

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

MAI 2012

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

AUSBILDUNG

Willkommen an Bord

18

HAMBURG SÜD

Drastisch gestiegene Kosten belasten das Ergebnis der Reederei-Gruppe

14

TT-LINE

50 Jahre Passagiere und Ladung nach Schweden

28

DEUTSCHE SHIPPING

Vielfalt bei Finanzierung im Trend

38

ANZEIGE

Von hohen Kosten, steilen Karrieren und schnellen Fähren



Foto: Frank Schinski/OSTKREUZ

TITEL-MODEL: Die 25-jährige Julia Petzold fährt als Zweite Offizierin für die Schwergutreederei SAL.



Die Ladungsmengen stimmen, auch mit den Frachtraten könnte man zur Not leben – wenn nur nicht die explodierenden Kosten wären. Der **Lagebericht der Reederei Hamburg Süd** zeigt beispielhaft, wie vor allem horrende Brennstoffpreise der Linienschifffahrt das Leben schwer machen (ab Seite 14). Doch weil der Welthandel weiter wächst, bleiben die langfristigen Perspektiven gut.

Die sind es auch, die junge Menschen in die maritimen Berufe locken. Dazu kommt der besondere Reiz, an Bord eines Schiffes zu arbeiten und die große weite Welt zu entdecken. **Unsere Titelgeschichte zum Thema „Seemännische Ausbildung“** (ab Seite 18) zeichnet die möglichen Karrierewege auf – gerade im technischen Bereich eröffnen sich für Bewerber gute Chancen. Allerdings: Das Wort „seemännisch“ trifft die Sache längst nicht mehr: Ein Drittel der Nautik-Studierenden ist mittlerweile weiblich. Frauen wie die Offizierin Julia Petzold (links) übernehmen ganz selbstverständlich verantwortungsvolle Tätigkeiten an Bord.

Um Verantwortung für Passagiere und Ladung geht es auch in unserer **Geschichte über die Reederei TT-Line:** In diesem Jahr feiern die Experten für den zuverlässigen und umweltfreundlichen Verkehr zwischen Travemünde und Trelleborg ihr 50-jähriges Bestehen. Seit der ersten „Nils Holgersson“ ist eine Menge passiert (ab Seite 28).

Noch etwas komfortabler als auf den schnellen Schweden-Fähren geht es an Bord der „Europa“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten zu. Auf dem weltweit einzigen **Luxusliner der Kategorie „Fünf-Sterne-plus“** kümmert sich eine vielköpfige Crew um das Schiff und das Wohl der Gäste. Vom Chieff über den Bordgaleristen bis zum Tanzpaar: Mit den Porträts setzen wir unsere Titelgeschichte aus der April-Ausgabe fort (ab Seite 48). Die Beispiele geben einen Einblick in die Arbeit an Bord. Sie zeigen, wie vielfältig die Tätigkeit für eine Reederei sein kann – und welche interessanten Karrieremöglichkeiten sich für engagierte junge Leute eröffnen.

Viel Spaß beim Lesen der Deutschen Seeschifffahrt wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 05/2012



... 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 GESCHÄFTSBERICHT**
Hamburg Süd berichtet über ein
anspruchsvolles Jahr 2011 –
und die weiteren Aussichten

- ▶ **18 AUSBILDUNG**
Techniker gefragt: Karrierewege in
der maritimen Wirtschaft. Ein
Überblick über die Ausbildungswege

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- ▶ **28 JUBILÄUM**
Die Fährreederei TT-Line feiert
50-jähriges Bestehen

- 34 INFRASTRUKTUR**
Investitionen trotz Krise: Hafenausbau
und -privatisierung in Griechenland

- ▶ **38 SCHIFFSFINANZIERUNG**
Deutsche Shipping beobachtet Trend
zur Diversifizierung

- 41 FONDS-MELDUNGEN**
Neues von den Emissionshäusern

... LOGISTIK & FINANZEN

42 INDIZES

Die wichtigsten Schiffssegmente

44 VERSICHERUNGEN

Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

46 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

48 KREUZFAHRTEN

Arbeitsplatz „Europa“: Porträts von Crewmitgliedern des Luxusliners

54 KUNST

Mehr Licht in den Himmel –
Marinemaler Rudolf Ressel

56 SERIE: HAFENSTÄDTE DER OSTSEE

Teil 11: Danzig – Polens wichtigster
Hafen ist auch eine kulturelle Hochburg

60 NEUE SCHIFFE

Daten und Fakten frisch
in Dienst gestellter Einheiten

62 PORTRÄT

Seearzt Dr. Schepers – ein Leben
für die Maritime Medizin

63 KEHRWIEDER

Vor 50 Jahren

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



38



48



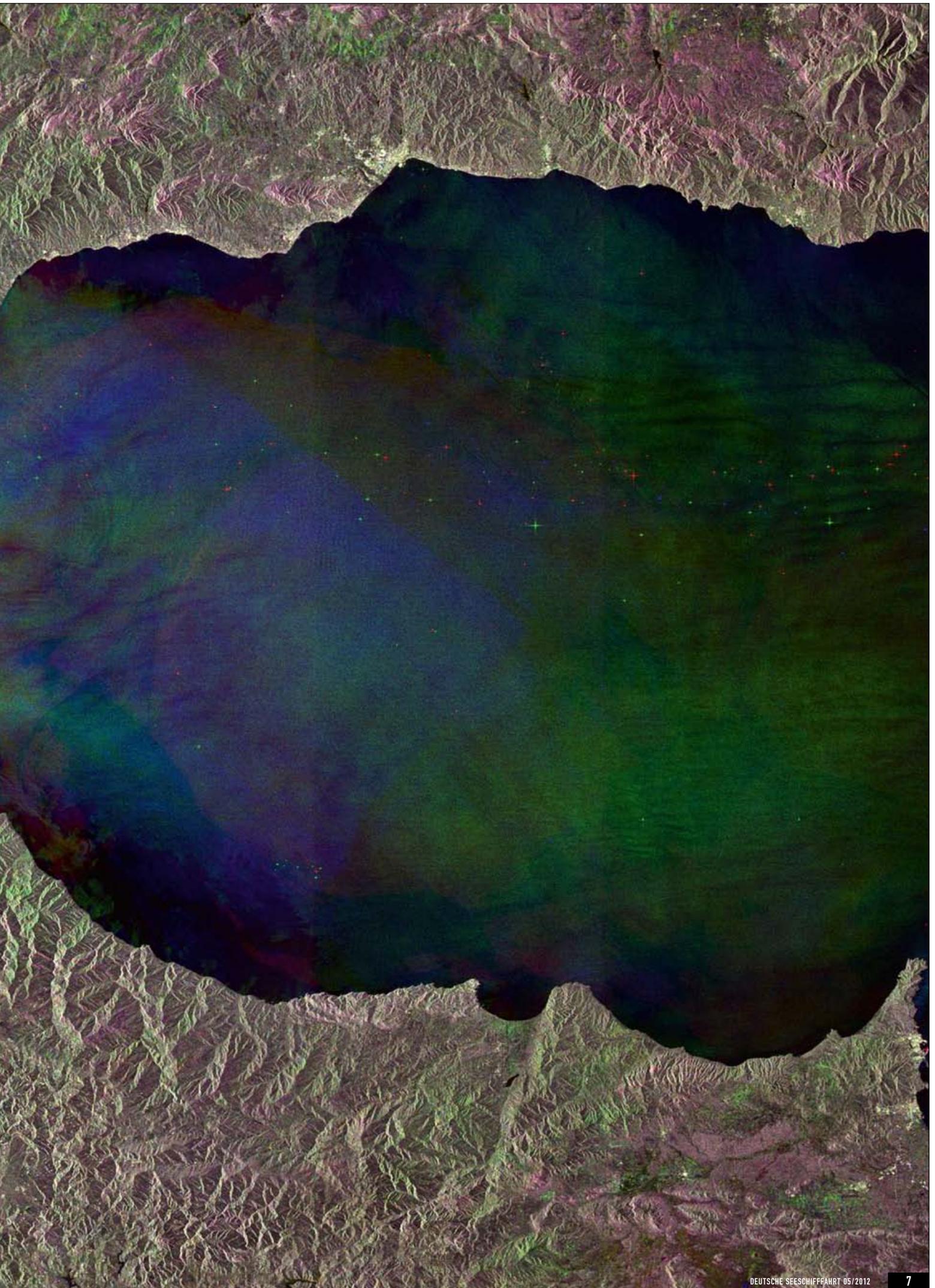
54

Interne Wellenbewegungen...

...in der Straße von Gibraltar zeigt das Envisat-Radarbild. Zwischen Spaniens Süd- und Marokkos Nordküste, wo Mittelmeer und Atlantik aufeinandertreffen, bringt die strenge Wasserschichtung – Atlantik oben, das salzigere Mittelmeer unten – das Meer zum Schwingen: An der Meeresoberfläche verändern die internen Wellen ganz leicht die Strömung, das Wasser verändert sich unmerklich.

Satelliten können die Wellen aufspüren, indem sie die winzigen Oberflächenunterschiede sichtbar machen. Östlich der Straße von Gibraltar zeigen sich die Wellen als kreisförmige Muster, zusätzliche interne Wellen, die im Atlantik entstehen, sind als rosafarbene Linien dargestellt. Das Bild ist eine Kombination aus drei Aufnahmen der gleichen Zone. Die ESA hat Anfang April den Kontakt zu Envisat zunächst verloren. Der komplexeste Erdbeobachtungssatellit der Welt hat zehn Jahre lang Daten geliefert.

Foto: ESA



Hamburg Süd



Neue Mitglieder der Geschäftsführung der Hamburg Süd sind **Peter Frederiksen** (Bild) und **Frank Smet**. Sie folgen auf Joachim A. Konrad, der in den Ruhestand geht.

Peter Frederiksen ist seit September 2008

als kommerzieller Leiter der Region Europe für die Hamburg Süd tätig. Zuvor hatte er über 25 Jahre Führungspositionen in der Maersk-Linienschiffahrt inne. Zuletzt war er als Group Senior Vice President für die Entwicklung und Steuerung des globalen Netzwerks zuständig. In der Geschäftsführung ist er für Sales & Marketing, Customer Order Management und für die Region Europe verantwortlich.

Frank Smet wechselte nach über 16-jähriger Tätigkeit in leitenden Funktionen für die belgische Reederei Compagnie Maritime Belge (CMB) in Südamerika im Oktober 1993 zur Hamburg Süd. Er war zunächst kommerzieller Leiter der Region South America West Coast und der Region Australia/New Zealand. Ab 2004 war er in derselben Funktion maßgeblich an der Etablierung der Hamburg Süd-Liniendienste und der Organisation in Asien beteiligt. Seit März 2008 hat er erfolgreich die neue Hauptabteilung Line Management in Hamburg aufgebaut. Als Mitglied der Geschäftsführung ist er u.a. für das Network Management, für Logistics und die Region Caribbean/Latin America West Coast verantwortlich.

Bucerius Law School



Die Seerechtsexpertin **Prof. Doris König** wird im Oktober neue Präsidentin der Bucerius Law School in Hamburg.

König hat bisher den Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Allgemeine Staatslehre, Völker- und Europarecht inne. Als Präsidentin wechselt sie auf den neu geschaffenen „Claussen-Simon-Stiftungslehrstuhl“ für Internationales Recht. Nach acht Jahren an der Spitze der Hochschule wird Königs Vorgänger Karsten Schmidt weiter an seinem Lehrstuhl für Unternehmensrecht forschen.

AIDA Cruises



Michael M. Ungerer, ist zum Präsidenten von AIDA Cruises ernannt worden. Ungerer durchlief diverse Stationen in der Seetouristik sowie Hotellerie. Er war von 1993 bis 1994 auf der S/S Norway der Reederei

Norwegian Cruise Line als Hoteldirektor unterwegs. Anschließend war er bei der Sonesta und der Ritz-Carlton Hotelkette in führenden Positionen tätig. Im Februar 1997 übernahm Ungerer die Abteilung Guest Services bei AIDA Cruises. Seit Mitte 2004 gehört Michael Ungerer als Senior Vice President Operations der Geschäftsleitung von AIDA Cruises an.

Sein Vorgänger als President, **Michael Thamm**, wird Nachfolger von Pier Luigi Foschi als CEO der Costa Gruppe. Sowohl AIDA als auch Costa gehören zum US-Kreuzfahrtunternehmen Carnival. Thamm wiederum hat bei der Leitung von AIDA Cruises ausgezeichnete Arbeit geleistet. Wir sind davon überzeugt, dass er dies auch bei der Führung der Costa Gruppe fortsetzen wird“, so Carnival-CEO Micky Arison.

Hansa Treuhand



Foto: Astrid Ott

Der Hamburger Reeder und Hansa-Treuhand-Chef **Hermann Ebel** (links) engagiert sich für die Förderung der Musik. Im April wurde zum fünften Mal der „Hermann und Milena Ebel-Preis“ an Studierende der Hochschule für Musik und Theater (HfMT) verliehen. Der 1. Preis (6.000 Euro) ging an **Nora Friedrichs**, Sopran (im Bild rechts, daneben Milena Ebel). Zwei Ensemblepreise (je 6.000 Euro) erhielten das Trio Catch sowie das Decoder Ensemble. Drei Stipendien (je 4.000 Euro) gingen an Eda And (Eigenkomposition für Klavier), Shichao Wang (Klavier) und Anna-Lena Schnabel, Saxofon.

BSH



Die Abteilung Schiffahrt beim Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie leitet künftig **Jörg Kaufmann**. Er kommt von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU). Der Diplom-Kaufmann war U-Boot-Kommandant und Verwaltungsleiter der Hamburger Bureau Veritas-Niederlassung, bevor er 2003 zur BSU wechselte. Er folgt auf Christoph Brockmann, der BSH-Vizepräsident bleibt.

HHLA



Neuer Leiter des Bremer Büros beim Container-Transport-Dienst (CTD), der Containerspeditions-Tochter der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist **Jörg Hoffmann**. Er hat seit 1988 u.a. bei EKB und Truck Trans sowie bei OOCL umfassende Kenntnisse im Container-Trucking gesammelt.

Lloyd-Fonds



Harald Pohl berät die Lloyd Fonds AG als Senior Advisor insbesondere im Bereich der Immobilienfinanzierung. Darüber hinaus wird er dazu beitragen, das Unternehmen strukturell auf die regulatorischen Erfordernisse der AIFM-Regulierung vorzubereiten. Pohl war zuvor u.a. CFO des Emissionshauses Hamburg Trust und Vorstand der DG Hyp.





Foto: Heinz-Joachim Hettichen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied beim
Verband Deutscher Reeder*

YouTube hilft

Piraterie bedroht Menschenleben. Somalische Piraten überziehen friedliche Seeleute mit Mord und Menschenraub. Die Reedereien verfahren nach dem Prinzip: Prävention ist der beste Schutz gegen Piratenüberfälle. Passive Schutzmaßnahmen und bewaffnete Sicherheitsdienste verhindern wirksam, dass Seeräuber an Bord von Handelsschiffen gelangen. Allerdings ist die tatsächliche Dramatik des Geschehens auf See kaum jemandem bewusst.

Die deutsche Öffentlichkeit wurde Mitte April aufgerüttelt, als – dank YouTube! – ein kurzes Video seine Wirkung entfaltete. Auf Film gebannt waren erschütternde Minuten, in denen ein privater Sicherheitsdienst die Attacke von Piraten auf ein Handelsschiff mit Waffengewalt erfolgreich abwehren konnte. Journalisten der „Süddeutschen Zeitung“ und des „Spiegels“ waren entsetzt über die blanke Gewalt, die von den Seeräubern bei diesem Überfall angewendet wurde. Dabei war dies nur ein Fall von Hunderten – die es allerdings nicht an die hilfreiche Öffentlichkeit von YouTube geschafft haben. Das Video macht auf erschreckende Weise deutlich, dass ein Menschenleben den Piraten wenig gilt. Zwar geht es ihnen vor allem um Menschenraub – Tote werden aber billigend in Kauf genommen.

Die Vereinten Nationen haben bereits im Juni 2008 erkannt, dass die Internationale Gemeinschaft die Piraten stoppen muss. Europa hat dazu das außerordentlich hilfreiche „ATALANTA“-Mandat beschlossen. Daran nimmt auch die Bundesrepublik teil. Deutsche Soldaten konnten so zahlreiche Seeleute aller Nationen vor monatelanger Geiselhaft bewahren.

Der Deutsche Bundestag wird dieses Mandat im Mai erweitern. Dann sollen Soldaten mit Hubschraubern im Ausnahmefall auch die Nachschubbasen von Piraten am Strand zerstören können (s. Meldung S. 10). Damit werden erkennbar geplante Raubzüge verhindert. Den Marinen wird damit eine zusätzliche Option für ihre Operationen eingeräumt. Das deutsche Parlament setzt damit den Beschluss der Vereinten Nationen von 2008 um. Schon damals war klar, dass ein solcher Einsatz an Land sinnvoll sein kann. Für die Seeleute ebenso wie für die Soldaten, die die Seeleute aller Nationen beschützen, wäre ein möglichst eindeutiges Votum des Bundestages ein positives Signal.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

PIRATENJAGD:
Hubschrauber spielen
bei den Einsätzen eine
Schlüsselrolle.

Bundeskabinett billigt Erweiterung der Anti-Piraten-Mission „ATALANTA“

Die Bundeswehr wird Piraten aus Somalia künftig auch an Land bekämpfen dürfen. Das Bundeskabinett beschloss dazu eine Ergänzung des Einsatzes am Horn von Afrika.

In Zukunft sind danach auch Luftangriffe auf Stellungen von Seeräubern möglich, wenn sich diese in einer Entfernung von maximal zwei Kilometern von der Küste befinden. Deutschland setzt damit eine Entscheidung der Vereinten Nationen aus dem Jahr 2008 um. Der Einsatz von deutschen Soldaten am

Boden bleibt – bis auf Notfälle – verboten. Der Bundestag wird vermutlich am 11. Mai endgültig über die Ausweitung des „ATALANTA“-Einsatzes entscheiden, der von der EU getragen wird. Die schwarz-gelbe Koalition hat im Parlament eine klare Mehrheit, sodass die Zustimmung gesichert ist. Teile der Opposition stehen dem Einsatz skeptisch gegenüber. Nach der Linkspartei halten auch Abgeordnete der SPD und der Grünen die Gefahr für Soldaten und für unbeteiligte Zivilisten für zu

groß. Die Bundesregierung bemüht sich aber weiter um einen möglichst breiten Rückhalt im Parlament. Verteidigungsminister de Maizière (CDU) sprach von einer „kleinen, nützlichen, zusätzlichen militärischen Option“. Eine neue Qualität habe der Einsatz nicht. Außenminister Westerwelle (FDP) sagte: „Wenn ganz Europa Piraten bekämpft, kann Deutschland als größte Handelsnation nicht abseits stehen. Wir können uns hier nicht wegducken.“

Der VDR unterstützt die robuste Bekämpfung der Piraten auf Grundlage der Rahmenbedingungen, die die Vereinten Nationen gesetzt haben. Derzeit ist die Bundeswehr vor Somalias Küste mit mehr als 340 Soldaten auf Piratenjagd. Dabei ist auch das größte Schiff der Marine, die „Berlin“, die zwei Hubschrauber an Bord hat. Mitte Mai soll sie von der Fregatte „Bremen“ (ebenfalls mit zwei Helikoptern) abgelöst werden.

www.bmvg.de

Foto: U.S. Navy

Österreich beendet Seeschifffahrt

Österreich zieht sich offiziell aus der gewerbsmäßigen Seefahrt zurück. Das beschloss das Parlament des Alpenstaates ohne Meeresküsten.

Seit geraumer Zeit sind keine Hochseeschiffe unter österreichischer Flagge mehr unterwegs. Das letzte Schiff beendete 2011 seine Fahrten über die Weltmeere. Die Umsetzung von EU-Regelungen in diesem Bereich hätte einen unnötigen Aufwand verursacht, so die Argumentation der Regierung für die Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes.

Importwachstum verliert an Dynamik

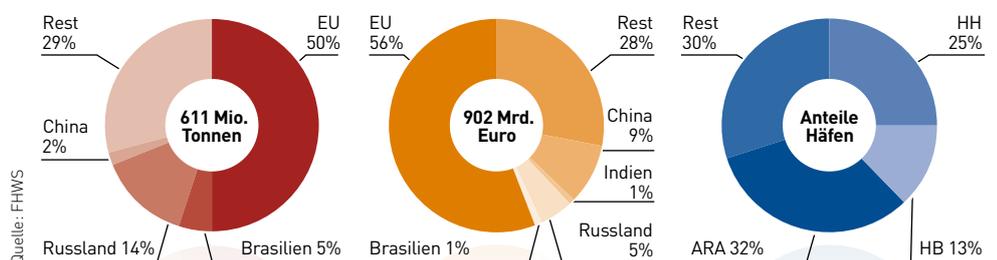
Im Jahr 2011 hat Deutschland Waren mit einem Volumen von 611 Mio. Tonnen importiert – ein Zuwachs von 3,5 Prozent.

2010 hatten die Importe noch um zehn Prozent zugelegt. Der „Import-Seismograf Deutschland“ (ISD) weist vor allem für das vierte Quartal rückläufige Importe nach. Der Wert der importierten Waren belief sich 2011 auf rund 902 Mrd. Euro. Über die deutschen

Häfen gelangten 177 Mio. Tonnen ins Inland, der Rest kam über die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam), per Luftfracht oder Lkw (s. Grafik). Sowohl vom Warenwert als auch von der Ladungsmenge her entfiel der Großteil auf Lieferungen aus den EU-Ländern. Nach Tonnage zählt Russland, nach Warenwert China zu den bedeutendsten Lieferanten.

ial.fhws.de

Anteile an Importen nach Deutschland 2011



IHK Nord warnt vor Sonderweg der EU



SCHORNSTEIN: Strengere regionale Grenzwerte verzerren den Wettbewerb.

Die IHK Nord kritisiert die Überlegungen der EU, auf europäischer Ebene Maßnahmen zur CO₂-Reduktion in der Schifffahrt einzuführen.

In einem Brief an die EU-Kommission lehnen die 13 in der IHK Nord zusammengeschlossenen Industrie- und Handelskammern auf die EU begrenzte Sondermaßnahmen ab, da sich die Seeschifffahrt im weltweiten Wettbewerb befinde. Klaus-Hinrich Vater, Vorsitzender der IHK Nord, betont: „Bei regionaler Anwendung führen auch marktbasierende Instrumente zur Reduktion der CO₂-Emissionen zu Wettbewerbsnachteilen der betroffenen Region.“ Die internationale Schifffahrt trage trotz ihrer dynamischen Entwicklung nur etwa drei Prozent zu den globalen CO₂-Emissionen bei. Deshalb nützten einseitige Schritte der EU auch nur bedingt dem Klimaschutz. Einzig sinnvolle Ebene zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Seeverkehrs seien globale Regelungen durch die IMO.

www.ihk-nord.de

Foto: Dreamstime/Tonygers

Elbvertiefung in der Zielgeraden

Es war die letzte politische Hürde: Niedersachsen hat der umstrittenen Elbvertiefung zugestimmt. Durch das gigantische Bauprojekt soll der Hamburger Hafen auch für Riesen-Containerschiffe erreichbar sein.

Die Stadt Hamburg und der Bund sehen den Ausbau der Elbe als lebensnotwendig für die wirtschaftliche Entwicklung an. Die Fahrwinne soll auf einer Länge von 136 Kilometern so vertieft werden, dass auch große Containerschiffe von 350 Meter Länge, 46 Meter Breite und einem Tiefgang bis zu 14,50 Meter den Hamburger Hafen erreichen können. Ohne diesen Ausbau würde nach Einschätzung der Befürworter der Hafen massiv an Bedeutung verlieren. Hunderttausende Arbeitsplätze hängen laut dem Hamburger Senat direkt oder indirekt von einem florierenden Hafen ab.

Die Vertiefung wird seit Jahren vorbereitet, hatte sich aber immer wieder hinausgezögert. Im Dezember hatte die EU-Kommission trotz der zu erwartenden

Folgen für die Natur das Projekt wegen der wirtschaftlichen Bedeutung genehmigt. Schleswig-Holstein stimmte umgehend zu, das Votum Niedersachsens stand aus. Ministerpräsident David McAllister (CDU) zögerte angesichts des Widerstands in den Kreisen südlich der Elbe lange. Schließlich hatte Hamburg gegenüber Niedersachsen aber Zugeständnisse gemacht. So soll durch den Bau von Speicherbecken die Süßwasserversorgung für Obstbauern im Alten Land, einem großen Anbaugebiet, gesichert werden. Weil die Elbe durch den Ausbau landeinwärts zu versalzen droht, fürchten sie um ihre Existenz.

Die Ausgleichsmaßnahmen dürften zu einer massiven Steigerung der Kosten führen. Zunächst waren 385 Millionen Euro als Kosten prognostiziert worden. Die Planer gehen intern offenbar längst von höheren Summen aus. In einigen Schätzungen war zuletzt von Baukosten in Höhe von bis zu 630 Millionen Euro die Rede.

www.zukunftelbe.de



Foto: Walter Rademacher

ANZEIGE

NEWS UND MELDUNGEN



KOMPAKTKLASSE:
Die „OPDR Las Palmas“
verfügt über eine
Stellplatzkapazität
von knapp 700 TEU.

OPDR verstärkt Präsenz im Ostseeraum

Die Short Sea-Reederei Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei GmbH & Co. KG (OPDR) hat ihren OPDR Baltic Sea-Service (BALT) durch neue strategische Partnerschaften in Skandinavien, dem Baltikum und Russland ausgebaut.

Der BALT-Service ist mit allen anderen OPDR-Services kombinierbar und bietet

ab sofort eine höhere Abfahrtsdichte sowie schnellere Transitzeiten.

Der BALT-Service verbindet alle von OPDR angebotenen Destinationen in Nord- und Südeuropa sowie Nordafrika via Hamburg und Rotterdam mit den Ostseehäfen Oslo, Göteborg, Kopenhagen, Stockholm, Helsinki und Gdynia sowie den baltischen Häfen und St.

Petersburg. „Dank unseres starken Partner-netzes können wir auf Wunsch unserer Kunden jederzeit auch alle anderen Ostseehäfen sowie die gesamte norwegische Westküste bedienen“, sagt OPDR Trade Manager Matthias Gehele. Bis zu den Häfen Hamburg und Rotterdam übernehmen OPDR-eigene Schiffe den nordgehenden Transport. www.opdr.de

Foto: OPDR

Zu neuen Gipfeln

Ambitionierte Ziele erreichen – das symbolisiert die Flagge der Rickmers Gruppe, die 13 Bergsteiger auf ihrer Tour zum höchsten Gipfel der Welt dabei hatten.

Rickmers hatte die niederländische Mount-Everest-Expedition gesponsert. Flagge vor Himalaya: Das spektakuläre Bild zielt den Titel der aktuellen Ausgabe von „Rickmers aroundtheglobe“. Der Hintergrund: Dank der umfassenden Neustrukturierung des Board of Directors hat sich die Reederei dafür fit gemacht, auch höchste Ziele zu erreichen.

www.rickmers.com

TITELGESCHICHTE:
Rickmers-Magazin
„aroundtheglobe“.



Cover: Rickmers

Hapag-Lloyd startet neue Services



Illustration: Hapag-Lloyd

ROUTE:
Die beiden
eingesetzten
Schiffe laufen
wöchentlich die
REX-Häfen an.

Hapag-Lloyd bietet seit Anfang Mai neue Express-Verbindungen von Deutschland in den Ostseeraum und vom Adriaraum nach Ägypten.

Der Russia Express Service (REX) verbindet Hamburg und Bremerhaven, die zwei großen norddeutschen Drehscheiben im weltweiten Service-Netzwerk von Hapag-Lloyd, mit Russland, Finnland und Polen. Die beiden eingesetzten Schiffe mit je 1.400 TEU verfügen über die höchste Standard-Eisklasse.

Der Adriatic Express Service (ADX) verbindet Port Said und Damietta direkt mit Rijeka, Koper, Venedig und Ancona mit wöchentlichen Abfahrten. In den ägyptischen Häfen bestehen zahlreiche Anschlussmöglichkeiten an das weltweite Netzwerk von Hapag-Lloyd mit Verbindungen insbesondere nach Fernost und Indien sowie Ozeanien, USA, Nordeuropa, das westliche Mittelmeer und die Schwarzmeer-Region.

www.hlag.com

Infos zum Maritimen Studium

Der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Emden/Leer bietet am 14. und 15. Mai 2012 zwei Informationsveranstaltungen zu den Studiengängen „Nautik“ sowie „Schiffs- und Reedereimanagement (SRM)“ an.

Die Veranstaltung am 14. Mai richtet sich an Studienbewerber des Studiengangs „Nautik“, die das Ziel haben, mit einem Kapitänspatent auf große Fahrt zu gehen. Wer nach dem Studium im maritimen Management, in der Logistikbranche oder in der technischen Projektplanung und -realisierung an Land arbeiten möchte, erhält am 15. Mai Informationen zum Studiengang „Schiffs- und Reedereimanagement (SRM)“.

Ziel beider Veranstaltungen ist es, den angehenden Studierenden einen Einblick in den Studien- und Berufsalltag zu geben. Dabei werden praxisbezogene Informationen mit Vorlesungen kombiniert. Die Teilnehmer lernen die komplexe Schiffsführung am Schiffsführungssimulator kennen und treffen auf Berufsprofis, die in Leer studiert haben (zur maritimen Berufsausbildung siehe auch unsere Titelgeschichte ab Seite 18). www.hs-empden-leer.de/fachbereiche/seefahrt



PRÄSENTATION: Die Hochschule Emden/Leer wirbt beim Nachwuchs für ihre maritimen Studiengänge.

Aktionstag „Faszination Schiff“



WISSBEGIERDE: Beim Aktionstag können die Kleinen eine Menge erleben – und spielerisch lernen.

Einer der Höhepunkte der Vorlesungsreihe „Technik für Kinder“: der Aktionstag zur Schifffahrt.

„Sicherheit geht vor“, „Umschlag: Technik und Muskelkraft“, „Ein Schiff geht auf Reisen“ und „Aus fernen Ländern nach Hamburg“: Diese vier Themen stehen im Mittelpunkt des Aktionstages „Faszination Schiff“ am 18. Mai 2012. An Bord von Barkassen werden Kinder und Jugendliche auf verschiedenen Zielen im Hamburger Hafen gefahren. Dort erfahren sie anschaulich etwas über die Arbeit von Umschlagunternehmen und Lotsen, über Sicherheitsaspekte



an Bord, besichtigen eine Containerbrücke und tauchen in die Vergangenheit der Schifffahrt ein.

Der Eintrittspreis beträgt pro Tour 5,00 Euro. Der Aktionstag ist Teil der Vorlesungsreihe „Technik für Kinder. Faszination Schiff“, die im September zum vierten Mal an der TU Hamburg-Harburg veranstaltet wird. www.faszination-schiff.de

Fotos: Hafemuseum Hamburg

ANZEIGE

„Völlig unbefriedigend“

Die Reederei Hamburg Süd hat ihre Geschäftszahlen für 2011 vorgelegt. Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung, ist mit dem Ergebnis alles andere als zufrieden – und erwartet auch fürs laufende Jahr noch keine nachhaltige Verbesserung. Von Hanns-Stefan Grosch

Den Verlauf des vergangenen Jahres hatten sich die Verantwortlichen der Hamburg Süd-Gruppe erfreulicher vorgestellt. Trotz eines um rund sieben Prozent auf 4,75 Milliarden Euro gestiegenen Umsatzes fiel das Ergebnis der Reederei „unbefriedigend“ aus, so Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung. Ein Grund sind die Überkapazitäten im Containermarkt: „Seit Frühjahr 2010 sitzen wir auf einem Sockel überschüssiger Tonnage.“

Nach Gasts Einschätzung könnte es bis 2013/14 dauern, bis Nachfrage und Kapazität wieder ins Gleichgewicht kommen. Auch der enorme Kostendruck, vor allem durch die gestiegenen Bunkerpreise, verhegelt die Bilanz. So ist allein die Brennstoffrechnung von Hamburg Süd gegenüber dem Vorjahr um über 300 Millionen Euro (s. Grafik S. 15) gestiegen. Doch auch hier wirkten sich die Überkapazitäten und

der Preiskampf in der Branche aus: „Wir konnten die Mehrkosten nicht an unsere Kunden weitergeben.“

Immerhin: Das Welthandelsvolumen wuchs im Jahr 2011 um rund 6,9 Prozent, und auch der Containertransport nahm zu. Allein die Hamburg Süd konnte ihr Transportvolumen um neun Prozent auf über 3,1 Millionen TEU steigern: „Wir haben kein Mengenproblem“, sagt denn auch Gasts Stellvertreter Joachim A. Konrad.

Stabile Raten, steigende Kosten

Besonders stark zeigten sich abermals die Verkehre ex Asien. Erfreulich konnten sich zudem die Inter-Amerika- und einige Pazifikdienste entwickeln. Das Mittelmeergeschäft blieb dagegen ebenso hinter den Erwartungen zurück wie die Exporte Brasiliens, die durch die starke Landeswährung gedämpft wurden.

Bei den Frachtraten konnte die Hamburg Süd insgesamt das Vorjahresniveau halten. Gleichwohl reichten die Erlöse in vielen Fahrtgebieten nicht aus, um vor dem Hintergrund der stark gestiegenen operativen Kosten Überschüsse zu erzielen. Allein der Bunkerpreis (Basis Rotterdam) lag mit durchschnittlich 620 USD/ton um rund 37 Prozent über Vorjahr. Hinzu kamen deutliche Steigerungen der variablen Kosten, insbesondere beim Ladungsumschlag in den Häfen und bei den Vor- und Nachläufen an Land.

Das Liniennetzwerk der Hamburg Süd wurde weiter optimiert. Über wichtige Umschlaghäfen in Cartagena (Kolumbien) oder Tanger (Marokko) werden den Kunden zusätzliche Verbindungen zwischen Südamerika und Europa sowie dem Mittleren Osten angeboten. Im Verkehr von Europa in das östliche Mittelmeer wurde eine



Kooperation vereinbart, die 2012 unter anderem durch den Einsatz größerer und effizienterer Schiffe ausgebaut wird. Überdies werden im stark wachsenden Verkehr von Europa nach Indien und Pakistan zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt.

Wachsende Flottenkapazität

Im zweiten Halbjahr wurden außerdem in vielen Verkehren mit verschiedenen Konsortialpartnern Rationalisierungen vorgenommen und die Kapazitäten an das zum Teil saisonal geringere Ladungsvolumen angepasst. Das betrifft unter anderem den Dienst aus dem westlichen Mittelmeer an die Ostküste Südamerikas wie auch verschiedene Dienste von Asien nach Südamerika und Australien sowie Neuseeland.

Insgesamt stieg der Umsatz im Liniengeschäft zwar um rund sechs Prozent auf 4,2 Milliarden Euro. Die Kostensteigerungen lagen allerdings erheblich über dem Erlöszuwachs. Das Ergebnis des Liniensbereiches lag 2011 folglich deutlich unter dem des Rekordjahres 2010.

Die Massengutschifffahrt konnte angesichts der ebenfalls erheblichen Überkapazitäten im Markt nicht an die guten Vorjahre anknüpfen und nur noch einen geringen Überschuss auffahren. Das Ergebnis der im Volumen deutlich rückläufigen Produktentankerfahrt muss angesichts der schwierigen Marktverhältnisse als recht erfreulich angesehen werden.

Weiteres Wachstum

Umsatz, Ladungsvolumen, Containerbestand, Investitionen, Mitarbeiterzahl: Trotz schwierigen wirtschaftlichen Umfelds ging es für die Hamburg Süd überall voran. Die Investitionen konnten 2011 nicht komplett aus dem Cashflow finanziert werden. Zum Ergebnis nennt das Unternehmen, das zur Bielefelder Oetker-Gruppe gehört, traditionell keine Zahlen.

	2009	2010	2011	Δ 11 / 10
Umsatz Total (Mrd. EUR)	3,2	4,4	4,8	7%
davon Umsatz Linie (Mrd. EUR)	2,7	3,9	4,2	6%
Ladungsvolumen (TEU)	2.330.000	2.871.000	3.125.000	9%
Containerbestand (Units) ¹⁾	338.000	396.000	430.000	9%
Schiffe gesamt ¹⁾	148	169	160	-5%
davon Linienschiffe ¹⁾ (Anzahl / Stellplätze in TEU)	96 / 304.000	113 / 371.000	107 / 395.000	-5% / 6%
Investitionen (Mio. EUR)	167	429	472	10%
Mitarbeiter ²⁾	4.046	4.099	4.468	9%

1) per 31.12. 2) Köpfe im Jahresdurchschnitt (exklusive Auszubildende und fremder Arbeitskräfte See)

Die von der Hamburg Süd-Gruppe gesteuerte Flotte umfasste zum Jahresende 2011 insgesamt 160 Schiffe, davon 43 gruppeneigene. 107 Schiffe waren in den Liniendiensten und 53 Schiffe im Trampbereich beschäftigt. Während die Anzahl der Containerschiffe gegenüber dem Vorjahr um sechs Einheiten zurückging, nahm die Stellplatzkapazität zu. Damit konnten die Kosten pro Stellplatz kontinuierlich reduziert werden. 2011 wurden insgesamt fünf Schiffe der „Santa“-Baureihe abgeliefert.

Diese bis dato größten Containerschiffe der Hamburg Süd-Gruppe haben eine Kapazität von 7.100 TEU und können bis zu 1.600 Kühlcontainer an Bord nehmen – hinsichtlich ihrer Kühlkapazitäten gehören sie zu den größten Schiffen der Welt. Insgesamt befanden sich Ende 2011 sieben „Santa“-Schiffe im Eigentum der Reedereigruppe. Sie werden in den Verkehren zwischen Asien bzw. Nordeuropa und der Ostküste Südamerikas eingesetzt werden. Auch der Containerbestand →



Foto: Hamburg Süd



DREHKREUZ: Hamburg Süd ist am neuen Containerterminal im brasilianischen Itapoá beteiligt.

Fotos: Hamburg Süd

→ wurde um etwa neun Prozent auf rund 430.000 Einheiten erhöht. Die Hamburg Süd will ihre Strategie zur Erhöhung des Eigenanteils an Schiffen und an Containern in den kommenden Jahren fortsetzen. 2012 werden die letzten drei Schiffe der „Santa“-Klasse sowie vier kleinere (3.800 TEU) Schiffe abgeliefert.

Darüber hinaus hat die Reederei bereits im März 2011 die kräftig gefallenen Neubaupreise genutzt und sechs 9.600-TEU-Schiffe bestellt, die 2013/14 abgeliefert werden und in den Südamerika-Diensten zum Einsatz kommen sollen. Das bestehende Ordervolumen deckt den

voraussichtlichen Kapazitätsbedarf der Gruppe, sodass derzeit keine weiteren Bestellungen vorgesehen sind.

Verbesserte Perspektiven

Für 2012 lassen sich einige positive Signale erkennen. Ob es aber bereits im laufenden Jahr in der Containerlinienschifffahrt zu einer nachhaltigen Trendumkehr kommen wird, ist noch nicht mit Sicherheit zu sagen.

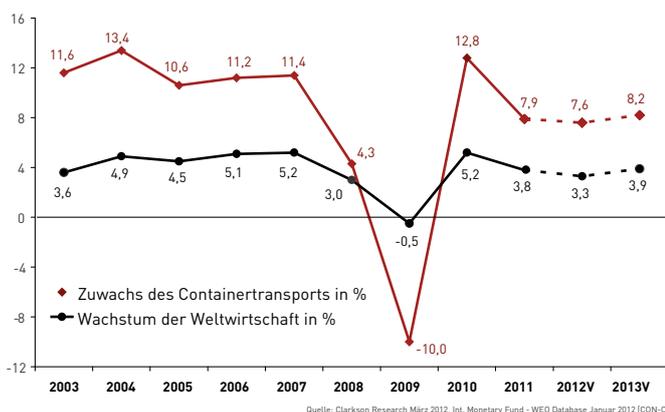
Derzeit beträgt das globale Orderbuch der Reeder nur noch rund 26 Prozent der in Fahrt befindlichen Tonnage. Zum Vergleich: Anfang 2008 waren es noch mehr als 60 Prozent.

Außerdem ist zu beobachten, dass die Carrier dazu übergehen, nicht wirtschaftlich betriebene Dienste aufzugeben und Kapazitäten stillzulegen. Branchenbeobachter halten es für möglich, dass gegen Ende des Jahres sechs bis sieben Prozent der globalen Containerschiffsflotte aufliegen könnten.

Angesichts weiterhin hoher Treibstoffkosten ist mittelfristig damit zu rechnen, dass ältere Tonnage mit hohem Verbrauch früher als bisher üblich verschrottet werden wird. Sollten die Linienreedereien zudem auf breiter Front dazu übergehen, ihre Schiffe noch langsamer fahren zu las-

Anhaltender Container-Boom

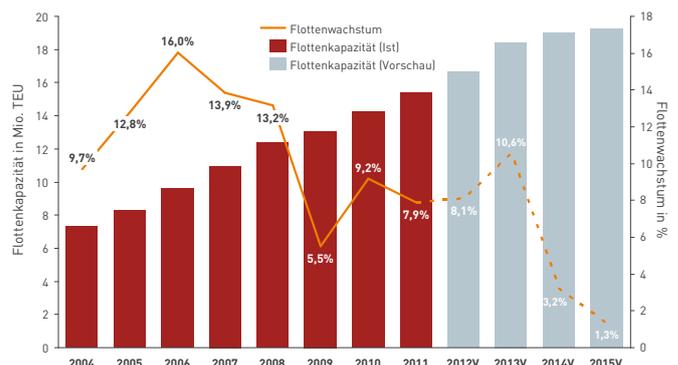
Zwar sind die Zuwachsraten beim Containertransport mittlerweile nicht mehr zweistellig – hier ist laut Hamburg Süd-Chef Gast „ein gewisser Sättigungsgrad erreicht“. Doch immerhin ist das prognostizierte Plus immer noch gut doppelt so groß wie der Wert für das weltweite Wirtschaftswachstum.



Steigendes Angebot

Die nach wie vor ungebremste Zunahme der weltweiten Stellplatzkapazität macht der Branche Probleme. Denn die Transportnachfrage dürfte mit dem wachsenden Angebot, das vor allem durch die Auslieferung von Großcontainerschiffen beeinflusst wird, nicht Schritt halten

Weltweites Wachstum der Stellplatzkapazität* von Containerschiffen





GESCHÄFTSFÜHRUNG: Dr. Ottmar Gast, Dr. Heino Schmidt, Dr. Arnt Vespermann und Joachim A. Konrad präsentierten die Zahlen der Hamburg Süd.

Immer größer, immer sparsamer

Ab nächstem Jahr gehen die „Santa Max“-Schiffe an den Start – ihre Stellplatzkapazität ist achtmal so hoch wie die der „Monto Rosa“-Serie von vor 30 Jahren. Pro Container auf der Strecke Europa – Südamerika (Ostküste) sank der Verbrauch um rund 75 Prozent auf 0,3 Tonnen.

Hamburg Süd – Schiffsgrößenentwicklung

	Jahr	Klasse	Länge (m)	Breite (m)	Kapazität (TEU)	Verbrauch* (t/TEU)
	2013/14	Santa Max	ca. 336	ca. 48,2	ca. 9.600	0,30
	2010/12	Santa	300	42,8	7.100	0,41
	2004/09	Monte/Rio	272/286,5	40	5.500/5.900	0,50
	2001/07	Cap San/Bahia	254	32	3.700	0,58
	1990	Cap Trafalgar	200	32,2	2.000	0,63
	1981	Monte Rosa	185	28	1.200	1,17

* geschätzter Bunkerverbrauch pro Carrying am Beispiel des SAEC-Dienstes

sen („Super Slow Steaming“), würde das ebenfalls zu einem Abbau der Überkapazitäten beitragen. Allerdings wird es selbst bei einer moderat positiven Entwicklung von Weltwirtschaft und Welthandel noch ein bis zwei Jahre dauern, bis globales Ladungsvolumen und Stellplatzkapazität zum Ausgleich kommen. Voraussetzung dafür ist aber auch, dass weitere Neubestellungen größeren Umfangs ausbleiben.

Es bleibt abzuwarten, ob die seit Ende 2011 auf einigen Routen zu verzeichnende Erholung der Frachtraten von Dauer sein wird oder ob es im Laufe des Jahres 2012, insbesondere mit dem Ende des Saison-

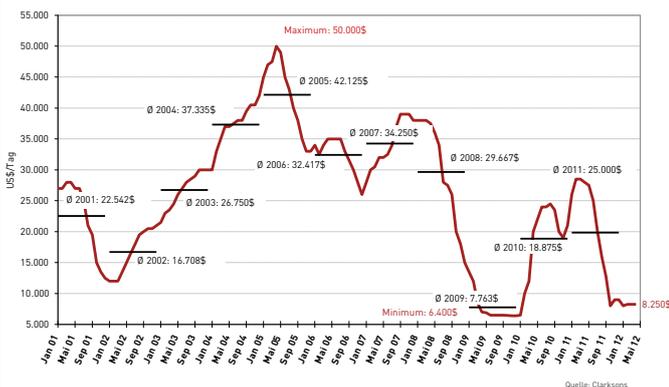
Geschäfts in den Asien-Verkehren, wieder zu Rückgängen kommen wird.

Dr. Ottmar Gast jedenfalls wünscht sich, dass die Branche künftig industrieller und professioneller agiert – und etwa über länger laufende Kontrakte die Volatilität des Geschäfts reduziert. Das bringe Reedern und Kunden mehr Planungssicherheit. Weil die Schifffahrt sehr kapitalintensiv sei, gebe es die Tendenz zur Beschäftigung um jeden Preis – mit gewaltigen Risiken: „Wenn sich die Raten in allen Verkehren so entwickelt hätten wie im Asien-Europa-Verkehr, würde die Branche nicht mehr existieren.“

Dürftiges Rateniveau

Zwar haben sich die Zeitchartertraten im Jahresdurchschnitt 2011 gegenüber dem Vorjahr deutlich erholt. Doch seit Herbst 2011 geht es wieder steil bergab, wie die Entwicklung für die 4.400-TEU-Klasse zeigt. Anfang 2012 lagen die Werte sogar nur noch geringfügig über dem Durchschnitt des Krisenjahrs 2009.

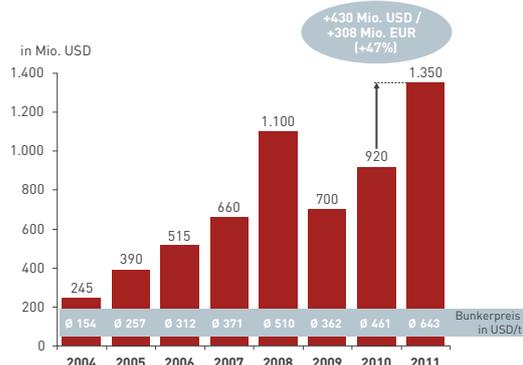
T/C-Raten (12 Monate) 4.400-TEU-Klasse (in USD/Tag)



Explodierende Bunkerkosten

Die Treibstoffrechnung der Hamburg Süd stieg gegenüber dem Vorjahr um umgerechnet rund 300 Millionen Euro auf fast eine Milliarde Euro. Innerhalb von nur fünf Jahren hat sich der durchschnittliche Bunkerpreis pro Tonne mehr als verdoppelt – und ist 2012 über die 700-US-Dollar-Marke gestiegen.

Bunkerkosten Hamburg Süd 2004 – 2011 in Mio. USD



KAPITÄN



NAUTISCHER WACHOFFIZIER



LEITER DER MASCHINENANLAGE/TECHNISCHER WACHOFFIZIER

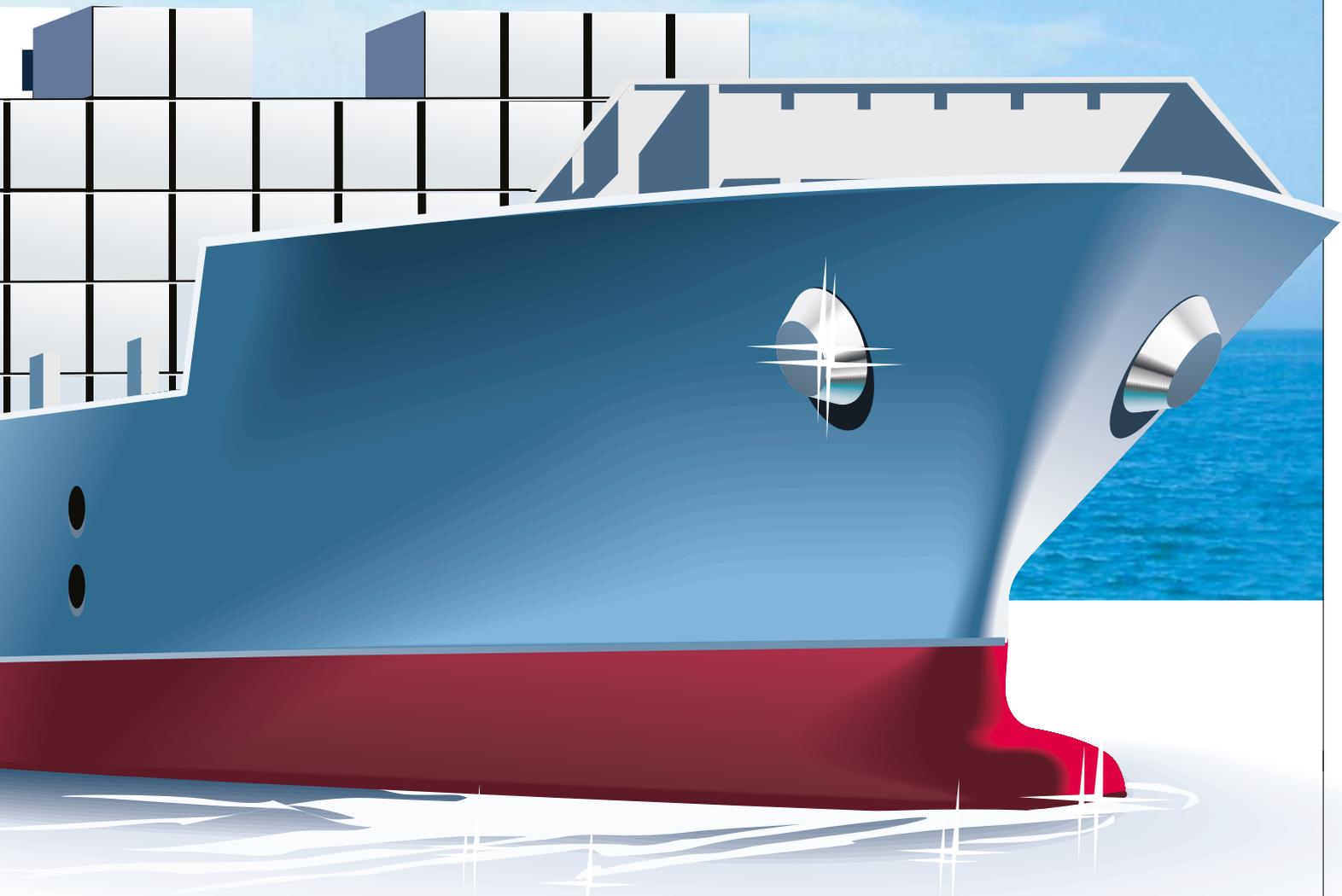


SCHIFFSMECHANIKER



Willkommen an Bord

Seefahrt hat Zukunft: Verschiedene Ausbildungswege führen in die verantwortlichen Positionen an Bord eines Schiffes. Besonders gute Karten haben aktuell Techniker. Von Sebastian Meißner



Es gibt einfach keinen Ort auf der Welt, an dem anspruchsvolle Arbeit mit einem so starken Freiheitsgefühl verbunden ist wie auf einem Schiff. Deshalb kann ich es kaum erwarten, bald wieder zu fahren“, sagt Rouwen Seiberth. Der 26-Jährige ist Schüler an der Fachschule für Seefahrt in Flensburg und absolviert dort eine Ausbildung zum Technischen Wachoffizier, Abschluss: staatlich geprüfter Techniker. Später will er als Leiter der Maschinenanlage arbeiten. Für Seiberth ist es der zweite Bildungsweg – vorher hat er als Kfz-Mechaniker gearbeitet. Ganz ähnlich verlief der Werdegang von Julia Hofman.

Die 24-Jährige hat zunächst Schiffsmechanikerin gelernt und lässt sich jetzt in Flensburg zur Nautischen Wachoffizierin ausbilden. Später möchte sie als Kapitänin Kauffahrteischiffe steuern. „Das Arbeiten an Bord ist mit einer Tätigkeit an Land nicht zu vergleichen. Ich würde mich immer für die Seefahrt entscheiden“, sagt sie.

Ob Nautiker oder Techniker: Seeleute müssen ihr Arbeitsumfeld lieben. Schließlich verbringen sie oft mehrere Monate an Bord eines Schiffes, auf dem Arbeit und Privatleben kaum voneinander zu trennen sind. Die Fachhochschulen setzen daher bei ihren Bewerbern eine Fahrzeit von

mindestens 26 Wochen voraus, bei Fachschulen ist es mindestens eine Ausbildung als Schiffsmechaniker oder eine anerkannte Fahrzeit von 52 Wochen.

Hoher Bedarf an Technikern

Klassischerweise steht am Anfang der seemannischen Karriere – egal, ob sie sich anschließend in die technische oder in die nautische Richtung orientiert – die Ausbildung zum Schiffsmechaniker (siehe Seite 21). Das ist allerdings nur eine Einstiegsmöglichkeit von vielen. Die universell einsetzbaren Fachkräfte bilden den größten Teil der Besatzung und müssen neben →



ORDNUNG:
Zur Arbeit an Deck –
hier der „E.R. Boston“ –
gehört auch die
Betreuung der Winden.

Foto: Sabine Vieltmo

→ den klassischen Seemannsfertigkeiten auch technisches Verständnis haben und Tätigkeiten wie Metallbearbeitung beherrschen. Erlernt wird der Beruf meist in einer dreijährigen dualen Ausbildung bei einer Reederei. Beispiel Hapag-Lloyd: Hier werden jedes Jahr neben 30 jungen Menschen in einem Beruf an Land auch 40 Nachwuchskräfte in einem seemännischen Beruf (Schiffsmechaniker/Offiziersassistent) ausgebildet.

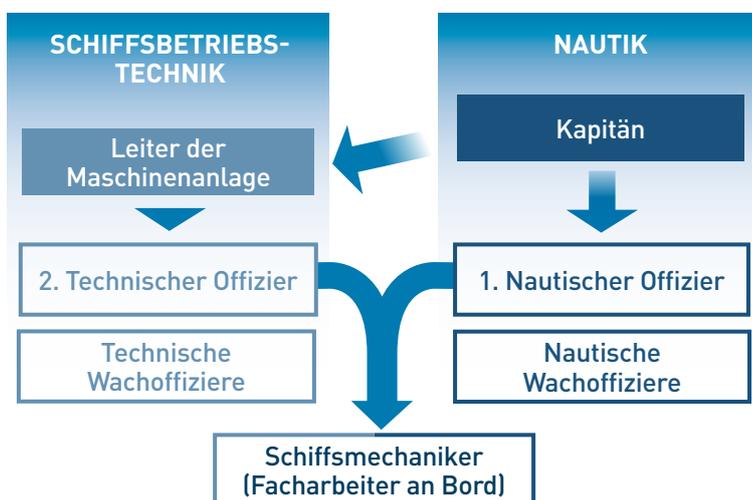
Die Wege in eine verantwortungsvolle Position an Bord eines Schiffes verlaufen dann je nach Schwerpunktlegung unterschiedlich. Ganz oben in der Hierarchie an Bord eines Schiffes steht der Kapitän (siehe Seite 24). Er führt das Kommando von der Brücke aus und trägt die Verantwortung für einen reibungslosen Betrieb des gesamten Schiffes. Ihm zur Seite stehen der 1. Nautische Offizier sowie der Leiter der Maschinenanlage (siehe Seite

23). Letzterer trägt die Verantwortung für alle technischen Einrichtungen an Bord. „Sein Aufgabenfeld reicht von der Sicherung des täglichen Schiffsbetriebes, der Kraftstoffversorgung und -bevorratung über die Pflege und Reparatur der Anlagen bis hin zur Kooperation mit örtlichen Behörden im Notfall“, sagt Professor Michael Rachow von der Hochschule Wismar. Außerdem ist der „Chief“ für die Arbeits- und Personensicherheit im Maschinenraum zuständig.

Aufgaben, die viel Disziplin, Weitsicht und fundiertes Know-how erfordern. Denn moderne Maschinenanlagen sind echte Giganten – bis zu 2.000 Tonnen schwer, so groß wie ein vierstöckiges Wohnhaus und mit einer Power von bis zu 100.000 Pferdestärken. Der Antrieb reicht aus, um mühelos eine ganze Kleinstadt mit Strom und Energie zu versorgen.

Karriere an Bord

Die Hauptverantwortung an Bord trägt der Kapitän. Ihm zur Seite steht der Leiter der Maschinenanlage. Beide leiten an Bord jeweils ein Team von nautischen und technischen Fachkräften.



Anspruchsvolle Tätigkeit

Untergebracht sind die riesigen Anlagen auf engstem Raum im Bauch der Schiffe. Dort müssen sie ständig überwacht, gewartet und gepflegt werden. Eine einzige Unachtsamkeit kann den Ausfall der Navigation und der sanitären Einrichtungen, die Unterbrechung der Kühlung der Spezialcontainer und das Aussetzen der Lade- und Sicherheitseinrichtungen zur Folge haben. Hohe Ansprüche, viel Verantwortung: Der Job im Maschinenraum ist harte Arbeit. Bewerber sollten deshalb neben →



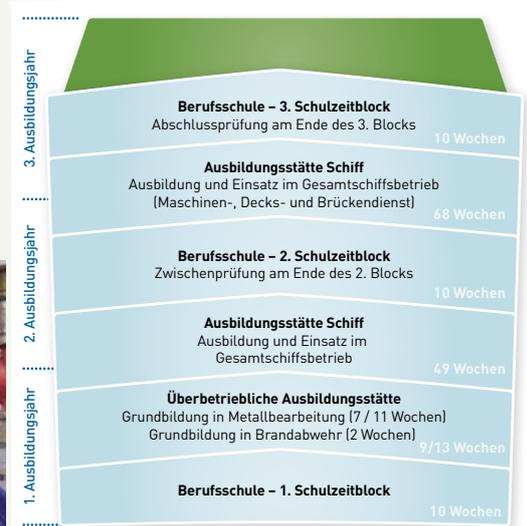
Schiffsmechaniker – Ohne sie geht nichts vorwärts

Früher hießen sie Matrosen. Auch die Aufgaben haben sich geändert: Mechaniker sind Allrounder, die an Deck, auf der Brücke und im Maschinenraum zum Einsatz kommen.

Welche Laufbahn man an Bord eines Schiffs einschlagen kann, hängt natürlich auch vom Schulabschluss ab. Wer einen Hauptschulabschluss hat, kann zum Beispiel eine dreijährige Ausbildung zum Schiffsmechaniker machen. Bei sehr guten Leistungen oder Fachhochschulreife bzw. Abitur ist eine Verkürzung auf 30 Monate möglich. Zwischen den Berdeinsätzen bei der Reederei findet der Blockunterricht an den Seemannischen Berufsschulen in Rostock, Travemünde oder Elsfleth statt.



PRAXISBEZUG:
Prof. Michael Rachow, Hochschule Wismar (rechts) mit zwei Studenten bei der Auswertung eines Laborversuches im Maschinen- und Anlagenlabor.



Voraussetzungen und Eigenschaften

- Mindestens Hauptschulabschluss
- Seefähigkeit für den Decks- und Maschinendienst
- Ein Alter von mindestens 16 Jahren
- Bei Minderjährigen: Einverständniserklärung der Eltern für die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt
- Handwerkliches Geschick und technisches Interesse
- Gute bis zufriedenstellende Noten in Mathematik und Physik
- Die Bereitwilligkeit und Fähigkeit zur Arbeit im Team
- Die Fähigkeit und Bereitschaft, sich in Englisch zu verständigen

Stand 02/2012

INTERVIEW



EXPERTE:
Dipl.-Wirt.-Ing. Kapt. Günter Schmidt, Studiengangssprecher an der Fachhochschule Flensburg.

„Ein Studium erhöht die Jobchancen“

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Wie stehen aktuell die Arbeitsmarktchancen für deutsche Schiffsoffiziere?

GÜNTER SCHMIDT: Da muss man unterscheiden. Während technische Offiziere aktuell weiterhin stark gefragt sind, gibt es bei den Nautikern ein Beschäftigungsproblem. Ich gehe davon aus, dass dies auch in den nächsten Jahren so bleiben wird. Nautiker sollten deshalb darüber nachdenken, ihre Qualifikationen im Rahmen eines Bachelor- oder Master-Studiengangs zu erweitern. Das erhöht nachweislich die Chancen auf eine Anstellung an Bord, aber auch eine Beschäftigung an Land wird erleichtert.

DS: Was genau wird Studierenden im Rahmen eines Hochschulstudiums an der FH Flensburg vermittelt?

SCHMIDT: In den Bachelor- und Master-Studiengängen werden vor allem Führungsqualitäten, Problemlösungsmanagement im Bereich aller STCW-Kompetenzen, aber auch maritime Logistik gelehrt. Damit erhalten Absolventen einen wertvollen Blick über den Tellerrand

und sind rundum bestens vorbereitet auf die Aufgaben an Bord, aber auch im Reedereibetrieb an Land. In Flensburg steht dem Nachwuchs dafür neben modernen Laborräumen auch eine hochmoderne Schiffsführungssimulationseinrichtung mit acht Brücken und ein Maschinenraumsimulator zur Verfügung.

DS: Was raten Sie Absolventen bei der Suche nach einem Arbeitgeber?

SCHMIDT: Wir dokumentieren hier jedes Einzelschicksal und erhalten so interessante Einblicke in den Arbeitsmarkt. Grundsätzlich kann man sagen, dass von unseren nautischen Absolventen, die über den Weg des „Praxissemesterstudiums“ gegangen sind, derzeit 20 bis 30 Bewerbungen geschrieben werden müssen, bis sich ein Erfolg einstellt – oft sogar deutlich mehr. Im Idealfall halten die Studierenden Kontakt zu den Reedereien, bei denen sie ihr Praktikum gemacht haben. Das verspricht am meisten Erfolg.



AUSRÜSTUNG:
Nachwuchs-Seeleute bei der Sicherheitseinweisung in Cuxhaven.

Foto: Peter Art / InyZak

→ einer hohen Belastbarkeit und einem stark ausgeprägten handwerklichen Talent auch ein großes Interesse für Mathematik und Physik mitbringen.

Außerdem sind Toleranz und Aufgeschlossenheit gegenüber fremden Kulturen hilfreich. „An Bord treffen sich Menschen verschiedenster Nationalitäten und Kultur-

kreise, mit denen in der Regel auf Englisch kommuniziert wird“, sagt Rachow. Dafür können Anwärter nicht nur eine interessante und vielseitige Aufgabe, sondern vor allem auch gute Verdienstmöglichkeiten und nahezu eine Jobgarantie erwarten. Mehr als 90 Prozent des interkontinentalen Warenverkehrs werden auf dem See-

weg abgewickelt. Tendenz: steigend. „Solange es den Welthandel gibt, wird es auch Seefahrt geben“, sagt Runa Jörgens, Ausbildungsexpertin beim Verband Deutscher Reeder. Gerade aktuell gibt es einen regelrechten Nachwuchsmangel in den technischen Berufen. Selbst in Krisenzeiten konnte der Bedarf an technischen Kräften



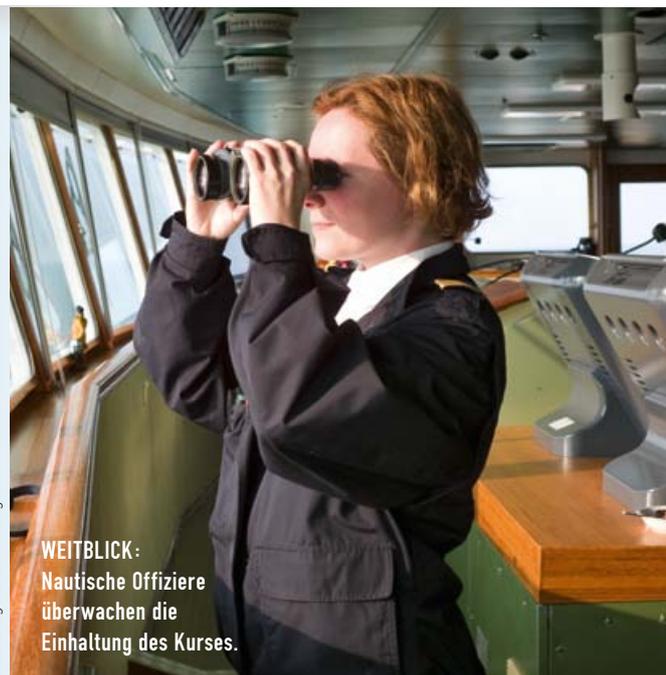
Offiziere – Die nie den Überblick verlieren

Nautische Offiziere sind meist auf der Brücke anzutreffen. Technische Offiziere arbeiten vorwiegend im Maschinenraum.

Fertig ausgebildete Schiffsmechaniker, SBTAs, Offiziersassistenten, Abiturienten bzw. junge Menschen mit Fachhochschulreife können sich zum Schiffsoffizier ausbilden lassen – sowohl zum technischen als auch zum nautischen. Soll es an eine Fachschule gehen, ist die Ausbildung zum Schiffsmechaniker, zum Offiziersassistenten oder die Ausbildung als SBTA (Schiffsbetriebstechnischer Assistent) zwingende Voraussetzung.

Bei der Fachhochschule sieht es anders aus: Neben den klassischen Einstiegswegen über den Schiffsmechaniker oder Offiziersassistenten gibt es hier auch die Möglichkeit, die nach Schiffsoffiziersausbildungsverordnung vorgeschriebene Mindestfahrzeit im Rahmen der Praxissemester zu absolvieren. Sowohl Absolventen der Fach- als auch der Fachhochschule erhalten STCW-Patente (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).

Foto: Jörg Schwallenberg



WEITBLICK:
Nautische Offiziere überwachen die Einhaltung des Kurses.



Chief – Herrscher/in über die Motoren

Sie tragen die Verantwortung für alle technischen Einrichtungen an Bord – und arbeiten eng mit dem Kapitän zusammen.

Die Laufbahn der Techniker hat viele Etappen: Technische Wachoffiziere müssen zunächst mindestens zwölf Monate lang fahren, bevor sie das Patent „Zweiter Technischer Wachoffizier“ erhalten können. Um das Befähigungszeugnis als Leiter der Maschinenanlage zu bekommen, fahren sie mindestens 12 Monate als Zweiter Technischer Offizier bzw. mindestens 36 Monate als Technischer Offizier in verantwortlicher Stellung. Wichtig: In Deutschland können zwei Arten von Befähigungszeugnissen erworben werden: Das unbegrenzte Befähigungszeugnis gilt für Schiffe aller Maschinenleistungen. Das begrenzte Zeugnis gilt für kleine Schiffe mit einer Antriebsleistung von maximal 750 kW.



KONTROLLE:
Die Betreuung der Maschine hier der „MSC Livorno“ gehört zum Verantwortungsbereich des Chiefs.

Foto: Christoph Papsch



Voraussetzungen

- **Alle Schulabschlüsse:** Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker oder Facharbeiter in einem Metall- oder Elektroberuf und 12 Monate Fahrtzeit im Maschinendienst
- **Realschulabschluss:** Berufsfachschule „Schiffsbetriebstechnischer Assistent“ und 12 Monate Fahrtzeit im Maschinendienst

- **Abitur oder FH-Reife:** Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker oder 18 Monate praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Technischer Offiziersassistent oder 26 Wochen technisches Vorpraktikum, 2 x 6 Monate Praxissemester im achtsemestrigen Studiengang

Stand 02/2012

nicht gedeckt werden. Die Gründe: In den letzten zehn bis 15 Jahren hielt die Ausbildung von Fachpersonal nicht mit dem Wachstum der Branche Schritt. Außerdem wechseln viele technische Offiziere nach einigen Jahren auf See zu Unternehmen an Land – beispielsweise zu Stadtwerken, Hotels oder Krankenhäusern, wo ihr Know-how ebenfalls stark gefragt ist.

Die Bundesregierung und der Verband Deutscher Reeder (VDR) haben sich auch deshalb auf die Fortsetzung des „Maritimen Bündnisses“ geeinigt. Allein die deutschen Reedereien werden dafür 30 Millionen Euro aufbringen. Der Bund leistet seinen Beitrag in zwei Tranchen: „Mit der Bereitstellung von zunächst 28,7 Millionen der insgesamt 57,8 Millionen Euro im Rahmen des Bündnisses im Jahre 2012 unterstützt der Bund über Lohnkostenzuschüsse und Ausbildungshilfen den Standort Deutschland in der maritimen Wirtschaft“, sagt Eckhardt Rehberg, der

Beauftragte der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die Maritime Wirtschaft. Bei den Nautikern ist der Arbeitsmarkt zurzeit etwas angespannter. Hier ist die Bewerberzahl größer als das Angebot. Im Wettstreit um die begehrten Plätze haben aktuell Absolventen mit einer Schiffsmechaniker-Ausbildung bessere Karten.

Lebenslanges Lernen

Die Rahmenbedingungen in der Seeschiffahrt ändern sich ständig. Wer bereits im Job steht, sollte die Fortbildungsangebote nutzen, um mit den Entwicklungen Schritt zu halten. „Im Moment stehen neben der Schiffssicherheit vor allem die Themen Energieeffizienz und Umweltschutz ganz oben auf der Agenda“, sagt Rachow.

Angebote dafür gibt es reichlich. Etwa das Weiterbildungsprogramm Seefahrt (FH) der Hochschule Wismar. Es umfasst insgesamt 22 Kurse aus sechs Bereichen der maritimen Wirtschaft und richtet sich

sowohl an Kapitäne und Leiter von Maschinenanlagen als auch an nautische und technische Offiziere, See- und Hafenlotsen sowie Schlepperkapitäne. Alle Kurse entsprechen den internationalen Vorschriften, z. B. denen der STCW, und schließen mit einem entsprechenden Hochschulzertifikat ab.

Besonders realistisch werden die Kurse durch den Einsatz des europaweit einzigartigen Simulationszentrums MSCW (Maritime Simulation Center) in Rostock-Warnemünde. „Der Einsatz von Simulatoren in der modernen praxisorientierten Ausbildung von Kapitänen, nautischen und technischen Schiffsoffizieren hat sich bewährt. Dieses Gerät ist ein technologischer Quantensprung“, sagt Rachow.

Einen der modernsten Schiffsführungssimulatoren in Deutschland beherbergt auch die NSBacademy, das Aus- und Weiterbildungszentrum der Reederei NSB (Niederelbe Schiffsfahrts- →

FERIENFAHRER



Ferien auf See

In Kooperation mit dem VDR bieten viele Reedere in den Sommerferien die Chance an, ein Praktikum an Bord eines Schiffes zu absolvieren. So können Schüler herausfinden, ob sie für einen Job auf hoher See geeignet sind. Die Teilnehmer müssen mindestens 16 sein, auf eine allgemeinbildende Schule gehen, die Seediensttauglichkeit für den Decks- und/oder den Maschinendienst nachweisen (wird ausgestellt von einem Arzt der BG Verkehr) und über einen gültigen Reisepass verfügen. Fast 70 Prozent aller Ferienfahrer entscheiden sich danach für eine Ausbildung in der Seeschifffahrt.

Infos: Manuela Waßmann
wassmann@reederverband.de

STUDENTINNEN:
 Zwei Studentinnen der Studienrichtung Nautik/Seeverkehr bei Übungen mit einem Sextanten.

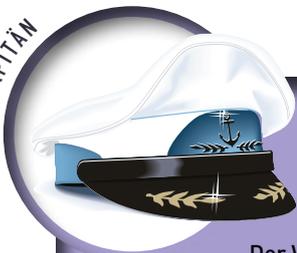


Foto: Sören Bolz

→ gesellschaft mbH Buxtehude). Damit können zukünftige Kapitäne wertvolle Trockenübungen machen. Das Angebot der NSB academy umfasst aber auch andere, schwerpunktbezogene Trainings sowie Praxisseminare. Auf das lebenslange Lernen an Bord und an Land haben sich die Schüler der Fachschule Flensburg

bereits eingestellt. „Es gibt für Seefahrer keine Routine. Jeder Tag ist anders, ständig gibt es neue Herausforderungen. Und nach Feierabend gibt es einen exklusiven Blick in einen Sternhimmel. Ich kann mir kein schöneres Berufsleben vorstellen“, sagt der angehende technische Wachoffizier Daniel Peukert.

KAPITÄN



Der Kapitän: Er ist hier der Boss

Der Kapitän trägt die letzte Verantwortung an Bord. Von seinem Geschick ist der Erfolg der gesamten Mission abhängig.

Der Weg bis auf die Kommandobrücke ist weit. Nautiker mit dem Befähigungszeugnis „Nautischer Wachoffizier“ müssen anschließend mindestens zwölf Monate lang fahren, bevor sie das Patent „Erster Nautischer Offizier“ erhalten können. Anschließend fahren sie entweder zwölf Monate als Erster Nautischer Offizier oder weitere 24 Monate als Nautischer Wachoffizier. Auf Basis dieser praktischen Führungserfahrung an Bord können die Nautiker das Kapitänspatent erhalten – und irgendwann auch die Führungsposition an Bord.

MANAGEMENT:
 Kapitäne benötigen Verantwortungsbewusstsein, diplomatisches Geschick und Integrationsfähigkeit.



Foto: Sabine Vielmo



Voraussetzungen

- **Alle Schulabschlüsse:** Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker
- **Realschulabschluss:** Berufsfachschule „Schiffsbetriebstechnischer Assistent“ und 12 Monate Fahrtzeit an Deck
- **Abitur oder FH-Reife:** Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker oder 12 Monate prakt. Ausbildung und Seefahrtzeit als Nautischer Offiziersassistent oder 2 x 6 Monate Praxissemester im achtsemestrigen Fachhochschulstudiengang

ADRESSEN VON SCHULEN UND AUSBILDUNGSSTÄTTEN



SEEMÄNNISCHE BERUFSSCHULEN

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule
Wiekstraße 3a, 23570 Lübeck-Travemünde
Tel.: 04502 / 51 52-0, Fax: 04502 / 51 52-24
E-Mail: info@seemannsschule-privall.de
www.seemannsschule-privall.de

Aus- und Fortbildungszentrum Schifffahrt und Hafen GmbH AFZ
Alter Hafen Süd 334, 18069 Rostock
Tel.: 0381 / 80 17-0, Fax: 0381 / 80 17-130
E-Mail: afz@afz-rostock.de
www.afz-rostock.de

Berufsbildende Schulen für den Landkreis Wesermarsch
Maritimes Kompetenzzentrum GmbH
An der Weinkaje 1, 26931 Elsfleth
Tel.: 04404 / 98 95 4 0, Fax: 04404 / 98 95 4 22
E-Mail: info@schiffsmechaniker.de
www.bbz-brake.de

Eckener-Schule Flensburg
Friesische Lücke 15, 24937 Flensburg
Tel.: 0461 / 85 25 31 oder 85 25 19, Fax: 0461 / 852-143
E-Mail: verwaltung@gbs-flensburg.de
www.eckener-schule.de

Fachschulen und Fachhochschulen für Nautik Hochschule Bremen
Fachbereich Nautik und Internationale Wirtschaft
Werderstraße 73, 28199 Bremen
Tel.: 0421 / 5905-4601 Fax: 0421 / 5905-4599
E-Mail: sboelmann@verw.hs-bremen.de
www.nautik.hs-bremen.de

Fachschule Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven
Am Seedeich 36, 27472 Cuxhaven
Tel.: 04721 / 55 47 74, Fax: 04721 / 55 47 76
E-Mail: office@seefahrtsschule.de
www.seefahrtsschule.de

Jade Hochschule FH Oldenburg/ Wilhelmshaven / Elsfleth
Fachbereich Seefahrt Elsfleth
Weserstraße 4, 26931 Elsfleth
Tel.: 04404 / 9288-0, Fax: 04404 / 9288-4141
E-Mail: fbs-office@fh-oldenburg.de
www.fh-ooow.de/fbs/

Fachhochschule Flensburg Fachbereich Seefahrt
Kanzleistraße 91 – 93, 24943 Flensburg
Tel.: 0461 / 805 – 1215, Fax: 0461 / 805 – 1300
E-Mail: studium.seefahrt@fh-flensburg.de
www.fh-flensburg.de

Fachschule für Seefahrt Flensburg
Kanzleistraße 91-93, 24943 Flensburg
Tel.: 0461 / 805-1900, Fax: 0461 / 805-1909
E-Mail: e.kroeger@fs-seefahrt.fh-flensburg.de
www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de

FH Emden / Leer
Institut für Seefahrt Leer
Bergmannstr. 36, 26789 Leer
Tel.: 0491 / 92817-5012 oder -5010,
Fax: -5011
E-Mail: hildegard.hitze@fh-ooow.de
www.seefahrtsschule-leer.de

Fachschule Seeverkehr / Nautik Leer
Bergmannstr. 36, 26789 Leer
Tel.: 0491 / 92817-5012 oder -5010, Fax: -5011
E-Mail: hildegard.hitze@fh-ooow.de
www.seefahrtsschule-leer.de

Hochschule Wismar / Fachbereich Seefahrt
Richard-Wagner-Straße 31, 18119 Warnemünde
Tel.: 0381 / 4985-803, Fax: 0381 / 4985-802
E-Mail: studorg@sf.hs-wismar.de
www.sf.hs-wismar.de

Fachschule Seefahrt Wismar
Richard-Wagner-Straße 31, 18119 Warnemünde
Tel.: 0381 / 4985-833, Fax: 0381 / 4985-802
E-Mail: a.pfeifer@sf.hs-wismar.de
www.sf.hs-wismar.de

FACHSCHULEN UND FACHHOCHSCHULEN FÜR SCHIFFSBETRIEBSTECHNIK

Hochschule Bremerhaven Studiengang Schiffsbetriebstechnik
An der Karlstadt 8, 27568 Bremerhaven
Tel.: 0471 / 4823-0, Fax: 0471 / 4823-555
E-Mail: info@hs-bremerhaven.de
www.hs-bremerhaven.de

Fachschule Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven
Am Seedeich 36, 27472 Cuxhaven
Tel.: 04721 / 55477-4, Fax: 04721 / 55477-6
E-Mail: office@seefahrtsschule.de
www.seefahrtsschule.de

Fachhochschule Flensburg Fachbereich Seefahrt
Kanzleistraße 91 – 93, 24943 Flensburg
Tel.: 0461 / 805-1215, Fax: 0461 / 805-1300
E-Mail: studium-seefahrt@fh-flensburg.de
www.fh-flensburg.de

Fachschule für Seefahrt Flensburg
Kanzleistraße 91-93, 24943 Flensburg
Tel.: 0461 / 805-1900, Fax: 0461 / 805-1909
E-Mail: e.kroeger@fs-seefahrt.fh-flensburg.de
www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de

Hochschule Wismar Fachbereich Seefahrt
Richard-Wagner-Straße 31, 18119 Warnemünde
Tel.: 0381 / 4985-803, Fax: 0381 / 4985-802
E-Mail: studorg@sf.hs-wismar.de
www.sf.hs-wismar.de

Fachschule Seefahrt Wismar
Richard-Wagner-Straße 31, 18119 Warnemünde
Tel.: 0381 / 4985-833 Fax: 0381 / 4985-802
E-Mail: a.pfeifer@sf.hs-wismar.de
www.sf.hs-wismar.de

ADRESSBUCH

www.trainingpilot.net – Informationen zur Berufsbildung und Fortbildung
www.careers-at-sea.org – Internationale Informationen über Karrieren
www.marisec.org – Internetseite der Internationalen Schifffahrtsorganisation
www.shippingfacts.com – Informationen und Links
www.grosse-seefahrt.de – Forum und Informationssammelstelle
www.meer-jobs.de – Informationen über Berufe im maritimen Umfeld
www.kreuzfahrtjobs.de – Informationen über die Passagierschifffahrt
www.frauen-zur-see.de – Netzwerk für seefahrende Frauen in Deutschland
www.wista.net – Internationales Netzwerk von Frauen in maritimen Industrien

DIESE ADRESSEN MUSS MAN KENNEN:

Zentrale Heuerstelle Hamburg
Kurt-Schumacher-Allee 16, 20097 Hamburg
Tel.: 040 / 2485-1319
E-Mail: hamburg.heuerstelle@arbeitsagentur.de
www.arbeitsagentur.de

Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.
Breitenweg 57, 28195 Bremen
Tel.: 0421 / 173 67-0
E-Mail: info@berufsbildung-see.de
www.berufsbildung-see.de

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Befähigungszeugnisse
Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg
Tel.: 040 / 3190-7120
E-Mail: artur.roth@bsh.de
www.bsh.de

Seezärtlicher Dienst
(Adressen der Vertrauensärzte der Seeberufsgenossenschaft)
Millerntorplatz 1, 20359 Hamburg
Tel.: 040 / 30 388-5831
www.see-bg.de/seeberufsgenossenschaft/adressen

Seefahrer haben geradezu eine Jobgarantie. Denn solange es den Welthandel gibt, wird es auch Seefahrt geben.“ Runa Jörgens

Verband Deutscher Reeder

Esplanade 6, 20354 Hamburg
Tel.: 040 / 350 97-0
E-Mail: berufe.see@reederverband.de
www.reederverband.de



ANZEIGE

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

JadeWeserPort mit Verspätung

Der Start von Deutschlands erstem Tiefwasserhafen dürfte sich verzögern. Um die Maßnahmen zur Beseitigung der Baumängel gibt es Konflikte.

In der Kaimauer klaffen mehr als 150 Risse, weil sich Verbindungsstücke zwischen den einzelnen Stahlbohlen gelöst hatten. Wegen der aufwendigen Reparaturen bezweifelt EUROGATE, dass der Hafen wie geplant am 5. August starten kann.

Das Baukonsortium um die Papenburger Johann Bunte-Gruppe will eine Betonwand vor den am stärksten von Löchern betroffenen Teil setzen. Einzelne Risse sollen mit Stahlplatten abgedichtet werden. Der Geschäftsführer der Realisierungsgesellschaft, Axel Kluth, schätzt die Reparaturkosten auf 40 bis 50 Millionen Euro. Zwei Gutachten stellen jedoch infrage, ob diese Lösung dauerhaft tragfähig ist. Sie schlagen eine zweite Stahlwand vor der beschädigten Kaimauer vor. Die Bauarbeiten würden aber mehrere Monate dauern. www.jadeweserport.de



PERSPEKTIVE: Der neue Hafen wird auch für große Containerschiffe genug Platz bieten.

Foto: JadeWeserPort

Tunnelbau startet später

Der Baubeginn für den geplanten Fehmarnbelt-Tunnel verzögert sich um ein Jahr. Statt Mitte 2014 starten die Arbeiten erst im Sommer 2015.

Nach dem neuen Zeitplan der staatlichen dänischen Planungsgesellschaft Femern A/S soll die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Milliardenbauwerk auf dänischer Seite im Mai 2013 beginnen, mit der Verabschiedung des erforderlichen Baugesetzes im dänischen Parlament wird Ende 2014 gerechnet. Der auf deutscher Seite notwendige Planfeststellungsbeschluss soll voraussichtlich um die Jahreswende 2014/2015 vorliegen. Die Eröffnung des Straßen- und Eisenbahntunnels wird für Ende 2021 erwartet. www.femern.de



VISION: Tunnelverbindung zwischen Deutschland und Dänemark.

Foto: Femern A/S

Spatenstich für Schleuse in Brunsbüttel

Foto: WSV



BYPASS: Die fünfte Schleusenkammer soll Entlastung für den Nord-Ostsee-Kanal bringen.

Bundesverkehrsminister Ramsauer und Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister de Jager haben den ersten Spatenstich für den Neubau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel gesetzt.

Die bestehenden vier Schleusenkammern an der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal sind fast 100 Jahre alt und müssen dringend saniert werden. Zuvor soll die neue Schleusenkammer als eine Art „Bypasslösung“ gebaut werden, wie

eine Sprecherin der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erklärte.

Ramsauer betonte, dass er voll und ganz hinter dieser wichtigen Infrastrukturmaßnahme des Nordens stehe. Nach dem Neubau der Kammer müsse auch die Sanierung der alten Brunsbütteler Schleusen erfolgen. Im Sommer soll die Ausschreibung für den Bau erfolgen, die Bauzeit für das 300 Millionen Euro teure Projekt wird mit fünf Jahren angesetzt.

www.wsd-nord.wsv.de

Rotterdam mit Zuwachs

Der Umschlag im Rotterdamer Hafen lag im ersten Quartal 2012 mit 110 Mio. Tonnen um 3 % höher als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres.

Der Umschlag von Agrarmassengut (-15 %), Eisenerz und Schrott (-14 %), von sonstigem trockenen Massengut (-19 %) und sonstigem Stückgut (-19 %) wies deutliche Rückgänge auf. Eine positive Entwicklung gab es bei Kohle (+15 %), Roherdöl (+6 %), Mineralölprodukten (+13 %), sonstigem flüssigen Massengut (+8 %) und Containern (+1 %). www.portofrotterdam.com



MARKTFÜHRER: Rotterdam ist Europas wichtigster Hafen.

Foto: Dreamstime/Kbimedia

HHLA und Eurogate legen deutlich zu

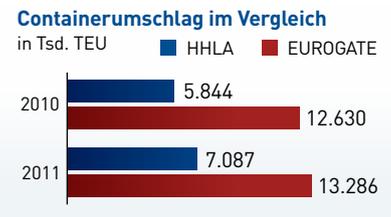
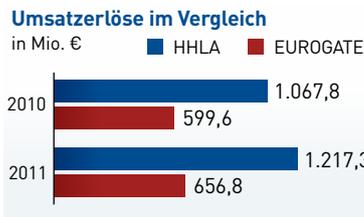
Die Hamburger HHLA AG und der Bremer Eurogate-Konzern blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2011 zurück.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist 2011 in ihren Kernmärkten überdurchschnittlich stark gewachsen und hat Umsatz und Ergebnis deutlich gesteigert. Der Containerumschlag nahm um 21,3 % auf 7,1 Mio. TEU zu, der Containertransport um 11,3 % auf 1,9 Mio. TEU. Der Umsatz wuchs um 14,0 % auf 1.217,3 Mio. Euro, das Betriebsergebnis (EBIT) um 7,3 % auf 207,0 Mio. Euro.

Der Bremer EUROGATE-Konzern hat im Geschäftsjahr 2011 das beste

Jahresergebnis seit 2009 erzielt. Der Konzernjahresüberschuss konnte gegenüber dem Vorjahr um 26,6 % auf 78 Mio. Euro gesteigert werden. Positiv ausgewirkt haben sich die anziehende Umschlagentwicklung sowie die kontinuierlich weitergeführten Kostensenkungsmaßnahmen. Der Konzernumsatz stieg um 9,6 % auf 657 Mio. Euro. Die Containerterminals im Netzwerk der EUROGATE-Gruppe verzeichneten 2011 einen Zuwachs beim Umschlag um 5,2 % auf 13,3 Millionen TEU – davon entfielen 7,9 Mio. auf die deutschen Terminalanlagen.

www.hhla.de
www.eurogate.de



ANZEIGE





Schnell nach Schweden

Es begann 1962 mit der ersten
„Nils Holgersson“: 50 Jahre TT-Line –
das bedeutet ein halbes Jahrhundert
Maßarbeit im Brückenschlag zwischen
Deutschland und Schweden.

Text: Hanja Maria Richter Fotos: Oliver Tjaden

TEMPO: Präzision
verkürzt die Be- und
Entladezeiten der Fähren.



AUFENTHALT: Die knapp 180 Meter lange moderne RoRo-Fähre „Nils Dacke“ im Hafen von Travemünde.

Zwischen Travemünde und dem schwedischen Trelleborg fließt der Verkehr. Fast 1.000 Lkws fahren die Strecke täglich. Sie sind mit ihrer Fracht unterwegs auf ihrem Weg nach Süden (Frankreich, Spanien, Benelux) oder wollen weiter Richtung Norden (Schweden, Finnland).

Die 228 Kilometer zwischen dem Kontinent und Schweden sind nur ein kleiner Teil ihrer weiten Reise. Aber sie wählen hier eine besondere Straße, denn sie führt auf direktem Weg übers Meer. Vor 50 Jahren, am 28. März 1962, baute die Reederei TT-Line mit ihrer RoRo-Fähre „Nils Holgersson“ die erste „Meeresstraße“ von Travemünde über die Ostsee nach Trelleborg. Zuerst nutzten vorwiegend Urlauber

und Pkws diese Strecke und nur wenige Tausend Lkws im Jahr. Heute sind neben 650.000 Fahrgästen und über 100.000 Pkws jährlich mehr als 340.000 Frachteinheiten auf den „Meeresstraßen“ der TT-Line unterwegs.

Knappes Zeitfenster

Das ganze Jahr, jeden Tag aufs Neue, schlagen die sechs Fähren der Reederei die Brücke von Travemünde und Rostock nach Trelleborg und zurück. Zuverlässig und immer zur gleichen Zeit. Die Straßentransporteur und Frachtkunden schätzen diesen Teil des Weges unter anderem wegen der angenehm verbrachten Ruhezeiten. So übernehmen jeden Abend ab 22 Uhr die

Nautiker der „Nils Holgersson“ das Steuer, und die Lkw-Fahrer machen die Strecke im Schlaf.

Bis zu 140 Lkws und Trailer sowie ebenso viele Wohnwagen und Pkws rollen aufs Schiff. „Unsere Liegezeit in den Häfen ist nur kurz. Es gehört zu unseren täglichen Herausforderungen, die Ladung so schnell es geht zu löschen, um dann wieder sicher und schnell möglichst viel Ladung im Schiff verstauen zu können“, sagt Bernd Ramisch, der als Erster Offizier zusammen mit seinem Team das Beladen der drei Ladedecks der TT-Fähre dirigiert.

Die Schiffe haben zum Teil nur ein Zeitfenster von anderthalb Stunden, um 300 Frachteinheiten zu löschen und →



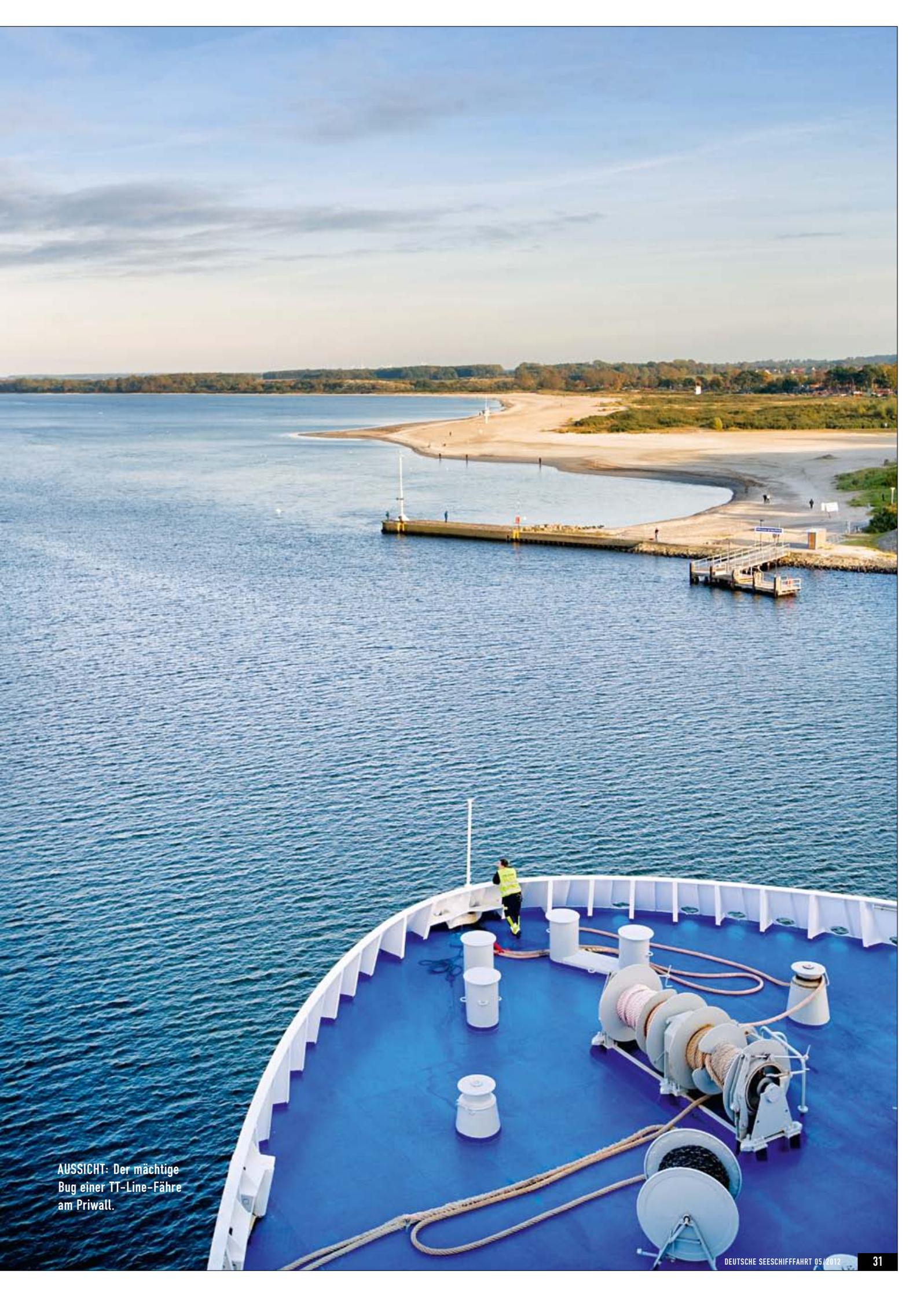
AUSLAUFEN: Kapitän und Erster Offizier navigieren aus der Hafenausfahrt von Trelleborg.



AUFLIEGER: Die Trailer werden von hafeneigenen Fahrzeugen an Bord gebracht.



AUFSICHT: Der Erste Offizier kontrolliert die Zufahrt über die Heckklappe der Fähre.



AUSSICHT: Der mächtige Bug einer TT-Line-Fähre am Priwall.



→ zu laden – umgerechnet sind das fünf Kilometer Lkws. Für die Frachtkunden sei ein nahtloser Warenfluss ein entscheidender Faktor, so Björn Saschenbrecker, Frachtchef der TT-Line: „Wir sind nur ein kleiner Teil einer langen Transportkette. Unseren Kunden ist es vor allem wichtig, dass ihre Fracht möglichst schnell ihr Ziel erreicht. Daher ist es unsere Hauptaufgabe, dass der Transport reibungslos klappt und der Wechsel von Straße zu Schiff und vom Schiff zur Straße rundläuft.“

Seit 50 Jahren sind die TT-Line-Leute Experten im RoRo-Direktverkehr zwi-

schen Deutschland und Schweden. Sie kennen die Gegebenheiten genau, haben Maß genommen und nutzen die Erfahrung, um immer bessere und effektivere Transportlösungen für ihre Kunden zu finden. Für ihren umweltfreundlichen Schiffsbetrieb ist TT-Line bekannt und mehrfach ausgezeichnet worden.

Modernes Fracht-Management

Aber auch mit ihren innovativen IT-Systemen für die Fracht wie dem „Drive-Through Check-In“ oder dem „Online-Booking-System“ setzt die Reederei

Maßstäbe. Dank des „Drive-Through-Check-In“, der schnellen Abfertigung direkt aus der Fahrerkabine, hat die TT-Line die Abfertigung am Gate von Rostock und Travemünde auf weit weniger als eine Minute verkürzt. Das Online-Buchungssystem hilft den Kunden bei der Organisation ihrer Transporte. Statt über Telefon oder Fax einzelne Überfahrten zu buchen, können hier im passwortgeschützten Bereich mehrere Buchungen gleichzeitig gemacht werden. Zusätzlich hat der Kunde die Möglichkeit, seine Fracht anhand des „Tracking und Tracing“-Dienstes zu verfol-

Vor 50 Jahren: Mit der „Nils Holgersson“ startet die Erfolgsgeschichte von TT-Line

Ein kleiner, trauriger, mutiger Junge aus Schweden erobert im Sturm die Kinderherzen: Nils Holgersson. 1962 kam der Trickfilm in die Kinos. Im selben Jahr, genau vor einem halben Jahrhundert, begann noch eine zweite Erfolgsgeschichte, in deren Mittelpunkt Nils Holgersson steht: die der Fährgesellschaft TT-Line. Ihr erstes Schiff, die Roll-on-Roll-off-Fähre „Nils

Holgersson I“, eröffnete am 28. März 1962 die Ostsee-Linie von Travemünde nach Trelleborg.

Für damalige Verhältnisse hatte das Schiff beeindruckende Dimensionen. Über 110 Meter lang, war es für 850 Passagiere zugelassen. 165 Kabinen (mit zwei und vier Betten) waren im vorderen Teil des Rumpfes untergebracht; hinten war Platz für 120 Pkws plus 10 Lkws.

Erstmals konnten die Reisenden ihre Autos selbstständig an Bord fahren. Hinein ging es durch die 2 x 4 Meter großen Seitenpforten; innen sorgten zwei Fahrstühle für die Verteilung auf die verschiedenen Fahrzeugdecks. Zusätzlich gab es einen riesigen Drehteller als Rangierhilfe, denn zum Entladen mussten alle Autos gedreht werden und verließen dann die

Fähre, wie sie gekommen waren, durch die Seitenpforten.

Dafür waren an Land ebenfalls neue Anlagen nötig, etwa Rampen für die Fahrzeugverladung. Der alte Ostpreußen-Kai im Hafen von Travemünde wurde zu klein; deshalb baute man einige Kilometer flussaufwärts den später so berühmten Skandinavienkai, der ebenfalls 1962 in Betrieb genommen wurde.

„Hotelier und Frachtreederei“

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: TT-Line feiert 50. Geburtstag. Welche Rolle spielt der Frachttransport in Ihrer Unternehmensgeschichte?

CONZEN: Wir sind seit 50 Jahren auf den Direktverkehr zwischen Deutschland und Südschweden fokussiert. In diesem hochfrequenten RoRo-Verkehr liegt unsere Kernkompetenz. Dabei stand für unser Unternehmen die Fracht immer gleichberechtigt neben dem Passagierverkehr. Selbst in den Zeiten von Duty-free haben wir uns nicht nur als Hotelier für die Passagiere verstanden, sondern auch immer als Frachtreederei gesehen. Unser hoher Qualitätsanspruch galt von Anfang an auch dem Gütertransport, mit dem wir heute 75 % unseres Umsatzes erwirtschaften.

DS: Schon die erste „Nils Holgersson“ von 1962 hat neben fast 100.000 Passagieren im ersten Jahr 3.400 Lkws befördert. Wo steht der TT-Line-Frachtverkehr heute?

CONZEN: TT-Line verbindet mit seinen sechs Fähren die beiden größten deutschen Ostseehäfen Lübeck und Rostock mit Trelleborg, dem wichtigsten Fährhafen Schwedens. Dabei befördern wir täglich durchschnittlich knapp 1.000 Frachteinheiten und sind in diesem Marktsegment deutlicher Marktführer. Nach stetigem Wachstum führte die Krise 2008/2009 zu einem erheblichen Rückgang des Warenaustausches mit Skandinavien. Zwischenzeitlich hat sich der Markt deutlich erholt, und wir befördern wieder rund 340.000 Frachteinheiten im Jahr. 2013 hoffen wir, das Vorkrisenniveau zu erreichen. Auch mittelfristig wollen wir weiter wachsen und streben mit unserer Flotte ein jährliches Beförderungsvolumen von 400.000 Frachteinheiten an.

DS: 2015 wird die IMO-Verordnung gültig, die Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,1 % für Nord- und Ostsee vorschreibt. Was sagen Sie als betroffener Reeder dazu?

CONZEN: Für eine globale Industrie wie die Schifffahrt sind regional unterschiedliche Regulierungen grundsätzlich ungünstig. Die Schifffahrt benötigt einheitliche Vorschriften, insbesondere, was die Technik angeht. Zudem müssen die Vorgaben ein vernünftiges Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das ist hier nicht der Fall. Für uns Short Sea-Reeder, die gegen den Straßenverkehr konkurrieren, ist die Verwendung des 0,1 %-Treibstoffs angesichts der damit verbundenen immensen Verteuerung der ohnehin hohen Bunkerkosten keine tragbare Option. Wir beschäftigen uns daher intensiv mit dem möglichen Einbau von Abgasreinigungsanlagen (Scrubbern). Diese Technik ist für RoPax-Schiffe jedoch weder ausreichend getestet noch ausgereift. Für große RoPax-Schiffe mit Mehrmotorenanlagen ist bisher nicht einmal eine Testanlage in Betrieb. Daher benötigen wir für die existierende Short Sea-Tonnage ein Moratorium bis 2020. Parallel müssten ausreichend Pilotanlagen gefördert werden, um die Entwicklung zu beschleunigen.

NACHFOLGER: Die aktuelle „Nils Holgersson“ ist die sechste – und seit Juli 2001 im Einsatz.

gen: Ist der Schwerguttransporter schon im Hafen eingetroffen? Wann ist er an Bord bzw. wann von dem Schiff runter gefahren? Statt mit herkömmlichen Zetteln arbeiten Ramisch und sein Team an Deck bei der Be- und Entladung mit mobilen Ladecomputern. So wie auf allen anderen TT-Line-Schiffen können sie damit aktuell den Stand des Ladevorgangs abrufen und auf Änderungen schnell reagieren.

Das System ist über Funk mit der Frachtteilung verbunden und immer aktuell. Auch das Ladungsüberwachungssystem der Hafentreiber ist eingebunden. Mit einem integrierten Scanner können die Bordkarten gescannt werden. Ein weiterer Service sind die Verkehrsstatistiken, die TT-Line für jeden regelmäßig fahrenden Straßentransporteur und Verlager erstellt. Das Unternehmen setzt auf Transparenz. Die Fahrt übers Meer ist kein dunkler Fleck auf der Landkarte, sondern integrierter Bestandteil der laufenden Supply-Chain.

Als Nächstes will die Reederei ihre Dienste auch auf Smartphones abrufbar machen. So genügt den Frachtkunden demnächst nur ein Blick aufs Handy, um sich schon morgens um 8 Uhr zu informieren, dass der Schwerguttransporter pünktlich das Schiff in Trelleborg verlassen hat und seine Reise nach Nordschweden fortsetzt. ...



FÄHRREEDER:
Hanns Heinrich
Conzen, Geschäfts-
führer TT-Line.

ABSCHIED:
Die „Nils
Holgersson“
nahm am
28. März
1962 den
Linienbetrieb
auf.



Sturm über Hellas



Griechenland ächzt weiter unter seiner Schuldenlast. Die Regierung will durch den Verkauf von Staatsbesitz bis 2015 rund 50 Milliarden Euro erlösen – darunter sind auch Beteiligungen an Häfen. Außerdem stehen im maritimen Infrastruktur-Sektor Fusionen und Effizienzsteigerung auf der Agenda. Text: Dirk Ruppik

Griechenland ist noch nicht über den Berg. Die seit Jahren andauernde Krise verändert das Land dramatisch. Bis Ende 2012 wird die Wirtschaft insgesamt rund ein Fünftel ihrer Leistung eingebüßt haben. Das geht aus einer Prognose der griechischen Notenbank hervor. Demnach soll es allein 2012 um 4,5 Prozent nach unten gehen. 2011 war die Konjunktur bereits um fast sieben Prozent eingebrochen. Das hat auch massive Auswirkungen auf die maritime Wirtschaft.

Ende 2011 erreichte das Land eine Staatsverschuldung von 368 Milliarden Euro – dem stand ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) von nur gut 215 Milliarden Euro gegenüber. Der Schuldenschnitt und das im März von den Euro-Staaten

bewilligte zweite Griechenland-Paket in Höhe von 130 Milliarden Euro bringen zwar Entlastung – doch der dramatische Sparkurs verschärft die Rezession. Die Arbeitslosigkeit dürfte laut Bank of Greece in diesem Jahr 22 Prozent erreichen. Aufgrund sinkender Kaufkraft und schrumpfender Investitionen fallen seit 2009 laut Germany Trade & Invest (Gtai) die Importe massiv (2009 –18,6 %, 2010 –4,8 %, 2011 –5,7 %). Immerhin legten zuletzt die Exporte zu (2010 +13,2 %, 2011 + rund 10 %) zu – sie sollen nach Angaben der griechischen Regierung auch 2012 um 6,4 Prozent steigen.

Dadurch sinkt das griechische Außenhandelsdefizit. Die Hauptexportprodukte der Hellenischen Republik sind Früchte, Gemüse, Olivenöl, Textilien und Kleidung, Stahl, Aluminium, Zement sowie Petroleum und Petroleumprodukte. Die Hauptabnehmerländer sind Deutschland, Italien,

Großbritannien und die USA. Deutschland ist auch das wichtigste Lieferland der Griechen. Danach kommen Italien, Russland, China und die Niederlande. Importprodukte sind Maschinen und Fahrzeuge, chemische Produkte, Nahrungsmittel und Fertigerzeugnisse.

Investitionen und Fusionen

Seit 2006 wird in die Hafenmodernisierung investiert – bis 2015 sollen sechs Milliarden Euro geflossen sein. Für die Entwicklung der Seeverkehrsverbindungen Griechenlands hat die Europäische Investitionsbank (EIB) 2005 ein Rahmendarlehen von drei Milliarden Euro zur Modernisierung der Hafeninfrastrukturen gewährt. Die ersten Gelder betrafen Arbeiten an den Containerterminals der Häfen Piräus und Thessaloniki.

Generell gilt das Hafensystem Griechenlands als gut strukturiert und →

BUCHT: Kreuzfahrer- und Fähren-Treffen im Hafen von Piräus.

→ effizient. Doch nach Ansicht des Chefs der Hafenverwaltung des bedeutendsten griechischen Hafens Piräus, Hatzakos Stavros, gibt es insbesondere beim Hafenbetrieb Potenzial für Verbesserungen: „Die kleineren Häfen haben nicht die Fähigkeit oder das Know-how, um größere Projekte zu implementieren. Deswegen gibt es den Vorschlag, Häfen in der glei-

der Arbeitsüberwachung bei der Sanierung von kleineren Häfen“, sagt Stavros.

Privatisierung in vollem Gange

Nach Informationen von Portstrategy sollen außerdem Thessaloniki, Kavala, Volos, Alexandroupolis, Heraklion, Patrasso, Korfu und Igoumenitsa unter einer Hafenverwaltung zusammengefasst werden. Au-

Development Fund übertragen. Dessen Aufgabe ist es, diese Liegenschaften so schnell wie technisch möglich zu privatisieren – geplant ist das für die zweite Jahreshälfte. Das Verfahren soll offen und transparent ablaufen. Alternativ können Konzessionen für Teilbereiche vergeben werden. Die Hafenverwaltung von Piräus hat dieses Modell eingeführt, als sie im

KLASSIKER: Der 274 Meter lange griechische Tanker „Arcadia Hellas“ im Hafen von São Sebastião in Brasilien.



chen Region zu fusionieren. So können in Attika Piräus die drei kleineren Häfen Elefsis, Lavrio und Rafina zu einem gemeinsamen System verschmolzen werden, um Ressourcen besser zu nutzen. Der Großhafen Piräus mit langjähriger Erfahrung leistet Unterstützung bei der Erstellung von technischen Studien, Ausschreibungen und

ßerdem setzt Griechenland bei den Häfen verstärkt auf Privatisierung. Das hat in der Vergangenheit immer wieder zu Streiks der Hafenarbeiter geführt. Die Regierung hat bereits 23,1 und 23,3 Prozent der Anteile der Häfen Piräus und Thessaloniki sowie 100 Prozent von zehn weiteren bedeutenden Häfen an den Hellenic Republic Asset

Oktober 2009 den Lizenzvertrag über 35 Jahre für das Containerterminal (Pier II) mit der chinesischen Cosco Pacific Ltd. unterzeichnet hat. Cosco muss im Gegenzug Lizenzgebühren bezahlen, das Terminal ausbauen und nach Ablauf der Konzession wieder zurückgeben.

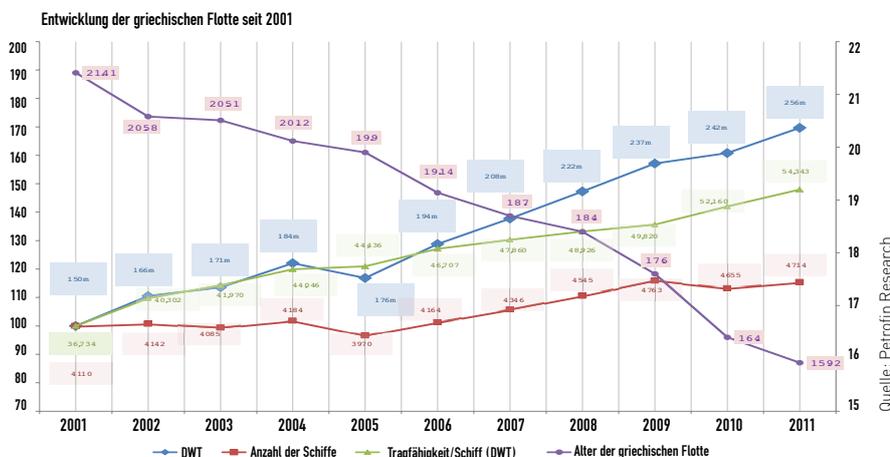
Die philippinische ICTSI hat im September 2011 Interesse an den Häfen Piräus und Thessaloniki angemeldet. Der Vorstandschef von ICTSI, Enrique Razon, sagte: „Das Unternehmen hat zirka 500 Millionen US-Dollar (circa 382 Millionen Euro) für Akquisitionen von griechischen Häfen mit Priorität auf Piräus und Thessaloniki bereitgestellt. Falls das Land zahlungsunfähig wird, dann schlittert es in eine Depression. Doch wenn es dort wieder rauskommt, dann auf einem sehr niedrigen Niveau. Danach wird es sehr gute Wachstumsraten aufweisen – fast nicht europäische Wachstumsraten.“

Containerschiffe und Touristen

Derweil investiert der Hafen Piräus laut Stavros in neue Infrastruktur und verbesserte Anlagen, um den Anforderungen moderner Mega-Containerschiffe und großer Kreuzfahrtschiffe gerecht zu wer-

Griechische Reeder: Deutlicher Lichtblick

Wo bleiben die Anzeichen für einen Aufschwung? Hier: Griechenlands Reeder bauen ihre Flotte aus, das Durchschnittsalter der Schiffe sinkt.





AUTOTRANSPORT: Die schwedische „Wallenius Wilhelmsen“ im Car-Terminal von Piräus.

den. „Zu den Projekten, die schon fertiggestellt worden sind oder in absehbarer Zeit vollendet werden, zählen die Entwicklung des Containerterminals (Super-Post-Panamax-Terminal an Pier I) und die Erweiterung von Kreuzfahrt- und Kfz-Terminal.“ Pier II soll 2012 fertig werden und dann eine Kapazität von einer Million TEU haben. Betreiber ist die Cosco-Tochter Piräus Container Terminal (PCT). PCT plant außerdem bis 2015 den Bau eines weiteren



AUSBAU: Wachstum durch neue Terminals.

Terminals (Pier III) mit einer Kapazität von ebenfalls einer Million TEU. Weiterhin stehen in Piräus laut Stavros der Bau eines Monorail-Systems um den Hafen, ein Casino und ein Vergnügungspark auf der Agenda. Die Regierung will laut Entwicklungsminister Michalis Chrysochoidis u.a. durch den Ausbau des Kreuzfahrtterminals die Zahl der Touristen bis 2016 auf fünf Millionen verdoppeln und dem Land auch dadurch aus der Rezession helfen.

Der zweitgrößte Hafen des Landes, Thessaloniki, erhielt im November 2011 drei Angebote von den griechischen Bauunternehmen Aktor SA und Mochlos SA sowie dem griechischen Immobilienentwickler Lamda Development SA (Lamda),

um den neuen Yachthafen im Wert von neun Millionen Euro zu bauen und für 35 Jahre zu betreiben. Auch dadurch soll der Tourismussektor des Landes gefördert werden. Der Yachthafen mit 190 Liegeplätzen wird innerhalb der nächsten drei Jahre fertiggestellt werden.

2012 will die Regierung ihren Anteil am Hafen Thessaloniki (derzeit 50,97 Prozent) verkaufen, Teil des Plans, bis 2015 durch den Verkauf von staatlichen Liegenschaften und Immobilienentwicklung 50 Milliarden Euro aufzubringen. Thessaloniki verfügt schon heute über eines der bedeutendsten Kreuzfahrtterminals im Ägäischen Meer. 2011 erreichten laut George K. Vangelas von der Hafenverwaltung rund 12.000 Kreuzfahrtpassagiere den nordgriechischen Hafen. Die nordgriechische Stadt soll 2013 zum ersten Mal auch Ausgangspunkt von Kreuzfahrten sein. Der wichtigste Nutzer war 2011 mit vier Hafenanläufen AIDA Cruises.

Die Erweiterung des Containerterminals durch Mochlos S.A. umfasst den westlichen Teil des sechsten Piers. Er wird um 500 m in der Länge und 350 m in der Breite vergrößert. Mit einer Wassertiefe von 16 m können dann auch große Containerschiffe abgefertigt werden. Die Kapazität wird von 450.000 TEU auf 1,25 Millionen TEU fast verdreifacht. Das Projekt im Wert von 75 Millionen Euro wird zur Hälfte von der Europäischen Investitionsbank finanziert.

Ungewisse Zukunft

Auch über den Ausbau des östlichen Teils des sechsten Piers in ein Frachtterminal (Trockenschüttgut) denken die Verantwortlichen nach. Die Kosten werden auf 30 Millionen Euro geschätzt. Die Realisierung würde es erlauben, dass künftig 85.000 Tonnen-Frachter (bisher 60.000 Tonnen) am Pier anlegen. Das Frachtterminal dient als bedeutendes Transshipment Center für die Ägäis und das Schwarze Meer und wird auch von Serbien, Mazedonien, Albanien und Montenegro genutzt. Thessaloniki hat als einziger griechischer Hafen einen direkten Zugang zum nationalen Eisenbahnsystem. Laut Hafenverwaltung stieg der Gewinn in den ersten neun Monaten 2011 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um gut 40 Prozent.



GAST: Die „Minerva II“ im Kreuzfahrtterminal in Piräus.

Piräus' Hafenmanager Stavros wagt in diesen turbulenten Zeiten keine Prognosen. Er hält aber die Fusionierung von griechischen Häfen für eines der wichtigsten Projekte im Schifffahrtsbereich des Landes. Nur so lasse sich ein effektives Management erreichen. „In ökonomischen Krisenzeiten versuchen wir außerdem, durch günstige Hafengebühren wettbewerbsfähig zu bleiben. So hat der Hafen Piräus die Tarife im Kreuzfahrtbereich für



KUNDE: AIDA-Kreuzfahrtschiff im Hafen von Thessaloniki.

2013 bis 2016 auf dem jetzigen Niveau mit nur einem geringen Anpassungsfaktor eingefroren. Zudem wurden eine Tarifskaala für Großkunden und spezielle Rabatte eingeführt. Großkunden wird ein eigener Liegeplatz zugewiesen. Liegeplätze werden garantiert, wenn mindestens zwölf Monate zuvor die Buchung erfolgt. Piräus ist der größte Kreuzfahrthafen im Mittelmeerraum – und die Tarife sollen weiterhin 30 Prozent unter denen anderer Häfen liegen.“

Ob die beschriebenen Projekte Früchte tragen? Das wird letztlich auch davon abhängen, wie die Parlamentswahl in Athen im Mai ausgeht und ob es Griechenland in der Folge gelingt, der Schuldenfalle zu entkommen. ■

Die Bank gewinnt

Die Deutsche Shipping blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück – erwartet aber frühestens 2013 eine Erholung auf den Schifffahrtsmärkten. Bei der Finanzierung sehen die Experten der Schiffsfiananzierungs- sparte der Deutschen Bank einen Trend zur Diversifizierung. Von Hanns-Stefan Grosch

Der Bank geht es gut, dem Markt weniger: „Der Deutschen Shipping ist es wiederum gelungen, ein ansehnliches Ergebnis in einem anspruchsvollen Umfeld zu erzielen“, bilanzierte Ralf Bedranowsky, Mitglied der Geschäftsleitung der schiffsfinanzierenden Sparte der Deutschen Bank, das Jahr 2011.

Das habe auch damit zu tun, dass man „traditionell immer sehr vorsichtig“ agiere.

Die Deutsche Shipping konnte trotz eines anhaltend schwierigen Marktes ihre Kreditzusagen um ein Drittel auf 1,6 (Vorjahr 1,2) Mrd. Euro steigern. Dabei wurde das Geschäft insbesondere im Wachstumsmarkt Asien deutlich ausgeweitet. Der Anteil der Region an den gesamten Kreditzusagen hat sich mit 18,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr (7,6 Prozent) mehr als verdoppelt. Bei den Inanspruchnahmen

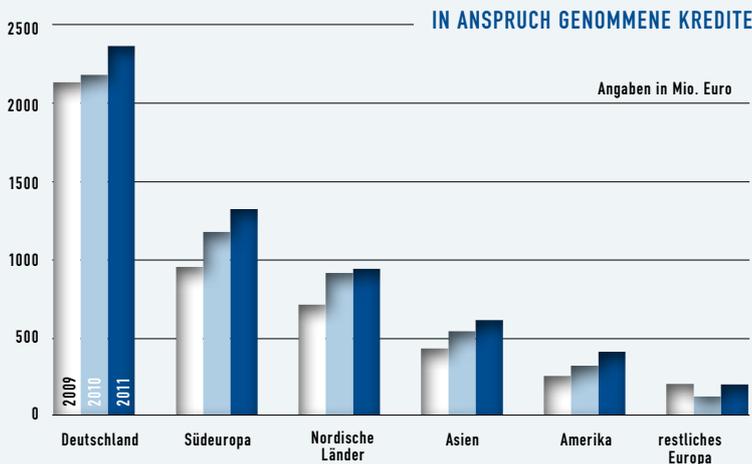
erhöhte sich das Gesamtvolumen als Bar- oder Avalkredit gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent, nachdem bereits 2010 ein Plus von 15 Prozent zu verzeichnen war. Damit stieg das Volumen um über 600 Mio. auf nunmehr 5,8 Mrd. Euro.

Risikomanagerin Annemarie Ehrhardt erläuterte die Qualität des Kreditportfolios: „Durch aktives Risikomanagement können Konzentrationsrisiken

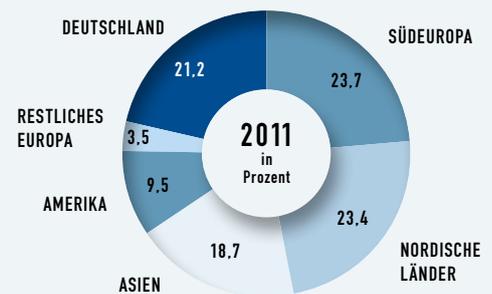
Kreditportfolio: zunehmend breiter aufgestellt

Die Kreditinanspruchnahmen bei der Deutsche Shipping stiegen gegenüber 2010 um 11 Prozent auf insgesamt 5,8 Milliarden Euro. Dabei dominiert der deutsche Markt deutlich (s. Grafik unten).

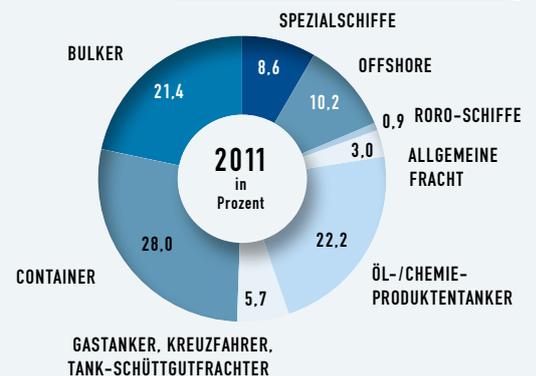
Beim Neugeschäft (Kreditzusagen 2011: 1,6 Mrd. Euro) zeigt sich bereits eine deutlich ausgewogenere regionale Verteilung (Grafik rechts oben). Die Grafik rechts unten zeigt das Kreditportfolio 2011 nach Schiffstypen: Containerschiffe, Tanker und Bulker weisen hier recht gleichwertige Volumina auf.



NEUGESCHÄFT NACH REGIONEN



KREDITPORTFOLIO NACH SCHIFFSTYPEN



Quelle: Deutsche Shipping

SCHIFFSFINANZIERUNG

WACHSTUMSMARKT:

Die steigende LNG-Transport-Nachfrage bietet laut Deutsche Shipping attraktive Perspektiven für Schiffseigentümer und Banken.

→ verfügbaren Tonnage – und überstieg damit deutlich das Nachfragewachstum von ca. 8 %. 2012 sei ein Angebotswachstum von unter 12 % möglich, bei leicht erhöhtem Nachfragewachstum von ca. 9 % – „insgesamt ein nach wie vor herausforderndes Marktumfeld für unsere Schifffahrtskunden“, so Bedranowsky. Er rechnet erst ab 2013 mit einer Entspannung.

- **TANKER:** Auch bei den Tankern war ein weiter steigendes Angebot an Schiffen für den Druck auf die Charraten verantwortlich, die 2011 mit durchschnittlich 21.000 US-Dollar pro Tag gerade mal die Hälfte des Vorjahreswerts erreichten. Auch 2012 werde das „Orderbuch zu einem Angebotsüberhang und tendenziell schwachen Charratenniveau“ führen. Erst ab 2013 sei mit steigenden Frachtraten zu rechnen.
- **CONTAINERSCHIFFFAHRT:** Das ungebremste Kapazitätswachstum und der von einigen Liniengesellschaften ausgelöste Verdrängungswettbewerb („Kaskadeneffekt“) hatte entsprechende Auswirkungen auf die Frachtraten. Auch 2012 dürfte das sich gegenüber 2011 abschwächende Nachfragewachstum mit dem starken Angebotswachstum im Segment Großcontainerschiffe nicht mithalten. „Der Charratenniveauentwicklung sehen wir deshalb zurückhaltend entgegen“, so Bedranowsky. Immerhin konstatiert der Experte, dass bei den Frachtraten mittlerweile „eine gewisse Vernunft eingetreten“ sei.

Wandel bei der Schiffsfinanzierung

Die nunmehr ins fünfte Jahr gehende Krise der weltweiten Schifffahrt hat auch



Foto: Dps.toto@gmail.com | Dreamstime.com

Auswirkungen auf die Finanzierung: „Ursächlich für die Marktverwerfungen bleiben im Wesentlichen die historisch großzügigen Finanzierungsbedingungen der Schiffsfinanzierungsbanken sowie die beachtlichen Neubaubestellungen der Reeder“, sagt Bedranowsky. Für die künftige Entwicklung bleibe es unbedeutend, wer wen zu dem expansiven Verhalten motiviert habe.

Unabhängig von der Lage in der Schifffahrt hätten Finanzmarkt- und Euroschuldenkrise Spuren in den Bilanzen der schiffsfinanzierenden Banken hinterlassen. „Infolge dieser Entwicklung haben bereits einige Institute faktisch ihren Rückzug aus diesem Geschäft angekündigt“ – darunter etablierte und über Jahre prominent vertretene Schiffsfinanzierer. Die Handlungsmöglichkeiten der Banken würden durch die Regularien von Basel III zusätzlich belastet. „Es ist damit zu rechnen, dass Schiffsfinanzierer die langfristigen Finanzierungsbedürfnisse ihrer Kunden zunehmend selektiv und auf dauerhaft erhöhtem Margenniveau bedienen werden“, so Bedranowsky.

Grundsätzlich wird nach Ansicht des Deutsche Shipping-Geschäftsführers die Diversifizierung der Finanzierungsquellen für die Schifffahrtskunden von entscheidender Bedeutung sein. Eine sukzessive strukturelle Anpassung der Finanzierungs-

modelle, verbunden mit der Bereitschaft zur notwendigen Transparenz, könnte nach Ansicht des Experten die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes nachhaltig stabilisieren. „Insbesondere die globalen Kapitalmärkte lassen erkennen, dass ausreichend Liquidität für investive Zwecke zur Verfügung steht.“ Allerdings achteten die global agierenden Investoren bei Projekten akribisch auf einen nachhaltigen Cashflow, zukunftsfähige Schiffstypen und hohe Bonität bei Schiffseigner (Reeder) und Charterer.

Schiffe mit Zukunft

Neben dem Trend zu einer stärkeren Nutzung der Kapitalmärkte sei zu beobachten, dass Banken mit breitem und tiefem Zugang zu Dollar-Refinanzierungsquellen vermehrt im globalen Schiffsfinanzierungsgeschäft auftreten. Ob neu in den Markt eingetretene Kreditinstitute etwa aus den USA oder dem asiatisch-pazifischen Raum die Schiffsfinanzierung nachhaltig als Kerngeschäftsfeld definieren werden, bleibe aber abzuwarten.

„Schifffahrt wird es immer geben“, so Bedranowsky – und zukunfrichtige Schiffstypen blieben attraktiv. Die Deutsche Bank verstehe sich weiter als verlässlicher Partner des maritimen Mittelstandes. „Wir haben Wachstumsmöglichkeiten und können sie nutzen.“

01 **NORD/LB** Ordentliche Zahlen

Die NORD/LB hat ihren **Gewinn 2011 deutlich gesteigert**. Nach Steuern wurde im Konzern ein Ergebnis von 536 (Vorjahr: 314) Mio. Euro erzielt. Der Vorsteuergewinn **verbesserte sich auf 730 (Vorjahr: 319) Mio. Euro**. „Wir haben im vergangenen Jahr ein sehr ordentliches Ergebnis erzielt. **In nahezu allen Geschäftsfeldern des Konzerns** konnten wir unsere Erträge spürbar steigern, unser Geschäftsmodell trägt“, sagte der Vorstandsvorsitzende der NORD/LB, Dr. Gunter Dunkel.

Es zeichne sich ab, dass das laufende Jahr deutlich schwieriger werde. In Abhängigkeit von der konjunkturellen Entwicklung sei **wieder mit höheren Risikokosten** zu rechnen. 2011 sank die Risikovorsorge im Kreditgeschäft um 437 auf 205 Mio. Euro – nicht wegen eines Rückgangs bei neu gebildeten Wertberichtigungen, sondern **weil der in den Vorjahren gebildete Risikopuffer teilweise wieder aufgelöst** werden konnte.

„Wir bleiben unserer traditionell konservativen Risikostrategie treu. Die wirtschaftliche Erholung bei unseren Kunden sowie **die hohe Qualität unseres Portfolios** führen gemäß den Mechanismen von IFRS aber zur Auflösung von Risikopuffern“, sagte Dunkel. „Wir bleiben weiterhin wachsam und vorsichtig, **insbesondere im Hinblick auf unser Schiffsportfolio**.“ Auf Basis der Schätzung einer Inanspruchnahme bei Ausfall („Exposure

at Default“) belief sich das **Schiffsfinanzierungsvolumen Ende 2011 auf rund 19,5 Mrd. Euro**. Davon entfielen gut ein Drittel auf Containerschiffe, besonders in der Größenklasse unter 3.000 TEU. Das **operative Ergebnis im Schiffssegment erreichte 325,3 Mio. Euro** (+3 Prozent), die Risikovorsorge betrug 170,7 Mio. Euro (–5,3 Prozent). www.nordlb.de

02 **König & Cie.** Schnäppchenkauf

Der **König & Cie. „Schiffahrts Investment I“** hat zwei Containerschiffe mit einer Kapazität von jeweils 1.129 TEU übernommen. Die beiden Feeder wurden **weit unter dem Marktpreis für je 4,005 Mio. Dollar gekauft**. Sie fahren für König & Cie. unter dem Namen „King Julius“ und „King Justus“ und haben ihre Charter für die Reederei MSC aufgenommen. Ein unabhängiger Gutachter hat den Wert der 1995 gebauten Schiffe **auf jeweils 5,2 Mio. Dollar taxiert**, allein der Schrottwert läge bei 3,3 bis 3,5 Mio. Dollar. www.emissionshaus.com

03 **Atlantic** Flottenfonds insolvent

Die Serie der **Schiffsfonds-Insolvenzen** reißt nicht ab. Im März erwischte es den **2008 mit 31,2 Mio. Euro Eigenkapital aufgelegten Atlantic Flottenfonds**. Betroffen sind vier baugleiche Tanker, die für die **Chemikalien Seetransport GmbH** von Reeder Peter Krämer

fahren: „Chemtrans Oste“, „Chemtrans Weser“, „Chemtrans Alster“ sowie „Chemtrans Ems“. Neben mangelnder Charterauslastung und fehlender Weiterbeschäftigung der Fondsschiffe führten nicht zuletzt **die hohen Verbindlichkeiten des Atlantic Flottenfonds sowie die Wechselkursschwankungen** der zum Teil in Japanischen Yen aufgenommenen Darlehen in die finanzielle Schieflage. Anders als die Gläubigerbanken – allen voran die Commerzbank – wollten **die ca. 800 Anleger das Sanierungskonzept nicht mittragen**. www.atlanik-fonds.de

04 **Zweitmarkt: leichter** Kursanstieg bei Schiffen

Dank des regen **Interesses privater Anleger an unterbewerteten Fonds** zeigt der Handel mit geschlossenen Fonds im März erstmals 2012 einen positiven Trend. Björn Meschkat, Vorstand der Deutschen Zweitmarkt AG: „Erfreulich ist, dass Investoren **die Chancen des Marktes erkennen und nutzen**. Sie konzentrieren sich zunehmend auf die wesentlichen Bewertungsdetails einzelner Fonds und investieren **gezielt in Fonds mit guten Zukunftsaussichten**.“ Die Teilnehmer im Zweitmarkt für geschlossene Schiffsfonds melden **124 öffentliche Handelsabschlüsse mit einem Gesamtvolumen von nominal rund 3,98 Mio. Euro**. Der durchschnittliche Kurs aller Transaktionen beträgt 40,6 Prozent (Februar 2012: 39,7 Prozent). www.deutsche-zweitmarkt.de

ANZEIGE

INDIZES



SHIPINX: Plus durch Schiffbau

Der Shiplnx entwickelte sich Ende April besser als der MSCI World Index und schloss bei 331,66 Punkten (+0,62 Prozent). Leicht ins Negative (-0,05 Prozent) rutschte der MSCI World und notierte somit fast auf dem Niveau der Vorwoche mit 300,86 Punkten.

Die Schiffbaubranche gehörte zu den Gewinnern. Die Unternehmen profitierten von starken Wachstumsprognosen für die Nachfrage nach Flüssiggastankern auf dem Weltmarkt, nachdem der Bau des weltgrößten LNG-Terminals genehmigt wurde. Samsung Heavy Industries (+11,62 Prozent) kündigte an, zusammen mit anderen Unternehmen Offshore-Windkraftanlagen in Schottland zu bauen. Daewoo Shipbuilding & Marine (+9,67 Prozent) lieferte einen Supertanker an Oman Shipping Co. aus, und Hyundai Heavy Industries (+4,42 Prozent) unterzeichnete einen Großauftrag zum Bau von zehn Schiffen.



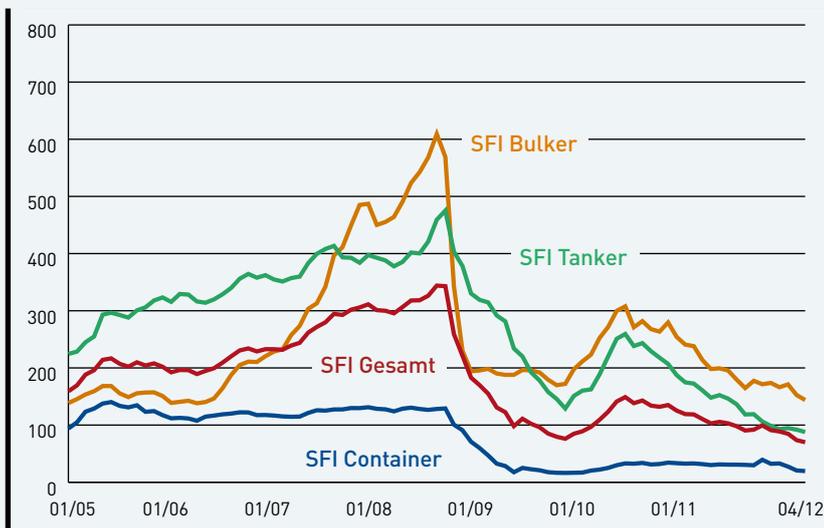
Unter den Verlierern finden sich hauptsächlich Werte aus der Transportschiffahrt. Neptune Orient Lines (-6,88 Prozent), Dryships (-4,62 Prozent), China Shipping Container (-4,30 Prozent), Kawasaki Kisen Kaisha (-2,80 Prozent) verzeichneten aufgrund der

schwachen Nachfrage nach Transportschiffen sowie der gestiegenen Lagerhaltungskosten starke Gewinneinbrüche oder sogar Nettoverluste im Geschäftsjahr 2011. Experten sehen aber mittelfristig wieder ein verbessertes Umfeld im Containergeschäft.

QUELLE: BERENBERG PRIVATE CAPITAL GMBH; STAND 24.04.2012

Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.SHIP: Rückgang der Neubaupreise für Containerschiffe drückt Index



Im März verzeichnete der SFI Gesamtindex gegenüber dem Vormonat einen weiteren Rückgang von 4,9 Prozent. Stabile Second-Hand-Preise und leicht gestiegene Charraten im Segment Container konnten den Rückgang der Neubaupreise nicht kompensieren.

Bei Tankern und Bulkern blieben die Neubaupreise nahezu unverändert. Die Charraten in der Bulk- und Tankschiffahrt konnten in den meisten Segmenten einen leichten Anstieg verzeichnen bzw. das Vormonatsniveau halten. Lediglich bei Capesize-Bulkern war erneut ein Rückgang zu beobachten. Der Rückgang der Indizes ist insgesamt auf die gesunkenen Second-Hand-Preise in allen Bulksegmenten und bei Panamax- und Aframax-Tankern zurückzuführen. Der USD/EUR-Wechselkurs blieb im Vergleich zum Vormonat nahezu unverändert und hatte keinen Einfluss auf die Indexentwicklungen.

QUELLE: TKL-FONDS; STAND 24.04.2012

www.boersenag.de/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	7,90	1,3	Burg. Brauh. Rav. (Sua)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond. (Fin)	4,00 ab	16,50 T	285,00
7,00 G	33,70	5,95	4,50	0,8	Burnbad Vz.10(g)	1020,00 B	24,80	8,60	4,60	1	Dibag Ind. (Da)	103,00 ab	3,98 B	18,80
755,00 T	7,00 B	34,90	29,50		BUS St. (Fin)	276,00 G	1020,00 ab	28,50	6,75		Didier-Werke (Fin)	104,00	103,00 G	4,50
6,00 G	755,00 T	7,00	6,01		BUS Vz. (Fin)	9,85 G	276,00 G	1035,00	18,50		Dieng Hld. (Fin)	19,80 G	118,00	104,50
805,00	6,00	770,00					9,50	350,00	997,50		Digital	44,25 T	19,80 G	150,50

NEW CONTEX: miserable Jahresbilanz, positive Wochentendenz

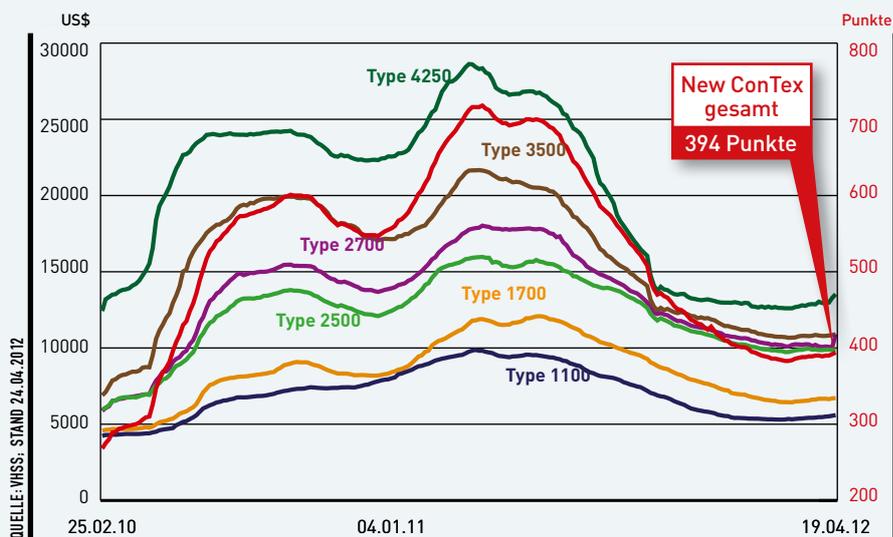
Die Zahlen der dritten Aprilwoche waren besonders interessant, weil sie erstmals einen Zwölf-Monats-Vergleich in den Kategorien von 2.500 bis 4.250 TEU ermöglichen.

Wie die Werte deutlich zeigen, verzeichnen alle Größen innerhalb dieses Segments auf Jahressicht massive Rückgänge. Sie reichen von minus 48,3 Prozent für 2.500-TEU-Schiffe bis zu minus 66,2 Prozent für Panamax-Tonnage von 4.250 TEU. Dies zeigt das enorme Ausmaß der Einnahmeeinbußen bei der Zeitcharter, denen sich die Schiffseigner innerhalb eines äußerst kurzen Zeitraums stellen mussten.

Für sich betrachtet verlief die dritte Aprilwoche aber recht erfreulich. Innerhalb von zwei Wochen konnte der NewContex um 4 Punkte auf 394 Punkte zulegen. Abgesehen von den Größenklassen 2.500 TEU und 2.700 TEU, die abermals eine leicht negative Entwicklung aufwiesen, ging es bei allen Kategorien nach oben. Die bei Weitem größten

Zuwächse verzeichnete dabei die Panamax-Tonnage – im Vergleich zum Vormonat ergab sich bei der Zwölf-Monats-Charter für

4.250-TEU-Schiffe sogar ein Plus von 8,7 Prozent, während sich die 3.500-TEU-Klasse um 3,7 Prozent verbesserte. www.vhss.de



ANZEIGE

Menschliche Komponente im Mittelpunkt

Von Michael Hollmann

Seit Jahren schon steht das „human element“ im Mittelpunkt der Schadensprävention und Schiffssicherheitsdiskussion. Denn der Großteil der Unfälle und Havarien ist das Resultat einer Kette, an deren Anfang ein Irrtum oder eine Nachlässigkeit der handelnden Personen stehen. Um die Risiken zu reduzieren, müsse man nicht nur bei der Qualifikation, sondern auch bei der Arbeitskultur an Bord ansetzen, so Experten.

In einer Studie anlässlich des 100. Jahrestags der „Titanic“-Katastrophe erinnern der Seekaskoversicherer Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) und das Seafarers' International Research Centre (SIRC) der Universität Cardiff die Industrie noch einmal an ihre wichtigste Herausforderung: den Risikofaktor Mensch. Danach lassen sich über 75 % aller Unfälle auf See auf menschliches Versagen in unterschiedlichen Varianten zurückführen: Übermüdung, unzureichendes Sicherheitsmanagement, Zeit- und Wettbewerbsdruck, knappe Besatzungsstärken oder Mängel in der Ausbildung. Vor allem in verkehrsreichen Gebieten wie der Ostsee seien die Besatzungen großen körperlichen Anstrengungen ausgesetzt, die Ruhezeiten zwischen den Einsätzen und Hafenanläufen seien kurz.

Die Trends im Schiffbau sprächen zudem dafür, dass der Mensch noch mehr zur Achillesferse werde. „Da die technologischen Verbesserungen das Risiko vermindern, wird das schwächste Glied in der Kette – der menschliche Faktor – immer wichtiger“, sagt Dr. Sven Gerhard, Leiter des Produktbereichs Seekasko und Schifffahrtshaftpflicht bei AGCS.



MAHNUNG: „Titanic“-Wrack in 3.800 Metern Tiefe.

„Darauf sollte sich die Schifffahrtsindustrie konzentrieren. Bewährte Standards im Risikomanagement und eine auf Eigenverantwortung setzende Sicherheitskultur sollten an Bord eines jeden Schiffs nicht nur Vorschrift, sondern gelebte Praxis sein“, fordert er.

Deutlicher Rückgang der Unfallzahlen

Die anhaltenden Risiken im seemännischen Bereich überschatten den insgesamt sehr positiven Trend in der Schiffssicherheit seit dem frühen 20. Jahrhundert. Technologische Innovationen wie Radar und GPS sowie strengere gesetzliche Bestimmungen für Bau und Betrieb von Seeschiffen haben in den vergangenen 100 Jahren zu einem deutlichen Rückgang der Unfälle geführt. 1912 sei im Durchschnitt jedes 100. Schiff untergegangen, 2009 nur noch eines von 670. Den AGCS-Experten zufolge ist der Seetransport eine der sichersten Beförderungsarten überhaupt und verursacht weit weniger tödliche Unfälle als der Straßenverkehr.

Bei der Bekämpfung menschlichen Versagens müsse die Industrie ganz neue Wege

einschlagen, fordern Vertreter der P&I-Seite (Schiffshaftpflicht). So appelliert der Swedish Club an seine Reedermitglieder, für eine offenere Atmosphäre und mehr Teamwork an Bord der Schiffe zu sorgen. Durch das Vieraugenprinzip und die Thematisierung von Fehlern könnten die Abläufe erheblich sicherer gemacht werden, sagt Martin Hernqvist, Geschäftsführer der Swedish Club Academy in Göteborg. Dazu müsse die strenge Hierarchie an Bord im zwischenmenschlichen Bereich gelockert werden, damit sich Mitarbeiter trauten, auch Vorgesetzte oder Lotsen auf Fehler aufmerksam zu machen. „Zu oft werden Dinge ignoriert, weil Besatzungsmitglieder denken, dass sie dafür nicht zuständig sind“, so Hernqvist. Auch ein Großteil der Unfälle von Schiffen unter Lotsenbegleitung lasse sich vermutlich dadurch erklären.

Das Problem werde durch unterschiedliche kulturelle Hintergründe noch verstärkt. So spielten auf den Philippinen, Heimat der meisten Seeleute, Respekt und Gehorsam gegenüber Älteren und Vorgesetzten in der Erziehung eine viel größere Rolle als in Europa. Schnelle Lösungen für das Problem gebe es nicht. Als Einstieg empfiehlt Hernqvist den Reedereien eine Umfrage unter den beschäftigten Seeleuten („Mariner Attitude Survey“) zu den Themen Arbeitspraxis, Schiffsführung und Betriebsklima an Bord. Einerseits könnten dadurch sofort Schwachstellen offengelegt werden, andererseits setze die Firma damit ein Signal, dass ihr die Meinung und das Mitdenken der Seeleute wichtig ist. Einen Musterfragebogen stellt der Club seinen Mitgliedern zur Verfügung.



SICHERHEIT: Vieraugenprinzip und Mut zum Eingreifen müssen trainiert werden.

Foto: Dps.foto@gmail.com | Dreamstime



5,50	9,80	21,00	6,10	0,35	Bücher.de (Fin)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk. (Fra)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	7,90	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	4,50	0,8	Burg. Brauh. Rav. (Sua)	1020,00	24,80	8,60	4,60	1	Diabag Ind. (Ma)	103,00	3,98	18,80
755,00	7,00	34,90	29,50		Burnbad Vz. (Gig)	276,00	1020,00	28,50	6,75		Didier-Werke (Fra)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	6,01		B.U.S. St. (Fis)	9,85	276,00	1035,00	997,50		Dieng Hld. (Fra)	19,80	118,00	104,50
805,00	6,00	770,00			B.U.S. Vz. (Fis)	10,05	9,80	350,00			Digital	44,25	13,80	150,50

In Kürze

Keine P&I-Deckung für Iran-Tanker. Schiffe, die iranisches Rohöl befördern, bekommen nach den jüngsten Sanktionsverschärfungen keine Haftpflichtdeckung mehr. Die in Europa ansässige International Group of P&I Clubs kann die Geschäfte nicht mehr abdecken. Auch der Japan sowie der China P&I Club seien dazu nicht mehr in der Lage, da sie über Pool- oder Rückversicherungsabkommen mit der International Group verbunden seien, sagte Lars Rhodin, Geschäftsführer des Swedish Club, kürzlich in Bremen. Der Experte vermutet, dass Länder wie Indien, die weiterhin iranisches Öl einführen, staatliche Haftpflichtlösungen entwickeln werden.

Thomas Miller sucht Stipendiat. Bis 31. Mai können sich junge Kaufleute aus dem Transport- und Versicherungssektor für das dreimonatige „Robin Travis Scholarship“ des britischen P&I-Managers bewerben. Das Programm umfasst Praktika bei Thomas Miller sowie Fachanwälten, Gutachterfirmen und Versicherungsmaklern. Kontakt: john.mcphail@thomasmiller.com

VHT Trainings-Camp im Herbst. Der Verein lädt Mitarbeiter aus Reedereien, Maklerfirmen und Versicherungen am 30.11.2012 zu einem Seminar zur „Abgrenzung zwischen H&M und P&I“ nach Bremen ein. Teilnahmegebühr: 95 Euro.

Seminar zu Schiedsverfahren. Die GL Academy kooperiert bei Schulungen künftig mit der German Maritime Arbitration Association (GMAA). Die GMAA-Schiedsrichter führen für die GL Academy eintägige Seminare zum Thema Schiedsgerichtsbarkeit durch. Termine: 9.5. Hamburg, 7.9. Leer, 12.12. Hamburg. www.gl-academy.com

Sicherheitskampagne bei Mitsui O.S.K. Die japanische Großreederei schickt ihr Top-Management von Mitte April bis Ende Mai auf zahlreiche Schiffe der Flotte, um mit den Seeleuten über Sicherheit an Bord zu sprechen. Vorschläge und Ideen aus den Gesprächen will der Konzern auswerten und zur Optimierung der Abläufe nutzen.

RINA auf Wachstumskurs. Die italienische Klassifikationsgesellschaft erwartet 2012 einen Umsatzanstieg von 249 auf über 300 Mio. Euro. Kürzlich waren die rumänische Management-Zertifizierungsfirma Simtex sowie die Ingenieur-Beratungsfirma D'Appolonia zugekauft worden. 2011 waren die Erlöse bereits um 21 % gestiegen.

Kapitalmarkt verhagelt Gard das Ergebnis

Gesunkene Kapitalerträge und steigende Schäden haben dem führenden Seeversicherer Gard im vergangenen Jahr einen Gewinneinbruch beschert.

Das Nettoergebnis fiel von 175 Mio. US\$ im Vorjahr auf nur noch 51 Mio. US\$. 2011 sei ein „volatiles Jahr“ für den Gegenseitigkeitsverein gewesen, trotzdem habe man noch ein robustes Ergebnis erzielt, sagte Vorstandschef Claes Isacson. Durch den Überschuss konnte Gard seine freien, für den Notfall verfügbaren Reserven von 818 auf 840 Mio. US\$ anheben.

Hauptgrund für das schlechte Abschneiden sei der Einbruch der Investment-Gewinne infolge der Eu-

ro- und Staatsschuldenkrise gewesen, erklärte Isacson. Das technische Versicherungsergebnis fiel mit einer kombinierten Schadenkostenquote von 98 % ebenfalls schwächer aus als im Vorjahr (94 %). Damit liegt Gard im Gegensatz zu mehreren anderen P&I Clubs aber zumindest im schwarzen Bereich.

Das Prämienaufkommen über alle Sparten hinweg stieg den Angaben zufolge um 8 % auf 855 Mio US\$. „Wir haben ein gutes Wachstum verzeichnet, das in einer starken Vertragserneuerung gipfelte“, ließ Isacson mitteilen. Seit Anfang 2011 sei die versicherte Tonnage im P&I-Bereich um über 10 % auf 220 Mio. BRZ gewachsen.

Skandinavischer Markt beklagt Inflation

Der Dachverband der skandinavischen Seekaskoversicherer CEFOR sieht die durchschnittlichen Schadenkosten nach dem Rückgang infolge der Rezession von 2009 wieder im Aufwind.

Im vergangenen Jahr habe das Aufkommen kleinerer und mittlerer Schäden unter 1 Mio. US\$ pro Schiff spürbar angezogen, teilt der Verband mit. Maschinenschäden machten mit 37 % wieder den Großteil der gemeldeten Vorfälle

aus. Auch angesichts der wachsenden Anzahl unterschiedlicher Brennstoffklassen für Seegebiete mit besonderen Bunker- bzw. Emissionsvorschriften stehe das Thema weiter ganz oben auf der Tagesordnung.

Die CEFOR-Gesellschaften würden genau verfolgen, wie sich der zunehmende Wechsel von Schwerölsorten auf die Schiffsdiesel auswirken werde, kündigte Verbandsgeschäftsführer Hammer an.

UK Club bündelt P&I-Underwriting

Der UK P&I Club will die Haftpflichtversicherung für Reedereien künftig zentral von Europa aus anbieten und so die Prozesse vereinfachen.

Die Holding-Gesellschaft UK Bermuda, die bislang parallel Deckungen für zahlreiche Kunden rund um die Welt gezeichnet hat, soll sich künftig ganz auf die Rückversicherung des Clubs konzentrieren.

Alleiniger P&I-Anbieter der Gruppe werde damit die Tochterfirma UK Europe. Die Restrukturierung und

Überführung der Policen auf UK Europe soll bis Februar 2013 abgeschlossen werden, heißt es. Von der Neuordnung verspricht sich der Club eine einfachere Planung und Steuerung der Kapitalanforderungen.

Mit Blick auf die künftigen Anforderungen an die Eigenmittelausstattung für Versicherungen in der EU ab 2014 („Solvency II“) mache es Sinn, die Prozesse zu bündeln und zu vereinheitlichen, teilte die Managementfirma des UK Clubs, Thomas Miller, mit.

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

Phytoplankton: Evolution im Ozean

In einem aufwendigen Langzeitexperiment ist es Forschern des Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung in Kiel (GEOMAR) gelungen, Kulturen der biogeochemisch wichtigen Kalkalge über 500 Generationen unter versauerten Bedingungen des zukünftigen Ozeans zu halten.

Auf diese Weise angepasste Populationen zeigten deutlich bessere Wachstums- und Kalkbildungsraten als die Kontrollpopulationen. Damit konnte erstmals der Beweis erbracht werden, dass eine evolutionäre Anpassung an die sinkenden pH-Werte im Ozean möglich ist.

Für das Experiment isolierten die Forscher neue Kulturen von „Emiliana huxleyi“. Im Klimaschrank wurden sie CO₂-Bedingungen ausgesetzt, wie sie fürs nächste Jahrhundert prognostiziert werden. Über ein Jahr, in dem der sich schnell reproduzierende Einzeller etwa 500 Generationen hervorbringt, bestimmten die Biologen regelmäßig Wachstums- und Kalkbildungsraten. Ergebnis: Im Vergleich zu Kontrollkulturen, die unter heutigen CO₂-Verhältnissen gehalten wurden, vermehrten sich die angepassten Kulturen unter den für die Zukunft prognostizierten Bedingungen deutlich besser. www.geomar.de

PROZESS: Einige Lebewesen im Ozean können sich dem höheren Säuregehalt anpassen.

Foto: NOAA

Fischtrawler für die Forschung

Das Thünen-Institut für Ostseeforschung hat das neue Fischereiforschungsschiff „Clupea“ in Dienst gestellt.

Die „Clupea“ ist mit 28,80 Metern Länge deutlich größer als ihr Vorgänger, ein 60 Jahre alter Holzkutter gleichen Namens, zeichnet sich aber durch einen geringen Tiefgang von 2,30 m aus – unabdingbar, um in den flachen Boddengewässern operieren zu können. Die neue „Clupea“ – der wissenschaftliche Name für Hering – entspricht einem modernen Fischereifahrzeug und ist mit speziellen Winden und wissenschaftlichem Gerät ausgestattet. www.vti.bund.de



„CLUPEA“: Heckfänger mit 3-Kurleinen-Twintrawltechnologie.

Foto: Fassmer Werft

Rostock vor Kreuzfahrt-Rekord

Mit 180 angemeldeten Anläufen von 39 Hochseekreuzfahrtschiffen steuert der Passagierhafen Rostock-Warremünde in dieser Saison erneut auf ein Rekordjahr zu.

Insgesamt 24 internationale Reedereien haben den Kreuzfahrthafen in der südlichen Ostsee in die Routenplanung aufgenommen, um den Seereisenden Ausflüge in die Hansestadt, das Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern und in die Hauptstadt Berlin zu ermöglichen.

„Nach der herausragenden Saison 2011 mit 158 Anläufen von 34 Schiffen werden wir in diesem Jahr noch etwas mehr zu tun bekommen. Das ist gut für die Stadt, das Land und den Hafen. Die Welt kommt zu uns zu Besuch, und die Wertschöpfung durch die Kreuzschiffahrt steigt insbesondere in Rostock“, sagt Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock. 2011 waren 257.300 Passagiere an Bord der Schiffe.

www.rostock-port.de



Foto: Rostock Port

ERFOLG: Rostock ist Deutschlands beliebtestes Reiseziel für Kreuzfahrttouristen.

Schiffsemissionen: Forscher widerspricht NABU

„Ein Kreuzfahrtschiff macht so viel Emissionen wie 5 Mio. Pkws.“ Mit dieser Nachricht schockierte der NABU Verbraucher, Schifffahrts- und Tourismusindustrie. Doch diese Behauptung hält einer seriösen wissenschaftlichen Überprüfung nicht stand, so Prof. Dr.-Ing. Holger Watter, Experte für nachhaltige Energiesysteme und Schiffsbetriebstechnik an der FH Flensburg.



EXPERTE:
Prof. Dr.-
Ing. Holger
Watter vom
Maritimen
Zentrum an
der FH
Flensburg.

Die NABU-Thesen seien derart offensichtlich falsch, einseitig und monokausal, dass sich das Maritime Zentrum der Fachhochschule Flensburg genötigt gesehen habe, hinter den Lobbyinteressen nach der Wahrheit zu suchen. Dabei habe sich schnell gezeigt, dass vom NABU eher eine Kampagne als eine fundierte sachliche Analyse und Bewertung beabsichtigt war.

So sei es allgemein anerkannter Standard, dass Emissionswerte der unterschiedlichen Transportsysteme unter der Berücksichtigung der Transportleistung z.B. in „kg/Tonnen km“ oder „kg/kWh und Pers.“ erfolgen muss. Dies habe Dietmar Oeliger, Leiter Verkehrspolitik bei der NABU-Bundesgeschäftsstelle, aber rigoros abgelehnt. Es gehe um eine Kampagne, sagte er gegenüber Medienvertretern und Wissenschaftlern der FH Flensburg.

Nun hat der NABU nachgelegt und ein Zahlenwerk vorgelegt: Eine Nachrechnung durch das Maritime Zentrum der FH Flensburg zeigte jedoch, dass der NABU ein Kreuzfahrtschiff mit einem parkenden Pkw vergleicht! „Wir waren schon sehr erstaunt, dass der NABU mit einem Pkw-Kraftstoffverbrauch

von 2 kg/Tag gerechnet hat und die gesamte Presse dies kritiklos übernimmt“, so Prof. Dr.-Ing. Holger Watter, Experte für nachhaltige Energiesysteme und Schiffsbetriebstechnik an der FH Flensburg. Lege man einen Verbrauch von 6 l/100 km für einen Pkw zugrunde, so entspricht dies einer Fahrzeit von ca. 20 bis 30 Minuten. Alle Emissionsfaktoren der NABU-Berechnung basieren auf dieser Annahme und dem Vergleich mit einem 24-stündig operierenden Schiff mit z.B. 2.600 Personen an Bord. Sie sind damit als rechenmethodisch und fachlich falsch einzustufen.

„Ein Vergleich von Äpfeln mit Birnen ist nie richtig und immer angreifbar“, sagt Prof. Watter. So seien technische und marktwirtschaftliche Randbedingungen zu beachten, die einen Vergleich schwer machten. Aber eine vereinfachte Berechnung quasi nach Dreisatzmethode ohne Erörterung des genauen Sachverhalts wie vom NABU stelle angesichts der tatsächlichen Emissionsdaten des Umweltbundesamtes eine erstaunliche „Schönrechnerei“ der Pkw-Emissionen dar und zeige eine merkwürdige Prioritätensetzung des NABU. www.fh-flensburg.de/mz



FORTSCHRITT:
Kreuzfahrtschiffe
werden immer umweltfreundlicher.

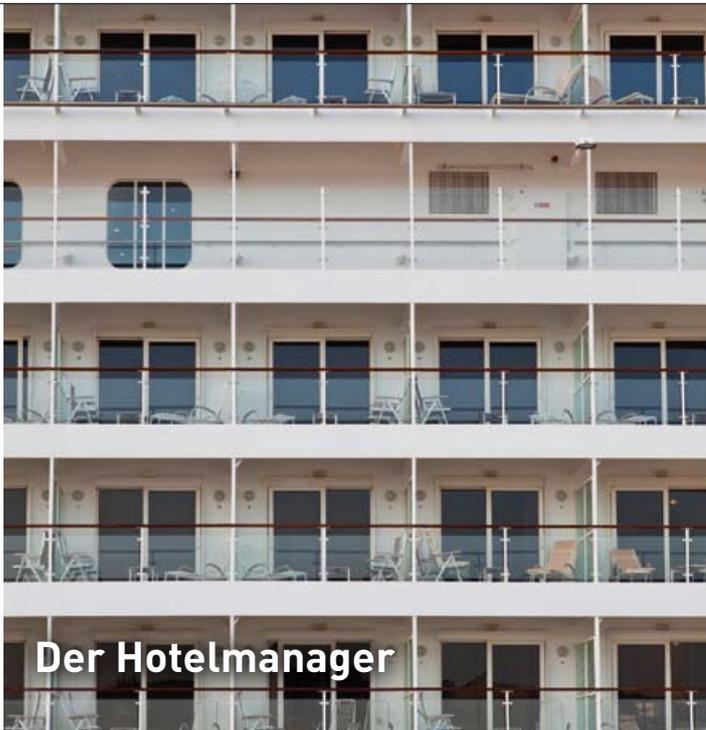
Fotos: Dreamstime/Franant



Wir sind Europa

TEIL 2 – Die „Europa“, der Luxusliner von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, ist ein ganz besonderer Arbeitsplatz: Fotoreporter Christoph Papsch hat interessante Crewmitglieder porträtiert.





Der Hotelmanager



Von der Seefahrt hatte ich damals eine ganz falsche Vorstellung“ sagt **JOHANN SCHREMPF**. Er spricht bedacht und sehr leise. Vor seiner Tätigkeit als Hotelmanager auf der Europa hat der Österreicher in Frankreich, Deutschland, der Schweiz und den USA gearbeitet. Ein Freund musste ihn überreden, auf ein Schiff zu gehen. Aus den geplanten vier Monaten ist schnell mehr geworden: Mittlerweile ist er seit 16 Jahren für die „Europa“ und die „Hanseatic“ tätig. „Mir ist erst später bewusst geworden, dass ich vorher immer in Hotels gearbeitet habe, die am Wasser lagen.“

Als Hotelmanager ist Schrempf für den gesamten Hotelbereich verantwortlich: für Rezeption und Einkauf, Küche und Service sowie für alles rund um die Kabinen. Zusätzlich ist er für die Konzessionäre – das Ocean Spa, den Shop und die Fotografen – zuständig. Ein großes Team gehört zu seinem Department. „Die Crew ist für mich ein wichtiges Thema“, sagt Schrempf. „Wenn es Probleme gibt, wissen meine Leute: Meine Tür steht ihnen offen, ich bin für sie da. Dinge, die mal nicht so laufen wie gewünscht, werden direkt angesprochen und sofort geklärt. Andererseits

muss ich aber auch wissen, was sich hinter den Kulissen abspielt, wie die Atmosphäre innerhalb der Crew ist. Es kann schon mal vorkommen, dass einer da nicht reinpasst, ein richtiger Stinkstiefel ist, da muss ich dann ein Machtwort sprechen.“

Nur so funktioniert die Harmonie, die sich von der Crew auf die Gäste und das gesamte Schiff überträgt und die Marke „Europa“ stärkt. „Wer auf diesem Schiff arbeitet, für Hapag-Lloyd Kreuzfahrten und für die 5 Sterne-plus, der will mehr,“ sagt Schrempf. „Die Crew, die ist spitze. Das macht die ‚Europa‘ aus.“

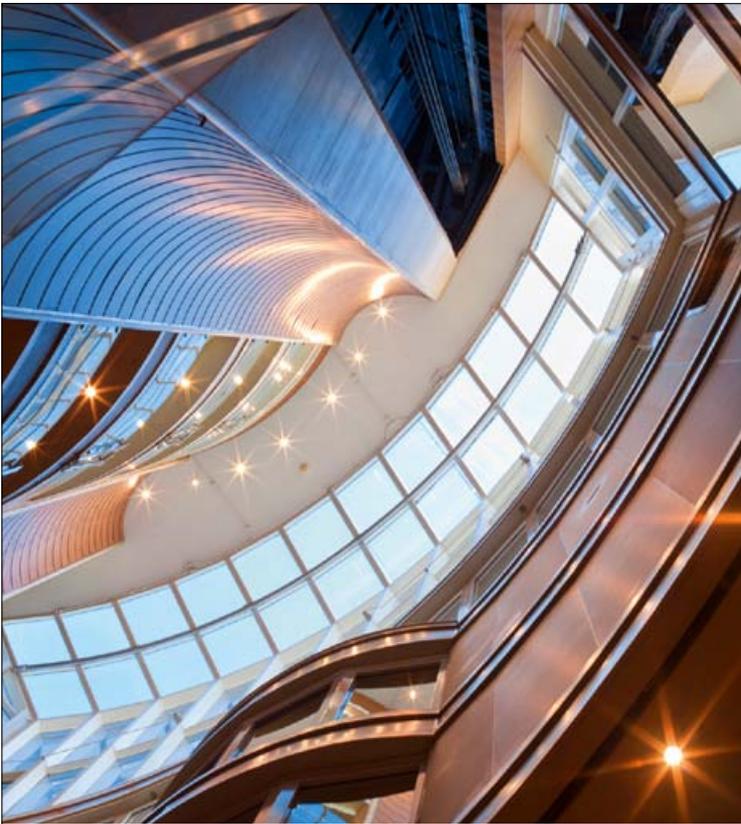


Die Bordfotografen

Wir machen Bilder von den Gästen bei Ausflügen, an der Gangway und bei Veranstaltungen“, sagt Bordfotografin **LAURA DENGLER**. Ihr Kollege **DOMINIC HÄRTLEIN** ergänzt: „In unserem kleinen Shop an Bord gibt es neben den Abzügen der Fotos, die die Gäste bestellen können, Kleinigkeiten wie Speicherkarten und Batterien – aber auch Serviceleistungen rund um die Fotografie bieten wir an.“

Laura Dengler musste sich anfangs umstellen. „Als Werbefotografin war ich es nicht gewohnt, so viele Menschen um mich zu haben. Für das perfekte Foto muss man die Leute motivieren. Da war ich erst ein wenig schüchtern, das hat sich aber zum Glück gelegt.“ Dominic Härtlein sagt: „Wir sind halt immer dabei. Aber das ist das Schöne. Wir haben tatsächlich den besten Job hier an Bord, denn wir kommen bei den Ausflügen mit an Land und sehen dabei viel von der Welt.“





Der Reise-Concierge

An einem unscheinbaren Tisch rechts neben der Rezeption auf dem Europa-Deck findet man **PETER JESSEN**. Der 43-jährige gebürtige Däne ist der Reise-Concierge auf der „Europa“ und derzeit der Einzige mit diesem Beruf in der Hapag-Lloyd-Flotte. Erst mit der „Columbus 2“ und der „Europa 2“ wird dieser Service ausgeweitet. Seit drei Jahren ist Jessen für maßgeschneiderte Arrangements an Bord zuständig. So organisiert er für die Gäste individuelle Landausflüge, private

Limousinen oder die individuelle An- oder Abreise. „Wenn Gäste an Bord kommen, die Ausflugsbroschüre in ihrer Suite vorfinden und dann merken, dass sie sich etwas ganz anderes vorgestellt haben, weniger anstrengende Ausflüge oder andere Schwerpunkte, stelle ich ein ganz individuelles Programm zusammen“, erklärt der Reise-Concierge. „Da werden auch schon mal exotische Wünsche berücksichtigt, die mich und meine Kreativität fordern.“ Schließlich arbeitet Jessen bereits seit sechs

Jahren auf Schiffen und hat zuvor in Südamerika Erfahrungen im exklusiven Individualtourismus gesammelt.

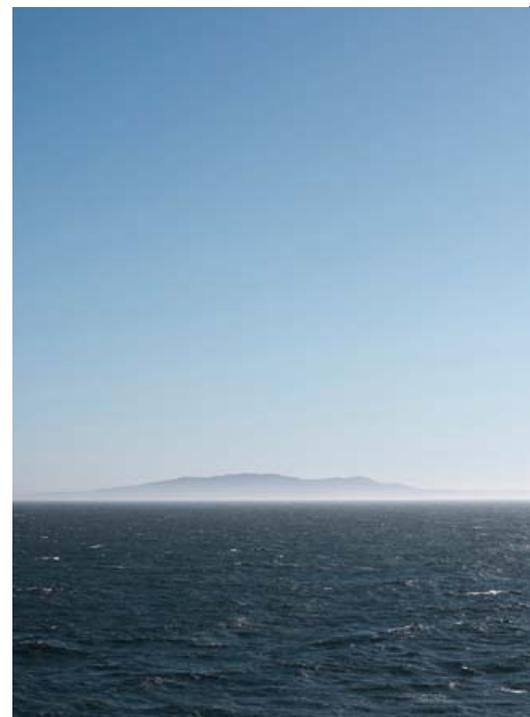
Für die „Europa“ hat er sich ganz bewusst entschieden – er spricht vom „besten Produkt“ auf dem deutschsprachigen Kreuzfahrtmarkt. „Das ist hier alles ganz anders als auf den 2.000-Passagier-Kreuzfahrtschiffen der amerikanischen Reedereien. Wir sind der Klassiker, ein kleines Schiff mit viel Platz für den Gast, der hier den individuellsten Service bekommt.“



Die Spa-Managerin

Seit zwei Jahren ist **STELLA MUHLE** aus Hannover an Bord der „Europa“. Sie leitet das Ocean Spa. Die 32-jährige gelernte Physiotherapeutin organisiert Termine und Abläufe, bestellt Produkte und sorgt nicht zuletzt für eine angenehme Stimmung im Spa. „Das Klima im Wellnessbereich muss gut sein“, sagt sie. „Die Gäste sollen sich bei uns wohlfühlen.“ Dabei wird Muhle von sieben Mitarbeitern unterstützt: Drei Physiotherapeuten und Masseur, zwei Kosmetiker und zwei Friseure gehören zum Team auf dem Sport-Deck.

Vorher hatte die Spa-Managerin überhaupt keine Vorstellung von Kreuzfahrtschiffen. „Die Neugierde hat mich an Bord gebracht“, sagt sie. Dass es gleich auf die „Europa“ ging, freut sie ganz besonders: „Ich möchte auf kein anderes Schiff.“





Der Kreuzfahrtdirektor

Er verantwortet die Bereiche Entertainment und Touristik: Kreuzfahrtdirektor **FRANK MEIKOFSKI**. Der gebürtige Berliner hat als Moderator, Redakteur und Sprecher bei Radio und Fernsehen gearbeitet. Heute managt er Vorträge, Konzerte, Workshops oder Shows – „eben alles, was der Gast an Bord erleben kann“ – und organisiert das Programm für die Gäste an Land. In seiner Rolle ist er auch für das Bord-TV zuständig und moderiert die Livesendungen für die Gäste: „Mich kennt hier jeder. Da fühlt man sich als Gastgeber an Bord, als Repräsentant der Reederei.“

Zu seinem Team zählen 17 feste Mitarbeiter – darunter der Personal Fitness-Trainer, die Hostess, der Tontechniker, die Kinderbetreuerinnen sowie 30 bis 40 Künstler wie Tänzer und Musiker auf jeder Reise.



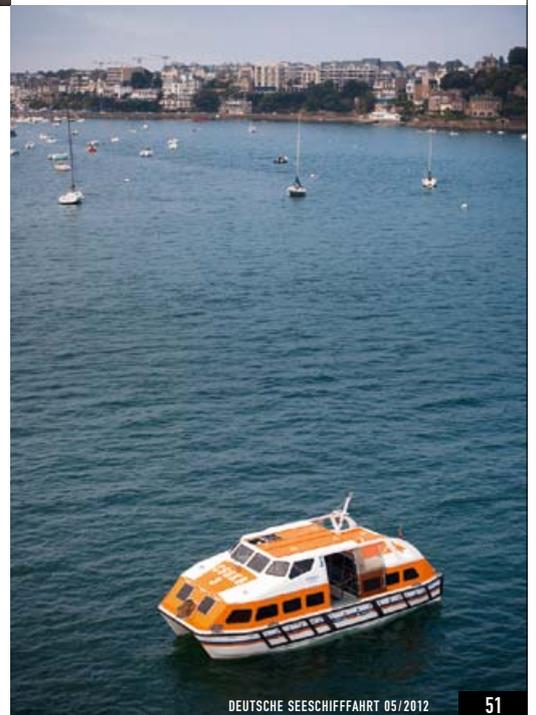
Die Art-Direktorin

Seit 2008 ist **ESTHER BAUMGÄRTNER** aus Stuttgart immer wieder für einige Monate an Bord. Die freiberufliche Grafik-Designerin wollte „mal wieder raus und was erleben“, wie sie es formuliert. Mit Kreuzfahrtschiffen kannte sie sich damals nicht aus und ist mehr durch Zufall auf die „Europa“ gekommen. „Mittlerweile weiß ich, worum es sich bei der ‚Europa‘ handelt“, sagt sie schmunzelnd, „und genieße die Arbeit auf diesem luxuriösen Schiff voll und ganz.“ Die Art-Direktorin ist für alle Drucksachen an Bord zuständig – allein für die Zeitungen werden täglich 2.500 Blatt Papier verwendet. Sie layoutet und druckt Speisekarten, Tages- und Ausflugsprogramme, Abendinfos, Plakate oder Konzertprogramme. Zudem kümmert sie sich um die Drucker und die Technik in ihrem Ressort.



Der Staff-Kapitän

Der Kroat **ALEKSANDAR SOKACIC** ist Staff-Kapitän (Chief Officer) und Stellvertreter des Kapitäns. Mit seiner Mannschaft aus Matrosen und Zimmerleuten ist er für Instandhaltung und Sauberkeit der „Europa“ verantwortlich. „Wir halten das Schiff sauber, entrostete Teile, kümmern uns um die Rettungsboote, sind zuständig für alle Reparaturen an den Tendern und den Zodiacs. Außerdem mache ich den ganzen Papierkram: Ich melde uns beim Agenten in den Häfen und bei den Lotsen an, bestelle Frischwasser und Müllcontainer an unseren Liegeplatz.“ Besonderen Spaß macht ihm als Nautiker die anspruchsvollere Schiffsführung: „In einem Monat steuern wir etwa 25 Häfen an.“



Der Redakteur

Wenn die Gäste der „Europa“ abends die Informationsbroschüre für den kommenden Tag auf dem Bett ihrer Suite finden, wissen sie in der Regel nicht, dass dafür ein Mann auf Deck 3 zuständig ist. **WOLFGANG KORBA** ist der Editorial Supervisor und bezeichnet sich auch als Chefredakteur der Bordmedien. Der Journalist aus Nürnberg bereitet darin das Unterhaltungsprogramm ebenso auf, wie er Wissenswertes und Informationen über bevorstehende Destinationen liefert.

Für ihn gehört aber auch das Reisen zu seinem Job auf der „Europa“. „Wer nicht das Geld hat, als Gast auf dem Schiff zu fahren, kann dennoch die Welt erleben. Das ist eine einmalige Möglichkeit herumzukommen“, freut sich Korba.



Der Zweite Ingenieur

Als einer von drei Zweiten Ingenieuren leitet **LARS WALTER** den Wachbetrieb im Maschinenkontrollraum von 4 bis 8 und von 16 bis 20 Uhr. Ein Motorman steht ihm dabei zur Seite. Da er immer auf einem Kreuzfahrtschiff arbeiten wollte, hat er sich direkt nach dem Studium bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrten beworben. „Das Spektrum auf so einem Schiff ist einfach größer als auf einem Containerschiff. Wir sind fast jeden Tag in einem anderen Hafen. Da erlebt man einfach mehr und gewinnt neue Eindrücke.“

Zudem ist die Maschinenanlage wesentlich komplexer, da die „Europa“ mit vier Hauptmaschinen fährt. Auch der Azipod-Antrieb ist technisch anspruchsvoll. Der Einsatz der Stabilisatoren, die Versorgung des Hotels, die Aufbereitung von Wasser: Vieles unterscheidet die Arbeit von der auf Frachtschiffen.



Der Bäcker

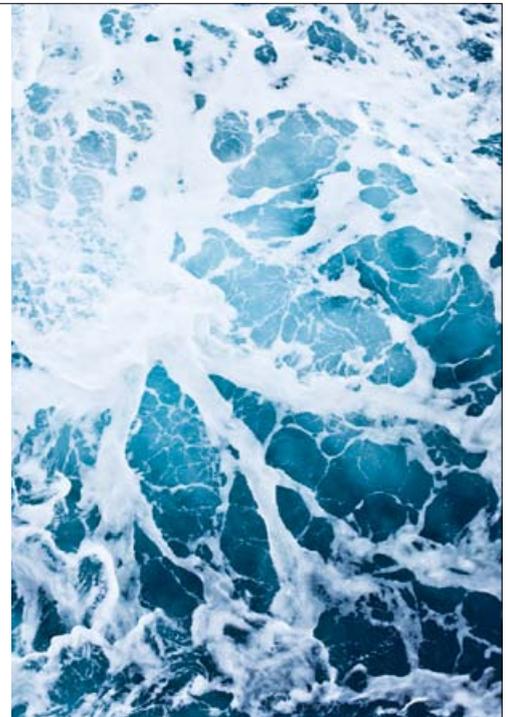
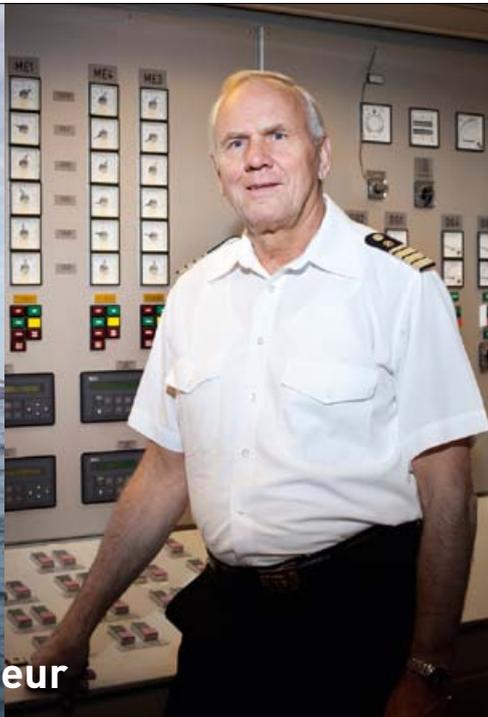
Der gebürtige Pole **MICHAEL KOTAS** ist Bäcker an Bord der „Europa“. „Auf die Idee, auf einem Kreuzfahrtschiff zu arbeiten, hat mich mein Chef in einem 5-Sterne-Hotel in London gebracht, der vorher auf einem Schiff gearbeitet hatte“, erzählt Kotas.

Von Mitternacht bis acht Uhr morgens backt er Plundergebäck, Hefezöpfe, acht verschiedene Brötchen- oder sieben verschiedene Brotsorten. An einem Tag verarbeitet er dabei 20 Kilogramm Roggen- und 120 Kilogramm Weizenmehl zu 1.500 Brötchen und 30 Broten. Dazu kommen des Weiteren besondere Brote für die Restaurants. „Die Bäckerei ist super ausgestattet, mit allen Maschinen, die man braucht“, schwärmt Kotas.





Der Leitende Ingenieur



Seit 1967 fährt **WINFRIED MÖLLER** zur See. Zunächst auf Frachtschiffen, seit 1985 auf Kreuzfahrtschiffen. Als Chief Engineer leitet er den gesamten Maschinenbetrieb. Dazu gehört, dass genügend Brennstoff und Ersatzteile an Bord, alle Aggregate betriebsbereit und seine 24 Mitarbeiter vernünftig eingeteilt sind. „Wir laufen fast täglich einen Hafen an, morgens rein, und erst abends wieder raus. Da muss der Maschinenkontrollraum immer besetzt sein – da kann der Tag schon lang werden.“ Die Diesels sorgen nicht nur für Vortrieb, sondern auch für Strom. „Alles, was mit Energie zu tun hat, was sich Technik nennt, läuft letztendlich über meinen Tisch“, sagt Möller.

Das Tanzpaar

Ein Tanzpaar darf auf einem Kreuzfahrtschiff nicht fehlen. Auf der „Europa“ sind es **MICHAELA KEMNITZER** und **SEBASTIAN TRIEBEL**. Die beiden 20- und 21-jährigen Studenten aus Erlangen wurden vor zwei Jahren auf einem Deutschen Meisterschaftsturnier gesichtet und erhalten seitdem Einladungen auf das Hapag-Lloyd Kreuzfahrtschiff. Als Tanzpaar geben die beiden vormittags vor allem Tanzunterricht in der Clipper Lounge. Außerdem tanzen beide abendliche Shows und versuchen, ihren Teil zur angenehmen Atmosphäre an Bord beizutragen. „Abends beim Tanz versuchen wir die Stimmung etwas aufzulockern, damit sich die Leute auf die Tanzfläche trauen. Auf die Frage nach dem Schiff sagen beide: „Glamour pur!“



Der Galerist

Als Galerist ist **DETLEF GOSSELCK** seit zehn Jahren eine feste Größe auf dem Schiff. Man trifft den gebürtigen Schweriner in der Galerie auf dem Europa-Deck, wo er nicht nur Bilder namhafter Künstler oder themenorientierte Ausstellungen zur klassischen Moderne präsentiert, sondern auch kleinere Literatur- und Leseabende veranstaltet.

„Für einige Gäste der ‚Europa‘ spielt die Unterhaltung an Bord oder auch das Erreichen immer neuer Häfen eine untergeordnete Rolle. Deren Destination ist der Horizont, das Zu-sich-selbst-Finden. Deshalb ist das Schiff etwas ganz Besonderes, weil es vieles bietet, was andere nicht bieten können: Ruhe.“



Rudolf Ressel 1921-2012

Mehr Licht in den Himmel

Ressel 93

Der im Januar verstorbene Marinemaler Rudolf Ressel bekam wichtige Impulse für seine Arbeit von seinen Kollegen Walter Zeeden und Adolf Bock. Die hohe See, die Vielfalt der Küstenformen und Brandungen bei jedem Wetter hatten es dem Künstler besonders angetan. Text: Rüdiger von Ancken

VORBILD: „Atlantik“ (1961), aus einer stark von Walter Zeeden geprägten Phase.



SPÄTWERK: „Fischdampfer heimkehrend von der Fangreise“ (2004).



DYNAMIK: Die „Anna Oldendorff“ in bewegter See vor Norwegen (1993).

PLAKATENTWURF: Erholung in der Schweiz für US-Angehörige (1948).

Am Anfang war die Schrift: Der 1921 in Berlin geborene Rudolf Ressel befasste sich schon früh mit Fraktur und war bald besser in der Schriftgestaltung als sein Bruder, der als Schriftsetzer seinen Lebensunterhalt verdiente. In den 1930er-Jahren, der Hochzeit der Künstlerpostkarten, lernte er auch die des Marinemalers Walter Zeeden kennen.

1938 schrieb Ressel in schönster Frakturschrift ein „Bittbesuchsgesuch“ an Zeeden, wie er es später schmunzelnd nannte, und wurde im Hause Zeeden freundlich willkommen geheißen. Das war der Beginn einer langen Freundschaft. Ressels Schriftkunst beeindruckte Zeeden, und so durfte er verschiedene seiner Federzeichnungen beschriften, die in der Zeitschrift „Die Kriegsmarine“ veröffentlicht wurden.

1940 meldete er sich freiwillig zur Marine, wurde als Funker ausgebildet und nach Norwegen kommandiert, wo er bis Kriegsende auf Vorpostenbooten und U-Boot-Jägern Dienst tat. Hier wurde sein Interesse an der Marinemalerei geweckt. Die Verbindung der Urgewalten des Meeres mit der Vielfalt der norwegischen Küstenlandschaften inspirierte ihn später zu vielen Norwegen-Motiven. Den Kontakt zu Walter Zeeden hielt er immer aufrecht und wurde nach Kriegsende und Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft mit seiner norwegischen Ehefrau von den Zee-

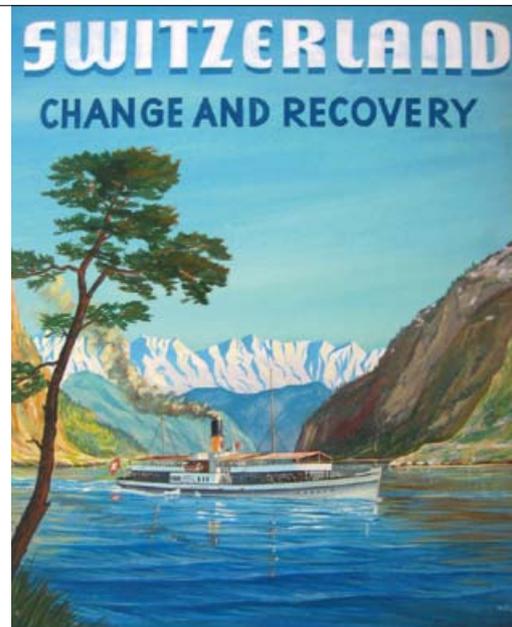
dens in Garmisch-Partenkirchen herzlich aufgenommen.

In den kargen Nachkriegsjahren hielt er sich als Küchenhilfe und Schriftenmaler über Wasser. 1948 erhielt er vom Berufsverband Bildender Künstler in München die Qualifikation als Schriftgrafiker. In dieser Zeit entstanden viele Plakatentwürfe, sowohl für das amerikanische Recreational Center als auch für Garmisch-Partenkirchener Geschäftsleute. Von Walter Zeeden erhielt er in zunehmendem Maße Anleitungen zur Marinemalerei, und er begann, kleinere Formate zu malen.

Wichtige Einflussfaktoren

1955 verließ Ressel Garmisch-Partenkirchen und fand eine Anstellung als Leiter einer Siebdruckerei in Offenburg. Drei Jahre später zog es ihn nach Flensburg, wo er in seinem grafischen Beruf weiter arbeiten konnte. In seiner Freizeit widmete er sich der Marinemalerei. In Flensburg lernte er auch den bekannten Marinemaler Adolf Bock kennen, von dem er wertvolle Impulse erhielt. Bock: „Das Wasser können Sie schon recht gut malen, nur den Himmel ... da müssen Sie noch mehr Licht reinbringen.“ Seine erste kleine Ausstellung hatte er in Flensburg.

1966 orientierte er sich beruflich völlig neu: Er wurde Englischlehrer in der Bundeswehr-Sprachenschule in Appen



und zog nach Elmshorn. Bis zur Pensionierung 1984 übte er die Lehrtätigkeit aus. Nun, im Ruhestand, konnte er sich intensiv mit der Marinemalerei beschäftigen. Es folgten Ausstellungen in Hamburg auf der „Art Maritim“ und in vielen kleinen Küstenmuseen längs der Elbe. Er schloss sich dem Forum Deutscher Marinemaler an und erhielt dadurch neue Impulse. An einen großen Auftrag im Jahre 1996 über zwölf Gemälde für die Hamburger Reederei Komrowski erinnerte er sich später besonders gerne.

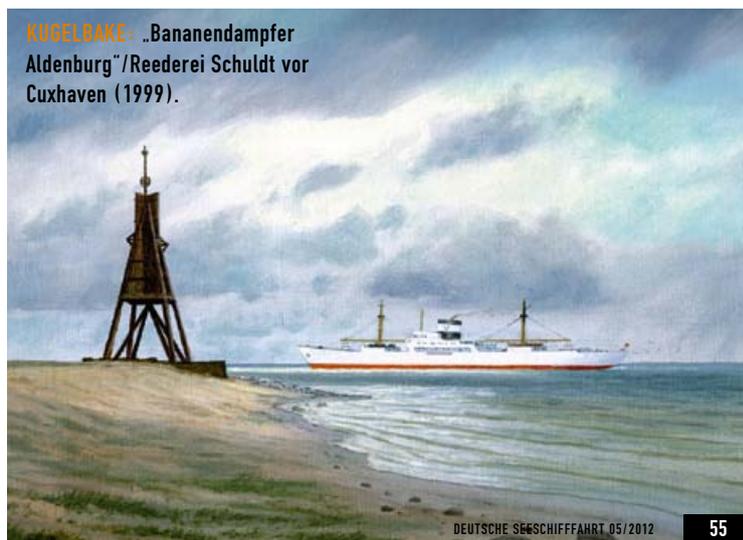
Da aber Auftragsarbeiten immer einen gewissen Termindruck mit sich brachten, beschloss er 2004, nur noch das zu malen, was sich in seinen Gedanken festgesetzt hatte: die hohe See, die Vielfalt der Küstenformen und Brandungen bei jedem Wetter. Das war fortan sein innerer Auftrag, wie er in seinen Erinnerungen schrieb. Wenn er dann bei der Betrachtung der fertigen Ölgemälde die Stimmung wiederfand, die er beim Malen empfunden hatte, dann hatte er großen Grund zur Freude. Am Freitag, den 13. Januar 2012, ist Rudolf Ressel in Elmshorn gestorben. ...

Rudolf Ressel



- 1921 in Berlin geboren
- 1938 Freundschaft Marinemaler Zeeden
- 1940 Kriegsmarine, Funker auf Vorpostenbooten und U-Boot-Jägern
- 1945 Entlassung Kriegsgefangenschaft
- 1955 Leiter einer Schriftsetzerwerkstatt
- 1958 Werbegrafiker in Flensburg
- 1966 Englischlehrer in Appen
- 1984 Pensionierung
- 2012 in Elmshorn gestorben

KUGELBAKE: „Bananendampfer Aldenburg“/Reederei Schuldt vor Cuxhaven (1999).





Danzig

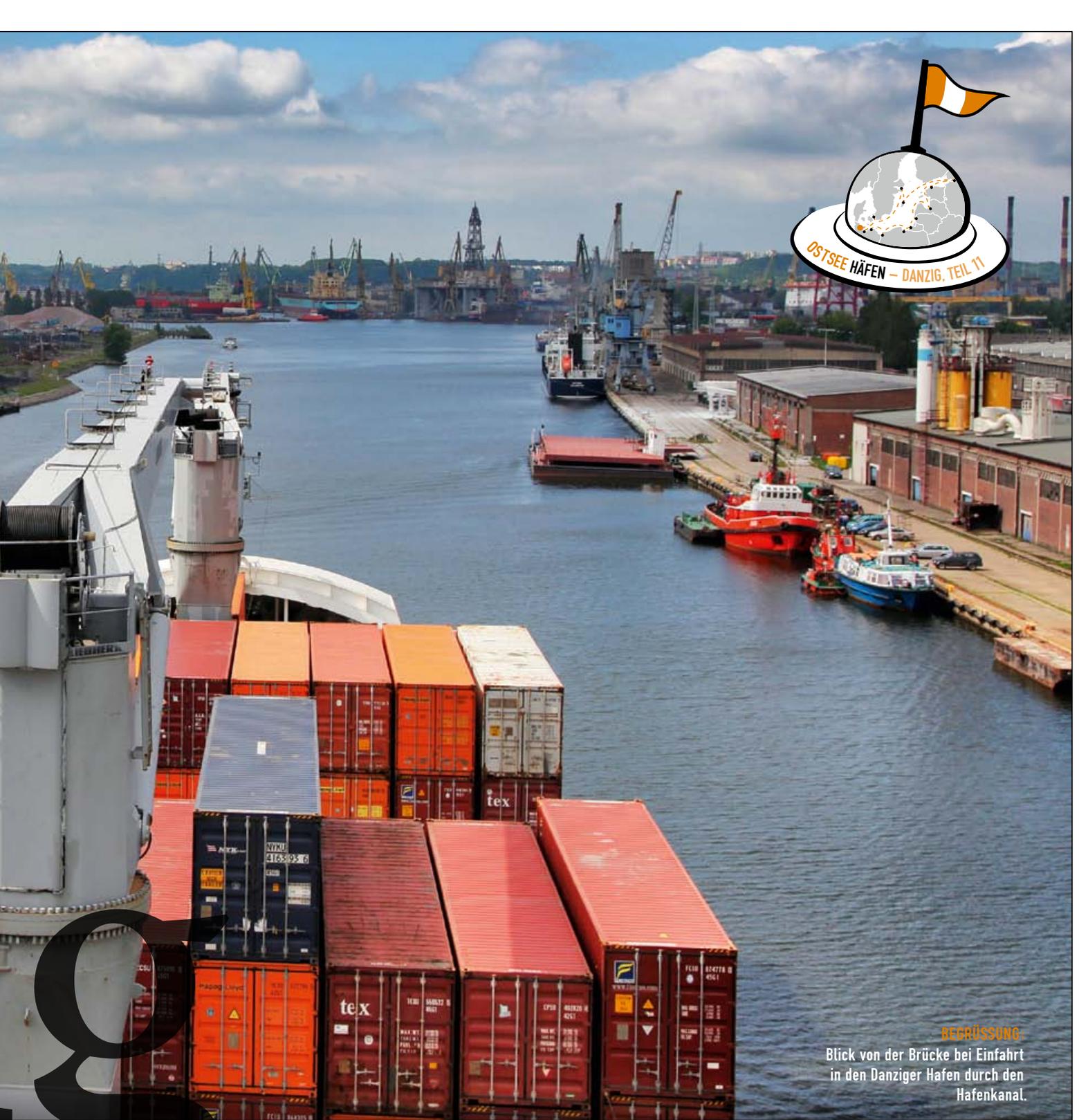
Blühende Schönheit

Danzig (Gdańsk) ist nicht nur kulturelle Hochburg und beliebtes Ausflugsziel für Touristen, sondern auch Heimat des wichtigsten polnischen Hafens. Text: Sebastian Meißner Fotos: Eberhard Petzold

Während die Wirtschaftskrise nahezu ganz Europa vorübergehend lahmlegte, entpuppte sich Polen als ein Hort der Stabilität. Kein anderes Indus-

trieland hat das Finanzfiasko so gut überstanden wie Polen, das als einziges Land innerhalb der EU auch in der Krise eine Steigerung des Bruttoinlandsprodukts auf-

weisen konnte. Während die EU-Länder 2009 ein Minus von 4,2 Prozent verbuchen mussten, steigerte Polen sein BIP um 1,7 Prozent, 2010 gar um 3,8 Prozent. Gro-



BEGRÜSSUNG:
Blick von der Brücke bei Einfahrt
in den Danziger Hafen durch den
Hafenkanal.

ßen Anteil daran hat der Umschlaghafen in Danzig (Gdańsk), der größte des Landes. Transitcontainer werden von dort aus nicht nur nach Russland und Finnland weitertransportiert, seit Kurzem gibt es auch eine direkte Schiffsverbindung mit Häfen in Asien.

Beste Voraussetzungen

Überhaupt bietet Danzig ideale Wirtschaftsbedingungen: Die ehemalige Hansestadt liegt fünf Kilometer von der Küste der Weichsel entfernt. Der Fluss im Wes-



DENKMAL:
Das Monument
würdigt die
Verteidigung
der Wester-
platte.

ten der Stadt war früher Transportweg Nr. 1 der Polen für Exporte (vor allem Kohle, Holz, Getreide, Zucker und Lebensmittel) und Importe (z.B. Erze, Düngemittel, Schrott und Fisch). Er ist aber nicht das einzige Gewässer in der Stadt. Zahlreiche Wasserläufe, etwa die Radaune oder die Mottlau, durchziehen das Stadtgebiet. Mit fast einer halben Million Einwohnern ist Danzig die Hauptstadt der Woiwodschaft Pommern und ein wichtiges Verwaltungszentrum. In den letzten Jahrzehnten ist die Stadt mit dem Seebad Sopot und der →

KERKER:
Der Stockturm
aus dem
14. Jahrhundert
ist Teil der Be-
festigungsanla-
gen der Recht-
stadt.

→ Hafenstadt Gdingen (Gdynia) zu-
sammengewachsen, wo viele der Kreuz-
fahrtschiffe anlegen.

Wer mit dem Schiff durch den Haf-
enkanal fährt, der die Stadt mit der Ost-
see verbindet, passiert am rechten Ufer
die Halbinsel Westerplatte. Die Schü-
sse des deutschen Linienschiffs „SMS
Schleswig-Holstein“ am 1. September
1939 auf die Westerplatte markieren
den Beginn des Zweiten Weltkriegs. Auf
der Westerplatte steht nun ein Denkmal
(Pomnik Obrońców Wyrzeża), ein 23
Meter hohes Monument aus 236 Gran-
itblöcken. Es ist ein Symbol des pol-
nischen Widerstandskampfes während
des Zweiten Weltkriegs und eine beliebte
Anlaufstation bei jeder Hafenrundfahrt
für Touristen.

Busfahrt ins Zentrum

Vom Kreuzfahrtterminal in Gdynia
geht es mit dem Bus in das Stadtzent-
rum. Erster Anlaufpunkt ist die Recht-
stadt (Głównie Miasto). Hier residierten
einst reiche Patrizier und deutsche Or-
densritter. Durch das Hohe Tor (Brama
Wyżynna) hielten früher polnische Kö-



I: Dieses Mahnmal erinnert an den Kampf
der „Solidarnosc“ auf der ehemaligen
Danziger Werft für Freiheit und Demokratie.

II: Blick von oben auf die Giebel der bunten
Häuser in der Langgasse.

III: Die Uferpromenade an der Mottlau
lädt mit ihren zahlreichen Cafés und
Restaurants zum Verweilen ein.

IV: Die Danziger Werft hat eine bewegte
Vergangenheit. Im Hintergrund ist die
Altstadt zu sehen.





OPEN-AIR-BOUTIQUE:

In der Heiligengeistgasse wird handgefertigter Schmuck verkauft.



BASTION:

Der Turm der Wasserfestung Weichselmünde am Hafkanal diente einst als Leuchtturm.

nige triumphierend Einzug. Hinter dem Goldenen Tor (Złota Brama) liegt der Königsweg, die Prachtstraße Danzigs mit ihren reich geschmückten Bürgerhäusern. Das Herz der Stadt ist die Langgasse (Ulica Długa), die in den Długi Targ (Langer Markt) übergeht. Der hier ansässige Stockturm (Wieża Węzienna) stammt aus dem 14. Jahrhundert. Die mit ihm verbundene Peinkammer diente lange Jahre als Gerichtssaal und Gefängnis.

Rechts und links der Langgasse, die eine Fußgängerzone ist, stehen prächtige Patrizierhäuser der verschiedensten Epochen – von der Spätgotik bis zum Klassizismus. Hier lässt es sich wunderbar flanieren oder bei einer Tasse Barszcz mit Fleischklößchen entspannen.

Auf dem Langen Markt steht der Neptunbrunnen. Die mit dem Seehandel reich gewordenen Danziger wollten damit dem Gott des Meeres und des Wassers ihre Huldigung erweisen. Am palaisähnlichen Grünen Tor (Brama Zielona) – im flämischen Manierismus erbaut – endet der Königsweg und geht über in die Uferpromenade an der Mottlau. Hier steht auch das Wahrzeichen der Stadt: das Krantor aus

dem 14. Jahrhundert. Früher wurden in dem Backsteinbau Schiffe beladen, heute hat in den Gemäuern das Meeresmuseum seinen Sitz. Vom Kai legen die Schiffe der „Weißen Flotte“ ab und fahren auf die Halbinsel Hel in die Häfen von Hela und Jastarnia oder nach Gdynia oder Sopot.

Stimmungsvolles Ambiente

Nicht weit von hier liegt die Frauengasse. Mit ihrem Kopfsteinpflaster und den bunt geschmückten Schaufenstern, den Juwelierläden und Cafés wirkt sie stimmungsvoller und intimer als die großen Gassen der Rechtstadt. Abgeschlossen wird die schmale Straße im Westen von der mittelalterlichen Marienkirche, einer der größten Backsteinkirchen der Welt.

Nordwestlich der Altstadt, am Weichsel-Mündungsarm Martwa Wisła auf der Insel Ostrow, ragen die Kranarme der Werft Danzig AG (Stocznia Gdańsk) in den Himmel, des Nachfolgers der bis 1990 bestehenden Leninwerft. Ihre Mitarbeiter gelten seit jeher als kämpferisch und die

Werft als Keimzelle der demokratischen Bewegung Polens. Ende 1990 wurde der Arbeiterführer Lech Wałęsa zum Präsidenten Polens gewählt. Er begleitete seine Landsleute auf dem Weg von einem realsozialistischen in ein demokratisch-marktwirtschaftliches Land – und erhielt den Friedensnobelpreis. Ein weiterer Sohn der Stadt, der den Nobelpreis erhielt, ist Günter Grass. Er verfasste zwischen 1959 und 1963 die Danziger Trilogie, zu der auch „Die Blechtrommel“ gehört.

Das historisch geprägte Danzig hat den Sprung ins moderne Zeitalter geschafft – und hat sich dank der neuen wirtschaftlichen Kraft zu einer kulturellen Hochburg entwickelt. Nicht nur die zahlreichen Museen, auch die Festivals sind mit internationalen Top-Stars und vielversprechenden Newcomern besetzt. Die Aufbruchstimmung ist in Polens schönster Stadt überall spürbar – besonders stark jedoch am Rand des Hafenbeckens. Dort, wo Container gelöscht und Entdeckerherzen entflammt werden. ...



III IV

Neue Schiffe

HHL NEW YORK

IMO-NUMMER	9448372
REEDEREI	Hansa Heavy Lift GmbH
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	12/2012
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	17.644 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	19.866 TDW
LADEKAPAZITÄT	912 TEU
WERFT	Hudong-Zhonghua, Shanghai (CHN)
LÄNGE	168,68 m
BREITE	25,20
TIEFGANG	9,50 m
MOTOR	MAN-B&W 7L58/64
LEISTUNG	9.730 kW
GESCHWINDIGKEIT	17,5 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd



RICKMERS POHANG

CHARTERNAME	Hyundai Ulsan	LADEKAPAZITÄT	1.888 TEU
IMO-NUMMER	9469895	WERFT	Jinling, Nanjing (CHN)
REEDEREI	Rickmers Reederei	LÄNGE	192,91 m
CHARTERER	HMM, Seoul (ROK)	BREITE	27,80 m
FLAGGE	Marshall Islands	TIEFGANG	11,20 m
ABLIEFERUNG	04/2011	MOTOR	MAN-B&W 7S60MC-C
TYP	Massengutfrachter	LEISTUNG	15.785 kW
TONNAGE	23.265 BRZ	GESCHWINDIGKEIT	19,4 kn
TRAGFÄHIGKEIT	30.152 TDW	KLASSE	Germanischer Lloyd





CPO VENEZIA

CHARTERNAME	MSC Rapallo	TYP	Containerschiff	BREITE	24,50 m
IMO-NUMMER	9484455	TONNAGE	143.521 BRZ	TIEFGANG	16,00 m
REEDEREI	C-P Offen	TRAGFÄHIGKEIT	154.538 TDW	MOTOR	MAN-B&W 12K98MC-C
CHARTERER	MSC	LADEKAPAZITÄT	13.050 TEU	LEISTUNG	68.520 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Daewoo, Geoje (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	24,8 kn
ABLIEFERUNG	10/2011	LÄNGE	365,80 m	KLASSE	Germanischer Lloyd



BBC EVEREST

IMO-NUMMER	9508407
REEDEREI	Briese Schifffahrt
CHARTERER	BBC Chartering
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	03/2011
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	8.255 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	9.310 TDW
LADEKAPAZITÄT	660 TEU
WERFT	Tianjin Xingang, Tianjin (CHN)
LÄNGE	125,79 m
BREITE	22,00 m
TIEFGANG	7,60 m
MOTOR	Mak 7M43C
LEISTUNG	6.300 kW
KLASSE	Germanischer Lloyd

Fotos: Hasenpusch

MOL GRATITUDE

IMO-NUMMER	9535187
REEDEREI	Schulte Group
CHARTERER	MOL Mitsui
FLAGGE	Hongkong
ABLIEFERUNG	01/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	59.307 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	70.590 TDW
LADEKAPAZITÄT	5.605 TEU
WERFT	Hyundai Samho, Yongdang-Ri (ROK)
LÄNGE	275,00 m
BREITE	40,00 m
TIEFGANG	14,00 m
MOTOR	MAN-B&W 8K98ME
LEISTUNG	44.900 kW
KLASSE	Det Norske Veritas



Stapelweise Ordner, glühende Telefondrähte, ein voller Terminkalender: Im Büro von Dr. Bernd-Fred Schepers in der Brandstwierte herrscht Hochbetrieb. Seit einem Vierteljahrhundert ist Schepers Leitender Arzt des Seeärztlichen Dienstes. Seit 25 Jahren kniet er sich rein, kümmert sich, übernimmt Verantwortung. Viel Kraft, die er mit Freude einsetzt. „In all meiner Zeit gab es keinen einzigen Tag, an dem ich nicht gerne gearbeitet habe. Für mich ist das kein Beruf, sondern Berufung“, sagt er.

Nachdem er schon während seiner Schulzeit in seinem Heimatort Bünde in Ostwestfalen in der örtlichen Marine-Jugend aktiv war und im Shanty-Chor mitsang, stand sein Entschluss bald fest: Er will zur See. Noch als Schüler bewirbt er sich bei der Marine, wo er nach dem Abitur zunächst eine Offiziersausbildung durchläuft (Crew IV/66).

Verbundene Vorlieben

Doch es brennt noch ein zweites Feuer in ihm: Und so studiert er Medizin – in Münster, Heidelberg und schließlich in Hamburg, wo er 1977 zunächst die Approbation als Arzt erhält und ein Jahr später seine Promotion abschließt. Der Dokortitel ermöglicht es ihm nun, beide Vorlieben beruflich miteinander zu verbinden. „Hätte es mit der Medizin nicht geklappt, wäre ich wohl Nautiker geworden“, sagt Schepers.



Ein Leben für die Maritime Medizin

Dr. Bernd-Fred Schepers, Leitender Arzt des Seeärztlichen Dienstes, kümmert sich seit mehr als 25 Jahren um das Wohl von Seeleuten.

Die Liste seiner Verdienste ist entsprechend lang. Von Sebastian Meißner



Doch so kam alles anders: Nach dem Studium arbeitete er am Tropenkrankenhaus, im Universitätskrankenhaus Eppendorf sowie im Hafenkrankehaus Hamburg, danach als Assistenzarzt im Krankenhaus

Cuxhaven. Ab 1980 zieht es ihn wieder aufs Meer, wo er als Schiffsarzt tätig ist. Insgesamt verbringt Schepers mehr als vier Jahre an Bord.

Seit 1985 ist er beim Seeärztlichen Dienst, seit 1987 als Leitender Arzt des Seeärztlichen Dienstes der See-Berufsgenossenschaft zuständig für den überbetrieblichen Arbeitsmedizinischen Dienst der deutschen Handelsflotte und Fischerei, für den Sozialmedizinischen Dienst der Kranken- und Rentenversicherung der Seeleute sowie für alle Fragen zur Seedienst- und Lotsentauglichkeit. Die Beratungsgespräche prägen seinen Alltag. „Ich erhalte von unseren ermächtigten Ärzten Anfragen, wie in bestimmten Fällen über die Seediensttauglichkeit zu entscheiden ist“, sagt Schepers.

Besondere Problemfälle werden persönlich vorgeladen. „Wir prüfen immer alle Möglichkeiten, um die Seediensttauglichkeit zu erteilen. Am Ende aber ist die Sicherheit des Schiffes immer wichtiger als die Karriere eines Einzelnen“, sagt Schepers. Dass die Beurteilungskriterien für die Seediensttauglichkeit in Zukunft international stan-

dardisiert sein werden, ist auch das Werk von Schepers. Als erster Mediziner hat er länderspezifische Unterschiede identifiziert und auf eine Angleichung gepocht. Im September 2011 wurde ein Grundsatzpapier („Guidelines on the medical examinations of seafarers“) auf einer ILO/IMO-Konferenz in Genf verabschiedet.

Wenn Schepers am 16. Mai mit einer großen Feier offiziell in den Ruhestand verabschiedet wird, wird noch einmal die Tragweite seiner Leistungen deutlich. Rund 150 Gäste aus dem In- und Ausland werden erwartet. Ein würdiger Rahmen und ein Ereignis, dem Schepers mit gemischten Gefühlen entgegenseht. „Das werde ich sicher mit einem lachenden und einem weinenden Auge durchleben“, sagt er.

Wirklich zur Ruhe setzen wird er sich danach aber nicht. Zwar freue er sich auf „viel freie Zeit, die ich mit meiner Familie, mit guten Freunden und meinen Hobbys verbringen werde.“ Aber auch als Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin (DGMM) wird Schepers weiter am Ruder sitzen und auch international in der maritim-medizinischen Szene präsent bleiben.

Auch Anfragen für Seminare und Vorträge im In- und Ausland liegen ihm bereits vor. So sieht er aus: der nächste Abschnitt im Leben eines Arztes, der in seinem Beruf eine Berufung fand. ...



STATIONEN: 1982 auf der „Cap Anamur“ (o.) und 1966 als Kadett auf der „Gorch Fock“ (1966)

Trends, Bananen, Apato-a Feti-a

Die deutsche Handelsflotte erreicht wieder den Stand von 1939 und wird immer jünger. Aus „CQD“ wurde 50 Jahre zuvor „SOS“.

Trend und Tradition: 1939 verfügt die deutsche Handelsflotte über 2.459 Schiffe mit 4.482.662 BRT, jünger als zehn Jahre ist ein Viertel der Schiffe. Im Jahr 1961 sind es 1.454 Schiffe mit 4.771.080 BRT, davon sind drei Viertel jünger als zehn Jahre. 62 Prozent des seefahrenden Personals ist unter 25 Jahre alt – der jüngste Kapitän der Welt ist allerdings der 22-jährige Kubaner Jesús Jiménez Escobar (Foto oben).

Der steuerzahlende Leser erfährt alles über Abschreibungen, deren Verfahren und Auswirkungen. Deutsche Seeleute berichten aus Mollendo und Matarani in der südperuanischen Provinz Arequipa am Fuße des erloschenen Misti-Vulkans. Dort holen die Frauen ihre Babys zum Stillen einfach im Tragetuch vom Rücken vor den Bauch (Foto Mitte). Andere begeben sich auf die Spuren Jack Londons in Oakland bei San Francisco und Glenn Ellen im Sonomatal des kalifornischen Berglandes. Im Hamburger Hafen imponiert dem Fotografen dagegen die geometrische Strenge des neuen Bananenterminals (Foto unten).

Die heilige Kalebasse ist zuzagen der rituelle Kompass der Polynesier, mit seiner Hilfe bittet der Priester an Bord den Wettergott um guten Wind. Orientierungspunkt für den Nautiker ist neben vier raffinierten Bohrungen in dem Gefäß Apato-a Feti-a – der Polarstern.

Die „Titanic“-Katastrophe jährt sich am 14./15. April 1962 zum 50. Mal. Autor Peter Schliemann entlastet den Direktor der White Star Line sowie Kapitän und Mannschaft. Seit jenem Unglück funkt man übrigens im Notfall auf See nicht mehr „CQD“ – „Come Quick Danger“, sondern „SOS“ – „Save our Souls“.

Die ganze Ausgabe: www.reederverband.de



Aus dem Inhalt

Trend und Tradition

Politik des Monats

Was sind Abschreibungen

Flottenumschau

Sport an Bord

In den Kordilleren:

Kreuze statt Warnschilder

Auf den Spuren Jack Londons

Die Polynesier

Was kostet ein Kraftfahrzeug

Tiaré, das Mädchen aus Tahiti hat keine Angst mehr

Wir und der Frieden

Titanic-Katastrophe sachlich gesehen

Klar bei Schmunzelauge

Quer durch die Last



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...

Chinajahr 2012 in Deutschland

Jubiläum der Städtepartnerschaft zwischen Peking und Köln (25 Jahre) und der diplomatischen Beziehungen (40 Jahre), Gastland auf der Hannover Messe, der wichtigsten Industriegeschau der Welt: 2012 steht in Deutschland ganz im Zeichen des Reichs der Mitte.

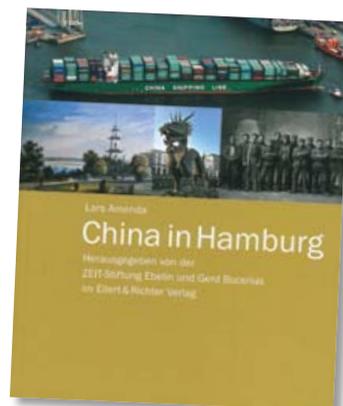
Hanbao als Brücke nach China

Ein chinesisches Sprichwort sagt: **Freundschaft ist wie eine Tasse Tee, sie muss klar und durchscheinend sein. Man muss auf den Grund schauen können.**

Davon lässt sich Historiker Amenda in seiner kenntnisreichen und respektvollen Schilderung der intensiven Beziehungen zwischen dem Reich der Mitte und Hamburg durchgängig leiten. Er hält vorbildlich die Balance zwischen dem jahrhunder-

tealten friedvollen Austausch und den dunkleren historischen Kapiteln der Geschichte. Amendas bemerkenswerte Erkundungsreise ist ein grundsolides Werk mit vielen wertvollen Informationen und Überraschungen aus der Serie „Fremde in Hamburg“.

Lars Amenda: China in Hamburg. 208 S., geb., zahlr. Fotos, Karten. ISBN: 978-3-8319-0453-2. 19,95 €



Abschied – Aufbruch – Ankunft: Was bleibt

Shanghai war der letzte Ort weltweit, den ca. 16.000 – 18.000 Juden aus Deutschland während des Nationalsozialismus ohne Visum erreichen konnten.

Die AutorInnen haben sorgfältig und umfangreich die Erinnerungen jüdischer Flüchtlinge

vor dem Nationalsozialismus von Hamburg nach Shanghai zusammengetragen. Die Dokumente, Fotos und persönlichen Erinnerungen der Zeitzeugen lassen die Dimensionen der Vertreibung, Hoffnungen, Illusionen und Ernüchterungen sowie Freuden und

Nöte des vielgestaltigen Alltags in Shanghai intensiv nacherleben.

S. Baumbach, J. Huckeriede, C. Thorn: atmen und halbwegs frei sein. Flucht nach Shanghai. Ausstellungskatalog. 159 S., 19,80 Euro. Bezug: E-Mail an buch@codobuch.de



Deutsche Stadt in Asien



Qingdao oder Tsingtau ist die einzige in Asien gegründete deutsche Stadt: vor 1914 entstanden, heute Ballungsgebiet.

Das Buch schildert die deutsch-chinesischen Beziehungen im Spagat zwischen imperialistischer Aggression und „Musterkolonie“. Dokumente, Spezialkarten und historische Fotografien begleiten die Spuren in Wirtschaft, Architektur und Kultur.

Hans Georg Prager: Deutsches Erbe in China. Tsingtau/Qingdao. 252 S., geb., Fotos, Karten. ISBN: 978-3-902475-93-0. 29,90 Euro.

Weg zum China-Experten



Dieses Buch lesen die Großen zunächst den Kleinen vor und dann selber.

Wie und was feiern die Chinesen, wie lernt man die Sprache? Die Autorinnen informieren verständlich und unterhaltsam zugleich über Themen vom Affenkönig über chinesische Popstars und chinesische Schriftzeichen bis hin zur Verbotenen Stadt (für Kinder ab 10 Jahre).

Karin Haselblatt, Sonja Wagenbrenner: Was du über China wissen wolltest. 120 S., Tb. ISBN: 978-3-8333-5094-8. 7,95 Euro.

2 : 2 für China



Vier Harvard-Professoren (Politik, Wirtschaftswissenschaft, Philosophie) debattieren über die künftige Vormachtstellung Chinas in der Welt.

Zwei bejahen, zwei bestreiten die künftige Weltvorrherrschaft der Chinesen. Das Büchlein ist Extrakt einer der Munk Debates, dem wichtigsten Politikforum Kanadas mit internationalen Vordenkern.

Henry Kissinger, Niall Ferguson etc.: Wird China das 21. Jahrhundert beherrschen? 109 S. ISBN: 978-3-570-55188-2. 9,99 Euro.

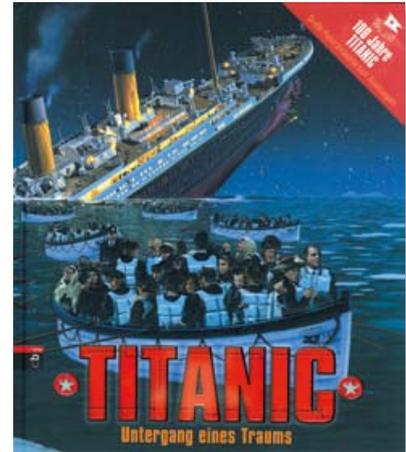
100 Jahre Traum und Mythos

Dieses reich bebilderte Sachbuch wirkt „wie aus einer wasserdichten Kiste des versunkenen Schiffs gerettet“, urteilte die „Süddeutsche Zeitung“.

Kleine Stubenkapitäne halten damit eine umfassende Darstellung des Schiffes von dessen Entstehung bis zum tragischen Untergang in den Händen. Die klare deutsche Übersetzung, die Panoramabilder, historischen Fotos und Querschnitte informieren und unterhalten vorzüglich. Clou ist das große

aufklappbare Panoramabild, das jeden Winkel und Menschen auf dem stolzen Traumschiff seiner Zeit sichtbar macht, auch das Tun und Treiben rund um das Schiff und seinen Mythos. Ein Glossar erklärt Begriffe aus Schiffbau und Seefahrt.

Philip Wilkinson, Ulrike Hauswaldt (Übers.):
TITANIC. Untergang eines Traums. 64 Seiten,
geb. Für Leser von 8 bis 10 Jahren.
ISBN: 978-3-570-15395-6. 14,99 Euro.



Lehrbuch & Kompendium

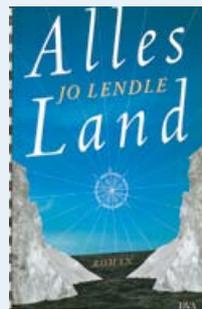


Die kompakte Neuerscheinung behandelt Grundlagen und Grundbegriffe des Landtransportrechts sowie alle wichtigen nationalen Vertragsarten und das internationale Frachtgeschäft.

Dazu gehören u. a. der Bahn- und Binnenschiffverkehrsverkehr. Mit einem detaillierten Fallbeispiel. Zielgruppe des Nachschlagewerks sind Anwälte, Unternehmensjuristen, Studierende und Großspeditionen.

Marian Paschke, Winfried Furnell: Transportrecht. 266 S. Broschur.
ISBN: 978-3-40662-698-2. 44,90 Euro

Am einsamsten Punkt



„Wohnung der bösen Geister“ nennen die Grönländer das Inlandeis. 1930 wagt sich der deutsche Naturforscher Alfred Wegener dorthin.

Zu Lebzeiten für seine Theorie der Kontinentalverschiebung ausgelacht, will er der Welt beweisen, dass man „am einsamsten Punkt der Erde“ überwinden kann, dort, wo seinen Männern auf dem Marsch über den treibenden Schnee „das Gesicht mit Eis zuwuchs“.

Jo Lendle: Alles Land. Roman.
376 Seiten, gebunden. ISBN: 978-3-421-04525-6. 19,99 Euro.

Schutz für Seefahrer



Das Internationale Seearbeitsübereinkommen von 2006 ist die vierte Säule des internationalen maritimen Regelwerks.

Das Buch

schließt die Lücke zur UN-Seerechtskonvention von 1982 und ergänzt die IMO-Kernübereinkommen zu Schiffssicherheit, Schiffsbetriebssicherheit, Training und Verhinderung von Umweltverschmutzung. Mit ausführlichen Kommentaren zum MLC im Anhang.

Moira L. McDonnell, Dominick Devlin, Cleopatra Doumbia-Henry: The Maritime Labour Convention 2006. 710 S., geb. ISBN: 978-90-04-18375-9. 217 Euro.

ANZEIGE

Kalender

MAI 2012

Foto: soebe



Saubere Motoren der Zukunft

Die Schadstoffemissionen durch die Schifffahrt sollen in den kommenden Jahren drastisch gesenkt werden. Sowohl die UNO-Schiffahrtsorganisation IMO als auch die Europäische Union planen die Einführung erheblich niedrigerer Schwefelobergrenzen für Schweröl ab 2015. Zudem sollen die CO₂-Emissionen weiter abgebaut werden. Dazu werden neue Lösungen seitens der Hersteller von Antriebssystemen benötigt, die sich zum Teil erst auf dem Reißbrett befinden. Einen Ausblick auf die Technologien und das Flottenmanagement von morgen will das Fachmagazin „Motorship“ auf seiner Propulsion & Emissions Conference Ende Mai in Hamburg liefern.

23.05. – 24.05. HAMBURG

Propulsion & Emissions Conference 2012

www.propulsionconference.com

MAI

01.05. – 03.05. BIRMINGHAM

(Großbritannien)

Multimodal 2012

www.multimodal.org.uk

02.05. – 03.05. BRÜSSEL

(Belgien)

Piracy: Orchestrating a Response, Armed Guards Onboard Ships: A Solution?

www.saarpcco.com

03.05. – 04.05. ATHEN (Griechenland)

Greek Shipping & Ship Finance Conference 2012

www.informaglobalevents.com

09.05. – 10.05. LONDON (Großbritannien)

TradeWinds Marine Risk Forum

www.nhstevents.com

10.05. ISTANBUL (Türkei)

9th Marine Money Istanbul Ship Finance Forum

www.marinemoney.com

10.05. SOPOT (Polen)

European Manning & Training Conference

www.informaglobalevents.com

10.05. – 11.05. SOPOT (Polen)

ESPO 2012

www.espo.be

11.05. LIMASSOL (Zypern)

5th International Ship Management Summit

www.shipmanagementinternational.com

11.05. – 13.05. HAMBURG

Hafengeburtstag Hamburg

www.hamburg.de

13.05. – 15.05. ODESSA (Ukraine)

Black Sea Freight Market and Ports 2012

www.b-forum.ru

14.05. – 16.05. LONDON

(Großbritannien)

Bills of Lading Seminar

www.informaglobalevents.com

14.05. – 16.05. LONDON

(Großbritannien)

International Marine Insurance

www.informaglobalevents.com

14.05. – 18.05. CORK (Irland)

Global Port Marine Operations

www.globalportoperations.com

14.05. – 18.05. OXFORD

(Großbritannien)

The Oxford Bunker Course

www.petrospot.com

15.05. HAMBURG

Risk Management in the Container Industry

www.hsba.de

15.05. LONDON (Großbritannien)

China Money & Ships

www.chinamoneyandships.com

21.05. – 25.05. OXFORD

(Großbritannien)

Tanker Ownership, Chartering and Operations – Business Tactics and Strategies

www.richardsonlawrie.com

21.05. – 25.05. PANAMA-STADT (Panama)

Maritime Week Americas 2012

www.petrospot.com

22.05. – 23.05. RIO DE JANEIRO

(Brasilien)

Offshore Support Vessel Conference Brazil

www.informaglobalevents.com

22.05. – 23.05. SHANGHAI (China)

8th TradeWinds Shipping China

www.nhstevents.com/events/shipping-china-2012

22.05. – 24.05. ANTWERPEN

(Belgien)

Breakbulk Europe

www.breakbulk.com

22.05. – 24.05. GÖTEBORG

(Schweden)

RORO

www.rorox.com

23.05. – 24.05. HAMBURG

Propulsion & Emissions Conference 2012

www.propulsionconference.com

23.05. – 25.05. LONDON

(Großbritannien)

Charterparties Masterclass

www.informaglobalevents.com

23.05. – 25.05. NANJING (China)

CIMPS Europort

www.cimps-europort.com

24.05. DUBLIN (Irland)

SHORTSEA '12

www.coastlink.co.uk

Impressum

www.reederverband.de

Herausgeber:

Verband Deutscher Reeder e. V., Esplanade 6, 20354 Hamburg

Chefredakteur:

Dr. Dirk Max Johns, johns@reederverband.de

Redaktion:

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

Redaktionsassistent:

Dr. Ines Lasch,
laschi@reederverband.de,
Tel.: 040 – 35 09 72 41

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Michael Hollmann
(Versicherungen)

Anzeigen:

JDB Media GmbH
Joanna Wedl
Tel.: 040 – 46 88 32 13
E-Mail: wedl@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2012

Abonnements

und Vertrieb:
Druckzentrum
Neumünster
Tel.: 040 – 25 49 66 15
E-Mail: abo@storck-druckerei.de

Grafik:

Lohrengeel Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg,
E-Mail: lohrengeel@58vier.de

Lithografie: Stiedenrod

Titelbild: Frank Schinski/
OSTKREUZ

Druck:

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

Abonnementpreis:

58,50 EUR, für Schüler, Studenten 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 Bezugszeitraumes gekündigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Filme, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

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



Wir machen mit!

DEUTSCHE Seeschifffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder