

# DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

07-08/2012

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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



C13703

„E.R. BENEDETTA“

## 13.000 Container westwärts

20



### ENGAGEMENT

Bildung gegen Piraterie: Reeder unterstützen E-Learning-Projekt in Dschibuti

16

### SCHIFFSFINANZIERUNG

Lloyd Fonds-Chef Teichert über die Branchenkrise

46

### FOTOGRAFIE

Fata Morgana: „Luftschiffe“ an der Nordseeküste

56

ANZEIGE

## Von Bildungschancen, Ozeanriesen und Fata Morganas



„Es gibt nichts Gutes – außer, man tut es.“ Den schönen Satz von Erich Kästner nimmt sich auch der VDR zu Herzen: Gemeinsam mit den SOS-Kinderdörfern engagieren sich die deutschen Reeder für den Bau eines E-Learning-Zentrums in Dschibuti am Horn von Afrika. Die Idee dahinter: Jugendliche, die durch Bildung eine Perspektive erhalten, sind weniger anfällig für kriminelle Rattenfänger, die sie als Piraten anwerben wollen. **Dschibutis Familienministerin Hasna Barkat Daoud** erläutert im Interview, warum Bildung für ihr Land und die ganze Region so wichtig ist (ab Seite 16).

Um Piraterie geht es am Rande auch in unserer Titelseite. Unser Reporter fuhr von Malaysia nach Europa auf einem Schiff mit – und was für einem: Die „**E.R. Benedetta**“ der **Hamburger Reederei E.R. Schiffahrt** ist mit 366 Metern Länge und einer Ladekapazität von über 13.000 TEU ein echter Bolide der Weltmeere. Wegen seiner Größe und seines – möglichen – hohen Tempos ist er für die Piraten vor Somalia eigentlich kein Angriffsziel. Aber ein mulmiges Gefühl haben die Seeleute bei der Fahrt durch die gefährdeten Gebiete doch – und sorgen mit entsprechenden Maßnahmen vor (ab Seite 20).

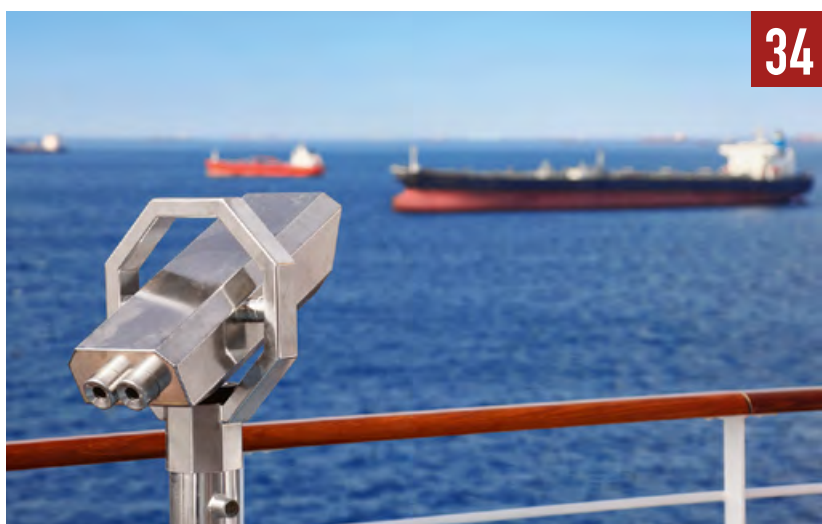
Als die Commerzbank jüngst ihren Rückzug aus der Schiffsfinanzierung bekannt gab, war das ein Paukenschlag. Doch Experten wie der **Vorstandschef des Emissionshauses Lloyd Fonds**, Dr. Torsten Teichert, machen sich schon länger Gedanken, wie es mit dem Markt weitergeht. „Die Investoren warten auf neue Modelle“, sagt er im Interview (ab Seite 46).

Geduld ist gefragt, wenn Sie an der Küste eine besondere Erscheinung wahrnehmen wollen: eine Fata Morgana. Der Fotograf Michael Engler hat die **faszinierenden Luftspiegelungen** unter anderem an der Elbmündung eingefangen: traumhafte Bilder von unwirklicher Schönheit (ab Seite 56). Eine der Voraussetzungen dafür ist warme Luft – die soll es ja im Sommer sogar an der Nordsee geben. Wenn es Sie in den Ferien also ans Meer zieht: Achten Sie auf schwebende Schiffe.

Die nächste Deutsche Seeschiffahrt erscheint Anfang September. Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe wünscht Ihnen

Dr. Dirk Max Johns  
Chefredakteur

# Inhalt 07-08/2012



## ... WIRTSCHAFT & POLITIK

- 6 LUFTBILD**  
Blick aus dem All
- 8 PERSONALIEN**  
Namen und Nachrichten  
aus der maritimen Wirtschaft
- 9 KOMMENTAR**  
von Ralf Nagel
- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 14 MARITIMES BÜNDNIS**  
Bundestag gibt die zugesagten  
Mittel frei – Fortsetzung ungewiss

- ▶ **16 ENGAGEMENT**  
„Bildung gegen Piraterie“: Dschibutis  
Familienministerin stellt E-Learning-  
Projekt mit VDR-Unterstützung vor
- ▶ **20 CONTAINERTRANSPORT**  
Mit der „E.R. Benedetta“ von Malaysia  
nach Europa – durch Piratengebiet
- 32 OFFSHORE-VERSORGER**  
Der Deutsche Nautische Verein fordert  
einheitliche Regeln für Schiffe
- 34 BRANCHENUMFRAGE**  
PwC-Studie: Deutsche Reeder suchen  
Weg aus der Krise
- 37 AUSBILDUNG**  
CSR-Projekt: Bremer Azubis engagie-  
ren sich für ihre Berufsschule

## ... LOGISTIK & FINANZEN

- 38 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 40 SICHERHEIT**  
Nordsee: Länderübergreifende Übung  
zur Ölbekämpfung
- 44 INFRASTRUKTUR**  
JadeWeserPort: große Mängel, kleine  
Lichtblicke
- ▶ **46 SCHIFFSFINANZIERUNG**  
Lloyd Fonds-Chef Teichert  
über Probleme und Perspektiven

... LOGISTIK & FINANZEN

- 49 FONDS-MELDUNGEN**  
Neues von den Emissionshäusern
- 50 INDIZES**  
Die wichtigsten Schiffssegmente
- 52 VERSICHERUNGEN**  
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

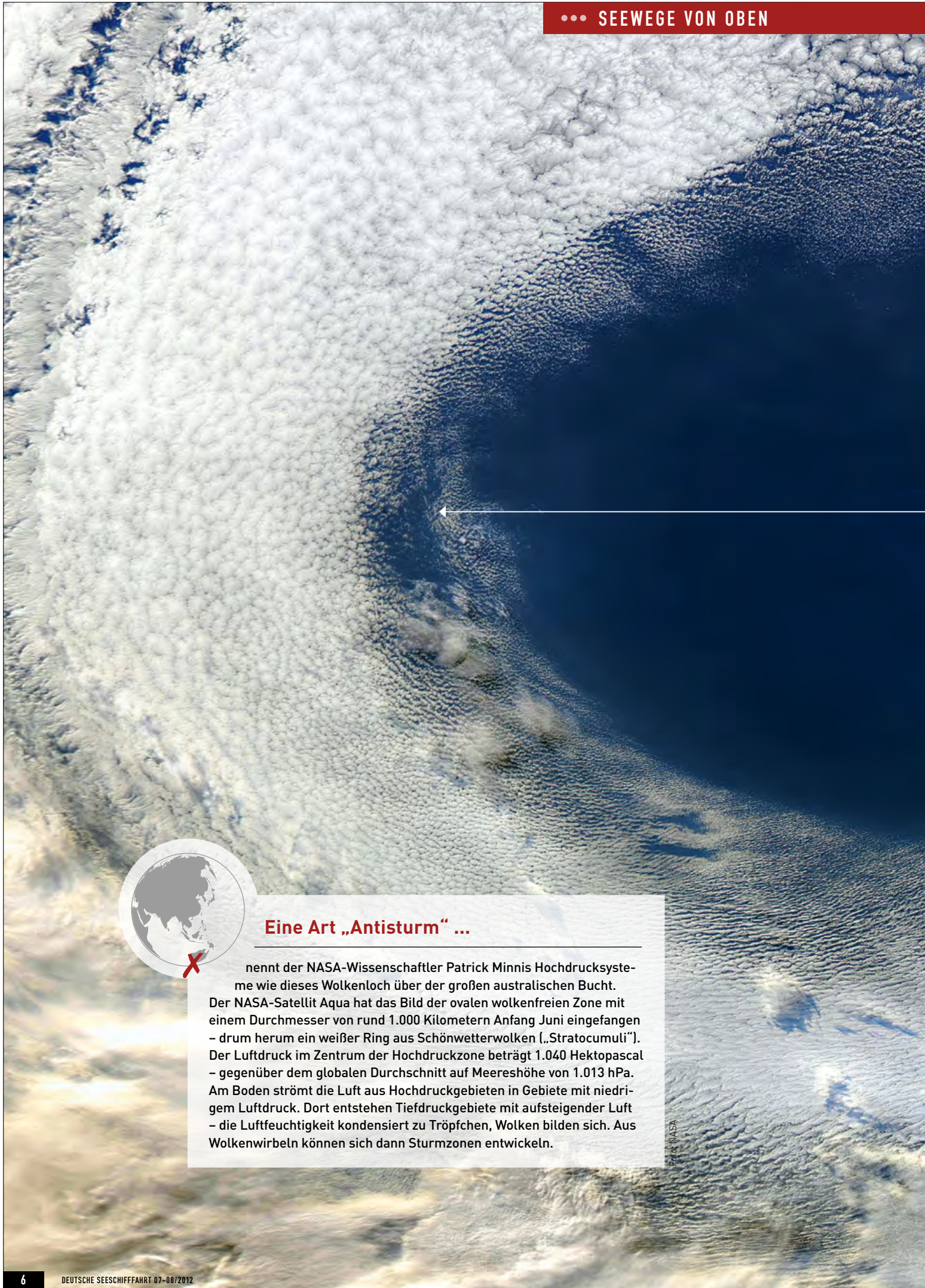
- 54 MELDUNGEN**  
Neues aus Umwelt und Kultur
- ▶ **56 FOTOKUNST**  
Luftspiegelungen: Faszinierende Erscheinungen an der Elbmündung
- 62 SCHIFFSRECYCLING**  
„Grünes Abwracken“: Europa geht auf Chinas Werften zu
- 64 SERIE: HAFENSTÄDTE DER OSTSEE**  
Teil 13: Rostock – vom Schiffbau-standort zum Kreuzfahrt-Eldorado
- 68 AUSSTELLUNG**  
„Titanic Belfast“: Eine ganze Stadt im Banne des untergegangenen Luxusliners
- 72 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten frisch in Dienst gestellter Einheiten
- 74 PORTRÄT**  
Mister SMM – Peter Bergleiter managt die Leitmesse der maritimen Wirtschaft
- 75 KEHRWIEDER**  
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	76
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	78
IMPRESSUM	78

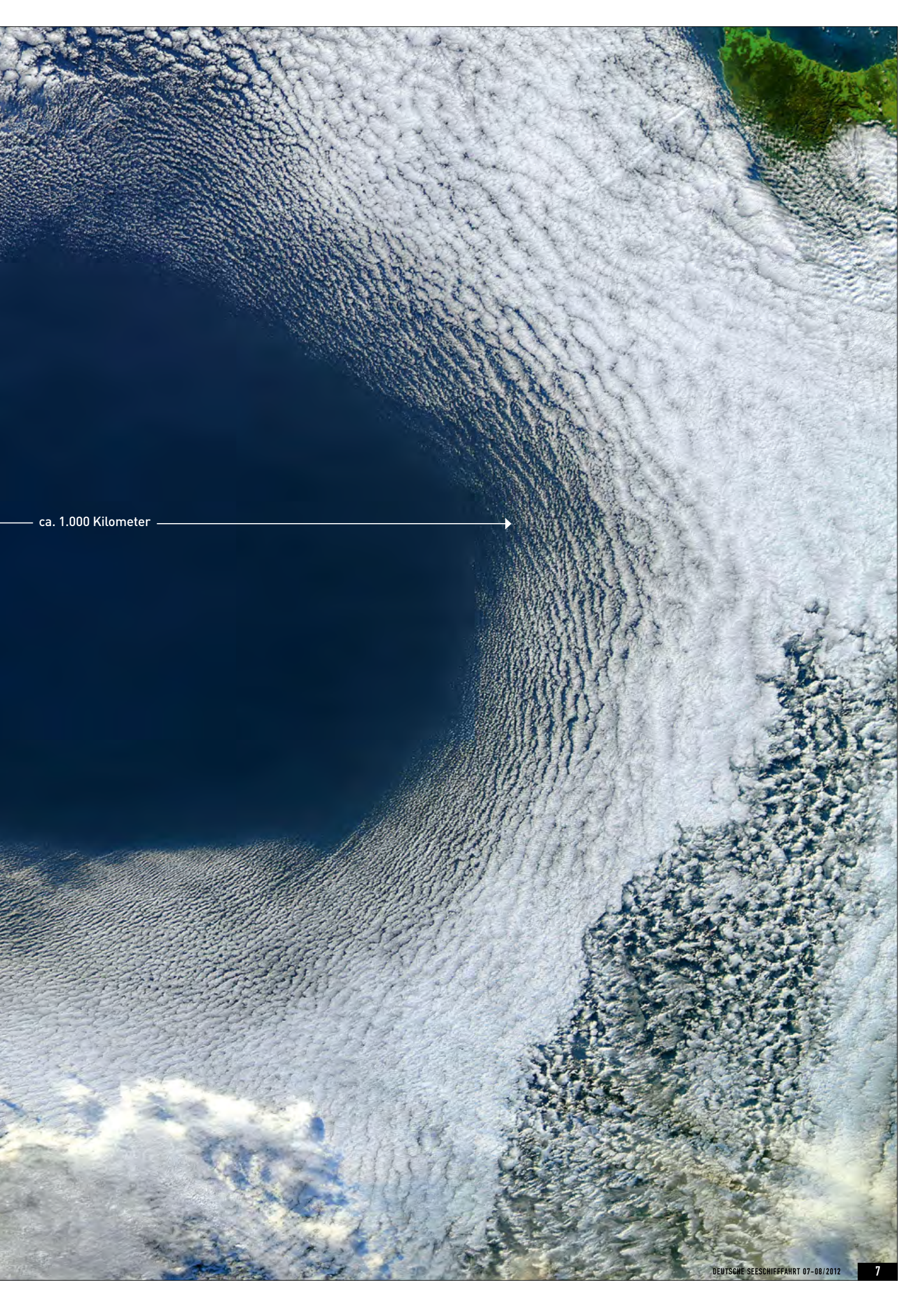




### Eine Art „Antisturm“ ...

nennt der NASA-Wissenschaftler Patrick Minnis Hochdrucksysteme wie dieses Wolkenloch über der großen australischen Bucht. Der NASA-Satellit Aqua hat das Bild der ovalen wolkenfreien Zone mit einem Durchmesser von rund 1.000 Kilometern Anfang Juni eingefangen – drum herum ein weißer Ring aus Schönwetterwolken („Stratocumuli“). Der Luftdruck im Zentrum der Hochdruckzone beträgt 1.040 Hektopascal – gegenüber dem globalen Durchschnitt auf Meereshöhe von 1.013 hPa. Am Boden strömt die Luft aus Hochdruckgebieten in Gebiete mit niedrigem Luftdruck. Dort entstehen Tiefdruckgebiete mit aufsteigender Luft – die Luftfeuchtigkeit kondensiert zu Tröpfchen, Wolken bilden sich. Aus Wolkenwirbeln können sich dann Sturmzonen entwickeln.

Foto: NASA



ca. 1.000 Kilometer

## ICS



Der Japaner **Masamichi Morooka** ist auf der Jahresversammlung im australischen Port Douglas zum neuen Vorsitzenden des Internationalen Reederverbandes ICS (International Chamber of Shipping) gewählt worden.

Morooka folgt auf Spyros Polemis, der dem Verband sechs Jahre vorstand. Morooka ist damit der höchste Repräsentant der globalen Schifffahrtsindustrie. Er ist Vorstandsmitglied der japanischen Reederei NYK.

Zum Vizepräsidenten wurde u.a. der deutsche Reeder Frank Leonhardt (Leonhardt & Blumberg) gewählt. Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder, begrüßte die Wahl von Morooka: „Den VDR verbindet mit dem japanischen Verband eine enge Zusammenarbeit. Da mit Koji Sekimizu vor Kurzem ebenfalls ein Japaner die Leitung der IMO angetreten hat, erwarten wir eine besonders enge Zusammenarbeit zwischen unseren Organisationen.“

## Hansa Treuhand



**Torsten Schlüter** (46) ist zum Mitglied der Geschäftsführung der Hansa Treuhand Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG sowie der Hansa Treuhand Finance GmbH & Co. KG berufen worden. Torsten Schlüter ist seit 1997 bei der Gruppe beschäftigt. Nach seinem Studium der Internationalen Betriebswirtschaftslehre stieg er als Assistent des Vorstandes ein und leitet seit 2000 den Bereich Controlling. 2001

erhielt er Prokura.

**Mark Högerle** (41) erhält Prokura für die Hansa Treuhand Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG sowie für die Hansa Treuhand Finance GmbH & Co. KG und wird damit in die erweiterte Geschäftsführung beider Gesellschaften berufen. Der diplomierte Wirtschaftswissenschaftler ist seit 2009 für die Hansa Treuhand als Vertriebsleiter tätig

## Christian F. Ahrenkiel



**Olaf Staats**, Prokurist und Mitglied der Geschäftsleitung des Fondshaus Hamburg, ist seit 1. Juli 2012 Mitglied der Geschäftsführung der Christian F. Ahrenkiel GmbH & Co. KG. Staats ist seit 2005 im Fondshaus Ham-

burg tätig, zunächst als Leiter des Fondscontrollings und seit Anfang 2011 als Mitglied der Geschäftsleitung. Die Geschäftsleitung im Fondshaus Hamburg übt Staats weiter aus.

## EMSA



Neuer Exekutiv-Direktor der Europäischen Agentur für Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ist der Finne **Markku Mylly**. Der 61-Jährige bekleidet derzeit den Posten des geschäftsführenden Direktors im Verbands der

finnischen Häfen. Er arbeitet seit Langem im maritimen Sektor. Die EMSA mit Sitz in Lissabon hat vor allem die Aufgabe, den Verkehr auf den Meeren sicherer zu machen. Myllys Amtszeit beträgt fünf Jahre.

## Seeärztlicher Dienst



Neuer Leiter des Seeärztlichen Dienstes ist **Dr. Philipp Langenbuch** (54). Der Mediziner ist damit für alle maritim-medizinischen Schifffahrtsangelegenheiten sowie für die Steuerung und Qualitätssicherung der jährlich über 23.000 Seediensstauglichkeitsuntersuchungen für die deutsche Flagge verantwortlich. Der gebürtige Hamburger ist Chirurg, Rettungs- und Sportmediziner sowie ausgebildeter Chiroprapeut.

Langenbuch wird den Seeärztlichen Dienst fit für seine neuen Aufgaben machen. So ist der Aufbau einer elektronischen Datenbank über alle Seediensstauglichkeitsuntersuchungen geplant. Außerdem wird der Seeärztliche Dienst künftig die Geschäftsführung eines neuen Fachausschusses übernehmen,

der die erforderliche medizinische Ausrüstung für die deutsche Flagge festlegt.

## Griechenland



Neuer Minister für die Handelsschifffahrt im Kabinett des griechischen Ministerpräsidenten Antonis Samaras wird **Konstantinos Mousouroulis**. Die Regierung unterstreicht mit der Rückkehr zu einem eigenständigen

Ministerium die Bedeutung der Branche.

## Baltic Exchange



Der Schifffahrtsfinanzdienstleister und -informationsdienst Baltic Exchange hat **Quentin Soanes**, Geschäftsführer von Braemar Seascope Ltd., zum neuen Vorsitzenden gekürt. Zum Stellvertreter wurde Guy

Campbell (Clarksons) bestimmt.

## Hamburg Süd



Die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten (VHSS) hat **Torben Fuhrmann** als prüfungsbesten Absolventen der Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann ausgezeichnet. Fuhrmann, der bei Ham-

burg Süd arbeitet, erhielt als Anerkennung eine Goldmünze. Auf den Plätzen landeten Jana Rehbein (Orion Bulkers) und Kathrin Schindler (NYK Line).

ANZEIGE





Foto: Heinz-Joachim Hettchen

## Ralf Nagel

*Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied beim  
Verband Deutscher Reeder*

## Noch immer in schwerer See – Maritimes Bündnis durch die Krise steuern

Trotz grundsätzlich guter Perspektiven befinden sich aktuell zahlreiche Schifffahrtsunternehmen in Deutschland in einer sehr schwierigen, zum Teil existenzbedrohenden Situation. Ausgerechnet jetzt erschwert es die verschärfte Bankenregulierung insbesondere der mittelständischen Wirtschaft, Kredite zu angemessenen Konditionen zu erhalten. Statt Hilfe in der Krise bedeutet das weiteren Ballast gerade für grundsätzlich gesunde mittelständische Unternehmen wie die der deutschen Schifffahrt. Dass die Überkapazitäten auf den Schifffahrtsmärkten erst im nächsten Jahr zurückgehen werden, kommt erschwerend hinzu.

Der Totalausstieg der Commerzbank aus der Schiffsfinanzierung ist ein deutliches Warnsignal dafür, dass die Erfolgsgeschichte der maritimen Wirtschaft in Deutschland ernsthaft gefährdet ist. Das sollte hierzulande und vor allem in der Bundesregierung niemandem gleichgültig sein. Die Abgeordneten im Deutschen Bundestag haben mit ihrer Entscheidung für die vollständige Freigabe der Mittel zur Förderung von Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland Wort gehalten und ein wichtiges positives Signal gesetzt (s. Seite 14).

Es bedarf jedoch weiterer Maßnahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standorts in der Krise zu stärken und die Erfolgsgeschichte in Zukunft fortsetzen zu können. Dazu gehört es, die deutsche Flagge im innereuropäischen Wettbewerb endlich so zu gestalten, dass sie die erste Wahl für unsere Unternehmen sein kann.

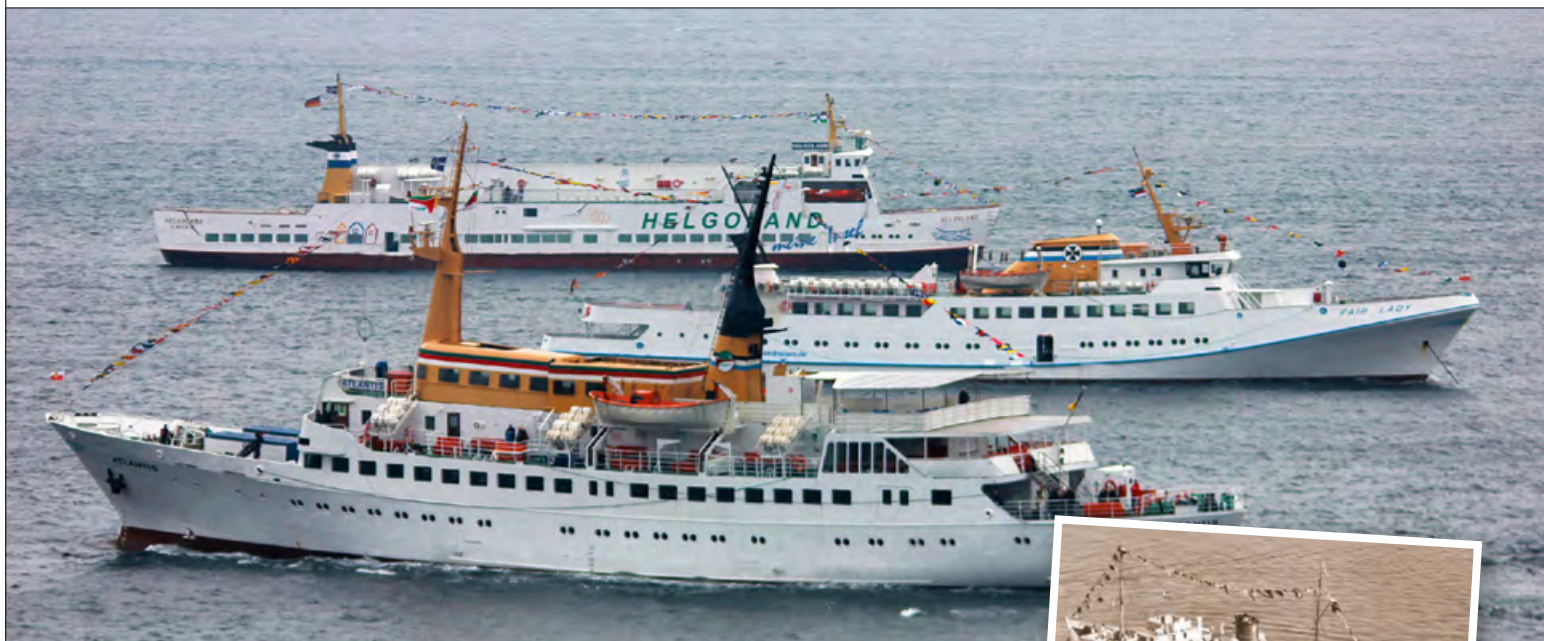
Die Zukunft der Schiffsfinanzierung in Deutschland ist von strategischer Bedeutung für den Standort. Der Chef der Deutschen Bank, Jürgen Fitschen, hat dieser Tage festgestellt, dass der Rückzug deutscher und europäischer Banken aus der Finanzierung ganzer Wirtschaftszweige Asien in die Hände spielt.

Wer ein Schiff finanziert, entscheidet auch, ob die Schiffspumpen, Krane und Motoren in den von deutschen Reedern geordneten Schiffen künftig von einem mittelständischen Unternehmen aus Bremen, Hamburg oder Augsburg kommen.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, der Parlamentarische Staatssekretär Hans-Joachim Otto, stellt sich dieser Herausforderung. Um konkrete Maßnahmen durchsetzen zu können, braucht er jedoch die Unterstützung der ganzen Bundesregierung. Die Bundeskanzlerin weiß um den Stellenwert der Branche für die deutsche Wirtschaft. Sie sollte eine klare Richtung vorgeben.

# Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



## Reederei Cassen Eils feiert 60-jähriges Jubiläum

Vor 60 Jahren nahm der Schraubendampfer „Rudolf“ seine Linienfahrt von Cuxhaven nach Helgoland auf. Die Geschichte der Reederei ist von Beginn an eng mit der Entwicklung der Insel Helgoland verknüpft.

Nach deren Wiederfreigabe an Deutschland im März 1952 begann Kapitän Cassen Eils zunächst mit der Inselversorgung und legte den Grundstein für das heutige Unternehmen. Der Tourismus auf der Hochseeinsel kam recht schnell in Gang, die Flotte der Reederei wurde nach und nach erweitert. Schiffe wie die „Seute

Deern“ erlangten unter Helgolandfahrern einen nahezu legendären Ruf.

Nachdem Reederkapitän Cassen Eils verstorben war, wurde die Reederei Cassen Eils Mitte 2010 an die Firmengruppe AG „EMS“ übereignet. Heute sind MS „Atlantis“, MS „Funny Girl“, MS „Fair Lady“ und MS „Helgoland“ von Cuxhaven, Büsum, Bremerhaven und Wilhelmshaven zur Hochseeinsel unterwegs. Helgoland ist dank des Fahrplanangebots von Cassen Eils das ganze Jahr über auf dem Seeweg erreichbar. [www.cassen-eils.de](http://www.cassen-eils.de)

**START:** MS „Rudolf“ – das Schiff, mit dem alles begann.  
**FLOTTE:** MS „Helgoland“, MS „Fair Lady“ und MS „Atlantis“ bis über die Toppen geflaggt.

Fotos: Reederei Cassen Eils

## Award-Hattrick für Hapag-Lloyd in den USA

Alcoa „Ocean Carrier Award“, Eastman „Excellence Award“ und „PPG Excellent Supplier Award“: Hapag-Lloyd America gleich dreifach für hervorragenden Service ausgezeichnet.

So kürte der weltweit führende US-Aluminiumhersteller Alcoa Hapag-Lloyd zum ersten Mal unter seinen Dienstleistern zur besten globalen Container-Reederei. Kriterien waren die Menge der transportierten Import- und Exporte nach Nordamerika, aber

auch die Pünktlichkeit. Die US-Chemiefirma Eastman zeichnete Hapag-Lloyd mit ihrem „Excellence Award“ für 2011 als einen ihrer am meisten geschätzten Dienstleister aus. Der Glas- und Chemiehersteller PPG ehrte Hapag-Lloyd als erste Linienreederei mit seinem „PPG Excellent Supplier Award“ für hervorragenden Kundenservice. [www.hlag.com](http://www.hlag.com)

## Traumatisierte Seeleute

Der Deutsche Nautische Verein (DNV) fordert in einem Positionspapier, Opfern von traumatischen Ereignissen an Bord wie Unfällen oder Piratenüberfällen zeitnah eine psychosoziale Versorgung zu ermöglichen.

Um Hilfe für Seeleute aller Nationen sicherzustellen, sei die Einbindung eines maritimen Netzwerks in eine vorhandene landgestützte psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) erforderlich. Eine aktive Schulungsarbeit könne die Akzeptanz des Themas in der Branche erhöhen. Der DNV spricht sich für eine Mitwirkung von Seemannsmission, Havariekommando und Bundespolizei aus. Auch der VDR und die Reeder sollten einbezogen werden, um die Beratung auf den Schiffen zu ermöglichen. [www.dnvev.de](http://www.dnvev.de)

Foto: Hapag-Lloyd





**EXPERTE:**  
David Tongue ist bei der ICS für Regulierungsfragen verantwortlich und vertrat die Organisation beim Gipfel in Rio.

## Grüne Schifffahrt

Die internationale Reedervereinigung ICS (International Chamber of Shipping) hat beim Umweltgipfel in Rio ihre Position zu grünem Wachstum verdeutlicht.

Der ICS-Direktor für Regulierungsfragen, David Tongue, betonte, dass die Schifffahrt bereits das heute mit Abstand umweltfreundlichste Transportmittel ist. Pro bewegter Tonne und Kilometer sei sie 40- bis 100-mal so effizient wie Luftfracht und auch deutlich umweltfreundlicher als der Transport per Bahn und Lkw.

Überdies sei die Schifffahrt der einzige Industriebereich, für den bereits ein verbindliches internationales Abkommen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen existiere: Bis 2020 muss die Energieeffizienz um 20 Prozent gesteigert werden. „Andere Branchen, die mit den Weltmeeren zu tun haben, können eine Menge davon lernen, wie erfolgreich die International Maritime Organization die Schifffahrt reguliert“, sagte Tongue. Weil die Branche global agiere, seien internationale Standards unverzichtbar. So werde das MARPOL-Übereinkommen, das alle Aspekte der Umweltverschmutzung durch Schiffe regelt, von über 150 Staaten durchgesetzt und gelte für 99 Prozent der weltweiten Flotte. [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

## Commerzbank steigt aus Schiffsfinanzierung aus

Ein herber Schlag für den Schifffahrtsstandort Deutschland: Die Commerzbank, bislang einer der weltweit bedeutendsten Schiffsfinanzierer, gibt das Geschäftsfeld vollständig auf.

Von dem Kurswechsel wurde offenbar auch der Vorstand der Tochter Deutsche Schiffsbank in Hamburg überrascht. Die Entscheidung löste beim Verband Deutscher Reeder Unverständnis aus. „Dieser Schritt widerspricht allen bisherigen Verlautbarungen der Bank“, erklärte das geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel.

Nagel befürchtet vom Ausstiegsschluss „erhebliche Folgen für den Schifffahrtsstandort Deutschland“. Nachdem auch die HSH Nordbank, bislang größter Schiffsfinanzierer der Welt, ihr Engagement zurückfährt, könnten weitere Banken dem Beispiel folgen. Nagel betonte, dass die vor allem durch mittelständische Unternehmen getragene deutsche Reederei-Branche in der derzeitigen Situation erwarte, dass wichtige Partner Kurs hielten: „Eine mit Steuergeldern unterstützte und im Teilbesitz des Staates befindliche Bank kann sich nicht von heute auf morgen aus einem für den Standort Deutschland strategisch wichtigen Geschäftsbereich verabschieden.“

Auch von der Bundesregierung kam Kritik. Der Maritime Koordinator Hans-Joachim Otto, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, nannte die Entscheidung „ein Signal zur Unzeit“. Experten rechnen damit, dass ausländische Banken verstärkt in Sachen Schiffsfinanzierung aktiv werden – aus Skandinavien, den USA, aber auch aus Wertstandorten wie Südkorea oder China. Die bundeseigene KfW könne ebenfalls eine Schlüsselrolle spielen.

**STANDPUNKT:** VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel (l.) kritisiert die Entscheidung von Commerzbank-Chef Martin Blessing (r.).

**COBA-ZENTRALE:** Die Finanzierung von Schiffen und gewerblichen Immobilien ist der Bank künftig zu riskant.

NEWS UND MELDUNGEN

## Rickmers Gruppe: fünf Schiffe mit neuem Energiemanagementsystem



**TRENDSETTER:** Eines der ersten Rickmers-Schiffe mit ABBs EMMA Energy Management System ist die „Rickmers Singapore“.

Die Rickmers Gruppe führt auf fünf ihrer Schiffe das EMMA Energiemanagementsystem von ABB ein, einem führenden Unternehmen der Energie- und Automationstechnik.

Das EMMA-System wird die Shipmanagement-Teams der Rickmers Gruppe dabei unterstützen, ihre Schiffe mit maximaler Energieeffizienz und damit Treibstoff sparend zu betreiben.

„Mit der Einführung eines Energiemanagementsystems auf unseren Schiffen stellen wir Rickmers in zweierlei Hinsicht zukunftssicher auf, denn eine Steigerung der Energieeffizienz bedeutet sowohl die Verbesserung aus wirtschaftlicher als auch aus ökologischer Sicht“, so Jens Lassen, Geschäftsführer von Rickmers Shipmanagement und Global Head des Geschäftsbereichs Maritime Services der Rickmers Gruppe.

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

Foto: Rickmers

## Hamburg Süd weiter auf „Green Shipping“-Kurs

Die Hamburg Süd hat beschlossen, sich ein objektiv messbares Umweltziel zu setzen: Bis 2020 will die Reedereigruppe die CO<sub>2</sub>e-Emissionen der eigenen und gecharterten Containerschiffe pro Einheit der Transportleistung (TEUkm) um 26 Prozent reduzieren.

Die Maßeinheit CO<sub>2</sub>e (Kohlendioxid-Äquivalente) berücksichtigt neben CO<sub>2</sub> auch andere Klimagase (z.B. Methan) entsprechend ihrer Klimawirksamkeit. „Wir haben bereits in der Vergangenheit zahlreiche freiwillige Initiativen und Projekte zur Reduktion von Umweltbelastungen gestartet“, so Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung. Die selbst auferlegte CO<sub>2</sub>e-Emissionsreduzierung solle das Umweltengagement transparent und durch messbare Ergebnisse weitere Optimierungspotenziale erkennbar machen. Erreichen will die Hamburg Süd dieses



„CARGO NEWS ASIA“: Hamburg Süd-Sprecherin Graumann (r.) nimmt Umweltpreis entgegen.

Ziel durch eine Vielzahl von Maßnahmen wie Investitionen in die Energieeffizienz eigener Schiffe, die Vergrößerung der durchschnittlichen Schiffsgröße und ein verbessertes und umfassendes Umweltinformationssystem. Im Juni wurde die Reederei in Shanghai und Long Beach mit „Green Shipping“-Preisen ausgezeichnet.

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

### CONTAINERSCHIFF: Objektiv messbares Umweltziel.



Fotos: Hamburg Süd



Foto: Peter Andryszak

**SERVICE:** Frisia-Schiffe bringen Mannschaften sicher zu ihren Offshore-Arbeitsplätzen.

### Offshore-Kooperation

Frisia Offshore, Spezialist in Sachen Versorgung von Offshore-Windparks, geht eine Kooperation mit dem niederländischen Unternehmen Offshore Wind Services BV ein.

Ziel des Joint Ventures ist es, in neue Schiffe zu investieren, die Mannschaften zu Offshore-Anlagen bringen. Die Niederländer verfügen über zehn Windpark-Versorger mit über 350.000 sicheren Transfers in den vergangenen sieben Jahren. Frisia Offshore ist eine Tochter der AG Reederei Norden-Frisia. Sie setzt zwei Mehrzweckschiffe für Windpark-Projektaktivitäten und zwei Crew-Transfer-Schiffe ein, darunter die „Wind Force I“, die den ersten deutschen Windpark „Alpha Ventus“ versorgt. [www.reederei-frisia.de](http://www.reederei-frisia.de)

ANZEIGE



Wir danken der Bundesregierung, aber insbesondere den Abgeordneten des Deutschen Bundestages, dass sie dieses wichtige politische Signal in einer für unsere Branche besonders schwierigen Zeit setzen. VDR-Präsident Michael Behrendt

Foto: Hapag Lloyd

# Wichtiges Signal

**Der Haushaltsausschuss des Bundestags gibt die im Maritimen Bündnis vereinbarte Förderung von Ausbildung und Beschäftigung in der Schifffahrt frei. Doch für 2013 droht eine Halbierung der Mittel.** Text: Christof A. Lauer

**N**ach langwierigen Verhandlungen hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jetzt die komplette Freigabe der Mittel für die Schifffahrtförderung beschlossen. Damit stehen noch in diesem Jahr 57,8 Millionen Euro für die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung in der maritimen Wirtschaft zur Verfügung.

Der Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Michael Behrendt, begrüßte die Entscheidung: „Wir danken der Bundesregierung, aber insbesondere den Abgeordneten des Deutschen Bundestages, dass sie dieses wichtige politische Signal in einer für unsere Branche besonders schwierigen Zeit setzen.“

Dass nun Ausbildung und Beschäftigung in der maritimen Branche gestärkt werden können, freut auch die parlamentarische Geschäftsführerin der FDP-Bundestagsfraktion, Dr. Claudia Winterstein, den Beauftragten der CDU/CSU-Bundes-

tagsfraktion für die Maritime Wirtschaft, Eckhardt Rehberg, den Schifffahrtsexperten der FDP-Bundestagsfraktion, Torsten Staffeldt, und das zuständige Haushaltsausschussmitglied der CDU/CSU, Bartholomäus Kalb. Gemeinsamer Tenor: „Mit diesen Maßnahmen, die nun parlamentarisch auf den Weg gebracht werden, erfüllen wir die Forderungen der deutschen Reeder und der maritimen Branche.“

## Misstöne durch Haushaltsentwurf

Die Entscheidung komme zwar spät, so Behrendt, „aber die deutschen Reeder werden alles ihnen Mögliche tun, um trotz der enormen wirtschaftlichen Belastungen für die Reedereien ein hohes Maß an Ausbildung und Beschäftigung von deutschen Seeleuten zu sichern“.

Erleichtert zeigte sich auch der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto (FDP): „Ich bin froh, dass der Haushalts-

ausschuss in einer schwierigen Zeit mit dieser Entscheidung das Maritime Bündnis stärkt.“ Der VDR drängt die Bundesregierung, jetzt zügig die Förderrichtlinien zu veröffentlichen. „Wir werden dafür sorgen, dass 2012 sämtliche Anträge bedient werden können“, sicherte Otto zu.

Umstritten war bis zuletzt, wie die Reeder den von ihnen zugesagten Eigenbeitrag im Maritimen Bündnis erbringen können. Mit der Anpassung der Kostenverordnung bei Ausflaggungen und der Einrichtung eines privaten Solidarfonds konnten die rechtlichen Hürden zur Entsperrung der Mittel im Haushaltsausschuss letztendlich genommen werden. „Damit setzt die Koalition aus CDU, CSU und FDP ein klares Zeichen und gibt ein Bekenntnis für die deutsche Flagge“, so Rehberg. Auch die SPD-Bundestagsfraktion hat sich für die Freigabe der Mittel eingesetzt und die Entscheidung im Haushaltsausschuss mitgetragen.



**Damit setzt die Koalition ein klares Zeichen und gibt ein Bekenntnis zur deutschen Flagge.**

Eckhardt Rehberg (CDU/CSU)

Für Verärgerung sorgt allerdings der Haushaltsentwurf des Verkehrsministeriums für 2013, der kurz vor der Sitzung des Haushaltsausschusses im Bundeskabinett vorgestellt wurde. Er sieht ein Abschmelzen der Bundesmittel für die Schifffahrtförderung auf 28,7 Millionen Euro vor.

**Zusagen einhalten**

„Der halbierte Mittelansatz im Haushaltsentwurf 2013 ist nicht hinnehmbar“, empört sich Dr. Winterstein. Auch Rehberg und Kalb wollen die Kürzung nicht akzeptieren. Laut dem Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung SPD-Bundestagsfraktion, Uwe Beckmeyer, müsse die Bundesregierung „endlich das Steuer herumreißen und sich eindeutig zum Maritimen Bündnis für Beschäftigung und Ausbildung bekennen.“ Staffeldt bedauert: „Wir müssen leider immer wieder feststellen, dass Deutschland mit dem Rücken zur Küste steht und sich über die Wichtigkeit der deutschen Seeschifffahrt nicht immer im Klaren ist.“

Dies gilt offensichtlich eher für die Bundesregierung als für den Bundestag. „Die Koalitionsabgeordneten von CDU/CSU und FDP geben die politische Zusage, dass im parlamentarischen Verfahren der Mittlereinsatz bei 57,8 Millionen Euro auch für das Jahr 2013 bestehen bleibt“, sagt Rehberg. „Wir sind deshalb sehr optimistisch, auch in den nächsten Haushaltsjahren den Finanzbeitrag des Bundes für die Seeschifffahrt auf dem jetzigen Stand beibehalten zu können.“ Die Bundesregierung müsse ihrerseits die im Maritimen Bündnis gemachten Zusagen einhalten. ■■■

**Die nun eingeleiteten Maßnahmen bilden die Grundlage für die zukünftige erfolgreiche Ausgestaltung des Maritimen Bündnisses.**

Bartholomäus Kalb (CDU/CSU)



Foto: Deutscher Bundestag/Lichtblick/Achim Melde



**Die Koalitionsfraktionen haben Wort gehalten und sind der verlässliche Partner der maritimen Wirtschaft.**

Torsten Staffeldt (FDP)

**Mit diesen Maßnahmen erfüllen wir die Forderungen der deutschen Reeder und der maritimen Branche.**

Claudia Winterstein (FDP)



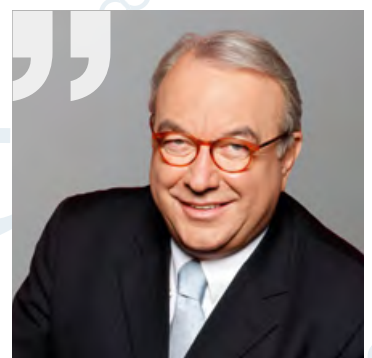
**Das gemeinsame Konzept trägt dazu bei, die Schlagkraft der Seeschifffahrtförderung deutlich zu verbessern.**

Hans-Joachim Otto (FDP),  
Maritimer Koordinator

Foto: FDP-Fraktion

**Die Bundesregierung muss endlich das Steuer herumreißen und sich eindeutig zum Maritimen Bündnis für Beschäftigung und Ausbildung bekennen.**

Uwe Beckmeyer (SPD)



# „Unsere wichtigste Ressource sind Menschen“

**Dschibutis Familienministerin Hasna Barkat Daoud über die Möglichkeiten des E-Learning-Zentrums, das mit Unterstützung des VDR entsteht, und die Bedeutung von Bildung für die Region.** Von Christof A. Lauer

**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Frau Ministerin, die Jugendarbeitslosigkeit in Dschibuti beträgt 80 Prozent. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung liegt bei 22 Jahren. Welche Perspektive haben die jungen Menschen?**

**HASNA BARKAT DAUD:** Unser Land wird in diesem Jahr erst 35 Jahre alt. Die große Aufgabe nach der Unabhängigkeit war, die Bildung der Bevölkerung zu verbessern. Die Universität wurde vor elf Jahren gegründet.

Bildung und Ausbildung sind die Hauptwerkzeuge zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. Dschibuti hat keine natürlichen Ressourcen. Unser großer Aktivposten ist die geostrategische Lage am Roten Meer und die Nähe zum Indischen Ozean.

**DS: Welche Vorteile bringt das?**

**HASNA:** Durch unsere geostrategische Lage konnten sich die Bereiche maritime Wirtschaft und Häfen sowie Telekommunikation

sehr gut entwickeln. Durch mehrere Unterseekabelverbindungen hat Dschibuti einen im afrikanischen Vergleich großen Telekommunikationssektor. Die Häfen sind wichtige Umschlagpunkte für Waren insbesondere nach Äthiopien und dienen als Basis für internationale Marineeinsätze am Horn von Afrika. Unser Bildungssystem ist darauf ausgelegt, die Menschen für diese Wirtschaftszweige zu qualifizieren. So wurde an der Universität Dschibuti →



## Mit Bildung gegen Piraterie – ein ambitioniertes Projekt

**Die SOS-Kinderdörfer weltweit und der Verband Deutscher Reeder planen ein Zentrum für E-Learning am Horn von Afrika.**

Das erste Bildungsprojekt, das die SOS-Kinderdörfer weltweit mit Unterstützung des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) am Horn von Afrika planen, entsteht in Dschibuti, einem kleinen, aber strategisch bedeutenden Land. Das moderne E-Learning-Zentrum ist

als Bibliothek und Ausbildungsort konzipiert und soll Modellcharakter für die Region am Horn von Afrika haben und einen Beitrag zur Prävention von Piraterie leisten. Dieses ist auch das Ziel der mehrjährigen Partnerschaft, die SOS und VDR im vergangenen Jahr begonnen haben und die mit diesem Pilotprojekt erste Konturen annimmt. Über die konkreten Pläne des E-Learning-Zentrums informierten

die SOS-Kinderdörfer und der VDR anlässlich eines Hamburg-Besuches der Ministerin für Frauenförderung und Familie aus Dschibuti, Hasna Barkat Daoud.

Die Regierung von Dschibuti stellt ein 2.500 Quadratmeter großes Grundstück im Armenviertel Balbala in Dschibuti-Stadt zur Verfügung. Der Bau des Zentrums, das drei Klassenräume für E-Learning und eine di-





Foto: Patrick Wittmann/SOS-Kinderdorf, Andre Heeger

## Hasna Barkat Daoud

- seit Mai 2011 Ministerin für Frauenförderung und Familie von Dschibuti
- 2001 bis 2008 Ministerin für Jugend, Sport, Freizeit und Tourismus
- Promotion in Umweltrecht (Universität Lyon)
- Zertifikat in Internationalem Wirtschaftsrecht, Diplom (DEA) in Wirtschafts- und Entwicklungsrecht (Universität Nizza)
- Maîtrise in Jura (Universität Rennes)
- verheiratet, drei Kinder

**ENGAGEMENT:** Ministerin Daoud setzt sich dafür ein, dass die Bildungschancen ärmerer Bevölkerungsgruppen steigen.

gitale Bibliothek umfasst, soll im September beginnen. Die Eröffnung ist im Herbst 2013 geplant. Die SOS-Kinderdörfer wollen das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) für eine Teilfinanzierung des E-Learning-Zentrums gewinnen. Das BMZ fördert in Dschibuti bereits zwei Projekte: den Bau eines SOS-Kinderdorfes und eines SOS-Kindergartens.

Familienministerin Daoud ist begeistert von den vielen Vorteilen, die die Einführung

von E-Learning in Dschibuti erzeugen kann: „E-Learning kann helfen, die Untätigkeit, unter der Tausende junger Menschen in Balbala leiden, zu bekämpfen. E-Learning ist ein ideales Feld, um zu lernen, aber auch, um Ideen zwischen verschiedenen Gemeinden und Generationen auszutauschen. Dieses Programm kann intellektuelle Aktivitäten in enger Verbindung mit sportlichen Aktivitäten fördern.“

Dass solche Einrichtungen in Dschibuti gebraucht werden, davon hatte sich Ralf Na-

gel, geschäftsführendes Mitglied des Präsidiums des VDR, während eines Aufenthaltes in Dschibuti überzeugt: „Wir möchten mit diesem Projekt deutlich machen, dass die dauerhafte Lösung des Piraterie-Problems – oder zumindest seine Eindämmung – davon abhängt, dass in der Region eine gute soziale, wirtschaftliche Entwicklung stattfindet. Dazu muss man versuchen, den jungen Leuten eine Perspektive zu geben.“ Dr. Wilfried Vyslozil, Vorstand der SOS-Kinderdörfer →

→ ein Logistikstudiengang etabliert, um von der Hafenvirtschaft zu profitieren.

**DS:** Inwiefern kann das E-Learning-Zentrum, das mit Hilfe von SOS-Kinderdörfern und VDR entsteht, zu diesem Prozess beitragen?

**HASNA:** Das E-Learning-Zentrum soll in einer sehr armen Gegend von Dschibuti-Stadt errichtet werden. Sein Angebot richtet sich besonders an Kinder, damit sie den Umgang mit dem Computer und die Nutzung des Internets kennenlernen. So können sie etwas Sinnvolles tun, statt auf der Straße herumzuhängen.

Gleichzeitig soll das E-Learning-Zentrum auch ältere Schüler und Studierende ansprechen, die an der Universität oder später im Beruf Computer benutzen müssen. Viele von ihnen haben zu Hause keine Computer. Zwar hat die Regierung eine Initiative gestartet, dass jeder Schüler in Dschibuti einen Computer haben soll. Aber gerade in einem armen Stadtteil wie Balbala wird das E-Learning-Zentrum ein wichtiger Beitrag sein, um Kindern und Jugendlichen Fähigkeiten am Computer beizubringen und ihnen so Teilhabechancen an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes zu geben.

**DS:** Die Alphabetisierungsrate von Frauen liegt in Dschibuti etwa 20 Prozent-

punkte unter der von Männern. Wie ist das zu erklären?

**HASNA:** Vor der Staatsgründung war die dschibutische Bevölkerung ein Nomadenvolk. Die Mädchen gingen nicht zur Schule. Wenn sich eine Familie überhaupt erlauben konnte, ihre Kinder in die Schule zu schicken, dann waren es die Jungen, die unterrichtet wurden. Die Mädchen mussten zu Hause bleiben und die Familie bei der Hausarbeit unterstützen.

**DS:** Was hat sich seitdem für junge Frauen verbessert?

**HASNA:** Seit der Staatsgründung hat die Regierung eine Menge unternommen, damit Frauen gleichberechtigt an Bildung teilhaben können. In der Grundschule ist die Alphabetisierungsrate zwischen Jungen und Mädchen mittlerweile nahezu gleich hoch. Bis 2015 wird Dschibuti voraussichtlich

die Millenniumsziele für Gleichheit unter den Geschlechtern in der Schule erreichen. Insbesondere im ländlichen Raum sind in den letzten Jahren viele neue Schulen entstanden und erweitert worden. Viele hatten beispielsweise keine Mädchentoiletten. Jetzt gibt es sogar Kantinen, damit die Kinder dort essen können. Aber in der Tat sind unter den Erwachsenen die Ungleichheiten in der Bildung größer.

**DS:** Kann das E-Learning-Zentrum die Bildung der Frauen verbessern?

**HASNA:** In unmittelbarer Nähe zum E-Learning-Zentrum in Balbala befindet sich ein Frauenzentrum. Daher können die Frauen dort aufgrund der Nachbarschaft an Projekten und dem Kursprogramm des E-Learning-Zentrums teilnehmen. Auch die Nutzung der digitalen Bibliothek wird ihnen möglich sein.

**KOOPERATION:** Ralf Nagel (Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied), Ministerin Hasna Barkat Daoud, Ahmed Ibrahim (Nationaldirektor der SOS-Kinderdörfer in Somalia und Somaliland)...

→ weltweit, ergänzt: „Durch computergestütztes Lernen und Lesen lassen sich die Beschäftigungs- und Integrationsaussichten von Jugendlichen verbessern. Der Zugang zu Informationen über Internet, Online-Medien, digitale Bücher und die Schaffung einer Kontaktplattform machen aus diesem Zentrum auch ein kleines Tor zur Welt.“ Das Angebot wird sich an Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene richten und sehr vielfältig sein: EDV-Training, Online-Sprachkurse, Berufs-

beratung, Bewerbungstraining, Aufklärung zu den Gefahren von Drogen und Kriminalität, aber auch Freizeitangebote im Bereich Sport.

Der VDR und die SOS-Kinderdörfer setzen im Rahmen ihrer Projekt-Partnerschaft auf Bildung, um langfristig alternative Lösungen zur Eindämmung der Piraterie am Horn von Afrika zu entwickeln. „Wir können hier keine schnellen Lösungen erwarten. Aber es ist ein Schritt in die andere Richtung und ein guter Anfang. Bildung ist der Schlüssel aus

Fotos: Andre Heeger



# Es liegt in unserem Interesse, große Anstrengungen für gute Bildung und Ausbildung zu unternehmen.

**DS:** Der Anteil der Bildungsausgaben am Bruttosozialprodukt liegt in Dschibuti mit 8,4 Prozent fast doppelt so hoch wie in Deutschland. Nimmt die dschibutische Regierung Bildung viel ernster als die deutsche?

**HASNA:** Dschibutis einzige Ressource sind die Menschen. Es liegt daher in unserem Interesse, große Anstrengungen für gute Bildung und Ausbildung zu unternehmen. Dieser Ansatz ist äußerst erfolgreich. Mittlerweile haben viele Dschibutier Arbeit im maritimen Sektor gefunden. Unlängst haben wir 120 Arbeiter nach Indien und Malaysia entsandt, um sich in Hafentlogistik weiterzubilden. Wir exportieren sogar unser Know-how: Kürzlich waren dschibutische Hafenmitarbeiter im Senegal und in Dakar, um Personal für die dortige Hafenbranche auszubilden.

Unter der bislang elfjährigen Regierungszeit unseres Präsidenten Ismail Omar Guelleh sind viele Projekte realisiert worden, unter anderem ein Ölterminal, ein Containerterminal, der Hafen im Norden, der den Handel mit Äthiopien ausbauen soll. Wir haben noch viele Logistikprojekte in der Pipeline.

Indem wir die Bildung und Ausbildung unsere eigenen Menschen in den Vordergrund stellen, vermeiden wir das Problem, vor dem viele Golfstaaten stehen: Diese müssen fremde Arbeitskräfte ins Land holen. Wir aber wollen, dass die Dschibutier selbst teilhaben können an der wirtschaftlichen Entwicklung ihres Landes. ■■■



## Das Zentrum für E-Learning in Dschibuti

**Konzept und Bau:** Nach diversen Studien und Gesprächen mit der lokalen Bevölkerung, NGOs und auf Regierungsebene haben die SOS-Kinderdörfer das Konzept für das E-Learning-Zentrum ausgearbeitet. Es wird nach dem SOS-Kinderdorf und dem SOS-Kindergarten das dritte Projekt der SOS-Kinderdörfer in Dschibuti. Die beiden ersten werden über das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) kofinanziert.

Das Zentrum für computergestütztes Lernen und Lesen gliedert sich in einen Bereich E-Learning, der drei Klassenräume umfasst, und eine digitale Bibliothek. Es soll als multifunktionaler Ort der Begegnung und des Lernens auch Modellcharakter für die Region haben, indem es die Perspektiven von Jugendlichen verbessern und sie vor einem Weg in die Kriminalität bewahren kann. Der Baubeginn ist für September geplant. Einrichtung und Ausstattung sollen im Sommer 2013 erfolgen. Eröffnung des E-Learning-Zentrums ist voraussichtlich im Herbst 2013. Für den Bau und die Ausstattung wird ein Antrag auf Kofinanzierung beim BMZ gestellt.

**Standort:** Das Zentrum für E-Learning wird sich in dem Armenviertel Balbala befinden, das in der Hauptstadt Dschibuti-Stadt liegt. Balbala ist neben Ras Dika und Boulaos eine der drei Gemeinden, in die die Hauptstadt unterteilt ist. Zwei Drittel der 760.000 Einwohner Dschibutis leben in der Hauptstadt, etwa 55 Prozent davon in Balbala. Das Grundstück umfasst eine Fläche von etwa 50 x 50 Metern.

**Zielgruppe:** 100 Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 17 Jahren sowie 100 junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren. Die umliegende Gemeinde kann das E-Lernzentrum – voraussichtlich gegen eine geringe Gebühr – ebenfalls nutzen.

... sowie Dr. Wilfried Vysozil (Vorstand der SOS-Kinderdörfer weltweit) (v.l.n.r.).

der Armut, und sie kann sozialen Frieden sichern“, so Nagel.

Das E-Learning-Projekt soll ausstrahlen, vielleicht eines Tages auch Anregungen geben für die Region Somaliland oder Somalia. Dass im vom Bürgerkrieg betroffenen Somalia nach wie vor große Not und Unsicherheit herrschen, machte der Nationaldirektor der SOS-Kinderdörfer in Somalia und Somaliland, Ahmed Ibrahim, deutlich.





23. April  
Antwerpen

20. April  
Gibraltar

16. April  
Sues

14. April  
Bab el-Mandeb

12. April  
14° 27' Nord,  
53° 00' Ost



# 13.000 Container westwärts

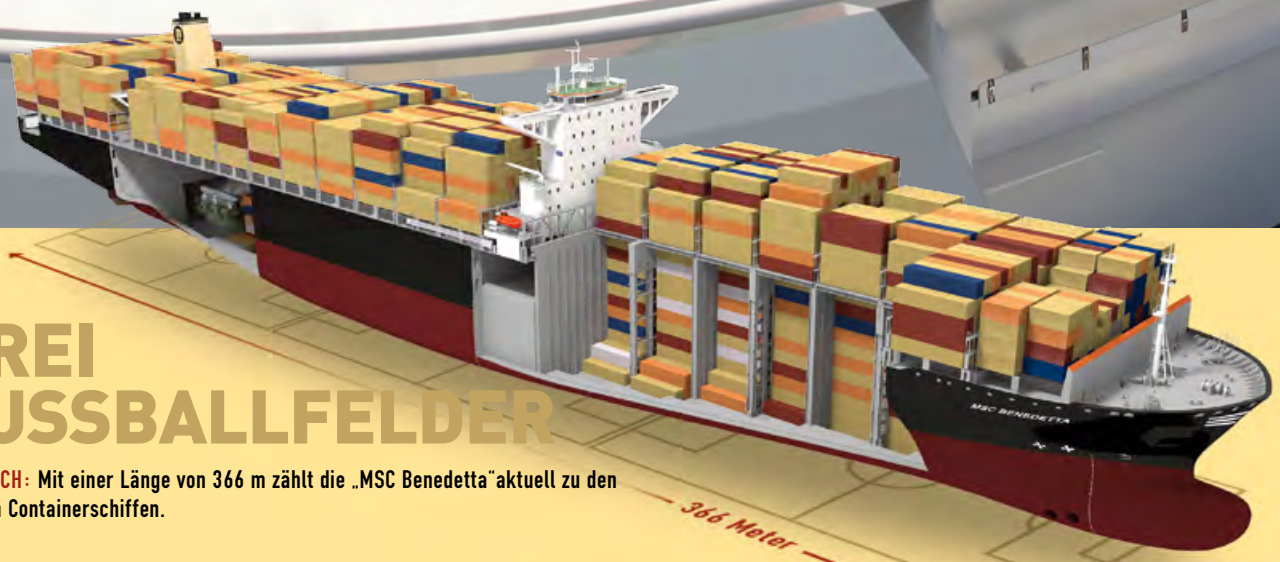
Die „MSC Benedetta“ der Hamburger Reederei E.R. Schiffahrt ist ein Gigant der Meere. Eberhard Petzold hatte die Gelegenheit, vom malaysischen Port Klang bis ins belgische Antwerpen mitzufahren – unter anderem durch Piratengebiet. Text/Fotos: Eberhard Petzold/foto-dock.com

6. April  
Port Klang

Und sie bewegt sich doch. Das sagt hier nicht Galilei, der Beweis muss an Bord der „MSC Benedetta“ auch erst noch erbracht werden. Das Schiff liegt völlig ruhig im Wasser, man sieht von der Brücke bei 48 m Schiffsbreite auf beiden Seiten keine Bugwelle, von der Hauptmaschine ist nichts zu hören und keine Vibration zu spüren. Wir befinden uns aber in der Straße von Malakka und haben freie Fahrt. Die Anzeige der Fahrtgeschwindigkeit auf den fünf großen Bildschirmen auf der Brücke ruft ungläubiges Staunen hervor: Das Schiff macht zurzeit 20,8 kn.

Die von der E.R. Schiffahrt an MSC vercharterte „MSC Benedetta“ gehört zu der neuen Klasse der Containerriesen. Sie ist 366 m lang. Deswegen befindet sich die Maschine nicht mehr unter dem Deckshaus, sodass sie auf der Brücke auch nicht mehr deutlich wahrgenommen werden kann. Der Maschinenraum ist im hinteren Teil →

**BORDWAND:** Im bedeutendsten malaysischen Seehafen Port Klang ruht sich ein Hafenarbeiter aus. Im Hintergrund die Bordwand der „MSC Benedetta“ – und die Route des Schiffs.



# DREI FUSSBALLFELDER

**LULATSCH:** Mit einer Länge von 366 m zählt die „MSC Benedetta“ aktuell zu den größten Containerschiffen.

Illustration: Christian Eisenberg



# 13.102 TEU

**SCHICHTMODELL:** Die Container sind in elf Lagen in den Luken und weiteren neun Lagen auf dem Deck untergebracht.

Illustration: Dreamstime/Sgursozu

HAMBURG

HAMBURG

## 49.000 km

**DAUERLÄUFER:** Die Bunkertanks erlauben theoretisch eine Reichweite, die größer ist als der Erdumfang.

SYDNEY

SYDNEY



35.953  
m<sup>3</sup>

**BALLAST:** Knapp 50 Schwimmbecken à 25 m Länge ließen sich aus dem vollen Ballast wassertank füllen.

**SCHWESTERN:** Doppeltaufe mit der „E.R. Cristina“ Mitte Oktober 2011 im koreanischen Ulsan, dem Sitz der Werft HHI.







**140.991 DWT** SCHWERGEWICHT:  
Die Tonnage des  
Mega-Boxers entspricht dem Gewicht von 14 Eiffeltürmen.



**LEISTUNGSTRÄGER:**  
Der in MAN-Lizenz  
gebaute Hyundai-  
B&W 12 K 98 ME 7  
leistet so viel wie  
die Motoren von  
630 Mercedes C 180.



**98.200 PS**

**I: CONTAINERTERMINAL –**  
**In Port Klang wurden**  
**2011 rund 9,6 Millionen**  
**TEU umgeschlagen.**

**II: LADEVORGANG –**  
**Hafenarbeiter beim**  
**Verstauen der Container.**

**III: STIMMUNG – Nächtliche**  
**Arbeitsatmosphäre**  
**beim Ablegen in Port**  
**Klang.**

**IV: GRÖSSE – Hafenarbeiter**  
**vor dem gigantischen**  
**„S“ des MSC-Schriftzugs**  
**an der Bordwand.**

→ des Schiffes untergebracht, damit die Antriebswelle zur Schiffsschraube nicht zu lang und ineffizient wird.

Die Kommandobrücke auf dem Deckshaus muss aber so weit vorne sein, dass der tote Winkel vor dem Schiffsbug auch bei voller Ladung nicht zu groß wird und noch den Richtlinien entspricht. Die Brücke befindet sich daher ca. 140 m vom Schiffsbug entfernt. Früher ging der Chief von seiner Kabine einfach nach unten in den Maschinenkontrollraum. Bei den neuen Containerriesen gelangt er durch einen vom Bug bis zum Heck verlaufenden Gang, den sogenannten Passageway, in den achteren Teil des Schiffes.

### Schwere Ladung, lange Reise

Die „MSC Benedetta“ hat im etwa 50 km von Kuala Lumpur entfernten Port Klang am West Port festgemacht, der größten Hafenanlage der Port Klang Authority. Im imposanten Hafengebäude mit einem Springbrunnen aus Delfinen, dem Wappentier des West Port, sind Zoll, Immigration und Schiffsagenturen untergebracht.

Die „MSC Benedetta“ musste bei der Einfahrt in den Hafen eine Verzögerung in Kauf nehmen. Da das fast neue Schiff zum ersten Mal hier ist, wurden alle Schiffspapiere – z. B. auch sämtliche Patente der Besatzung – mit größter Sorgfalt überprüft. Nun ist die „MSC Benedetta“ registriert, und beim nächsten Mal wird es problemlos und schnell gehen. Zügig ist schon jetzt der Containerumschlag mit fünf Containerbrücken mit Auslegern von 62 m Länge.

Port Klang ist der letzte asiatische Hafen vor der großen Reise nach Europa. Um möglichst profitabel zu sein, sollten alle Containerstellplätze des 13.102-TEU-Schiffes in elf Lagen in den Luken und neun Lagen auf dem Deck ausgenutzt sein. Einige Container würden offensichtlich aber noch hineinpassen. „Das ist richtig“, sagt Kapitän Mischa Richter. „Wir haben aber eine Reihe besonders schwerer Container, sodass wir unser zulässiges Ladegewicht nahezu erreicht haben.“

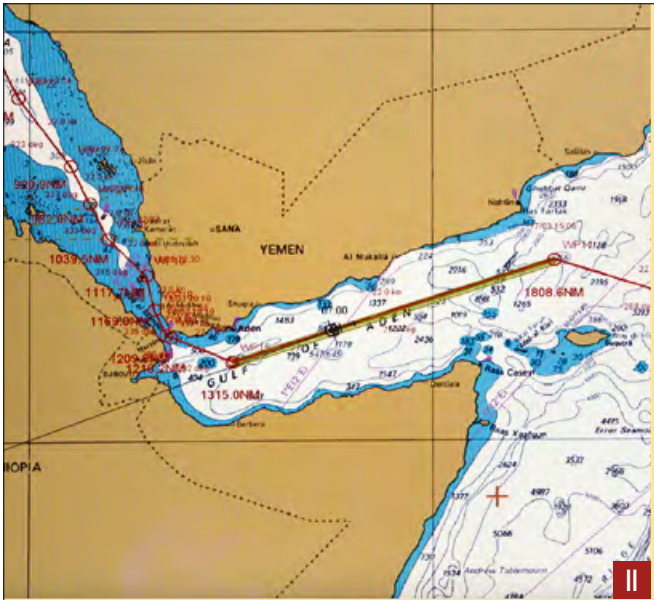
So wird das riesige Schiff mit einem Tiefgang von 15,40 m mit Hilfe der doppelten Bugstrahler und unter Assistenz von zwei Schleppern vom Kai gedrückt und gezogen, gewendet und fährt durch die Hafenausfahrt in das nächtliche Dunkel der Straße von Malakka. Es ist der 6. April 2012, 20:30 Uhr. Vor uns liegt eine Strecke von 8.133 Seemeilen bis zum nächsten eingeplanten Hafen Felixstowe, durch den Indischen Ozean, den Golf von Aden, das Rote Meer, durch den Sueskanal, das Mittelmeer und vorbei an Gibraltar in den Atlantik und schließlich die Nordsee. Das Wetter dürfte jedenfalls während der ersten 4.854 Seemeilen bis Sues günstig sein zu dieser Jahreszeit – zwar mit hoher Luftfeuchtigkeit bei rund 30 Grad, aber die Sonne setzt sich stets durch, und es gibt kaum einmal einen kleinen Regenschauer.

### Zwischenfälle möglich

Unser Kurs führt durch die Straße von Malakka mit regem Schiffsverkehr von der nahen indonesischen Insel Sumatra bis zur kleinen Insel Rondo an der nord- →









**I: ABGANG** – Durch den „Passageway“ kommen der Chief und sein Team schnell zum Maschinenraum.

**II: ATALANTA** – Die Karte zeigt den geschützten Korridor im Golf von Aden.

**III: ACHTUNG** – Im Gefährdungsgebiet ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich.

**IV: ANORDNUNG** – Das Radar zeigt die Formation der Schiffe unter dem Geleitschutz einer Fregatte.

**V: ABKÜRZUNG** – Die Einfahrt in den Sueskanal erfolgt im Konvoi und gelingt dank Ausnahmegenehmigung ohne Verzögerung.

→ westlichen Spitze Sumatras. Dann geht es etwa zwei Tage Richtung Westen, vorbei an Sri Lanka, das man in sieben Seemeilen Entfernung noch zu erahnen glaubt.

Westlich von Sri Lanka beim 78. Längengrad Ost beginnt die sogenannte „high risk area“, der Beginn eines Reiseabschnitts mit der Möglichkeit von Zwischenfällen bzw. Angriffen durch somalische Piraten. Dieses Gebiet ist von Somalia aber noch so weit entfernt, dass es bei den Seeleuten als weniger gefährlich gilt. Bei der Versicherung muss das Schiff allerdings trotzdem ab diesem Zeitpunkt angemeldet werden.

### Geschwindigkeit ist bester Schutz

Noch vor der Überquerung des 78. Längengrades Ost werden an Bord bereits Vorsichtsmaßnahmen gegen die Piraten ergriffen. Die Crew setzt das umfangreiche Sicherheitskonzept der Reederei E.R. Schifffahrt um, deren Einzelheiten hier zum Schutz der Mannschaft nicht weiter erläutert werden.

„Für uns ist der beste Schutz die Größe des Schiffes mit der schwer zu enternenden 10 bis 15 m hohen Bordwand und die Geschwindigkeit“, sagt Kapitän Mischa Richter. „Bisher ist nicht bekannt, dass ein Schiff, das schneller als 18 kn gefahren ist, erfolgreich angegriffen wurde. Im Notfall könnten wir auf mehr als 24 kn beschleunigen.“

Die fahrplanmäßige Durchschnittsgeschwindigkeit liege allerdings bei 16 bis 20 kn, erklärt der Kapitän. „Bei geringerer Geschwindigkeit würde man natürlich noch mehr Kraftstoff sparen. Dann fällt aber der Zeitfaktor wieder stärker ins Gewicht. Und man würde mehr Schiffe brauchen, um die gleiche Containermenge in der gleichen Zeit zu transportieren.

So hat MSC elf Schiffe auf dieser Strecke Asien – Europa. Die Fahrt dauert hin und zurück 77 Tage. „Damit kann bei unserer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit jede Woche ein Schiff die Häfen anlaufen.“ In Abhängigkeit von Wind und Strom verbraucht die voll abgeladene „MSC Benedetta“ bei einer Geschwindigkeit von 17 kn ca. 130 Tonnen Schweröl pro Tag, bei 21 kn ca. 180 Tonnen und bei 24 kn steigt der Verbrauch auf mehr als 250 Tonnen an. Eine Tonne Schweröl kostet zurzeit rund 600 USD.

Der Kapitän hat das Schiff schon für den geschützten Korridor im Golf von Aden angemeldet, auch wenn es noch etwa drei Tage Fahrt bis dorthin sind. Während dieser Zeit werden alle Meldungen über Piratenauffälligkeiten aufmerksam registriert. Die nautischen Offiziere zeichnen gemeldete Vorkommnisse mit der entsprechenden Position und dem Datum in die Seekarte ein. Liegt die Piratenmeldung auf der geplanten Fahrstrecke, wird der Kapitän das Gebiet entsprechend umfahren.

„Wir haben keine Angst vor den Piraten, wir nehmen die Sache aber sehr ernst“, sagt Kapitän Richter. „Wenn abgesehen von den Piratenmeldungen irgendwo kleinere Schiffe oder Boote fahren, die man nicht klar identifizieren kann, heißt das nicht unbedingt, dass es sich um Piraten handeln muss. Wir lassen es aber nicht darauf ankommen und halten größeren und damit sicheren Abstand.“

### Konvoi für Kleine und Langsame

Am 12.4.2012 um 17:03 Uhr erreichen wir die Position 14° 27.000' N 053° 00.000' E. Hier beginnt der 493,6 Seemeilen lange und vier Seemeilen breite Korridor mit Kurs 252°, der von internationalen →

**I: ETAPPE – Die „MSC Benedetta“ passiert die Straße von Gibraltar.**

**II: MANÖVER – Zwei Schlepper helfen beim Anlegen in Antwerpen.**

**III: KAPITÄN – Mischa Richter fährt seit über 25 Jahren zur See und hat an Bord das Kommando.**

**IV: ANKUNFT – Der MSC-Terminal im Hafen von Antwerpen.**

**V: SPEISUNG – Die Verpflegung ist abwechslungsreich und respektiert kulturelle Vorlieben.**

→ Marineeinheiten geschützt wird. Von hier an kann man im Konvoi z. B. mit einem Marineschiff vorne und einem hinten als Geleitschutz fahren. Dies ist besonders wichtig für kleinere Schiffe mit geringer Geschwindigkeit oder größere, aber langsame Massengutfrachter. „Bei unserer Fahrgeschwindigkeit ist es nicht nötig, im Konvoi zu fahren“, sagt der Kapitän.

Schon in den Abendstunden überholen wir einen Konvoi, der 11 kn fährt. Er besteht aus neun Schiffen plus einer Fregatte vorneweg. Die Schiffe fahren jeweils zu dritt nebeneinander, sodass die letzte Dreierreihe nicht allzu weit von der Fregatte entfernt ist. Nach Sonnenuntergang verschwindet der Konvoi langsam im Abenddunst. Die Gedanken aber bleiben: Was fast so aussah wie eine schön geordnete abendliche Parade von neun Schiffen mit Leitschiff, ist ja in Wirklichkeit ein aufgezwungener Zusammenschluss zum Schutz vor kriminellen Übergriffen.

### Nadelöhr Sueskanal

Unbehelligt passieren wir am 14.4. morgens die Meerenge von Bab el-Mandeb, und nach einigen Stunden Fahrt im Roten Meer wird die erhöhte Sicherheitsstufe 2 aufgehoben. Zwei Tage sind es nun noch bis zum Sueskanal. Am 16.4. um 6:00 Uhr sind wir am Pilot Point vor Sues und wollen am selben Tag noch durch den Kanal fahren. In der Regel finden die Schiffe sich bis 0:30 Uhr im Golf von Sues ein und gehen vor Anker. So sind sie bereit, wenn in den frühen Morgenstunden der Konvoi zusammengestellt wird, der in einem

Rutsch bis Port Said durchfährt. Die von Norden kommenden Schiffe fahren dagegen zum Teil schon in der Nacht los, müssen aber in einer Ausweichstelle bzw. dem Großen Bittersee den Südkonvoi vorbeilassen, da der Sueskanal fast durchgehend Einbahnstraße ist.

Ohne größere Wartezeit bekommen wir einen Platz im Konvoi zugewiesen und können mit dem ersten der beiden Kanallotsen auf der Brücke bereits um 07:45 Uhr die etwa 162 km lange Fahrt durch den Sueskanal aufnehmen.

### Alte Heimat Europa

Nach knapp zehn Stunden Kanalfahrt ist das Mittelmeer erreicht. Genau vier Tage später kommen am 20.4. Gibraltar und die Fährhäfen Algeciras und Ceuta in Sicht. Und bald verlassen wir den zweiwöchigen Kurs mit der Hauptrichtung Westen, und es geht nordwärts. Als am Abend des 23.4. die Fähre Dover – Calais kreuzt, steht schon fest, dass wir zunächst nach Zeebrügge fahren, da der Hafen von Felixstowe wegen eines Sturmes gesperrt ist. Danach wird unser riesiges Schiff etwa 80 km durch die Westerschelde und die Berendrecht-Schleuse an den MSC Home Terminal von Antwerpen gelotst.

Der Hafen war schon im Mittelalter sehr bedeutend. Heute ist er der drittgrößte Europas. Das über Jahrhunderte gewachsene Antwerpen mit seinem historischen Kern ist das genaue Gegenteil zum schnell emporgeschossenen Kuala Lumpur mit Port Klang, dem Ausgangspunkt dieser Reise von Asien nach Europa. ...





V

III IV



# Sicherer Service

**Der Deutsche Nautische Verein hat ein Papier zu deutschflaggigen Servicefahrzeugen für Offshore-Windparks erarbeitet. Die Deutsche Seeschifffahrt dokumentiert die Position des DNV in Auszügen.**

Offshore-Windparks (OWP) in Nord- und Ostsee beschäftigen eine Vielzahl unterschiedlicher Wasserfahrzeuge. Das Befördern von Personen und kleineren Frachtgütern zwischen deutschen und ausländischen Basishäfen zu den Projektgebieten und zurück sowie der Transfer innerhalb der Windparks ist eine zentrale Aufgabe. Dazu werden wegen der notwendigen Kompatibilität zu den OWP Servicefahrzeuge eingesetzt.

Der weitere Ausbau der Offshore-Windenergie in der deutschen Außenwirtschaftszone (AWZ) setzt den Bedarf nach der allgemeinen Formel 0,2 OWP-Service-Techniker pro MW-Leistung auf rund 100 Servicfahrzeuge in den kommenden drei Jahren. Dies bedeutet ein enormes Potenzial für die deutsche maritime Wirtschaft.

Servicfahrzeuge benötigen jedoch einheitliche Vorschriften, um den anspruchsvollen Dienst mit einem ausreichend hohen Sicherheitsstandard erfüllen zu können und einen fairen Wettbewerb bei den bereits laufenden Ausschreibungen innerhalb Europas zu erlauben. Allerdings weist die derzeitige Vorschriftenlage für Fahrzeuge zum Transport von OWP-Servicepersonal Regelungslücken auf und gewährt daher keine Planungssicherheit für den Bau neuer Schiffe.

In Großbritannien werden z.B. Fahrzeuge gemäß der Marine Guidance Note MGN 280 (M) der Maritime Coastguard eingesetzt. Dieser „MCA Workboat Code“ wird in Deutschland von der Schiffssicherheitsverwaltung als nicht ausreichend sicher eingestuft und daher nicht anerkannt. Der DNV unterstützt diese Position grundsätzlich. Dennoch drängen solche Serviceschiffe wegen der großen Kostenvorteile bei Bau und Ausrüstung auch auf den deutschen Markt. Ein Teil dieser Serviceschiffe wurde und wird bei im Bau befindlichen deutschen Windparks als Teil der Transportflotte eingesetzt.

Die von der deutschen Verwaltung vorgeschlagene Anwendung der Vorschriften aus dem Bereich der EU-Fahrgastschiffsrichtlinie ist im Einzelfall nützlich, eine vollständige Anwendung aber nicht möglich (z.B. Leckstabilität), weil die Schiffslänge nachweislich unterhalb einer für die Realisierung kritischen Größe liegt und die Einsatzart dem widerspricht.

Die Beförderung von Windpark-Personal ist nicht mit „Passagierschifffahrt“ gleichzusetzen. Speziell ausgebildetes Servicepersonal, das mit den eingesetzten Fahrzeugen vertraut und Teil eines hohen Sicherheitsregimes ist, wird zum Arbeitsplatz auf See und zurück befördert. Vorschriften für Fahrgastschiffe müssen aus Sicht des DNV deshalb nicht angewandt werden. Die Zulassung von Schiffen, die unterschiedlichen Standards entsprechen, würde zudem den Wettbewerb verzerren.

Die noch junge Offshore-Windbranche wird eine beachtliche Wandlung der maritimen Servicedienste an der Küste mit sich bringen. Einhergehen wird das mit einer weiter voranschreitenden Entwicklung von Sicherheitsstandards. Dies wird nur gemeinsam mit den zuständigen Verwaltungen, den Betreibern und ihren Dienstleistern gelingen.

## Deutsche Initiative

Nach der Vorarbeit der Fachgruppe „Internationale Vorschriften und Normung“ im Arbeitskreis Vernetzung der Stiftung Offshore Wind hat das BMVBS bereits sehr erfolgreiche Vorgespräche mit den Nordsee-Anrainerstaaten geführt, um hier eine breite europäische und möglichst auch internationale Unterstützung zu bekommen.

Deutschland hat gemeinsam mit dem europäischen Schiffbauverband CESA und dem internationalen Reederverband ICS eine Eingabe (DE 56/12) zu dem IMO-Unterausschuss DE 56 im Februar 2012 gemacht. Die Vorschläge für Richt-

UNTERSTÜTZUNG: Kapitän Wolfgang Hintzsche, Technikexperte des VDR, begrüßt das DNV-Positionspapier.



Foto: Engel & Gielen





Fotos: Peter Andryszak

**ZUBRINGER:**  
**Einheitliche Standards  
 gewährleisten die  
 erforderliche Sicherheit.**

linien zur Konstruktion und Ausrüstung von OWP-Errichterschiffen und Service-/ Crewfahrzeugen wurden in einem begleitenden Workshop vorgestellt und erhielten in der anschließenden Plenardiskussion weitreichende internationale Unterstützung. Diese Vorschläge beinhalten u.a. ein Konzept für „Offshore Wind Farm Service Crafts“ (s. Kasten).

### Empfehlungen des DNV

Der DNV unterstützt alle Bemühungen zum Schutz des OWP-Servicepersonals auf den einzusetzenden Fahrzeugen. Er unterstreicht die Notwendigkeit für harmonisierte Sicherheitsbestimmungen und sieht mit Sorge auf die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der deutschen Wirtschaft durch den Einsatz von Sub-Standard-Schiffen in der deutschen AWZ. Bis zur Einführung verbindlicher internationaler Sicherheitsbestimmungen sollten Übergangsregelungen durch die



deutsche Flaggenstaatsverwaltung für laufende Projekte erlassen werden.

Der DNV empfiehlt auf Grundlage des genannten Vorschriftenkonzepts:

- Einzelfallprüfungen der Serviceschiffe durch eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft und Ausstellen einer Gleichwertigkeitsbescheinigung durch die Schiffssicherheitsverwaltung.
- Anwendung einer später zumindest auf europäischer Ebene abgestimmten und harmonisierten Vorschriftenlage auf neue Schiffe.
- Forderung von Klassenzertifikaten einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft für Serviceschiffe. Dies beinhaltet die ausschließliche Verwendung von MED-zugelassenen Bau- und Ausrüstungskomponenten.
- Einbindung der Vorschriften für Serviceschiffe in das BSH-Schutz- und Sicherheitskonzept für Hochseewindparks in der deutschen AWZ. ■■■

### Offshore Wind Farm Service Crafts (OWFSC)

1. Die „Tentative Rules for Service Craft-Carrying up to 60 Persons, Jan. 2011“ von DetNorskeVeritas (DNV) bildet bereits ein geeignetes Vorschriftenwerk. Andere Klassifikationsgesellschaften arbeiten parallel an entsprechenden Lösungen.

2. Die einheitlichen Sicherheitsbestimmungen für Servicefahrzeuge werden auf Basis des „2000 HSC Cargo Code“ festgelegt, dabei gilt:

- Fahrzeuge sind nicht größer als 500 BRZ unabhängig von der Länge
- Bis zu 60 Personen an Bord inkl. Besatzung
- Einsatzdauer von max. 12 Stunden, daher von den Anforderungen MLC zu Unterkünften für das OWP-Servicepersonal ausgenommen
- Rettungsmittel gem. Kap. 8 des SPS-Code

3. Der Begriff **Offshore Windpark Servicepersonal** muss neu definiert werden:

- OWP-Servicepersonal bezeichnet alle Personen, bei denen es sich nicht um Fahrgäste, Besatzungsmitglieder oder Kinder mit einem Alter unter einem Jahr handelt, die in Verbindung mit dem besonderen Zweck dieses Schiffes oder aufgrund ihrer besonderen Ausbildung und Qualifikation mit dem Schiff befördert werden.
- Bei den Mitgliedern des Servicepersonals wird vorausgesetzt, dass sie über eine zertifizierte gesundheitliche Eignung gem. STCW oder vergleichbar verfügen und in Bezug auf die Sicherheitsverfahren und die Bedienung der persönlichen Sicherheitsausrüstung und der des Schiffes auf Grundlage der IMO-Assembly-Entscheidung A.891(21) ausgebildet wurden.
- Sie sind keine Passagiere, keine Besatzung gem. SOLAS und kein ‚Special Personnel‘ gem. SPS-Code

# Unklare Perspektiven



## Die aktuelle Umfrage der Beratungsgesellschaft PwC unter deutschen Reedern zeigt die unbefriedigende wirtschaftliche Lage der Branche. Vor allem kleinere Unternehmen sind wenig optimistisch.

Die deutsche Handelsschifffahrt findet nicht aus der Krise: Hoffnungen auf einen Aufschwung haben sich als verfrüht erwiesen – und auch die Perspektiven für 2012/2013 sind allenfalls verhalten. Das geht aus der jährlichen Branchenumfrage der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC hervor.

So bezweifelt derzeit eine Mehrheit der 101 befragten Reeder (56 Prozent), dass sich die Marktbedingungen in naher Zukunft wieder verbessern. Über 80 Prozent der Befragten sind zudem der Ansicht, dass „etliche deutsche Reedereien das nächste Jahr nicht überstehen“ werden. Die befragten Reedereien beschäftigen nach PwC-Angaben durchschnittlich 218 Mitarbeiter an Land und 777 auf See sowie knapp 16 eigene und rund 32 fremde Schiffe – das entspricht einer Marktabdeckung von 80 Prozent.

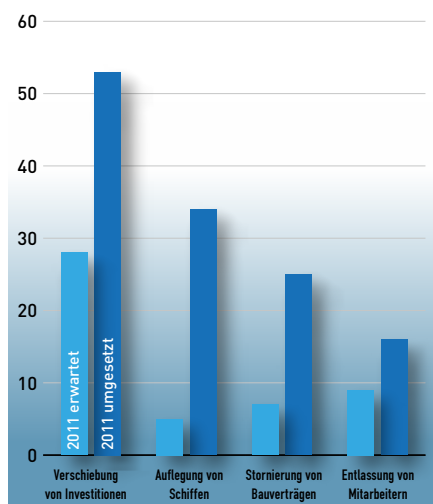
Bereits in den vergangenen zwölf Monaten musste mehr als jeder zweite (53 Prozent) Reeder geplante Investitionen verschieben, erwartet hatte dies nur gut jeder vierte (28 Prozent). Gut ein Drittel der Reedereien sah sich dazu gezwungen, einen Teil der Flotte vorübergehend außer Dienst zu stellen, während in der Umfrage vor Jahresfrist gerade einmal fünf Prozent der Befragten für 2011/2012 mit der Auflegung von Schiffen gerechnet hatten (s. Grafik).

Die aktuell unbefriedigende wirtschaftliche Lage der Branche lässt sich auch am sinkenden Auslastungsgrad der Flotten ablesen: Berichteten vor einem Jahr noch fast 90 Prozent der Reeder über eine Vollbeschäftigung ihrer Schiffe, liegt

### Sparmaßnahmen

Die deutschen Reeder führten 2011 deutlich mehr Einschnitte durch als erwartet.

So verschoben 53 Prozent der Unternehmen Investitionen – vorausgesagt hatten das nur 28 Prozent. Auch Auflegung und Auftragsstornos waren ein Thema.



die Quote derzeit nur noch bei 70 Prozent. Damit ist die Auslastung sogar niedriger als im Jahr 2010 (80 Prozent).

„Zwar wächst das weltweite Transportvolumen trotz der Wirtschaftskrise kontinuierlich. Jedoch ist das Angebot an Schiffsraum durch zahlreiche in den Vorjahren bestellte Schiffe deutlich stärker gewachsen. Dies führt zu geringen Auslastungen und sinkenden Frachtraten. Besonders Reeder, die ihre Schiffe an die großen Linienreedereien verchartern, kommen durch den Ratenverfall in wirtschaftliche Schwierigkeiten“, sagt Claus Brandt, Leiter des Kompetenzzentrums Maritime Wirtschaft bei PwC.

### Kleine Reeder unter Druck

Vor allem die kleineren Reedereien stehen im aktuellen Marktumfeld unter Druck. Von den befragten Unternehmen mit weniger als 100 Millionen Euro Jahresumsatz rechnen nur 48 Prozent mit Erlöszuwächsen in den kommenden zwölf Monaten, rund jedes fünfte (19 Prozent) fürchtet Einbußen. Demgegenüber sehen sich gut zwei von drei der großen Reedereien mit Erlösen über 100 Millionen Euro auf Wachstumskurs, mit einem Rückgang rechnet keine.

Auf den ersten Blick optimistischer erscheinen die Prognosen der Reeder zur Preisentwicklung der kommenden →

→ Monate. Immerhin 60 Prozent der Reeder rechnen mit steigenden Charraten, 56 Prozent gehen von höheren Frachtraten aus. Sinkende Raten befürchtet demgegenüber nur eine kleine Minderheit. Die erwartete Erholung ändert aber nichts am insgesamt düsteren Ausblick: „Viele Reeder haben ihre finanziellen Reserven verbraucht und stehen unter großem Druck von Seiten der Kreditgeber. Selbst wenn der erhoffte Anstieg der Fracht- und Charraten eintreten sollte, wird dieser kaum ausreichen, um die aufgelaufenen Verluste ausgleichen zu können“, betont Brandt.

### Konsolidierung erwartet

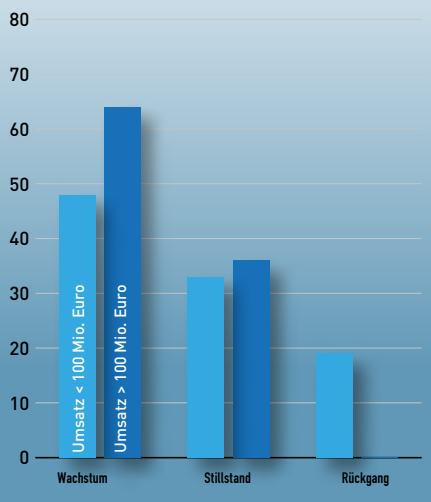
Für diese Interpretation spricht auch die überwiegend skeptische Einschätzung der Branchenperspektiven durch die Reeder. Vier von fünf Befragten erwarten bereits für die kommenden zwölf Monate mehrere Fusionen deutscher Reedereien. Ein ebenso großer Teil der Befragten geht davon aus, dass die meisten Reeder ihre Flotte auch auf Sicht von drei bis fünf Jahren nicht werden erweitern können.

PwC-Experte Brandt befürchtet in diesem Kontext einen Bedeutungsverlust der deutschen Reeder auf dem Weltmarkt: „Da die Reeder nicht in der Lage sind, Investitionen zu tätigen, muss man über geeignete Förderinstrumente nachdenken.“

### Umsatzprognose 12 Monate

Fast zwei Drittel der großen Reedereien rechnen mit einem Umsatzplus – die kleineren sind deutlich pessimistischer.

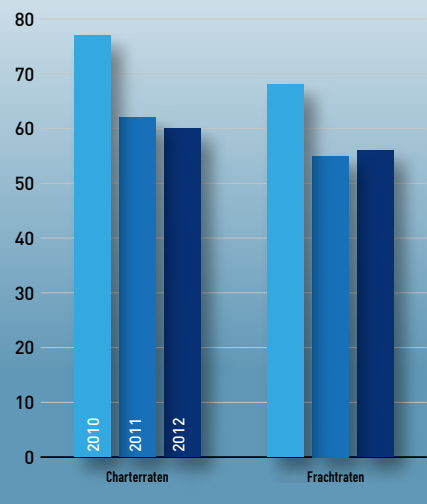
Die Mehrzahl der Reedereien mit weniger als 100 Mio. Euro Umsatz erwartet eine Stagnation oder sogar einen Rückgang des Geschäfts. Das zeigt: Kleinere Firmen geraten zunehmend unter Druck.



### Ratenverbesserung

Bei den Erwartungen zur Ertragsentwicklung macht sich Ernüchterung breit.

Der Anteil der Unternehmen, die mit einer Verbesserung der Charter- bzw. Frachtraten rechnen, stagniert. Noch im Jahr 2010 waren die Hoffnungen hier deutlich ausgeprägter.



Die schwierige Wirtschaftslage mache für viele Reeder das Ausflaggen deutscher Schiffe nunmehr unausweichlich. Immerhin 21 der 101 befragten Reeder wollen in den kommenden zwölf Monaten bei mindestens einem Schiff ihrer Flotte die deutsche Flagge gegen die eines anderen Staates tauschen, nur fünf Reeder wollen Schiffe wieder einflaggen.

Es ist zu erwarten, dass zumindest einige der unter besonderem wirtschaftlichen Druck stehenden Reeder in nächster Zeit die deutsche Flagge einholen. Denn



durch das Ausflaggen lassen sich nach fast einhelliger Meinung (96 Prozent der Befragten) Kosten einsparen.

### Selbsthilfe gegen Piratenangriffe

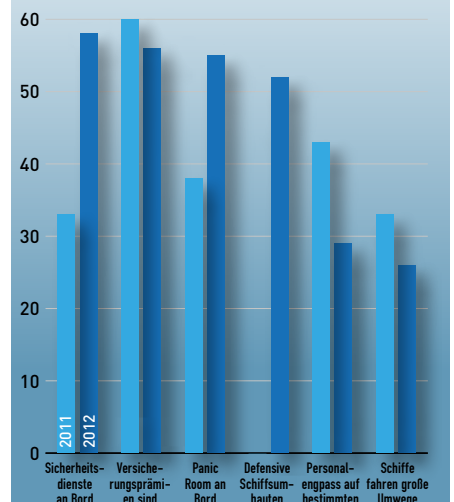
Etwas entspannt hat sich dagegen das Piraterie-Problem. Zwar sind die wirtschaftlichen Belastungen durch die Piraterie nach Ansicht von 59 Prozent der Befragten im vergangenen Jahr weiter gestiegen, in der Umfrage von 2011 klagten jedoch noch 86 Prozent über zunehmende Kosten. Rückläufig scheint auch die konkrete Gefährdung durch Piraterie zu sein: Berichteten 2011 immerhin 62 Prozent der Reeder über mindestens eine Attacke in den vergangenen zwölf Monaten, waren es aktuell nur noch 27 Prozent.

Diese Entwicklung dürfte auch auf die von den Reedern eingeführten Sicherheitsmaßnahmen zurückzuführen sein. So ist mittlerweile bei 58 Prozent der Befragten in Piratengebieten ein – in aller Regel bewaffneter – Sicherheitsdienst an Bord, im Jahr 2011 war dies erst bei 33 Prozent der Flotten der Fall. Einen besonders gut geschützten Rückzugsraum für die Mannschaft („Panic Room“) haben 55 Prozent (2011: 38 Prozent) der Befragten eingerichtet. Besonders bewährt haben sich auch die Schutzmaßnahmen im Rahmen der Best Management Practices.

### Pirateriefolgen

Reeder gehen in die Offensive: Die Maßnahmen zum Schutz vor Piratenangriffen wurden verstärkt.

Sicherheitsdienste an Bord, Panic Rooms, Verteidigungseinrichtungen: Der Anteil der Reeder, die ihre Schiffe gegen Piraterie ausrüsten, ist gegenüber der letzten Umfrage stark gestiegen.





## Hintergrund: CSR

Die EU-Kommission definiert die soziale Verantwortung von Unternehmen (Corporate Social Responsibility = CSR) „als ein Konzept, das den Unternehmen als Grundlage dient, auf freiwilliger Basis soziale Belange und Umweltbelange in ihre Unternehmestätigkeit und in die Wechselbeziehungen mit den Stakeholdern zu integrieren“. CSR betrifft Maßnahmen, die die Unternehmen über ihre rechtlichen Verpflichtungen hinaus für Gesellschaft und Umwelt ergreifen.

# Gemeinsam aktiv

**Bremer Auszubildende engagieren sich erfolgreich für ihre Berufsschule.** Text: Kim Jasmin Körber und Nikolas Siebecke

Im Spätsommer 2010 haben Karen Seebode und Nikolas Fischer, Auszubildende der Hanseatic Lloyd Reederei, ein Corporate Social Responsibility (CSR)-Projekt ins Leben gerufen. Ziel ist es, das Lernen an der Berufsschule für den Großhandel, Außenhandel und Verkehr (BSGAV) in Bremen nachhaltig zu verbessern.

Bauliche Bedingungen und Ausstattung der 43 Jahre alten BSGAV, wo die angehenden Kaufleute ihre theoretische Ausbildung absolvieren, sind bei Weitem nicht mehr zeitgemäß. Da kaum öffentliche Mittel zur Verfügung stehen, sollen ausbildende Unternehmen motiviert werden, sich zu engagieren. Gemeinsam sollen die Probleme angepackt und aktiv die Gegebenheiten des unmittelbaren Lernumfelds verbessert werden. Das CSR-Projekt Berufsschule „Gemeinsam aktiv“ sieht vor, die notwendigen Maßnahmen durch Beiträge seitens der Ausbildungsbetriebe zu unterstützen, indem sie Know-how, Zeit, Sachmittel oder Dienstleistungen und gegebenenfalls auch Geld investieren – ein Konzept, das übrigens bundesweit auch in anderen Einrichtungen zur Verbesserung der Ausbildung eingesetzt werden könnte.

Die Projektgruppe ist inzwischen um weitere sechs Auszubildende von Hanseatic Lloyd (Kim Jasmin Körber, Roman Kämena und Nikolas Siebecke) und Peter W. Lampke (Lisa Maria Hinrichs, Anne Schröder und Lennart Burggraf) angewachsen.

Dank des Engagements einiger Unternehmen konnten bereits erste Erfolge erzielt werden. So wurde zum Beispiel neues geografisches Kartenmaterial zur Verfügung gestellt. Gesponserte Teakholzbänke fördern den Austausch zwischen Schülern

und Lehrern, Schiffs- und Lkw-Modelle dienen dazu, den theoretischen Unterricht zu veranschaulichen.

„Die Anschaffung von sogenannten ‚Variotables‘, die durch bisher eingegangene Geldspenden in Höhe von über 21.000 Euro möglich wurde, war ein wichtiger Schritt in Richtung Modernisierung des Unterrichts“, sagt Cornelius Bohlmann, kommissarischer Schulleiter der BSGAV. Dabei handelt es sich um Lehartische, in denen Monitor, Tastatur und Computer verschlossen werden können. „Der Unterricht kann nun effizienter und effektiver gestaltet werden, da sich zeitgemäße Medien ohne viel Aufwand nutzen lassen“, so Bohlmann. [www.gemeinsam-aktiv.de.vu](http://www.gemeinsam-aktiv.de.vu)



**CSR-Projektteam:** Nikolas Siebecke, Karen Seebode, Nikolas Fischer, Kim Jasmin Körber, Lennart Burggraf, Anne Schröder, Roman Kämena, Lisa Maria Hinrichs (von links).

# Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

**VERSÄTUNG:** Die beiden Scandlines-Neubauten vor der P+S-Werft.



## Scandlines positioniert sich stärker als Passagier-Reederei

Die Fährreederei Scandlines verkauft fünf Frachtrouten an die Stena Line. Außerdem hat sie sich nach monatelanger Verzögerung der P+S-Werft in Stralsund auf Auslieferungstermine für zwei Großfähren geeinigt.

Demnach soll das erste Schiff, die „Berlin“, Anfang September ausgeliefert werden. Die „Copenhagen“ solle Mitte November folgen, so Scandlines-Geschäftsführer Søren

Poulsen. Nach einer Erprobungszeit hoffe er, dass die „Berlin“ am 1. Oktober für den regulären Betrieb zur Verfügung steht. Ursprünglich sollte sie bereits im März 2012 getauft werden. Technische Probleme hatten die Fertigstellung der je 169 m langen Fähren aber verzögert.

Unterdessen erwirbt die schwedische Reederei Stena Line fünf frachtbasierte Rou-

ten von Scandlines: Travemünde-Ventspils/Liepaja, Nynäshamn-Ventspils, Rostock-Trelleborg und Sassnitz-Trelleborg sowie den BorderShop im Hafen von Sassnitz. „Unser erklärtes Ziel ist es, Scandlines zukünftig stärker als Passagier-Reederei zu positionieren. Der Verkauf unserer frachtbasierten Routen ist ein logischer Schritt im Zuge dieser Strategie“, so Jensen. [www.scandlines.de](http://www.scandlines.de)

Foto: P+S Werften

## LNG groß im Kommen

Deutschlands größter Hafen Hamburg und der Umschlagplatz Brunsbüttel bereiten sich auf Schiffe mit Flüssiggasantrieb vor.

In Hamburg werden derzeit Bedarfs- und Risikoanalysen für LNG erstellt, in Brunsbüttel ein Genehmigungsverfahren initiiert. Welche Vor- und Nachteile der neue Brennstoff mit sich bringt, war auch Thema einer DNV-Konferenz in Hamburg. Die Anlagen an der Elbe sollen 2014 fertig sein – schon Ende 2012 erwartet Reeder Hermann Ebel den Durchbruch für LNG als Schiffsbrennstoff. [www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

**LÖSUNG:** Hermann Ebel's Hansa Treuhand kooperiert bei einem LNG-Feederschiff-Konzept.



Foto: HANSA TREUHAND/Glücklich

## RWE/ISL-Index zeigt wieder nach oben

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat sich im Mai wieder verbessert. Er stieg saisonbereinigt von 114,4 auf 115,1.

Damit wurde der Rückgang vom April etwas mehr als ausgeglichen. Insgesamt weist der Index darauf hin,

dass sich der internationale Warenaustausch in den vergangenen Monaten in einer Seitwärtsbewegung ohne große Bewegungen nach oben oder unten befand. Treibende Kraft der Verbesserung im Mai waren insbesondere die asiatischen Häfen, was im Einklang steht mit der zuletzt recht deutlichen Ausweitung des chinesischen Außenhandels. [www.rwi-essen.de](http://www.rwi-essen.de)

### RWI/ISL-Containerumschlag-Index

2008 = 100



Quelle: RWI

**INDIKATOR:** In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben von 72 internationalen Häfen ein, die rund 60 Prozent des weltweiten Containerumschlages tätigen.

## WSV neu strukturiert

Die von Verkehrsminister Ramsauer geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) stößt in Schleswig-Holstein auf Ablehnung.

Die Pläne, wonach im Norden Ämter verkleinert oder in andere Bundesländer verlegt werden sollen, seien zum Teil inakzeptabel, hieß es bei SPD und CDU. „Dass eine neue Behörde, ein sogenanntes Revieramt, für das Verkehrsmanagement auf dem Nord-Ostsee-Kanal ausgerechnet in Cuxhaven geschaffen werden soll, ist nicht nachvollziehbar“, kritisierte Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD). Dagegen befürwortete das Deutsche Verkehrsforum die Reformvorhaben, forderte aber, „die Priorisierung der Wasserstraßen schlüssig in konkrete Investitionspläne und Projektlisten“ umzusetzen. [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)

## Klagen könnten Elbvertiefung behindern

Die geplante Elbvertiefung könnte sich um Jahre verzögern. Nachdem einige niedersächsische Gemeinden ihren Widerstand gegen das Projekt angekündigt haben, ziehen nun der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sowie der Naturschutzbund (Nabu) vor das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig.

Dort wollen die Umweltverbände ein Verbot der Baggerarbeiten erwirken. Die Klage soll wenige Tage vor Verstreichung der Frist eingereicht werden. Finanziell und inhaltlich werden die Verbände von der Umweltstiftung WWF unterstützt.

Der Hamburger Senat gab sich unbeeindruckt. Wirtschaftsminister Frank Horch (parteilos) glaubt trotz des ausstehenden Gerichtsverfahrens, dass die Bauarbeiten noch in diesem Jahr beginnen können: „Die Klageankündigung kommt nicht unerwartet. Ich sehe das jedoch mit einiger Gelassenheit, denn ich bin von unserer Planfeststellung überzeugt.“

Das Gericht werde vermutlich zügig entscheiden, ob das Eilverfahren eine aufschiebende Wirkung hat. „Schließlich handelt es sich um ein Projekt von großer nationaler Bedeutung.“ [www.hamburg.de/bwvi](http://www.hamburg.de/bwvi)



ELBE: Eine Vertiefung ist für die neue Generation großer Containerschiffe nötig.

Foto: Hbbolten | Dreamstime.com

ANZEIGE

# „Havarie“ vor Helgoland

13 Ölbekämpfungsschiffe, 1 Notschlepper, 3 Assistenzschlepper, 1 Schwimmbagger, 1 Hubschrauber, 3 Ölüberwachungsflugzeuge: Mit hohem (Material-)Einsatz trainierten Experten aus sechs Ländern und von der Europäischen Schiffssicherheitsagentur Maßnahmen bei einem Ölunfall in der Nordsee. Text/Fotos: Peter Andryszak

Seit den ersten großab es sowohl technisch als auch rechtlich enorme Fortschritte in Sachen Sicherheit auf See und Ölbekämpfung. Mit erheblichem Aufwand wird die Überwachung, Kontrolle und Strafverfolgung von illegalen Öleinleitungen betrieben. Trotzdem stellt die Verschmutzung des Meeres und besonders der Küstenzonen durch Öl und andere schädliche Substanzen auch heute noch ein Problem dar, das zu beträchtlichen, wenn auch lokal begrenzten, Schäden führen kann.

Bereits seit den 1980er-Jahren finden sowohl in der Nord- als auch in der Ostsee international besetzte Übungen statt. Die Leitung übernimmt dabei reihum eines der beteiligten Länder. „Diese Übungen mit unseren Nachbarn sind ausgesprochen wichtig für eine erfolgreiche Schadstoffbekämpfung im Schadensfall“, so der Leiter des Havariekommandos (HK), Hans-

Werner Monsees. „Kein Land der Welt ist in der Lage, alle Ressourcen vorzuhalten, die im Falle eines sehr schweren Unfalls erforderlich sein könnten. Deshalb ist es sinnvoll, Ressourcen komplementär vorzuhalten und deren Einsatz regelmäßig gemeinsam zu üben.“

Ende Mai fand die bisher letzte Übung statt. Unter Leitung des Havariekommandos trainierten die Besatzungen von 13 Ölbekämpfungsschiffen, einem Notschlepper, drei Assistenzschleppern, einem Schwimmbagger, einem Hubschrauber und drei Ölüberwachungsflugzeugen aus den Niederlanden, Schweden, Norwegen, Frankreich, Dänemark, Deutschland und von der Europäischen Schiffssicherheitsagentur (EMSA) den gemeinsamen Einsatz bei einem schweren Unfall auf See. Dabei sollte nahe Helgoland die Ölbekämpfung einzeln und in Formationsfahrt,



„POSEIDON“: Das Patrouillenboot der schwedischen Küstenwache war an der Übung beteiligt.





das Notschleppen, die Leichterung eines Havaristen und das Bergen von über Bord gegangener Ladung trainiert werden. Außerdem galt es zu testen, ob die Kommunikation zwischen den verschiedenen Nationalitäten in englischer Sprache klappt.

### Schwimmbagger mit Schein-Leckage

Am ersten Tag war es Aufgabe der Einsatzkräfte aus den Niederlanden, Dänemark und Deutschland, zwei Ölteppiche zu bekämpfen und einen treibenden Container zu bergen. Als Simulationsmittel für den Ölteppich dienten zur großen Neugierde einiger Möwen 20 Kubikmeter Popkorn – es verhält sich auf dem Wasser ähnlich wie Öl. Als Übungssituation wurde dabei eine Kollision zwischen zwei Schiffen angenommen, bei der einem der Havaristen der 2.500 Kubikmeter fassende Steuerbordtank leckschlägt. Das vom 130 Meter langen Schwimmbagger „Nordsee“ simulierte Unfallschiff ging vor Anker, und die Be-

satzung versuchte, das Leck zu schließen. Unterdessen suchten die Ölüberwachungsflugzeuge Do 228 das auf dem Wasser treibende Öl: Zwei große Flecken waren von den gerufenen Ölbekämpfungsschiffen aufzunehmen. Ein über Bord gegangener Container wurde vom Mehrzweckschiff „Neuwerk“ geborgen.

Am zweiten Tag stellte sich heraus, dass der Anker des Havaristen nicht hielt und er Richtung Helgoland abtrieb. Das sollte der Notschlepper „Nordic“ mit Hilfe seines vierköpfigen, per Hubschrauber auf den Havaristen abgesetzten „Boarding-Teams“ verhindern. Inzwischen war noch weiteres Öl (Popkorn) ausgelaufen, was die Ölbekämpfungsschiffe in Formationsfahrt auf den Plan rief. Das restliche Öl im Unfallschiff wurde vom Ölbekämpfungsschiff „Knechtsand“ geleichtert.

„Die Übung war eine beeindruckende Demonstration vertrauensvoller Nachbarschaftshilfe“, sagt Dieter Schmidt, stellver-



**KOOPERATION:** Ölüberwachungsflugzeug und Schiff der Küstenwache bei der Ölbekämpfung.

tretender Leiter des Havariekommandos. Man habe gut beobachten können, dass jeder sein eigenes Instrument auch im Orchester beherrsche. „Dies ist jedoch kein Grund, sich zurückzulehnen.“

Alle beteiligten Nationen würden weiterhin an einem Strang ziehen und auch künftig Übungen durchführen. Erfreulich sei auch, dass man mit der Kommunikation während der Übung im Großen und Ganzen zufrieden sein könne. Übungen wie diese werden regelmäßig auf der Basis von sogenannten „subregionalen Abkommen“ realisiert. Solche Abkommen →





→ hat Deutschland mit allen Nachbarstaaten geschlossen. Sollten die Kapazitäten zur gegenseitigen Hilfeleistung bei schweren Schiffsunfällen wie bei dieser Übung nicht ausreichen, kann weitere Hilfe hinzugezogen werden. Für die Nordsee geschieht das auf Basis des seit 1969 bestehenden „Bonn-Übereinkommens“, auf das sich das Havariekommando beruft.

Die Vertreter aller beteiligten Nationen waren sich einig: Solche Übungen seien sehr sinnvoll für die Weiterentwicklung der Maritimen Notfallvorsorge im internationalen Rahmen, denn „Öl kennt keine Grenzen“.

**„MELLUM“:**  
Das Gewässerschutzschiff eilte von Wilhelmshaven aus „zu Hilfe“.

## Havariekommando

Das Havariekommando (HK) ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer. Es hat am 1. Januar 2003 seinen Dienst in Cuxhaven aufgenommen und gewährleistet ein gemeinsames Unfallmanagement auf dem deutschen Teil von Nord- und Ostsee.

Das HK bündelt die Verantwortung für Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr bezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See.

## Schadstoffunfallbekämpfung

Für die Schadstoffunfallbekämpfung stehen in Deutschland derzeit acht Bundesschiffe und 15 aus den Küstenländern zur Verfügung. Hinzu kommen verschiedene Typen von Ölsperren, Ölskimmern, Separatoren und weitere Bekämpfungsgeräte in Depots an der Küste.

Seit 1986 sind täglich zwei Flugzeuge im Einsatz, um illegale Schadstoffeinträge in Nord- und Ostsee grenzüberschreitend zu sichten. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf Schifffahrtswegen, Öl- und Gasbohrplattformen, Fischfanggründen und in der Nordsee auf dem Wattenmeer. Die mit modernen Sensoren ausgerüsteten Flugzeuge können Meeresverschmutzungen bis zu einer Entfernung von 40 km erfassen.



01

## Großes Aufgebot: Schiffe

### 01 Notschlepper „Nordic“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Notschleppen  
**Länge:** 78 m  
**Breite:** 16,40 m  
**Max. Tiefgang:** 6,60 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 19,80 kn  
**Besatzung:** 12 + 4 Boarding-Team  
**Baujahr:** 2010  
**Bauwerft:** Peene-Werft, Wolgast  
**Hauptmotor:** 2 x 8.600 kW  
**Pfahlzug:** 201 t  
**Heimathafen:** Hamburg  
**Eigner/Betreiber:** Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz, c/o Bugsier-Reederei Hamburg  
**Sonstiges:** Gas- und Explosionsschutz



02

### 02 Gewässerschutzschiff „Neuwerk“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Schadstoffunfallbekämpfung, Brandbekämpfung, Notschleppen, Tonnenlegen, Eisbrechen, Schifffahrtspolizei  
**Länge:** 78,91 m  
**Breite:** 18,63 m  
**Max. Tiefgang:** 5,79 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 15 kn  
**Besatzung:** 16 + 34 bordfremde Einheiten  
**Baujahr:** 1998  
**Bauwerft:** Volkswerft, Stralsund  
**Hauptmotor:** 3 x 3.000 kW  
**Pfahlzug:** 113 t  
**Heimathafen:** Cuxhaven  
**Eigner/Betreiber:** Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 640 qm/h, Gasschutzsystem



03



04



05



06

### 03 Schwimmbagger „Nordsee“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Erhaltungsbaggerei, Ölaufnahme  
**Länge:** 131,75 m  
**Breite:** 23 m  
**Max. Tiefgang:** 6,88 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 13 kn  
**Besatzung:** 19  
**Baujahr:** 1978  
**Bauwerft:** O&K, Lübeck  
**Hauptmotor:** 1 x 7.060 kW  
**Heimathafen:** Wilhelmshaven  
**Eigner/Betreiber:** Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 2 x 700 qm/h



07



08

### 04 Ölbekämpfungsschiff „Westensee“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Ölaufnahme  
**Länge:** 48,70 m  
**Breite:** 27,11 m  
**Max. Tiefgang:** 4,40 m  
**Max. Geschwindigkeit:** ohne eigenen Antrieb



09



10

## und Flugzeuge, die am Einsatz beteiligt waren

**Besatzung:** 3  
**Baujahr:** 1984  
**Bauwerft:** Werft Nobiskrug  
**Heimathafen:** Bremerhaven  
**Eigner/Betreiber:** Bugsier-Reederei, Bremerhaven  
**Sonstiges:** Aufnahmekapazität = 1.960 qm

### 05 Ölbekämpfungsschiff „Knechtsand“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Ölunfallbekämpfung, Transport flüssiger Chemikalien  
**Länge:** 38,50 m  
**Breite:** 13,20 m  
**Max. Tiefgang:** 2,40 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 8 kn  
**Besatzung:** 6 + 6 Zusatzbesatzung  
**Baujahr:** 1994  
**Bauwerft:** MWB Motorenwerke Bremerhaven, Wolgast  
**Hauptmotor:** 1 x 860 kW  
**Heimathafen:** Cuxhaven  
**Eigner/Betreiber:** Bugsier-Reederei, Bremerhaven  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 800 qm/h

### 06 Ölbekämpfungsschiff „Luneplate“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung, Tankreinigung und Entsorgung  
**Länge:** 66,30 m  
**Breite:** 11,58 m  
**Max. Tiefgang:** 2,80 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 8 kn  
**Besatzung:** 3 + 9 Zusatzbesatzung  
**Baujahr:** 1983  
**Bauwerft:** Buschmann Schiffswerft / Umbau: HSIS 2006  
**Hauptmotor:** 1 x 694 kW  
**Heimathafen:** Bremerhaven  
**Eigner/Betreiber:** Albert Sunkimat  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 520 qm/h

### 07 Ölbekämpfungseinheit „Odin / Lüttmoor“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung (nur gemeinsam)  
**Länge:** 32,50 m / 30 m  
**Breite:** 9,80 m / 8,60 m  
**Max. Tiefgang:** 1,50 m / 1,90 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 11 kn / ohne Eigenantrieb  
**Besatzung:** 4 / 2  
**Baujahr:** 2006  
**Bauwerft:** Fassmer-Werft, Berne  
**Hauptmotor:** 1 x 880 kW / 1 x 80 kW  
**Heimathafen:** Husum (Hafen)  
**Eigner/Betreiber:** Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz, Husum  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 240 qm/h

### 08 Ölbekämpfungsschiff „Eversand“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Ölaufnahme  
**Länge:** 48,70 m  
**Breite:** 12 m  
**Max. Tiefgang:** 3,50 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 10 kn  
**Besatzung:** 6  
**Baujahr:** 1988  
**Bauwerft:** Lühring-Werft, Brake  
**Hauptmotor:** 1 x 1.100 kW  
**Heimathafen:** Wilhelmshaven  
**Eigner/Betreiber:** Marinestützpunkt-kommando Wilhelmshaven  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 320 qm/h

### 09 Ölbekämpfungsschiff „Leyhörn“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung, Inselversorger, Küstenschutz  
**Länge:** 39,30 m  
**Breite:** 8,40 m  
**Max. Tiefgang:** 2,10 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 11 kn  
**Besatzung:** 3 + 7 Zusatzbesatzung  
**Baujahr:** 2001  
**Bauwerft:** Fassmer-Werft, Berne  
**Hauptmotor:** 1 x 750 kW  
**Heimathafen:** Norddeich  
**Eigner/Betreiber:** Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 160 qm/h

### 10 Mehrzweckschiff „Terschelling“

**Land:** Niederlande  
**Aufgabe:** Umweltschutz, Meeresforschung  
**Länge:** 44 m  
**Breite:** 10 m  
**Max. Tiefgang:** 3,10 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 11 kn  
**Baujahr:** 1988  
**Bauwerft:** DAMEN Gorichem (Niederlande)  
**Hauptmotor:** 1 x 860 kW  
**Heimathafen:** Terschelling  
**Eigner/Betreiber:** Netherlanth Coast Guard

### 11 Mehrzweckschiff „ARCA“

**Land:** Niederlande  
**Aufgabe:** Mehrzweckschiff, Ölunfallbekämpfung, Hydro- und Ozeanographie  
**Länge:** 83 m  
**Breite:** 13 m  
**Max. Tiefgang:** 5,70 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 13,50 kn  
**Baujahr:** 1998  
**Bauwerft:** DAMEN SHIPYARDS Papendrecht (Niederlande)  
**Hauptmotor:** 1 x 2.460 kW  
**Heimathafen:** Scheveningen

**Eigner/Betreiber:** Netherlands Govt Rws Noordzee

### 12 Mehrzweckschiff „Argonaute“

**Land:** Frankreich  
**Aufgabe:** Mehrzweckschiff, Notschleppen, Schadstoffunfallbekämpfung  
**Länge:** 70 m  
**Breite:** 20 m  
**Max. Tiefgang:** 5,90 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 13 kn  
**Besatzung:** 30  
**Baujahr:** 2003  
**Bauwerft:** Brevik Construction AS (Rumänien)  
**Hauptmotor:** 2 x 3.975 kW  
**Pfahlzug:** 130 t  
**Heimathafen:** Marseille  
**Eigner/Betreiber:** Französische Marine  
**Sonstiges:** Öl-Aufnahmerate = 2 x 150 qm/h

### 13 Tanker „Sara“

**Land:** EMSA  
**Aufgabe:** Tanker, Ölaufnahme  
**Länge:** 102 m  
**Breite:** 17 m  
**Max. Tiefgang:** 6,44 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 14 kn  
**Baujahr:** 1990  
**Bauwerft:** Cantieri Navale Ferrari S.P.A. (Italien)  
**Hauptmotor:** 1 x 3.494 kW  
**Heimathafen:** Portland UK  
**Eigner/Betreiber:** Aegean Bunkers AT Sea nv  
**Sonstiges:** Tankkapazität = 6.658 qm

### 14 Mehrzweckschiff „Gunnar Thorson“

**Land:** Dänemark  
**Aufgabe:** Umweltschutz, Meeresforschung  
**Länge:** 56 m  
**Breite:** 12 m  
**Max. Tiefgang:** 3,86 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 12 kn  
**Besatzung:** 16  
**Baujahr:** 1981  
**Bauwerft:** Orskov Yard, Frederikshavn (Dänemark)  
**Hauptmotor:** 1 x 1.741 kW  
**Heimathafen:** Kopenhagen  
**Eigner/Betreiber:** Dänisches Umweltministerium

### 15 Schadstoffbekämpfungsschiff KBV 001 „Poseidon“

**Land:** Schweden  
**Aufgabe:** Mehrzweckschiff, Notschleppen, Schadstoffunfallbekämpfung, Eisbrechen  
**Länge:** 81 m



**Breite:** 16 m  
**Max. Tiefgang:** 6,50 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 16 kn  
**Baujahr:** 2009  
**Bauwerft:** Schelde Naval Shipbuilding (Rumänien)  
**Hauptmotor:** 1 x 9.000 kW  
**Pfahlzug:** 100 t  
**Heimathafen:** Göteborg  
**Eigner/Betreiber:** Sweden Kustbevakningen (GOVT)

### 16 Ölaufklärungsflugzeug „DO 28 LM“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Überwachungs- und Identifizierungsflüge  
**Länge:** 16,65 m  
**Breite:** 16,97 m  
**Max. Geschwindigkeit:** 434 km/h  
**Besatzung:** 2 Piloten + 1 Operator, 3 Passagiere  
**Baujahr:** 1986  
**Triebwerke:** 2 x 776 shp kW  
**Heimathafen:** Cuxhaven / Nordholz  
**Eigner/Betreiber:** Havariekommando

### 17 Mittlerer Transporthubschrauber „AS 332 L1 SuperPuma“

**Land:** Deutschland  
**Aufgabe:** Personentransport, Such- und Rettungsdienst, Katastrophenschutz, Hilfeleistungen  
**Länge:** 18,70 m  
**Höhe:** 4,60 m  
**Breite (Hauptrotor):** 16,20 m  
**Max. Flugdauer:** 4:10 h  
**Max. Geschwindigkeit:** 310 km/h  
**Besatzung:** 2 + 27 Passagiere  
**Baujahr:** 1994  
**Triebwerke:** 2 x 1.040 kW  
**Heimathafen:** Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel  
**Eigner/Betreiber:** Bundespolizei



PROBEBETRIEB:  
Die „Pictor J“ der  
Reederei Jüngerhans  
fungiert als erstes  
Schulungsobjekt.

# Im Hintertreffen

**Der JadeWeserPort kann erst mit zweimonatiger Verspätung den Betrieb aufnehmen. Doch erste Unternehmen machen sich bereits fit für den Start.** Text: Hanns-Stefan Grosch

Jetzt ist es amtlich: Das ambitionierteste Hafenprojekt Deutschlands startet mit Verspätung. Anfang Juni erklärten Bremens Bürgermeister Jens Böhrnsen (SPD) und Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister (CDU), dass der Eröffnungstermin vom 5. August auf Ende September verschoben werden müsse. In der Spundwand der Kaimauer waren in den letzten Monaten mehr als 200 Risse entdeckt worden. Die Reparatur durch eine Betonwand soll rund 50 Mio. Euro kosten.

Jüngst hatte es auch noch Probleme mit den Containerbrücken gegeben: Ein chinesischer Frachter hatte vier der Gi-

gantengelenken geladen, durfte aber zunächst nicht anlegen, weil die Versicherung im Schadensfall nicht einspringen wollte, falls die riesigen Kräne etwa weitere Schäden an der Kaimauer verursachen. Nachdem die JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft Garantien für die Stabilität der Kaje übernommen hatte, wurden die Brücken ohne Probleme an Land gebracht.

Doch danach standen sie erst einmal verlassen an der Kaje. Mitte Juni gab es dann endlich eine Premiere: Die „Pictor J“ der Harener Reederei Jüngerhans legte als erstes Schiff im JadeWeserPort an – am Südende der Kaje, wo nur wenige Risse in

der Spundwand klawen. Das mit 75 Leercontainern beladene 925-TEU-Feederschiff aus Hamburg ist das erste Schiff, das den Tiefwasserhafen ansteuerte. Mit der knapp 140 Meter langen „Pictor J“ startete der Probetrieb. Zwei Containerbrücken und sechs sogenannte „Straddle Carrier“ werden eingesetzt, um das Schiff zu entladen.

Während des wasserseitigen Probetriebs trainieren die Mitarbeiter die Lade- und Löschvorgänge. Damit sämtliche Betriebsabläufe bei Inbetriebnahme des Containerterminals Ende September reibungslos funktionieren, werden sie vorher sorgfältig einstudiert.

Fotos: Eurogate, KUK

GROSSINVESTITION: Der Tiefkühllogistiker „Nordfrost“ hat sich bereits am Terminal angesiedelt.

Der JadeWeserPort gleicht derzeit immer noch einer großen Baustelle. Die Gebäude auf dem Gelände sind zum Teil noch nicht fertig, Baufahrzeuge stehen herum. Das erste Schiff ist aber immerhin ein Indiz dafür, dass der JWP-Betrieb bald losgeht. Demnächst soll nach Angaben von Eurogate ein weiteres Schiff zum Proben der Abläufe zur Verfügung stehen.

Dort, wo nicht geübt wird, sollen die Reparaturarbeiten weitergehen. In der Spundwand sind mittlerweile 257 Risse gezählt worden. Vorgesehen ist nun, dass die Kaje bis Ende Juli auf einer Länge von 1.000 Metern instand gesetzt wird. Anfang August soll dann der Probetrieb starten.

### Tiefkühllogistiker als Pionier

Das neue Seehafenterminal der „Nordfrost“-Gruppe in Wilhelmshaven ist bereits fast fertig. Es umfasst ein Tiefkühlager für 20.000 Paletten, ein Fruchtterminal für 15.000 Paletten sowie eine große Umschlaghalle für Trockengüter aller Art. Der Tiefkühllogistiker aus Schorstens wird als erstes Unternehmen am neuen JadeWeserPort an den Start gehen.

„Nordfrost“ sei überzeugt, dass der Tiefwasserhafen ein wirtschaftlicher Erfolg wird, so Sprecherin Britta Heine. 45 Mio. Euro wurden bereits investiert. Darüber, dass die Inbetriebnahme nicht wie geplant stattfindet, ist „Nordfrost“-Chef Horst Bartels alles andere als glücklich. Das bisher einzige Unternehmen auf den 160 Hektar großen JWP-Logistikflächen prüft daher mögliche Schadenersatzforderungen.

### Hintergrund: JadeWeserPort

**Der JWP wird der einzige Hafen in Deutschland sein, den die größten Containerschiffe der Welt zu jeder Zeit und voll beladen erreichen können.**

Die Wassertiefe an der Kaikante beträgt 18 m. Hinter einer Spundwand wurden 360 ha Land aufgespült. Das entspricht einem Quadrat mit knapp 1,9 km Kantenlänge. Bagger spülten 46 Mio. m<sup>3</sup> Sand aus der Nordsee auf. Dafür hätte ein Sattelzug drei Mio. Ladungen liefern müssen. Die Kaje ist 1.725 m lang.

Die von Niedersachsen und Bremen geplante Anlage kostet rund eine Milliarde Euro. Im ersten Betriebsjahr sollen 700 000 Container umgeschlagen werden. Die Kapazität ist auf 2,7 Mio. Container pro Jahr ausgelegt. Zum Vergleich: Im Hamburger Hafen waren es 2011 rund neun und in Bremerhaven knapp sechs Mio. Die beiden Häfen sind für Containerfrachter mit – tidenabhängig – maximal 14,5 m Tiefgang erreichbar.

**VERANTWORTUNG:**  
David McAllister (l.)  
und Jens Böhrnsen  
verkündeten die  
Verschiebung des  
JWP-Starts.



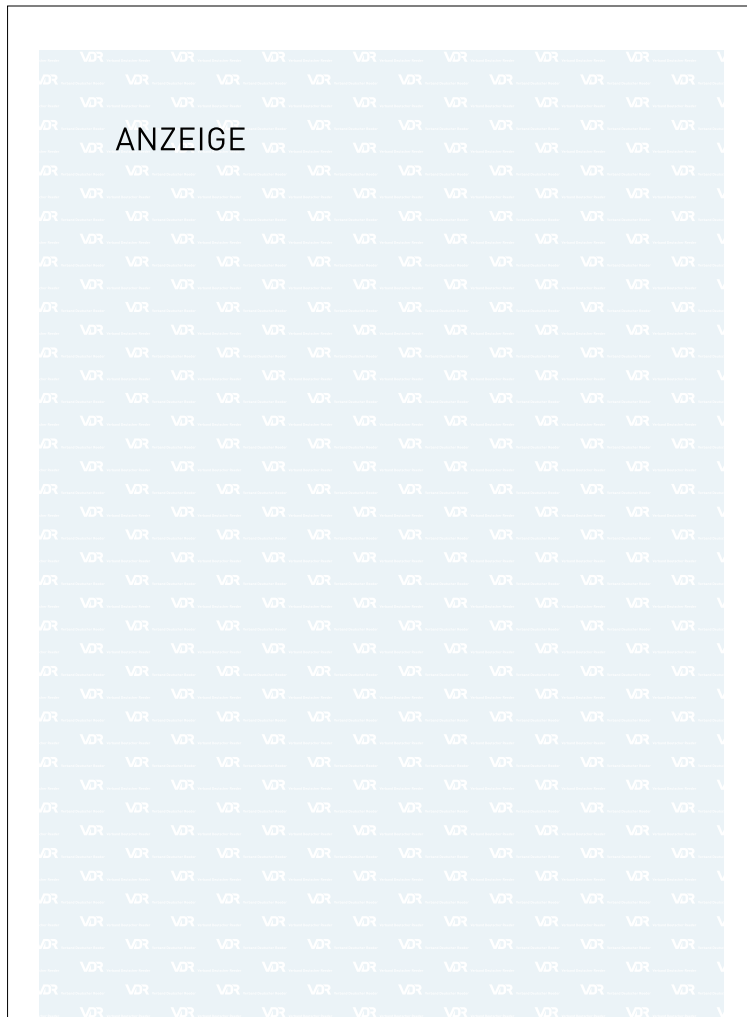
Fotos: Martina Nolte, Senatspressestelle

Langfristig will der Logistiker neben Tiefkühlkost auch Non-Food-Artikel und frisches Obst und Gemüse umschlagen. Wilhelmshaven wird damit Konkurrent von Häfen wie Antwerpen und Rotterdam, wo bisher 85 Prozent aller Obst- und Gemüseimporte anlanden, die die Deutschen konsumieren. In einem weiteren Bauabschnitt will „Nordfrost“ noch einmal rund 45 Mio. Euro investieren. Im ersten Halbjahr nach der Eröffnung rechnet Nordfrost damit, 80 bis 100 Mitarbeiter zu beschäftigen, bis 2015 sollen es rund 500 sein.

In dem neuen „Nordfrost“-Seehafenterminal wird der Landkreis Friesland Ende Juli seine Grenzkontrollstelle ein-

gerichtet haben. Von dort aus überwacht der Zweckverband Veterinäramt Ein- und Durchfuhr von Lebensmitteln.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord hat die Zufahrt zum Hafen für Schiffe bereits in Betrieb genommen. Damit Containerriesen den JWP unabhängig von den Gezeiten erreichen können, musste das Jade-Fahrwasser verlegt werden. Außerdem wurden zwei neue Leuchttürme für die Richtfeuerlinie Jappensand gebaut. Zusätzlich zu den elektronischen Navigationshilfen können sich Schiffe bei der Ansteuerung des Hafens am Licht von Ober- und Unterfeuer, die im Abstand von 1.500 Metern in der Jade stehen, orientieren. ■■■



# „Investoren warten auf neue Modelle“

Dr. Torsten Teichert, Vorstandsvorsitzender der Lloyd Fonds AG, über die Schiffahrtsmärkte, Perspektiven der Schiffsfiananzierung und die Lage seines Unternehmens

Von Hanns-Stefan Grosch



**DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT:** Herr Dr. Teichert, wie schätzen Sie die Situation auf den Schiffahrtsmärkten ein?

**TORSTEN TEICHERT:** Die Lage bleibt äußerst schwierig. Die Hoffnungen auf Besserung haben sich bisher nicht bestätigt. Hoffnungsschimmer gab es seit 2008 immer mal wieder. Etwa 2010, als die Märkte anzogen und wir daraufhin eine regelrechte Orderwelle bei Bulkern erlebt haben. Aber das war ein zu großer Scheck auf die Zukunft. Auch die positiven Anzeichen im ersten Halbjahr 2011 waren nicht von Dauer.

Immerhin gibt es aktuell durchaus Lichtblicke, etwa bei Containerschiffen der Größenklasse 5.000 bis 8.000 TEU. Dagegen bleibt das Segment kleinere Containerfrachter schwierig, und die Situation bei kleineren Tankern ist geradezu festgefahren. Desaströs ist es z.B. bei Capern, die derzeit unter 4.000 Dollar am Tag verdienen.

**DS: Und wann geht es aufwärts?**

**TEICHERT:** Derzeit ist uns allen ein bisschen das Gefühl dafür verloren gegangen, wann sich die Märkte verbessern. Positiv ist, dass die Bestellzahlen so dramatisch nach unten gegangen sind. Andererseits denken mittlerweile einige Player darüber nach, das niedrige Preisniveau bei den Werften für neue Engagements zu nutzen.

**DS: Ist denn die Lage danach?**

**TEICHERT:** Meine Einschätzung ist: Wir sind dicht dran am richtigen Zeitpunkt zum Einstieg. Die Schiffspreise haben sich gegenüber den Preisen von 2008 mehr als halbiert. Ein 2.800-TEU-Schiff, das 2008 für über 50 Mio. Dollar gehandelt wurde, ist heute für 24 Mio. zu haben. Dass neue Schiffe obendrein deutlich effizienter sind, erhöht allerdings den Wettbewerb für die schwimmende bzw. abgelieferte Flotte dramatisch. Aber das ist natürlich für die Neubesteller kein Grund, davon abzulassen.

**DS: Das heißt, der Wert der „gebrauchten“ Schiffe sinkt drastisch?**

**TEICHERT:** In den nächsten Jahren werden sich die Schiffspreise differenziert entwickeln. Früher war das Pricing einheitlich: Ein fünf Jahre altes 3.500-TEU-Schiff kostete 21 Mio. Dollar – egal, woher es kam. Künftig werden wir drei Segmente von unterschiedlicher Qualität haben: alte Technik aus China, alte Technik aus Korea und neue Fuel-Efficient Schiffe. Der Unterschied zwischen diesen Schiffen wird sehr hoch sein.

**DS: Und wo kommt das Geld für die Finanzierung neuer Schiffe her?**

**TEICHERT:** Internationales Kapital ist genug da, es wartet nur auf den richtigen Zeit-

punkt. Allerdings sind die Renditeerwartungen dieser internationalen Investoren deutlich höher als die Zahlen, die KG-Fonds früher geboten haben. Die sehr günstigen Neubaupreise machen das aber möglich. Hinzu kommt: Fast jede gute chinesische Werft bietet heute eine 70-prozentige Fremdfinanzierung gleich mit an.

**DS: Wird es jetzt verstärkt zu Verschrottungen kommen?**

**TEICHERT:** Für Eigner ist das wie der Verkauf des Schiffes ein Rechenmodell: Wie marktgängig ist das Schiff noch, wie passt es in meine Flottenpolitik, wie hoch sind die Altmetalpreise, kann ich einen Verlust verkraften? Solange die Liquiditätsklemme für Neubestellungen anhält, ist es an der Front noch ruhig, zumal die Rohstoffpreise in China eher nach unten tendieren. Doch wenn es wieder viele Schiffsbestellungen gibt, könnte es vermehrt zu Verschrottungen kommen.

**DS: Erwarten Sie denn auch eine Welle von Insolvenzen bei den Ein-Schiff-Gesellschaften?**

**TEICHERT:** Die Besitzgesellschaft eines Schiffes ist ja so was wie das letzte Glied in der Nahrungskette. Die entscheidende Frage bei solchen Single Asset Companies ist: Habe ich einen Sponsor, oder habe ich kei-



nen? Wenn die Reederei nicht mehr zahlen kann, muss man eine Lösung finden. Klassisch ist das „Less and longer“-Modell, das heißt, die Rate sinkt, die Laufzeit steigt. Außerdem kann man mit der Bank über Tilgungsaussetzungen verhandeln und die Eigentümer um Liquiditätsspritzen bitten. Doch das klappt kaum noch.

Um es klar zu sagen: In der Schifffahrt verdienen mit ganz wenigen Ausnahmen alle Akteure derzeit zu wenig Geld. Schiffseigentümer verlieren am meisten. Es gibt zwar eine Menge Insolvenzen, aber kein Blutbad – das ist auch das Ergebnis eines sehr großen Einsatzes aller Beteiligten. Wir erleben insofern eine enorme Elastizität in der Branche. Auch im vierten Jahr der Krise halten die Systeme überraschenderweise noch. Wie lange, kann keiner sagen.

**DS: Heißt das, dass auch bei den Banken die Vernunft siegt?**

**TEICHERT:** Viele Banken schrecken bis jetzt davor zurück, Verluste zu realisieren. Und

meines Erachtens ist die Angst vor Verlusten etwas Gesundes, wenn Sie so wollen: Vernünftiges. Denn die Zeit kann auch Verluste heilen – gerade in einem traditionell volatilen Markt wie der Schifffahrt.

**DS: Hat das deutsche KG-Modell vor diesem Hintergrund noch eine Zukunft?**

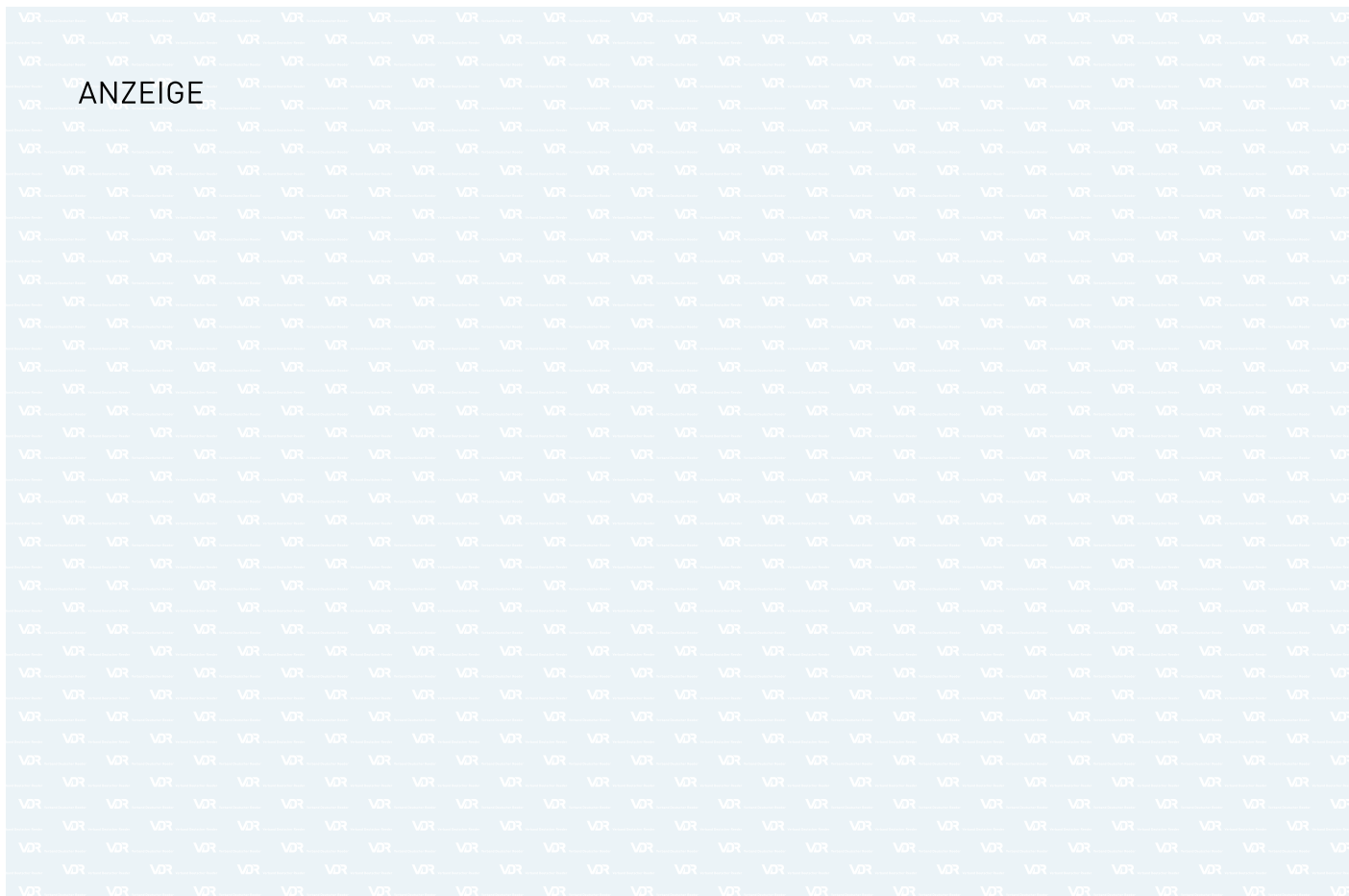
**TEICHERT:** Ich glaube, wir werden uns mit dem klassischen KG-Modell im Bereich Schifffahrt eine Auszeit nehmen. Wir werden neue Finanzierungsmodelle und neue Strukturen entwickeln müssen. Dass sich eine Reederei ohne eigenes finanzielles Engagement Kapital beschaffen kann, wird in Zukunft kaum noch möglich sein. Denn das hat in der Vergangenheit zu Interessenkollisionen mit den Anlegern – etwa im Hinblick auf den richtigen Exit-Zeitpunkt – geführt.

Deshalb ist der Finanzierungsmarkt in Deutschland aber nicht tot. Wir haben das Know-how, Modelle zu entwickeln, und wir haben auch den Zugang zu den Märkten

und zu den Anlegern, die investieren wollen – und von denen haben ja viele in der Schifffahrt auch ordentliche Gewinne gemacht. Andere Kapitalsammelstellen wie Hedgefonds – nicht nur amerikanische, auch deutsche Investoren – haben viel Geld, das darauf wartet, eingesetzt zu werden. Die Herausforderung liegt jetzt darin, den Anlegern, egal ob in Deutschland oder in den USA, neue Angebote zu machen.

**DS: Worauf kommt es dabei an?**

**TEICHERT:** Auch die Retail-Anleger haben ein genaues Gespür für das Rendite-Risiko-profil eines Investments. Sie können auch die Unterschiede bei der Finanzierung von Immobilien, Flugzeugen und Schiffen ganz gut einschätzen. Im Vergleich zu anderen Assetklassen haben Investitionen in Schiffe ein größeres Risiko. Das liegt nicht nur an dem volatilen Marktumfeld, sondern auch an der Finanzierungsstruktur von Schiffsfonds. Um ein langfristig attraktives Rendite-Risikoprofil darzustellen, →



## SCHIFFSFINANZIERUNG

→ werden wir im Bereich Schifffahrt höhere Renditen bieten müssen.

**DS: Beobachten Sie einen Run der institutionellen Investoren auf das Segment?**

**TEICHERT:** Ursprünglich hatte sich die Finanz-Community auf Not leidende Schiffe („distressed ships“) stürzen wollen. Aber weil es wenig Gelegenheiten gab, setzt die nun lieber auf neue Projekte – zumal es effiziente Neubauten mittlerweile unter dem Distressed-Preis gibt. Außerdem ist das Finanzierungsrisiko deutlich geringer: Wenn Sie heute ein Schiff in Korea bestellen, bekommen Sie eine 95-prozentige Staatsgarantie für den Bankkredit – damit kann der Secondhand-Markt natürlich nicht mithalten. Wenn die Orderwelle losgeht, steigt der Wettbewerbsdruck auf die bestehende Flotte.

**DS: Seit Ende 2011 ist der US-Investor AMA bei Lloyd Fonds engagiert. Was versprechen Sie sich davon?**

**TEICHERT:** AMA hat große Erfahrung auf dem US-Markt und kann uns da viele Kontakte verschaffen. So haben wir die Möglichkeit, neue Produkte auch mit internationalen Partnern zu realisieren. In den USA haben die Anleger zwar ebenfalls unschöne Erfahrungen gemacht – auch im Bereich Schifffahrt –, aber jetzt ist die Bereitschaft zum Einstieg wieder da. Der Markt ist in Bezug auf Eigenkapital dort generell schneller als bei uns.

**DS: Wo sehen Sie die Zukunft der Finanzierung?**

**TEICHERT:** Kleineren Reedereien steht künftig weder der bisherige Finanzierungsweg noch der Kapitalmarkt offen. Da bieten sich eher Family&Friends-Aktivitäten oder Private Placements an. Der Kapitalmarkt prüft zunehmend kritisch, mit wem er zusammenarbeitet – die klassische Partenreederei bietet da nicht genug Mehrwert. Die Kapitalgeber werden verstärkt ihre eigenen Bereederungsaktivitäten haben oder sich mit großen Partnern zusammenschließen.

**DS: Wie lassen sich die aktuellen Fonds-Problemfälle lösen?**

**TEICHERT:** Der Krieg wird bei den Bestandsfonds gewonnen. Je besser wir hier arbeiten, desto leichter werden die Neuemissionen. Ziel ist es, für das Anlegerkapital Zeit zu kaufen und bei den gefährdeten Projekten so viel wie möglich davon zu ret-

### Profil

Dr. Torsten Teichert (55) ist seit 2001 Vorstandsvorsitzender der Lloyd Fonds AG. Das Unternehmen ist seit 2005 an der Börse gelistet und hat für über 52.000 Anleger rund 100 Beteiligungsangebote mit einem Eigenkapitalvolumen von 1,5 Milliarden Euro realisiert. Im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise fuhr das Unternehmen einen drastischen Sparkurs und vereinbarte mit den Banken eine komplette Enthaftung. Im vergangenen Jahr stieg die US-amerikanische Beteiligungsgesellschaft AMA Capital Partners mit knapp 50 Prozent ein. Lloyd Fonds ist außer in der Schifffahrt auch im Immobiliensegment aktiv.



Foto: Lloyd Fonds AG

ten. Dafür bedarf es neuer Ideen und neuer Kalkulationen. Wir müssen die Suppe gemeinsam mit den Reedereien und den Banken auslöfeln – das ist unser Part bei dem Durchhalteprozess. Wir sehen aber, dass es bei Einschiffsgesellschaften natürliche Grenzen gibt. Bei vielen Schiffen ist wegen der anhaltend niedrigen Charterraten das Ende der Fahnenstange erreicht. Der Liquiditätshorizont beträgt oft nur wenige Monate. Da wird die Frage akut, ob der nächste Werftaufenthalt noch zu bezahlen ist. Die ganze Branche muss sich hier an die eigene Nase fassen. Als die erste Restrukturierungswelle kam, haben wir erwartet, dass ab 2012 alles gut wird. Der Optimismus hat allen geschadet.

Die Anleger sind von den schlechten Nachrichten und von Nachschüssen erschöpft, sie trauen dem Braten nicht mehr. Den Fondsgesellschaften und den Reedern fehlen die Mittel. Die Banken sind nervös. Deshalb hilft nur ein Neustart. Für Einschiffsunternehmen wird der nicht gelingen. Unsere Idee ist es deshalb, mehrere Projekte zusammenzuziehen und eine Umfinanzierung zu organisieren. Das geht aber nur in einer völlig neuen Konstruktion. Dafür benötigen wir neues Fremdkapital und neues Mezzanine-Kapital. Die Gespräche mit den Banken verlaufen hier ermutigend. Auch gibt es Interesse bei Mezzanine-Gebern. Aber noch liegt ein großes Stück Arbeit vor uns.

**DS: Wie werden sich die Emissionshäuser entwickeln?**

**TEICHERT:** Die ganze Fondsbranche ist unterkapitalisiert. Die Risiken – auch durch gesetzliche Anforderungen – sind so groß geworden, dass nur professionell agierende Unternehmen mit genug Kapital überleben werden. Insofern erwarte ich auch eine Konsolidierung der Branche. Emissionshäuser, die es schaffen, sich den neuen Marktgegebenheiten und Anlegerbedürfnissen anzupassen, haben gute Erfolgsaussichten. Denn die Anleger haben Kapital und wollen in Sachwerte investieren, aber der Markt ist bis jetzt nicht in der Lage gewesen, ihnen die richtigen Produkte zu liefern. Daran arbeiten wir, da liegt unser Know-how.

Trotz unseres starken Standbeins in der Assetklasse Immobilien: Wir sind ein Schifffahrtsladen, und wir bleiben ein Schifffahrtsladen. Richtig Geld können die Anleger in der Aufschwungphase verdienen. Da müssen wir mit Produkten am Markt sein – dann aber auch rechtzeitig aussteigen. Deshalb erwarte ich für neue Investitionsprojekte analog zu Private-Equity-Fonds deutlich verkürzte Laufzeiten – und Konstruktionen, bei denen Emissionshäuser stärker erfolgsabhängig vergütet werden. Ich bin ziemlich sicher: Es wird nicht mehr sehr lange dauern, bis es neue Schiffsfonds gibt. Allerdings ganz andere als bisher. ...





## 01 Hansa Treuhand legt Leistungsbilanz vor

Nachdem 2010 zur Sicherung der Liquidität bei 18 Fonds der Hansa Treuhand Betriebsfortführungskonzepte umgesetzt wurden, war dies im vergangenen Jahr nicht erforderlich. Das berichtete **der Vorstandsvorsitzende Hermann Ebel** auf der Leistungsbilanz-Presskonferenz. Neuemissionen von Schiffsbeteiligungen erfolgten wegen der Marktlage 2011 nicht.

Die **durchschnittlichen Ausschüttungen an die Kommanditisten** lagen marktbedingt mit 1,9 Prozent unter dem Vorjahreswert von 2,5 Prozent. **Insgesamt erwirtschafteten 15 Schiffe Ausschüttungen von ca. 21,5 Mio. Euro** (Vorjahr: 14 Schiffe, 30,4 Mio. Euro). Über die Summe aller Schiffe wurden **Tilgungen in Höhe von rund 62 Mio.** (Vorjahr: 49,2 Mio.) Euro an die Kreditinstitute geleistet. Aufgrund von **in den Vorjahren durch Sondertilgungen gelegte Reserven** konnte für einen Großteil der Schiffe die Jahrestilgung verrechnet werden. Vereinzelt seien mit den Banken Tilgungsstundungen vereinbart worden. Die **durchschnittliche Voraustilgung der Flotte** blieb mit rund einem halben Jahr auf Vorjahresniveau. 2012 wurden bisher bei **sieben weiteren Schiffen Betriebsfortführungskonzepte** (analog 2010) zur Sicherstellung des Schiffsbetriebs mit den Fondszeichnern umgesetzt.

Die fondsfinanzierte Flotte der Hansa Treuhand besteht aktuell aus 67 Schiffen: 58 Containerschiffe, fünf Tanker, vier Kühlschiffe.

2011 wurden **drei Containerschiffe mit je 1.012 TEU verkauft**. Insgesamt gab es damit seit Gründung 34 Schiffverkäufe. Bis Ende 2011 hat die Gruppe 101 Schiffe mit einem **Investitionsvolumen von ca. 3,82 Mrd. Euro und einem Eigenkapitalvolumen von ca. 1,81 Mrd. Euro** realisiert. Das Orderbuch des Hauses umfasst derzeit acht Containerschiffe der Größenklassen 4.800 TEU bis 7.000 TEU, die bis 2014 von chinesischen Werften übernommen werden.

Das Jahr 2012 bleibt laut Ebel schwierig: „Die Schifffahrtmärkte leiden noch stark unter dem **Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage**, das durch den Verdrängungswettbewerb der Branchenführer verstärkt wird. Die großen Linienreedereien bringen immer größere Schiffe auf den Markt, die **hauptsächlich im Asien-Europa-Dienst verkehren** und die dort bisher eingesetzten kleineren Einheiten zum Teil auf andere Fahrtgebiete verdrängen.“

Ausschüttungen an die Gesellschafter könnten, wie in den beiden vergangenen Jahren, nur in Einzelfällen geleistet werden, da sich **das Ratenniveau erst wieder nachhaltig über alle Schiffsklassen** erholen müsse. Damit werde allgemein spätestens 2013 gerechnet. Es gebe berechnete **Hoffnung auf ein mittelfristiges Ende der Krise**. Eine deutlich verringerte Ordertätigkeit, eine weiter steigende Transportnachfrage und **die stark zunehmende Verschrottung älterer Tonnage** leisteten einen wichtigen Beitrag für eine günstige Entwicklung in der Weltcontainerschifffahrt.

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

## 02 Zweitmarkt: Gebab und Conti kooperieren

Der Handelsumsatz beim **Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland** belief sich im Mai auf rund 11,8 Mio. Euro. Davon entfielen 7,5 Mio. auf Immobilienfonds und **rund 2,3 Mio. auf Schiffsfonds**. Insgesamt wechseln 348 Beteiligungen den Besitzer.

Für Verkäufer von Schiffsfonds hat sich die Situation ein wenig beruhigt: Während seit Beginn des Jahres **kaum Anteile an Schiffsbeteiligungen gekauft** wurden und die Kurse stark abgerutscht waren, ist der Umsatz zuletzt wieder gestiegen. „Zwar liegen die **Kurse nach wie vor auf sehr niedrigem Niveau**, aber zumindest steigen jetzt überhaupt wieder Käufer in laufende Schiffsfonds ein“, sagt Alex Gadeberg, Vorstand der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG.

Die **Zweitmarktanbieter Gebab (Meerbusch) und Conti (München)** haben infolge der zum 1. Juni geänderten Regulierungsvorschriften beschlossen, **ihre Zweitmärkte nicht wie gewohnt weiterzuführen**. „Unsere Zusammenarbeit mit Gebab und Conti sieht vor, dass **die Emissionshäuser ihre Vermittlungsaktivitäten im Zweitmarkt an uns weitergeben** und selbst nur noch als Ansprechpartner für ihre Anleger zur Verfügung stehen“, so Gadeberg. „Den Handel und **die gesamte Abwicklung übernehmen wir**. Die Kunden von Gebab und Conti profitieren ab sofort von unserer breit aufgestellten Handelsplattform.“

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

ANZEIGE

## INDIZES



### SHIPINX: Trend nach oben

Der Shiplnx legte bis Anfang Juli deutlich zu und erreichte 305 Punkte. Kurstreibend wirkten vor allem gute Aussichten für die Kreuzfahrtbranche und optimistische Prognosen für die Containerlinien.

Der Kreuzfahrtmarkt entwickelt sich weiter positiv – und auch die Analysten sind hier weiter optimistisch. Deutlich im Plus notierten in der Folge die Aktien des Kreuzfahrtunternehmens Carnival. Einen kleinen Dämpfer gab es lediglich, als das Unternehmen mitteilte, die Zahlen fürs zweite Quartal würden wegen Verlusten aus Treibstoff-Kontrakten geringer ausfallen.

Der Wettbewerber Royal Caribbean konnte im Monatsverlauf ebenfalls zweistellig zulegen – wohl auch das Ergebnis einer Kaufempfehlung der Schweizer Bank UBS, die der Aktie ein Plus von bis zu 60 Prozent zutraut.



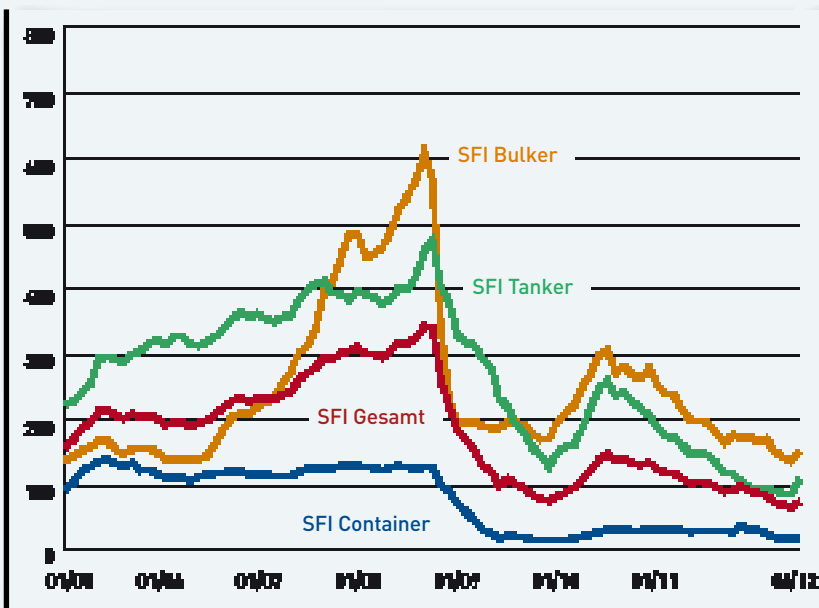
Quelle: Structured Solutions, Stand 04.07.2012

Von besseren Prognosen für die Entwicklung der Charraten profitierte AP Moeller Maersk. Der Titel hatte nach der Verlustmeldung fürs erste Quartal ein Jahrestief erreicht, legte zuletzt aber wieder um mehr als zehn

Prozent zu. Auch dem Wettbewerber aus Singapur, Neptun Orient Lines, gelang es, sich von seinem Jahrestief wieder zu berappeln.

Werte der Schiffbauunternehmen entwickelten sich im Wesentlichen seitwärts.

### SFI TKL.SHIP: Vereinzelt höhere Charraten und verbesserte Second-Hand-Preise



Quelle: TKL-Fonds, Stand 31.05.2012

Im Mai verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Anstieg von 12,7 Prozent gegenüber dem Vormonat.

Die Second-Hand-Preise im Container-Segment sind stabil geblieben. Trotz des leichten Rückgangs der Neubaupreise führte der Anstieg der Charraten bei 2.750-, 3.500- und 5.100-TEU-Schiffen hier zu einer leichten Index-Steigerung.

Bei Tankern blieben die Neubaupreise und die Charraten nahezu unverändert. Bei Suezmax- und VLCC-Tankern sind sie leicht gestiegen. Aufgrund des Anstiegs der Second-Hand-Preise für Aframax- und Suezmax-Tanker verzeichnete der Index im Segment Tanker eine deutliche Steigerung.

Bulker-Neubaupreise und -Charraten tendierten seitwärts. Auch die Second-Hand-Preise blieben größtenteils unverändert. Der deutliche Anstieg der Second-Hand-Preise für Panamax-Bulker führte jedoch zu einer Index-Steigerung im Segment.

Der stark gestiegene USD verstärkte die positive Index-Entwicklung. [www.boersenag.de](http://www.boersenag.de)/[www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)

5,50	9,80	21,00	5,10	0,35	Burg Brauh Ing. (Mal)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Dr Verkehrs-Bk (Hr)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Rav. (Soal)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Hr)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burgbad Vz (Gat)	1020,00	24,80	28,50	4,80	1	Diag Ind. (Ma)	103,00	3,98	18,80
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	BUS S (Hr)	276,00	1020,00	1035,00	6,75	1	Dier-Werke (Hr)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	6,01	BUS Vz (Gat)	9,85	276,00	350,00	18,50	1	Dieng Hld. (Hr)	19,80	178,00	104,50
											Diogal (Hr)	44,35	19,80	150,50

## NEW CONTEX: Mit leicht niedrigerem Niveau in die Sommerflaute

**Der New ConTex schließt nun in der dritten Woche in Folge auf niedrigerem Niveau. Gegenüber dem Vormonatswert büßt er 8 Punkte auf 407 Punkte ein. Das ist ein Minus von 1,9 Prozent.**

Der Abschwung scheint etwas an Fahrt zu gewinnen: Allein gegenüber der Vorwoche betrug der Verlust zuletzt 5 Punkte. Gegenüber dem Vorjahreswert von Ende Juni 2011 hat der Index nunmehr fast 270 Punkte oder 39,2 Prozent verloren.

Während der letzten vier Wochen hat die 12-Monats-Bewertung der 3.500-TEU-Schiffe mit -5,0 Prozent am stärksten verloren, gefolgt von der 1.100-TEU-Klasse, für die die Raten auf Monatsbasis 3,2 Prozent niedriger bewertet wurden. Knapp im Plus landete dagegen die Klasse der 4.250-TEU-Schiffe mit 24-monatiger Laufzeit. Im Jahresvergleich allerdings ist bei den 12-Monats-Kontrakten für die vier größten Schiffsklassen im Schnitt eine Ratenhalbierung zu beklagen

Obwohl nach wie vor Anfragen für neue Geschäfte bzw. Marktüberprüfungen für existierende Verträge vorhanden sind, ist die all-

gemeine Stimmung im Markt offenbar schon von der bevorstehenden Sommerflaute geprägt.

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

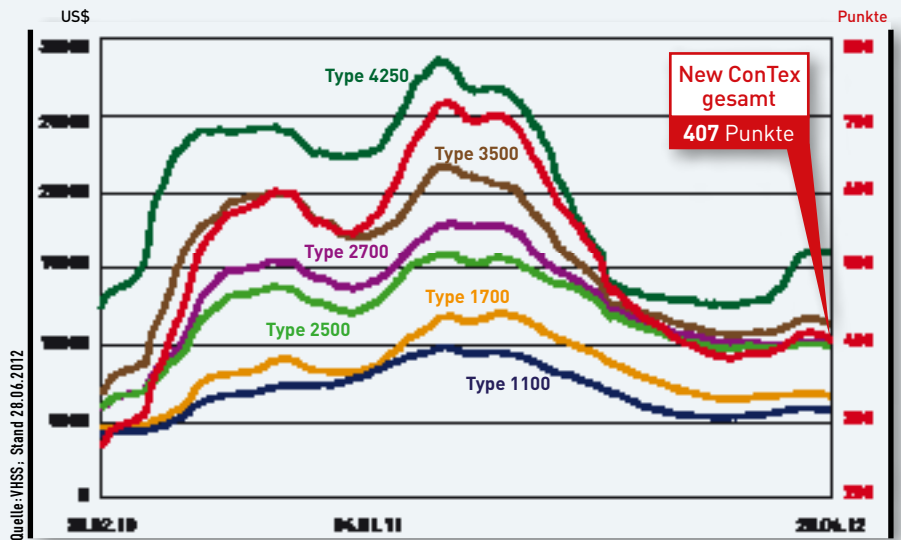


Foto: iStockphoto/craftvision

ANZEIGE

## Die Ems-Achse fest im Blick Von Michael Hollmann



**DYNAMIK:** Der Versicherungsmakler profitierte vom Wachstumskurs der Reeder an der Ems.

**Der Emdener Versicherungsmakler Heinrich Elbracht feiert 40-jähriges Bestehen. Der Trend: Die Platzierung von Deckungen im Seekaskogeschäft wird anspruchsvoller.**

Als sich 1972 Heinrich Elbracht, Barteld Störk und Johann Terbeek zusammaten, ahnten sie wohl nicht, welchen Aufschwung die Schifffahrt einmal nehmen würde. Die von ihnen gegründeten Firmen Heinrich Elbracht und Störk & Terbeek in Emden spezialisierten sich von Anfang an auf die Reedereibranche: Heinrich Elbracht als Versicherungsmakler, Störk & Terbeek als Assekuradeur. Den Status als Zeichnungsagent für Versicherer gab die Firma nach drei Jahrzehnten auf und konzentriert sich nun voll aufs Non-Marine-Geschäft.

Die Gründer folgten einem sicheren Instinkt: Das Schifffahrtsgewerbe entlang der Emsachse – von Haren über Leer bis Emden – hat sich zum zweitgrößten Reedereistandort Deutschlands entwickelt. „Aus Binnenschiffen wurden Kümo-Reeder, aus 1.500-Tonnern wurden 5.000-Tonner oder größer. Ein-schiffsreedereien wurden zu internationalen Playern“, sagt Bernd Terbeek. Viele von ihnen vertrauen in Versicherungsfragen auf Heinrich Elbracht. Rund 400 Seeschiffe sowie 120 Fischereifahrzeuge, Fahrgast- und Binnenschiffe umfasse die betreute Flotte heute, so Terbeek. Der Diplom-Ingenieur für Seeverkehr, der bis 2004 als nautischer Offizier auf Containerschiffen fuhr, leitet die Firmen mit seinem Bruder Dirk seit 2007.

Eine „Institution im Nordwesten, an der kein Schiffseigner oder Reeder vorbeikommt“, nennt Dr. Sven Gerhard, Leiter des Schiffsver-

sicherungsgeschäfts bei Allianz Global Corporate & Specialty, den Emdener Makler.

Der sieht seine Hauptaufgabe darin, Kunden aus der Region den Zugang zum internationalen Versicherungsmarkt zu bieten. Um die vielfach gestückelten Seekasko-Versicherungspolizen komplett einzudecken, müssten Führungs- und Folgeversicherer global kombiniert werden. Als eine der wenigen ihrer Zunft können die Gebrüder Terbeek dazu auf eigene Ressourcen im Ausland zurückgreifen. Noch zu Lebzeiten von Mitgründer Johann Terbeek wurde in Oslo die Maklerfirma Norse Insurance Brokers mit aus der Taufe gehoben. „Die Broker vor Ort nutzen für ihre norwegischen Kunden den deutschen Markt, und wir platzieren für deutsche Kunden Anteile in Norwegen“, erklärt Terbeek.

Insgesamt 20 Mitarbeiter sind für die beiden Firmen tätig, drei Viertel davon kümmern sich um die bei Elbracht angesiedelten Seeversicherungs-sparten. In der Praxis ergeben sich häufig Schnittmengen mit Störk & Terbeek, deren Aktivitäten bis in die Warentransport- sowie Lösegeldversicherung hineinreichen. Besondere Herausforderungen sieht Terbeek heute bei der Platzierung von Seekaskodeckungen, weil sich viele Gesellschaften wegen nachhaltig schlechter Ergebnisse in der Sparte zurückhaltend zeigten. „Man muss davon ausgehen, dass das zur Prolongation hin schwierige Verhandlungen werden.“ Einige deutsche Gesellschaften würden ihre Zeichnungsaktivitäten wohl drosseln. Besonders der wichtige britische Markt bei Lloyd's of London sei „relativ zurückhaltend und lehnt viel ab“.

Auf Kundenseite sei die Liquiditätsplanung für Schadensfälle wichtiger denn je. Bestimmte Schadens- und Reparaturrechnungen müssen kurzfristig bezahlt werden – noch bevor die Versicherer alle Dokumente geprüft haben und Schadenersatz überweisen. „Wenn ein Schiff liegen bleiben müsste oder arretiert wird, weil die Werft nicht bezahlt oder ein Bardepot nicht eröffnet werden kann, kann das tödlich sein“, warnt Terbeek. Immerhin sei Elbracht bekannt dafür, dass „wir sehr im Sinne der Reedereien agieren und auch mal selbst einspringen“.

Außerdem komme der Prüfung der Versicherungsbedingungen angesichts der angespannten Finanzlage vieler Reedereien noch größere Bedeutung zu.



**TEAM:** Steuern die Geschicke von Heinrich Elbracht und Störk & Terbeek: Dr. Dirk Terbeek (links) und sein Bruder Bernd.



21,00	9,10	0,35	Böcher.de (Hk)	8,80	6,75	185,00	111,55	34	Dr Verkehrs-Bk (Hk)	16,50	271,00	30,50
5,50	9,80	1,3	Burg Brauh Ing (Mak)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Hk)	4,00	16,50	285,00
32,60	5,55	7,90	Burg Braun Ray (Soal)	10,20	24,80	8,60	4,60	0	Diag Ind (Soal)	103,00	3,98	18,00
7,00	33,70	5,95	Burnbad Vz (Gat)	276,00	10,20	28,50	6,75	1	Dieler Werke (Hk)	104,00	103,00	4,50
755,00	7,00	4,50	BUS St (Hk)	9,85	276,00	1035,00	18,50	0	Dieng Hd (Hk)	19,80	178,00	104,50
6,00	755,00	6,01	BUS Vz (Gat)	10,95	9,90	350,00	997,50	0	Doppel (Hk)	44,35	19,80	150,50

## In Kürze

### Gard streicht Nachschuss zusammen.

Der norwegische P&I-Versicherer zapft seine Rücklagen an, um die Mitglieder zu entlasten. So hat der Vorstand kürzlich beschlossen, die Nachschuss-Aufforderung für das Jahr 2011 von 25 auf 20% des Vor-schussbetrags abzusenken. Dadurch würden die Mitglieder kollektiv um rund 15 Mio. US\$ entlastet. Durch Entnahmen aus den Rücklagen sinken die freien Reserven nach Clubangaben auf 826 Mio. US\$. Sie waren im März noch auf 840 Mio. US\$ taxiert worden.

**Asiatische Broker rücken zusammen.** Der in Hongkong ansässige Lloyd's-Makler FP Marine Risks beteiligt sich in nicht genannter Höhe an dem Shanghai Makler HY Insurance Brokers. Letzterer ändert seinen Namen in HY Marine Risks. FP verspricht sich von dem Einstieg einen besseren Zugang zu Schifffahrts- und Logistikkunden auf dem chinesischen Festland.

**Kapitalertrag stützt North P&I.** Der britische Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit hat 2011/12 mit einem kleinen Überschuss von 1,6 Mio. US\$ abgeschlossen und seine freien Reserven auf 314 Mio. US\$ anheben können. Seinen Underwriting-Verlust konnte der Club durch Investmenterträge von 13,9 Mio. US\$ wettmachen. Die kombinierte Schadenkostenquote (Schäden und Kosten zu Prämien) lag bei 101,8%.

**Neue Vorstände für nordische Versicherer.** Der skandinavische Seeversicherungsverband Cefor hat zwei neue Mitglieder in den Vorstand gewählt. Der gelernte Ingenieur Arne Gangdal ist Leiter der Marine-Division bei der Gesellschaft Gjensidige. Der zweite Neuzugang ist Anne Systad, ihres Zeichens Gebietsleiterin und Schadenssachbearbeiterin bei Codan Marine in Norwegen.

**Rating von Sunderland bestätigt.** Standard & Poor's hat die Bonitätsnote BBB+ für den britischen Versicherer von Fischereifahrzeugen, Sunderland Marine Mutual Indurance (SMMI), bestätigt. Die Gesellschaft war vergangenes Jahr mit 6 Mio. britischen Pfund in die Miesen gerutscht. S&P geht für 2012 von einer Rückkehr in die schwarzen Zahlen aus.

## Japan springt bei Tanker-Haftung ein



**ROHÖLTANKER:** Internationale Sanktionen erschweren den Versicherungsschutz.

### Die japanische Regierung will zur weiteren Absicherung von Rohölimporten aus dem Iran die Haftpflichtrisiken für Tanker auf der Route übernehmen.

Ein entsprechender Gesetzentwurf war Mitte Juni in das Parlament in Tokio eingebracht worden. Ohne die staatliche Deckung käme der Verkehr nach Inkrafttreten der EU- und US-Sanktionen gegen den Iran ab 1. Juli zum Erliegen. Japan und mehrere andere große Importeure wie China und Südkorea können zwar weiterhin Öl aus dem Iran beziehen. Allerdings muss der Versicherungsschutz für die Transportschiffe neu geregelt werden, weil die P&I-Deckung in ihrer bisherigen Form nicht mehr möglich ist. Die entsprechende Kapazität wird bislang für den

Großteil der Weltflotte durch in Europa ansässige P&I-Clubs und Rückversicherungsgesellschaften bereitgestellt. Aufgrund der Sanktionen dürfen die Policen nicht aufrechterhalten werden.

Japan will nach Agenturangaben bis Anfang Juli entsprechende Verträge für milliardenschwere Deckungen mit rund zehn Tankerreedereien unter Dach und Fach gebracht haben. Marktbeobachter gehen davon aus, dass das Beispiel in anderen asiatischen Staaten, die weiter iranisches Öl einführen, Schule machen wird. Indische Reeder spielen nach Reuters-Recherchen zudem mit dem Gedanken, eine eigene Haftpflichtversicherung auf Gegenseitigkeit zu gründen, damit ihre Schiffe weiter im Iran laden können.

## Deutscher Seekaskomarkt weiter mit Schlagseite

### Die deutschen Schiffsversicherer schreiben weiterhin überwiegend Verluste, wie aus Branchendaten des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hervorgeht.

Laut einer aktuellen Zeichnungsjahresstatistik für Seekasko lagen die konsolidierten Ergebnisse in der Sparte in vier der vergangenen fünf Jahre in der Verlustzone. Für die Zeichnungsjahre 2008, 2009, 2010 und 2011 lagen die marktweiten Schadenquoten (Verhältnis von Schadenaufwand zu Brutto-prämienaufkommen) per 31. Dezember 2011 jeweils bei über 100%, was bedeutet, dass die Schäden die Einnahmen übertrafen.

Schlechtestes Jahr war demzufolge 2008 mit 116%, für 2011 lag die vorläufige Quote bei knapp 110%. Nur 2007 sticht durch ein positives Ergeb-

nis mit einer Schadenquote von knapp 89% hervor. Es sei fraglich, wie lange viele Gesellschaften das Geschäft auf diesem Niveau noch fortsetzen könnten. Es werde immer wahrscheinlicher, dass die Versicherer ihre Risikokapazitäten langfristig in andere Segmente verlagern, die auch einen Ertrag versprechen, erklärte ein Manager.



**GRUNDBERÜHRUNG:** Die Kosten für Schäden übertrafen auch 2011 die Prämieinnahmen.

Fotos: Dreamstime/Bilkrrei/Dps.foto@gmail.com/Ralfgösch, Holtmann

# Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

## Vielfältig und farbenprächtig: Gehäkelte Unterwasserwelten

Die Ausstellung „The Hyperbolic Crochet Coral Reef“ im Museum Kunst der Westküste auf Föhr nähert sich ökologischen Themen auf ganz besondere Weise.

Die Ausstellung präsentiert The Föhr Reef, ein zwischen Januar und Juni 2012 im Museum Kunst der Westküste entstandenes kollektives Kunstwerk. Das gehäkelte Korallenriff für die Insel

Föhr ist Teil des internationalen Kunstprojektes „The Hyperbolic Crochet Coral Reef“ der australischen Zwillingsschwwestern Christine und Margaret Wertheim. Diese gründeten 2005 das Institute For Figuring in Los Angeles, das sich der Ästhetik mathematischer und naturwissenschaftlicher Theorien widmet. Im gehäkelten Korallenriff verknüpft sich die traditionsreiche

Handarbeitstechnik mit der bedrohten Schönheit maritimer Ökosysteme und komplexen mathematischen Strukturen zu einem partizipativen Kunstwerk. Die Ausstellung ist noch bis zum 16.9. im Museum Kunst der Westküste in Alkersum auf Föhr zu sehen. [www.mkdw.de](http://www.mkdw.de)

**HANDARBEIT:**  
An dem Projekt beteiligten sich über 600 Mitwirkende, darunter der Landfrauenverein Föhr.

Foto: MKDW



## MyAIDA: Online an Bord

AIDA Gäste mit Wi-Fi-fähigen Smartphones, Tablets und Laptops können künftig über das schiffseigene WLAN-Netz in allen öffentlichen Bereichen kostenfrei das neue MyAIDA Online Portal nutzen.

Dort lassen sich etwa die Bordzeitung „AIDA Heute“ oder Informationen zum nächsten Hafen abrufen. Zusätzlich werden minutenaktuell Kurznachrichten aus aller Welt aufs portable Endgerät übertragen. Für das Surfen im Internet stehen fünf verschiedene Tarife zur Verfügung. [www.aida.de](http://www.aida.de)

Foto: AIDA Cruises



**ZUGANG:**  
AIDA bietet künftig die Internetnutzung an Bord an.

## „MS Wissenschaft“: Dialog an Deck



**AUSSTELLUNGSTOUR:** Für Kinder ab zehn, Jugendliche und Erwachsene.

Foto: Ilja C. Hende/Wissenschaft im Dialog

Ein Rundgang durch die Stadt der Zukunft – und das auf dem Wasser. Das Ausstellungsschiff „MS Wissenschaft“ macht's möglich.

Das schwimmende Science Center fährt im Auftrag des Bundesforschungsministeriums durch 36 Städte. Die „MS Wissenschaft“ zeigt im Wissenschaftsjahr 2012

– Zukunftsprojekt Erde eine Ausstellung zur Forschung für nachhaltige Entwicklung. Im Zentrum stehen die drei Leitfragen des Wissenschaftsjahrs: Wie wollen wir leben? Wie müssen wir wirtschaften? Wie können wir unsere Umwelt bewahren?

[www.ms-wissenschaft.de](http://www.ms-wissenschaft.de)

## GEOMAR & Co. bleiben exzellent

Der Bewilligungsausschuss für die Exzellenzinitiative hat positiv über eine weitere Förderperiode von fünf Jahren für den Kieler Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“ entschieden.

Dadurch erhält die internationale Spitzenforschung in den Meeres- und Geowissenschaften erhebliche weitere Forschungsgelder. In der zweiten Förderperiode bis Oktober 2017 wollen die Wissenschaftler an die Erfolge der vergangenen sechs Jahre anknüpfen. Im Mittelpunkt steht weiter die interdisziplinäre Forschung. Die Experten haben dafür elf zukunftsweisende Themenfelder identifiziert. Dabei geht es um die natürlichen Ressourcen im Meer, die biologische Vielfalt oder den Gasaustausch zwischen Ozeanoberfläche und Atmosphäre.

Neu im Boot der Forscherteams an der Kieler Uni sind Politikwissenschaftler und Umweltethiker, die an gesellschaftlich relevanten Themen mitarbeiten, et-



Foto: GEOMAR/Bernd Grundmann

### EINSATZ: Tiefseeforschung mit modernster Meerestechnik – das ROV Kiel 6000.

wa dem verantwortungsvollen Umgang mit marinen Ressourcen oder der Frage nach Governance-Strukturen. „Innovative Forschung bedeutet Forschung über Fächergrenzen hinweg. Es gibt weltweit keine Institution, die Meeresforschung derart interdisziplinär angeht wie wir“, sagt Prof. Martin Visbeck, Sprecher des Exzellenzclusters. [www.geomar.de](http://www.geomar.de)

## Vierbeiner willkommen

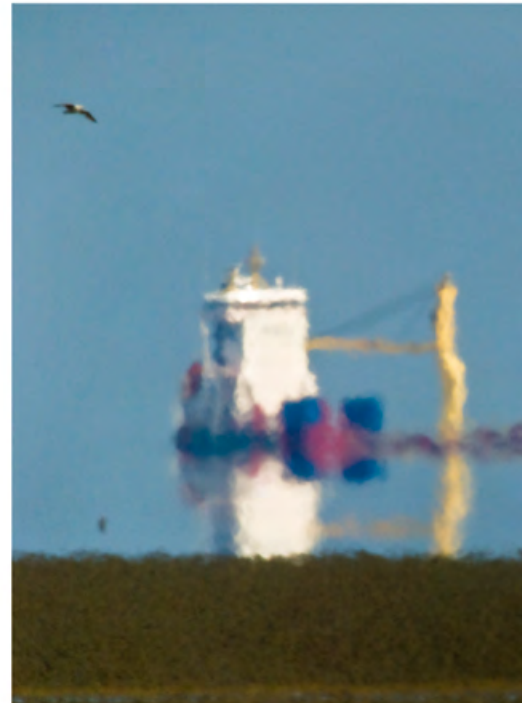
Wer die Anreise nach Skandinavien mit den Schiffen von TT-Line wählt, muss sich über den Verbleib seines Hundes keine Gedanken machen: Hier genießen Haustiere vollen Komfort!

Hunde dürfen während der Fahrt an Bord von TT-Line auf den Passagierdecks innen und außen an der kurzen Leine geführt werden. Restaurant oder Cafeteria, Panorama Bar sowie SEA & SAVE Shop sind allerdings den Haustierbesitzern vorbehalten. Spezielle Hundetoiletten befinden sich auf den Außendecks. Alle Fähren bieten zudem Haustierkabinen. [www.ttline.com](http://www.ttline.com)



WASSERRATTE: Retriever Otis in seinem Element.

ANZEIGE







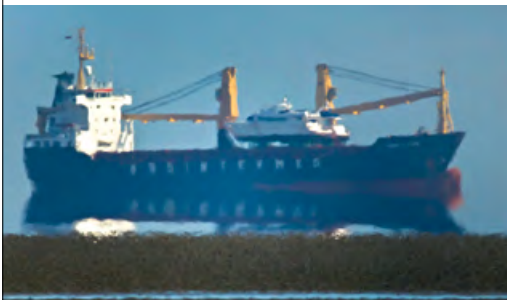
# Viel heiße Luft

Wie von Geisterhand taucht ein Schiff auf und scheint alsbald über dem Horizont zu schweben. Der Fotograf Michael Engler geht dem Phänomen Fata Morgana an der Nordseeküste nach – mit eindrucksvollen Ergebnissen. Text/Fotos: Michael Engler



**SPIEGELUNGEN:**

Verschwommene Gestalt – unterschiedliche Effekte bei verschiedenen Schiffstypen.



**SCHWEBEZUSTAND:** Wenn sich an warmen Sommertagen die Luftschichten über dem Wattenmeer erhitzen, verlieren Spaziergänger und Schiffe scheinbar die Boden- bzw. Wasserhaftung.

Als ich die Erscheinung das erste Mal wahrnahm, erging es mir wie dem britischen Geistlichen und Naturforscher Vince: Ich traute meinen Augen nicht. Vince, der schon seit Langem nach ungewöhnlichen Luftreflexionen Ausschau gehalten hatte, stand an einem heißen Augusttag an der englischen Küste und entdeckte am Himmel oberhalb einer über den Horizont ragenden Mastspitze das vollständige Abbild eines Schiffes.

Ich stand, ebenfalls im August, nur 200 Jahre später, an der nordfriesischen Küste, und was ich sah, war eine kilometerweit entfernte Warft, ein zum Schutz vor Fluten aufgeworfener Erdhügel, die wie ein Schiff in gleißender Luft schaukelte. Friesenhäuser mit tief heruntergezogenen Reetdächern verschwammen zu märchenhafter Gestalt. Wie sehr müssen solche Naturphänomene in früherer Zeit die Menschen bewegt haben, ihnen Rätsel aufgegeben, sie zu religiösen Sinndeutungen geführt und manch einen in Angst und Schrecken versetzt haben?

**Traumbilder am Horizont**

Denn erst zu Vincens Zeiten kamen Wissenschaftler dem atmosphärischen Spuk auf die Schliche. Als Ursache machten sie unterschiedlich warme Luftschichtungen aus, die über unterschiedliche optische Eigenschaften verfügen. Wie seinerzeit auch Vince suchte ich den Horizont nach weiteren Traumbildern ab. Und wie er fand ich immer neue – später auch an der Elbmündung. Da schwebten Kirchen und Leuchttürme, Deiche, Dünen und Schiffe in flirrender Luft, aufgereiht zwischen Himmel und Watt wie Perlen an einer Schnur. So müssen sie ausgesehen haben, jene Perlen der berühmten Fee Morgane.

Als Fata Morgana wurde der Zauber weltweit zum Begriff für Luftspiegelungen aller Art. Doch eigentlich stammt die rätselhafte Meerfrau mit ihren Luftschlössern

von der Straße von Messina: Nach einer bretonischen Sage war die Fee Morgane die zauberkundige Stiefschwester des Königs Artus und herrschte in den Tiefen des Meeres vor Siziliens Küste in einem Kristallpalast. An manchen Tagen aber verließ sie ihn mit ihren Gespielinnen, um in hundertfachen Spiegelgestalten über den Wellen ihre Macht und Magie zu entfalten und den Menschen die Sinne zu verwirren.

Mit seiner „Dissertation über verschiedene weniger klare Tatsachen aus der Naturgeschichte“ lieferte der Dominikanerpater Antonio Minasi 1773 eine der berühmtesten Beschreibungen einer Fata Morgana: Bei einem Strahlungswinkel der Sonne von 45 Grad sah er vor Reggio di Calabria über der spiegelglatten Oberfläche des Meeres „plötzlich eine Reihe von ungezählten Pfeilern, Bögen und Schlössern, alle rein gezeichnet, großartige Türme, prächtige Paläste ... Kriegsheere von Fußgängern und Reitern und viele andere seltsame Bilder, in ihren natürlichen Farben und ihren eigenen Bewegungen, die in rascher Abwechslung über die Meeressflächen hinziehen und jedes nur kurze Zeit andauert“ – bis alles im Nichts zerfloss und bei einem leichten Wind das Meer wieder zum Meer wurde.

Die Wissenschaft erklärt eine Fata Morgana als besonders komplizierte Strahlenbrechungen, wenn Luftschichten unterschiedlicher Dichte nicht nur – wie gewöhnlich – horizontal zur Erdoberfläche liegen, sondern gekrümmt oder sogar wellenförmig verlaufen.

**Meteorologie und Topografie**

Von den gewundenen Reflexionsflächen gelangen die Lichtstrahlen auf vielen Wegen zum Betrachter und bringen immer wieder neue Abstraktionen und Vervielfältigungen hervor, ähnlich wie bei einem nächtlichen Blick von einer Brücke auf ein still dahinfließendes Wasser, in dem →





ERSCHEINUNG: Schemenhaft taucht hinter Wattwanderern an der Elbmündung eine ganze Armada von Segelschiffen auf.

→ sich eine Laterne spiegelt. Solange der Strom ruhig vorbeizieht, sieht man ein einfaches Abbild. Ist die Wasseroberfläche aber durch leichten Wind bewegt, spiegelt sich die Laterne in jeder einzelnen Welle.

Neben besonderen meteorologischen Verhältnissen verdankt die Fata Morgana ihre vielfältige Erscheinung einer bestimmten topografischen Situation, wie auch die amphibische Welt zwischen Eiderstedt und Sylt sie bietet – zwischen den Deichen am Festland und den Sandbänken weit drau-

ßen im Meer, bis zu denen die Nordsee bei Ebbe zurückweicht. Über Watt und Wiesen können sich bei kräftigem Sonnenschein schnell warme Luftschichten bilden, die Licht in anderem Winkel brechen als die darüberliegenden kühleren Luftmassen. Auch an der Elbmündung lässt sich das Phänomen gut beobachten.

### Fantastische Doppelgestalten

Wenn der Wind die bodennahe Schicht nicht rasch zerreißt, lassen die auf dem

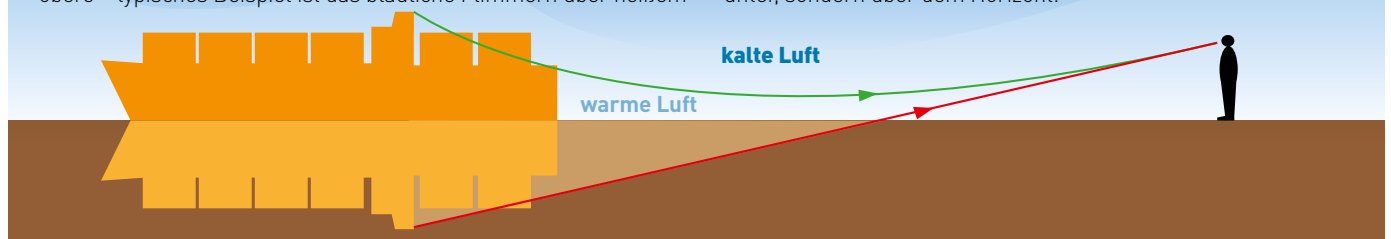
Kopf stehenden „Luftspiegelungen nach unten“ nicht nur Gebäude und Landschaften am Horizont schweben, sondern spiegeln sie auch noch auf der unteren Luftschicht wider – zu fantastischen Doppelgestalten.

Solche Spiegelungen könnten auch all jene „Geisterschiffe“ erklären, die mal hier, mal dort über dem Wasser schweben, auf Signale keine Antwort geben und nur für kurze Zeit auftauchen. Etwa den Fliegenden Holländer. Oder manche Ufos. Viele

## Wie Wärme die Welt auf den Kopf stellt

Weil unterschiedlich warme Luftmassen auch über unterschiedliche optische Eigenschaften verfügen, werden Lichtstrahlen an deren Grenzfläche reflektiert. Wenn die untere Luft wärmer ist als die obere – typisches Beispiel ist das bläuliche Flimmern über heißem

Asphalt –, kommt es zu Luftspiegelungen nach unten. „Luftspiegelungen nach oben“ – etwa über kalten Meeresgebieten – funktionieren umgekehrt: Weit entfernte Gegenstände erscheinen nicht unter, sondern über dem Horizont.





der „unidentifizierten Flugobjekte“ sind nichts anderes gewesen als über dem Horizont schwebende Widerspiegelungen.

Im Norden scheinen Übersinnliches und Geisterwesen im Widerspruch zur Landschaft zu stehen. Die Sagen Frieslands erzählen nichts von Feen und Geistern, die am Horizont ihr Unwesen treiben. Auch Theodor Storm beschreibt im „Schimmelreiter“ lediglich das Naturphänomen einer „Kimmung“. Die Kimmungen – nach seemännischem Sprachgebrauch Luftspiegelungen über der Kimm, der Horizontlinie zwischen Meer und Himmel – lassen sich an seltenen Tagen während einer Schiffsfahrt zu den Halligen und Inseln immer wieder beobachten. Dann schweben nach kühlen Nächten in windstillen, sonnigen Vormittagsstunden Sandbänke und Warften über dem Wasser durch eine feine Luftschicht vom Horizont getrennt.

Doch einmal vom Spiegelzauber gefangen, erlebe auch ich, wie schwer es ist, so eine Zufallsbegegnung wieder zu erleben, denn gerade der Wechsel von Meer zu

**AUFTAUCHEN:** Ein Marineschiff schiebt sich vors Auge des Betrachters.

Land, der die günstigen Voraussetzungen für die Luftspiegelungen schafft, erschwert deren Beobachtung. Die besten Blickpunkte weit draußen im Watt, von denen die Luftspiegelungen sich bei Ebbe und bei starkem Sonnenschein am eindrucksvollsten zeigen, sind wegen der Gezeitenverschiebung bestenfalls alle zwei Wochen aufzusuchen. Und auch an der Elbmündung ist bei der Schiffsbeobachtung Geduld gefragt.

### Flüchtige Erlebnisse

Viel Zeit, das atmosphärische Spiel zu beobachten, bleibt nie. Einmal, weil die flüchtigen Erscheinungen ihr Bild schnell ändern und eine eben noch wahrgenommene Spiegelung schon Augenblicke später verflachen kann. Zum anderen, weil man auf Meeresboden steht und sich nie von dem Zauber verführen lassen darf, zu lange – bis zur aufkommenden Flut – zu verweilen.

Wer aber eines strahlenden Sonnentags mit Ortskundigen hinaus ins Watt geht, könnte ebenfalls ein Schauspiel wie im fernen Morgenland erleben und zunächst seinen Augen nicht trauen. So wie es mir beim ersten Mal erging. ...



# Letzte Ruhestätte

**Das Abwracken von Schiffen erlebt einen Boom. Doch es soll möglichst sicher und umweltfreundlich ablaufen. Die EU-Kommission plant hier eigene Regeln. Vertreter von IMO, EU und Reederverbänden haben sich dazu mit der chinesischen Schiffsrecycling-Vereinigung in Peking getroffen.** von Wolfgang Hintzsche

**O**b Containerfrachter, Tanker oder Bulker: Die große Zahl von Neubauten erhöht den Druck auf ältere Tonnage, die sich oft nicht so effizient betreiben lässt. Die Folge: Immer häufiger werden Schiffe weit vor Ende ihrer „natürlichen“ Lebensdauer ihrer letzten Ruhestätte zugeführt – zuletzt sogar Frachter, die erst Mitte der 1990er-Jahre in Dienst gestellt wurden.

Entsprechend boomt das Geschäft der Abwrackwerften. Für dieses Jahr rechnet Clarksons über alle Schiffsklassen mit Verschrottungen von etwa 50,1 Mio. dwt – das wäre rund ein Drittel der abgelieferten Neubautonnage. Auch das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erwartet Rekordzahlen: „Die Anzahl der verschrotteten Einheiten hat sich bei einem Vorjahresvergleich verfünffacht, die Summe der verschrotteten Tonnage hat sich verachtfacht. Allein in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres wurden mehr als 60 Containerschiffe mit fast 120.000 TEU zur Abwrackung verkauft, im gesamten Jahr 2011 nur 75.000 TEU.“

Nach Einschätzung von Alphaliner könnten es im Gesamtjahr 200.000 TEU werden – der zweithöchste Wert seit 2009. „Bis zum Jahresende gehen wir von 100 bis 130 Containerschiffen aus, die weltweit abgewrackt werden“, sagt Hermann Ebel, Chef von Hansa Treuhand. Zwar seien die Werften in Indien und Bangladesch fast ausgelastet, dafür entstünden etwa in China neue Verwertungsmöglichkeiten. Ebel: „Der Rohstoffhunger Chinas ist enorm.“

## Neue Möglichkeiten in China

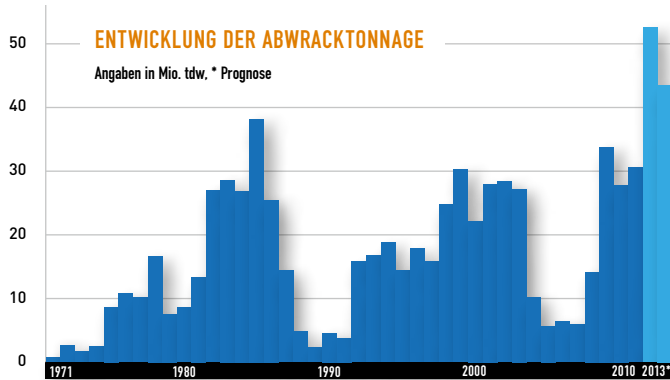
Ökonomisch kann das Abwracken in Zeiten hoher Rohstoffpreise für den Eigner interessant sein. „Containerschiffe erzielen im Vergleich zu anderen Schiffstypen im Allgemeinen höhere Erlöse, da zumeist mehr Stahl verbaut wurde und die Zahl der wiederverwertbaren Teile für gewöhnlich höher ist als bei anderen Schiffstypen“, sagt Prof. Dr. Burkhard Lemper vom ISL.

Der Abbruch in Ländern wie Indien oder China ist für europäische Schiffseigner bisher aber problematisch: Sie laufen

Gefahr, gegen die „Waste Shipments Regulation“ der EU zu verstoßen, die ein Recycling in OECD-Ländern vorschreibt – etwa in der Türkei, wo viel weniger für den Stahl bezahlt wird. Doch jüngst ist Bewegung in das Thema gekommen: Die EU-Kommission will das „Scrapping“ in Ländern außerhalb der OECD erlauben, sofern die Betriebe zertifiziert sind. Basis ist die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“ (HKC) der IMO.

Auf Einladung der „China National Ship Recycling Association“ (CNSA) hat kürzlich eine Delegation unter Leitung des IMO-Beauftragten für Ship Recycling, Nikos Mikelis, eine „Green Recycling“-Konferenz in Peking und vier ausgewählte Ship-Recycling-Werften besucht. Mit dabei: Vertreter der EU-Kommission, des EU-Parlaments und verschiedener Reederverbände, darunter auch der VDR.

Aus Anlass der Pläne der EU-Kommission für eine eigene gesetzliche Regelung zum Ship Recycling im Vorgriff auf



MEINUNGSAUSTAUSCH: IMO-Workshop zur Hongkong-Konvention in Peking.

die Hongkong-Konvention ging es um den gemeinsamen Meinungsaustausch und die Vorstellung der „Green Ship Recycling“-Kapazitäten chinesischer Werften, insbesondere bei der Entsorgung von Gefahrstoffen wie PCB und Asbest.

Mikelis sieht die derzeitigen EU-Pläne als „Schritt nach vorn“. Er ist zuversichtlich, dass die EU-Kommission bereit sei, die nötigen Änderungen an der geplanten Regelung vorzunehmen, um ihre Wirksamkeit zu gewährleisten. „Ziel unserer Reise ist es, eine Brücke zwischen der Europäischen Kommission und den chinesischen Behörden sowie den chinesischen Recyclern zu schlagen, indem wir deutlich machen, was Europa mit dieser Interimslösung bezweckt“, so der IMO-Experte.

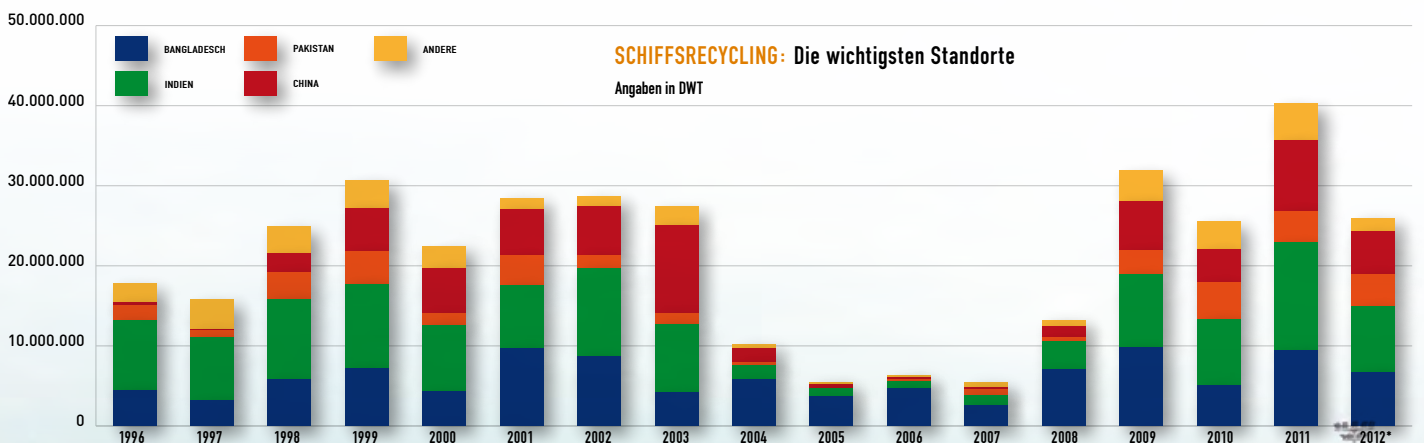
Für die Europäer sei es wichtig, zu erfahren, was die Chinesen über die vorgeschlagene EU-Direktive denken – auch in Bezug auf die Kriterien, auf deren Basis die Werften zertifiziert werden sollen. On-site-Inspektionen durch Vertreter der EU-Kommission oder der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) seien hier keinesfalls akzeptabel. Das gelte auch für Indien.

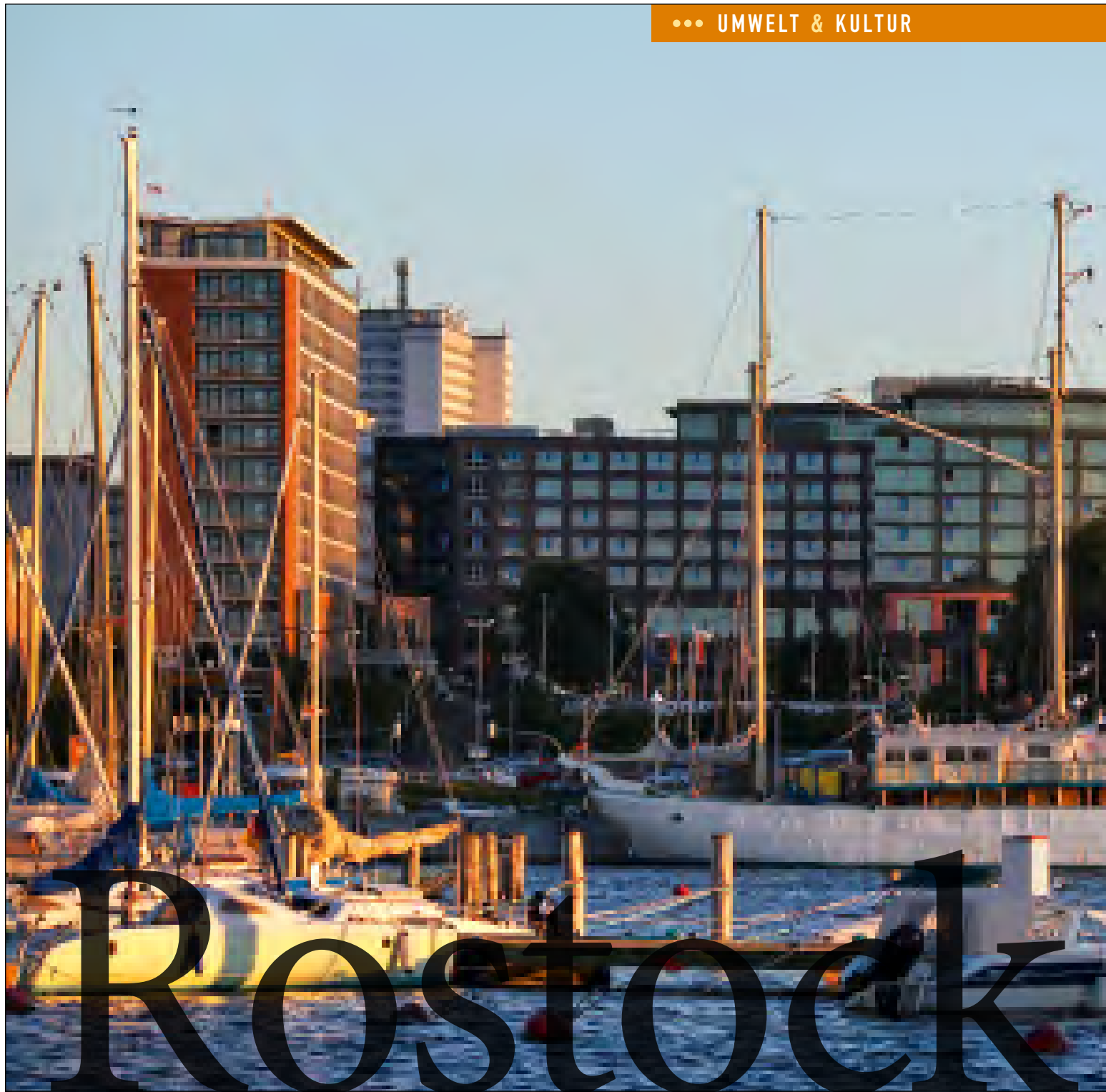
Entgegen dem „Beaching“ in Indien, Pakistan und Bangladesch setzen chinesische Betriebe auf das Zerlegen der Schiffe an der Pier unter Einsatz von Großgeräten wie Kränen und teilweise vorbildlichen Arbeitsschutzbedingungen. China wird seine Kapazitäten von derzeit 61 Betrieben – davon 19 mit „Green Recycling“ – und

einer jährlichen Leistung von mehr als 3 Mio. LDT (Light Deadweight Ton) in den nächsten Jahren mindestens verdoppeln.

Aber auch Indien hat mittlerweile einen deutlichen Schritt in Richtung „Green Recycling“ gemacht und beweist derzeit insbesondere in Alang, dass dies auch beim „Beaching“ und dem Einsatz von Großgeräten und Schutzausrüstungen zu sicheren Arbeitsbedingungen möglich ist.

2011 wurden weltweit 942 Schiffe mit 8,13 Mio. LDT recycelt, davon 22 Prozent in China (168 Schiffe mit 1,77 Mio. LDT) und 48 Prozent in Indien (407 Schiffe mit 3,91 Mio. LDT). Das zeigt: Indien und China sind die wichtigsten Partner für den Aufbau des „Green Recycling“ und der Ratifizierung der IMO-Konvention. ...





# Rostock

## Mekka der Seefahrt

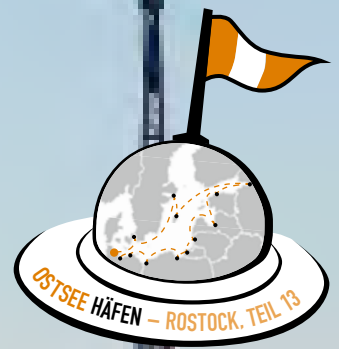
**Traditionell einer der wichtigsten Umschlagplätze der Ostsee, punktet der Rostocker Hafen heute mit moderner Technik – und drückt der Universitätsstadt seinen Stempel auf.** Von Sebastian Meißner Fotos: Eberhard Petzold ([www.foto-dock.com](http://www.foto-dock.com))

Im Mittelalter war der Rostocker Hafen an der Warnow einer der wichtigsten Umschlagplätze an der Ostsee. Gehandelt wurde mit Skandinavien, dem Baltikum, West- und Südeuropa. Nach der deutschen Wiedervereinigung hat der Ha-

fen der Hansestadt sein Erscheinungsbild und sein Leistungsangebot gründlich verändert. Heute ist er universaler Umschlagplatz mit einem modernen Ölhafen, Anlagen für den Getreide-, Kohle-, Düngemittel- und Zementumschlag und einem

eigenen Terminal für den Umschlag von Stückgütern. Auch Schiffe werden hier gebaut. Die Neptun Werft GmbH beschäftigt mehr als 400 Mitarbeiter und konzentriert sich neben der Fertigung von Bauteilen für LPG-Gastanker oder Luxusliner vor allem





**TRADITIONELLE KULISSE**  
Der historische Stadthafen spielt heute für den Hafenumschlag keine Rolle mehr, er wird von Ausflugsschiffen genutzt.

auf den Bau modernster Flusskreuzfahrtschiffe.

Herzstück des Hafengebietes aber ist der Fährhafen mit den angeschlossenen Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr, für Forstprodukte und den RoRo-Verkehr. Dank der guten land- und

seeseitigen Erreichbarkeit und der hohen Investitionen in die Infrastruktur stieg der Hafen an der Warnow auf Platz zwei der deutschen Ostseehäfen auf. Im Passagierverkehr zwischen Skandinavien, Finnland, Russland, dem Baltikum und Deutschland ist Rostock seit Jahren sogar die Nummer

eins. Der Passagierhafen Warnemünde zählt zu den beliebtesten deutschen Häfen für die Riesen der Meere. AIDA Cruises, die erfolgreiche Clubschiff-Reederei, hat hier ebenso ihren Hauptsitz wie Scandlines, die deutsch-dänische Reederei, die mit ihren Fähren jedes Jahr etwa 20 Millionen Passagiere und vier Millionen Pkws auf der Ostsee befördert.

### Typisch hanseatisch

Die Rostocker Altstadt präsentiert sich typisch hanseatisch: So ist die Wokreterstraße gesäumt mit malerischen →



**QUALITÄT:** Seit 2006 konzentriert sich die Neptun Werft vor allem auf den Bau von Flusskreuzfahrtschiffen und den Sektionsbau.



**TREFFPUNKT:** Die Kröpeliner Straße ist die Flaniermeile der Stadt, der Universitätsplatz ihr Zentrum.

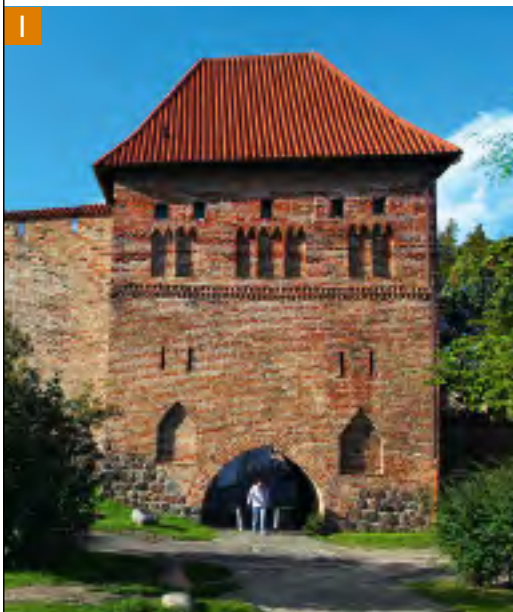
→ historischen Giebelhäusern. Und auch die bedeutendste Flaniermeile der Stadt, die Kröpeliner Straße mit dem Universitätsplatz in ihrer Mitte, hat zahlreiche Backsteingotikhäuser zu bieten. Wenige Meter entfernt steht eine der schönsten Kirchen der Stadt – die 1290 errichtete Marienkirche. Die höchste Kirche Rostocks aber ist die St. Petri-Kirche mit stolzen 117 Metern. Sie hat eine Kuriosität zu bieten: Unter ihrem Altar befindet sich

eine Straßendurchfahrt, der sogenannte Schwibbogen. Weitere Besonderheit: Das hohe gotische Hallendach beherbergt rund 20 Wohnungen.

Am Ende der Kröpeliner Straße steht das Kröpeliner Tor – das größte der noch vier erhaltenen von ehemals 22 Stadttoren. Das älteste Stadttor aber ist das Kuohtor. An Sockel und Fundament des frühgotischen Baus sind gut die massiven Steine sichtbar, die typisch für die Architektur spätmittel-

alterlicher Wehranlagen war. Seit dem 17. Jahrhundert wurde der erstmals 1262 urkundlich erwähnte frühgotische Turm abwechselnd als Wohnung, Zentrale des Kulturamtes und zuletzt als Sitz der Mediationsstelle Rostock genutzt.

Neben dem Kröpeliner Tor steht die schönste der insgesamt 28 Brunnenanlagen der Stadt: der Brunnen „Sieben stolze Schwestern küsst das eine Meer“. Das Brunnenensemble wurde 1970 eingeweiht





**ANLAGE:** Zum Hafen Rostock gehören der Überseehafen und der Kreuzfahrthafen Warnemünde.

und steht seit 1984 unter Denkmalschutz. Sieben Frauengestalten fassen sich an den Händen – sie symbolisieren die ehemaligen Ostseerainerstaaten Dänemark, BRD, DDR, Finnland, Polen, Schweden und Sowjetunion.

### Bedeutende Universität

Direkt neben einem weiteren Stadttor im Süden der Befestigungsanlage – dem Steintor – befindet sich das Rostocker Ständehaus. Das neogotische Backsteingebäude wurde mit zahlreichen Verzierungen und Türmchen errichtet. Im Innern befindet sich ein Lichthof mit einer imposanten Treppenanlage. Das Ständehaus ist heute Sitz des Oberlandesgerichts von Mecklenburg-Vorpommern.

Besonders stolz sind die Rostocker auf ihre Universität. Sie wurde 1419 gegründet und zählt damit zu den ältesten Universitäten Nordeuropas. An der Hochschule lernen rund 15.000 Studenten – sie ist auch wichtigster Arbeitgeber der Stadt.

Die Stadtverwaltung sitzt seit mehr als 700 Jahren im Rathaus der größten Stadt Mecklenburg-Vorpommerns. Zwischen 1270 und 1290 wurden zwei miteinander verbundene Giebelhäuser errichtet, denen bald ein drittes hinzugefügt wurde. Später fasste man alle drei Häuser durch eine Fas-

sade mit sieben Türmen optisch zu einem Gebäude zusammen. Besucher sollten der berühmten goldenen Schlange, die in der Mitte des Rathauses zwischen zwei Säulen zu finden ist, einen Besuch abstatten. Das bronzenes Tier, das die Ratsherren zu klugen Entscheidungen ermahnen soll, bringt angeblich jedem Glück, der ihm den Kopf streichelt.

Weil Rostock in der Zeit des Nationalsozialismus ab Mitte der 1930er-Jahre mit den Heinkel- und Arado-Flugzeugwerken zu einem Zentrum der Rüstungsindustrie wurde, ist es von den Alliierten schwer bombardiert worden. Besonders deutlich sind die Folgen am Neuen Markt sichtbar: Bis zu seiner Zerstörung 1942 wurde er von allen Seiten von prächtigen gotischen Giebelhäusern aus vier Jahrhunderten umgeben. Heute sind nur noch an der Westseite sechs Häuser in ursprünglicher Gestalt erhalten geblieben. Früher

wurden auf dem Platz zur Abschreckung Diebe an den Pranger gestellt. Inzwischen aber herrscht eine durchweg friedliche Atmosphäre. Einmal pro Woche findet der lebhaftes Wochenmarkt statt, auf dem die Bauern und Landwirte aus der Umgebung ihre Waren feilbieten.

### Raue Schale, weicher Kern

Besucher erleben hier das typische Rostock – und kommen mit den Einheimischen in Kontakt. Von der rauen Schale der Bewohner und ihrer sparsamen Dosierung an Freundlichkeit sollten sie sich dabei nicht abschrecken lassen, denn dahinter stecken meist ein weicher Kern und ein gutes Herz. Echte Nordlichter brauchen eben etwas Zeit, um richtig aufzutauen. Richtig ausgelassen geht es immer Ende August zu, wenn die Hanse Sail stattfindet – mit mehr als 300 Traditionsseglern und einer Million Besuchern. ...

**I:** Rostocker Stadtmauer mit dem Kuhtor.

**II:** Der Sieben-Schwestern-Brunnen ist der schönste von insgesamt 28 Brunnen der Stadt.

**III:** Rostock ist nach Lübeck der zweitgrößte deutsche Ostseehafen.

**IV:** Auf der Neptun Werft beginnt der Einbau von Tanks in einen Gastanker.





# Museum voraus!

Belfast, wo die „Titanic“ einst vom Stapel lief, widmet der Jahrhundertkatastrophe ein neues Erlebniszentrum und weitere touristische Highlights. Text/Fotos: Eigel Wiese



**ZUBRINGER:** Das Tenderschiff „Nomadic“ brachte Passagiere von Cherbourg aus auf die vor Anker liegende „Titanic“. Jetzt wird es restauriert.

Der Stolz auf die „Titanic“, die vor gut 100 Jahren in Belfast gebaut wurde, ist an jeder Ecke der Stadt zu spüren. Jetzt soll dieses Stück industrieller Vergangenheit auch die Zukunft der nordirischen Metropole sichern. Denn die will mit touristischen Erlebnissen rund um das ehemalige Royal Mail Ship alle diejenigen anziehen, die nicht nur mit Schauern vom

Untergang während der Jungfernfahrt lesen, sondern auch Authentizität erleben und an jene Plätze kommen wollen, an denen das Schiff entstand.

Zum 100. Jahrestag des Untergangs hat Belfast eine ganze Reihe von historischen Stätten, die mit der „Titanic“ zusammenhängen, renoviert und Besuchern zugänglich gemacht. Außerdem wurde ein hochmodernes, multimediales Erlebniszentrum eröffnet, in dem die Geschichte des Untergangs nachvollzogen werden kann. Es steht an der Stelle, an der die „Titanic“ auf dem Helgen wuchs – ein metallisch glänzender Bau, dessen vier spitz zulaufende Flügel in jeweils eine der Haupthimmelsrichtungen zeigen.

Moderne Multimedia-Technik ermöglicht es, Details der Pläne herauszuzoomen und spezifische Informationen zu erhalten. Kabinen und Gesellschaftsräume mit gläsernen Wänden zeigen, wie luxuriös die Erste Klasse ausgestattet war. Ein weiterer Raum mit Projektionswänden fährt wie ein riesiger Fahrstuhl vom Maschinenraum bis zur Kommandobrücke und zeigt die Funktionen der einzelnen Decks.

In der Abteilung, die sich mit dem Untergang beschäftigt, sinkt die Temperatur, der Raum

beginnt aufgrund optischer Effekte zu fließen, Morsecodes sind zu hören, und die Stimmen von Überlebenden erzählen, was sie in diesen zwei Stunden und 40 Minuten zwischen der Kollision und dem Untergang durchlebt haben. Ein rekonstruiertes Rettungsboot gibt einen Eindruck davon, wie die viel zu knappen Rettungsmittel aussahen, denen sich „Frauen und Kinder zuerst!“ anvertrauten. Aus Lautsprechern sind die unbequemen Fragen zu hören, die den Verantwortlichen und Augenzeugen vor dem britischen Untersuchungsausschuss gestellt wurden.

Dann wieder gibt es eine Datenbank mit den Namen von Menschen, die an Bord waren. Die Besucher können recherchieren, ob sie überlebten oder aber mit dem Schiff untergingen. Auch die noch immer ungelösten Rätsel um den Untergang und die vielen Gerüchte um die „Titanic“ werden dargestellt. Den Machern der Erlebniswelt „Titanic Belfast“ ist es mit moderner Technik des beginnenden 21. Jahrhunderts gelungen, das Leben der Menschen des beginnenden 20. Jahrhunderts einzufangen.

Ganz tief unten in dem vierflügeligen Gebäude ist zu sehen, wie Robert D. Ballard 1985 das Wrack der „Titanic“ in der Tiefe entdeckte. Hier können sich die Besucher wie in einem Tauchboot →



**INNENLEBEN:** Erkunden der Baupläne im „Titanic Belfast“.

EINDRUCK: Blick ins Atrium des Erlebniscenters „Titanic Belfast“, das Ende März eröffnet wurde.



Foto: Leslie Shaw

→ fühlen, mit dem sie die Überreste umkreisen.

Unmittelbar neben „Titanic Belfast“ sind die originalen Werftanlagen von Harland & Wolff zu sehen, auf denen die „Titanic“ gebaut und ausgerüstet wurde. Das alte Hauptgebäude an der Queen’s Road mit den Büros und Zeichensälen ist bis heute ebenso unangetastet erhalten wie die Trockendocks an der Clarence Wharf. Heute kann man zu Fuß durch die alten Anlagen streifen und der „Titanic“ so nahe sein wie sonst nirgendwo auf der Welt.

Die Tour beginnt in der Moderne zwischen neuen Gebäuden mit ausgefallener

Architektur. Wo früher einmal Werftarbeiter an Schiffen von der Größenordnung der „Titanic“ nieteten, war lange Zeit eine Industriebrache. Seit einigen Jahren entsteht dort der neue Stadtteil „Titanic Quarter“. Lange hatte man alles rund um das Schiff in Belfast geradezu schamhaft verdrängt – bis Ausstellungen, Filme und Bücher in aller Welt zeigten, wie sehr der Mythos die Menschen noch immer fasziniert.

### Ein Gefühl von Authentizität

Die Führerin schließt das grüne Tor zu dem roten Sandsteingebäude an der Queen’s Road auf, in dem nicht nur die

Geschäftsführung von Harland & Wolff residierte, sondern auch Buchhalter die Löhne der Arbeiter ausrechneten und sie in Lohntüten durch ein kleines Fenster auszahlten. Auch der alte Zeichensaal mit seiner tonnenförmigen Decke und den vielen Fenstern als Garanten für helle Arbeitsplätze ist noch erhalten. Heute stehen dort Stellwände mit alten Fotos und Plänen. Sie zeigen, wie die „Titanic“ Stück für Stück wuchs, schließlich vom Stapel lief und auslief nach Southampton, wo ihre verhängnisvolle Jungfernfahrt begann. Die meisten Besucher kennen sich aus. Weshalb sie mit all ihrem Wissen jetzt hier



**DRAMATIK:** Beklemmend ist die Situation rund um die ausgestellten Rettungsboote.



**BAUPLATZ:** Im Thompson-Trockendock wurde die „Titanic“ nach dem Stapellauf fertig ausgerüstet.



**ERINNERUNG:** Die „Titanic“ in einem Glasfenster der Town Hall, dem Rathaus von Belfast.



**SKULPTUR:** Die „Titanica“ vor dem imposanten „Rumpf“ des Ausstellungsgebäudes.



**MODELL:** Die sinkende „Titanic“ im Ulster Folk & Transport Museum.

## „Titanic Belfast“

Öffnungszeiten des Ausstellungszentrums in der Queen's Road: April bis September Mo bis Sa von 9 bis 19 Uhr und So von 10 bis 17 Uhr, Oktober bis März täglich 10 bis 17 Uhr. Eintrittspreise: Erwachsene 15,50 GBP, Kinder (5 bis 16 J.): 6,75 GBP, Rentner ab 9,75 GBP. **Infos:** [www.titanicbelfast.com](http://www.titanicbelfast.com)

sind, ist die Suche nach Authentizität, das Gefühl, unmittelbar am Schauplatz zu sein.

Dieses Gefühl steigert sich noch beim lang gestreckten Pumpenhaus. Davor ragt eine mehr als zehn Meter hohe Skulptur auf, unverkennbar der scharfe Bug eines Schiffes. Er wiegt mehr als 16 Tonnen und wurde weitgehend in den Produktionstechniken der damaligen Zeit gebaut: Mehr als 3.500 Niete halten ihn zusammen. Der Originalrumpf wog 46.382 Tonnen, mehr als drei Millionen Niete waren zu seinem Bau nötig. Eine Schautafel zeigt, welchen kleinen Teil die riesig wirkende Nachbildung am Originalrumpf ausgemacht hätte. Im Pumpenhaus stehen die metallisch schimmernden Gehäuse der Turbinen, mit deren Hilfe das Trockendock früher leer gepumpt wurde. Sie wirken so gepflegt, als seien sie gerade erst abgeschaltet worden.

Auch ein letztes Schiff, das in Zusammenhang mit der „Titanic“ gebaut wurde, gibt es auf dem Gelände: Der Tender „Nomadic“ brachte Passagiere der Ersten und Zweiten Klasse an Bord, weil das größte Schiff seiner Zeit den Hafen von Cherbourg gar nicht anlaufen konnte. An Bord des Zubringers, der ebenfalls von Harland & Wolff stammt, waren so illustre Gäste

wie Benjamin Guggenheim oder Cosmo Duff-Gordon. Nach einem bewegten Schiffsleben ist die „Nomadic“ 2006 nach Belfast zurückgekehrt, liegt heute im Hamilton Dock nahe der alten Werftanlagen und wird restauriert. Auch wenn es mitunter ein wenig gewagt erscheint, eine Werft zu feiern, deren Fehlleistungen zumindest das Ausmaß der Katastrophe begünstigten – viele Exponate sind beeindruckend.

Wie edel etwa die Möbel für die „Titanic“ gearbeitet waren, zeigt ein ausziehbarer, mit Intarsien verzierter Mahagonitisch in der Hafenbehörde von Belfast. Er war 1912 in der Tischlerei der Werft angefertigt, jedoch nicht rechtzeitig zur Abfahrt des Schiffes fertig geworden. So lagerte man ihn ein, um ihn bei der nächsten planmäßigen Abfahrt in Southampton an Bord zu bringen. Doch dazu kam es nicht mehr. Nun steht er in einem besonderen Zimmer der Hafenverwaltung, gedeckt mit edlem Kristall und Porzellan, das die Logos der White-Star-Line trägt.

Die Autos vor dem Plakat an der Fassade des Ulster Folk and Transport Museum in Holywood, einem Vorort von Belfast, wirken winzig; darüber ragen die drei Propeller der „Titanic“ auf, so wie sie vor gut 100 Jahren im Dock von Harland & Wolff auf die Arbeiter gewirkt haben müssen, die das Riesenschiff ausgerüstet haben. Der Weg zu den

**WERBUNG:** Der Wirt sicherte sich den Namen „New Titanic Restaurant“.

Exponaten führt durch einen verglasten Gang, in dessen Seitenscheiben Szenen vom Bau und dem Auslaufen der „Titanic“ geätzt sind.

### Die Stadt im Bann eines Schiffs

So eingestimmt erreicht man die runde zentrale Ausstellungshalle, in deren Mitte in einer mehrere Quadratmeter großen Vitrine der Bug der „Titanic“ in einer spiegelglatten Fläche versinkt. Besonders beeindruckend sind die kleinen Figuren am Rande des Modells, die vor Augen führen, wie die Menschen an Bord zwischen Erster, Zweiter, Dritter Klasse und Besatzung verteilt waren. Farblich sind die Figuren der Überlebenden, grau diejenigen der Ertrunkenen oder Erfrorenen. Die grauen Figuren überwiegen, besonders in der Dritten Klasse und bei der Besatzung.

In anderen Vitrinen sind mehr als 500 Gegenstände zu sehen, die von der gesunkenen „Titanic“ geborgen wurden.

Das einst vom Bürgerkrieg zwischen Katholiken und Protestanten geschundene Belfast hat sich zur Stadt der „Titanic“ erklärt. Das vielfältige touristische Angebot lässt auch einen einwöchigen Aufenthalt nicht langweilig werden – zumal neben dem berühmten Dampfer auch noch irische Pubs, eine lebhaft musische Szene und etliche weitere Sehenswürdigkeiten locken. ...



# Neue Schiffe

BALTIC WINTER	
IMO-NUMMER	9467134
REEDEREI	Heino Winter
CHARTERER	Rickmers Reederei
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	09/2011
TYP	Schwergut-/Mehrzweckfrachter
TONNAGE	15.377 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	19.404 TDW
LADEKAPAZITÄT	1.011 TEU (124 Reefer)
WERFT	Qingshan, Wuhan (CHN)
LÄNGE	166,15 m
BREITE	22,90 m
TIEFGANG	9,50 m
LEISTUNG	9.800 kW
GESCHWINDIGK.	18 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd



AIDAMAR			
IMO-NUMMER	9490052	GÄSTEKABINEN	1.097
REEDEREI	AIDA Cruises	WERFT	Meyer Werft, Papenburg (D)
FLAGGE	Italien	LÄNGE	253,33 m
ABLIEFERUNG	05/2012	BREITE	32,2 m
TYP	Kreuzfahrtschiff	TIEFGANG	7,3 m
TONNAGE	71.100 BRZ	LEISTUNG	24.800 kW
PASSAGIERE	ca. 2.500	GESCHWINDIGKEIT	23 kn
BESATZUNG	609	KLASSE	Germanischer Lloyd







### CPO CADIZ

<b>CHARTERNAME</b>	MSC Cadiz	<b>TYP</b>	Containerschiff	<b>BREITE</b>	40 m
<b>IMO-NUMMER</b>	9480203	<b>TONNAGE</b>	61.870 BRZ	<b>TIEFGANG</b>	13,50 m
<b>REEDEREI</b>	Claus-Peter Offen	<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	74.526 TDW	<b>MOTOR</b>	MAN-B&W 7K98MC-C
<b>CHARTERER</b>	MSC	<b>LADEKAPAZITÄT</b>	5.550 TEU (600 Reefer)	<b>LEISTUNG</b>	39.970 kW
<b>FLAGGE</b>	Liberia	<b>WERFT</b>	Daewoo-Mangalia (RO)	<b>GESCHWINDIGKEIT</b>	23,2 kn
<b>ABLIEFERUNG</b>	11/2011	<b>LÄNGE</b>	270,40 m	<b>KLASSE</b>	Germanischer Lloyd



### JOHANNA SCHEPERS

<b>CHARTERNAME</b>	-
<b>IMO-NUMMER</b>	9436305
<b>REEDEREI</b>	HS Schifffahrt, Haren/Ems
<b>CHARTERER</b>	-
<b>FLAGGE</b>	Antigua & Barbuda
<b>ABLIEFERUNG</b>	12/2011
<b>TYP</b>	Container-Feeder
<b>TONNAGE</b>	7.852 BRZ
<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	9.400 TDW
<b>LADEKAPAZITÄT</b>	812 TEU (210 Reefer)
<b>WERFT</b>	Damen Shipyard, Galatz (RO)
<b>LÄNGE</b>	140,62 m
<b>BREITE</b>	21,80 m
<b>TIEFGANG</b>	7,33 m
<b>GESCHWINDIGK.</b>	19 kn
<b>KLASSE</b>	Germanischer Lloyd

Fotos:Hasenpusch



### RIO LARA

<b>CHARTERNAME</b>	Hanjin Europe
<b>IMO-NUMMER</b>	9502908
<b>REEDEREI</b>	MPC Group Hamburg
<b>CHARTERER</b>	Hanjin Shipping
<b>FLAGGE</b>	Isle of Man
<b>ABLIEFERUNG</b>	5/2012
<b>TYP</b>	Containerschiff
<b>TONNAGE</b>	141.754 BRZ
<b>TRAGFÄHIGKEIT</b>	140.973 TDW
<b>LADEKAPAZITÄT</b>	13.092 TEU (1.000 Reefer)
<b>WERFT</b>	Hyundai Heavy Industries, Ulsan (ROK)
<b>LÄNGE</b>	366 m
<b>BREITE</b>	48,20 m
<b>TIEFGANG</b>	15,50 m
<b>LEISTUNG</b>	68.640 kW
<b>KLASSE</b>	Korean Register of Shipping

# Im Austausch mit der ganzen Welt

Die SMM in Hamburg ist die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft.

Das ist auch ein Verdienst von Projektleiter Peter Bergleiter.

von Sebastian Meißner

**P**eter Bergleiter ist ein Entdecker. Einer, den die Lust auf neue Herausforderungen, fremde Kulturen und unbekannte Gebiete stets angetrieben – und bis in fast alle Winkel der Erde geführt – hat. Europa, Asien, USA, Afrika, Südamerika: Bergleiter ist viel rumgekommen. „Unterwegs zu sein hilft mir, meinen Horizont zu erweitern und den eigenen Maßstab wieder zurechtzurücken“, sagt er. Außerdem erweitert das Reisen seine Sprachkenntnisse – Bergleiter spricht drei Sprachen fließend.

Ein Talent, das ihm in seinem heutigen Job zugute kommt. Bergleiter ist nicht nur Bereichsleiter Technologiemesen der HMC im In- und Ausland, sondern auch Projektleiter der Internationalen Schiffbaumesse shipbuilding machinery & marine technology (SMM) der Hamburg Messe und Congress GmbH (HMC).

Geboren wurde Bergleiter in Jena. Das war vor 42 Jahren. 22 Jahre später strandet er zum ersten Mal in Hamburg. Es ist Liebe auf den ersten Blick. „Ich habe mich sofort heimisch gefühlt. Wer einmal hier



gelebt hat, wird immer wieder gerne zurückkehren“, sagt Bergleiter. Besonders das maritime Flair und die vielen Grünflächen der Hansestadt haben es ihm angetan. Zunächst arbeitet er für eine amerikanische Hotelkette, dann folgt ein Jahr Zivildienst. Nach seinem Betriebswirtschaftsstudium heuert er 1998 bei HMC an. Er beginnt in der Auslandsabteilung, wo er internationale Geschäftsbeziehungen unterhält, Trends aufspürt und weltweit nach interessanten Locations für Ausstellungen sucht.

## Aufstieg zum Projektleiter

2007 dann leitet er die Auslandsabteilung – und kann nun auch seine Begeisterung für maritime Themen ausleben. Unter seiner Leitung wird in Saragossa zum ersten Mal der deutsche Pavillon von der Hamburg Messe bei der Expo errichtet.

Außerdem übernimmt er ab 2008 die Projektleitung der SMM, die 2012 ihr 25. Jubiläum feiern wird. „Die SMM ist mit 2.000 Ausstellern und mehr als 50.000 Fachbesuchern die Weltleitmesse der ma-



**MACHER:** Peter Bergleiter hat die SMM weiter internationalisiert.

Foto: Hauke Gabriel

ritimen Wirtschaft und somit natürlich auch ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Hamburg Messe und den Standort“, sagt Bergleiter.

Seine Ziele sind von Beginn an ambitioniert: Die Messe soll weiter internationalisiert werden. Dafür etabliert er Ableger der SMM im Ausland – die SMM India und die SMM Istanbul – und entwickelt immer neue Kooperationen im In- und Ausland. Ein weiteres Ziel ist es, Aussteller und Besucher noch enger zueinanderzubringen. „Das ist eine ständige Herausforderung. Man muss den Weltmarkt kennen, tief ins Thema eintauchen und ein Gespür für Trends haben“, sagt er.

## Beeindruckendes Feedback

Für jede Veranstaltung lässt Bergleiter die Ergebnisse von unabhängigen Forschungsinstituten untersuchen – und die Kunden befragen. Das beeindruckende Ergebnis: Mehr als 94 Prozent der Aussteller und 96 Prozent der Besucher vergaben Bestnoten – und bewerten die SMM als hilfreich und lukrativ. „Wir freuen uns über dieses Ergebnis, weil es zeigt, dass das gesamte Team großartige Arbeit liefert. Aber wir verstehen es auch als Herausforderung, dieses hohe Niveau zu halten und noch besser zu werden“, so Bergleiter. Inspiration für weitere Ideen will er auch auf neuen Reisen suchen.

Auch privat plant der Hobbysegler und dreifache Familienvater bereits die nächsten Trips. Einer soll ihn mit einem Kreuzfahrtschiff durch norwegische Fjorde oder in die Arktis führen. „Jeder neue Ort ist eine neue Inspiration“, sagt er. ...



Foto: HMC / Michael Zapf

**FLAGSCHIFF:** Die SMM ist die Trend-Messe der maritimen Wirtschaft.

## Zuckerhut und Zuckerpuppe

Das Deutsche Hydrographische Institut ist mehr als 120,  
die See-BG 75, der älteste „Wikinger“ knapp 146 Jahre!

Zuckerschleppen ist kein Zuckerschlecken.

Heinrich Schopper beschreibt in zwei Teilen die komplizierte Entstehungsgeschichte des Deutschen Hydrographischen Instituts, Vorläufer des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie: ein Paradebeispiel deutscher Kleinstaaterei und hindernisreicher Bürokratie, aber auch der produktiven Sprengkraft von Pioniergeist und Privatinitiative seit 1835.

Am Anfang der See-Berufsgenossenschaft steht das See-Unfallgesetz von 1887, das geht auf eine Botschaft von Kaiser Wilhelm II. zurück. Anfangs vorwiegend ein Zusammenschluss von Versicherern, wirken seit 1951 auch die Versicherten vollberechtigt an der seemännischen sozialen Selbstverwaltung mit.

Kuba galt als „Zuckerdose Amerikas“. Es kostete allerdings Kraft und Mühe, diesen süßen Stoff zu verladen (Foto Mitte). Der Zuckerhut in Rio trägt seinen Namen seiner Form wegen und dient als attraktive Kulisse für die brasilianische „Zuckerpuppe“, die ein Fotograf auf Zelluloid einfing (Foto unten).

Die Deutsche Schiffbautechnische Gesellschaft hält ihre Sommertagung auf belgische Einladung in Antwerpen ab und staunt vor Ort über Entwicklung und Planung von Ladungsströmen und Infrastruktur des ehrwürdigen Hafens. Noch mehr staunt der Leser allerdings über die schier unglaubliche Geschichte des dänischen Haudegens, Hochbootmann Christian Jacobsen Drakenberg, der sich keiner Obrigkeit beugt, mit 86 Jahren noch der stärkste Mann an Bord (!) ist, mit 111 Jahren in den Hafen der Ehe einfährt, mit 130 unbeirrt auf neue Liebesabenteuer sinnt. Chapeau!

Die ganzen Ausgaben: [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)



### Aus dem Inhalt

**Ausbildungsschiffe ferngesehen**

**Politik unter der Lupe**

**Selbstfinanzierung, ein unbewältigtes Schlagwort**

**Flottenumschau**

**Sport an Bord**

**Trampers Freud und Leid**

**Deutsches Hydrographisches Institut**

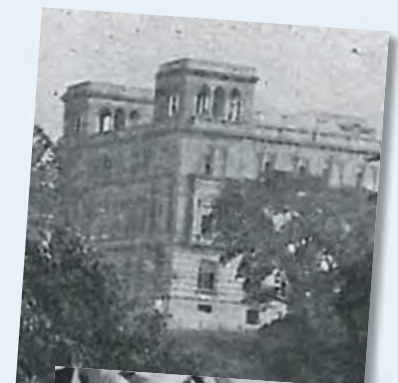
**Rivalen der Rennpiste**

**Klar bei Schmunzelauge**

**Staatsbürger, was machst du mit der Freiheit?**

**Fünf Frauen und eine warten auf „ihr Schiff“**

**80 Jahre Kieler Woche**



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

# Neue Bücher...



## Glanz und Gloria aus Papenburg

„Übersichtlich“ nennt Bernhard Meyer die Branche im Jahre 1986. Da läuft die „Homerica“ als erstes von (bis Oktober 2011) 41 Kreuzfahrtschiffen in Papenburg vom Stapel.

Die Meyer Werft setzte ihre Spezialisierung auf Passagierschiffe fort und liefert heute dreimal im Jahr Schiffe von bis zu 140.000 BRZ ab. Autor Nils Schwerdtner stellt der Entwicklungs- und Baugeschichte des Meyer'schen Kreuzfahrtschiffbaus einen detaillierten Überblick über internationale Entwicklung und Auftragsbestände der Kreuzfahrt voran. Dem folgen die Charakteristik bestimmter Trendperioden und schließlich alle Fluss- und Hochseeschiffe von Meyer auf einen Blick mit Foto und Datenblatt.

**Nils Schwerdtner: 25 Jahre Kreuzfahrtschiffe der Meyer Werft. Kommentierter Farbbildband. 208 S., geb., zahlr. Farbfotos, Abb. ISBN: 978-3-7822-1041-6. 19,95 Euro**

## Alle Besucher von Bord!



Vergöttert wird Goscinny für Asterix & Obelix, Lucky Luke und den kleinen Nick – Figuren, die ihre Welt erobern und denen immer gründlich was schiefeht.

Die erste Seereise erlebte der 1977 verstorbene Comicautor als zweijähriges „Gepäckstück“ seiner Eltern 1928 in die Emigration nach Argentinien. Hier nun kommt sein Foto-Seereisetagebuch der 1950er- bis 1960er- Jahre. Kleine Kulturgeschichte mit Witz, Hintersinn und vielen herrlichen Fotos.

**René Goscinny: Eine Seefahrt, die ist lustig. Hrsg. von Anne Goscinny. 208 S., Broschur. ISBN: 978-3-257-06826-9. 16,90 Euro.**

## Tipps vom Schöngest



Ein Musiker, heute Kreuzfahrtdirektor, und ein Professor für Germanistik haben aus ihrer Liebe zum Fach und zur See einen Ratgeber verfasst.

Die Ostsee punktet mit der Vielfalt von Reisezielen und kurzen Entfernungen. Reiseablauf, Routen und Tipps für organisierte oder individuelle Landgänge stehen den Reisezielen und deren wichtigsten Sehenswürdigkeiten voran. Mit Anschriften und Internetadressen.

**Heiner Boehncke, Peter Jurgilewitsch: Kreuzfahrt-Guide OSTSEE. 256 S., Ringbroschur, viele Fotos. ISBN: 978-3-89225-676-2. 24,90 Euro.**

## Cocktail zum Deckchair



Neunzehn weltweit gereiste Literaten des 19. bis 21. Jahrhunderts schildern präzise das Verhalten der Spezies Mensch auf See.

Loriot, Bosc und Sempé treiben dazu die Konturen menschlicher Ambitionen, Schrullen und Passionen auf die (Stift-)Spitze. Verändert haben sich nur die Schiffe, Reisedauer und Distanzen, der Mensch erwartet ewig Zauber und Romantik – siehe Ringelnetz und all die anderen.

**Daniel Kampa (Red.): Kreuzfahrt-Lesebuch. 285 S., brosch., Illustr. von Loriot, Bosc und J.-J. Sempé. ISBN: 978-3-257-06827-6. 16,90 Euro.**

ANZEIGE

ANZEIGE

# Kalender

JULI – SEPTEMBER 2012



## Neue Antriebe für Schiffe von morgen

Schon seit Jahren köchelt die Diskussion um alternative Antriebssysteme für Seeschiffe auf steter Flamme.

Doch durch den extremen Höhenflug der Brennstoffpreise, schärfere Schwefel-Emissionslimits und die Aussicht auf eine CO<sub>2</sub>-Steuer hat das Thema zuletzt massiv an Dringlichkeit gewonnen. Wie ein Technologiesprung zu umwelt-schonenderen und energieeffizienteren Systemen bewerkstelligt werden kann – darum geht es auf der ersten Deutsch-Niederländischen Maritimen Konferenz am 11. Juli in Leer. Berichtet wird unter anderem über das Projekt MariTIM, für das sich 30 Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus dem deutsch-niederländischen Grenzraum zusammengetan haben.

### 11.07. LEER

1. Deutsch-Niederländische Maritime Konferenz  
[www.maritim-de-nl.eu](http://www.maritim-de-nl.eu)

Foto: Michael Hollmann

## JULI

01.-05.07. WEST-Terschelling

(Niederlande)  
**Maritime Education Conference**  
[www.imla20.com](http://www.imla20.com)

03.-05.07. IZMIR (Türkei)  
**Turkish Cruise Forum**  
[www.turkishcruiseforum.com](http://www.turkishcruiseforum.com)

04./05.07. LONDON (Großbritannien)  
**Ice Class Ships Conference**  
[www.rina.org.uk](http://www.rina.org.uk)

05.07. GLASGOW (Großbritannien)  
**Ship Lifecycle Management Conference**  
[www.rivieramm.com](http://www.rivieramm.com)

09.-11.07. ACCRA (Ghana)  
**Combating Piracy: West African Maritime Security**  
[www.hansonwade.com](http://www.hansonwade.com)

10./11.07. COLOMBO (Sri Lanka)  
**Sri Lanka Ports, Trade & Logistics Conference**  
[www.seatradesrilanka.com](http://www.seatradesrilanka.com)

11.07. LEER  
**1. Deutsch-Niederländische Maritime Konferenz**  
[www.maritim-de-nl.eu](http://www.maritim-de-nl.eu)

18.-20.07. MIAMI (USA)  
**Port Security Seminar &**

**Exhibition**  
[www.aapa-ports.org](http://www.aapa-ports.org)

25.-27.07. BANGKOK (Thailand)  
**Project Professionals Group Annual General Meeting**  
[www.wvproject.net](http://www.wvproject.net)

## AUGUST

01.-03.08. RIO DE JANEIRO (Brasilien)  
**Navalshore 2012**  
[www.ubmnavalshore.com](http://www.ubmnavalshore.com)

07./08.08. KAPSTADT (Südafrika)  
**Breakbulk Africa**  
[www.breakbulk.com](http://www.breakbulk.com)

09.-12.08. ROSTOCK  
**Hanse Sail**  
[www.hansesail.com](http://www.hansesail.com)

17.-19.08. FLENSBURG  
**Flensburg Nautics 2012**  
[www.nautics-flensburg.de](http://www.nautics-flensburg.de)

20./21.08. BRISBANE (Australien)  
**Coaltrans Australia**  
[www.coaltrans.com](http://www.coaltrans.com)

28.-31.08. STAVANGER (Norwegen)  
**Offshore Northern Seas 2012**  
[www.ons.no](http://www.ons.no)

29.-30.08. SINGAPUR (Singapur)  
**7th Optimising Ship Maintenance**  
[www.acie.u.net](http://www.acie.u.net)

29.-31.08. RIO DE JANEIRO (Brasilien)  
**Brazil Windpower 2012**  
[www.brazilwindpower.org](http://www.brazilwindpower.org)

## SEPTEMBER

04.-07.09. HAMBURG  
**SMM 2012 – shipbuilding, machinery & marine technology**  
[www.smm-hamburg.de](http://www.smm-hamburg.de)

06.-07.09. DURBAN (Südafrika)  
**10th Intermodal Africa 2012**  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

07.09. BREMEN  
**48. Kapitänstag**  
[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

10./11.09. WILHELMSHAVEN  
**Hafenforum JadeWeserPort**  
[www.messe.de](http://www.messe.de)

10.-13.09. ROSTOCK  
**18th Int. Ship and Offshore Structures Congress**  
[www.issc2012.org](http://www.issc2012.org)

15.-23.09. BREMEN  
**Maritime Woche**  
[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

25./26.09. BREMEN  
**ISL Maritime Conference 2012**  
[www.isl.org/conference](http://www.isl.org/conference)

## Impressum

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

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

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

**Redaktion (VDR):**  
Christof Lauer,  
Tel.: 040 – 350 97 238,  
[lauer@reederverband.de](mailto:lauer@reederverband.de)

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

**Redaktion:** printprojekt  
Peter Lindemann & Hanns-

Stefan Grosch GbR  
[info@print-projekt.de](mailto:info@print-projekt.de)  
Schulterblatt 58,  
20357 Hamburg

**Mitarbeit:**  
Michael Hollmann  
(Versicherungen)

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

Es gilt die Anzeigenpreis-  
liste 2012

**Abonnements und Vertrieb:**  
Druckzentrum Neumünster  
Tel.: 040 – 25 49 66 15

[abo@deutscheseeschiff-fahrt.de](mailto:abo@deutscheseeschiff-fahrt.de)

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

**Lithografie:** Stiedenrod

**Titelbild:** Eberhard Petzold,  
[www.foto-dock.com](http://www.foto-dock.com)

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

**Abonnementpreis:**  
58,50 EUR, für Schüler, Stu-  
denten und Senioren 34,90

EUR jährlich, inkl. MwSt. und  
Zustellgebühr, Einzelheft  
5,35 EUR inkl. MwSt.

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

Namensbeiträge geben  
die Meinung des Verfasser-  
s wieder. Sie entspre-  
chen nicht unbedingt der

Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Geneh-  
migung der Redaktion. Le-  
serbriefe 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