

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

JUNI 2012

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

KAKAO-TRANSPORT

Kleine Bohne auf großer Fahrt

34

KAKAO-TRANSPORT KLEINE BOHNE AUF GROSSER FAHRT | PIRATERIE INTERVIEW MIT AUSSENMINISTER WESTERWELLE | TRADITION JUBILÄUM: 175 JAHRE VEREIN HAMBURGER RHEDER | SCHIFFBAU SICHERHEITSTANDARDS IN DER KREUZFAHRT



PIRATERIE

Effektiver Einsatz gegen die Kriminellen auf See – Interview mit Außenminister Westerwelle

20

TRADITION

Jubiläum: 175 Jahre Verein Hamburger Rheder

22

ANZEIGE

Von Brutalität, Tradition und Leckereien



Die Piraterie hält die internationale Schifffahrt in Atem. Zwar konnte der erpresserische Menschenraub dank der militärischen Erfolge der „ATALANTA“-Mission und des Einsatzes privater Sicherheitskräfte an Bord zuletzt eingedämmt werden. Doch immer noch sind Hunderte von Seeleuten in der Hand von Kriminellen – und die rüsten weiter auf und erweitern ihr Einsatzgebiet. Der Bundestag hat das „ATALANTA“-Mandat verlängert und zugestimmt, dass auch die Infrastruktur der Piraten am Strand beschossen werden darf. Ein Fortschritt, aber kein Durchbruch. Im exklusiven Interview mit der „Deutschen Seeschifffahrt“ signalisiert **Bundesaußenminister Guido Westerwelle** den Reedern seine Unterstützung: „Wir sind überzeugt, dass es nicht nur internationales Recht, sondern auch unsere nationale Pflicht ist, unsere Staatsbürger zu schützen.“ (ab Seite 16)

Die Verpflichtung gegenüber dem Standort, der Branche und den Menschen bestimmt auch die Arbeit des **Vereins Hamburger Rheder**: Seine Mitglieder engagieren sich für die Schifffahrt, für soziale Standards und für die Stadt. Jetzt feiert der VHRh, der eng mit dem VDR zusammenarbeitet, sein 175-jähriges Bestehen. Wir gratulieren! (ab Seite 22)

Erst 100 Jahre ist es her, dass auf der „Selandia“ der weltweit erste Dieselmotor an Bord eines Schiffes zum Einsatz kam – eine **beispiellose Erfolgsgeschichte**, deren etwas stotternden Beginn wir nachzeichnen (ab Seite 58).

Einen Siegeszug ganz anderer Art hat die Kakaobohne hinter sich. Das braune Gold, das aus Afrika und Südamerika zu uns kommt, wird in den Süßwarenhochburgen Europas zur **beliebtesten Leckerei der Welt** verarbeitet: Schokolade. Die Süßigkeit erhöht den Serotonin Spiegel und hellt so die Stimmung auf. Ohne Spezialisten wie die Duisburger Seereederei Baco-Liner, die sich um den Transport des empfindlichen Gutes kümmern, fehlte in unserem Leben dieser Glücksbringer, den viele von uns manchmal einfach brauchen (ab Seite 34).

Viel Spaß beim Lesen der Deutschen Seeschifffahrt
wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 06/2012



... 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

- ▶ **16 PIRATERIE I**
Fortschritte im Kampf gegen Piraten –
aber noch keine Lösung
- ▶ **20 PIRATERIE II**
Interview mit Bundesaußenminister
Dr. Guido Westerwelle
- ▶ **22 JUBILÄUM**
Der Verein Hamburger Rheder feiert
175. Geburtstag
- 28 SCHIFFBAU**
Neue Schiffe und Sicherheitsstandards
für die boomende Kreuzfahrtbranche

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- ▶ **34 KAKAO**
Empfindliche Bohne auf großer Fahrt –
der Seeweg zur Schokolade
- 42 INFRASTRUKTUR**
Japan nach der Stunde Null: die
Dreifach-Katastrophe und die Folgen
- 46 GESCHLOSSENE FONDS**
Quartalszahlen vom
Branchenverband VGF
- 47 FONDS-MELDUNGEN**
Neues von den Emissionshäusern

... LOGISTIK & FINANZEN

48 INDIZES

Die wichtigsten Schiffssegmente

50 VERSICHERUNGEN

Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

52 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

54 AUSSTELLUNG

Nachhaltige Nutzung der Meere –
Thema der EXPO 2012 in der südkorea-
nischen Hafenstadt Yeosu

58 TECHNIK

Meilenstein: 100 Jahre „Selandia“ –
das erste Seeschiff mit Dieselmotor

60 SERIE: HAFENSTÄDTE DER OSTSEE

Teil 12: Stettin – Pommerns Metropole
steckt voller baulicher Kleinodien

64 NEUE SCHIFFE

Daten und Fakten frisch
in Dienst gestellter Einheiten

66 PORTRÄT

Siegfried Rauch – der „Kapitän“ des
ZDF-„Traumschiffs“

67 KEHRWIEDER

Vor 50 Jahren

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	68
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	70
IMPRESSUM	70



Chinas Häfen im Nebel ...

Im Frühjahr ist es nicht ungewöhnlich, dass eine dicke Nebelschicht über dem Gelben Meer liegt. Die recht flache See, die über eine Reihe von stark frequentierten Häfen verfügt, kommt hier üblicherweise auf 50 Nebeltage pro Jahr – bei einigen Messstationen sind es sogar 80. Das Bild des NASA-Satelliten „Aqua“ zeigt eine Nebelbank, die Koreas Küste umfängt. Die tief liegende Wolkenbildung bedeckt eine Fläche etwa so groß wie die koreanische Halbinsel. Sie erstreckt sich fast 900 Kilometer von der Korea Bay bis zur chinesischen Stadt Shanghai. Nebel ist eine beträchtliche Gefahr für die Schifffahrt im Gelben Meer. Nach Angaben der chinesischen Regierung ist etwa die Hälfte der Kollisionen im Hafen von Qingdao auf schlechte Sicht zurück-

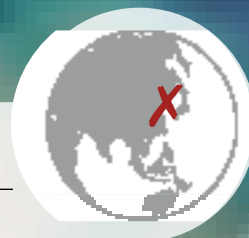
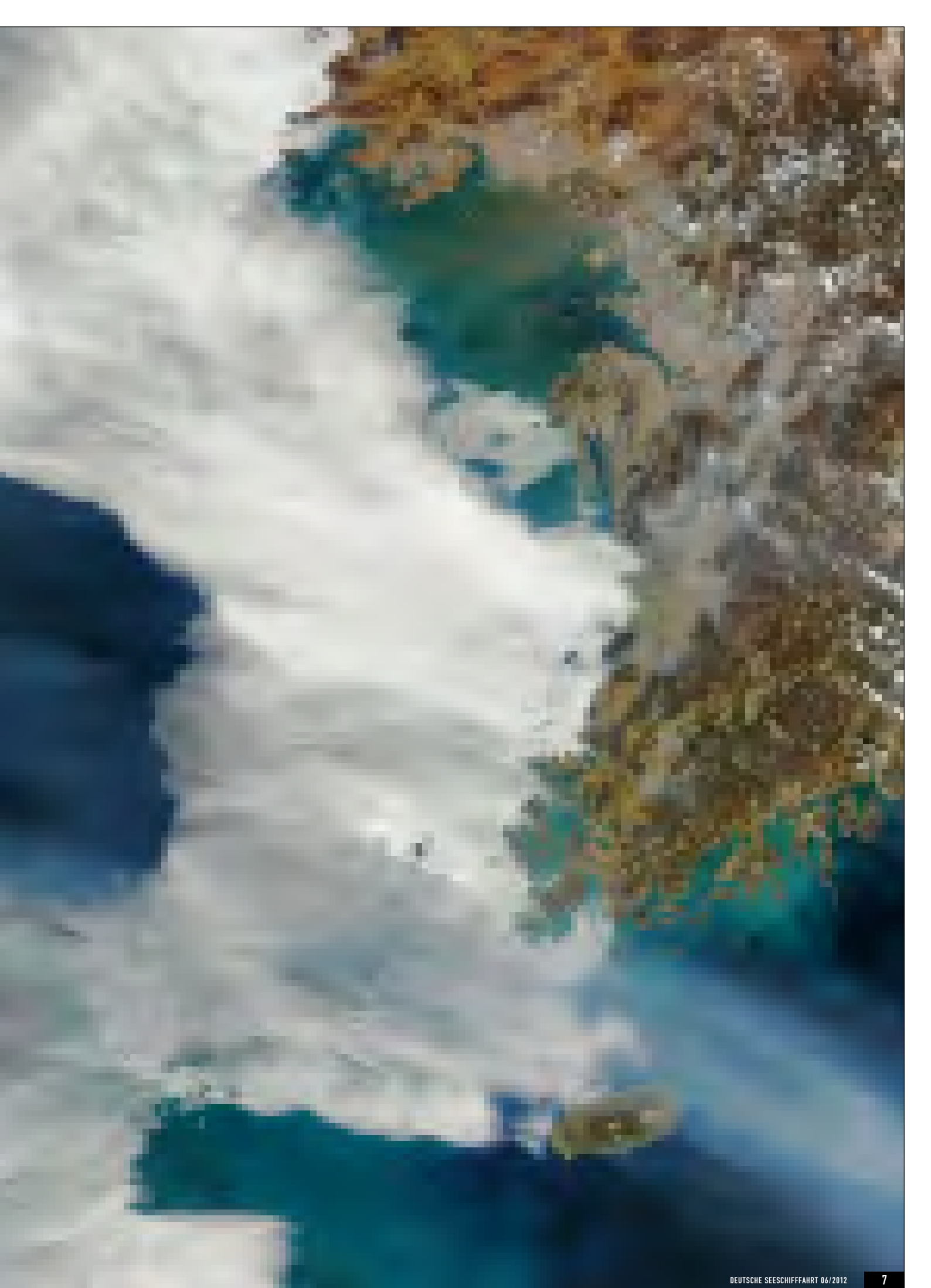


Foto: NASA



Hapag-Lloyd



Der ehemalige Lufthansa-Chef **Jürgen Weber** soll Aufsichtsratsvorsitzender von Deutschlands größter Containerlinie Hapag-Lloyd werden. Diesen Vorschlag gab Hamburgs Bürgermeister **Olaf Scholz** (SPD) bekannt.

Webers Amtszeit soll drei Jahre dauern. Der 70-jährige Weber war (bis 2003) zwölf Jahre lang Lufthansa-Chef.

Die Hansestadt ist seit Kurzem größter Eigner von Hapag-Lloyd. Weber soll TUI-Chef **Michael Frenzel** ersetzen, der im Juni aus dem Aufsichtsrat ausscheidet. „Neben der Anteilsstruktur gibt es nunmehr auch eine gute Perspektive für eine personelle Ausrichtung der Spitze des Unternehmens“, sagte Scholz. Reederei-Chef **Michael Behrendt** sei gebeten worden, seinen bis Mitte 2013 laufenden Vertrag um ein Jahr zu verlängern, um Zeit für die Suche nach einem Nachfolger zu haben. Er soll Mitte 2015 in den Aufsichtsrat wechseln und dort den Vorsitz von Weber übernehmen. Einen direkten Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat verbieten die Regeln der guten Unternehmensführung (Corporate Governance). Die Vorschläge seien mit dem Logistikunternehmer Klaus-Michael Kühne abgestimmt worden, der an Hapag-Lloyd maßgeblich beteiligt ist.

AIDA Cruises



Neue Direktorin für Umwelt und Gesellschaft beim Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises ist **Monika Griefahn**.

In ihrer Funktion als Chief Sustainability Officer wird die ehemalige Umweltministerin von Niedersachsen und Greenpeace-Mitbegründerin künftig die Themen Umwelt sowie gesellschaftliche Verantwortung bündeln. „Wir freuen uns, mit Frau Griefahn eine ausgewiesene Expertin bei uns an Bord zu begrüßen. Wir sind uns sicher, dass sie die Nachhaltigkeitsstrategie unseres Unternehmens erfolgreich weiterentwickeln und neue Impulse setzen wird“, sagt Michael Ungerer, designierter Präsident von AIDA Cruises.

Die 57-jährige Diplomsoziologin ist Gründerin und Leiterin des Instituts für Medien, Umwelt, Kultur in Buchholz. Monika Griefahn gehört zu den Gründern von Greenpeace Deutschland und war von 1984 bis 1990 Vorstandsmitglied von Greenpeace International, Umweltministerin in Niedersachsen von 1990 bis 1998 und von 1998 bis 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages.

„Kreuzfahrtschiffe sind ein eigener Kosmos. Sie bieten die Plattform für Innovation sowie die Chance zu zeigen, welche Möglichkeiten Wirtschaft hat, führend zu sein im Bereich von Umwelt und Gesellschaft. Ich freue mich, dass ich bei diesem Unternehmen, das schon jetzt zeigt, dass es Verantwortung für unsere Zukunft übernehmen will, mitgestalten kann. Und dass ich Impulse mit setzen kann bei den internationalen Regeln der IMO, für die ich mich schon lange engagiere“, sagt Monika Griefahn.

Scandlines



Neuer CEO der Fährreederei Scandlines ist **Søren Poulsgaard Jensen**. Er löst in dieser Funktion Bengt Pihl ab. Jensen ist seit November 2009 als COO bei Scandlines. Davor war er für A.P. Møller – Maersk International in verschiedenen leitenden Positionen tätig.



Per Madsen wird zum 1. August neuer CFO (Chief Financial Officer) von Scandlines. Er verantwortet das gesamte Finanz- und Rechnungswesen des Unternehmens und berichtet als Teil der Geschäftsführung an CEO Søren Poulsgaard Jensen.

Der 43-jährige Per Madsen war seit 2008 CFO des Flughafens Kopenhagen (Københavns Lufthavne A/S), in den letzten einhalb Jahren als Teil der Geschäftsführung. Per Madsen begann seine berufliche Laufbahn als Revisor und wurde später Management-Berater des Wirtschaftsprüfungsunternehmens Arthur Andersen. Im Anschluss wechselte er zur Coca Cola Company, wo er in einem Zeitraum von zehn Jahren in verschiedenen Bereichen als CFO tätig war, unter anderem als CFO für Skandinavien und Deutschland.

Hansa Heavy Lift



Die Schwergutreederei Hansa Heavy Lift hat **Joerg Roehl** zum Chief Commercial Officer ernannt. Er ist in dieser Funktion verantwortlich für die Bereiche globaler Vertrieb, strategische Geschäftsentwicklung sowie

Marketing. Roehl bringt mehr als 20 Jahre Erfahrung in Führungspositionen der Logistik- und Schifffahrtsbranche mit.

Im letzten Jahr unterstützte er HHL als externer Berater entscheidend bei dem Aufbau des weltweiten Vertriebsnetzwerkes. Seine Tätigkeiten umfassten dabei die Gründung der Niederlassung von HHL in Singapur, die Positionierung von HHL im Premium-Kundenbereich sowie die Unterstützung bei dem Aufbau eines erstklassigen Management-Teams.

Jüngerhans



Im Zuge des Ausbaus des Fondsvertriebs hat sich die Reederei Jüngerhans in Haaren personell verstärkt. **Andreas Bernaczek** wird neuer Vertriebsleiter und Prokurist.

Der 36-jährige stammt aus Leer und hat Betriebswirtschaft und Schiffsfinanzierung studiert. Nach einer Ausbildung zum Bankkaufmann und Aufgaben im Vertrieb und im Kreditgeschäft einer großen Regionalbank war er bereits erstmals für eine Reederei in der Fondsverwaltung tätig. Ab 2003 übernahm er für ein großes Emissionshaus in Dortmund zunächst die Koordination des Innendienstes, bevor ihm 2007 die Leitung des Vertriebs übertragen wurde und er Prokura erhielt.

HSH Nordbank



Der Aufsichtsrat der HSH Nordbank hat **Edwin Wartenweiler** (52) für drei Jahre zum Risikovorstand (Chief Risk Officer) der Bank bestellt.

Wartenweiler wechselt von der FMS Wertmanagement AÖR, Mün-

chen, zur HSH Nordbank. Dort war er seit Anfang 2011 als Managing Director für das Global Credit Management tätig und berichtete direkt an den Vorstand. Zuvor arbeitete der gebürtige Schweizer in verschiedenen verantwortlichen Positionen für die Credit Suisse im In- und Ausland. Unter anderem war er Leiter Management Support Credit & Risk Management sowie Leiter einer großen Krediteinheit.

Lloyd Fonds



Geschäftsführer der neuen „Lloyd Fonds Consulting GmbH“ wird **Armin Köckerling** (48). Das Tochterunternehmen des Emissionshauses Lloyd Fonds AG wird künftig von der Mutter aufgelegte Spezialfonds in Deutschland vertreiben. Damit sollen die Weichen in

Richtung institutioneller Vertrieb gestellt werden. Köckerling war von 2007 bis 2009 Director der Warburg Alternative Investments AG in Zürich und seit 2009 Geschäftsführer der Hamburg Trust Consulting GmbH. Neben Köckerling waren bereits Dr. Joachim Seeler als Vorstand und Michael Arndt als Vertriebschef von Hamburg Trust zu Lloyd Fonds gewechselt.

DVIS



Der Syndikus des Verbands Deutscher Reeder, **Tilo Wallrabenstein**, ist vom Vorstand des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht (DVIS) zum neuen Geschäftsführer des DVIS bestellt worden. Der Volljurist, Jahrgang 1973, ist seit Juli 2010 beim VDR und war zuvor in der Auslandskreditabteilung der Deut-

schen Schiffsbank und am Seerechtsinstitut der Universität Hamburg tätig. Er tritt beim DVIS die Nachfolge des langjährigen Geschäftsführers Dr. Jan-Thiess Heitmann an.

Tognum



Dr. Michael Haidinger (51) ist ab 1. Juli 2012 neues Vorstandsmitglied für Vertrieb bei der Tognum AG. Dr. Haidinger ist zurzeit Geschäftsführer von Rolls-Royce Deutschland und Mitglied des Aufsichtsrates der Tognum

AG. Beide Funktionen wird er spätestens mit seinem Amtsantritt als neuer Vertriebsvorstand der Tognum AG niederlegen. Mit seiner Berufung zum neuen Tognum-Vorstandsmitglied übernimmt Dr. Michael Haidinger die bisher kommissarisch vom Tognum- →

ANZEIGE

→ Vorstandsvorsitzenden Joachim Coers zusätzlich zu seinen CEO-Aufgaben geführten beiden Business Units Engines und Onsite Energy sowie das weltweite Distribution- und Servicegeschäft. Der gebürtige Österreicher Haidinger arbeitete seit 1989 in verschiedenen internationalen Unternehmen der Luftfahrtindustrie bei DASA, Fairchild/Dornier, Airbus, Eurocopter und seit 2006 bei Rolls-Royce.

GEOMAR



Das Direktorium des GEOMAR – Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel ist komplett. Das Kuratorium bestellte **Michael Wagner** zum neuen Verwaltungsdirektor. Gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Direktor Professor Peter Herzig bildet der 59-jährige Referatsleiter im schleswig-holsteinischen Wissenschaftsministerium ab 1. Juli die Führung des renommierten Forschungszentrums.

Wagner leitet seit 1993 das Forschungsreferat des Kieler Wissenschaftsministeriums. Dabei war er unter anderem auch für die Vorgängerinstitute des jetzigen GEOMAR zuständig. Daneben ist er langjähriges Mitglied in verschiedenen Gremien der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz von Bund und Ländern (GWK, früher BLK), der Deutschen Forschungsgemeinschaft und der Leibniz-Gemeinschaft. Ferner führt er den Vorsitz in der Stiftungsversammlung des Forschungszentrums Borstel und ist Mitglied des Kuratoriums des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung.

BSU



Anfang Mai hat **Volker Schellhammer** (60) die Leitung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) übernommen.

Er war bisher Referatsleiter für Schiffsverkehrsverwaltung und Schiffsfahrtsrecht im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Schellhammer ist Jurist und hat seine Laufbahn im Bundesdienst 1981 bei der Wehrbereichsverwaltung I in Kiel begonnen, wo er in verschiedenen

Verwendungen insgesamt 10 Jahre tätig war. Nach einem 6-monatigen Aufenthalt bei der NATO in Brüssel wechselte er im August 1991 zum Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Dort war er zunächst als Referatsleiter Personal und Haushalt und seit 2002 als Referatsleiter in der Abteilung Schifffahrt tätig.

DSVK



Auf der Frühjahrssitzung des Deutschen Seeverladerkomitees im BDI (DSVK) wurde der Vorstand für eine weitere Amtsperiode von drei Jahren wiedergewählt.

Zum Vorsitzenden des DSVK wurde erneut **Rüdiger S. Grigoleit** (Merck KGaA) gewählt, der damit 2013 seinem zehnjährigen Jubiläum als Vorsitzender entgegensteht. Auch bei den drei stv. Vorsitzenden setzt das DSVK auf Kontinuität: Dr. Peter Langenbach (Hülskens GmbH & Co. KG), Joachim Schürings (ThyssenKrupp Steel Europe AG) und Detlev Wollert (Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG) wurden allesamt wiedergewählt.

Hochschule Emden/Leer



AUSZEICHNUNG: Preisträger Marika Müller, Johannes Hapke und Karol Wölk (v.l.).

Drei Absolventen des Fachbereichs Seefahrt an der Hochschule Emden/Leer sind von der Commerzbank-Stiftung Leer für ihre Abschlussarbeiten prämiert worden. Die Preisträger nahmen die Urkunden und Schecks in Höhe von je 1.000 Euro im Maritimen Kompetenzzentrum (MARIKO) in Leer entgegen.

Marika Müller erhielt den Preis für ihre Bachelor-Arbeit zum Thema „Deutsch-Niederländische Zusammenarbeit in der Emsmündung unter besonderer Betrachtung des Schiffsverkehrs“. Im Mittelpunkt steht das umfangreiche Vertragssystem zwischen bei-

den Ländern, das eine Vielzahl von Bereichen regelt.

Ebenfalls prämiert wurde die gemeinsame Abschlussarbeit aus dem Offshore-Bereich von **Johannes Hapke** und **Karol Wölk**. Titel: „Vorbereitung zur Akkreditierung eines Dynamic-Positioning-Klasse-2-Simulatorkurses gemäß den Richtlinien des Nautical Institute an einem Schiffsführungssimulator“. Dabei ging es u.a. um eine mögliche Erweiterung des Schiffsführungssimulators (Susanne) um eine DP-2-Komponente. Außerdem klärt eine Bedarfsanalyse anhand verschiedener möglicher Simulatorkonfigurationen, inwieweit ein entsprechender Simulator sich am Standort Leer tragen könnte.

VSM



Neuer Vorsitzender des Verbandes für Schiffbau- und Meerestechnik (VSM) ist **Harald Fassmer** (49). Der Geschäftsführer des u.a. auf Rettungsboote spezialisierten Wertunternehmens Fr. Fassmer GmbH & Co. KG im niedersächsischen Berne wird Nachfolger von Werner Lüken, der sein Amt nach fünf Jahren aus Altersgründen niedergelegt hat.



Neuer VSM-Hauptgeschäftsführer wird der bisherige Generalsekretär des Europäischen Dachverbands der Schiffbauindustrie CESA (Community of European Shipyards' Association), **Reinhard Lüken** (43). Er folgt auf Werner Lundt, der nach acht Jahren an der Verbandsspitze in den Ruhestand geht.

ANZEIGE



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Hauptgeschäftsführer beim
Verband Deutscher Reeder*

Ein guter Schritt auf einem weiten Weg

Die wirksamere Bekämpfung der Piraterie im Indischen Ozean hat in den letzten Wochen sowohl in Brüssel wie auch in Berlin die Regierungen und Parlamente beschäftigt.

Das Europäische Parlament hat in einer umfangreichen Entschließung wesentliche Forderungen aus der Schifffahrt aufgegriffen. Die Entschließung wurde im EU-Parlament breit getragen (434 Ja-Stimmen, 100 Nein-Stimmen, 10 Enthaltungen). Das EU-Parlament spricht sich für eine Verlängerung und Erweiterung des „ATALANTA“-Mandats aus und fordert die Mitgliedstaaten auf, mehr Kräfte zur Verfügung zu stellen.

Der Deutsche Bundestag hat mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen von CDU/CSU und FDP die von der Bundesregierung vorgeschlagene Verlängerung und Erweiterung des „ATALANTA“-Mandats beschlossen.

Der Bundesrat wiederum hat in einer einstimmig verabschiedeten Entschließung – ohne Bezug auf das „ATALANTA“-Mandat – einen stärkeren hoheitlichen Einsatz Deutschlands bei der Piratenbekämpfung gefordert und damit eine zentrale Forderung der deutschen Schifffahrt aufgegriffen, vor allem den Einsatz hoheitlicher Kräfte auf besonders gefährdeten Schiffen unter deutscher Flagge.

Die intensiven und vielfältigen Aktivitäten der Reeder im Verbund mit anderen Unterstützern für ein robusteres Vorgehen gegen die Piraten haben Bewegung im Sinne der Schifffahrt erzeugt. Es bleibt jedoch noch viel zu tun, um die Piratenplage weiter zurückzudrängen. Vor allem gegen die Hintermänner des Pirateriegeschäfts muss viel konsequenter und wirksamer vorgegangen werden. Was bei der Bekämpfung der internationalen Drogenkriminalität und der Finanzstrukturen von Terroristen möglich ist, sollte auch bei der Störung der Geldströme der Piraterieorganisationen möglich sein. Von einer konsequenten Strafverfolgung gefasster Piraten sind wir ebenfalls noch weit entfernt.

Den für die Pirateriebekämpfung eingesetzten Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr und der Verbündeten gilt es einmal mehr, herzlich Danke zu sagen. Unbeschadet unseres weiteren Drängens auf mehr Einsatzkräfte, mehr Einsatzmittel und auf ein konsequenteres Vorgehen gegen die Piraterie – jeder und jede im Einsatz vor Ort übernimmt eine große persönliche Verantwortung und ein damit unabweisbar verbundenes Risiko für sich selbst. Das tun sie für die Notleidenden Menschen in Somalia, für den Schutz unserer Seeleute und für die Freiheit der Seewege. Ihr Einsatz ist unverzichtbar.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

„Deutsche Flagge muss wettbewerbsfähig werden“

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Flagge ging es beim Treffen des Arbeitskreises Küste der CDU/CSU-Bundestagsfraktion mit Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim VDR.

Nagel machte deutlich, dass sich besondere nationale Regelungen in den Bereichen Schiffsbesatzung, Flaggenverwaltung und Sozialversicherung auf Flexibilität und Kosten der deutschen Flagge

auswirken. Vor diesem Hintergrund fordert der VDR, die deutsche Flagge müsse im europäischen Rahmen vergleichbar werden. Anerkennend hob Nagel den Einsatz der Unions-Küstenparlamentarier für das Maritime Bündnis hervor. Mit der Bereitstellung von zunächst 28,7 der insgesamt 57,8 Millionen Euro im Rahmen des Maritimen Bündnisses im Jahre 2012 unterstützt der Bund über Lohnkostenzuschüsse und Ausbildungshilfen den Standort Deutschland in der maritimen Wirtschaft. Diese Maßnahme werde laut AK-



TREFFEN: VDR-Hauptgeschäftsführer Ralf Nagel und AK-Vorsitzender Ingbert Liebing (MdB CDU).

Vorsitzendem Ingbert Liebing von den Unions-Küstenparlamentariern ausdrücklich begrüßt, da die maritime Wirtschaft von besonderer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort sei. www.cducusu.de



NACHTEIL:
Nationale Sonderregelungen sind oft unflexibel.

Foto: dreamstime/Frank Gärtner

Erzbischof würdigt Anti-Piraterie-Einsatz

Der Hamburger Erzbischof Werner Thissen hat den Einsatz deutscher Soldaten zum Schutz von Handelsschiffen vor Piraterie gewürdigt.

„Durch ihren Dienst sorgen Sie für Sicherheit und Freiheit“, sagte Thissen in einem ökumenischen Gottesdienst am Sonntag, den 13. Mai, auf der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“.

Die Fregatte war anlässlich des Hafengeburtstages in Hamburg zu Gast. Sie war bereits 2008/2009 am Horn von Afrika im Einsatz. Thissen hob hervor, dass die Gefährdung durch Piraten gerade in der Hansestadt ein



BEKENNTNIS:
Hamburgs Erzbischof Werner Thissen.

Foto: Erzbistum Hamburg

Dauerthema sei. „Hamburg ist eine der großen Hafenstädte der Welt. Von hier laufen täglich viele Schiffe aus. Wir sind unseren Soldatinnen und Soldaten sehr dankbar für ihren unverzichtbaren Dienst“, so der Erzbischof.

www.erzbistum-hamburg.de

Neues Flaggschiff für Döhle

Die „Hanjin Asia“ ist der erste von vier 13.102-TEU-Frachtern für die Hamburger Reederei Peter Döhle.

Das 366 Meter lange neue Flaggschiff der Reederei ist langfristig an die Hanjin Shipping Company (Seoul) verchartert. Bis Januar 2013 liefert die Werft Hyundai Heavy Industries (Ulsan) drei weitere Megaboxer dieses Typs an Döhle ab, die ebenfalls bei Hanjin Beschäftigung finden. www.doehle.de



BESUCH: Die „Hanjin Asia“ auf der Elbe.

Foto: Hasenpusch

Neuer Simulator für Studenten in Malmö

Mit einer feierlichen Eröffnung durch den Generalsekretär der IMO, Koji Sekimizu, wurde das neue Simulationslabor an der World Maritime University seiner Bestimmung übergeben.

Der neu entwickelte Ship Safety and Security Trainer ergänzt den konventionellen Simulator und ermöglicht darüber hinaus Bewegungen und Aktionen einzelner Besatzungsmitglieder in einem virtuellen Schiff, um etwa bei Feuer oder Wassereinbrüchen entsprechende Maßnahmen zur Notfallbekämpfung zu ergreifen. www.wmu.se



Foto: WMU

EINWEIHUNG: Der neue Simulator eröffnet neue Möglichkeiten.

Neuer Bulker für Conti

Die Münchener Conti Unternehmensgruppe verzeichnet mit der „Conti Aragonit“ den 23. Massengutfrachter als Flottenzugang.

Der achte von zehn in China gebauten 57.000-Tonnern ist für zwölf Jahre an STX Pan Ocean verchartert. Die Bereederung des 190-m-Schiffs übernimmt, wie bei den 22 anderen Conti-Bulker-Neubauten, die BBG Bremer Bereederungsgesellschaft mbH & Co. KG. www.conti-online.de

Foto: Hapag-Lloyd



WACHSTUM: Die weltweit viertgrößte Linienreederei transportierte mehr.

Hapag-Lloyd steigert Umsatz

Hapag-Lloyd hat im ersten Quartal 2012 die Transportmenge und den Umsatz in einem unverändert herausfordernden Branchenumfeld weiter gesteigert.

Die durchschnittliche Frachtrate betrug im ersten Quartal 1.484 USD/TEU und lag damit um rund fünf Prozent unter dem Vorjahreswert von 1.563 USD/TEU. Die Erlöse beliefen sich in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres auf 1,6 Mrd. Euro, ein Plus von acht Prozent zum Vorjahresquartal. Ursächlich hierfür war die um rund elf Prozent auf 1,32 Mio. TEU gestiegene Transportmenge. Der seit Jahresbeginn nochmals deutlich gestiegene Bunkerpreis lag im Quartalsdurchschnitt bei 667 USD/

Tonne und damit 31 Prozent über dem Vorjahresniveau. Daraus resultierten im Quartal zusätzliche Bunkerkosten sowie weitere energiebezogene Kostensteigerungen insbesondere bei den Feeder- und Inlandtransporten, die das Ergebnis gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit weit über 150 Mio. USD belasteten. Dies habe im traditionell schwachen ersten Quartal zu einem „unbefriedigenden Ergebnis“ geführt.

Hapag-Lloyd hat deutliche Ratenerhöhungen beschlossen, um die dramatisch gestiegenen Energiekosten kompensieren zu können. Die angekündigten Erhöhungen sind erst ab dem zweiten Quartal ergebniswirksam. www.hlag.com

Treibstoffkosten belasten Ergebnis

Quartalszahlen	1. Quartal 2011	1. Quartal 2012
Umsatz in Mrd. Euro	1.483	1,6
Gewinn in Mio. Euro	-22,1	-132,4
Mitarbeiter	6.889	6.932
Treibstoffkosten in US-Dollar/Tonne	509	667
Frachtraten in US-Dollar/TEU	1.563	1.484

Quelle: Hapag-Lloyd

ANZEIGE

Vertiefung: erst Elbe, dann Weser?

Die Behörden haben die Genehmigung zur Angleichung der Wassertiefen des Fahrwassers gegeben.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und die Hamburger Wirtschaftsbehörde haben den Planfeststellungsbeschluss „Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 Meter tiefe Containerschiffe“ erlassen. Zum Schutz von Umwelt und Natur wird auf der Elbe eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt. Ob die Bagger noch in diesem Jahr loslegen können, ist offen – gegen den Behör-

denbeschluss sind noch Klagen beim Bundesverwaltungsgericht möglich. Unterdessen haben sich 90 Unternehmen, Verbände, Fraktionen und Betriebsräte auch für eine Vertiefung der Weser starkgemacht. „Die Fahrinnenanpassung ist das herausragende Infrastrukturprojekt der Region, in der die maritime Wirtschaft mit etwa 78.000 Arbeitsplätzen den zentralen ökonomischen Lebensnerv bildet“, so Bremens früherer Bürgermeister Klaus Wedemeier, Vorsitzender des Wirtschaftsverbands Weser. www.weser.de



EINSATZ: Für die Vertiefung ist das Know-how der Schwimmbagger gefragt.

Foto: Walter Rademacher / Wikipedia

Schwefel: Hilfe vom Bund



Foto: Kirk Dahmke

Die ab 2015 für Nord- und Ostsee geltenden Schwefelgrenzen beim Treibstoff sollen die Reeder „nicht in Not bringen“.

Das sicherte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), bei der Jahresversammlung des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) in Hamburg zu. Der Bund werde 2013 eine Bestandsaufnahme machen und den betroffenen Reedern zur Seite stehen – etwa durch ein Förderprogramm zur Nachrüstung von Bestandsschiffen mit Filteranlagen („Scrubber“) oder ein Moratorium für ältere Schiffe. An dem auf IMO-Ebene beschlossenen Termin für die Geltung der neuen Grenzwerte sei nicht zu rütteln. Vertreter des EU-Parlaments und der EU-Mitgliedstaaten haben sich unterdessen darauf geeinigt, Schwefelgrenzwerte in den SECA-Schutzgebieten an IMO-Entscheidungen zu binden. Ausnahmen oder Änderungen können auf EU-Ebene übernommen werden.

VERNUNFT: Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU).

Fortbildung und Networking

Das „Kennenlernwochenende“ für die Mitglieder des Arbeitskreises „Führungsnachwuchskräfte“ des VDR fand dieses Jahr in Hamburg statt.

Die Organisation hatten die AK-Mitglieder Dr. Mathias Neeb (Hamburg Süd) und Ole Sievers (RAO) übernommen. Neben dem VDR trat in diesem Jahr insbesondere die Hamburg Süd als Gastgeber und Sponsor der Veranstaltung auf. Auf dem Programm standen die Vorstellung der Reederei durch Vorstandsmitglied Dr. Heino Schmidt sowie Besuche des Containerterminals Burchardkai, des Duckdalbens und des Internationalen Maritimen Museums.

Der Arbeitskreis „Führungsnachwuchskräfte in der Seeschifffahrt“ (AK FNK) des VDR besteht seit Anfang 1999 und umfasst derzeit etwa 50 Mitglieder aus mehr als 30 Schiff-

NACHWUCHS: AK FNK-Mitglieder vor dem Internationalen Maritimen Museum in Hamburg.



fahrtsunternehmen, die alle dem VDR angehören. Die von den Unternehmensleitungen für diesen Arbeitskreis benannten Damen und Herren sind im Schnitt etwa 30 Jahre alt und kommen aus allen Sparten der Seeschifffahrt. Die Schwerpunkte der inhaltlichen Arbeit im

AK liegen in einer breit angelegten Fortbildung seiner Mitglieder sowie einer Heranführung an diejenigen Themen, die unternehmensübergreifend vom VDR wahrgenommen werden. Außerdem ist der AK eine ideale Plattform fürs Networking. www.reederverband.de

Bremer Rhederverein legt Jahresbericht vor

Der Bremer Rhederverein sieht die Branche weiter in schwerem Fahrwasser. Die Hoffnungen, dass die Wirtschaftskrise im Bereich Schifffahrt überwunden ist, hätten sich nicht bewahrheitet.

„Der Aufwärtstrend fand ein rasches Ende. In der zweiten Jahreshälfte 2011 brachen die Märkte vor allem in der Containerschifffahrt erneut massiv ein. Auch auf den Bulker- und Tankermärkten, ebenso in der Stückgutfahrt, sind kaum noch kostendeckende Raten zu erzielen“, heißt es im letzten Jahresbericht des Vereins, der zur ordentlichen Mitgliederversammlung am 16. Mai vorgelegt wurde.

Stolz ist der Verein auf sein Engagement in Sachen Ausbildung. So sei im letzten Jahr der Internationale Studiengang Shipping and Chartering an der Hochschule Bremen nach Wegfall eines großen Sponsors in Schieflage geraten. Unter maßgeblicher Beteiligung des Bremer Rhedervereins sei es gelungen, verschiedene Institutionen zu einem Konsortium

VORSITZER:
Thorsten
Mackenthun,
Hanseatic
Lloyd.



BREMEN: Auch Bremens Schiffahrtsbranche steht vor gewaltigen Herausforderungen.

zusammenzuführen, das gemeinsam einen großen Teil der entstandenen Deckungslücke schließt. Mitgliedsunternehmen im Bremer Rhederverein hätten Zusagen über annähernd 100.000 Euro über die nächsten fünf Jahre ge-

geben. Peter Grönwoldt und Michael Vinnen, deren Amtszeit ablief, wurden erneut in den Vorstand gewählt. Vorsitzter ist Thorsten Mackenthun von der Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG

www.rhederverein.de

Fotos: Bremer Rhederverein, Hannes Grobe

SMM 2012 ausgebucht

Die Schiffbaumesse SMM 2012 ist komplett ausgebucht.

Nach Angaben des Chefs des Veranstalters Hamburg Messe und Congress, Bernd Auferheide, erwarten die Organisatoren zur Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, die vom 4. bis zum 7. September in Hamburg stattfindet, mehr als 50.000 Fachbesucher.

Mit über 2.000 Ausstellern aus über 60 Ländern ist auch die 25. SMM ausgebucht – obwohl mit einer temporären Ausstellungshalle zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden konnten. Schwerpunkte der Messe sind neben Innovationen und Produkten der Aussteller die Themen Effizienz und Umweltschutz (mit dem Kongress gmeC), maritime Verteidigung und Sicherheit (MS&D), Schiffsfinanzierung (Ship Finance Forum) und Offshore (Offshore Dialogue). SMM-Schirmherrin ist die Bundeskanzlerin. www.smm-hamburg.de

Verschrottung bringt Entspannung

Die zunehmende Verschrottung leistet laut Reeder Hermann Ebel (Hansa Treuhand) einen wichtigen Beitrag zur Marktberreinigung in der Containerschifffahrt.

Neben dem Slow Steaming, also der langsamen Fahrt, auf die inzwischen rund 70 Prozent der weltweiten Linienverkehre umgestellt seien, komme „vor allem die vom gezielten Verschrotten ausgehende Bereinigungswirkung in diesem Jahr besonders zur Entfaltung“, so der geschäftsführende Gesellschafter der Hansa Treuhand-Gruppe.

Ebel erwartet, dass bis Jahresende bis zu 130 Containerfrachter abgewrackt werden – 2011 seien es nur 49 gewesen. Bislang wurden nach Angaben von Alphaliner bereits 69 Schiffe auf die letzte Reise geschickt. Das Durchschnittsalter sank von 28 auf 26 Jahre. Außer an traditionel-



ALTMETALL: In China entstehen in großem Tempo Abwrackkapazitäten.

Fotos: Henning Gramann/www.gsr-services.com

len Standorten wie Pakistan und Indien entstünden auch in China in großem Tempo neue Abwrackkapazitäten.

Auch hinsichtlich der Ratenentwicklung zeigte sich Ebel – insbesondere für kleinere Containerschiffe – vorsichtig zuversichtlich. Hier drohe sogar eine Unterversorgung. www.hansatreuhand.de



EINSATZ: Die Helikopter der „Naval Forces“ der EU sind ein wichtiges Instrument zur Aufklärung von Piratenaktivitäten vor Somalias Küste.

INDISCHER OZEAN

ÄTHIOPIEN

MOGADISCHU



Piraten im Visier

**Robusteres „ATALANTA“-Mandat, mehr Sicherheitskräfte an Bord:
Das brutale Geschäft der Piraten wird durch vereinte Anstrengungen
von Politik und Reedern erschwert. Doch es kann noch keine
Entwarnung gegeben werden.** Von Hanns-Stefan Grosch



ERFOLG: Gefangene Piraten an Bord ihres Skiffs. Im Hintergrund eine portugiesische Fregatte.

Die EU hat Mitte Mai Härte gegen die Piraten am Horn von Afrika demonstriert. Erstmals nach der Ausweitung der „ATALANTA“-Mission griffen Soldaten Ziele der Seeräuber am Strand von Somalia an. Die EU-Außenbeauftragte Catherine Ashton sprach von einer „erfolgreichen Mission“ und erinnerte an die entführten Seeleute, die in der Hand von Kriminellen sind. Marineeinheiten hatten einen Luftschlag gegen die Infrastruktur der Piraten am Küstenstreifen durchgeführt, bei dem offenbar keine Menschen zu Schaden kamen. Der Einsatz wurde von der somalischen Übergangsregierung mitgetragen und ist von einer Resolution des UNO-Sicherheitsrates gedeckt.

„Wir glauben, dass diese Aktion der EU-Marinestreitkräfte den Druck auf die Piraten erhöht und ihre Bemühungen unterläuft, Handelsschiffe und Daus (kleine Transportsegler) auf See anzugreifen“, sagt

der Kommandeur der „ATALANTA“-Mission, der britische Konter-Admiral Duncan Potts. Die EU NAVFOR-Streitkräfte, die derzeit aus neun Kriegsschiffen und sechs Aufklärungsflugzeugen bestehen, hätten bei der erweiterten Aktion zur Störung der Piraten-Aktivitäten keinen Fuß auf somalischen Boden gesetzt.

Votum des Deutschen Bundestags

Der Deutsche Bundestag hatte einige Tage zuvor mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen von CDU und FDP für eine Ausweitung des Mandats votiert. „Der Beschluss zur Verlängerung des europäischen ATALANTA-Mandats ist ein wichtiges Signal für unsere Seeleute und die deutsche Schifffahrt“, sagte der Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Ralf Nagel. Piraterie sei massenhafte organisierte Schwerstkriminalität, die Leib, Leben und Gesundheit friedlicher Seeleu-

te bedrohe und zerstöre. „Der Einsatz der Deutschen Marine“, so Nagel, „ist für die Bekämpfung der Piraterie unverzichtbar. Wir sind den Soldatinnen und Soldaten für ihren Einsatz zum Schutz unserer Seeleute sehr dankbar.“

Nagel unterstrich die Position des VDR auch bei einem Besuch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung, Thomas Kossendey, Ende Mai in Dschibuti anlässlich der Übergabe des deutschen NAVFOR-Kommandos an den Kapitän der Fregatte „Bremen“.

Deutschland beteiligt sich derzeit mit 340 Soldaten an der „ATALANTA“-Mission. Unter dem Kommando von Fregattenkapitän Ingolf Schlobinsky löst die „Bremen“ mit ihrer rund 220-köpfigen Besatzung den Einsatzgruppenversorger „Berlin“ ab. Bei der Erfüllung ihres Auftrages wird die „Bremen“ durch zu- →

Foto: Bundeswehr/ Björn Wilke, EU NAVFOR, NATO

→ sätzliches Personal unterstützt. Neben einem Boarding Sicherungsteam (BST) und einem Vessel Protection Detachment (VPD) befinden sich für den Einsatzzeitraum auch eine Bordfacharztgruppe, ein Rechtsberater sowie Feldjäger und ein Sprachmittler an Bord. Weiterhin wird die Fregatte durch zwei Bordhubschrauber vom Typ „Sea Lynx“ des Marinefliegergeschwaders 3 aus Nordholz verstärkt.

Bei der Entscheidung zur Verlängerung und Ausweitung des „ATALANTA“-Mandats hatte sich die Opposition überwiegend verweigert. Bundesaußenminister Guido Westerwelle kritisiert das Abstimmungsverhalten als „bedauerlich und falsch“ (s. Interview nächste Seite).

Das Ende März von der EU erweiterte Mandat erlaubt Angriffe aus der Luft auf Ziele wie Boote und Treibstofftanks an der somalischen Küste. Bodeneinsätze bleiben allerdings verboten – außerdem dürfen nur Ziele in maximal zwei Kilometern Entfernung zur Küstenlinie attackiert werden. Basis aller Aktionen ist die UN-Resolution 1851 von Dezember 2008, wonach alle an der Seeräuberbekämpfung beteiligten Staaten berechtigt sind, „in Somalia

ABSCHIED: Die Soldaten der „Berlin“ befreiten während ihres „ATALANTA“-Einsatzes 25 Geiseln aus der Hand somalischer Piraten. Der Gruppenversorger wurde inzwischen von der Fregatte „Bremen“ abgelöst.



Die EU-geführte Operation „ATALANTA“ hat zum Ziel, den humanitären Zugang nach Somalia durch en Schutz von Schiffen des Welternährungsprogramms (WEP) und der Mission der Afrikanischen Union in Somalia („AMISOM“) sicherzustellen, die aktiven Piraten vor der Küste Somalias und seinen Nachbarländern abzuschrecken und die Seeräuberei einzudämmen.

Hintergrund: Mission „ATALANTA“

Die Operation soll zum einen die durch Piratenüberfälle gefährdete humanitäre Hilfe für die Not leidende somalische Bevölkerung sicherstellen. Zum anderen trägt die Operation dazu bei, den zivilen Schiffsverkehr auf den dortigen Handelswegen zu sichern, Geiselnahmen und Lösegeldpressungen zu unterbinden und das Völkerrecht durchzusetzen.

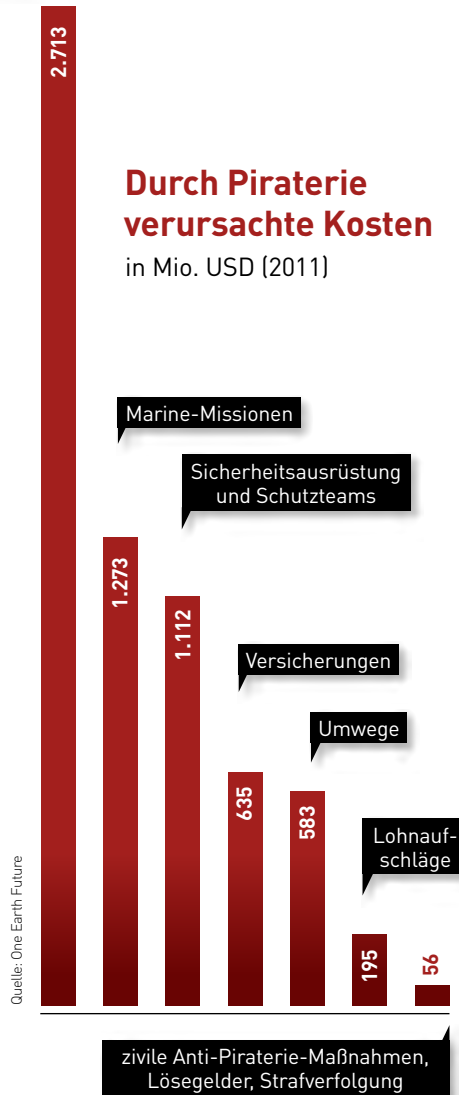
Im September 2008 wurde zunächst eine Zelle (EU NAVCO) eingerichtet, die den Auftrag hatte, im Rahmen der Resolution 1816 des UN-Sicherheitsrates vom 2. Juni 2008 den Schutz des Schiffsverkehrs vor der somalischen Küste zu koordinieren. An-

fang November 2008 beschloss die EU im Rahmen der Mission EU NAVFOR Somalia (Operation „ATALANTA“), Kriegsschiffe und Soldaten zur Bekämpfung der Piraterie vor die Küste Somalias zu entsenden und die bisherige NATO-Operation „Allied Provider“ abzulösen. Die EU-Operation begann am 8. Dezember 2008 mit französischen und britischen Schiffen. Sie war zunächst auf zwölf Monate begrenzt. Am 8. Dezember 2009 erfolgte eine Verlängerung. Am 7. Dezember 2010 wurde die Operation vom Rat der EU um zwei weitere Jahre bis Dezember 2012 verlängert. Auch der Deutsche Bundestag hat das Mandat am 10. Mai verlängert.

Höhere Geschwindigkeit



Foto: Bundeswehr/Bergold



zum Zweck der Unterdrückung von Akten der Piraterie und bewaffneten Raubes auf See alle notwendigen und angemessenen Maßnahmen zu ergreifen“.

Operation Selbstschutz

Immer mehr Reeder setzen mittlerweile auf bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord. Anders lassen sich die Mannschaften auf vielen Schiffen nicht mehr schützen. Das bestätigt auch Hermann Ebel, Chef von Hansa-Treuhand. Er beziffert die Kosten für ein bewaffnetes Team für die Passage ums Horn von Afrika auf knapp 100.000 Dollar. Doch Versicherungen verlangen für die Durchquerung der Piratengebiete horrenden Zuschläge auf die Prämien oder wollen die Schiffe überhaupt nicht versichern, falls keine bewaffneten Sicherheitskräfte an Bord sind. Weil der Einsatz

der privaten Sicherheitsdienste derzeit für Schiffe unter deutscher Flagge noch nicht möglich ist, kam es vereinzelt – etwa bei Hamburg Süd – zu Umflaggen.

Zwar hatte sich die Bundesregierung bereits Ende 2011 auf ein Konzept für den Einsatz bewaffneter privater Sicherheitskräfte auf Schiffen deutscher Flagge geeinigt. Doch mit der Umsetzung hapert es bisher. Die Entscheidung des Bundestages mache den VDR aber zuversichtlich, so das geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel, dass die notwendigen gesetzlichen Regelungen für die Zulassung von privaten bewaffneten Sicherheitsteams an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge zügig verabschiedet werden können, sobald die Regierung einen entsprechenden Gesetzentwurf in das Parlament eingebracht hat.

Ebenso wie die deutschen Reeder drängt der Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW) auf eine schnelle Umsetzung und rechtliche Klarheit. „Im Moment ist das eine Grauzone“, so BDSW-Präsident Wolfgang Waschulewski. Laut BDSW setzt derzeit jede dritte Reederei private bewaffnete Sicherheitskräfte für die gefährliche Passage vor Somalia ein. Das ist zwar teuer – aber bei den oft millionenschweren Ladungen wollen viele Reeder keine Risiken mehr eingehen.

Im vergangenen Jahr kam es allein vor Somalia zu 230 bewaffneten Überfällen auf Schiffe – offenbar waren sie aber überall dort erfolglos, wo bewaffneter Schutz an Bord war. Immer noch sind rund zwei Dutzend Schiffe und mehr als 250 Geiseln in der Hand der Piraten. Nur mit Lösegeld in Millionenhöhe können die Reedereien ihre Schiffe nach Monaten wieder auslösen – für die Geiseln eine traumatische Erfahrung.

Bisher sind im Wesentlichen britische und amerikanische Sicherheitsunternehmen im Einsatz, ab 2013 werden wohl auch deutsche Wachleute an Bord gehen. Anfang des kommenden Jahres will die →



Foto: Thomas Wiegold

BESUCH: VDR-Hauptgeschäftsführer Ralf Nagel (M.) reiste anlässlich der Kommandoübergabe der deutschen Marine nach Dschibuti, um den Soldaten vor Ort für Ihren Einsatz zu danken. Hier im Bild vor der Abreise mit Staatssekretär Thomas Kossendey (l.) und dem Bremer FDP-Bundestagsabgeordneten Torsten Staffeldt (r.).

INTERVIEW



GEFAHR: Piraten an Bord des ukrainischen Frachters „MV Faina“, der von US-Marinesoldaten befreit wurde.



→ Bundesregierung ein entsprechendes Verfahren starten.

Mit der Zulassung will die Regierung den Einsatz von Bewaffneten auf den Handelsschiffen in kontrollierte Bahnen lenken. Ursprünglich hatten sich die Reeder vom Staat Schutz der Schiffe durch Polizisten oder Soldaten gewünscht. Dies hatte Berlin aber abgelehnt. „Man muss jedoch im Dialog bleiben über weitere Schutzmaßnahmen hoheitlicher Kräfte. Der VDR verweist auf seine Vorschläge zum unmittelbaren Schutz der Besatzungen von besonders gefährdeten Schiffen unter deutscher Flagge auch durch Bundespolizisten und Marinesoldaten“, so Nagel. Dafür habe sich auch der Bundesrat ausdrücklich ausgesprochen – zuletzt in seinem Beschluss vom 30. März 2012.

Unflexible Marine-Konvois

Die internationale Schutztruppe – die EU-Mission „ATALANTA“ und eine von den USA geführte Task Force – bietet Handelsschiffen vor allem an, in Konvois durch die gefährlichen Zonen zu fahren. Für viele Reeder aber sind die Zeitfenster dafür zu unflexibel, im weltweiten Frachtgeschäft kostet jeder Tag des Wartens viel Geld.

Der Reeder Thomas Rehder, der auch Vizepräsident des europäischen Reederverbands ECSA ist, forderte von der Bundesregierung ein größeres militärisches Engagement: „Gemessen an der Größe Deutschlands und der Bedeutung des Handels für unser Land ist der Umfang der Beteiligung eine Schande.“ Angesichts der „menschlichen Tragödie“, die eine Geiselnahme für die betroffenen Seeleute bedeute, sei die Regierung in der Pflicht. ■

Fotos: ASF, photothek, U.S. Navy

CHEFDIPLOMAT: Bundesaußenminister Dr. Guido Westerwelle (FDP).

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Außenminister, der Deutsche Bundestag hat die Ausweitung des „ATALANTA“-Mandats beschlossen. Was versprechen Sie sich davon?

GUIDO WESTERWELLE: Die Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika ist erfolgreich, aber wir sind noch nicht am Ziel. Den Piraten gelingt es zwar immer seltener, Schiffe in ihre Gewalt zu bringen, aber es befinden sich immer noch Schiffe und Seeleute in der Gewalt von Piraten.

Die Piraterie bedroht weiter die Hilfslieferungen des Welternährungsprogramms, die für viele Menschen in Somalia überlebenswichtig sind. Sie hat zudem erhebliche negative wirtschaftliche Auswirkungen gerade für die Staaten in der Region – seien es Staaten mit großen Überseehäfen wie Mombasa und Daressalam, seien es die Länder im afrikanischen Binnenland, deren alltägliche Versorgung von diesen Häfen abhängt. Die Piraterie bedroht aber auch die freie Seefahrt. Wir sind überzeugt, dass es nicht nur internationales Recht, sondern auch unsere nationale Pflicht ist, unsere Staatsbürger zu schützen.

Deshalb hat die Europäische Union im Jahr 2008 beschlossen, die Operation „ATALANTA“ einzurichten. Die Operation ist aus Sicht der Bundesregierung weiter notwendig. Mit der Ausweitung des Mandats wollen die 27 EU-Mitgliedstaaten den Einsatz von Waffen und Gewalt weiter erschweren. Wir müssen die Piraterie weiter zurückdrängen und dürfen nicht nachlassen. Hier setzt die zusätzliche Handlungsoption an.

DS: Die Opposition hat ihre Zustimmung verweigert. Wie bewerten Sie das?

„Die Wurzel des Übels Piraterie beseitigen“

Bundesaußenminister Dr. Guido Westerwelle über das „ATALANTA“-Mandat, mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes deutscher Handelsschiffe vor Piraterie und langfristige Lösungsmöglichkeiten.

WESTERWELLE: Die Bundeswehr ist eine Parlamentsarmee. Deshalb ist bei allen Auslandseinsätzen ein breiter parlamentarischer Rückhalt wichtig. Über die Beweggründe der Opposition, sich einem Konsens bei der Erweiterung des Mandats zu entziehen, möchte ich nicht spekulieren. Die Entscheidung halte ich jedoch für bedauerlich und für falsch. Für die Soldaten der Bundeswehr, die im Rahmen der Mission tätig werden, ist ein breiter Rückhalt im Parlament ein wichtiges Signal der Unterstützung.

DS: Auf Basis des neuen Mandats haben Soldaten erstmals Piratenlager am Strand beschossen. Reicht die Begrenzung auf einen schmalen Küstenstreifen aus?

WESTERWELLE: Das Problem der Piraterie wird dadurch nicht über Nacht beseitigt werden können. Das Vorgehen am Küstenstreifen ist aber eine richtige und sinnvolle Ergänzung. Der Druck auf die Piraten wird damit erhöht und ihr Agieren weiter erschwert.

Bisher hatten wir die Situation, dass „ATALANTA“ befugt war, Boote der Piraten und die Waffen und Ausrüstung darauf zu zerstören, sobald diese Wasser unter dem Kiel hatten. Dieselben Boote und dieselbe Ausrüstung waren aber tabu, sobald sie am Strand lagen. Die Piraten konnten also in aller Ruhe und ohne Risiko Logistikkamer am Strand aufbauen. Erst wenn die Boote samt Ausrüstung auf See waren – und damit ungleich schwerer zu orten und zu ergreifen –, erst dann durfte ATALANTA dagegen vorgehen.

DS: Solange hoheitliche Kräfte für den Schutz nicht zur Verfügung stehen, benötigen die Reeder einen Rechtsrahmen für die Zulassung privater Schutzteams an Bord. Wie geht es damit voran?

WESTERWELLE: Die Bundesregierung hat sich auf ein Konzept zur Zulassung von privaten bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge verständigt. Das Konzept sieht zwei wesentliche Bausteine vor. Erstens: In der Gewerbeordnung soll

ein Zulassungsverfahren für maritime Bewachungsunternehmen verankert werden. Die Zulassung soll gemeinsam vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle und der Bundespolizei durchgeführt werden. Damit wird die Einhaltung der Leitlinien der IMO gewährleistet. Der Gesetzentwurf zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen befindet sich derzeit in der Abstimmung innerhalb der Bundesregierung. Zweitens: Durch Änderung der See-Eigensicherungsverantwortung sollen Reeder verpflichtet werden, nur zugelassene Sicherheitskräfte einzusetzen.

DS: Erwarten Sie nach den zunehmenden Piratenüberfällen vor Westafrika dort eine ähnliche Entwicklung wie vor Somalia?

WESTERWELLE: Leider beobachten wir in der Tat auch im Golf von Guinea eine Zunahme der Piraterie, auch wenn das Ausmaß noch nicht die Dimension der Piraterie am Horn von Afrika angenommen hat. Aber auch die Situation am Golf von Guinea erfordert Aufmerksamkeit und ein abgestimmtes Handeln der internationalen Gemeinschaft.

DS: Wie lässt sich das Problem Piraterie nachhaltig lösen?

WESTERWELLE: Wir brauchen einen Gesamtansatz, der auch politische, wirtschaftliche und soziale Faktoren in den Blick nimmt. Das Grundproblem ist der weitgehende Zerfall staatlicher Strukturen in Somalia. Erst wenn es gelingt, hier nachhaltig zu Fortschritten zu kommen, beseitigen wir die Wurzel des Übels der Piraterie. Deshalb beteiligt sich Deutschland an den Bemühungen der internationalen Staatengemeinschaft, zu einer dauerhaften Befriedung und zum Wiederaufbau funktionierender Staatlichkeit in Somalia beizutragen. Entscheidend ist bei der Bekämpfung der

Piraterie, dass wir uns nicht allein auf die Bekämpfung von Symptomen konzentrieren, sondern entschlossen die Ursachen angehen. Auch das erweiterte „ATALANTA“-Mandat ist in eine umfassende Politik zur Befriedung und Stabilisierung Somalias sowohl auf EU- als auch auf deutscher Ebene eingebettet: Mit unserer humanitären Hilfe lindern wir das Leid von Millionen von Menschen. Wir fördern den Aufbau rechtsstaatlicher Strukturen in Somalia und haben zur Erarbeitung eines Verfassungsentwurfs beigetragen.

Wir unterstützen die Schaffung eines sicheren Umfeldes durch unsere Beteiligung an der EU-Trainingsmission Somalia, die somalische Soldaten in Uganda ausbildet, sowie durch die Ausbildung afrikanischer Polizisten zu Trainern und Beratern für die somalische Polizei. Wir steuern erhebliche Mittel zur Mission der Afrikanischen Union in Somalia, „AMISOM“, bei. Wir beteiligen uns an den Anstrengungen der EU und unserer afrikanischen Partner, in den Staaten am Horn von Afrika Küstenwachen aufzubauen. Außerdem wenden wir uns verstärkt der Unterbindung der Finanzströme der Piraterie zu, um Einnahmen aus Lösegeldern versiegen zu lassen.

Der Wiederaufbau einer funktionierenden Staatlichkeit in Somalia ist ohne Zweifel eine schwierige Aufgabe, und niemand weiß, wann die Bemühungen Früchte tragen werden – aber es ist keine vernünftige Alternative, den Versuch nicht zu unternehmen.



SOLIDARITÄT: Teilnehmer des 21. Asean Shipowners' Forum unterstützen die SaveOurSeafarers (SOS)-Kampagne.



URKUNDE: Bestätigung der Rechtsfähigkeit des Vereins Hamburger Rheder durch den Hamburger Senat.

EIGENBAU: Verschiedene Baustadien hölzerner Segelschiffe auf der Rickmers Werft im 19. Jahrhundert.



WHR Tradition verpflichtet

175 Jahre für den Schifffahrtsstandort Hamburg, für Ausbildung und Sozialpartnerschaft:
Der Verein Hamburger Rheder feiert ein großes Jubiläum.



Die Vorsitzenden des Verein Hamburger Rheder seit 1945

1945 – 1948	Emil Offen (Hanseatische Reederei Emil Offen & Co.)	1967 – 1970	Henry S. Edye (Rob. M. Sloman & Co.)
1949 – 1950	Christian F. Ahrenkiel (Christian F. Ahrenkiel)	1971 – 1973	Claus Rickmers (Rickmers-Linie)
1950 – 1953	Emil Offen, (Hanseatische Reederei Emil Offen & Co.)	1974 – 1979	Hans-Edwin Reith (Johann M.K. Blumenthal GmbH & Co. KG)
1954 – 1955	J. Alfred Edye (Rob. M. Sloman & Co.)	1980 – 1994	Ernst Roland Lorenz-Meyer (Ernst Russ GmbH & Co. KG)
1956 – 1957	Herbert Amsinck (Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft Eggert & Amsinck KG)	1995 – 1999	Hans A. Lindenau (Petersen & Alpers GmbH & Co. KG)
1958 – 1959	J. Alfred Edye (Rob. M. Sloman & Co.)	2000 – 2006	Harald Sommer (Mathies Schiffahrts KG)
1960 – 1962	Werner Traber (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft)	seit 2007	Gerhard Binder (Aug. Boltz Wm. Miller's Nachfolger (GmbH & Co.) KG)
1963 – 1964	Heinrich Martin Gehrckens (Reederei H.M. Gehrckens)		
1964 – 1967	Harald H. Schuldt (Reederei H. Schuldt)		

die Beschäftigung von Besatzungsmitgliedern an Bord,

- die notwendige Revision der Versicherungsgesetze zur Absicherung des Interesses der Reeder.

Doch auch die Ausbeutung der Seeleute durch die „Schlaf- und Heuerbaase“ wurde angeprangert und ein amtliches Stellenvermittlungsbüro für Schiffsjungen gefordert.

Wie in heutiger Zeit fanden einige der Themen das Interesse der Politik, andere stießen auf Ablehnung; und bei denen, die auf Interesse stießen, dauerte es, wie heute, manchmal Jahre, bis sich die Dinge zum Wohle des Handels veränderten.

Soziale Initiativen

Als Rob. M. Sloman 1836 seine Packetlinie zwischen Hamburg und New York sowie 1845 eine weitere nach New Orleans ein-

richtete, war er der erste und einzige Liniereeder in Hamburg. Erst 1848 kam mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft eine weitere Linie hinzu. Übrigens ist Rob. M. Sloman & Co. das einzige Unternehmen, das von den Gründungsmitgliedern des Vereins Hamburger Rheder noch existiert.

Neben der Interessenvertretung für die Reeder hatte der Verein auch die Seeleute im Blick. Eine seit 1841 angestrebte Änderung des arbeitsrechtlichen Reglements wurde in den Folgejahren mit der Commerz-Deputation beraten – mit dem Ergebnis der 1849 erlassenen „Verordnung über die Stellung der Mannschaften auf deutschen Schiffen und Disziplinarordnung für dieselben“. Die Musterrolle erhielt die Form eines reinen Privatvertrages, und das Seefahrtsbuch wurde geschaffen.

Die Einführung der Sozialversicherung für Seeleute wurde stets vom VHRh befürwortet und das Gesetzgebungsverfahren mit eigenen Vorschlägen begleitet. So wurde auch die Hamburgische Seemannsunterstützungs- und Pensionskasse, beruhend auf gemeinschaftlichen Beiträgen, bereits durch Rats- und Bürgerbeschluss vom 3. April 1857 mit einem Seemannshaus und einer Krankenstation begründet.

Synergien mit dem VDR

Stiftungen, Seefahreraltenheime, Seemannsmission: Soziales Engagement blieb auch in den darauffolgenden anderthalb Jahrhunderten für die Arbeit des VHRh bestimmend. Dazu kamen etwa die Mitwirkung bei der Entstehung von wichtigen Einrichtungen wie der See-Berufsgenossenschaft (heute BG Verkehr bzw. Knapp-



UNTERRICHT: Die 1930 gegründete Hamburger Seefahrtschule wird 1935 eröffnet.

OFFIZIER: Der VHRh engagiert sich seit Langem in der seemannischen Ausbildung.





DIREKTFAHRT:
 Werbepplakat der
 „Hamburg-Ameri-
 kanischen Packet-
 fahrt-Actien-Ge-
 sellschaft“ (heute
 HAPAG) von 1884.



LOKALKOLORIT:
 Kehrwieder-
 spitze in den
 1930er-Jahren.

Die Aufgaben des Vereins Hamburger Rheder

schaft Bahn See) und der tarifpolitische Einsatz für die Mitglieder (s. rechts). Auch politische Themen wie die Tonnagesteuer, die deutsche Flagge und das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt stehen immer wieder auf der aktuellen Agenda.

Dabei geht es stets um die Hamburger Sicht der Dinge – die bundesweite und internationale Perspektive übernimmt der Verband Deutscher Reeder (VDR), mit dem der VHRh seit 1984 eine Bürogemeinschaft bildet. Die Geschäftsführung des VHRh liegt seither in den Händen eines Referenten des VDR – aktuell ist das Detlef Meenke. Die dadurch geschaffenen Synergien haben geholfen, den kleinen, aber feinen Verein wirtschaftlich zu stabilisieren – und fit für die nächsten 175 Jahre zu machen. →

Interessenvertretung: Der VHRh vertritt, überwiegend begrenzt auf die Stadt- und Landesebene, die Interessen des Hamburger Reedereigewerbes gegenüber Senat und Behörden, anderen Verbänden der Verkehrswirtschaft, der Industrie und des Handels sowie Arbeitnehmervertretungen/Gewerkschaften.

Mitwirkung in regionalen Organisationen: Der VHRh ist Mitglied der Tarifgemeinschaft für kaufmännische Angestellte des Hamburger Verkehrsgewerbes und schließt in diesem Rahmen Tarifverträge für Hamburger Reedereiunternehmen ab.

Der VHRh koordiniert die Positionierung des Reedereigewerbes in der Wahlgruppe „Schifffahrt und Verkehr“ für das Plenum der Handelskammer Hamburg und benennt

Vertreter zur Wahl in den Hafen- und Schifffahrtsausschuss.

Der VHRh schlägt Hamburger Reeder zur Wahl in den Verwaltungsrat des Verbandes Deutscher Reeder vor. Der VHRh wirkt an der kaufmännischen Berufsschule für Schifffahrtskaufleute im Schulvorstand und der Lernortkooperation mit. Der VHRh ist Mitglied der Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein (UV-Nord) und wirkt dort u.a. im strukturpolitischen Ausschuss mit. Außerdem erfolgt darüber die Benennung ehrenamtlicher Richter für die Hamburger Arbeits- und Sozialgerichtsbarkeit.

Mitgliederservice: Der Verein unterrichtet und berät die Mitglieder in allen Angelegenheiten der Seeverkehrswirtschaft. www.vhrh.de

Fotos: Dreamstime/Hbbolten, VHRh



INTERVIEW

„Gemeinsame Interessen vertreten“

Gerhard Binder, Mitinhaber der Firma Aug. Bolten und Vorsitzender des Vereins Hamburger Rheder, über 175 Jahre VHRh und aktuelle Herausforderungen.



DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: 175 Jahre VHRh: Was feiern die Hamburger Reeder da besonders?

GERHARD BINDER: Gefeierte wird, dass es dem VHRh gelungen ist – natürlich im Zusammenwirken mit der Bundespolitik, der Stadt und dem VDR –, in den vergangenen 175 Jahren Hamburg zu einem Schifffahrts- und Reedereistandort von weltweiter Bedeutung zu machen. Da der VDR „erst“ 1907 gegründet wurde, spielte der Verein insbesondere in den ersten 70 Jahren eine wichtige Rolle als Interessenvertretung der hiesigen Reederschaft.

Der Status von Hamburg als Reedereistandort ist zurzeit allerdings akut gefährdet: Durch die seit 2008 andauernde weltweite Krise wird den hiesigen Reedereien wohl ein

BINDER: Nicht unbedingt für Kostenführerschaft, sondern eher für Qualität, technische und operative Zuverlässigkeit sowie Effizienz und professionelle Abwicklung sehr komplexer logistischer Prozesse. Das wird von den weltweiten Kunden auch geschätzt, aber deswegen i. d. R. nicht besser bezahlt. Hierin unterscheidet sich leider das Dienstleistungsprodukt „Deutscher Seeschiffstransport“ von vielen Industrieprodukten „Made in Germany“.

DS: Wie wichtig ist eine regional ausgerichtete Organisation für Branche und Stadt?

BINDER: Der VDR ist für die Branche und für die Stadt natürlich politisch und wirtschaftlich die erheblich bedeutendere Organisation. Aber es gibt eine Reihe von Themen, die

Und nicht zuletzt vertritt der VHRh die Interessen der Hamburger Reeder im VDR, so wie das auch die anderen regionalen Reedervereinigungen aus den Schifffahrtszentren an den beiden Küsten tun.

DS: Wo sehen Sie die wichtigsten Arbeitsschwerpunkte der nächsten Zeit?

BINDER: Vor Ort wird es darum gehen, im Rahmen der Tarifgemeinschaft des Hamburger Verkehrsgewerbes im September zu einem Gehaltstarifabschluss zu kommen, der auch in diesen extrem schwierigen Zeiten für die Branche bezahlbar ist. Das dürfte vor dem Hintergrund der Tarifabschlüsse in anderen Branchen nicht einfach werden. Ebenso wichtig erscheint es, alle politischen Bemühungen zu unterstützen, die sich mit dem Ausbau der Infrastruktur im und um den Hamburger Hafen beschäftigen. Nicht nur die Fahrrinnenanpassung der Elbe ist unverzichtbar, sondern auch sämtliche Hinterlandbindungen auf der Straße, der Schiene und dem Wasser bedürfen dringend und zeitnah der Erweiterung bzw. Erneuerung – alles Maßnahmen, die trotz der desolaten Lage der öffentlichen Haushalte keinen Aufschub dulden.

National unterstützen wir wie die anderen regionalen Reederverbände den VDR, das maritime Bündnis wieder auf eine gesunde, einvernehmliche Grundlage zu stellen – trotz der großen wirtschaftlichen Anstrengungen, die damit verbunden sind. Dies alles geschieht in dem Bemühen, den Standort Hamburg in seiner jetzigen Bedeutung als Reedereizentrum so weit wie möglich zu erhalten.

DS: Wie bewerten Sie die Kooperation mit der großen „Schwesterorganisation“, dem VDR?

BINDER: Die Zusammenarbeit mit dem VDR verläuft einwandfrei. Hier ist die gemeinsame Unterbringung des VHRh und des VDR ohne Frage ein Vorteil, wenn es darum geht, Themen schnell und unbürokratisch miteinander aufzunehmen und zu bearbeiten.

„Hamburgs Rolle als Reedereistandort von herausragender Bedeutung ist zurzeit leider in Gefahr.“

GERHARD BINDER, VHRH-VORSITZENDER

erheblicher Teil der vor Ort kontrollierten Tonnage abhandeln können. Dies geschieht durch von Anlegern und Banken forcierte Verkäufe oder schlicht zur Generierung von überlebenswichtiger Liquidität. Dieser Prozess ist nicht mehr gänzlich aufzuhalten. Allerdings wird es auch Aufgabe des VHRh sein, sich bei politischen Entscheidern in Hamburg wie Banken möglichst viel Gehör zu verschaffen, um mitzuhelfen, diesen Abbau der von Hamburger Reedern kontrollierten Flotte so weit wie möglich zu verlangsamen, bis die weltweite Schifffahrtskonjunktur sich in einem Umfang erholt hat, dass sich dieser Prozess hoffentlich wieder umkehren lässt.

DS: Wofür stehen Hamburger Reedereien im weltweiten Wettbewerb?

stark regionalen oder lokalen Charakter haben und deshalb von einem Bundesverband schwerlich wahrgenommen werden können. Die Arbeit des VHRh entlastet den VDR zudem auch von dem leisen Verdacht, er könne seine Hamburger Mitglieder allein aufgrund der geografischen Nähe möglicherweise bevorzugt behandeln.

Der VHRh arbeitet daher sehr eng mit den übrigen lokalen Verbänden der maritimen und der Verkehrswirtschaft (z. B. Unternehmensverband Hafen Hamburg, Verein Hamburger Spediteure, Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten etc.) sowie der örtlichen Handelskammer zusammen, um die häufig gemeinschaftlichen Interessen in der Stadt zu vertreten.



Fotos: Dreamsime/Hbolten, VHRh

ANZEIGE



NEUZUGANG: Die „AIDAmara“ ist das neunte Schiff der farbenfrohen AIDA-Ferienflotte.

Foto: Meyer-Werft/Michael Wessels

Hightech auf hoher See

Der Kreuzfahrtboom ist ungebrochen. Mit neuen Schiffen wappnen sich die Veranstalter für den Ansturm ihrer anspruchsvollen Kundschaft. Von Hanns-Stefan Grosch

AIDA küsst Hamburg: Einer der Höhepunkte des Hafengeburtstags, des weltweit größten maritimen Volksfestes, war die Taufe der „AIDamar“. Der Luxusliner ist der neunte Neubau der AIDA-Flotte. Zu seiner Inbetriebnahme vor den Landungsbrücken am Alten Elbtunnel waren gleich drei seiner Schwesterschiffe nach Hamburg gekommen. Die Taufe wurde auf zwei großen LED-Leinwänden übertragen.

Mit der „AIDamar“ geht eines der modernsten und umweltfreundlichsten Kreuzfahrtschiffe auf Fahrt. So wird die Abwärme des Bordantriebs für den Betrieb der Klimaanlage und Wasseraufbereitung genutzt. Das Schiff, das beim Kreuzfahrtschiff-Spezialisten Meyer Werft in Papenburg entstand, erreicht mit dem Heat Recovery System eine Einsparung von einer Tonne Treibstoff am Tag. „Die Anlage ist in ihrem Design wie auch in ihrer Konfiguration eine Weltneuheit an Bord eines Kreuzfahrtschiffes und eröffnet völlig neue

Möglichkeiten der Nutzbarmachung von Abwärme“, so Jens Kohlmann, Director Technical Operations bei AIDA Cruises.

Nachhaltiger Urlaub

Traditionell zur Indienstellung eines neuen Schiffs hat das Kreuzfahrtunternehmen seinen Nachhaltigkeitsbericht „AIDA cares 2012“ vorgelegt, der sich am Berichtsstandard der Global Reporting Initiative (GRI) orientiert. An konkreten Daten und Zahlen werden die bereits erreichten Ziele und die Herausforderungen der Zukunft beschrieben.

Durch den konsequenten Einsatz technischer Innovationen, aber auch durch verbrauchsoptimierte Routenplanung konnten der Verbrauch und damit die Emissionen noch weiter gesenkt werden. „Dass wir in Sachen Umwelt- und Klimaschutz auf einem guten Weg sind, zeigt auch der jährlich sinkende Energieaufwand unserer Schiffe: Seit 2007 konnten wir den Treibstoffverbrauch pro Gast und

Tag um 18,1 Prozent reduzieren“, sagt Michael Ungerer, designierter President von AIDA Cruises. Als Signal in diese Richtung ist auch die Ernennung der Greenpeace-Mitbegründerin und früheren niedersächsischen Umweltministerin Monika Griefahn zur Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA zu bewerten.

Mit gutem Gewissen komfortabel reisen: In dem größten schwimmenden Wellnessbereich der Weltmeere, den zwölf Bars, vom bordeigenen Brauhaus bis hin zur Vinothek, oder dem Kids Club erwartet die bis zu 2.194 Gäste eine unglaubliche Vielfalt. Besonderes Highlight: Auf der „AIDamar“ werden die Innenkabinen zu virtuellen Außenkabinen. Dafür sorgen große 42-Zoll-LED-Flatscreens, die einen Blick auf das Meer und die faszinierenden Reiseziele ermöglichen.

Weiteres Wachstum ist programmiert: Im kommenden Jahr will die Meyer Werft die „AIDastella“ ausliefern. Die Schiffe elf und zwölf kommen ab 2015 von Mit- →

Fotos: AIDA Cruises



VIelfalt: Die Gäste erwartet ein abwechslungsreiches Freizeitprogramm.



OASE: Der größte schwimmende Wellnessbereich der Weltmeere.



ENTERTAINMENT: Showbühne für unvergessliche Events an Bord.



LEGERER LUXUSLINER:
Rendering der neuen „Europa 2“ von
Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.

→ subishi in Japan. Für diese Neubauten haben die Rostocker Dual-Fuel-Motoren angekündigt, mit denen wahlweise Diesel oder Flüssiggas verbrannt und auf Schweröl verzichtet werden kann. Auch sollen die Kreuzer auf einer Art Luftkissen (Air-Lubrication-System) schweben, was die Reibung verringern und den Treibstoffverbrauch senken soll.

Kreuzfahrer im Vergleich

	AIDAmar	MS „Europa 2“
LÄNGE	252 m	225 m
BREITE	32,2 m	26,7 m
TONNAGE	71.100	40.000
GESCHWINDIGKEIT	20 kn	21 kn
KABINEN	1.097	251
PASSAGIERE	2.194	516
BESATZUNG	611	370
MASCHINENLEISTUNG	24.800 kW	24.000 kW
WERFT	Meyer Werft	STX Europe

Die Kreuzfahrtbranche gilt momentan als einer der am schnellsten wachsenden Tourismuszweige – in diesem Jahr verzeichnet allein der Hamburger Hafen 164 Kreuzfahrtanläufe. Zahlreiche weitere Schiffe sind in Planung oder im Bau.

AIDA-Wettbewerber TUI Cruises will mit einem 295-Meter-Neubau von STX Finland, der 2014 ausgeliefert werden soll, in Sachen Umweltschutz ebenfalls Maßstäbe setzen. Außerdem ist die „Mein-Schiff“-Reederei erster Projektpartner der Eckelmann-Gruppe für die „e-power-berge“ (s. DS 2/2012). Hintergrund: Der Strom für den Hafenbetrieb des Kreuzfahrers wird per Flüssigerdgas (LNG) auf einem schwimmenden Kraftwerk erzeugt und nicht mehr an Bord der Kreuzfahrtschiffe. Die Hilfsdiesel brauchen dann nicht zu laufen, was die CO₂-Emissionen bei der Stromerzeugung im Hafen um bis zu 25 Prozent senkt. Schwefel- und Stickoxide sowie Partikelemissionen werden fast vollständig eliminiert.

Auch Hapag-Lloyd Kreuzfahrten vergrößert seine Flotte. Nach dem Neuzugang „Columbus 2“, der runderneuerten „Insig-

nia“, kommt 2013 ein echtes Sahnestück: Mit der „Europa 2“ bringt das Hamburger Unternehmen einen weiteren Luxusliner. „Die ‚MS Europa‘ und die ‚MS Europa 2‘ werden zwei Flaggschiffe auf Augenhöhe sein“, so der Sprecher der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, Sebastian Ahrens.

Verzicht auf Stickoxide

Seit September 2011 wird die „Europa 2“ auf der Werft STX Europe im französischen Saint-Nazaire gebaut. Am 7. Februar war Kiellegung, ab Juli soll das Trockendock verlassen werden und der Innenausbau beginnen. Elf Decks hoch wird der Neubau für 516 Passagiere und 370 Crewmitglieder, gut 225 Meter lang und fast 27 Meter breit. Auch beim Umweltschutz werden neue Maßstäbe gesetzt: Die „Europa 2“ ist das erste Kreuzfahrtschiff mit SCR-Katalysatoren, die den Stickoxidausstoß um fast 95 Prozent reduzieren.

Getauft werden soll das Luxusschiff im Frühjahr 2013. Die Jungfernfahrt wird vom 11. bis 25. Mai von Hamburg nach Lissabon führen.



OPEN-AIR: Schöner planschen im attraktiven Freiluft-Pool.

Bei der Routenplanung richtet sich Hapag-Lloyd nach den Bedürfnissen von Berufstätigen und Familien. „Die ‚Europa 2‘-Kunden sind anspruchsvoll, kosmopolitisch und beruflich stark eingebunden“, skizziert Ahrens die Zielgruppe. Entsprechend sollen mit sieben Tagen Dauer im Mittelmeer und zwölf Tagen auf Fernreisen zumeist eher kurze Etappen gefahren werden, die aber kombinierbar sind, ohne dass Häfen doppelt angelaufen werden. Weltreisen seien nicht geplant.

In der ersten Saison zwischen Mai 2013 und April 2014 werden 26 Routen zu 123 Häfen angeboten. Im Frühjahr und Sommer geht es ins westliche, im Herbst ins östliche Mittelmeer. Die vergleichswei-



WELLNESS: Nobler genießen im großzügig dimensionierten Spa-Bereich.

se kleinen Ausmaße für ein Kreuzfahrtschiff erlauben auf den Strecken auch das Anlaufen kleinerer Häfen. Mit den zwölf Beiboote können die Gäste an einsame Strände gelangen. Dieser Luxus hat mit durchschnittlich 600 Euro pro Tag und Passagier allerdings seinen Preis.

Luxus ohne Abendrobe

Ein großer Unterschied zwischen den beiden vermeintlich ähnlichen Schiffen wird der Verzicht auf einige Kreuzfahrttraditionen auf der „MS Europa 2“ sein. Während es auf der „MS Europa“ weiterhin eher klassisch elegant zugeht mit formellen Abenden in Abendkleid und Smoking sowie dem Captains Dinner am Ende der



ELEGANZ: Edler speisen in geschmackvoll ausgestatteten Restaurants.

Reise, ist der Dresscode auf dem neuen Schiff „modern und leger“.

Das Schwesterschiff der mit der Top-Note „Fünf-Sterne-Plus“ benoteten „MS Europa“ soll lifestyleorientiert sein. Die kleinste der 251 Suiten ist 28 m² groß, die größte 99 m². Die Suiten gibt es in sieben Kategorien, alle haben eine Veranda. 16 Kabinen sind als sogenannte Spa-Suiten konzipiert mit Whirlpool, Regendusche und Dampfsauna.

Wer keinen eigenen Spa hat, kann sich mit dem fast 1.000 Quadratmeter großen Wellness- und Fitnessbereich trösten. „Die ‚MS Europa 2‘ hat das insgesamt größte Platzangebot je Gast an Bord eines Kreuzfahrtschiffes“, so Ahrens. ■■■

Neue Sicherheitsstandards

Als Konsequenz aus der Havarie der „Costa Concordia“ haben europäische Kreuzfahrtunternehmen mehr Sicherheit für ihre Passagiere zugesagt. So sollen Schiffe künftig mehr Rettungswesten als Passagiere an Bord haben, kündigte der europäische Branchenverband European Cruise Council in Brüssel an.

Außerdem solle die Besatzung besser ausgebildet werden. „Wir müssen sicherstellen, dass so etwas niemals wieder passiert“, sagte der Verbandsvorsitzende Manfredi Lefebvre d'Ovidio. Damit greift der Branchenverband auch Vorschläge von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auf dem 5. Weltverkehrsforum in Leipzig auf: „Heute bieten die größten Kreuzfahrtschiffe Platz für bis zu 10.000 Personen und fahren auch in entlegene Gebiete wie polare Regionen. Je größer die Schiffe und der Abstand zur Küste, desto schwieriger wird im Notfall die Rettung der Passagiere“, so Ramsauer.

Durch die Einführung verpflichtender Simulationen solle sichergestellt werden,

dass eine Evakuierung der Ozeanriesen so optimal wie möglich durchgeführt werden kann und sowohl neue als auch bereits in Betrieb befindliche Schiffe in kürzester Zeit von Passagieren und Besatzung verlassen werden können – ohne dass dazu gefährliche Übungen durchgeführt werden müssen. Auch die zuletzt vor 30 Jahren überarbeiteten Vorschriften für Rettungsmittel müssten an den Stand der Technik und an eine eher zielorientierte als starre Vorgehensweise angepasst werden, so der Bundesverkehrsminister. Ramsauer zitierte den Chef der Meyer Werft, Bernhard Meyer: Es wäre zu wenig, das „Costa Concordia“-Unglück mit der Analyse „menschliches Versagen“ zu den Akten zu legen. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) begrüßte Ramsauers Initiative. Nur international



SCHULTERSCHLUSS: VDR-Hauptgeschäftsführer Ralf Nagel, VDR-Präsident Michael Behrendt und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer.

verbindliche Regeln könnten für Sicherheit in der Schifffahrt sorgen, erklärte VDR-Präsident Michael Behrendt.

Unterdessen hat auch EU-Verkehrskommissar Siim Kallas bis Ende 2012 neue Regeln angekündigt. „Es gibt immer Lehren, die wir aus solchen Desastern ziehen müssen.“ Jedes Jahr machten sechs Millionen Europäer Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff. „Es gab nun den Unfall, aber generell sind diese Schiffe sehr verlässlich, was die Sicherheit angeht“, sagte Kallas.

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



TIEFSEEHAFEN: Baumängel und mangelnde Anbindung erschweren einen erfolgreichen Start.

Foto: Martina Nolte

HSBA-Experte bezweifelt pünktlichen Start des JadeWeserPort

Der Jade-Weser-Port soll Anfang August 2012 eröffnet werden. Doch immer weniger Experten halten das für realistisch.

So bezweifelt Jan Ninnemann, Spezialist für maritime Logistik und Professor der HSBA Hamburg School of Business Administration, den erfolgreichen Start des niedersächsischen Leuchtturmprojekts: „Es ist nicht auszuschließen, dass hier eine ähnliche Katastrophe wie beim Flughafen Berlin-Brandenburg droht.“ Warnsignal Nr. 1 seien

die Baumängel bei der Kaimauer. Durch die daraus entstandenen Verzögerungen solle die vollständige Mauer erst acht Werktage vor dem geplanten Betriebsbeginn fertig sein. Ein weiteres Indiz sei, dass die Destination Wilhelmshaven im Fahrplan der relevanten Reedereien bis heute nicht auftaucht, obwohl sie den Hafen ab August mit regelmäßigen Liniendiensten anbinden sollen.

Außerdem sei die Hinterlandanbindung des Hafens insbesondere mit Blick auf die

Schiene noch für einige Jahre „ein Problemfall“, so Ninnemann. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven werde nicht rechtzeitig zum Start abgeschlossen und die Strecke frühestens 2014 elektrifiziert. In der Konsequenz müssten sich die Aktivitäten zunächst auf den Feederverkehr Richtung Ostsee fokussieren. Doch der Aufbau eines wettbewerbsfähigen Feedernetzwerks werde in der Startphase schwierig, da hierfür relativ große Volumina benötigt würden. www.hsba.de

Lohnplus im Hafen

Die Löhne der 15.000 Beschäftigten in den deutschen Seehäfen steigen um 4,1 Prozent.

Der Tarifvertrag zwischen der Gewerkschaft ver.di und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe läuft ab 1. Juni 2012 für zwölf Monate. Die Beschäftigten in den gut verdienenden Vollcontainerbetrieben erhalten außerdem eine jährliche Zahlung von 400 Euro. www.zds-seehaefen.de



Foto: Dreamstime/36clicks

HHLA: Terminalmodernisierung belastet Ergebnis

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat im ersten Quartal 2012 den Containerumschlag auf 1,7 Mio. Standardcontainer (TEU) gesteigert.

Der Umsatz ging um 1,0 Prozent auf 286,8 Mio. Euro zurück. Infolge einer geringeren Erlösqualität und durch Belastungen aus einer Terminal-Reorganisation im Segment Container verringerte sich das Betriebsergebnis EBIT um 22,6 Prozent auf 34,0 Mio. Euro. Für das Gesamtjahr 2012 rechnet die HHLA nicht zuletzt aufgrund der Neuausrichtung ihrer Intermodalaktivitäten jedoch mit einem EBIT von mindestens 200 Mio. Euro und einem Konzernumsatz von 1,1 Mrd. Euro. www.hhla.de



CONTAINERMARKT: Umstellung der Terminalsteuerung kostet Gewinn.

Foto: HHLA

Kennzahlen HHLA

in Mio. Euro	1 - 3 / 2012	1 - 3 / 2011	Veränderung
Umsatzerlöse	286,8	289,8	-1,0 %
EBIT	34,0	44,0	-22,6 %
Containerumschlag in Tsd. TEU	1.731	1.654	4,7 %
Mitarbeiter	4.775	4.707	1,4 %

Weniger Ladung in Belgien

PLUS: In Antwerpen legte der Containerumschlag zu.



Antwerpen und Zeebrügge müssen im ersten Quartal 2012 mit Umschlagrückgängen kämpfen.

So sank in Antwerpen die Ladung um 2,2 Prozent auf insgesamt gut 46,3 Mio. Tonnen, in Zeebrügge betrug das Minus 12,7 Prozent (auf 5,4 Mio. Tonnen). Während in Europas Nummer 3 das Containergeschäft um 0,7 Prozent auf 2,19 Mio. TEU zulegen, brach es in Zeebrügge um 17 Prozent auf 488.000 TEU ein. Dort soll der Hafen jetzt für Mega-Carrier ausgebaut werden. www.portofzeebrugge.be

Foto: Dreamstime/Christian Lagereek, Fahraeus

Asiens Häfen bleiben Spitze

Die größten Containerhäfen der Welt liegen fast alle in Asien. Der Hamburger Hafen, lange Zeit unter den Top Ten, ist auf Platz 14 abgerutscht.

Das geht aus einer Statistik des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hervor. Die Bremischen Häfen gehören mit 5,9 Mio. TEU nicht mehr

zu den 20 größten Häfen der Welt; sie liegen knapp darunter.

Von den 20 größten Häfen der Welt liegen 15 in Asien und davon wiederum neun in China. Größter Hafen in Europa ist Rotterdam, in Amerika werden die meisten Container in Los Angeles umgeschlagen (7,9 Mio. TEU, Platz 16). „Das Größenwachstum der asiatischen

Häfen ist nicht allein auf die Exportanstrengungen der Länder nach Europa und in die USA zurückzuführen“, so ISL-Direktor Prof. Burkhard Lempert. Auch der Warenverkehr innerhalb Asiens habe in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Außerdem gebe es weniger Probleme mit überlasteter Infrastruktur. www.isl.org

Die größten Containerhäfen

RANG	HAFEN	UMSCHLAG
1	Shanghai	31.4 Mio. TEU
2	Singapur	29.9 Mio. TEU
3	Hongkong	24.4 Mio. TEU
⋮		
10	Rotterdam	11.9 Mio. TEU
⋮		
14	Hamburg	9.0 Mio. TEU

Quelle: isl

ANZEIGE



Für die zarteste

Sie schmeckt vorzüglich und macht glücklich: Keine andere Süßigkeit ist so beliebt wie Schokolade. Von den Plantagen



Versuchung

der Anbauländern bis zum Supermarktregal ist es jedoch ein langer Weg. von Sebastian Meißner

Fotos: Dreamstime/Gökçe Büyükerşen Gökse/Sebastian Kaulitzki



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

Elf Kilogramm Schokolade – so viel isst laut einer Studie von Lindt und Sprüngli jeder Deutsche im Schnitt pro Jahr. Jeder dritte Bundesbürger nascht mehrmals pro Woche von der cremigen Süßigkeit, über zehn Prozent tun es sogar täglich. Ob als Tafel, Praline, Pudding, Brotaufstrich oder Getränk: Schokolade ist nicht nur die beliebteste Süßspeise der Deutschen, sondern der ganzen Welt.

Kaum verwunderlich also, dass der Kakaobaum, der die Hauptzutat für Schokolade liefert, den botanischen Namen „Theobroma Cacao L.“ (griechisch:

„Götterspeise“) verliehen bekam. Der Kakaobaum gehört zur Familie der Malvengewächse und ist eine botanische Besonderheit: Die Frucht wächst direkt am Stamm – und zwar das ganze Jahr über. Sie reift in ungefähr sechs Monaten.

Anspruchsvoller Hitzefreund

Wirklich wohl fühlt sich der Kakaobaum nur in den wärmsten Zonen der Erde. In den Äquatorialländern rund um den Globus findet er die idealen Voraussetzungen – mittlere Jahrestemperaturen von 25 bis 28 °C, hohe Luftfeuchtigkeit und etwa 2.000

mm Niederschlag im Jahr. Die Hauptanbaugebiete liegen folglich innerhalb 10° nördlicher und südlicher Breite (siehe Tabelle/Karte rechts oben). Hauptlieferant ist weiterhin Afrika, wo Kakao bis heute meist von kleinbäuerlichen Familienbetrieben angebaut wird. Und da zur Verarbeitung in die „Schokoladenzentren“ in Deutschland und der Schweiz rund 7.000 Kilometer zurückgelegt werden müssen, ist die Bedeutung der Seeschifffahrt für die Süßwarenindustrie gar nicht hoch genug einzuschätzen. „Das Schiff ist und bleibt Kakao-Transportmittel Nummer 1. Oh-

SONNENSCHUTZ: Der Kakaobaum mag es heiß, darf der Sonne aber nicht direkt ausgesetzt sein.

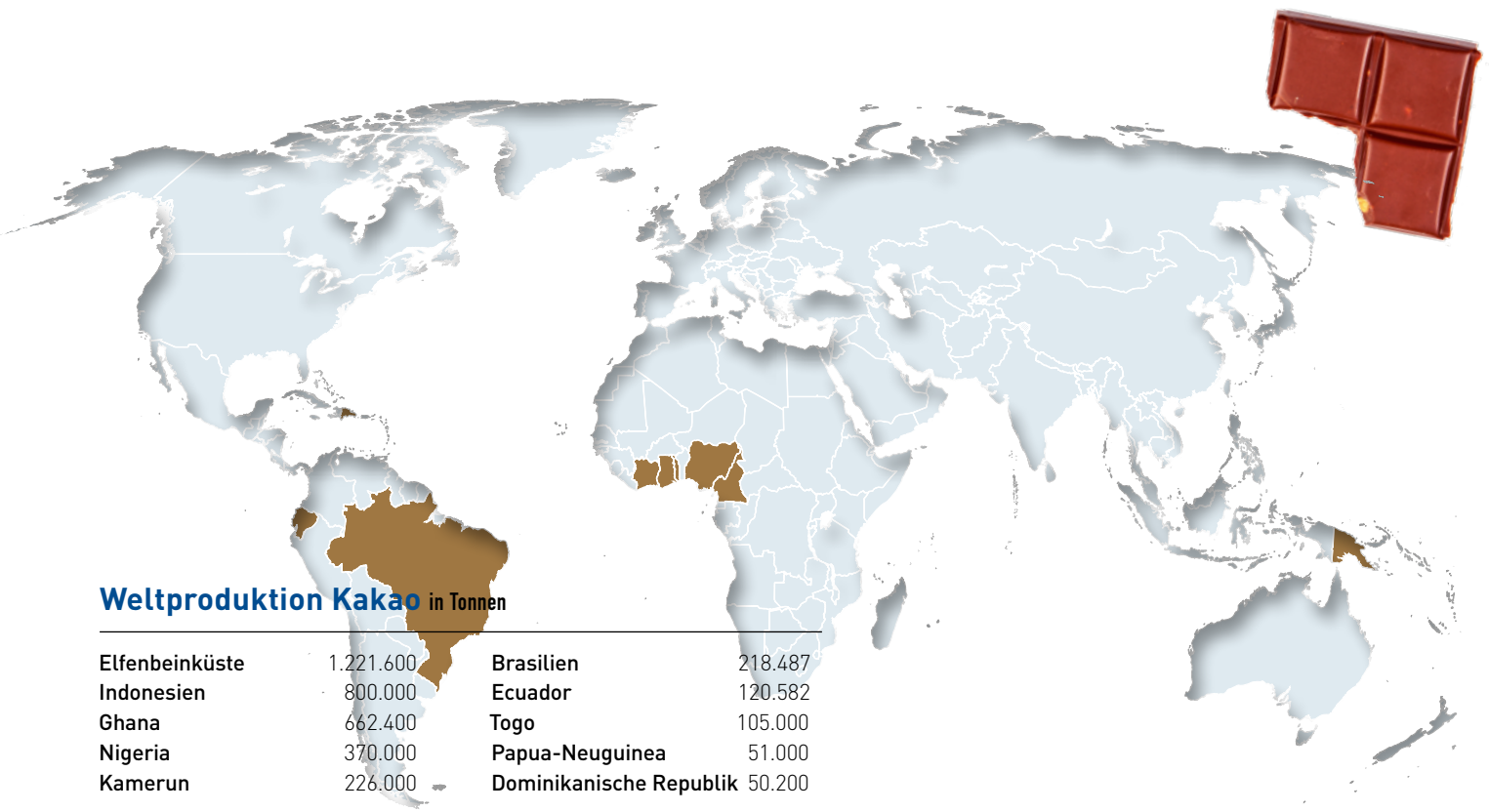


SCHNITT: Mit einer Machete trennen Kakaopflücker die Früchte fachmännisch vom Stamm.



DETAILARBEIT: Bis zu 50 Bohnen enthält jede Frucht, die nun herausgeholt werden.





ne die Schifffahrt, die über die Häfen in Antwerpen, Rotterdam und Hamburg das europäische Festland mit Kakao versorgt, müssten wir wohl weitgehend auf diese Köstlichkeit verzichten“, sagt Dr. Torben Erbrath, Geschäftsführer der Fachsparte Schokolade beim Bundesverband der Deutschen Süßwarenindustrie.

Durch Kreuzungen sind im Laufe der letzten Jahrhunderte Tausende verschiedene Sorten entstanden, die sich heute kaum alle kategorisieren lassen. Ganz generell aber unterscheidet man zwischen zwei Qualitätsklassen von Kakaobohnen: dem Konsumkakao (auch Ordinary oder Bulk Beans) und dem Edelkakao (auch Fine Flavour Beans). Beim Konsumkakao handelt es sich um die Sorte Forastero („Fremdling“). Sie ist

besonders widerstandsfähig gegen Krankheitsbefall, eignet sich ideal zur Herstellung von Schokoladenmischungen und macht etwa 85 Prozent der Welternte aus. Angebaut wird sie vor allem in Westafrika, Brasilien und Asien.

Die feinste Bohne

Beim Edelkakao, der meist in kleinen Dosen den guten Schokoladen zur Bereicherung ihres Aromas beigegeben wird, gibt es zwei Sorten: Criollo und Trinitario. Ersterer stammt vor allem aus Venezuela, Ecuador und Java und gilt als der beste Kakao schlechthin. Nur etwa drei Prozent der Welternte sind Criollo. Der Trinitario ist Ergebnis einer Kreuzung von Criollo und Forastero und kommt primär aus Zentralamerika, dem nördlichen Südamerika, der Karibik und Madagaskar. Sein Anteil am Weltanbau liegt bei etwa zwölf Prozent.

Zwar kann er eine Höhe von bis zu 15 Metern erreichen, doch auf den Plantagen wird der Kakaobaum auf ungefähr vier Meter gestutzt. Der Grund: Der Kakaobaum ist ein Schattengewächs und verträgt keine direkte Sonneneinstrahlung. Durch die geringere Größe kann er besser von anderen Bäumen – etwa Bananenbäumen – beschattet werden. Außerdem lässt er sich in dieser Höhe später besser ernten. Dies geschieht noch immer in mühsamer Handarbeit. Mit Hilfe von langen Pflückmessern werden die ovalen Kakaofrüchte, die etwa 500 Gramm schwer sind und zwischen 25 und 50 Bohnen enthalten, von den Bäumen getrennt.

Dabei müssen die Kakaopflücker äußerst behutsam vorgehen, um die Samenkissen nicht zu verletzen, sonst würde das Nachwachsen weiterer Früchte verhindert. Die reifen Früchte werden dann mit →

Fotos: Dreamstime/Photobac/Tonyoquias; Verein der am Rohkakaohandel beteiligten Firmen e.V.

GENUSS: Das weiße Fruchtfleisch („Pulpa“), das dabei entsorgt wird, schmeckt süß und saftig.



SONNENBAD: Nach der Fermentation werden die Bohnen zwei Wochen lang getrocknet.



SACKWARE: Für den Transport werden die Bohnen in Jutesäcke à 60 Kilogramm verpackt.





→ Macheten oder hakenförmigen Messern sofort vorsichtig geöffnet, um das weiße, sahnartige Fruchtfleisch, die sogenannte „Pulpa“, aus den Schalen hervorzuholen, in dem die Kakaobohnen stecken.

Der lange Weg zur Süße

Um den ursprünglichen Bittergeschmack der ausgelösten Kakaosamen zu mildern und den typischen Kakaogeschmack herauszubilden, müssen die Kakaobohnen einem Fermentationsprozess unterworfen werden. In dessen Verlauf oxidieren die in den Bohnen enthaltenen, stark bitteren Gerbstoffe. Besonders verbreitet bei den meisten größeren Farmen und Anbau-Ko-

operativen ist die Fermentation in großen Holzkisten, weil dabei die Kakaobohnen nicht so leicht von Schädlingen befallen werden. Je nach Sorte liegen die Bohnen zwischen zwei und sieben Tage. Dabei entstehen Temperaturen von bis zu 60 °C.

Das zuckerhaltige Fruchtfleisch wird flüssig, verdampft und wird so von der Bohne getrennt. Mit dem Absterben der Bohnen werden die Zellwände zerstört, und der Zellsaft kann sich in der ganzen Bohne ausbreiten. So wird der bittere Geschmack der Bohnen gemildert, und es entstehen Vorstufen der späteren Aromastoffe. Außerdem erhalten die zuvor weißlich-gelben Bohnen durch Oxidation ihre

braune Färbung. Erst nach dem Fermentierungsprozess heißen die Kakaosamen dann Kakaobohnen. Anschließend müssen sie getrocknet werden, um lagerfähig und für die weitere Verarbeitung geeignet zu sein. Dazu werden die Bohnen auf Matten oder Tablettis ausgebreitet und ein bis zwei Wochen der tropischen Sonne ausgesetzt. Dadurch reduziert sich ihr Gewicht um mehr als die Hälfte, der Wassergehalt sinkt von 60 auf maximal sieben Prozent.

Bevor der Kakao nun auf Reisen geht, wird er gelagert. Wichtig hierbei: Die Temperaturen dürfen nicht über 25 °C liegen. Andernfalls besteht das Risiko, dass die Bohnen ranzig werden und eine Nach-

Fotos: Dreamstime/Nito100/Photobac; Verein der am Rohkakaohandel beteiligten Firmen e.V.; HHW/Heitichen, Philipp Weigell

AUSNAHME: Beim Sacktransport wird die Ware mühsam per Seilzug an Bord gebracht.



SPEZIALIST: Die speziell entwickelten Transportschiffe der Duisburger Reederei Baco-Liner verfügen über eine Bugöffnung, durch die bis zu zwölf beladene Barge eingeschwommen werden können.





fermentation eintritt – was zur Selbstentzündung der Kakaobohnen und zum Lagerbrand führen kann. Ebenfalls wichtig: Rohkakao kann leicht durch Verunreinigungen geschädigt werden – etwa durch Staub, Schmutz, Fette und Öle. Vor dem Transport werden die Bohnen meist begast, um Schäden durch Kakao- und Mehlmoten, Ameisen und Schaben zu vermeiden.

Verschiffung als Bulk-Ware

Weltweit wurden 2008/2009 insgesamt etwa 3,6 Millionen Tonnen Rohkakao angebaut. Deutschland

ist Abnehmer von rund zwölf Prozent der Welt Kakaoernte. Rund 85.000 Tonnen verschifft jedes Jahr die Baco-Liner GmbH. Die Duisburger Reederei fährt seit über 35 Jahren Kakao aus Afrika nach Europa. Agent für Baco-Liner für Ladung aus Westafrika nach Europa ist die Firma CSS (Commodity Shipping Services Ltd.) mit Sitz in London, deren Direktor Heiner Stomberg ist. Er weiß: „Kakao ist ein höchst anspruchsvoller Passagier.“ Für den Transport gibt es im Wesentlichen zwei Varianten: Immer seltener ist die Verschiffung der

Kakaobohnen aus Westafrika als Sackware. Dazu werden die Bohnen in 60-kg-Säcken aus Jute verpackt, die dann in 20- oder 40-Fuß-Containern verstaut werden.

Die Gefahr von Schäden durch Feuchtigkeit und Hitze ist vor allem im Winter groß, wenn die empfindlichen Bohnen auf ihrem Weg von Afrika nach Europa heftigen Temperaturschwankungen ausgesetzt sind. Dann kann es zur Kondenswasserbildung kommen – und damit zur Gefahr von Schimmelbildung. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, werden die Container mit Papier bzw. mit Dry-Bags ausge- →



LADUNG: An Bord müssen strenge Vorgaben erfüllt werden, damit der Kakao keine Feuchtigkeitsschäden erleidet. Sacktransporte sind heutzutage selten.



Faire Regelungen für Kakaobauern

Das deutsche „Forum Nachhaltiger Kakao“ ist ein Schulterschluss aller gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Akteure mit der Politik.

Mit ihm wollen alle, die an der Herstellung und Vermarktung des Rohkakaos beteiligt sind, zusammenarbeiten, um gemeinsam mit der deutschen Bundesregierung und den Regierungen der Anbauländer die Lebensbedingungen der Kakaobauern und ihrer Familien zu verbessern. Das ambitionierte Ziel: 2020 soll in Deutschland ein Anteil von 50 Prozent nachhaltig erzeugten Kakaos erreicht werden, 2025 sogar 70 Prozent.

→ kleidet. Außerdem sollten sie absolut sauber und geruchsfrei sein. Wesentlich gängiger ist mittlerweile die Verschiffung von Kakao als Bulk-Ware. Rund 85 Prozent aller Kakaotransporte werden auf diese Weise realisiert. „Dabei werden die Bohnen direkt in die Laderäume doppelwandiger Seeschiffe geladen, und die Ware wird während der Reise belüftet“, sagt Stomberg. Das Risiko von Nässeschäden werde dadurch stark reduziert.

Bei Baco-Liner werden während der Kakao-Saison circa 5.000 bis 6.000 Tonnen pro Abfahrt verschifft. Dabei arbeiten die Duisburger mit Leichtern (auch Barge genannt) – das sind antriebslose, schwimmende Ladungsbehälter, die mit Schleppern im Hafen bewegt werden. „Wir füllen jede Barge mit 500 Tonnen Kakao“, sagt Stomberg. Zwar liegt die maximale Beladungskapazität der Barge bei bis zu 800 Tonnen, um aber Feuchtigkeitsschäden an den Kakaobohnen besser verhin-

dern zu können, werden sie nur teilgefüllt. Baco-Liner hat Barge in den Ladehäfen vor Ort in Afrika liegen. Erteilt ein Kunde den Auftrag, können diese sofort befüllt werden. In einem festen Zeitplan fährt Baco-Liner mit seinen großen Spezialschiffen, den sogenannten Baco-Carriern, die Ladehäfen an und sammelt die Barge ein. Denn die Baco-Carrier können nicht nur Container an Deck laden, sondern auch schwimmende Ladung im fest umbauten Raum aufnehmen. Jeder Baco-Liner beherrscht zwölf Barge. „Sie verfügen über eine große Bugpforte, durch die die Barge einfach eingeschwommen und im Dockraum platziert werden können. Dafür werden die Schiffe durch das Fluten von Ballasttanks abgesenkt“, sagt Stomberg.

Das Baco-Liner-System wurde Ende der 1970er-Jahre speziell für westafrikanische Häfen konzipiert. „Dadurch,

dass die Schiffe autark beladen und gelöscht werden können, sind wir von den Überfüllungen in den westafrikanischen Häfen, die oft zu einer Verzögerung in der Abfertigung führen, weitgehend unberührt“, sagt Stomberg. So können sich Auftraggeber auch die Kosten für ein Zwischenlager sparen. Bis nach Antwerpen oder Hamburg etwa benötigt der Transport im Schnitt rund 15 Tage. Ein weiterer Vorteil der Barge: Sie können auch nach der Löschung der Ware im Zielhafen mühelos weiter mithilfe von aufgesetzten Ventilatoren weiter belüftet werden.



Letzte Schritte zum Genuss

Vom Hafen aus werden die Bohnen per Binnenschiff oder Lkw weiter transportiert, etwa zu den Schokoladenherstellern. Der größte Produzent

ANKUNFT: Am Zielhafen wird die Ware gründlich auf Qualität und Schäden kontrolliert.



KNETVORGANG: Die warme Kakaomasse wird in eine Mischanlage gepumpt und gerührt.



FORMGEBUNG: Nach dem Conchieren gelangt die flüssige Masse zu der Eintafelanlage.





der Welt ist das Schweizer Unternehmen Barry Callebaut in Zürich mit den Marken Sarotti, Alpia oder Van Houten. Die Weiterverarbeitung des Kakaos beginnt mit dem Rösten. Dadurch entfaltet sich in den Bohnen der Kakaogeschmack. Danach werden die gerösteten Kerne in Mühlen und Walzwerken zermahlen. Dabei wird die in den Zellen enthaltene Kakaobutter freigesetzt. Durch die Reibung beim Mahlen erhöht sich die Temperatur, dabei schmilzt die Kakaobutter und verbindet die Zellbruchstücke, Stärke- und Eiweißteilchen zur leuchtend braunen Kakaomasse.

Zur Herstellung von Schokolade wird die Kakaomasse unter Zugabe von Milch, Zucker und Sahne vermischt – je nach Geschmack. Bevor feinste Schokolade entstehen kann, muss diese Masse einige Tage lang gedreht, gewendet und gelüftet werden. Erst dann kann man so richtig genüsslich zubeißen. ...

LUXUSSÜSSE: Für hochpreisige Pralinen werden nur die edelsten Kakaobohnen verwendet.



Kakao-Historie

Genutzt wurde die Kakaopflanze aller Wahrscheinlichkeit schon ab etwa 1100 v. Chr.

Die Azteken kannten die Pflanze seit dem 14. Jahrhundert. Ihnen galt Kakao als heilig und als Geschenk des Gottes Quetzalcoatl. Er diente ihnen nicht nur als Genussmittel, sondern wurde auch als Zahlungsmittel ver-



ENTDECKER: Christopher Kolumbus bekam als erster Europäer Kakao zu Gesicht

wendet. Im Jahre 1545 etwa galten folgende Preise: Ein Truthahn für 200 Kakaobohnen, ein Hase oder Waldkaninchen für je 100 Kakaobohnen, eine große Tomate für eine Kakaobohne.

Am 15. August 1502, auf seiner Fahrt nach Guanaja, traf Kolumbus als erster Europäer auf Kakao. Er entdeckte ein voll beladenes Handelskanu der Maya und ließ die Ladung auf seine Karavelle bringen. Der Entdecker selbst hat nie Schokolade probiert.

Mit der Verbreitung des Kakaogenusses in Europa im 16. und 17. Jahrhundert nahm auch der Anbau des Kakaos in Plantagen in den europäischen Kolonien zu. Dank der Schifffahrt fand das „braune Gold“, wie Kakao auch genannt wird, seinen Weg auch zu uns.



Zusammensetzung

- 54,0 % Kakaobutter (Fett)
- 11,5 % Eiweiß
- 9,0 % Cellulose
- 7,5 % Stärke und Pentosane
- 6,0 % Gerbstoffe (z.B.: Tannin) und farbgebende Bestandteile
- 5,0 % Wasser
- 2,6 % Mineralstoffe und Salze
- 2,0 % organische Säuren und Geschmackstoffe
- 1,2 % Theobromin
- 1,0 % verschiedene Zucker
- 0,2 % Koffein

Japan nach der

Gut ein Jahr nach der „Dreifachkatastrophe“ ist Nippons Hafen-Infrastruktur wieder weitgehend intakt. Doch die maritime Wirtschaft leidet noch unter den Folgen – und wird zusätzlich von hohen Ölpreisen gebeutelt. Text: Dirk Ruppik

Vor drei Monaten jährte sich die Natur- und Atomkatastrophe von Japan. Es war der 11. März 2012, als der Norden des Landes von einem gewaltigen Tsunami – durchschnittlich 10 Meter, örtlich aber bis 38 Meter hoch – überrollt wurde. Das auslösende Erdbeben gilt als das stärkste Beben in Japans Geschichte. Durch die darauffolgende Atomkatastrophe, insbe-

sondere in Fukushima-Daiichi, reichte das Desaster weit über die Grenzen Japans hinaus. Zur großen Zerstörung im Norden des Landes mit insgesamt fast 16.000 Toten kam die radioaktive Belastung des Wassers – u.a. auch im Großraum Tokio. Außerdem wurden auch die Logistikketten des Landes zerissen. Der Flughafen Sendai und einige Häfen wurden zum Teil stark in Mit-

AUFBRUCHSTIMMUNG:
Das Land der aufgehenden Sonne
hofft auf bessere Zeiten.



Stunde Null

leidenschaft gezogen. 3.572 Straßen und 77 Brücken wurden beschädigt und viele Eisenbahnverbindungen unterbrochen. Einige Fertigungsanlagen von japanischen Autobauern und Zulieferbetrieben waren nicht arbeitsfähig. In der Folge wurde das Land auch wirtschaftlich stark gebeutelt. Zusätzliche Probleme für die Automobil- und Elektronikindustrie brachten die schweren Überschwemmungen im Abnehmerland Thailand Ende letzten Jahres.

Doch wie entwickelt sich die Lage im Land der Morgenröte? Die Dreifachkatastrophe hat das Wirtschaftswachstum von 2,4 Prozent im Jahr 2010 auf 0,5 Prozent im 2011 gebremst. Der gesamte wirtschaftliche Schaden inklusive der Auswir- →

→ kungen des Produktionsstillstands wird derzeit auf rund zehn Billionen Yen (rund 90 Mrd. Euro) beziffert.

Trotzdem hat sich Japan relativ schnell erholt. Die Logistikketten in der bedeutenden Kfz- und Elektronikindustrie ist wieder geschlossen. Allerdings wurden Wiederaufbaumaßnahmen bisher nur relativ schleppend angegangen. Experten rechnen aber damit, dass der Wiederaufbau Nordostjapans die heimische Industrie in 2012 beflügeln wird. Allerdings macht sich die Regierung laut Germany Trade & Invest (GTAI) große Sorgen um die Weltwirtschaft. Die Eurokrise, die großen wirtschaftlichen Probleme der USA sowie die konjunkturelle Abkühlung in China werden ängstlich beäugt. Zudem ist der Yen sehr hoch bewertet.

Vor allem, um die Abhängigkeit vom Dollar und den USA zu reduzieren, wendet sich Japan verstärkt China zu. Im Handel zwischen der zweit- und drittgrößten Volkswirtschaft soll zunehmend auf den

chinesischen Yuan zurückgegriffen werden. Das Land der Mitte wird es Japan auch ermöglichen, einen Teil der Devisenreserven in Yuan anzulegen. Ein neuer Vertrag zwischen China und Japan sowie Südkorea soll gegenseitige Investitionen besser schützen. Aus dem Abkommen soll in zwei Jahren eine Freihandelszone wachsen.

China und Japan sind die größten Gläubiger der Welt. Peking hat inzwischen 3,2 Billionen Dollar (2,4 Billionen Euro) auf der hohen Kante, Tokio eine Billion (760 Mrd. Euro). Ein Großteil ist jeweils im amerikanischen Markt investiert. Da die US-Notenbank versucht, mit einer expansiven Geldpolitik die amerikanische Wirtschaft anzukurbeln, fürchten die Gläubiger eine Entwertung ihrer Anlagen. Die Vereinbarung ist daher nicht nur ein Zeichen der zunehmenden Öffnung des Finanzmarktes. Sie ist auch ein Angriff auf die Vormachtstellung des Dollars.

Herausforderungen für die Schifffahrt

„Angesichts der ungeheuren Schwere der Natur- und Atomkatastrophe kann man aus heutiger Sicht sagen, dass die Auswirkungen auf die Logistikketten durch das professionelle Krisenmanagement vieler internationaler Konzerne – bei Spediteuren und Verladern – vergleichsweise gering und von kurzer Dauer waren“, sagt Joachim

Hinne, Managing Director Hapag-Lloyd Japan. Vor allem die Angst vor kontaminierten Containern oder Schiffen in den Ziel- und Transithäfen habe sich als völlig unbegründet herausgestellt.

Die Hafenanlagen im Norden wurden durch Erdbeben und Tsunami zum Teil stark beeinträchtigt. Während die Terminals in Tokio recht schnell wieder in Betrieb gehen konnten, fielen andere weiter im Norden monatelang aus. Der Hafen Sendai etwa wurde von Hapag-Lloyd im Januar 2012 wieder in den SCX-Dienst aufgenommen.

Die drittgrößte japanische Reederei K-Line, zu der die deutsche Schwergutreederei SAL gehört, ist im Fiskaljahr 2011 (Ende 31. März 2012) in die roten Zahlen gefahren. Der operative Verlust belief sich auf gut 40 Mrd. Yen (umgerechnet 503 Mio. Dollar) – im Vorjahr standen noch 30 Mrd. Yen bzw. 380 Mio. Dollar Gewinn zu Buche. Außer den Tsunami-Folgen und dem Hochwasser in Thailand litt das Unternehmen unter einem schwachen Markt (vor allem im Container-Bereich), einem starken Yen und hohen Ölpreisen.

Mitsui O.S.K. Lines (MOL) hat im Fiskaljahr 2011 mit 27 Mrd. Yen (rund 330 Mio. Dollar) den größten Verlust in der Unternehmensgeschichte verzeichnet – trotz stabiler Einnahmen und Kosteneinsparungen, wie der Präsident des Unternehmens, Koichi Muto, beklagte. Neben den katastrophengebunden Sonderfaktoren hätten vor allem hohe Treibstoffpreise das Leistungsvermögen des Unternehmens beeinträchtigt. Niedrige Tarife und ein Überangebot an Schiffen in fast jeder Sparte hätten die Situation zusätzlich verschlimmert.

Für 2013 erwartet Muto eine bessere Balance zwischen Angebot und Nachfrage für die globale Flotte. Mit einem neuen mittelfristigen Managementplan unter dem Motto „Gear up! MOL“ will MOL den unbeständigen Markt besser meistern. Ein neues Ertragsmodell soll das Unternehmen widerstandsfähiger gegenüber fallenden Tarifen machen. Bündnisse beim Containertransport und Poolingvereinbarungen im Tankerbereich sollen ausgeweitet werden. Außerdem will sich die Reederei auf das LNG-Tanker- und das marine Energie-Geschäft fokussieren.

Auch Nippon Yusen Kaisha (NYK) steuert seit April 2011 mit einem neuen Management-Konzept („More Than Shipping 2013: Grow with Asia, Expand across the Globe“) in Richtung einer weiteren Diversifizierung. Die Reederei will komplexe



Erdbeben und Tsunami: Die doppelte Heimsuchung

Die Karte links zeigt die unterschiedlichen Höhen der Tsunami-Wellen, die Japans Küsten erreichten. An der Darstellung rechts ist die Stärke des Erdbebens abzulesen. Beide Ereignisse richteten beträchtliche Schäden an. Dazu kam dann noch die Nuklear-Katastrophe.

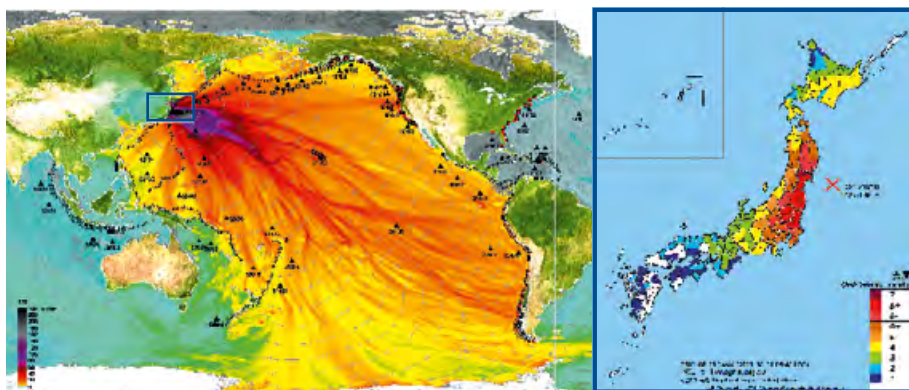




Foto: U.S. Navy

KRISENGEBIET: Die Hafenstadt Sendai wurde vom Tsunami besonders stark in Mitleidenschaft gezogen: Hafenanlagen wurden zerstört, die örtliche Raffinerie von Nippon Oil geriet in Brand.

wertschöpfende Logistikservices anbieten und insbesondere in Asien wachsen. „Wir können das Risiko einer schwächeren Nachfrage durch den Westen nicht verleugnen. Asien hängt stark von Exporten ab“, so Unternehmenschef Yasumi Kudo. Die wachsende Nachfrage in Asien werde der Schlüssel für starkes Wachstum in der Region sein und das Abflauen der Nachfrage durch den Westen ausgleichen.

Auf der Suche nach neuen Märkten

Tatsächlich ist Asien nicht mehr nur Exportregion, sondern verfügt über einen größeren Konsumentenmarkt als die USA oder Europa. So lag die Zahl der verkauften Autos in China bei fast 19 Millionen in 2011. „Das Wirtschaftswachstum in Asien, Heimat der halben Weltbevölkerung, ist

eine großartige Möglichkeit für uns als asiatisches Unternehmen“, so Kudo.

Das Programm „More Than Shipping 2013“ solle das Wachstum unter den gegebenen globalen Bedingungen maximieren. „Doch selbst wenn wir uns bemühen, wieder zurück zur Profitabilität zu kommen, können wir wegen der Kluft zwischen Angebot und Nachfrage kaum dieselbe hohe Geschwindigkeit bei der Erholung erwarten, wie im Finanzjahr 2010“, sagt NYK-Chef. Das Unternehmen verzeichnete 2011 einen Verlust von 900 Mio. US-Dollar. Wie alle japanischen Reedereien musste es 2011 Dienste streichen.

Ebenso wie NYK und MOL begegnet auch Hapag-Lloyd den schwierigen Zeiten in der Containerschifffahrt mit dem Beitritt zur neu gegründeten G6-Allianz. Im

Rahmen des Zusammenschlusses betreiben sechs Reedereien gemeinsame Dienste zwischen Asien und Europa. Die Allianz gehört, gemessen am Marktanteil, zu den größten Anbietern auf diesen Routen. „Unsere Kunden profitieren von einem deutlich besseren Angebot, was Abfahrtfrequenzen und Hafenabdeckung angeht“, heißt es bei Hapag-Lloyd.

Zugleich können die sechs Reedereien ihre Ressourcen viel effizienter einsetzen – auch große Neubauten, die in nächster Zeit abgeliefert werden. Insgesamt betreibt die neue G6 Alliance acht Dienste zwischen Europa und Fernost, darunter auch einen Japan-Service („Loop 1“). Über 80 Schiffe mit bis zu 14.000 TEU verbinden mehr als 40 Häfen auf beiden Kontinenten zum Teil mit täglichen Abfahrten. ...

Japan: Das Land und die Folgen der Katastrophe(n)

Einwohner: Rund 130 Millionen

Staatsform: Parlamentarische Monarchie (seit 1947)

Staatsoberhaupt: Kaiser Akihito

Regierungschef: Premierminister Yoshihiko Noda (seit September 2011)

Tohoku Erdbeben und Tsunami: Am 11. März 2011 schwerstes Erdbeben Japans seit Menschengedenken (Stärke 9 auf der Richterskala). Der Tsunami drang in Sendai bis zu zehn Kilometer landeinwärts. 3.572 Straßen und 77 Brücken wurden beschädigt,

Eisenbahnverbindungen und Versorgungsketten unterbrochen. Viele Fabriken, auch von namhaften Automobilbauern und -zulieferern, wurden zerstört. In drei Reaktoren des Fukushima Daiichi Nuclear Power Plant ereigneten sich Explosionen. Die Na-

tional Police Agency bestätigte am 12. März 2012 die Zahl von 15.854 Toten, 26.992 Verletzten und 3.155 Vermissten aus 20 Präfekturen. 129.225 Gebäude stürzten in sich zusammen, 254.204 kollabierten teilweise, und 691.766 wurden beschädigt. Nach der

Dreifachkatastrophe waren 4,4 Millionen Haushalte ohne Strom und 1,5 Millionen ohne Wasser. Bezifferter Schaden: 90 Mrd. Euro, das BIP-Wachstum fiel von 2,4 % (2010) auf 0,5 % (2011).



FUKUSHIMA:
Das zerstörte AKW.



PREMIERMINISTER:
Yoshihiko Noda

Foto: Digital Globe, Panetta

SCHIFFSFINANZIERUNG

Buss Capital bringt neuen Containerfonds

Das Hamburger Emissionshaus Buss Capital hat Anfang Mai den Buss Global Containerfonds 12 auf den Markt gebracht.

Mit dem Fonds können Anleger von den günstigen Marktbedingungen im Containerleasing profitieren. Eine Eigenbeteiligung, eine erfolgsabhängige Komponente und eine Bürgschaft sollen gewährleisten, dass die Interessen von Anlegern, Fondshaus und Assetmanager gleichgerichtet sind. Die Auszahlungen sollen bei jährlich 6,5 Prozent liegen, die Laufzeit ist mit rund 6,5 Jahren geplant. Eine Beteiligung ist ab 15.000 Euro möglich.

Ausgeglichene Mietraten

Dr. Dirk Baldeweg, geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital, sagt: „Die Marktlage im Containerleasing ist günstig. Der Containerumschlag wächst – und damit auch die Nachfrage nach Containern.“ Weil die Reeder aus wirtschaftlichen Gründen selbst kaum Container kauften, gehe der Trend zum Leasing. Vorteil des Marktsegments: „Container werden erst dann ge-



WACHSTUMSMARKT: Für den globalen Containertransport werden immer mehr Standardboxen benötigt.

ordert, wenn man sie wirklich braucht. Der Markt kann deshalb schnell auf Nachfrageschwankungen reagieren. Die Mietraten für Container sind daher ausgeglichener als die Charraten für Schiffe“, so Baldeweg.

Buss Capital ist Marktführer für geschlossene Containerbeteiligungen und verwaltet gut 1,2 Mio. TEU Container – rund zehn Prozent aller weltweit vermieteten Container. Rund 5.600 Anleger hatten in den letzten Mo-

naten insgesamt rund 160 Mio. Euro in die beiden Vorgängerfonds investiert.

Marc Nagel, Geschäftsführer Vertrieb bei Buss, sagt: „Besonders bei aktiv gemanagten Investments wie Containern wollen Anleger Beweise dafür sehen, dass ein Initiator an seine Fonds glaubt. Deshalb gehen wir mit der Eigenbeteiligung und der Bürgschaft noch mehr in die Verantwortung.“

www.buss-capital.de

Institutionelle Investoren setzen auf geschlossene Fonds

Die Mitglieder des VGF – Verband Geschlossene Fonds – haben im ersten Quartal Eigenkapital in Höhe von 919,4 Mio. Euro platziert.

Das war gegenüber dem ersten Quartal 2011 eine Steigerung um 18 Prozent. Insti-

tutionelle Anleger haben im ersten Quartal des Jahres 326,5 Mio. Euro in geschlossene Fonds investiert, das entspricht einem Anteil von 35,1 Prozent am Gesamtvolumen des Quartals. Im Vorjahresquartal hatte dieser Wert noch bei 6,6 Prozent gelegen (52,1 Mio. Euro institutionelles Eigenkapital gegenüber 782,3 Mio. Euro Gesamtvolumen des Quartals). Demgegenüber ist der Anteil privaten Investorenkapitals am Gesamtvolumen im ersten Quartal 2012 von 93,3 Prozent im Vorjahresquartal (730,2 Mio. Euro) auf 64,5 Prozent (592,9 Mio. Euro) zurückgegangen.

Heterogene Entwicklung

Größtes Anlagesegment waren Immobilien in Deutschland mit einem Plus von 75 Prozent. Dagegen hat sich das Platzierungsvolumen bei Auslandsvolumen gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahezu halbiert.

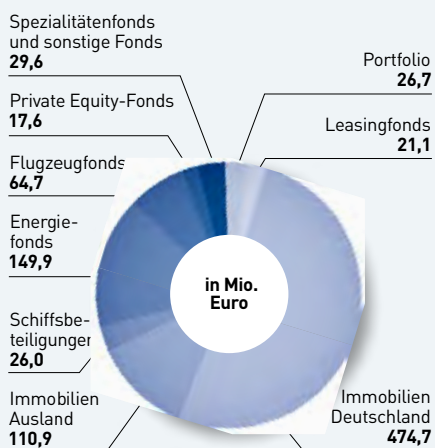
Den größten Zuwachs aller Fondskategorien verzeichneten Private Equity-Fonds (plus 238 Prozent), die aber trotzdem nur

knapp zwei Prozent des Gesamtvolumens ausmachen. Fast 150 Millionen Euro Anlegergelder flossen in Energiefonds – ein Plus von 151 Prozent. Während hier Solarfonds nur um 28 Prozent zulegten, hat sich das Platzierungsergebnis bei Windenergiefonds mehr als verachtfacht (plus 739 Prozent). Infrastruktur- und Lebensversicherungsfonds spielten bei der Eigenkapitaleinwerbung der VGF-Mitglieder keine Rolle mehr.

Zu den größten Verlierern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zählten Flugzeugfonds mit minus 43 Prozent und Schiffsbeteiligungen mit minus 57 Prozent. Im ersten Quartal 2012 konnten hier nur noch 26 Millionen Euro platziert werden – davon entfielen 21,7 Millionen Euro, also 83,4 Prozent, auf Eigenkapitalerhöhungen. Allerdings nahm auch das Volumen der Eigenkapitalerhöhungen gegenüber dem Q1 2011 geringfügig ab (minus 5 Prozent). An der Quartalerhebung haben sich alle 39 VGF-Mitgliedsunternehmen beteiligt.

www.vgf-online.de

919,4 Mio. Euro in geschlossenen Fonds



01 Hesse-Newman gegen Trend erfolgreich

Die Hesse Newman Capital AG (WKN: HNC200) hat das Geschäftsjahr 2011 gegen den Trend am Markt mit sehr gutem Ergebnis abgeschlossen und rechnet auch für 2012 mit einer starken Platzierungsleistung. Auf 134,4 Mio. Euro (Vorjahr: 77,6 Mio. Euro) stieg 2011 das über Sachwertanlagen platzierte Eigenkapitalvolumen der Hesse Newman Capital AG. Durch diese Platzierungsleistung hat sich das **Konzerngesamtergebnis 2011 mit 2,7 Mio. Euro** gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Die Konzerneigenkapitalquote beträgt 56 Prozent.

2011 wurden zunächst für die im Vorjahr initiierten Fonds Classic Value und Classic Value 2 weitere **27,9 bzw. 28,0 Mio. Euro Eigenkapital** platziert. Neu konzipiert wurden drei weitere Immobilienfonds der Classic Value-Serie, für die 2011 insgesamt 63,1 Mio. Euro anplatziert wurden.

Darüber hinaus wurden 15,5 Mio. Euro Eigenkapital für Container-Direktinvestments und den Zweitmarktfonds **Shipping Balance** platziert, der wie sein Vorgänger ein **breit diversifiziertes Portfolio von Schiffsbeteiligungen** aufbauen wird. In der Rangliste des VGF steht das Hamburger Emissionshaus damit unter den Top 10 der Immobilienfondsanbieter. www.hesse-newman.de

02 Starkes Ergebnis für Marenave

Die börsennotierte Marenave AG verzeichnet für die ersten drei Monate des Jahres ein positives Konzernergebnis in Höhe von 3,1 Mio. Euro – **das beste Quartalergebnis seit Ausbruch der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise** im dritten Quartal 2008.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum 2011 um 34 Prozent. Da die Kosten nur unterproportional anstiegen, weisen **Schiffsbetriebsergebnis sowie Reedereiüberschuss** sogar Steigerungsraten von 47 bzw. 52 Prozent auf. „Durch den diversifizierten Einsatz der Flotte in allen Segmenten der Seeschifffahrt sowie **durch den Mix aus Spot- sowie langfristiger Festvercharterung** können negative Konzernbeiträge von krisenbeeinflussten Segmenten mehr als kompensiert werden“, so CEO Tobias König. Als hilfreich hätten sich hier vor allem die **Zeitcharter von vier Supramax-Bulkern** aus dem im Mai 2011 beendeten Neubauprogramm erwiesen.

Strategisch ist ein weiteres Flottenwachstum Ziel der Marenave AG. König: „Die **Zeit für den günstigen Einkauf von Schiffen** ist nach wie vor vorhanden, und viele Marktteilnehmer erwarten, dass das Jahr 2012 das Jahr des Ausverkaufs des deutschen KG-Marktes wird. Als börsennotierte Aktiengesellschaft sehen wir uns gut aufgestellt, von diesen anstehenden Veränderungen zu profitieren.“ www.marenave.com

03 Schwarze Zahlen bei Lloyd Fonds

Die Lloyd Fonds AG startet positiv ins Jahr 2012: Die Umsatzerlöse des Konzerns beliefen sich in den ersten drei Geschäftsmonaten auf 3,6 Mio. Euro und legten **im Vergleich zum Vorjahreswert um rund ein Drittel** zu. Im selben Zeitraum erwirtschaftete das Unternehmen ein operatives Ergebnis (EBIT) in Höhe von 0,4 (Vorjahr: -2,8) Mio. Euro, sodass der Konzern nach Ablauf des ersten Quar-

tals ein **positives Ergebnis von 0,2 Mio. Euro** ausweist. Auch das platzierte Eigenkapital im Berichtszeitraum konnte mit 7,8 (Vorjahr: 6,7) Mio. Euro leicht gesteigert werden.

Das positive Ergebnis spiegelt maßgeblich die **Effekte des fortlaufenden Kostensenkungsprogramms** wider. Im Vergleich zum ersten Quartal des Vorjahres gelang eine Reduzierung der Personal- und Mietkosten um mehr als zehn Prozent. „Der positive Abschluss des ersten Quartals 2012 zeigt, dass wir nach der erfolgreichen Kapitalerhöhung und dem **Abschluss der Restrukturierung** auf dem richtigen Weg sind. Auf Basis des Quartalergebnisses halten wir an unserer Prognose für das Gesamtjahr fest, ein **positives Konzernergebnis für das Jahr 2012** zu erzielen. Dabei ist es unser Ziel, Wertaufholungen bei Unternehmensbeteiligungen ebenso zu realisieren wie ein **positives Ergebnis im operativen Bereich** zu erwirtschaften“, so Vorstandschef Dr. Torsten Teichert.

www.lloydfonds.de

ANZEIGE

INDIZES



NEW CONTEX: Steigende Charraten, abnehmende Dynamik

Die Trendwende setzt sich fort: Im Mai haben die Charraten für Containerschiffe in allen Größenklassen zugelegt. Der New ConTex notierte Ende des Monats bei 414 Punkten. Im Zwei-Wochen-Vergleich bedeutet das ein Plus um neun und im Monatsvergleich sogar um 20 Indexpunkte.

Die erfreuliche Performance wird im Wesentlichen von der Entwicklung der Panamax-Klasse getragen. In der Größenklasse 3.500 TEU kletterte in der dritten und vierten Maiwoche die Zeitcharter um 183 Dollar (1,6 Prozent). Schiffe mit einer Ladekapazität bis 4.250 TEU verbuchten ein Plus von 573 Dollar (3,6 Prozent). Allzu große Euphorie wäre allerdings fehl am Platz: Die Dynamik des Ratenanstiegs hat in der zweiten Maihälfte wieder leicht abgenommen.

Die Schiffsgrößen 2.500 und 2.700 TEU bewegen sich aufgrund bestehender Überkapazitäten weiterhin in einem schwierigen Chartermarktumfeld. Sie erzielten im Zwei-

Wochen-Rückblick nur geringe Zuwächse.

Die kleineren Schiffsgrößen mit 1.100 und 1.700 TEU nehmen langsam Kurs auf

bessere Charraten. Die Zuwächse fallen mit einem Plus von zuletzt einem Prozent allerdings noch bescheiden aus. www.vhss.de

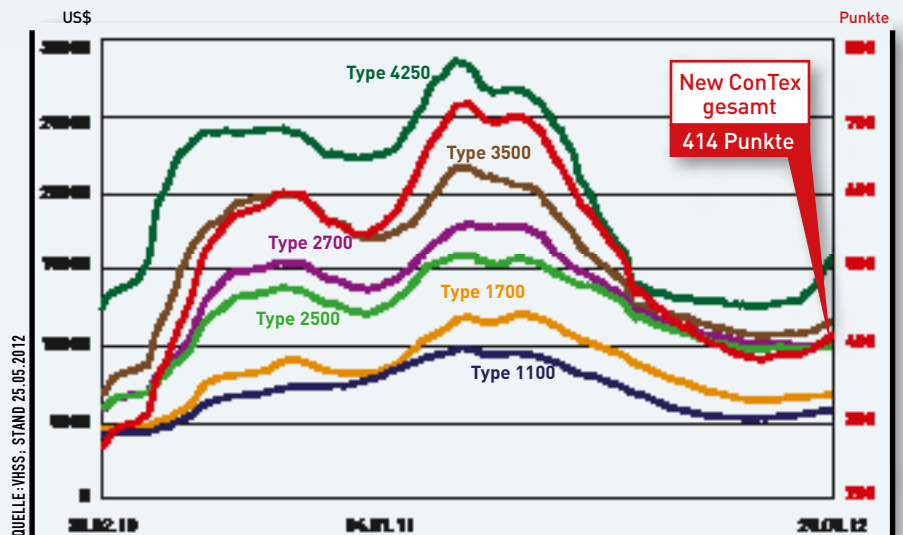
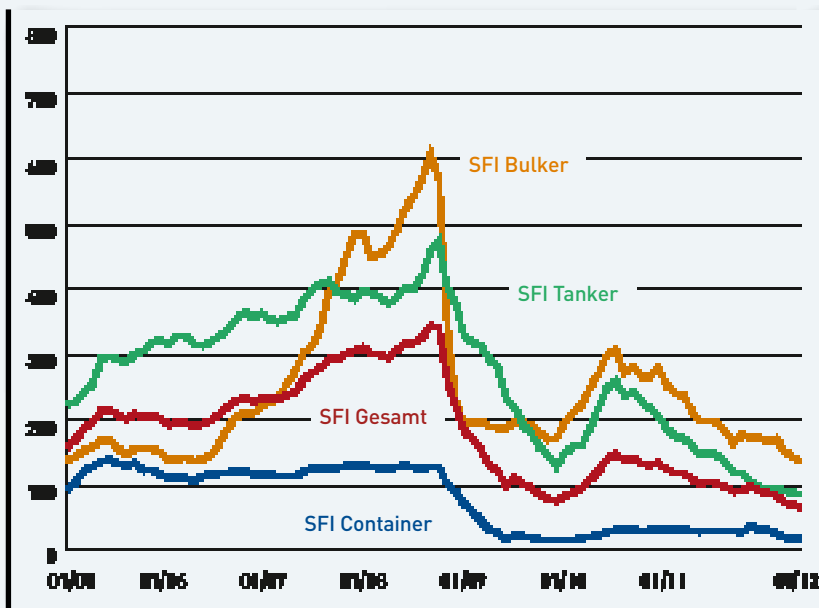


Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.SHIP: Rückläufige Preise für Containerschiffe belasten den Gesamtindex



Im April verzeichnete der SFI Gesamtindex gegenüber dem Vormonat einen weiteren Rückgang von 4,9 Prozent. Hauptursache für den deutlichen Einbruch war die negative Entwicklung des Teilindex SFI Container: Dort konnten stabile Charraten den Rückgang der Neubau- und Secondhandpreise für Containerschiffe nicht kompensieren.

Bei Tankern und Bulkern blieben die Neubaupreise gegenüber dem Vormonat nahezu unverändert. Die Charraten in der Bulk- und Tankschiffahrt legten in den meisten Segmenten sogar leicht zu – oder hielten zumindest das Vormonatsniveau. Bei den VLCC-Tankern stiegen die Charraten mit 10 Prozent gegenüber dem Vormonat sogar deutlich.

Der rückläufige Index im Segment Bulker ist auf sinkende Secondhandpreise für die Handysize- und Panamax-Klasse zurückzuführen. Ein im Vergleich zum Vormonat niedrigerer USD/EUR-Wechselkurs wirkte der negativen Indexentwicklung etwas entgegen. www.boersengang.de/www.zweitmarkt.de

VERSICHERUNGEN

Großschäden machen P&I Clubs zu schaffen

Von Michael Hollmann

Für die Haftpflichtversicherer in der Seeschifffahrt war 2011 kein leichtes Jahr. Zwar ist die Häufigkeit der Schäden bei den meisten P&I Clubs gegenüber den Boomjahren gesunken, dafür schlugen aber einige Großschäden ins Kontor. Die Kapitalerträge sprudeln angesichts niedriger Zinsen und volatiler Aktienkurse auch nicht mehr so kräftig.

Die Mehrzahl der P&I Clubs, die die Haftungsrisiken der Reedereien auf Gegenseitigkeitsbasis versichern, verzeichnete erhebliche Gewinneinbrüche. Beim Marktführer Gard, der sich in großem Umfang auch in der Seekaskoparte engagiert, fiel das Nettoergebnis von 175 auf 51 Mio. US\$ ab. Der britische UK P&I Club, der mit einer versicherten Tonnage von über 190 Mio. BRZ ebenfalls zu den ganz Großen zählt, fuhr nur noch 11 (Vorjahr: 61,6) Mio. US\$ nach Steuern ein.

Grund für den Einbruch waren drastisch gesunkene Kapitalerträge. So verschlechterte sich das Anlageergebnis beim UK Club von knapp 70 auf nur noch 18,6 Mio. US\$. Wie viele Wettbewerber hat der Club den Anteil festverzinslicher Wertpapiere gegenüber schwankungsanfälligeren Aktien erhöht. Dadurch sind ihm mögliche Kursgewinne entgangen. Langfristig sei der konservativere Anlagemix aber besser geeignet, das ihm anvertraute Kapital zu schützen, erklärte der UK P&I Club. Auch bei Gard waren in erster Linie gesunkene Investorserträge für den Gewinnrückgang verantwortlich. Zusätzlich verschlechterte sich das technische Versicherungsergebnis leicht gegenüber dem Vorjahr. Die kombinierte Schadenkostenquote stieg

von 94 auf 98 Prozent. Vorstandschef Claes Isacson zeigte sich dennoch zufrieden: „Die Zahlen für 2011 lagen voll im Budget, und wir haben ein gutes Wachstum verzeichnet, das in einer starken Vertragserneuerung gipfelte.“

Die Britannia Steam Ship Insurance Association meldete einen Gewinnrückgang von 52,8 auf 15,8 Mio. US\$. Der Verein war seinen Mitgliedern entgegengekommen, indem er auf die Hälfte der eingeplanten Nachschüsse für 2009/10 verzichtete, was mit minus 12,8 Mio. US\$ zu Buche schlug. Der norwegische Club Skuld wies einen Überschuss von nur noch 24 Mio. (nach 65 Mio.) US\$ aus – er wurde zu ungefähr gleichen Anteilen im Versicherungs- und im Investmentbereich erwirtschaftet. Die kombinierte Schadenkostenquote verschlechterte sich von 89 auf 96 Prozent.

Zwar liest sich die Schadensbilanz in den meisten Fällen besser als etwa 2006/07, als der Seeverkehr auf Hochtouren lief und die Transportkapazitäten bis zum Anschlag ausgereizt waren. Doch der Trend sowohl bei der Schadensfrequenz als auch bei der durchschnittlichen Schadenshöhe zeigt inzwischen wieder deutlich nach oben. So prophezeit der internationale P&I-Makler P.L. Ferrari & Co. den Ree-

dern schon heute, dass die Schadenkosten zu einem starken Preistreiber für die Haftpflichtversicherung im kommenden Jahr würden.

Großschäden werden ab einer Höhe von 8 Mio. US\$ auf alle 13 Clubs der International Group umgelegt. Zwei schwere Havarien – das Containerschiff „Rena“ und der Kreuzfahrer „Costa Concordia“ – trieben die „Pool Claims“ auf einen neuen Spitzenwert. Es ist kein Zufall, dass die beteiligten P&I Clubs zu den größten Verlierern des Vorjahres zählten. Der Swedish Club, für Haftpflicht- und Kaskodeckung der „Rena“ verantwortlich, rutschte trotz eines leichten Investmentgewinns mit 9,3 Mio. US\$ ins Minus.

Auch bei den Routine-schäden zeigt die Kurve steil nach oben. Während die durchschnittliche Schadenshöhe um etwa die Hälfte auf 80.000 US\$ kletterte, stieg die Schadensfrequenz pro Schiff von rund 0,6 auf über 0,8 an. Der Standard Club, der die halbe Haftpflicht-Deckung für die „Costa Concordia“ bereitstellt, blieb

dank eines ordentlichen Anlageergebnisses (+ 47 Mio. US\$) mit 3 Mio. US\$ noch knapp in den schwarzen Zahlen. Schadensforderungen von 265 Mio. US\$ führten zu einem versicherungstechnischen Loch von 44 Mio. US\$.



BRANCHENGRÖSSEN: Gard-Vorstandschef Claes Isacson zeigte sich zufrieden, Swedish-Club-Chef Lars Rhodin verbuchte ein Minus.

HAVARIE: Das Unglück der „Costa Concordia“ wurde von der Hannover-Rück-Gruppe als Großschaden eingestuft.



Fotos: Dreamstime/Lupoalbo8, Hollmann

5,50	9,80	21,00	9,10	0,35	Bucher.de (Hk)	8,80	6,75	185,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bk (Hk)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,35	10,80	15,00	1,3	Burg. Brauh. Ing. (Mkt)	24,50	7,20	8,50	58,45	0	Dialog Semicond (Hk)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg. Brauh. Ray (Soal)	1020,00	24,80	8,60	4,60	1	Dialog Ind. (Hk)	103,00	3,98	18,80
753,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burnbad Vz (Bst)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Didier-Werke (Hk)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	1	BUS St (Hk)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	Dieng Hld (Hk)	19,80	118,00	104,50
805,00	6,00	720,00	6,00	1	BUS Vz (Bst)	10,95	9,90	350,00	997,50	10	Doppel (Hk)	44,35	19,80	150,50

In Kürze

P&I-Ablöse auf dem Prüfstand. Die wettbewerbsrechtliche Prüfung der International Group of P&I Clubs durch die EU-Kommission zieht sich hin. In Vorstandskreisen der Clubs geht man davon aus, dass die Zusammenarbeit im Großen und Ganzen wie bislang fortgesetzt werden dürfe. Mit Einschränkungen rechnen Club-Manager allerdings bei der bisherigen Praxis von Ablösezahlungen bzw. -garantien (Release Calls), wenn Mitglieder ihre Flotten zwischen Clubs umdecken wollen.

Makler kooperieren. Der italienische P&I-Makler P. L. Ferrari & Co. dehnt sein Netz nach Nordamerika aus. Gemeinsam mit dem New Yorker Broker Frank Crystal & Company soll Reedern und Befrachtern in den USA künftig die ganze Palette von P&I-Versicherungsdienstleistungen angeboten werden.

Lancashire: Markt noch zu weich. Der britische Versicherungskonzern Lancashire ist unzufrieden mit dem Seekasko-Prämienniveau. Bei den im ersten Quartal gezeichneten Policen hätten sich die Raten nur um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr erhöht. Es sei „frustrierend“, dass die Prämien nach einem Großschaden wie dem Untergang der „Costa Concordia“ zu Jahresanfang nicht stärker angesprungen seien, sagte Vorstandschef Richard Brindle.

Vor Vertragsabschluss Versicherung konsultieren. Vor einem Einsatz von bewaffneten Wachleuten zur Piratenabwehr auf ihren Schiffen sollten Reedereien in jedem Fall Rücksprache mit ihren Versicherern halten, rät der Schutzverein. Das gelte auch bei Verwendung des von der BIMCO herausgegebenen Standardvertrags. Gegebenenfalls müssten trotzdem etwaige Zusatzdeckungen arrangiert bzw. sichergestellt werden, dass der Versicherungsschutz nicht gefährdet werde.

Bergungsreeder gut beschäftigt

Die in der International Salvage Union (ISU) zusammengeschlossenen Bergungsreedereien hatten im vergangenen Jahr deutlich mehr zu tun.

Nach Verbandsangaben stieg die Zahl aller Einsätze weltweit auf 221; bei Wrackbergungen sei sogar fast eine Verdoppelung auf 17 Fälle verzeichnet worden. Einer der Hauptfaktoren für den Anstieg sei die Erdbeben- und Tsunami-Katastrophe in Japan gewesen. Die Mitgliedsunternehmen bargen zudem wieder in gehörigem Umfang Öl und andere Schadstoffe aus havarierten Schiffen und trugen damit zur

Vermeidung von Umweltschäden bei. Laut ISU entfernten die Firmen zusammen knapp 500.000 t Rohöl, Brennstoff, Chemikalien und andere Schadstoffe aus Tanks und Laderäumen havariierter Schiffe. Im Vorjahr waren es 574.000 t. Zum Vergleich: Die Rohölmenge, die 2010 infolge des Bohrunfalls auf der „Deepwater Horizon“ in den Golf von Mexiko strömte, belief sich auf rund 700.000 t. Die Bergungsreedereien wollen langfristig erreichen, dass sie außer für die geretteten Werte von Schiff und Ladung auch für die Vermeidung von Umweltschäden vergütet werden.

Kunsttransporte über See noch zu riskant

Mit der Verschiffung von Gemälden und Skulpturen könnte ein neuer Nischenmarkt für die Linienreedereien entstehen.

Dazu müssten Risikomanagement und Logistik im Seetransport aber deutlich verbessert werden. Dies sei Tenor des ersten Kölner Kunstversicherungsgesprächs gewesen, so der Organisator, der Versicherungsmakler Zilkens Fine Art. Aus Gründen der Schadensprävention werde hochwertige Kunst in der Regel per Luftfracht befördert. Nur in Ausnahmefällen, wenn Gewichte und Abmessungen des Frachtguts es nicht anders zulassen, komme das Seeschiff zum Zuge.

Aufgrund des Kostendrucks, „unter dem kulturelle Großveranstaltungen in Zeiten hoher Erwartungen und knapper Kassen stehen“, hielten aber immer mehr Museen und Galerien Seefrachtlösungen für überlegenswert. „Die Transportkosten per Luftfracht sind durchschnittlich um den Faktor sieben höher als die für einen Transport im Seecontainer“, schreibt Zilkens. Formal gebe es seitens der Rückversicherung keinen Ausschluss von Seetransporten für Kunstgüter. Eine Reihe von Faktoren schrecke Kunden und Erstversicherer aber bislang ab. So sei das Totalverlustrisiko nach Versicherermeinung dreimal so hoch wie beim Lufttransport – das allgemeine Beschädigungsrisiko aufgrund von Roll- und Stampfbewe-



Foto: Dreamstime/Christian Lagereek, Fahrreus

KULTURGUT: Kunst wird derzeit noch nur ausnahmsweise per Schiff transportiert.

gungen sogar zehnfach so hoch. Auch mangle es am erforderlichen Spezial-Equipment für Kunstgegenstände sowie an leistungsfähigen Sendungsverfolgungslösungen.

Ein Problem seien auch die Havarie-Grosse-Regeln in den Seebeförderungsverträgen, wonach sich Schiffs- und Ladungsinteressen nach ihrem Wert an den Kosten der Befreiung aus einer gemeinsamen Gefahr beteiligen müssen. Da Kunst in der Regel sehr wertvoll sei, nähmen der Eigentümer bzw. sein Warentransportversicherer bei einem Maschinenschaden oder einer Strandung mit einem hohen Beitrag an den Rettungskosten teil.

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



RESSOURCE: Die zunehmende Ausbeutung der Meere ist Thema des Symposiums.

BSH organisierte Meeresumwelt-Symposium 2012

Auf dem 22. Meeresumwelt-Symposium diskutierten in Hamburg rund 400 Fachleute aus Wissenschaft, Politik und Verwaltung über Nutzung und Schutz der Meere und die Entwicklung des Meeresumweltschutzes.

Die Themen reichten von Fragen der Meeresüberwachung über neue Entwicklungen der Offshore-Windenergie, EU-Richtlinien zum Umgang mit den Meeren bis hin zu Schifffahrt und

polare Umwelt und Munition im Meer. Die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Monika Breuch-Moritz, wies gleich zu Beginn auf die stark ansteigende Bedeutung der Meere als Quelle für Rohstoffe und Energie hin: „Eine nachhaltige und zukunftsfähige Nutzung der Meere können wir nur sicherstellen, wenn wir die Nutzung der Meere und den Schutz der Meere sauber austarieren.“ www.bsh.de



HAUPTREDNER: Prof. Dr. Klaus Töpfer, ehemaliger Leiter des UN-Umweltprogramms.

Foto: BSH, Dreamstime/Gerhard Fiebler

Vier neue Forschungsschiffe

Das Bundesforschungsministerium will in den nächsten zehn Jahren die Hälfte der Flotte in seinem Bereich durch Neubauten ersetzen.

Neben der „Sonne“ (Ablieferung Neubau: 2015, Baukosten: 125 Mio. Euro) sollen weitere drei Schiffe Nachfolger bekommen: Die 36 Jahre alte „Poseidon“, (2018, 110 Mio.), die „Meteor“ von 1986 (2019, 160 Mio.) und die knapp 30 Jahre alte „Nordstern“ (2017, 450 Mio.). www.bmbf.de



Foto: URAG

NACHFOLGER: Die neue „Sonne“ soll 2015 ihren berühmten Vorgänger ablösen.

Forscher vermessen Unterwasser-Eruption

Geologen der Universitäten Oxford und Durham sowie des GEOMAR – Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel – ist die Vermessung eines Unterwasservulkans im Pazifik

während und kurz nach einem Ausbruch gelungen. Ihre Beobachtungen sind jetzt in der Fachzeitschrift „Nature Geoscience“ erschienen.

Das Forscherteam konnte 2011 während einer Expedition mit dem deutschen Forschungsschiff „Sonne“ dank modernster Messtechnik und einer Portion Glück nahezu in Echtzeit den Ausbruch eines Unterwasservulkans und seine Folgen südlich der Tonga-Inseln im Pazifik dokumentieren. „Die von uns gewonnenen Daten zeigen wieder einmal sehr eindringlich, wie aktiv und dynamisch der Meeresboden ist“, so der Forscher Dr. Ingo Grevemeyer. www.geomar.de

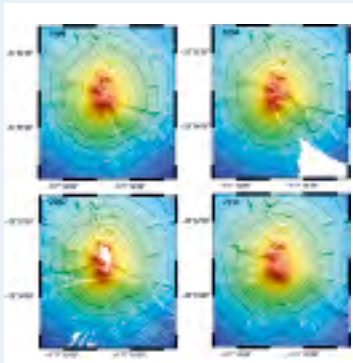


Foto: GEOMAR

E.R. setzt auf Nachhaltigkeit

Die Hamburger Reedereien E.R. Schifffahrt und E.R. Offshore sind dem Global Compact der Vereinten Nationen beigetreten.

Damit verpflichten sie sich, soziale, ökologische und ökonomische Aspekte zu verknüpfen und ihre Maßnahmen in einem jährlichen Fortschrittsbericht zu veröffentlichen. Das freiwillige Engagement konzentriert sich auf zehn Prinzipien aus den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung. Die beiden sind die ersten deutschen Reedereien unter den weltweit rund 5.300 Mitgliedsunternehmen. „Unternehmen müssen auch jenseits ihrer nationalen Grenzen gesellschaftliche Verantwortung übernehmen“, sagt Albert Schumacher, CEO von E.R. Schifffahrt. www.globalcompact.de



VORBILD: Die „E.R. Kristiansand“ von E.R. Offshore steht für verantwortungsvolles Handeln.

Ahrenkiel erhält Energieeffizienz-Zertifikat



Foto: GL Group

ÜBERGABE: Kapitän Christian Suhr, (2. v. l.), und Wolfgang Kempke (2. v. r.) von Ahrenkiel Shipmanagement erhielten die Zertifikate von Kai Fock (links) und Dr. Fabian Kock (rechts, beide GL).

Das Containerschiff „AS Scotia“ der Reederei Ahrenkiel erfüllt bereits jetzt die Anforderungen des Energieeffizienzplans, der ab Januar 2013 verpflichtend ist.

Der von der IMO beschlossene Energieeffizienzplan sieht vor, im Schiffsbetrieb Brennstoff einzusparen und CO₂-Emissionen zu senken. Ab 2013 müssen alle Seeschiffe über 400 BRZ gemäß erweitertem MARPOL Annex VI einen Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) an Bord mitführen. Die vorläufige Bescheinigung über die Energieeffizienz der „AS Scotia“ wurde von der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft aus-

gestellt; das SEEMP „Statement of Compliance“ erhielt die Reederei vom GL.

„Die Erhöhung der Effizienz unserer Schiffe ist eine tragende Säule unserer Klimapolitik und ein Zugewinn – gleichermaßen für die Umwelt wie für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Flotte“, erklärte Christian Suhr von Ahrenkiel Shipmanagement. Zu den Maßnahmen, die die Energieeffizienz der „AS Scotia“ erhöhen, gehören u.a. ein Wetter-Routingsystem, optimierte Geschwindigkeit („super slow steaming“), eine moderne Beschichtung des Schiffsrumpfes, der Einsatz von Energiesparlampen und ein Videotraining für die Crew zum Thema Energiesparen. www.ahrenkiel.net

Aufwärtstrend ungebrochen – mehr Gäste auf AIDA-Schiffen

Die Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises verbucht weiter steigende Passagierzahlen.

Im ersten Quartal verzeichnete das Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um elf Prozent. „Das Vertrauen in Kreuzfahrten mit AIDA ist ungebrochen hoch. Nach einem vorübergehenden Rück-

gang Ende Januar und im Februar lagen die Buchungszuwächse im April weit über dem Vorjahresniveau“, sagt Michael Thamm, Präsident AIDA Cruises, der zum Mutterkonzern Costa wechselt. „Nach unserer Einschätzung wird 2012 der Kreuzfahrtmarkt weiter wachsen. AIDA wird, wie in den Jahren zuvor,

schneller wachsen als der Markt allgemein.“ 2011 begrüßte das Rostocker Kreuzfahrtunternehmen insgesamt 584.000 Gäste an Bord seiner acht Kreuzfahrtschiffe. Damit wuchs die Zahl der Passagiere im Vergleich zum Vorjahr um 71.000 (+ 13,8 Prozent). Schiff Nr. 9 ist die „AIDamar“ (s. S. 24). www.aida.de

Foto: AIDA Cruises

ERFOLGSKURS: Die AIDA-Flotte wächst bis 2016 um weitere drei auf dann insgesamt zwölf Schiffe.



PERSPEKTIVEN:
Visuelle Eindrücke
aus dem malaysischen
Pavillon.

Fortschritt durch Technik

Unter dem Motto „Der lebende Ozean und die Küste“ lädt die Hafenstadt Yeosu die Welt zur Expo ein. Thema ist die nachhaltige Nutzung der Meere – und Südkorea präsentiert sich als Technologieland.

Was früher unscheinbare Zementsilos waren, soll in Yeosu nun zum kulturellen Aushängeschild werden. Möglich macht das die Weltausstellung Expo 2012 in der südkoreanischen Küstenstadt: Die Silos wurden zu einem modernen Aussichtsturm, dem Sky Tower, umgebaut. Von dem über 70 Meter hohen „Himmelturm“ blickt man auf eine malerische Bucht – und das imposante Expo-Gelände. Es erstreckt sich auf einer Fläche von 1,74 Quadratkilometern direkt an einem behutsam sanierten alten Hafenbecken. Es ist nicht das einzige Gebäude, das der Uferseite des Orts ein neues Gesicht verpasste. Unter dem Motto „Der lebende Ozean

und die Küste“ soll die Expo Millionen von Besuchern aus aller Welt anlocken.

An der Außenseite des Sky Tower befindet sich eine riesige Orgel, die in ihrer Harfenform den Wellen des Meeres nachempfunden wurde. Während der dreimonatigen Ausstellungszeit soll aus ihr Musik erklingen. Der Umbau zeigt das Bemühen, Hightech-Glanz zu verbreiten. „Als ich jung war, war es ein hässlicher Turm“, sagt die 27-jährige Sara Kim aus Yeosu, die für das Expo-Organisationskomitee arbeitet. „Das Unvorstellbare wurde möglich, aus den hässlichen Silos wurde ein Turm mit der weltgrößten Pfeifenorgel.“ Die Silos seien ein Symbol für die industrielle →



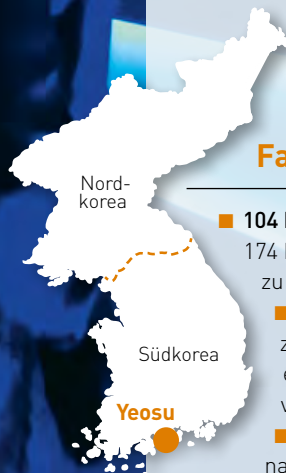
EMBLEM: Die Stadt Yeosu im Süden Südkoreas hat gerade mal rund 300.000 Einwohner.



BESUCHER: In den ersten Tagen blieb der Andrang zwar etwas hinter den Erwartungen der Veranstalter zurück. Doch der Einsatz von Multimediatechnik ist beeindruckend.

Fakten zur Expo 2012

- **104 Länder und Organisationen** stellen auf 174 Hektar Ausstellungsfläche ihre Ideen zu grünen Technologien vor.
- **Die Veranstalter** erwarten acht bis zehn Mio. Besucher, davon mehr als eine halbe Mio. ausländische Touristen, vor allem aus China und Japan.
- **Südkorea** rechnet mit Gesamteinnahmen von umgerechnet rund 13 Mrd. Euro. Die Investitionen während der vierjährigen Bauarbeiten betragen 7,7 Milliarden Euro.





HINGUCKER: Futuristische Architektur im LG-Pavillon.



FISCHSCHWARM: Ins Aquarium können die Besucher förmlich eintauchen.

→ Entwicklung der Stadt gewesen. Heute soll der Sky Tower unter anderem Symbol für eine „grüne“ Expo sein.

Im sonst beschaulichen Yeosu, 450 Kilometer von der Hauptstadt Seoul entfernt an der Südküste gelegen, wirbt der einstige Tigerstaat für sich. Südkorea stellt sich stolz als Technologieland vor und will zugleich Touristen anlocken. Der Ruf Yeosus werde durch die Expo gefördert, glaubt die 35 Jahre alte Kim E. H., die ebenfalls aus Yeosu stammt. Allerdings seien die

Preise durch die Expo für vieles, etwa Grundstücke, gestiegen. „Das ist der Preis, den die Bewohner Yeosus zahlen müssen.“

Eine Stadt, eine Vision

Obwohl es, verglichen etwa mit der sechs Monate dauernden „World Expo“ in Shanghai 2010, nur eine kleine „International Expo“ ist – die Ausstellung ist für Yeosu mit seinen knapp 300.000 Einwohnern ein gigantisches Projekt. Fast scheint es das Fassungsvermögen der Stadt zu sprengen:

Die Veranstalter erwarten zehn Millionen Besucher, davon mehr als eine halbe Million aus dem Ausland, vor allem aus China und Japan.

Yeosu verkörpere „die Vision eines nachhaltigen Gebrauchs des Ozeans“, sagt der Generalsekretär des Expo-Komitees, Kim Keun Soo. Tatsächlich passt die Stadt mit ihrem wichtigen Seehafen, ihren Industrie- und Meeressparkanlagen und mehr als 300 kleineren Inseln auch ideal zum diesjährigen Expo-Thema. Ziel ist es,

SYMBOL: Das „Big O“ ist das Wahrzeichen der Expo 2012 im südkoreanischen Yeosu. Es wird nachts mit Lasertechnik illuminiert.





TIEFSEEWELTEN: Besucher können im Deutschen Pavillon in der „Main Show“ eine virtuelle Unterwasserreise machen – von der Küste über das Meer in die Tiefsee in 30 Minuten. Etwa so lange dauert ein „normaler“ Rundgang im deutschen Pavillon auf der Weltausstellung.

Fotos: picture alliance/dpa (3), Deutscher Pavillon/facts and fiction GmbH (1-4)/Kim/martin misère

mit Information und Unterhaltung das Bewusstsein für einen verantwortungsvollen Umgang mit den Meeren zu schärfen.

Seaevolution aus Deutschland

104 Länder und zehn internationale Organisationen präsentieren sich in verschiedenen Pavillons und bieten Zukunftslösungen an. Die mit viel Technik und interaktiven Elementen gestalteten deutschen Ausstellungsräume befinden sich unter dem Dach des großen internationalen Pavillons.

Dort werden die Besucher unter dem Motto Seaevolution empfangen. Der aus dem englischen Worten Sea und Evolution zusammengesetzte Begriff spielt sowohl auf das Thema der Expo als auch auf die technischen Neuerungen und Lösungen an, die Deutschland in Yeosu zeigt. „Die Ausstellung ist sehr positiv angelaufen“, sagte die Direktorin des deutschen Pavillons, Anja Ehrke. Präsentiert werden unter anderem das in Deutschland entwickelte Tsunami-Frühwarnsystem und die Technik von Offshore-Windparks.

Zugleich demonstriert Südkorea, zu dessen wichtigsten Exportprodukten Autos, Chips und Schiffe gehören, seine Wirtschaftskraft: Öffentliche und private Investitionen von umgerechnet rund 1,3 Milliarden Euro flossen in den Expo-Park. Dazu kommen 6,7 Milliarden Dollar teure Infrastrukturmaßnahmen der Regierung. So entstand etwa direkt am Expo-Gelände ein neuer Bahnhof für den Hochgeschwindigkeitszug KTX. Er wird die Touristen von Seoul in rund dreieinhalb Stunden nach Yeosu bringen. ■



Zündende Idee

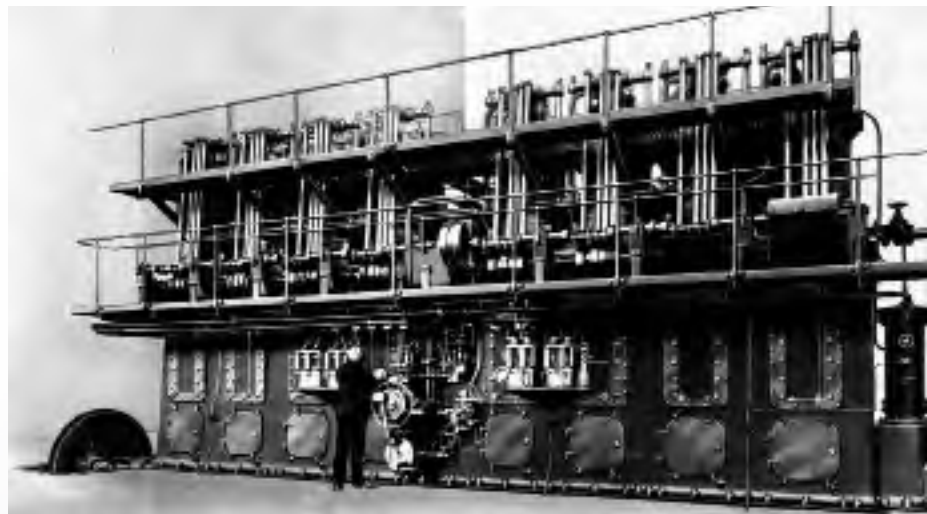
Mit einem Schiffsdiesel ausgerüstet, fährt die „MS Selandia“ 1912 von Kopenhagen nach Fernost – und revolutioniert die Hochseeschifffahrt. Ende Juni kehrt sie umjault nach Dänemark zurück. Text: Constanze Sanders

Arbeit, Arbeit, Arbeit“, antwortet der Dritte Ingenieur auf die Frage, wie die Jungferreise von Dänemark nach Bangkok verlaufen ist. Nur acht Maschinisten und zwei Helfer sollen die „Selandia“ zukünftig fahren, im Gegensatz zu 25 Mann für den Antrieb jedes Dampfschiffes. „Mit acht Knoten pflügt die ‚Selandia‘ durch stürmisches Wetter“, schwärmt die dänische Zeitung „Politiken“ Anfang März 1912. „Die Maschinen arbeiten sehr gut in rauer See.“ Der Dieselmotor ist kleiner als eine Dampfkesselanlage – das bedeutet mehr Platz für lukrative Ladung. Mit dem Wechsel vom Dampf- zum Dieselantrieb triumphiert die Wirtschaftlichkeit des Seetransports.

Rudolf Diesel kommt 1894 erstmals nach Kopenhagen und trifft den genialen Konstrukteur Ivar Knudsen bei Burmeister & Wain (B&W), einer Werft mit eigenem Maschinenbau. 1898 erhält B&W die exklusive Lizenz zur Produktion von Dieselmotoren. Nach einem Besuch der Fabrik 1910 gratuliert Diesel der Firma, „mich und meine Ideen völlig verstanden zu haben“. Ihm und dänischen Visionären wie Knudsen und Hans Niels Andersen, Reeder und Direktor der Østasiatische Kompagni, EAC, verdankt der revolutionäre Schiffsantrieb den Durchbruch.

Geplante Erfolgsstory

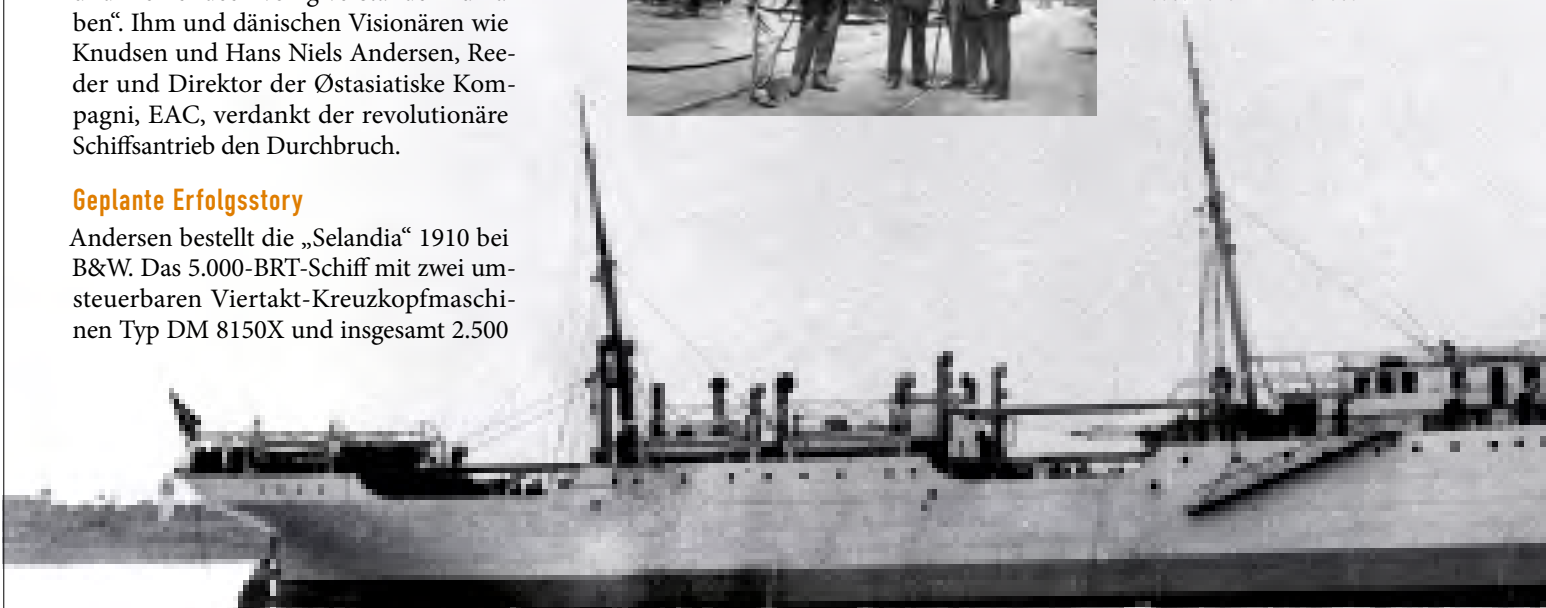
Andersen bestellt die „Selandia“ 1910 bei B&W. Das 5.000-BRT-Schiff mit zwei umsteuerbaren Viertakt-Kreuzkopfmotoren Typ DM 8150X und insgesamt 2.500



WUNDERWERK: Der B&W-Dieselmotor bringt die „Selandia“ auf 12 Knoten.



PIONIERE: B&W-Direktor Martin Dessau, Reeder Hans Niels Andersen, Lord Pirrie, Konstrukteur Ivar Knudsen und I. L. Amundsen.





MÄNNERDOMÄNE: Der gediegene Rauchsalon.



KULTURSTÄTTE: Der adrette Musiksalon.

PS wird auf der Jungferreise 12 Knoten Höchstgeschwindigkeit erreichen.

Reeder und Konstrukteure planen nicht nur einen Siegeszug der Technik. Martin Dessau, kaufmännischer Direktor bei B&W, organisiert einen PR-Coup: Die „Selandia“ steht im Blickpunkt der internationalen Öffentlichkeit und Fachwelt. Schon lange hatten Tüftler versucht, die Dampfmaschine durch einen effizienteren Schiffsantrieb abzulösen. Andersen sucht händeringend nach einem Wettbewerbsvorteil im Seetransportmarkt und ist bereit, eine teure Vorfinanzierung zu übernehmen. Ein Ausfall der Maschine ist in der Erfolgsstory nicht vorgesehen, technische Pannen sollen nicht öffentlich werden.

Dass die Reise ganz anders verläuft, beschreibt nun der dänische Journalist und Autor Anders Riis. Anhand von Logbuch, Briefen und zeitgenössischer Presse beschreibt er ein technisches Abenteuer, das von der Besatzung Höchstleistungen fordert. Das neue Schiff erntet in allen Häfen Begeisterung.

Gegen die Anweisung aus Kopenhagen heuert die Besatzung zusätzliche Arbeitskräfte für die Maschine an. Die technische Glanzleistung, aber auch den Pioniergeist, Pech und Pannen der Crew zeigt Anders Riis lebendig und mit vielen Fotos – ein spannendes Stück über einen Meilenstein der Motorenentwicklung im historischen Praxistest. ■

Die Erfolgsstory

Weltweit melden Zeitungen die erfolgreiche „Selandia“-Jungfernfahrt. Bei der Kieler Woche präsentiert EAC-Direktor Andersen das Schwesterschiff „Fiona“. Kaiser Wilhelm II. und Albert Ballin, Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie, kommen an Bord. Ballin kauft die „Fiona“ auf der Stelle. Am 23. Juli 1912 läuft das Schiff als „Christian X.“ und erstes Motorschiff der Hapag nach Westindien aus. Am 12. August 1912 übernimmt Hamburg Süd die „Monte Penedo“ mit Sulzer-Zweitakt-Kreuzkopfmotor. Schon 1913 verzeichnet das Schiffsregister des Germanischen Lloyd 64 Motorschiffe.



HOHER BESUCH: Kaiser Wilhelm II. besichtigt in Kiel das Schwesterschiff „Fiona“.



Maschinen-Logbuch

AUSREISE, ABLEGEN GENUA NACH SUEZ

18. MÄRZ 1912 Wache bestätigt rätselhaftes Verschwinden von Motoröl aus den Baisistanks, die Reserven schwinden.

ROTES MEER 25. MÄRZ 1912 Temperatur im Maschinenraum steigt auf 43 Grad.

PENANG 11. APRIL 1912 Wir können jetzt die Temperatur im Abgassystem mehr oder weniger ahnen. Das weiße Metall ist teilweise geschmolzen. Auch die Elektrik macht Probleme. 20 Aushilfen an Bord, um Bilgen und Wellentunnel zu reinigen, weitere zehn für die Hauptmaschine.

ZIELHAFEN BANGKOK 15. APRIL 1912 „MS Selandia“ ohne Schornstein mit dünnen Stahlmasten und vielen Marconi-Sendantennen unterscheidet sich von allen anderen Schiffen im Hafen. Die freundliche Besatzung veranstaltet ständig Partys am und auf dem Schiff“, meldet die „Straits Times“, Singapur.

AUSLAUFEN BANGKOK 4. MAI 1912 Die Kolbenstange des zweiten Zylinders der Steuerbord-Maschine ist gebrochen. Auch die Kolbenbuchse ist geborsten. Der Kolben sitzt fest und bleibt außer Betrieb.

18. MAI 1912 Auf der Fahrt von Colombo zum Suezkanal fällt die Maschine fünf Mal aus.

28. MAI 1912 Totalausfall von Haupt- und Hilfsmaschine. In den Treibstofftanks setzt sich zu viel Wasser ab.

EINFAHRT SUEZKANAL 31. MAI 1912 Der Backbord-Kompressor explodiert und verursacht den Bruch eines Einlassventils.

7. JUNI 1912 Der Maschinendynamo auf der Backbordseite läuft heiß, und die Wicklung schmilzt. Das Schmieröl ist den hohen Drehzahlen nicht gewachsen.

EINLAUFEN AARHUS SAMSTAG, 21. JUNI 1912 König Christian X. und 50.000 begeisterte Dänen begrüßen die „Selandia“.

Technische Daten

Stapellauf: 7. November 1911

Baukosten: 70.000 brit. Pfund

Abmessungen: 119 m lang, 16 m breit, 7,35 m Tiefgang, 7.400 t

Treibstoff Bunkerkapazität: 1.062 t

Antrieb: Hauptmaschinen je 8 Zyl. einfachwirkende umsteuerbare B & W-Kreuzkopf-Viertakt-Dieselmotoren Typ 8150X, 2 Hilfsmaschinen je 4 Zyl. einfachwirkende B&W Viertakt-Dieselmotoren 430X, 1.250 PS, 11 kn



Szczecin

Die Pommersche Metropole

Die Stadt an der Odermündung ist einer der größten Seehäfen des Ostseeraums – und trotz der Zerstörungen des Krieges voll von architektonischen Kleinodien Von Sebastian Meißner Fotos: Eberhard Petzold (www.foto-dock.com)

Die Szczeciner Werft, die seit 2002 Neue Szczeciner Werft hieß (Stocznia Szczecińska Nowa, SSN), war mehr als nur ein Aushängeschild der Stadt an der Oder. Sie war der wirtschaftliche Stolz Polens. Über mehr als 150 Jahre lang bauten ihre Mitarbeiter die größten Ozeandampfer der Welt. Vor allem in den 1990er-Jahren produzierte SSN wie am Fließband – in drei Schichten am Tag,

an sieben Tagen pro Woche. Dann der Schock: 2009 wurde die Werft wegen Zahlungsunfähigkeit stillgelegt. Seither liegt sie verlassen am Hafen der siebtgrößten Stadt Polens. Die zuletzt rund 4.000 Mitarbeiter sind fort – und mit ihnen ein großes Stück polnischer Marinegeschichte.

Doch auch ohne sein ehemaliges Aushängeschild ist der Seehafen Szczecin-Swinemünde für die gesamte polnische

Wirtschaft wichtig geblieben. Immerhin ist er nach Danzig der zweitgrößte Seehafen des Landes. Wegen der günstigen Lage an der Odermündung ist Szczecin seit mehr als 1.500 Jahren strategischer Versorgungspunkt für das gesamte Einzugsgebiet des Stroms. Vor allem Schüttgüter wie Kohle, Erze, Baumaterialien werden hier verladen – im Schnitt zuletzt etwa zwölf Millionen Tonnen pro Jahr.



PANORAMA: Den höchsten Punkt der Altstadt nimmt das wiederaufgebaute „Schloss der Herzöge von Pommern“ ein.



Mit gespreizten Armen bahnt sich die Oder ihren Weg vom offenen Meer in die Stadt – und bringt zahlreiche Besucher mit. Rund 800.000 Passagiere – die meisten aus Skandinavien und Deutschland – reisen pro Jahr mit der Fähre nach Szczecin. Sie erreichen den Hafen über den zwölf Kilometer langen Pisatenkanal (Kanał Piastowski), der die Swine (Swina) südlich der Hafencity Swinemünde mit dem Szczeciner Haff verbindet, das nördlich der Stadt liegt.

Zusammprall der Zeiten

Der Großteil der Stadt erstreckt sich am linken (West-)Ufer der Oder. Einige Teile des alten und weite Teile des neuen Szczecin liegen dagegen auf den Oderin-

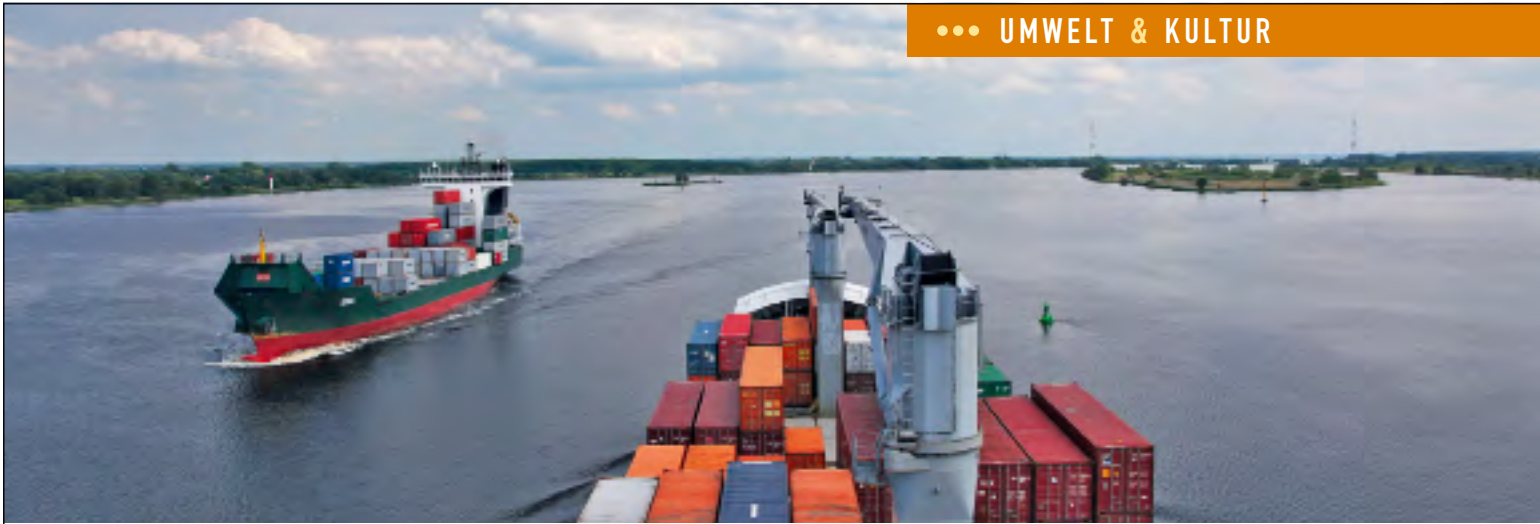
seln und am Ostufer. Als slawische Siedlung Ende des 7. Jahrhunderts gegründet, erhielt Szczecin 1243 die Stadtrechte. In ihrer 800-jährigen Geschichte hat die Stadt fast alles erlebt, was eine Stadt erleben kann: Sie besaß märchenhaften Reichtum, war Hansestadt, litt unter großer Not, kämpfte gegen die Pest und war immer wieder Belagerungen und Eroberungen ausgesetzt. Stettin wurde abwechselnd von Dänen, Schweden und Polen beherrscht. 1720 fiel die Stadt dann an Preußen und wurde wichtiges Militärzentrum. Über drei Jahrhunderte blieb sie deutsch.

Während des Zweiten Weltkrieges stand Stettin kurz vor seiner vollkommenen Zerstörung. Noch monatelang loderten

Flammen in der herrenlosen Stadt und verschlangen viele Gebäude. Zwischen 60 und 90 Prozent der alten Bausubstanz – so schätzen Stadtplaner – fielen dem Bombenhagel zum Opfer.

1945 eroberte die Sowjetarmee die Stadt und schlug sie dem sozialistischen Bruderland Polen zu. Seitdem befindet sich die Stadt im mühsamen Wiederaufbau. Viele Baulücken wurden eilig mit grauen Plattenbauten gefüllt, andere blieben bis heute völlig unberührt. Das Schicksal der 420.000-Einwohner-Metropole ist überall greifbar: Nicht Welten prallen hier aufeinander, sondern Zeiten.

Zu den Sehenswürdigkeiten von Stettin, das gerade einmal 120 Kilometer →



VERKEHRSWEG: Die Lage an der Odermündung macht Stettin zum natürlichen Seehafen für das gesamte Einzugsgebiet des Flusses.

→ von Berlin entfernt liegt, können sich Touristen entlang eines roten Fadens auf den Bürgersteigen begeben, der die 42 wichtigsten Gebäude und Denkmäler miteinander verbindet.

Los geht es am Hafentor (Brama Portowa), einer prunkvollen Pforte zur Stadt, die zwischen 1725 und 1729 aus Pirnaer Sandstein im Barockstil errichtet wurde. Heute beherbergt das Bauwerk ein beliebtes Café und ist ein Treffpunkt vor allem für jüngere Szczeciner. Das benachbarte Barockpalais Unter dem Globus (Grumbkowpalais) stammt ebenfalls aus dem 18. Jahrhundert. Die große Weltkugel fiel zuletzt 1990 herunter. In Szczecin kursiert die Legende, dass das immer dann passiert, wenn eine Absolventin der örtlichen Medizinischen Fachschule beim Abschluss ihrer Ausbildung noch Jungfrau ist.

Das berühmteste Wahrzeichen der Stadt ist das Renaissanceschloss der Herzöge von Pommern (Zamek Książąt Pomorskich). Im Zweiten Weltkrieg wurde es fast völlig zerstört. Der Wiederaufbau begann 1958 und endete 1982. Zum rechteckig angelegten Bauwerk gehören fünf Flügel, zwei Höfe und drei Türme. Einst war das Schloss der Sitz der Greifen, des

NORDFASSADE: Der durchbrochene gotische Giebel ziert eine Seite des restaurierten Alten Rathauses.



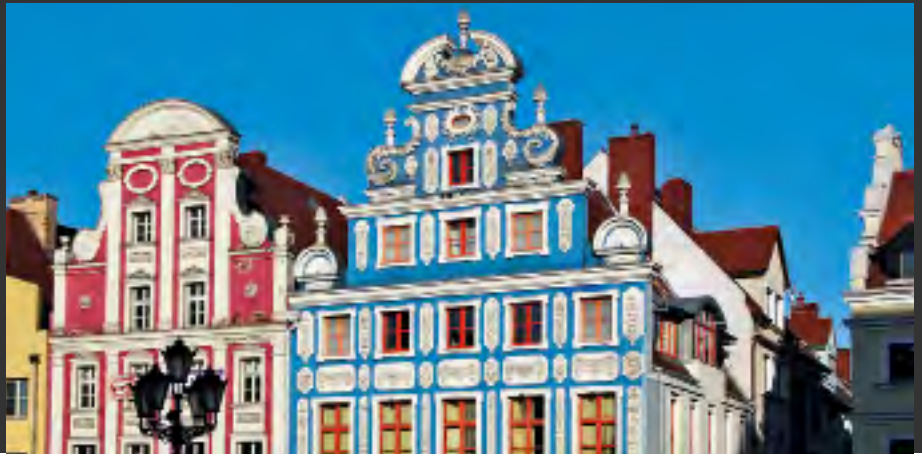
I: Schiffsmast der S/S „Konstanty Maciejewicz“ – in Erinnerung an den Gründer der ersten Seeschiffahrtsschule.

II: Das barocke Berliner Tor ließ König Friedrich Wilhelm I. von Preußen zur Festungszeit 1725 errichten.

III: Der Hochhauskomplex PAZIM wurde 1992 fertig, er hat 22 Etagen.

IV: Die Hakenterrasse (Wały Chrobrego) am westlichen Oderufer ist das bekannteste Bauensemble in Stettin.





HEUMARKT: Stettins historischer Marktplatz (Stary Rynek) mit seinen Bürgerhäusern und dem Rathaus. Die Häuserzeile wurde aufwendig rekonstruiert. Die Turmuhr (links) hängt am Südflügel des Schlosses.

Geschlechts der Herzöge von Pommern. Heute ist es eines der größten Kulturzentren in Westpommern. Angeboten werden Konzerte, Kunstausstellungen, Theateraufführungen, Konferenzen und wissenschaftliche Seminare. In einem der Flügel ist das Szczeciner Opernhaus untergebracht. Außerdem haben mehrere Ämter und Kultureinrichtungen hier ihren Sitz.

Turmuhr und Thermoskanne

Eine der größten Attraktionen des Schlosses ist die sieben Meter hohe Turmuhr am Südflügel. Der ungewöhnliche Zeitmesser, dessen Mitte ein großes Gesicht mit rollenden Augen zielt, stammt aus dem 17. Jahrhundert und war ein Geschenk der Schweden an die Szczeciner. Früher rollte auf der Uhr ein Mohrenkopf alle paar Sekunden die Augen, und alle Viertelstunde schlug ein Harlekin die Glocken. Im Münzhof des Schlosses befindet sich der

Eingang zur schönsten Aussichtsplattform der Stadt – dem sogenannten Glockenturm (Wieża Dzwonów). Besucher müssen 204 Stufen hochsteigen, um den Panoramablick aus 35 Metern Höhe genießen zu können. Von dort ist auch die sogenannte Thermoskanne zu sehen – so nennen die Stettiner das Radisson Hotel am pl. Rodła im Business- und Kulturzentrum der Stadt. Im 22. Stock des Hotels befindet sich das Café 22 mit ebenfalls beeindruckendem Blick über das Stadtgebiet.

Zu Füßen des Schlosses entstand die bürgerliche Stadt rund um den Heumarkt (Rynek Sienny). Hier befindet sich auch das alte Rathaus, heute Sitz des Stadtmuseums. Der Backsteinbau wird geschmückt von einem Ziergiebel aus fünf Pfeilern und grün glasierten Ziegeln. Gegenüber der backsteinernen Kirche Sankt Peter und Paul steht ein elf Meter großer Bronzenengel auf einem Schiffswrack. Er erinnert an die Opfer des Arbeiteraufstandes vom Dezember 1970, als die kommunistischen Machthaber auf streikende Werftarbeiter schießen ließen. Ausgelöst wurden die Unruhen damals durch drastische Preiserhöhungen für Lebensmittel und andere Dinge des täglichen Bedarfs.

Eigentliches Schmuckstück der Stadt ist die 500 Meter breite Hakenterrasse (Wały Chrobrego). Sie wurde nach einem einst sehr beliebten Bürgermeister der Stadt benannt und liegt etwa 20 Meter oberhalb des Oderufers. Die drei hier versammelten Prachtbauten sind der Glanzpunkt der städtischen Architektur: die Seefahrthochschule, ein Theater im Jugendstilbau und ein Renaissancebau für die Regierung der Wojewodschaft Westpommern. Vor dem mittleren Bau öffnet sich die Allee zwischen zwei Jugendstilpavillons zur Oder, eine breite Freitreppe führt hinunter zum Fluss, von dem aus die Hafentrunden für Touristen starten.

Beim Einstieg zur Weiterfahrt erinnern die alten Gebäude der ehemaligen Werft an die goldene Vergangenheit. Gleich nebenan wird längst an der Zukunft gearbeitet: Straßen, Kaianlagen, Schienenwege – alles wird neu gebaut. In Swinemünde entstehen einer der größten Flüssiggasterminals Europas sowie ein neuer Fährkai, an dem bis zu 200 Meter lange Fähren anlegen können. Altes geht, Neues kommt – in Szczecin haben die Menschen den Umgang mit Veränderung längst gelernt. ...

IV



Neue Schiffe

AS ELBIA	
IMO-NUMMER	9485887
REEDEREI	Ahrenkiel
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	05/2011
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	23.443 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	34.394 TDW
LADEKAPAZITÄT	48.766 m ³ (Getreide)
WERFT	SPP Shipbuilding, Tongyeong (ROK)
LÄNGE	180,00 m
BREITE	30,05 m
TIEFGANG	9,90 m
MOTOR	MAN-B&W 5S50MC-C
LEISTUNG	7.860 kW
GESCHWINDIGK.	15 kn
KLASSE	ABS



CLUPEA			
IMO-NUMMER	9573359	WERFT	Fassmer
REEDEREI	BLE	LÄNGE	28,80 m
FLAGGE	Deutschland	BREITE	7,70 m
ABLIEFERUNG	03/2012	TIEFGANG	2,28 m
TYP	Forschungsschiff	MOTOR	GUASCOR F180TA-SP
TONNAGE	241 BRZ	LEISTUNG	478 kW
VERDRÄNGUNG	278 t	GESCHWINDIGKEIT	11,5 kn
EINSATZGEBIET	Nord- und Ostsee	KLASSE	Germanischer Lloyd





MSC VEGA

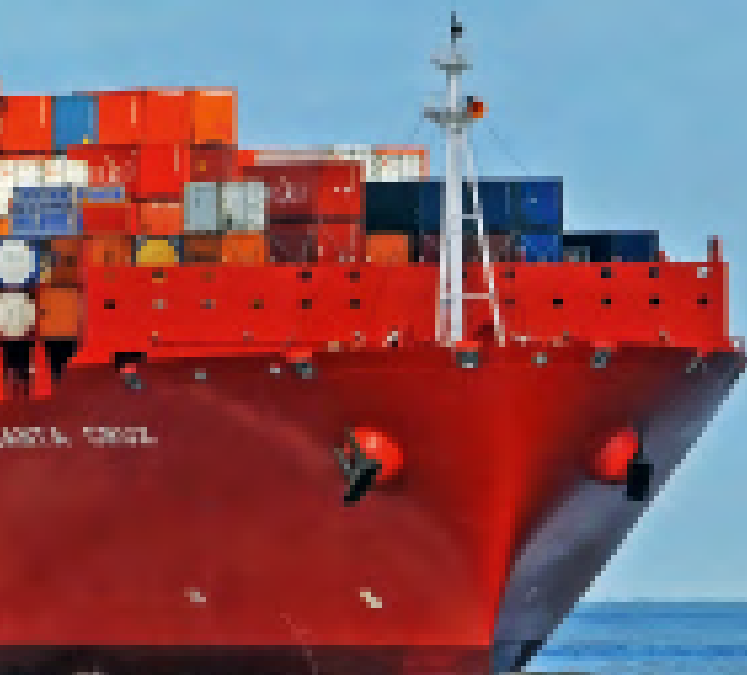
IMO-NUMMER	9465265	TONNAGE	141.635 BRZ	BREITE	48,50 m
REEDEREI	E.R. Schifffahrt	TRAGFÄHIGKEIT	140.700 TDW	TIEFGANG	15,50 m
FLAGGE	Liberia	LADEKAPAZITÄT	13.092 TEU	MOTOR	MAN-B&W 12K98ME7
ABLIEFERUNG	01/2012	WERFT	HHI, Ulsan (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	26,2 kn
TYP	Containerschiff	LÄNGE	366,00 m	KLASSE	Germanischer Lloyd



DORADODIEP

IMO-NUMMER	9518995
REEDEREI	Intership Navigation
CHARTERER	MTL Maritime Transport
FLAGGE	Zypern
ABLIEFERUNG	11/2011
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	4.220 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	5.653 TDW
LADEKAPAZITÄT	261 TEU
WERFT	Rongcheng Shipbuilding (CHN)
LÄNGE	106,01 m
BREITE	15,63 m
TIEFGANG	6,20 m
MOTOR	Yanmar 6EY26
LEISTUNG	1.920 kW
KLASSE	Germanischer Lloyd

Fotos:Hasenpusch



SANTA CRUZ

IMO-NUMMER	9444742
REEDEREI	Hamburg Süd
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	05/2011
TYP	Containerschiff
TONNAGE	85.676 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	93.424 TDW
LADEKAPAZITÄT	7.100 TEU
WERFT	Daewoo, Geoje (ROK)
LÄNGE	299,95 m
BREITE	42,80 m
TIEFGANG	13,50 m
MOTOR	Wärtsilä 8RT-flex 96C
LEISTUNG	45.760 kW
GESCHWINDIGKEIT	25 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd

DREAMTEAM:
Rauch (r.) mit
seiner Crew
auf dem
„Traumschiff“.

Kommandobrücke statt Hollywood

Seit 13 Jahren hat Siegfried Rauch das Kommando auf dem „Traumschiff“. Jetzt feierte Deutschlands beliebtester TV-Kapitän seinen 80. Geburtstag. Von Sebastian Meißner

Freundlich, herzlich, hilfsbereit – und stets adrett gekleidet: So kennt und liebt Deutschland Kapitän Jakob Paulsen vom „Traumschiff“ in der gleichnamigen ZDF-Fernsehserie. Gespielt wird Paulsen seit 13 Jahren von Schauspieler Siegfried Rauch.

Im Jahr 1999 übernahm Rauch die „Traumschiff“-Kommandobrücke von seinem Vorgänger Heinz Weiss, der 16 Jahre lang Kapitän Heinz Hansen war. „Er war ein wunderbarer und vorbildlicher Mensch und eine Schauspielerlegende“, sagte sein Nachfolger Rauch nach Weiss' Tod im Jahr 2010. Doch auch Rauch spielte sich als Sympathieträger schnell in die Herzen der Zuschauer, als Fels in der Brandung zwischen all den menschlichen Dramen, die das Leben auf dem Luxusliner zu bieten hat. Rechnet man die Drehtage zusammen, hat er insgesamt drei Jahre seines Lebens an Bord der „Deutschland“ verbracht. Über die Aufgabe eines Kapitäns sagt er: „Ein Kapitän hat etwas von einem Vater, denn er muss den Passagieren



die Sicherheit geben, dass sie bei ihm in guten Händen sind.“

Für seine Rolle hat er sich viel vom echten Kapitän des schiffs, Andreas Jungblut, abgeschaut. „Er ist für mich das Idealbild eines Kapitäns. Er sieht

gut aus, ist unterhaltsam, charmant und hat eine unglaubliche selbstverständliche Autorität“, sagt Rauch.

Über Umwege ans Ziel

Im April wurde Rauch 80 Jahre alt. Wenige Tage zuvor war er noch über die Weltmeere geschippert – von Singapur bis Puerto Rico. Danach wollte er sich eine Pause gönnen, sagt seine Agentin. Weil er von Interviewanfragen zum Ehrentag geradezu bombardiert wurde, tauchte er ab. So viel Rampenlicht liegt ihm nicht.

Zur Schauspielerei kam Rauch über Umwege. Erst hatte er es mit Architektur und Theaterwissenschaften versucht, bevor er sich dann doch für die Praxis und ein Schauspielstudium entschied. Bühnengagements in Bremen, München, Hamburg und Berlin folgten, und bald stand

Rauch zum ersten Mal vor der Kamera. Zu seinen ersten Filmen zählten „Die Geierwally“ (1956), der Edgar-Wallace-Film „Der Mönch mit der Peitsche“ (1967) oder „Kommissar X – Drei blaue Panther“. Dem deutschen Fernsehpublikum wurde Rauch vor allem durch die Adaption eines Johannes-Mario-Simmel-Romans „Es muss nicht immer Kaviar sein“ bekannt. Er trat im „Tatort“ und bei „Derrick“ und Ende der 1980er-Jahre in der Serie „Eine glückliche Familie“ auf.

Dass er auch im internationalen Geschäft bestehen kann, zeigte er in den 1970er-Jahren. Damals spielte er in dem Oscar-prämierten US-Film „Patton – Rebell in Uniform“ mit und gab an der Seite von Steve McQueen einen Rennfahrer in dem Film „Le Mans“. Eine Hollywood-Karriere kam für ihn aber nie infrage, weil er bei seiner Familie – seiner Frau und den beiden Söhnen – in der bayerischen Heimat bleiben wollte.

Rauch, der 1932 in Landsberg am Lech geboren wurde, beschreibt sich selbst auf seiner Homepage als „Naturburschen und Weltmann“. Er wohnt auf einem Bauernhof in der Nähe des Staffelsees in Oberbayern, malt und musiziert gerne. Er steht für Heimat- und Naturverbundenheit. Ein Mann der Elemente, denn die Berge und das Wasser sind, neben seiner Familie, seine „Lieblinge“. Er selbst sagte einmal in einem Interview: „Wenn ich arbeite, muss ich glücklich sein, und das kann ich nur mit meiner Familie.“ In Hollywood, so sagte er, wäre er zwar reicher geworden, aber nicht glücklicher.

Ein Ende seiner Rolle als „Traumschiff“-Kapitän ist aktuell nicht abzusehen. „Ich bin noch zu jung für den Ruhestand“, sagt Rauch – obwohl er die übliche Altersgrenze längst überschritten hat. ...

Foto: Deilmann-Rederei

Kollega! Kollega!

Der deutsche Seemann ändert sein Profil, die deutsche Entwicklungspolitik den Zungenschlag, in Alexandrien endet eine Taxifahrt beinahe in der Wüste.

Nach Auffassung des Wachoffiziers klafft ein großer Unterschied zwischen Seemanns-Job und -Beruf: Dem sachlich selbstbewussten Jobdenken, das sich zwangsläufig als Folge des noch nie da gewesen Trends der Emanzipation der Massen materialistisch und egoistisch gebärde, mangle es an leidenschaftlicher Anteilnahme und ethisch-idealistischer Einstellung zur Arbeit. Nur in der „streng vertikal geordneten Gesellschaft“ seien „Standesstolz und -ehre“ so verquickt gewesen. Kurzum, die Demokratisierung der Arbeitswelt bringt keine selbstlosen, harten Männer mehr hervor, die sich bedingungslos unterordnen.

Freunde in der Welt gewinnen, lautet die Losung zur Wende von der deutschen Entwicklungshilfe hin zur Entwicklungspolitik.

Der Fahrensmann berichtet nach stürmischer Fahrt durch die Biscaya aus Porto, wo er Bekanntschaft mit Julio schließt. Der ruft beim Anblick eines mächtigen bronzenen Denkmals strahlend aus: „Kollega! Kollega!“, und lädt ihn zum üppigen Abendessen in seine Familie ein. Das Denkmal ist Heinrich dem Seefahrer gewidmet, der hatte 1418 die erste Seefahrerschule in Sagres gegründet (Foto oben).

Tankerleute schwitzen in der glühenden Sonne auf Barnias Reede vor der Küste Libanons (Foto Mitte). Dort hängen an einem Pfahl nur die Enden der Pipeline – damals die billigste Umschlaganlage der Welt.

Der größte Tanker, der bis dato auf einer europäischen Werft gebaut worden ist, läuft am 12. Mai 1962 bei den Hamburger Howaldtswerken vom Stapel (Foto unten). Auftraggeberin „Standard Tankers“ (Bahamas) steht dem Esso-Konzern nahe.

Die ganze Ausgabe: www.reederverband.de



Aus dem Inhalt

- Job oder Beruf
- Politik des Monats
- Freunde in der Welt gewinnen
- Flottenumschau
- Sport an Bord
- In Porto hat mein „Kollege“ ein Denkmal
- Fünfmaste
- Taxifahrt in Alexandrien
- Das Gute, ein Ärgernis?
- Sturmflut – Kapitänsbericht
- Quer durch die Last



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...

Augen auf im Seeverkehr!

Klaas van Dokkum erklärt systematisch die Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See. Das Buch ist vorgesehen für den Einsatz in der maritimen Ausbildung und eignet sich zum Selbststudium.

Das Buch ist in vier große Teile gegliedert: Allgemeines, Ausweich- und Fahrregeln, Lichter und Signalkörper sowie Schall- und Lichtsignale. Jedes Kapitel erläutert zunächst die betreffenden Seeverkehrsregeln, demonstriert sie anhand von (auch kommentierten) Fotos und grafischen Darstellungen, gibt in besonderem Format einige Beispiele und zieht die Schlussfolgerungen daraus. Daran schließen sich Empfehlungen und Urteile der niederländischen Untersuchungsbehörde an.

Breite Aufmerksamkeit widmet van Dokkum den Anlagen, so der Anordnung und den technischen Einzelheiten der Lichter und Signalkörper, den Zusatzsignalen für nah beieinander fischende Fahrzeuge, den technischen Einzelheiten der Schallsignalanlagen sowie den Notzeichen. Ein Extrakapitel erläutert schließlich die Möglichkeiten und Beschränkungen einiger Schiffstypen, d.h. von Baggerfahrzeugen, Fischereifahrzeugen, großen Öl- und Massengutfrachtern, Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen und Segelfahrzeugen.

Das Buch ist in deutscher Sprache verfasst. Originaldokumente von Behörden werden in englischer Sprache angeführt. Dem Buch ist eine CD mit einer Demo-Version für den Ship Simulator beigelegt (für den PC). Unter www.shipsim.com gibt es die Vollversion.

Klaas van Dokkum: Verkehrsregeln auf See. Die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See. 192 S., geb., zahlreiche Farbabbildungen und Fotos, CD. www.dokmar.com. 29,90 Euro zzgl. Versandkosten.



KOLLISIONEN VERMEIDEN: Regel 9 definiert das Verhalten in engem Fahrwasser (Bild rechts). Bei 40 Knoten und Seitenwind in Stärke 5 auf der Beaufort-Skala können Schiffe stark gieren und anluven, der Kurs kann 15 bis 20 Prozent vom vorgegebenen Kurs abweichen (Bild links).

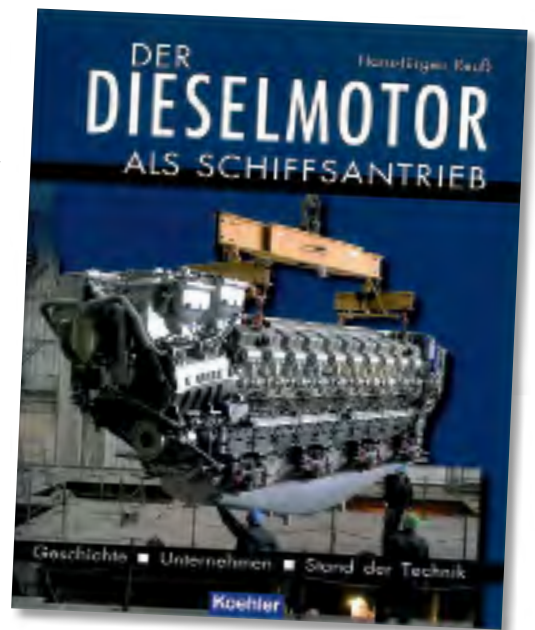
Antrieb mit Leidenschaft

**Fachautor Reuß würdigt Geschichte, Stand der Technik und Unternehmen, die die Entwicklung des Dieselmotors speziell als Schiffsmotor stark vorange-
trieben haben.**

Im ersten Teil werden die wichtigsten Stationen der Vor- und Frühgeschichte des Dieselmotors beleuchtet, ein besonderes Kapitel ist Rudolf Diesel gewidmet. Daran schließt sich die detaillierte Beschreibung der technischen Innovationen der vergangenen 50 Jahre

an, in denen der Diesel zum Schiffsmotor schlechthin wurde. Im zweiten Teil werden namhafte europäische Motorenhersteller mit ihren spezifischen historischen Leistungen porträtiert. Ausblick: Stand und Perspektiven der Technik sowie alternative Kraftstoffe rund 100 Jahre nach Auslauf der Patente.

Hans-Jürgen Reuß: Der Dieselmotor als Schiffsantrieb. 181 S., geb., zahlreiche Fotos. ISBN: 978-3-7822-0997-7. 24,90 Euro.



Länderrisiken



Ein kompakter Überblick über die wirtschaftliche und politische Lage in 157 Ländern.

Das F.A.Z.-Institut und das Unternehmen Coface für

Kredit- und Forderungsmanagement liefern Zahlen und Fakten zu Ländern sowie Informationen zu einzelnen Branchen, Zahlungserfahrungen, Zahlungsmitteln und Forderungseinzug in Europa, GUS, Amerika, Asien-Pazifik, Afrika, Naher und Mittlerer Osten.

Coface Deutschland: Handbuch Länderrisiken 2012. Auslandsmärkte auf einen Blick. 448 S. ISBN: 978-3-89981-631-0. 98 Euro.

Bau dir ein Küstenmodell



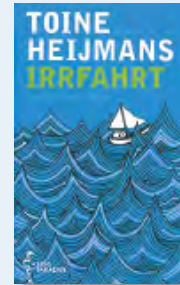
Jonte wohnt an der Nordseeküste. Am liebsten ist er mit seinem Opa auf dem Deich und fragt ihn Löcher in den Bauch.

Opa hat die Sturmflut 1962

erlebt, weiß, wie Wellen und Stürme entstehen, wozu die Deiche da sind, wie hoch sie sein müssen und wie groß sie sind. Der klare, unaufgeregte Text und die bewegten Illustrationen regen kleine und große Dwarslöper ideal zum Nachdenken und Experimentieren an.

Frank Ahlhorn (Text), Udo Schotten (Ill.): Wozu sind die Deiche da? 48 S., geb., farbig illustriert. ISBN: 978-3-8042-1354-8. 9,95 Euro.

Verhedderte Meridiane



„Wenn das Denken aufhört, übernimmt das Meer“, sinniert Donald auf dem Segeltörn von Thyborøn nach Harlingen.

Allein mit der siebenjährigen Tochter auf See,

fühlt er sich vom Alltag an Land befreit – aber die Urkräfte reißen ihm seine Selbstwahrnehmung unter den Beinen weg, die Meridiane sind plötzlich im Kopf „ineinander verheddert“. Routine reicht nicht zum Überleben. Sein Kind ist stärker...

Toine Heijmans: Irrfahrt. Roman. 189 S., geb. mit s/w-Grafiken. ISBN: 978-3-7160-2675-5. 18 Euro.

ANZEIGE

Kalender

JUNI 2012



Foto: Romwriter

Maritime Lehre verbindet

Die Weiterentwicklung von Studium und Lehre im Bereich der Seeverkehrswirtschaft steht Ende Juni im Mittelpunkt einer Konferenz in Bremens ehemaligem Überseehafen. Im Speicher XI treffen sich Experten maritimer Verbände und Hochschulen aus dem gesamten Nordseeraum, um über gemeinsame Projekte, Ausbildungstrends und innovative Konzepte zu diskutieren. Ausrichter ist das sogenannte Northern Maritime University Network – ein grenzüberschreitendes Forschungsprojekt nordeuropäischer Hochschulen, das 2008 mit Fördermitteln der Europäischen Union aus der Taufe gehoben wurde.

21.06. BREMEN

Northern Maritime University
Network Conference
www.nm-uni.eu/conference

JUNI

03.06. ATLANTA (USA)
Windpower 2012
www.windpowerexpo.com

04.06. – 06.06. HOUSTON (USA)
Transportation Logistics for the
Oil & Gas Industry
<http://infocastinc.com>

04.06. – 08.06. ATHEN (Griechenland)
Posidonia 2012
www.posidonia-events.com

05.06. ATHEN (Griechenland)
TradeWinds Shipowners Forum
www.nhstevents.com

05.06. NEUSS
Container-Management im
ShortSeaShipping
www.bme.de

07.06. LONDON (Großbritannien)
IGC Grains Conference 2012
www.igc.int/conference/confhome.aspx

11.06. LONDON (Großbritannien)
Fundamentals of Oil, Petrochemicals
and Gas Shipping
www.richardsonlawrie.com

12.06./13.06. POINT CLEAR (USA)
Special Seminar for Public Port Authority
Port Directors
www.aapa-ports.org

12.06./13.06. LONDON (Großbritannien)
Technical Fleet Management and
Performance Monitoring Course
www.informaglobalevents.com

12.06./13.06. SEOUL (Korea)
10th COA General Meeting
www.containerownersassociation.org

12.06. – 14.06. HAMBURG
Transfairlog
www.transfairlog.com

12.06. – 14.06. ANTWERPEN (Belgien)
TOC Container Supply Chain Europe
www.tocevents-europe.com

13.06. HAMBURG
6th International Scientific Symposium
on Logistics (ISSL)
www.bvl.de/issl

13.06./14.06. KRAKAU (Polen)
European Biodiesel 2012
www.wplgroup.com/aci/

14.06./15.06. LONDON (Großbritannien)
Controlling Ship Operating Costs
www.informaglobalevents.com

18.06. NEW YORK (USA)
2nd CFDA Global Container Freight Forum
www.cf-da.com

19.06./20.06. ANTWERPEN (Belgien)
Shortsea-Euro
www.navigateevents.com

19.06./20.06. LONDON (Großbritannien)
Arresting a Ship
www.informaglobalevents.com

19.06. – 21.06. NEW YORK (USA)
Marine Money Week
www.marinemoney.com

20.06. – 22.06. SAN FRANCISCO (USA)
25th Agriculture Transportation Conference
www.agtrans.org

21.06. BREMEN
Northern Maritime University
Network Conference
www.nm-uni.eu/conference

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- und Vertrieb:
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: info@58vier.de

Lithografie: Stiedenrod

Titelbilder: Dreamstime/
Seanstudio, photothek

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