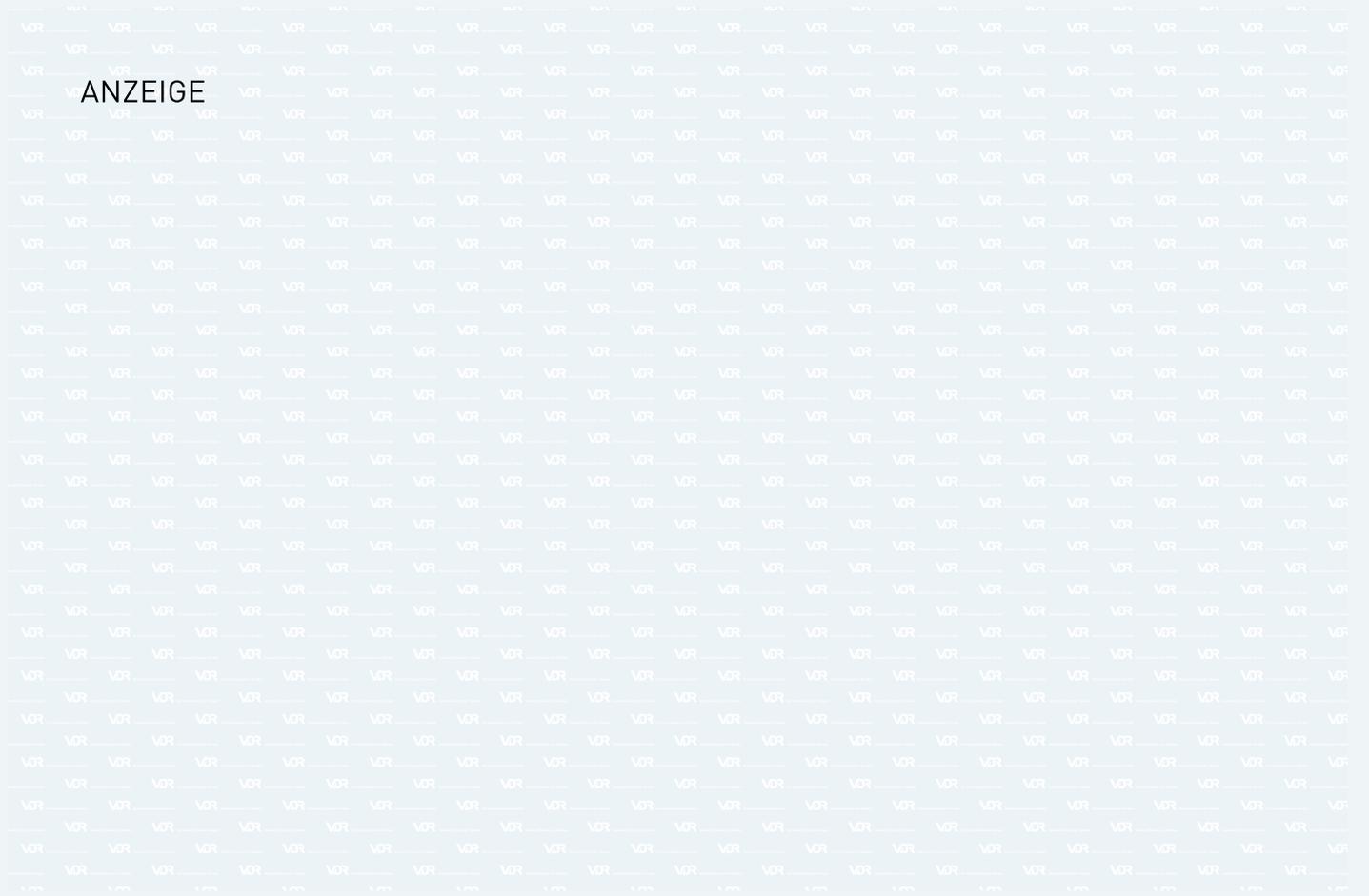
Aber hinsichtlich gebrauchter Flugzeuge oder Schiffe ist das Angebotsspektrum an Finanzierungen äußerst eingeschränkt. Und das wird sich auch 2012 nicht ändern. Hier sehen wir eine große Chance für die DVB, uns im Markt weiter vom Wettbewerb zu differenzieren. Wir werden uns zusätzlich so positionieren, dass wir nun auch solche Kunden für die DVB erschließen, die wir in den letzten Jahren unter Wettbewerbsgesichtspunkten nicht haben erreichen können. (...)

**FRAGE: Wo steht die DVB im Vorbereitungsprozess auf Basel III?**

**DRIESE:** Wir gehören zu den wenigen Ban-

ken, die mit Basel III aus heutiger Sicht nur geringe Probleme haben sollten – wenn wir mal von den ständig wachsenden Anforderungen an das Reporting und sonstigen Kontrollmaßnahmen absehen. Wir sind heute schon nach Basel II exzellent aufgestellt, was unsere Kapitalausstattung betrifft. Zum 30. September 2011 belief sich unsere Kernkapitalquote auf 19,3 % und die Gesamtkapitalquote auf 21,8 %.

Wir haben ausschließlich hartes Kapital aus eingezahltem Grundkapital und aus Kapitalreserven, die wir in den letzten Jahren in erheblichem Umfang gebildet haben. Wir verzichten dabei vollständig auf den Aufbau von Hybridkapital. Dadurch sehe ich für uns keine Schwierigkeiten, die jetzt bekannten Regeln für Basel III voll zu erfüllen und damit auch unter Basel III weiterhin eine aktive Rolle in der Finanzierung von Transportmitteln spielen zu können. (...)



INTERVIEW

# Kontinuierliches Wachstum

Der Welthandel ist auch 2011 weiter gewachsen – wenn auch nicht so stark wie im Vorjahr. Das ist das Ergebnis einer Studie des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI). Von Franziska Biermann

Nach einem starken Wachstum von 12 % im Jahr 2010 hat der Welthandel auch in den ersten drei Quartalen 2011 weiter zugenommen, wenn auch mit nachlassender Dynamik. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum stieg das Handelsvolumen um rund 7 %, für das gesamte Jahr wird ein Zuwachs von etwas mehr als 6 % erwartet. Die Ausfuhren der Schwellen- und Entwicklungsländer nahmen mit 9 % deutlich schneller zu als die der Industrieländer (+5,5 %).

Nominal (in US-Dollar) betrug der Anstieg der weltweiten Ausfuhren zwischen Januar und September 2011 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum 23,3 %. Der Unterschied zwischen realen und nominalen Werten erklärt sich zum Teil aus der Abwertung des US-Dollars gegenüber wichtigen Währungen. Außerdem stiegen die Preise, insbesondere für Rohstoffe, kräftig an.

Für einzelne Länder liegen unterjährige Daten lediglich auf nominaler Basis vor. Ein weit überdurchschnittliches Wachstum erreichten die Ausfuhren der GUS mit 37,4 % sowie die von Süd- und Zentralamerika mit 31,8 %. Dafür dürften die Rohstoffpreise mit verantwortlich gewesen sein. Die chinesischen Exporte wuchsen um knapp 23 %, die japanischen, trotz des Rückgangs im Gefolge der Natur- und Atomkatastrophe im 1. Halbjahr, um 9,1 %. In den USA stiegen die Ausfuhren um 17,8 %. In Europa ergibt sich ein sehr differenziertes Bild. Während in den ersten beiden Quartalen 2011 sowohl Aus- als auch Einfuhren um knapp 23 % zunahmen, wies im 3. Quartal die Mehrzahl der

europäischen Länder rückläufige Aus- und Einfuhren auf, insbesondere im Intra-EU-Handel, was auch an der Eintrübung der Konjunktur wegen der Verschärfung der Schuldenkrise lag.

### Rezessive Tendenzen in Euro-Ländern

Während Griechenland nach einem leichten Rückgang im Vorjahr seine Exporte 2011 deutlich steigern konnte, legten diese in Italien, Spanien und Portugal nur durchschnittlich zu. Die Importe, die EU-weit um 21,3 % anstiegen, gingen in Griechenland weiter zurück. Auch in Spanien und Portugal legten die Exporte stärker zu als die Importe, was zumindest zu einer leichten Verringerung der Handelsungleichgewichte beigetragen hat.

Europa hatte in den ersten drei Quartalen 2011 mit 37,0 % den höchsten Anteil



Foto: Globalports

**BOOM:** Terminal des russischen Hafensbetreibers Petrosport in St. Petersburg.

an den weltweiten Exporten, gefolgt von Asien (33,0 %, ohne Nahost) und Nordamerika (12,5 %). Alle Regionen konnten ihre Ausfuhren seit dem Krisenjahr 2009 deutlich steigern, aber lediglich Asien hat das Vorkrisenniveau überschritten und seinen Anteil am Welthandel deutlich ausgebaut (...).

Da der innereuropäische Handel mit gut 70 % einen Großteil des gesamten europäischen Handels ausmacht, sind die europäischen und da-

## Wachstumsraten des Welthandels

**ANSTIEG:** Die unterjährigen Wachstumsraten liegen zunächst nur nominal vor (Basiswerte in US-Dollar). In Japan zeigt sich beim Export eine Fukushima-Delle.

	2010		1.-3. Quartal 2011	
	Exporte	Importe	Exporte	Importe
WELT	21,9		23,3	
USA	21,0	22,7	17,8	16,2
EUROPA	12,1	13,3	21,8	22,0
GUS	30,8	25,4	37,4	35,6
AFRIKA*	31,0	17,4	31,4	23,7
NAHOST*	24,7	17,8	30,8	9,5
SÜD- & ZENTRALAMERIKA	25,2	31,2	31,8	25,9
ASIEN	30,5	31,8	21,1	24,5
CHINA	31,3	38,8	21,1	24,5
JAPAN	32,6	25,7	9,1	24,3

\* Ausgewählte Länder; Quelle: WFO 2011

5,50	9,80	21,00	6,10	0,35	Bücher.de (Fin)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Di Verkehrs-Bk (Fai)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing. (Mal)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Fin)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Brauh Rav. (Sua)	1020,00	24,80	8,60	4,60	1	Dibag Ind. (Dai)	103,00	3,98	18,80
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burnbad Vz (Dai)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Didier-Werke (Fai)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	1	BUS St (Fai)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	Dieng Hid. (Fai)	19,80	118,00	104,50
805,00	6,00	770,00	6,01	1	BUS Vz (Fai)	10,05	9,50	350,00	997,50	1	Digital	44,25	19,80	150,50

## SCHIFFSFONDS

### Profil

**Franziska Biermann** ist seit Juli 2010 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am HWWI. Sie studierte Volkswirtschaftslehre an der Uni Hamburg mit den Schwerpunkten Bankbetriebslehre, insbesondere Schiffsfinanzierung, und Finanzmärkte. Biermann ist Bankkauffrau und Bankfachwirtin. Zwischen 2002 und September 2009 arbeitete sie bei der HSH Nordbank AG.



mit auch die deutschen Ausfuhren stark von der konjunkturellen Entwicklung Europas abhängig.

Die rezessiven Tendenzen in den Problemländern der Eurozone werden daher über gegenseitige Verflechtungen auch spürbare Auswirkungen auf andere europäische Länder haben. Aus den USA und China sind ebenfalls weniger kräftige Nachfrageimpulse zu erwarten, da sich auch dort das Wirtschaftswachstum abgeschwächt hat. Parallel zur Wirtschaftsleistung wird der Welthandel daher 2012 langsamer wachsen als in den beiden Vorjahren. ...

## 01 Nordcapital bei Schiffen vorn

**Nordcapital**, das Hamburger Emissionshaus für geschlossene Fonds, konnte im Bereich Schiff trotz schwierigem Marktumfeld im Jahr 2011 seine **Platzierungsleistung von 75 Mio. Euro im Vorjahr auf 77 Mio. Euro** steigern. Damit ist das Emissionshaus zum dritten Mal in Folge Marktführer in diesem Segment. Deutlich zulegen konnte das Segment „Wald“ mit 15,7 Mio. Euro (Vorjahr 11,4 Mio. Euro).

Die **Eigenkapitalplatzierung aller Produkte im Jahr 2011 betrug 135 Mio. Euro** (Vorjahr: 241 Mio. Euro). Mit 113 Mio. Euro wurden rund 20 Prozent mehr Auszahlungen an die Investoren geleistet als im Vorjahr (95 Mio. Euro).

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

## 02 Zweitmarkt: keine Wende

Der Zweitmarkt für geschlossene Fonds beschließt das Jahr 2011 mit einer deutlichen nominalen Steigerung im Handel mit Immobilienfonds. Die **Wende im Handel mit Schiffsfonds hat wider Erwarten nicht stattgefunden**. „Die Angst vor

einer weiteren Marktabschwächung treibt viele Anleger von Schiffsfonds zum Verkauf ihrer Beteiligungen unter Wert“, so Björn Meschkat, Vorstand der Deutschen Zweitmarkt AG, über den historischen Tiefststand des Kursdurchschnitts.

Im Januar vermelden die Teilnehmer im Zweitmarkt für geschlossene Schiffsfonds **79 öffentliche Handelsabschlüsse mit einem Gesamtvolumen von nominal rund 2,5 Mio. Euro**. Der durchschnittliche Kurs aller Transaktionen startet mit erneutem Tiefststand von 40,3 Prozent in das Handelsjahr 2012 (Dezember 2011: 40,8 Prozent).

**Das Ranking der besten Schiffsfonds der Emissionshäuser** im Januar führt mit 85,0 Prozent der CFB-Fonds Nr. 156 (MS „Britta“) an. Auf Rang zwei folgt mit einem Handelskurs von 80,0 Prozent das MS „Northern Grace“ der Norddeutschen Vermögen. Den dritten Platz belegt mit 70,0 Prozent das MS „Jula S“ von HCI. Schlusslicht im Januar sind mit je 10,0 Prozent gleich vier Fonds: Antonia Schulte (Lloyd Fonds), Hansa London (Hansa Treuhand), MCE 03 Elbtank Flottenfonds (MCE Schiffskapital) und der Produktentanker-Fonds II (König & Cie). [www.deutsche-zweitmarkt.de](http://www.deutsche-zweitmarkt.de)

ANZEIGE

### INDIZES

#### SHIPINX: kleiner Dämpfer

Shiplnx und MSCI World Index verzeichneten Ende Februar – nach einer Periode anhaltend positiver Kursentwicklungen – erstmals negative Renditen. Während der Shiplnx 2,57 Prozent einbüßte und bei 337,06 Punkten schloss, verlor der MSCI World Index 0,45 Prozent und notierte bei 298,76 Zählern.

Ein Minus von 6,65 Prozent mussten die Aktien von Neptune Orient Lines Ltd. hinnehmen. Das Unternehmen gab fürs vierte Quartal 2011 einen Verlust von 320 Mio. Dollar bekannt – das schlechteste Ergebnis seit zehn Jahren. Noch im Vorjahresquartal war ein Gewinn von 177 Mio. Dollar angefallen. Auf Jahressicht ergibt sich ein Verlust von 478 Mio. Dollar – 2010 waren es 461 Mio. Dollar Gewinn. Aufgrund der negativen Performance will NOL im laufenden Geschäftsjahr 500 Mio. Dollar an Kosten einsparen. Als Maßnahmen hierfür sind u. a. eine Reduktion des Treib-

stoffverbrauches sowie die Erzielung besserer Konditionen beim Treibstoffeinkauf geplant.

Auch die Anteilsscheine von Royal Caribbean Cruises verloren deutlich (-6,43 Prozent). Die US-Kreuzfahrtgesellschaft hatte zuvor die Ausschüttung einer Quartalsdividende

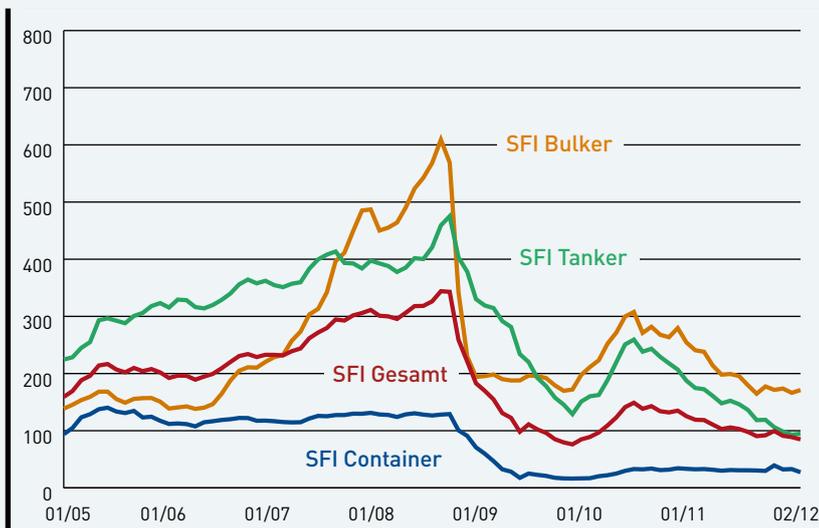
von 0,10 Dollar pro Aktie bekannt gegeben. Die Papiere von Sembcorp Marine trafen einen weniger starken Kursrückgang (-2,17 Prozent). Der Schiffshersteller erhielt den Zuschlag für einen Auftrag im Wert von 213 Mio. Dollar von der österreichischen Firma Safin Gulf.



QUELLE: BERENBERG PRIVATE CAPITAL GMBH; STAND 24.02.2012

Foto: iStockphoto/craftvision

#### SFI TKL.SHIP: Preise und Charraten bei Containerschiffen im Minus



QUELLE: TKL-FONDS; STAND 24.02.2012

Im Januar verzeichnete der SFI Gesamt einen Rückgang von 4,5 Prozent gegenüber dem Vormonat. Diese Entwicklung ist primär auf die deutlich gefallenen Charraten und Schiffspreise im Segment Containerschiffe zurückzuführen.

Bei den Tankern und Bulkern sind die Neubaupreise leicht gesunken, die Secondhand-Preise und Charraten sind dagegen größtenteils etwas gestiegen. Der im Vergleich zum Vormonat leicht stärkere US-Dollar bremst die positiven Indexentwicklungen ab.

Hintergrund: Der SFI der TKL-Fonds Gesellschaft für Fondsconception und -analyse GmbH dokumentiert die Wertentwicklung eines diversifizierten Portfolios aus fiktiven Schiffsfonds. Die Indexfamilie macht Schiffsinvestments so besser mit klassischen Anlagen vergleichbar.

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

5,50	9,80 T	21,00	6,10	0,35	Burg. Brauh. Ing. (Fin)	6,80 G	6,75 G	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (Fin)	16,50 T	271,00 B	30,50
32,60	5,55 G	10,80	15,00	1,3	Burg. Brauh. Rav. (Sua)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond. (Fin)	4,00 hb	16,50 T	285,00
7,00 G	33,70	5,95	7,90	1	Burnbad Vz.10(g)	1020,00 B	24,80	8,60	4,60	1	Dibag Ind. 10(a)	103,00 hb	3,98 B	18,80
755,00 T	7,00 B	34,90	4,50	0,8	BUS St. (Fin)	276,00 G	1020,00 hb	28,50	6,75	1	Didier-Werke (Fin)	104,00	103,00 G	4,50
6,00 G	755,00 T	7,00	29,50	6,01	BUS Vz. (Fin)	9,85 G	276,00 G	1035,00	18,50	1	Dieng Hld. (Fin)	19,80 G	118,00	104,50
805,00	6,00	770,00	7,00	1,3			9,50	350,00	997,50	1	Digital	44,25 T	19,80 G	150,50

## NEW CONTEX: steigende Charteraktivitäten in einzelnen Klassen

Der New ConTex setzte seine Seitwärtsentwicklung der letzten Wochen fort, blieb unter der 400-Punkte-Marke und stand zuletzt bei 384 Punkten.

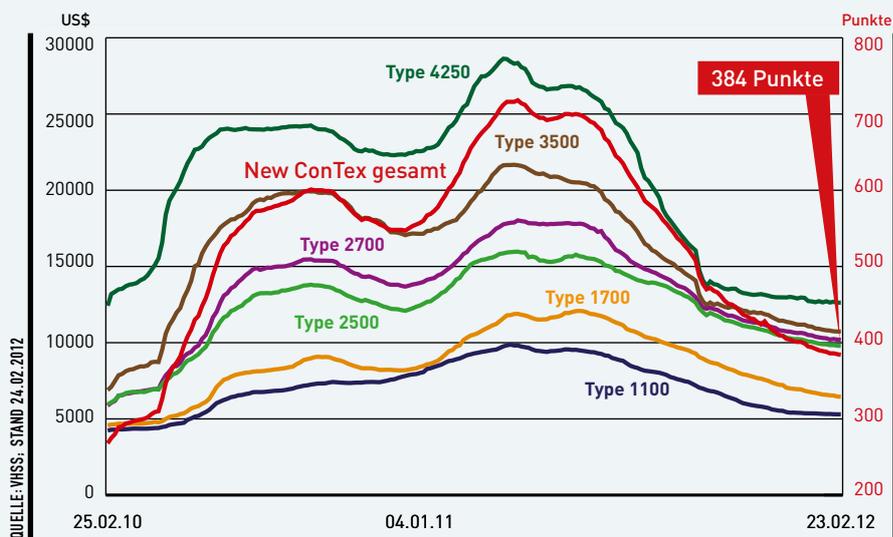
Innerhalb der vierten Februarwoche fiel der Index um 2 Punkte (-0,5 %). Obwohl im Wochenvergleich 9 von 10 Gruppen eine schwächere Bewertung erfuhren, lagen die Abschlüsse bei unter 1 %. Die Korrekturen rangierten zwischen 0,2 % und 0,7 %.

Verglichen mit Ende Januar ist der Index um 3,7 % schwächer. Innerhalb des letzten Monats verzeichnete das 2.700-TEU-Segment für 12 Monatsperioden mit einem Minus von 6,4 % die höchsten Abschlüsse, gefolgt von der 1.700-TEU-Klasse mit einem Minus von 5,9 %.

Die Charteraktivität entlang aller Segmente zog an. Insbesondere über 5.000 TEU wurde von einigen Abschlüssen berichtet. In dem Segment zwischen 2.500 und 2.700 TEU kam es zu Abschlüssen auf einem Rateniveau um \$ 7.000 mit Perioden zwischen 6

und 12 Monaten. Außerdem verzeichnete das 1.700-TEU-Segment steigende Aktivitäten. Nach dem chinesischen Neujahrsfest setzte

die Charteraktivität auch in Asien wieder ein, und auch in der Karibik gab es für kleinere Tonnage mehrere Abschlüsse. [www.vhss.de](http://www.vhss.de)



ANZEIGE

### VERSICHERUNGEN

#### Hartes Ringen zwischen P&I Clubs und Reedern Von Michael Hollmann

**Nach harten und langwierigen Verhandlungen ist die Haftpflichtdeckung für den Großteil der Weltflotte zu leicht erhöhten Prämien bei den P&I Clubs verlängert worden. Die von den meisten Clubs der International Group postulierten 5 % wurden dabei allerdings nicht erreicht, heißt es von Maklerseite.**

In einer Blitzumfrage unter Versicherungsmaklern in London, Hamburg und Bremen unmittelbar nach den Renewals am 20. Februar taxierten mehrere Befragte den durchschnittlichen Prämienanstieg eher auf 2 bis 3 %. „Reeder und P&I-Club-Underwriter haben sich einen Zermürbungskrieg geliefert“, sagte ein britischer Makler. Ein Großteil des Geschäfts sei erst wenige Werktage vor dem Stichtag besiegelt worden. „Die Reeder haben bis zum Ende gepokert“, so ein Hamburger Makler, der morgens am 20. Februar den letzten P&I-Abschluss für eine der von ihm betreuten Flotten getätigt hatte.

Immerhin neun von 13 Clubs der International Group, die zusammen über 90 % der weltweiten Flotte versichert, hatten Beitragssteigerungen von mindestens 5 % angekündigt. Nach langem Feilschen mit den Mitgliedsreedereien seien die Vereine in vielen Fällen von ihrer harten Linie abgewichen. „Die Clubs haben etwas mehr bekommen, aber nicht, was sie verlangt hatten“, berichtet ein anderer Hamburger Makler. Einige Reeder hätten wegen der schwierigen wirtschaftlichen Lage bis zum Ende auf weiteres Entgegenkommen gewartet. Ein Makler bezifferte die Bandbreite bei den Prämienanpassungen

auf +5 % bis -2,5 % . Demnach hat sich die Hinhaltenaktik offenbar häufig ausgezahlt.

Einige Teilflotten deutscher Reeder im Bulker- und Tankersegment sollen wegen unzureichender Zugeständnisse der Versicherer auf andere Clubs umgeschichtet worden sein. „Von entscheidenden Veränderungen

war aber bislang nichts zu hören“, sagte ein Makler. Gerade in schwierigen Zeiten sei die Loyalität hoch, weil die Reeder verlässliche Partner brauchten. Zudem bildeten die „Release Calls“ (Ablösezahlungen) nach wie vor eine große Hürde für den Anbieterwechsel. Die entsprechenden Bankgarantien könnten die Reeder bei der angespannten Lage in der Schiffsfinanzierung kaum bekommen.

Zu den wenigen hochkarätigen Reedereien, von denen am Stichtag bekannt war, dass sie das Lager gewechselt haben, gehört CMA CGM. Die französische Linienreederei habe die Befrachterhaftpflicht (Charterer's Liability) für den eingecharterten Teil ihrer Flotte vom Steamship Mutual abgezogen und an den norwegischen Club Gard vergeben.

Den Reedereien könnten ab kommenden Jahr deutliche Prämienanhebungen drohen. „Die Schäden steigen wieder an, denn trotz schlechter Frachtraten herrscht eine hohe Aktivität im Seeverkehr. Andererseits erzielen die Clubs keine hohen Kapitalerträge mehr, mit denen sie das technische Versicherungsgeschäft stützen können“, warnt ein Londoner Makler. Großschäden wie der Untergang der „Costa Concordia“ müssten erst einmal verdaut werden. Zwar ist die Höhe der Schadenersatzleistungen für Personen- und Umweltschäden noch nicht abzusehen. Es dürften aber alle Clubs der International Group betroffen sein. Standard und Steamship Mutual, die das italienische Kreuzfahrtschiff gemeinsam versichern, haften zusammen nur bis zu einer Höhe von 8 Mio. US\$.

#### „Erhöhter Druck“

**Standard & Poor's warnt in einem aktuellen Bericht zur P&I-Versicherung vor erhöhtem Druck auf die Kapitalausstattung der Gegenseitigkeitsvereine. Die positiven Trends des vorangegangenen Geschäftsjahres 2010/11 hätten sich im vergangenen Jahr nicht fortgesetzt. So zeige die Schadensentwicklung im Seeverkehr wieder deutlich nach oben, „begleitet von nachlassenden und volatilen Kapitalerträgen“, so Standard & Poor's. Grundsätzlich sei das P&I-System robust genug, um Großschäden wie das Kentern der Costa Concordia und den Vertrauensverlust an den Kapitalmärkten abzuwehren. Die Rating-Agentur stuft den Ausblick für die Branche bislang als stabil ein. Damit sich die Beurteilung nicht verschlechtere, müssten die Clubs ihre Risiken weiterhin behutsam steuern, warnt S&P.**

#### North und Sunderland Marine rücken zusammen

**Der nordenglische North P&I Club hat sich mit dem britischen Kaskoversicherer Sunderland Marine Mutual Insurance (SMMI) auf eine strategische Allianz verständigt.**

Wie die Unternehmen mitteilten, hat North P&I per Jahresanfang die Rückversicherung der von SMMI gezeichneten P&I-Risiken übernommen. Bei den versicherten Objekten handele es sich vorwiegend um Fischereifahrzeuge. Das Geschäft sei damit komplementär zu North's Kernge-

schäft – der Haftpflichtversicherung für große Seeschiffstonnage. Weitere Kooperationsprojekte sollen folgen. „Eine Allianz gibt uns die Gelegenheit zur Erweiterung des kombinierten Haftpflicht-Buchs“, so North-Geschäftsführer Alan Wilson. SMMI mit Hauptsitz in Durham wurde 1882 gegründet und hat den Angaben zufolge 13.500 Policen für Kasko-, Kriegsrisiko- und P&I-Deckung schwerpunktmäßig von Fischereifahrzeugen im Bestand.



## In Kürze

**Chef-Gutachter.** Der US-amerikanische P&I Club hat John Poulson zum obersten Gutachter und Chef der technischen Abteilung in New York ernannt. Der Brite arbeitete bereits in den 90er-Jahren für den Club.

**Nickelerz-Leitfaden.** Der Reedereiverband Intercargo hat ein Handbuch für den Umgang mit Nickel-erz-Ladungen veröffentlicht. Der Rohstoff gilt wegen Verflüssigungsfähigkeit während des Transports als besonders riskant. In jüngster Zeit seien vier Schiffe vermutlich deshalb gesunken. Dabei seien 66 Seeleute ums Leben gekommen.

**Rating uneinheitlich.** Beim P&I Club West of England gehen die Bewertungen auseinander: Während A.M. Best kürzlich die Note A- (exzellent) bestätigt hat, stufte Standard & Poor's den Club von BBBpi and BBpi herab.

**Catlin mit Neuausrichtung.** Das Bruttoprämienvolumen der britischen Versicherungsgruppe im Seekaskobereich sank von 147 auf 140 Mio. US\$. Dagegen legte der Umsatz beim Warentransport sowie in den Energiesparten zu. Das Prämienaufkommen Energy/Marine: 689 (Vj. 607) Mio. US\$.

## Zentrale Notfall-Leitstelle

**Die Betreiber deutscher Offshore-Windparks wollen den Aufbau einer zentralen Notfall-Leitstelle für Unfälle in den Bereichen ihrer Anlagen vorantreiben.**

Das sei das Ergebnis eines gemeinsamen Arbeitstreffens mit Vertretern zahlreicher Betreiber, teilte die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen mit. Betrieben werden solle das System von den Seenotrettern, die Finanzierung müssten die Windpark-Betreiber bereitstellen. Die Leitstelle soll Abläufe standardisieren und Verzögerungen bei Rettungsmaßnahmen vermeiden. Hintergrund seien die vermehrten Windparkbaustellen auf hoher See und die steigende Zahl von



**SICHERHEIT:** Blick in die Seenotleitung Bremen der DGzRS.

Foto: DGzRS/Sven Junge

Menschen, die in den kommenden Jahren mit Routinearbeiten bei Wartung und Betrieb der Anlagen befasst sein werden. Die DGzRS schlägt vor, die neue Notfall-Leitstelle an die Seenotleitung Bremen – die nationale Koordinierungszentrale für Such- und Rettungsmaßnahmen auf See – anzuschließen.

Vorrangig gehe es um Koordinierungsaufgaben für das betriebliche Unfallmanagement. Mittel- bis langfristig könnte die ständige Luft- und Seeraumbeobachtung als weitere Aufgabe hinzukommen. Bundes- und Landesregierungen stünden dem Vorschlag ebenfalls positiv gegenüber. Eine Arbeitsgruppe soll nun die „praktische Umsetzung erster Schritte vorantreiben“, teilte die DGzRS mit.

Angefacht wurde die Diskussion um die Sicherheit beim Bau von Offshore-Windparks durch den tödlichen Absturz eines Arbeiters am Offshore-Windpark „Bard 1“ vor einigen Wochen.

# Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

## „Jugend forscht“: zehn Projekte für Landeswettbewerb qualifiziert



Fotos: E.R. Schifffahrt

**FORSCHERGEIST:** Die Schüler experimentierten in den Bereichen Technik, Physik, Mathematik/ Informatik, Geo- und Raumwissenschaften, Chemie und Biologie.

Das Patenunternehmen E.R. Schifffahrt und Wettbewerbsleiter Wilfried Kruse haben Mitte Februar die Gewinner des Regionalwettbewerbs „Jugend forscht – Schüler experimentieren“ Hamburg Alster gekürt.

16-mal entschied sich die Jury für einen ersten Platz (10 x Jugend forscht/6 x Schüler experimentieren). Neben der Anerkennung können sich die zehn Erstplatzierten von „Jugend forscht“ über ihre weiteren Chancen

freuen. Nur sie haben sich für die nächste Runde qualifiziert. Ende März treten sie gegen die Gewinner des anderen Regionalwettbewerbs an. Die Hamburger Gesamtsieger dürfen dann beim Bundeswettbewerb von „Jugend forscht“ teilnehmen. Dieser wird vom 17.-20. Mai 2012 in Erfurt ausgetragen.

Unter dem diesjährigen Motto „Uns gefällt, was du im Kopf hast“ präsentierten 218 engagierte Schüler insgesamt 102 Projekte

– ein neuer Teilnehmerrekord. Als Patenunternehmen hat die Hamburger Reederei E.R. Schifffahrt den diesjährigen Regionalwettbewerb Hamburg Alster ausgerichtet. Gastgeber Albert Schumacher, CEO der E.R. Schifffahrt, führte zusammen mit Wettbewerbsleiter Wilfried Kruse durch die Veranstaltung. Schumacher betonte, wie wichtig kluge Erfindungen für die Entwicklung der Schifffahrt schon immer waren und heute noch sind: „Junge Menschen für Naturwissenschaften und Technik zu begeistern – dafür haben wir uns gerne engagiert. Jugend forscht bietet ihnen eine hervorragende Plattform, um eigene Ideen zu realisieren und vorzustellen.“ [www.er-ship.com](http://www.er-ship.com)

## Projekt für umweltfreundlichere Häfen und Terminals

Die Verbesserung des strategischen Energiemanagements in Häfen ist eines der Ziele des Projektes „Green EFFORTS“ (kurz für: Green and Effective Operations at Terminals and in Ports).

Die acht Projektpartner, darunter das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML, wollen im Zuge des zweieinhalbjährigen Programms die Wahrnehmung für Umwelteinflüsse und

Energieverbrauch in Häfen schärfen. Dazu müssen die Hafenmitarbeiter für das Thema sensibilisiert und aktiv ins Projekt einbezogen werden. Außerdem sollen Möglichkeiten der effizienten Energienutzung sowie der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgezeigt werden. „In der maritimen Industrie gibt es viel Potenzial, umweltfreundlicher und nachhaltiger zu arbeiten“, sagt CML-Leiter Prof. Carlos Jahn. [www.ihl.fraunhofer.de](http://www.ihl.fraunhofer.de)

**VORBILD:** Erzeugung von Solarenergie am Containerterminal Altenwerder.



## Russen bohren tief

Russische Forscher haben in jahrelanger Arbeit den Wostoksee unter dem Eispanser der Antarktis angebohrt.

Der Wostoksee liegt fast vier Kilometer unter dem Eispanser der Ostantarktis. Der Druck des Eises und die Erdwärme halten das gigantische Süßwasserreservoir flüssig. Das Gewässer hatte vermutlich seit Hunderttausenden von Jahren keinen Kontakt zur Außenwelt – das gibt Anlass zu Spekulationen. Forscher interessieren sich vor allem für Mikroorganismen, die sich in der frostigen, stickstoff- und sauerstoffreichen Umgebung behauptet haben könnten – bei gewaltigem Druck und dürftigstem Nährstoffangebot.



Foto: NASA

**ANTARKTIS:**  
Der Wostoksee ist der größte See unter dem Eisschild.

Foto: AWI/ Frank Röbel



## „Polarstern“: 30 Jahre Schwerstarbeit für die Forschung

Das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in der Helmholtz-Gemeinschaft (AWI) feiert den 30. Jahrestag der Indienststellung der „Polarstern“, dem eisbrechenden Forschungs- und Versorgungsschiff der deutschen Polarforschung.

Das Schiff, das Platz für maximal 55 Wissenschaftler bietet, zählt noch immer zu den bestausgestatteten Forschungseisbrechern der Welt. „FS Polarstern“ hat nicht nur drei Mal den Nordpol erreicht, sondern ist ein unverzichtbares Werkzeug zur Versorgung der deutschen Überwinterungsstation „Neumayer III“ in der Antarktis. Am 3. Juni 2012 organisiert das AWI in Bremer-

haven eine Open-Ship-Veranstaltung für die Öffentlichkeit.

Nur mit Hilfe des „FS Polarstern“ war es möglich, das Packeis an der Ekström-Schelfeiskante zu brechen, um einen Zugang für das Transportschiff mit Baumaterial für den Bau der Antarktisstation in der Saison 2007/8 zu öffnen. „Wir sind stolz auf dieses Schiff und die Forschungsergebnisse, die damit erzielt werden konnten. Es hat wesentlich dazu beigetragen, dass Deutschland rasch nach Beitritt zum Antarktisvertrag eine führende Rolle in der Polar- und Meeresforschung erreicht hat“, sagt Prof. Dr. Karin Lochte, die Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts. [www.awi.de](http://www.awi.de)

## ANZEIGE



HINGUCKER: Die Hatecke-Rettungsboote sind in aufmerksamkeitsstarkem Orange gespritzt.

A row of bright orange lifeboats in a factory setting. The lifeboats are arranged in a line, receding into the background. They have a distinctive shape with a dark rectangular opening on the side. The background shows industrial equipment and a ladder.

# Vorsorge für den Ernstfall

Jeder braucht sie, keiner will sie je benutzen müssen: Rettungsboote sind ein wichtiger Teil der Schiffsausrüstung. Zwei der weltweit führenden Hersteller haben ihren Sitz in Deutschland: Hatecke in Drochtersen an der Elbe und Fassmer in Berne/Motzen an der Weser. Text und Fotos: Christoph Papsch

**D**as Unglück war eine Katastrophe von bis dahin nicht gekanntem Ausmaß: Als vor 100 Jahren am 14. April 1912 die „Titanic“ vor der amerikanischen Ostküste sank, starben etwa 1.500 von 2.200 Menschen. Ein Grund für die Dimension der Tragödie war die zu geringe Zahl an Rettungsbooten, in die sich die in Seenot Geratenen hätten retten können.

Es dauerte nicht ganz ein Jahr, bis als Reaktion auf das Unglück eine Konferenz einberufen wurde, auf der ein Mindeststandard für die Sicherheit auf Schiffen geschaffen und dies im „Internationalen Übereinkommen zur Sicherheit des menschlichen Lebens auf See“ (International Convention for the Safety of Life →



**STRUKTUR:**  
Der Einsatz unter schwierigsten Notfallbedingungen erfordert ein hohes Maß an Rumpffestigkeit.

→ at Sea) festgehalten wurde. SOLAS standardisiert bis heute – mittlerweile in der fünften, aktualisierten Fassung – das Sicherheitsmanagement sowie den sicheren Umgang mit Technik, Ladung und Rettungsmitteln an Bord. Rettungsboote sind neben dem übrigen Life-Saving-Equipment auf allen Schiffen zwingend vorgeschrieben.

### Erstes Freifall-Rettungsboot

Obwohl die meisten dieser Boote glücklicherweise niemals einen Ernstfall erleben, müssen sie auf dem neuesten Stand der

Sicherheitstechnik und stets einsatzbereit sein, zudem regelmäßig gewartet und überprüft werden.

Zwei der weltweit wenigen Hersteller hochwertiger Rettungsboote sind die deutschen Unternehmen Fassmer und Hatecke. Hatecke fertigt bereits seit den 30er-Jahren Rettungsboote, seit den 60er-Jahren kommt dabei Glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK) zum Einsatz. 1983 wurde am heutigen Standort in Drochtersen an der Elbe das erste von der damaligen See BG abgenommene Freifall-Rettungsboot entwickelt. Das Unternehmen beschäftigt

rund 170 Mitarbeiter, darunter sechs Auszubildende.

Hatecke fertigt seine Produkte ausschließlich in Deutschland. Fassmer betreibt Werke in Deutschland, Polen und China, in denen neben Rettungs- und Tenderbooten auch GFK-Teile für die Automobil- und Windenergie-Industrie gefertigt werden. Die Zentrale befindet sich in Berne an der Weser, wo seit 1850 und mittlerweile in fünfter Generation Bootsbau betrieben wird. Der Begriff Rettungsboot bezeichnet mehrere Bootstypen: So gibt es komplett geschlossene Rettungsboote





für Frachtschiffe, die an beiden Schiffsseiten an zwei Haken herabgelassen werden können und auch bei Offshore-Anlagen eingesetzt werden. Freifall-Rettungsboote finden sich hinter den Aufbauten am Heck überwiegend von Containerschiffen.

Das Freifallrettungsboot steht am Schiffsheck auf einer um 35° geneigten Rampe und wird mittels einer hydraulischen Auslösung im Boot (vom Steuermannsitz) ausgelöst. Dann rollt es die Rampe herunter und fällt ca. 10 bis 15 m im freien Fall ins Wasser. Die Auslösung ist simpel und schnell. Dies gilt als die

sicherste Methode, das Schiff im Notfall zu verlassen. Außerdem kommen offene Rescue- und Fast-Rescue-Boote sowie komfortable Tenderboote zum Einsatz, die auf Kreuzfahrtschiffen als Rettungsboote dienen.

#### Zuverlässig und preiswert

„Aus Sicht der Nutzer muss ein Rettungsboot vor allem zuverlässig sein und den Seeleuten ausreichend Schutz bieten, um sicher aus der Gefahrenzone herauszukommen“, sagt Markus Barner, Geschäftsleiter Rettungsboote bei Fassmer. →



**EXPERTISE:** Rund 170 Mitarbeiter fertigen bei Hatecke Rettungsboote, die seit den 1960er-Jahren vorwiegend aus Kunststoff bestehen. Der Einsatz von Glasfasermatten macht das Material widerstandsfähig. 1983 wurde hier das erste Freifall-Rettungsboot entwickelt.



**RAUMÖKONOMIE:** Beim Design der Boote steht Effizienz im Vordergrund. So fasst ein 12,60 m langes und 5 m breites Rettungsboot im Ernstfall bis zu 293 Personen – der Platzbedarf für die Rettungsboote bleibt so überschaubar.

→ Außerdem sollte es wartungsarm und nicht zu teuer sein. „Rettungsboote sind nun mal vorgeschrieben, aber schließlich handelt es sich um eine Investition, von der alle hoffen, dass sie niemals gebraucht wird“, so Barner. „Ebenso wichtig ist der Platz, den das Rettungssystem an Bord benötigt. An der Stelle, an der sich das Davitsystem mit dem Freifall- oder Rettungsboot befindet, könnte ebenso gut weitere Ladung platziert werden. Da kommt es eben auch darauf an, dass die Systeme möglichst kompakt gebaut sind.“

Thomas Breuer, Produktionsleiter bei Hatecke, weist dabei besonders auf Passagierschiffe hin: „Gerade bei Kreuz-

fahrtschiffen ist der Platz entscheidend. In unsere 12,60-m-Tender passen im Notfall jeweils 293 Personen. Die Boote nehmen wenig Platz auf dem Schiff ein, sodass die Reeder weitere wertvolle Außenkabinen anbieten können“, sagt Breuer.

#### Schicht für Schicht

Seit den ersten Anfängen hat sich technisch viel getan: Mittlerweile wird bei der Fertigung Glasfaserverstärkter Kunststoff eingesetzt. „GFK ist ein vergleichsweise kostengünstiges und robustes Material“, erklärt Pirjetta Stüven von Hatecke. Von jedem Bootsbauteil gibt es eine Negativform, die zunächst mit einem Gel-coat,

einem wenige Millimeter dünnen Mantel aus flüssigem Kunststoff, angestrichen wird. Nach einigen Stunden bereits ist dieser Kunststoff ausgehärtet.

Anschließend werden nun vor allem in Handarbeit mehrere Schichten Glasfaser aufgelegt und mit einem Spezialharz verfestigt. Die Glasfasermatten kommen dabei in unterschiedlichen Gewebevarianten zum Einsatz, je nach gewünschter Steifigkeit des Materials. In besonderen Fällen werden einzelne Matten sogar zu einer besonders starken Matte zusammengenäht. Gleichzeitig werden in Schreinerei und Schlosserei Teile für die weitere Bootsaustrüstung gefertigt. Auch die Heißhaken, →



**MOBILITÄT:** Glasfaserschichten werden aufgelegt und mit Spezialharz verfestigt.



**GEL COAT:** Die Negativform wird mit einem dünnen Kunststoffmantel angestrichen.



**INNENLEBEN:** Auch die technische Ausrüstung der kompakten Boote erfordert viel Handarbeit und fachliches Know-how



**MONTAGE:**  
Die mittelständische Werft Fassmer produziert an vier Standorten, seit 2005 auch in China.

→ die Aufhängung der Boote, sowie die Davitsysteme fertigen beide Unternehmen selbst. Die einzelnen GFK-Teile werden schließlich in- und aufeinandergeklebt, zuerst der Bootsboden, dessen Hohlräume mit Schaum gefüllt werden, später, nachdem Motor, Sitze und Inneneinrichtung installiert sind, auch der obere Teil der geschlossenen Boote.

So verlassen bei Hatecke jedes Jahr rund 500 Rettungsboote und 250 Davitsysteme die Produktionshallen an der Elbe. Dort legt man besonderen Wert darauf, dass alle zugelieferten Teile (wie Glasfasermatten, Edelstahl- oder Kunststoffteile) von Anfang an mit der Seriennummer des

Bootes in Verbindung gebracht werden. So lässt sich jedes Bauteil in jedem Boot später zurückverfolgen und sichert letztendlich die hohe Qualität.

#### Haken an der Sache

Trotz aller Sorgfalt auf Seiten der Hersteller kommt es bei Übungen mit Rettungsbooten immer wieder zu Unfällen. Wie Hatecke versucht auch Fassmer, die Boote so sicher zu bauen, dass Risiken vermieden werden. Dennoch sind es leider immer wieder Unglücke, aus denen die Hersteller und die IMO lernen. Prominentestes Beispiel ist die Bohrinself „Alexander Kielland“, die im März 1980 in der Nordsee kenterte.

123 der 212 Besatzungsmitglieder starben – unter anderem, weil die Heißhaken der Rettungsboote nicht unter Last ausgelöst werden konnten.

Bei vielen der über 80 verschiedenen Haken-Modelle, die auf den Weltmeeren im Einsatz sind, kann es zu Materialermüdungen und Fehlbedienungen kommen. Die meisten dieser Haken verwenden die sogenannte Flat-Cam-Auslösung. Vor 30 Jahren haben Hatecke und Fassmer den sogenannten Duplex-Haken mit einem wasserdichten Auslösekabelsystem und Hydrostatiksicherung entwickelt. Dieser Hakentyp hat sich als besonders sicher erwiesen und wurde zum Vorbild der neuen



**PLAKETTE:**  
Erst nach umfangreichen Tests erfolgt die Freigabe.



**ENDPHASE:** Der letzte Feinschliff für zwei Fassmer-Tender.

im Jahr 2011 durch die IMO beschlossenen Hakenvorschriften. „Bei der Round-Cam-Auslösung sind die Kräfte, die auf Haken und Auslösemechanismus wirken, wesentlich geringer. Dieses System hält die Haken unter allen Umständen, wodurch es nicht mehr zu ‚Abstürzen‘ der Rettungsboote kommen kann“, erklärt Fassmer-Experte Peter Reinke.

Die Haken sorgen zudem dafür, dass die Rettungsboote „On-Load“, das heißt noch bevor sie beim Herablassen Kontakt zum Wasser haben, ausgelöst werden können. Das integrierte Komplettsystem aus Heißhaken und Auslösemechanismus hilft, Unfälle zu vermeiden. Nach langer Diskussion hat die IMO im Mai 2011 beschlossen, neue Regularien für die Aussetz- und Einholmechanismen an Rettungsbooten mit unter Last auszulösenden Heißhaken einzuführen. Das

bewährte Duplex-Prinzip wurde dabei zum Vorbild für die von MSC 89 beschlossenen Hakenvorschriften und ist weltweit bindend.

### Große Austauschaktion

Dementsprechend müssen spätestens bis Juni 2019 sämtliche Systeme überprüft und gegebenenfalls ausgetauscht werden. Neue Schiffe müssen bereits ab dem 1. Januar 2013 mit den aktuellen Aussetz- und Einholmechanismen ausgerüstet sein.

Auf die beiden Hersteller kommt allein deshalb in den kommenden Jahren viel Arbeit zu. Hans-Christian Mornhinsweg von Fassmer geht davon aus, dass bei einer Welthandelsflotte von etwa 40.000 Schiffen mehrere Zehntausend Hakensysteme ausgetauscht werden müssen.

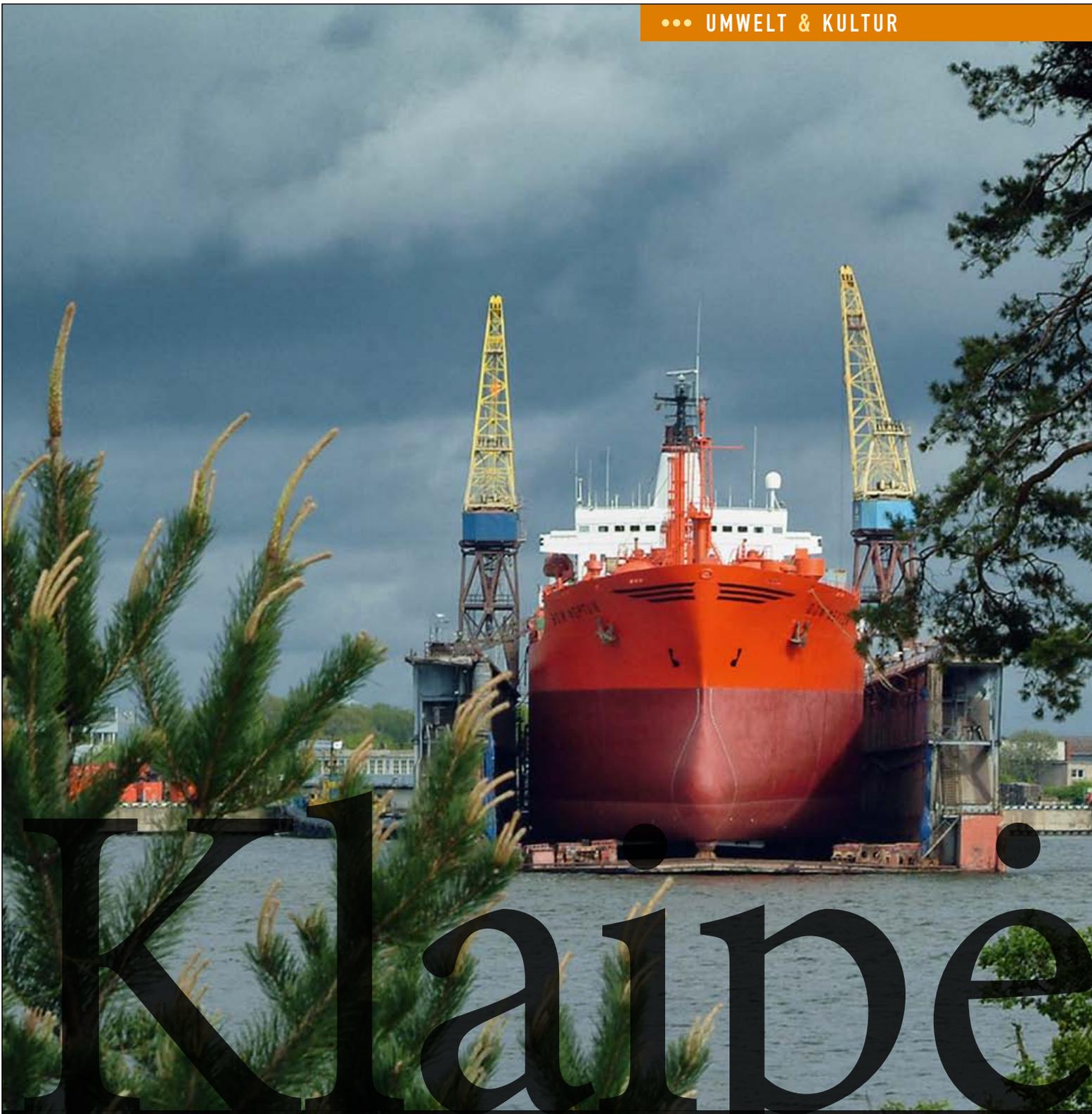
Nicht nur deshalb setzen beide Unternehmen bereits seit Jahren auf ihren



**KNACKPUNKT:** Für die Sicherheit kommt es besonders auf die reibungslose Funktion der Heißhaken an, an denen die Boote aufgehängt sind. Die sogenannte Round-Cam-Auslösung der deutschen Hersteller hat hier große Fortschritte in puncto Sicherheit gebracht.

After-Sales-Service mit einem weltweiten Netzwerk von jeweils mehr als 40 Servicestationen. Im Angebot: die Installation der Rettungsboote, der vorgeschriebene jährliche Service, die Wartung und Versorgung mit Ersatzteilen und nicht zuletzt Schulungen für Kunden und Servicemitarbeiter. ■■■

ANZEIGE



# Klaipė

## Muse der Dichter

Die Hafenstadt an der Mündung des kurischen Haffs hat eine bewegte Vergangenheit hinter sich – und als Litauens Lebensader eine vielversprechende Zukunft vor sich. Text: Sebastian Meißner, Fotos: Eberhard Petzold

**Ä**nnchen von Tharau ist 's, die mir gefällt...“ – so beginnt eines der schönsten Liebeslieder des 17. Jahrhunderts. Verfasst wurde es auf Plattdeutsch von

dem Dichter Simon Dach, dem bekanntesten Sohn der Stadt Klaipėda. Nach ihm ist auch das berühmteste Wahrzeichen der Stadt benannt: der Simon-Dach-Brunnen

auf dem Theaterplatz, in dessen Mitte eine bronzene Figur des Ännchens von Tharau steht. Der Springbrunnen ist ein zentraler Treffpunkt für die Bewohner



# da

**WIRTSCHAFTSZENTRUM:**  
Blick auf Werft und Hafen von  
Klaipėda, dem einzigen Hochsee-  
hafen an der langen Ostseeküste  
des Landes.

der ältesten und mit knapp 200.000 Einwohnern drittgrößten Stadt von Litauen. In den mit Blumen geschmückten Terrassen der Cafés sitzen sie, lauschen traditioneller Volksmusik und schauen still dem Treiben der Straßenhändler zu, die antike und traditionelle Souvenirs aus Bernstein, Holz, Metall, Leder und Leinen feilbieten. Gesprochen wird dabei meist nicht viel. Litauer neigen zu Bescheidenheit, die an Schüchternheit grenzt. Richtig ausgelassen wird es am Theaterplatz nur bei größeren Veranstaltungen und Festen der Stadt –



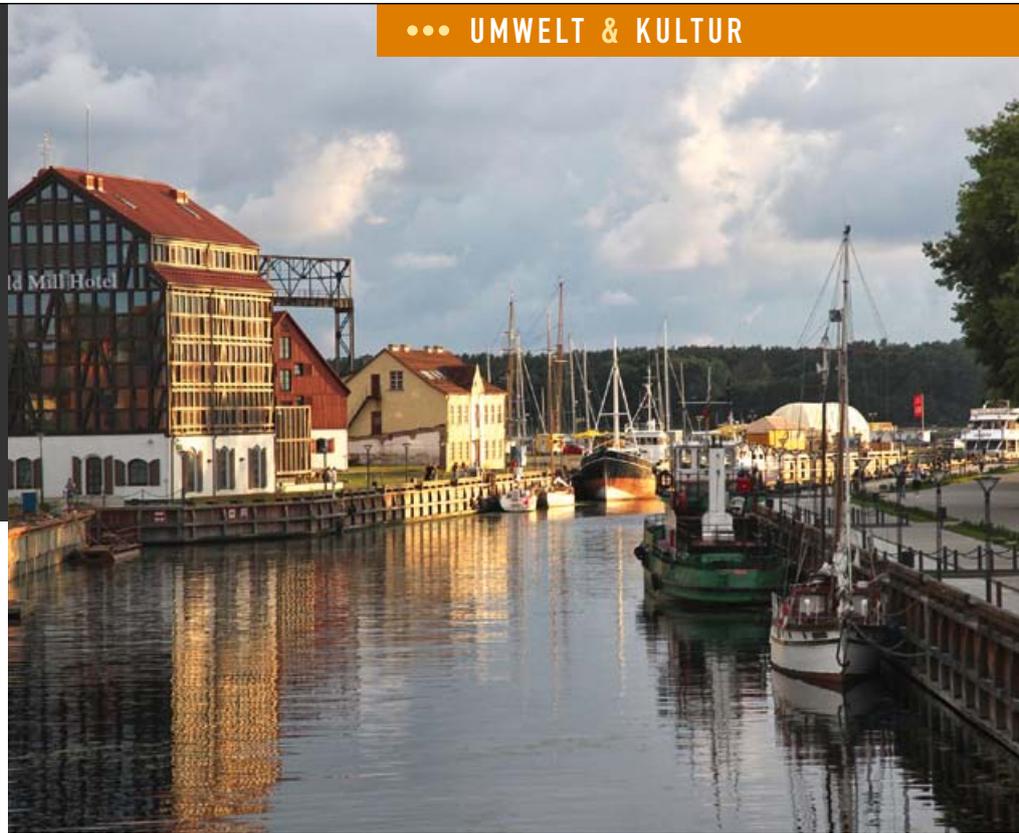
**DICHTERMUSE:**  
Die Figur des  
Ännchens von  
Tharau auf  
dem Theater-  
platz.

etwa den Jazz- und Schlagerfestivals in den Sommermonaten.

### Historische Altstadt

Für Touristen ist der Theaterplatz der ideale Ausgangspunkt für eine Sightseeing-Tour, denn vom Fährterminal sind es nur wenige Schritte über die Börsenbrücke in die historische Altstadt. Bei der Ankunft empfiehlt es sich jedoch, zunächst dem Hafen die volle Aufmerksamkeit zu schenken. Er ist der einzige Hafen an der langen Ostseeküste des Landes – und daher →

**PROMENADE:** Die Uferstraße am Dane ist wegen seiner tollen Aussicht eines der beliebtesten Ausflugsziele von Besuchern und Bewohnern.



→ das unbestrittene Wirtschaftszentrum von Westlitauen. Das Areal erstreckt sich über 15 km entlang der Küste des Kurischen Haffs. Jährlich laufen mehr als 7.000 Schiffe aus 45 Ländern ein, und es werden rund 20 Millionen Tonnen Fracht geladen.

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Stadt – unter dem Namen Memel – zu Preußen gehörte, verfügten die hiesigen Reeder über 97 Handelsschiffe. Vor dem Ersten Weltkrieg war der Hafen vor allem als Umschlagplatz für Holz bekannt. Seit Litauen 1991 seine Unabhängigkeit wiedererlangte, sind hier Ölexportunternehmen sowie Unternehmen aus der Fisch- und Lebensmittelverarbeitung ansässig. Außerdem haben hier rund 20 große Stauereien, Schiffsreparatur- und Schiffbauwerften ihre Zentrale. Auch der angrenzende Yachthafen mit seiner grünen Handdrehbrücke ist einen Besuch wert.

### Lebendiges Kulturdenkmal

Die Altstadt von Klaipėda wurde bereits 1969 zum Kulturdenkmal erklärt. Beim Gang durch die katzenkopfgestaltigen



**DENKMAL:** Die „Arche“ (lit.: Arka) ist mit 150 t Gewicht und 8,5 m Höhe das größte Granitdenkmal in Litauen.



**I:** In diesem 1929 erbauten Ferienhaus mit herrlichem Ausblick über das Haff verbrachte Thomas Mann viele Urlaube.

**II:** Auf dem alten Friedhof von Nida in der kurischen Nehrung stehen zahlreiche restaurierte Kurenkreuze.

**III:** Der Hafen von Klaipėda ist der nördlichste eisfreie Hafen an der Ostküste der Ostsee.

**IV:** Viele Güter kommen an Bord von RoRo-Fähren in Litauen an.





**ABSCHIEDSZEREMONIELL:**  
Der bronzene Junge am Kreuzfahrt-Terminal winkt allzeit mit seinem Hut.



**WEITBLICK:**  
Blick von der hohen Düne auf der Kurischen Nehrung, einer der größten Dünen Europas.

te Altstadt fallen – vor allem zwischen Theaterplatz und der Großwasserstraße (Didžioji Vandens) – die zahlreichen Fachwerkhäuser auf.

Auf der anderen Uferseite des Flusses Dange, das sich durch das ganze Stadtgebiet schlängelt, liegt die im 18. und 19. Jahrhundert angelegte Neustadt, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg zum Geschäftszentrum der Stadt entwickelt hat. Hier schlägt der Puls der Stadt deutlich schneller und lauter als auf der historischen Seite. Orte zum Verschnaufen gibt es aber dennoch genug. In der Lindenstraße (Liepų gatvė) steht das neogotische Hauptpostamt von 1893. An Wochenenden erklingt aus dem Carillon im 42 m hohen Glockenturm um 12 Uhr mittags die Melodie des Ännchens von Tharau, die am besten im Hof des angrenzenden Uhrenmuseums zu hören ist.

Am östlichen Ende der Straße liegt der Mazvydo-Skulpturenpark, der 1977 über dem alten Stadtfriedhof angelegt wurde. In diesem weitläufigen Park, der eine Fläche von 10 Hektar umfasst, sind rund 120 Werke litauischer Bildhauer ausgestellt. Sie geben einen wundervollen Überblick

über die Strömungen und Tendenzen der Kunstrichtungen von Litauen. Das größte Denkmal der Stadt steht aber nicht hier, sondern auf dem Damelsplatz. Die Arche (Arka) wurde erst 2003 anlässlich des 80. Jahrestages der Vereinigung Litauens mit dem Memelgebiet gebaut. An ihrem Kopf wurde der Spruch „Wir sind ein Volk, ein Land, ein Litauen“ eingemeißelt. Mit 150 t Gewicht und 8,5 m Höhe ist dies das größte Granitdenkmal in Litauen.

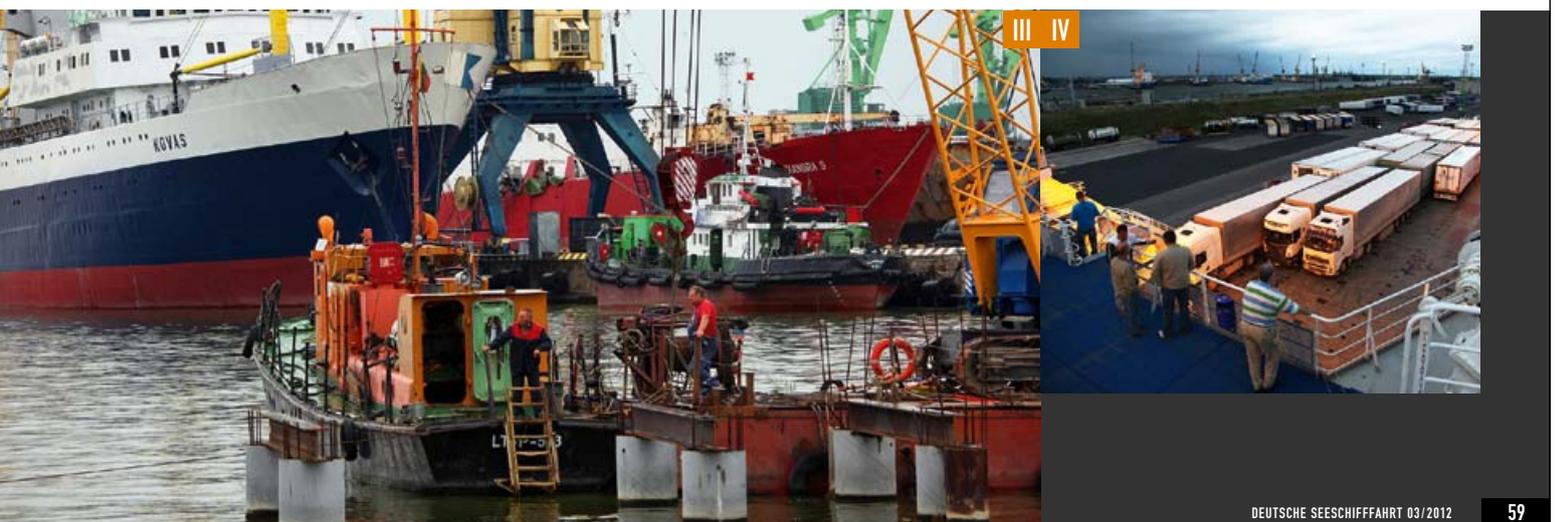
### Turbulentes Treiben

Am meisten Trubel erlebt die Stadt am Tag des Meeres, der immer Ende Juli gefeiert wird. Dann herrschen in Klaipėda Oktoberfest-ähnliche Zustände: Konzerte, Ausstellungen, Feuerwerk und die Segelregatta „Baltic Sea“ ziehen mehr als 500.000 Besucher an und verwandeln die ansonsten eher ruhige Stadt in eine Party Zone.

Wem das zu viel wird, der kann von Klaipėda aus bequem mit der Fähre oder einem Bus einen der zahlreichen Bäderorte auf der Kurischen Nehrung ansteuern,

dem rund 100 Kilometer langen Landstreifen zwischen Klaipėda und Lesnoi. Einsame weiße Ostseestrände und unberührte Landschaften mit duftenden Kiefernwäldern und weiten Dünenlandschaften sorgen hier für ein Urlaubsgefühl der besonderen Art.

Der schönste Ort auf der Kurischen Nehrung ist wohl das Fischerdorf Nida. Es gilt als wahrer Touristenmagnet und verfügt über ein entsprechendes Restaurant- und Hotelangebot. Der deutsche Großschriftsteller Thomas Mann ließ sich hier ein Ferienhaus errichten, das heute eine kleine Ausstellung und ein Kulturzentrum beheimatet. Überhaupt war Nida immer schon ein Ort der Inspiration für viele Künstler. Mit Aufkommen des Expressionismus ab 1900 zog es auch die Maler Lovis Corinth, Max Pechstein und Karl Schmidt-Rottluff in die beschauliche Umgebung. Weitere Attraktionen sind das Bernsteinmuseum sowie der alte Friedhof mit den typischen Kurenkreuzen, die von Lovis Corinth gemalt wurden. ...



# Neue Schiffe

HHL RHINE	
IMO-NUMMER	9467017
REEDEREI	HHL Hansa Heavy Lift
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	11/2011
TYP	Mehrzweckfrachter
TONNAGE	9.516 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	12.591 TDW
LADEKAPAZITÄT	665 TEU
WERFT	Jiangdong. Wuhu (CHN)
LÄNGE	138,03 m
BREITE	21,00 m
TIEFGANG	8,00 m
MOTOR	MaK 6M43C
LEISTUNG	5.400 kW
GESCHWINDIGKEIT	15 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd



E.R. BASEL	
IMO-NUMMER	9483243
REEDEREI	E.R. Schifffahrt
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	01/2011
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	32.672 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	56.000 TDW
LADEKAPAZITÄT	70.000 m³
WERFT	Hyundai-Vinashin, Ninh Hoa (VN)
LÄNGE	187,00 m
BREITE	32,30 m
TIEFGANG	12,90 m
MOTOR	MAN B&W 6S50 MC-C7
LEISTUNG	9.480 kW
GESCHWINDIGKEIT	14,5 kn
KLASSE	Det Norske Veritas

Fotos: Hasenpusch

CPO TOULON	
CHARTERNAME	CMACGM Nevada
IMO-NUMMER	9471408
REEDEREI	Claus-Peter Offen
CHARTERER	CMA CGM Holding
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	11/2011
TYP	Containerschiff
TONNAGE	140.259 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	142.500 TDW
LADEKAPAZITÄT	12.602 TEU, 1.000 FEU Reefer
WERFT	Samsung Heavy Industries, Geoje (ROK)
LÄNGE	366,00 m
BREITE	48,40 m
TIEFGANG	15,50 m
LEISTUNG	68.520 kW
KLASSE	Germanischer Lloyd





### RAN J.

<b>CHARTERNAME</b>	Industrial Force	<b>TYP</b>	Mehrweckfrachter	<b>BREITE</b>	23,80 m
<b>IMO-NUMMER</b>	9506746	<b>TONNAGE</b>	12.810 BRZ	<b>TIEFGANG</b>	8,50 m
<b>REEDEREI</b>	Jüngerhans Maritime Service	<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	14.360 TDW	<b>MOTOR</b>	Wärtsilä 6RT-flex50
<b>CHARTERER</b>	Intermarine	<b>LADEKAPAZITÄT</b>	985 TEU	<b>LEISTUNG</b>	9.960 kW
<b>FLAGGE</b>	Antigua & Barbuda	<b>WERFT</b>	Sainty Shipbuilding, Jiangdu (CHN)	<b>GESCHWINDIGKEIT</b>	17,5 kn
<b>ABLIEFERUNG</b>	09/2011	<b>LÄNGE</b>	153,51 m	<b>KLASSE</b>	Germanischer Lloyd



### AFRICAN RIVER

<b>IMO-NUMMER</b>	9425174	<b>LADEKAPAZITÄT</b>	1.642 TEU
<b>REEDEREI</b>	Rörd Braren	<b>WERFT</b>	Huanghai, Rongcheng (CHN)
<b>CHARTERER</b>	BOCS	<b>BREITE</b>	27,40 m
<b>FLAGGE</b>	Antigua & Barbuda	<b>LÄNGE</b>	166,41 m
<b>ABLIEFERUNG</b>	06/2011	<b>TIEFGANG</b>	10,10 m
<b>TYP</b>	Mehrweckfrachter	<b>LEISTUNG</b>	6.810 kW
<b>TONNAGE</b>	20.973 BRZ	<b>GESCHWINDIGKEIT</b>	15,2 kn
<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	28.441 TDW	<b>KLASSE</b>	Germanischer Lloyd





# Maritimer Abschleppdienst

Sein Job verlangt von Viktor Unruh zu tun, was er während seiner Fahrzeit auf einem großen Seeschiff strikt vermieden hat: „Auf See darf ich anderen Schiffen oder dem Ufer nicht zu nahe kommen. Hier auf meinem Schlepper aber ist genau das der Alltag ...“ Er stammt aus Kaliningrad und hat die Seefahrt von der Pike auf gelernt. Das begann auf den russischen Segelschulschiffen „Sedov“ und „Kruszenstern“, wo er als Kadett in die bis zu 50 Meter hohen Masten aufenterte. Dann fuhr er in der Hochseefischerei später auf Containerzubringer- und Massengutschiffen. Seit sechs Jahren ist er bei der Reederei Fairplay Schlepperkapitän.

## Der Zwerg und der Riese

2.800 PS leisten die beiden Maschinen des Schleppers „Fairplay VI“ zusammen, das bringt 40 Tonnen Zugkraft, den Pfahlzug, wie Schlepperleute es nennen, weil diese Kraft tatsächlich ziehend an einem Pfahl gemessen wird. Wenn sein Schlepper ein großes Containerschiff an den Haken nimmt, röhren die Motoren los, sie drehen hoch bis zu 900 Umdrehungen in der Minute, das Deck vibriert, und das Hafengewasser quirlt auf, als würde es kochen. Die stählerne Leine spannt sich wie eine Gitarrensaite, und langsam, zunächst kaum wahrnehmbar, löst der Zwerg den Riesen von der Kaimauer.



**Schlepperkapitän Viktor Unruh hilft den großen Pötteu beim Manövrieren – eine Aufgabe, die viel Präzision erfordert.** Von Eigel Wiese

Neben dem Kapitän gehören Maschinist Andreas Reinhold und Decksmann Fahdi Charouf zur Besatzung, ebenfalls erfahrene Seeleute. Die Schiffe, die sie durch den Hafen schleppen, haben zwar ein Vielfaches der Maschinenkraft eines Schleppers, aber ohne die Assistenz können sie Hafenmanöver kaum bewältigen. „Ein mehr als 300 Meter langes Containerschiff hat beispielsweise einen Drehradius von 1.000 Metern. Ohne unsere Hilfe würde es hier nie herumkommen“, erklärt Viktor Unruh, der gerade einen solchen Containerriesen aus einem Hafenbecken in das Hauptfahrwasser gezogen hat.

Dort fährt das Containerschiff wieder mit eigener Kraft, nun muss der Schlepperkapitän ständig darauf achten, so viel Fahrt zu machen, dass sein kleines Fahrzeug nicht überrollt wird. „Als Schlepperkapitän stehe ich ständig mit den Hafensprechern auf der Kommandobrücke in einer Sprechverbindung. Wir benutzen einen Arbeitskanal, den wir vorher festgelegt haben. Wenn der Lotse ein Kommando gibt,



**KONZENTRATION:** Schlepperkapitän Viktor Unruh.

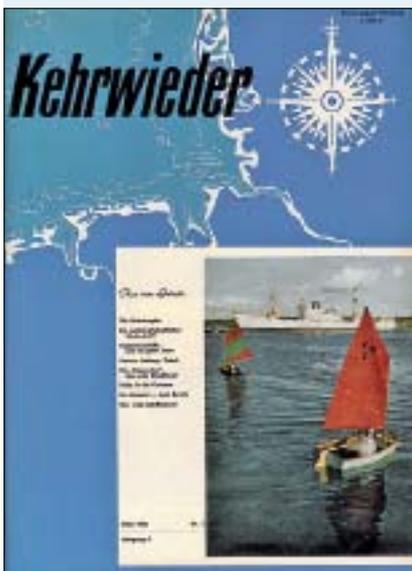
muss ich sofort reagieren.“ Es ist ein hohe Konzentration erfordernder Job, der es kaum erlaubt, den Blick abzuwenden.

Dafür bleibt nur Zeit, wenn ein Auftrag erledigt ist. Hat sich die Arbeit bis in die Abendstunden hingezogen, und die Sonne sinkt langsam und färbt Himmel und Wasser tiefrot, dann sitzen die drei Männer auch mal entspannt auf der Kommandobrücke und schauen sich das Naturschauspiel an, das sie immer wieder fasziniert: „Seefahrerromantik eben ...“

## Blauer Plan und Blauer Dunst

Stürmisch und rau sind Wetter (Katastrophen) und Debatten.

Jubiläum: 1912 wurde erfolgreich der erste Schiffsdieselmotor auf einem Frachtschiff eingebaut.



### Aus dem Inhalt

- Die Katastrophe**
- Ein marktwirtschaftlicher Sündenfall?**
- Kolonien-Schiffe und ein guter Stern**
- Unsere Ladung: Tabak**
- Die „Connector“, das erste Schubboot**
- Reise in die Ostzone**
- Ein Element – zwei Berufe**
- Der erste Schiffsdiesel**

Vor allem skandinavische Schifffahrtskreise reagieren mit Empörung auf die Meldung, dass die deutsche Handelsflotte aus dem Bundeshaushalt eine Strukturhilfe in Höhe von 80 Millionen DM erhalten soll – als Zinsbeihilfe sowie in Form von Abwrackprämien und Neubaudarlehen. Der Vergleich des „blauen Plans“ mit der Subventionierung der Landwirtschaft hinke allerdings, protestiert der VDR und argumentiert detailliert aus seiner Sicht.

Autor Ahlers gibt mit stolz geschwellter Brust einen kurzen Abriss deutscher Kolonial- und kolonialer Schifffahrtsgeschichte. Er schlägt damit die Brücke zum empfindlichen Ladungsgut „Tabak“: Tabaksorten, -anbau (Foto o.), Transport in den sogenannten „Hogsheds“ oder Schweineköpfen, wie man die Tabakfässer nannte (Foto M.), sowie Geschichte der Tabakverarbeitung in Deutschland.

Die MS „Selandia“ ist 1912 das erste Frachtschiff mit Dieselmotor. „Rau“ und „stürmisch“ sind die passenden Begleitattribute für die Schilderungen und Berichte über das erste Schubboot „Connector“, den Orkan von Port Elizabeth, die Sturmflut vom Februar 1962. Fast beruhigend wirken die Liebeserklärungen an die Fastmokers im Hafen und das Element Wasser. Dem sind Seeleute und Reeder wohl gnadenlos verfallen. „Grausam, wild und blind“, verlangt sie „immer neue und schnelle Entschlüsse“, „trägt nicht nur, lässt auch versinken“, „beruhigt, stärkt und tröstet“, aber „packt auch zu und tötet“. Das klingt nach starker Oper! Wenn nicht klar geschrieben stände, dass es um die See geht, nähme man an, Reeder und Seeleute rängen heftig um eine Diva. – Ischa irgendwie auch so.

Die ganze Ausgabe: [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

# Neue Bücher...



## Spanische Tänzerin und Zarenmütze

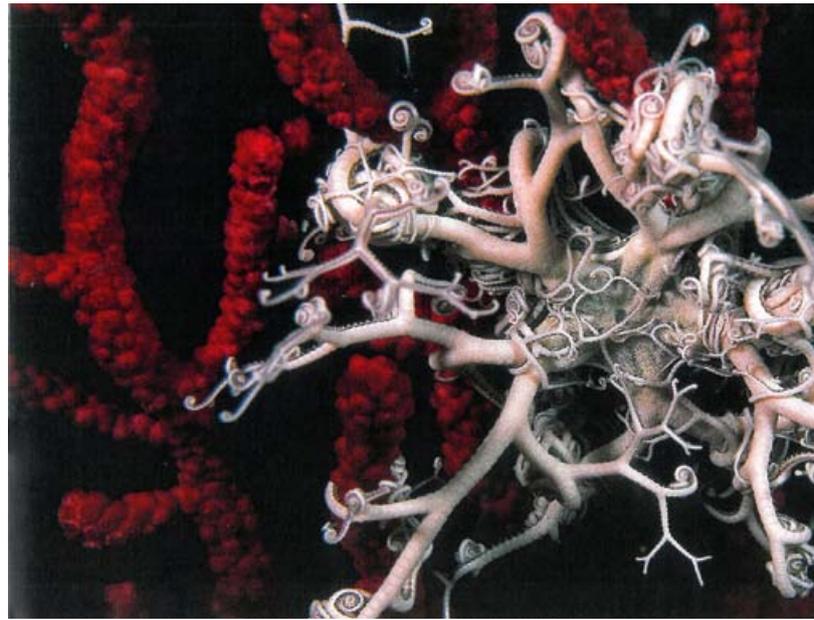
Settimio Cipriani ist viele Jahre in den Pazifik, das Mittelmeer, den Atlantik und das Rote Meer sowie den Indischen Ozean abgetaucht. Seine Wahrnehmungen teilt er uns in einem fantastischen Fotobildband mit. Die Aufnahmen muten derart unwirklich schön an, dass man ihm glatt eine Fälschung oder vorsätzliche Sinnestäuschung des Betrachters unterstellen könnte.

Dabei kann mensch immer wieder etwas lernen, denn die Natur überlebt bekanntlich dank perfekter Täuschung und Anpassung: Die über Jahrtausende gewachsene Farb- und Formenpracht lässt das menschliche Auge glatt an der eigenen Daseinsform (ver)zweifeln. Kleider machen eben Leute – auch unter Wasser. Die gelben Gorgonien und Seeanemonen im Mittelmeer leuchten golden, der dunkle Schleimfisch schaut aus einem leuchtend roten Pflanzenteppich im Indischen Ozean entrückt wie Buddha. Die Spanische Tänzerin schwingt ihre weiten roten Röcke im Wasser und schlägt die Castagnetten zum Flamenco (im Roten Meer!). Der Ammenhai aus dem Atlantik schwimmt stoisch wie der letzte steinerne Zeuge aus einem Horrorfilm vorbei, und der Seeigel mit seiner königsblauen Haut ist eigentlich die Pelzkappe eines tragisch verunglückten russischen Zaren vor den Derawan-Inseln. Die Lebenswelt tief unter Wasser ist eine einzige Theater- und Filmkulisse.

Evolutionspessimisten brummen ob der üppigen Farbenpracht in der Natur gewöhnlich: „Was´n Aufwand, reine Verschwendung!“ Neid auf die Vollkommenheit?

**Settimio Cipriani:**

**Welten unter Wasser. Eine Bilderreise durch die Ozeane.**  
240 S., gebunden. Prächtige Farbfotos.  
ISBN: 978-3-7688-2626-6. 12,90 Euro.



**MEDUSAS HAARPRACHT:** Gorgonenhaupt bei den Secche di Tor Paterno, Latium (Foto o.), Polyp einer Koralle (Foto m.) und der dunkle Schleimfisch in des Kaisers neuen Kleidern (bei Ras Musandam, Indischer Ozean, Foto u.).



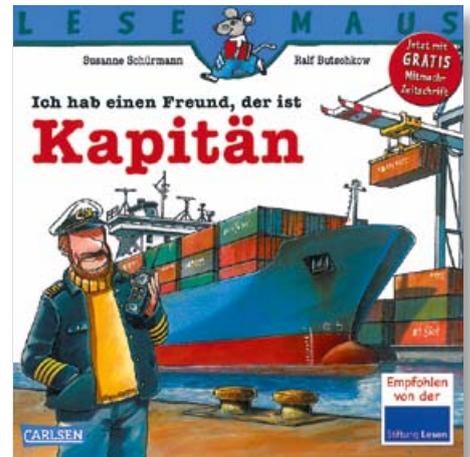
## Ich fahr zur See

**Kapitän Bernd arbeitet im Hafen auf dem Schlepper „Jenny“. Da ist richtig was los! Ganz ohne Seemannsgarn.**

Erstaunlich für Groß und Klein, dass ein lüfter Schlepper so viel Kraft im Bauch hat, dass er die größten Pötte ziehen kann. Wie das geht, wer dafür zuständig ist und was sonst noch ringsherum im Hamburger Hafen geschieht, erfahren die Leser und Zuhörer vom kleinen Passagier mit der rot-grünen Schirmmütze, Bernds Freund. Wer schon einmal in einem Hafen oder

gar in Hamburg war, wird auf den Zeichnungen vieles wiedererkennen. Diese sind detailliert, dabei nicht zu kompliziert. Der Text kommt nicht völlig ohne Fachbegriffe aus, aber die werden – wie immer bei der beliebten „Lesemaus“-Reihe zu verschiedenen Berufsbildern – erklärt.

**Ralf Butschkow (Text), Susanne Schürmann (Ill.): Ich hab einen Freund, der ist Kapitän.** 24 S., Softcover, Ab 3 Jahre.  
ISBN: 978-3-551-08601-3. 3,90 Euro



## Survival-Handbuch



**Neuaufgabe des Standardwerks mit dem letzten Stand der Erfahrungen und Überlegungen zum Schwerwettersegeln – für Regatten oder Fahrtentörns.**

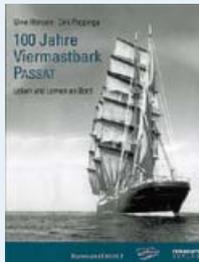
Praxisberichte und neue Techniken zur richtigen Suche nach Schutz bei Schwerwetter, Sturmtaktik mit RIBs, Umgang mit Multihulls ergänzen die grundlegenden Informationen zu geeigneten Schiffskonstruktionen, Stabilität, Meteorologie, Ausrüstung etc.

**Aldard Coles, Peter Bruce: Schwerwettersegeln.** 11. Aufl. 375 S., geb., viele Fotos, Grafiken.  
ISBN: 978-3-7688-3178-9. 39,90 Euro.

## Leben und Lernen an Bord

**Das Buch erschien aus Anlass des 100. Geburtstages der „Passat“. Der letzte Flying-P-Liner liegt seit 1960 fest am Priwall in Travemünde.**

Von 1960 bis 1965 war der Frachtsegler Schulstätte der Seemannsschule. Seitdem ist er Ziel und Begegnungsort (inter)nationaler Jugendtreffen. Aus der Perspektive zweier Schiffsjungen, die auf der „Passat“ ausgebildet wurden, wird das Bordleben vorgestellt.



**Uwe Hansen, Dirk Poppinga: 100 Jahre Viermastbark PASSAT.** 87 Seiten, geb., viele s/w-Fotos.  
ISBN: 978-3-86927-006-7. 19,90 Euro.

## Unterm Hanseatenkreuz



**Klaus Perschke schildert in Fortsetzung der Bände 41 und 42 seine Fahrt zur See für die Emil Offen & Co. KG.**

Er fuhr in den Jahren 1959 – 1963 zunächst

als 3. Nautischer Offizier, dann als Chief-Mate von Europa über den Atlantik, durch die Karibik und den Panamakanal zur Westküste der USA, nach British Columbia und zu den Hawaiianischen Inseln. Kollegen, Chefs und Storys zum Staunen und Schmunzeln.

**Klaus Perschke: Seefahrt um 1960 unter dem Hanseatenkreuz.** Band 58 der maritimen gelben Reihe. 307 S., kartoniert.  
ISBN: 978-3-00-035408-3. 13,90 Euro.

ANZEIGE

# Kalender

MÄRZ 2012

## Maritime Talks 2012

„Maritime Spatial Planning and Offshore Wind Energy“ ist das Motto der diesjährigen 8. Maritime Talks der Internationalen Stiftung für Seerecht (IFLOS). Sie finden am Vormittag des 24. März 2012 im Internationalen Seegerichtshof in Hamburg statt. Die Veranstaltung beschäftigt sich mit verschiedenen aktuellen Fragen der Meeresraumplanung und damit zusammenhängenden Aspekten der Offshore-Windenergie. Als Referenten konnten Experten aus Belgien, Schweden, Deutschland und von der Europäischen Kommission gewonnen werden. Im Anschluss an die Vorträge ist eine Podiumsdiskussion zum Thema geplant. Die Maritime Talks werden in englischer Sprache abgehalten und von IFLOS in Zusammenarbeit mit dem Baltic Sea Forum (BSF), der Bucerius Law School sowie dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) organisiert. Programm und Anmeldung (bis zum 20. März) unter [www.iflos.org](http://www.iflos.org)

**24. MÄRZ 2012, 9.30 BIS CA. 13 UHR**  
Internationaler Seegerichtshof,  
Am Internationalen Seegerichtshof 1,  
22609 Hamburg, [www.iflos.org](http://www.iflos.org)

## MÄRZ

05.03. – 06.03. LONDON (Großbritannien)  
**Financing and Investment  
for Ports and Terminals**  
[www.informaglobalevents.com](http://www.informaglobalevents.com)

05.03. – 06.03. LONG BEACH (USA)  
**Trans-Pacific Maritime Conference**  
[www.joc.com](http://www.joc.com)

06.03. – 07.03. LONDON (Großbritannien)  
**4th Chemical & Product Tankers**  
[www.navigateevents.com](http://www.navigateevents.com)

06.03. – 08.03. DANZIG (Polen)  
**Transport Week 2012**  
[www.actiaconferences.com](http://www.actiaconferences.com)

07.03. DUBAI (Vereinigte Arabische Emirate)  
**8th Annual Gulf Ship Finance Forum**  
[www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)

07.03. NEUSS  
**PW-Container-Management**  
[www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)

07.03. – 08.03. LONDON (Großbritannien)  
**Tanker Freight Derivatives**  
[www.marexspectron.com](http://www.marexspectron.com)

07.03. – 08.03. LONDON (Großbritannien)  
**The FPSO Vessel Conference**  
[www.acieu.net](http://www.acieu.net)

07.03. – 08.03. LONDON (Großbritannien)  
**Terminal Management and Planning Seminar**  
[www.informaglobalevents.com](http://www.informaglobalevents.com)

08.03. – 09.03. LONDON (Großbritannien)  
**Vessel Tracking & Monitoring Conference**  
[www.informaglobalevents.com](http://www.informaglobalevents.com)

12.03. – 13.03. SINGAPUR

**TradeWinds Ship Recycling Forum**  
[www.nhstevents.com](http://www.nhstevents.com)

13.03. – 15.03. HONGKONG (China)  
**TOC Container Supply Chain Asia**  
[www.tocevents-asia.com](http://www.tocevents-asia.com)

14.03. – 15.03. SINGAPUR  
**The Ship Propulsion Summit**  
[www.acieu.net](http://www.acieu.net)

14.03. – 15.03. SINGAPUR  
**Offshore Support Vessels Summit**  
[www.acieu.net](http://www.acieu.net)

14.03. – 15.03. WIEN (Österreich)  
**Barge to Business—Danube River Dating**  
<http://targettobusiness.eu/>

14.03. – 16.03. SINGAPUR  
**Asia Pacific Maritime**  
[www.apmaritime.com](http://www.apmaritime.com)

19.03. NEW YORK (USA)  
**6th Annual Invest International Shipping Forum**  
[forums.capitalink.com](http://forums.capitalink.com)

19.03. – 21.03. STAMFORD (USA)  
**CMA Shipping**  
[www.shipping2012.com](http://www.shipping2012.com)

20.03. HAMBURG  
**Nautischer Verein Hamburg/  
Strukturreform der Bundeswehr**  
[www.nautischer-verein-hamburg.de](http://www.nautischer-verein-hamburg.de)

24.03. HAMBURG  
**8. Maritime Talks**  
[www.iflos.org](http://www.iflos.org)

## Impressum

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

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

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

**Redaktion:**  
printprojekt  
Peter Lindemann &  
Hanns-Stefan Grosch GbR  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg

**Redaktionsassistent:**  
Dr. Ines Lasch,  
[laschi@reederverband.de](mailto:laschi@reederverband.de),  
Tel.: 040 – 35 09 72 41

**Mitarbeit an dieser Ausgabe:**  
Michael Hollmann  
(Versicherungen)

**Anzeigen-  
und Vertrieb:**  
JDB Media GmbH  
Joanna Wedl  
Tel.: 040 – 46 88 32 13  
E-Mail: [wedl@jdb.de](mailto:wedl@jdb.de)

Es gilt die Anzeigenpreis-  
liste vom Dezember 2010

**Abonnements  
und Vertrieb:**  
Storck Druckerei  
GmbH & Co. KG  
Tel.: 040 – 25 49 66 15  
E-Mail: [abo@storck-druckerei.de](mailto:abo@storck-druckerei.de)

**Grafik:**  
Lohrengeit Mediendesign,  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg,  
E-Mail: [info@58vier.de](mailto:info@58vier.de)

**Lithografie:** Stiedenrod  
**Titelbild:** Dreamstime/Elena  
Schweitzer

**Druck:**  
Storck Druckerei GmbH &  
Co. KG, E-Mail: [durben@storck-druckerei.de](mailto:durben@storck-druckerei.de)

**Abonnementpreis:**  
58,50 EUR, für Schüler, Stu-  
denten und Senioren 34,90  
EUR jährlich, inkl. MwSt. und  
Zustellgebühr, Einzelheft  
5,35 EUR inkl. MwSt.

Das Abonnement gilt für  
mindestens ein Jahr und  
kann danach mit einer  
Frist von sechs Wochen  
zum Ende des Bezugszeit-  
raumes 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 Auf-  
fassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Ge-  
nehmigung der Redaktion.

Leserbriefe per E-Mail  
werden nur mit wirklichem  
Namen und Adresse  
berücksichtigt, außerdem  
behält sich die Redaktion  
das Recht auf Kürzung vor.  
ISSN 0948-9002



Wir machen mit!

DEUTSCHE  Seeschifffahrt  
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder