

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

BESUCHEN SIE UNS AUF DER SMM:
HALLE B8, STAND 212

International conference on
marine security and defence
MS&D

Global maritime
environmental congress
gmecc



SEPTEMBER 2012

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

PRIVATE SICHERHEITSDIENSTE

Besserer Schutz gegen Piraten

14



INNOVATIONEN

25. SMM in Hamburg:
Leistungsschau in Sachen
Effizienz, Umweltschutz und
Sicherheit

42

INTERVIEW

MdEP Werner
Kuhn über
EU-Schifffahrts-
politik

26

INVESTMENT

Neue Studie gibt
Entwarnung
für viele Schiffs-
fonds

34

ANZEIGE

Von mehr Sicherheit, höherer Effizienz und kompakten Fakten



Es ist ein wichtiger Schritt hin zu mehr Sicherheit für Seeleute auf deutschen Schiffen: Die Bundesregierung hat endlich geregelt, welchen Standards **private Sicherheitsdienste an Bord** genügen müssen. Die deutschen Reeder begrüßen diese Entscheidung (ab S. 14). Der Bericht von **Frederik Euskirchen** führt noch einmal eindrucksvoll vor Augen, warum das Gesetz so wichtig ist: Der Zweite Offizier der „Hansa Stavanger“, die vier Monate in der Gewalt von somalischen Piraten war, hat seine Tortur in einem Buch festgehalten – wir dokumentieren den bewegenden Text in Auszügen (ab S. 18).



Ein weiterer Schwerpunkt des Heftes ist einem maritimen Großereignis von Weltbedeutung gewidmet: der **SMM in Hamburg**, die in diesen Tagen zum 25. Mal stattfindet (ab S. 42). Vom überschaubaren Ingenieurstreif hat sie sich in knapp fünf Jahrzehnten zur maritimen Leitmesse gewandelt – und zum Taktgeber für Innovationen in der Schifffahrt. Mehr als 2.000 Aussteller erwarten über 50.000 Fachbesucher – darunter viele Entscheider von Reedereien, die nach intelligenten Lösungen zur Effizienzsteigerung fahnden. Auch der VDR ist auf der SMM mit einem Stand vertreten.

Hier unten finden Sie die „Daten der deutschen Seeschifffahrt“ – ein kompakter Überblick über die Branche. Auch hierbei wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre!

Dr. Dirk Max Johns, Chefredakteur

Sollten hier die „Daten der deutschen Seeschifffahrt 2012“ fehlen,
können Sie Ihr Exemplar beim VDR anfordern, unter

Verband Deutscher Reeder
Claudia Ebeling
Esplanade 6
20354 Hamburg

oder einfach per Mail an
ebeling@reederverband.de

 **VDR** Verband Deutscher Reeder

Daten der deutschen Seeschifffahrt
Ausgabe 2012

Inhalt 09/2012



... 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 PIRATERIE I**
Regeln für den Einsatz von privaten
Sicherheitsdiensten an Bord

18 PIRATERIE II
Frederik Euskirchen über seine
Erlebnisse als Offizier an Bord der
gekaperten „Hansa Stavanger“

▶ **26 INTERVIEW**
Europa-Parlamentarier Werner Kuhn
zu Fragen der Schifffahrtspolitik

30 AUSBILDUNG
Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt:
Peilung für die Karriere

... LOGISTIK & FINANZEN

32 MELDUNGEN
Neues aus den Häfen

▶ **34 SCHIFFSFONDS**
Studie: solide Tilgungsstruktur
bei vielen Investments

36 FONDS-MELDUNGEN
Neues von den Emissionshäusern

38 INDIZES
Die wichtigsten Schiffssegmente

40 VERSICHERUNGEN
Namen und Nachrichten

... SMM 2012

▶ **42 BRANCHEN-HIGHLIGHT**
25. SMM: vom Ingenieurtreffen zur
internationalen maritimen Leitmesse

46 INNOVATIONEN I
Neue Produkte und Dienstleistungen

... SMM 2012

- 48 SCHIFFSDSIGN**
STREAM: Containerschiff mit LNG-Antrieb
- 50 INNOVATIONEN II**
Neue Produkte und Dienstleistungen
- 52 ZULIEFERER**
GROMEX: Spezialist für Dichtungen
- 54 INNOVATIONEN III**
Neue Produkte und Dienstleistungen

... UMWELT & KULTUR

- 58 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur
- 60 AUSSTELLUNG**
„Endstation Meer?": Zürcher Beitrag zum Thema Plastikmüll in den Ozeanen
- 62 ENGAGEMENT**
„Watt-Olympiade": matschiger Spaß für einen guten Zweck
- 63 BERUFSWAHL**
Technik-Tour: Schüler an Bord der TT-Line-Fähre „Nils Holgersson“
- 64 SERIE: HAFENSTÄDTE DER OSTSEE**
Teil 14: Lübeck – hanseatisches Understatement in der Stadt der sieben Türme
- 68 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten frisch in Dienst gestellter Einheiten
- 70 PORTRÄT**
Jan Mordhorst – der Mann hinter dem Standardwerk „German Merchant Fleet“
- 75 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	72
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	74
IMPRESSUM	74



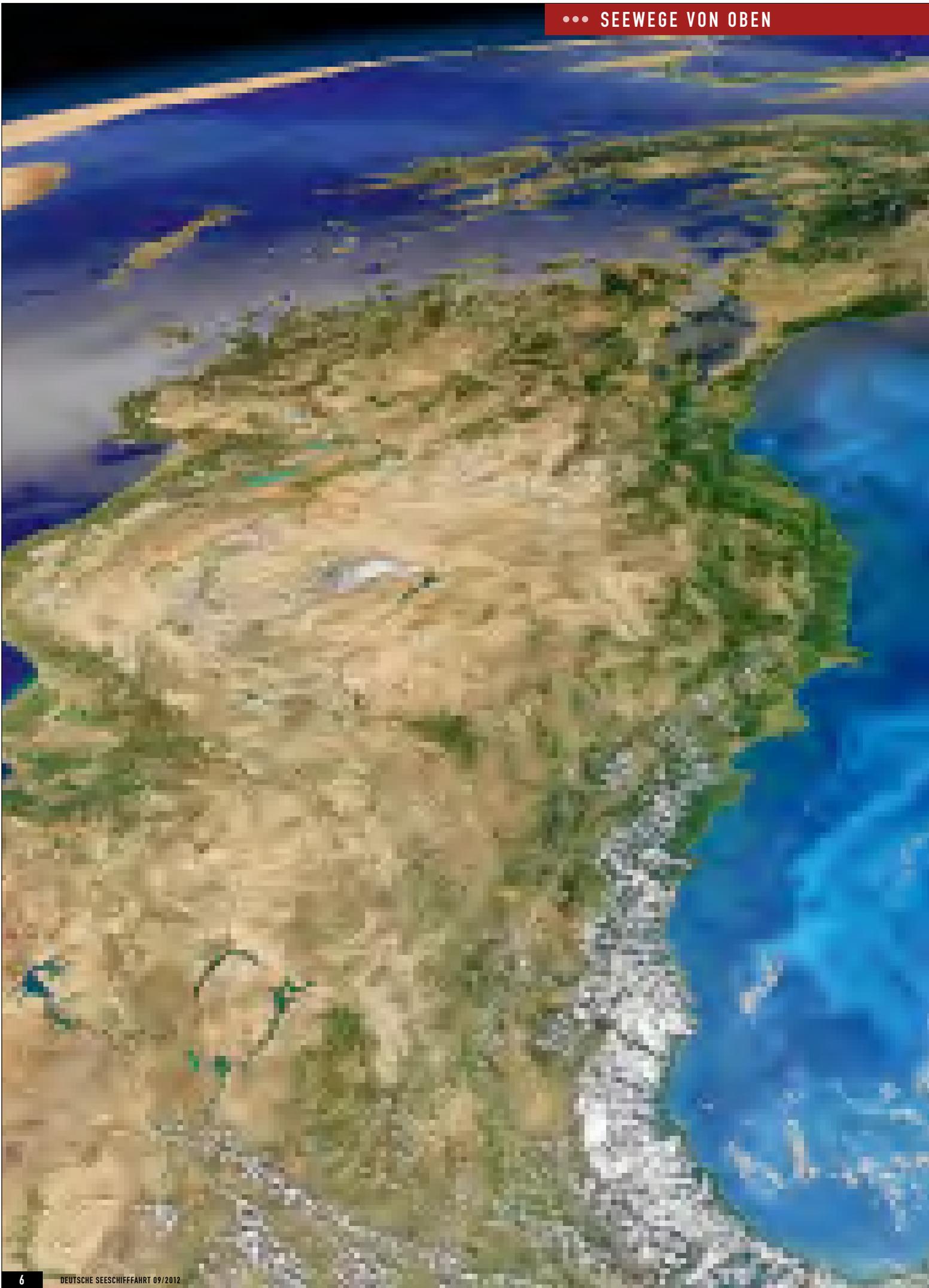
52



60



64





Das Schwarze Meer in voller Blüte

Das brillante cyanfarbene Muster, das sich auf der Oberfläche des Schwarzen Meers zeigt, rührt von der Blüte mikroskopisch kleinen Phytoplanktons her. Bei der Vielzahl der einzelligen Algen auf diesem Bild dürfte es sich um Coccolithophoriden handeln, einen Weltmeister in Sachen Kohlenstoffverarbeitung. Die Einzeller entfernen ständig Kohlendioxid aus der Atmosphäre und pumpen es langsam Richtung Meeresboden – eine Aktion, die das Klima der Erde stabilisieren hilft. Finden die Algen optimale Wachstumsbedingungen vor, treten sie so gehäuft auf, dass es zu Blüten kommen kann. Besonders die Art *Emiliana huxleyi* erreicht enorm hohe Zellkonzentrationen, Blüten breiten sich dann über große Gebiete aus. Die Coccolithen werden abgeworfen und schwimmen frei im Wasser. Das führt zu einer starken Rückstreuung des Lichts, was die Blüten auf Satellitenbildern sichtbar macht.

Foto: NASA

Rickmers-Linie



Die Rickmers-Linie hat **Ulrich Ulrichs** zum Geschäftsführer ernannt. Ulrichs ist seit 2005 für das Unternehmen tätig und war zuerst für das Line Management verantwortlich. Im Jahr 2008 wurde er Direktor dieser

Abteilung und im August 2011 schließlich stellvertretender Geschäftsführer. Ulrichs wird seine Funktion zusammen mit Rüdiger Gerhardt ausüben, der neben seiner Tätigkeit als Head of Logistics Services für die Rickmers Gruppe bereits seit dem 1. Juli 2011 als Geschäftsführer für die Rickmers-Linie tätig ist.

Bernhard Schulte



Neue Geschäftsführer der Reederei Bernhard Schulte sind **Christian Breuel (o.)** und **John Freydag**. Breuel arbeitet seit 1992 für die Schulte-Gruppe. Von 2001 an leitete er die Emissionshaus-Aktivitäten, seit 2011 ist er wieder für das Tanker-Chartering verantwortlich. Die Befrachtungsaktivitäten der Container- und Bulkerflotte verantwortet seit 1996 John Freydag, der seit 1991 für Schulte arbeitet.



Hansa Heavy Lift



Hansa Heavy Lift hat **Tomas Dyrbye**, den ehemaligen Group Senior Vice President von AP Moeller Maersk, zum neuen CEO ernannt.

Vorgänger Roger Iliffe wechselt ins Board des Unternehmens. „HHL verfügt mit der Auslieferung der „HHL Kobe“ im März und der Indienststellung der „Prima Dora“ im Mai über die weltweit größte Heavy-Lift-Flotte. Nach einem Jahr der schnellen Expansion wird sich das HHL-Team noch stärker auf die Kunden konzentrieren, um weiterhin

alle unsere Aufträge exzellent zu erfüllen“, so Iliffe. Nachfolger Dyrbye verfügt über fast 30 Jahre Erfahrung in der Schifffahrtsbranche – unter anderem in Indien, Europa und Afrika. In seiner letzten Position als CEO von Safmarine hat Dyrbye das Wachstum und die Entwicklung der Mehrzweckflotte vorangetrieben.

ITF



Der neue ITF-Generalsekretär, der Portugiese **José Manuel Viegas**, hat sein Amt angetreten. Viegas war im Frühjahr beim diesjährigen Ministertreffen auf dem Internationalen Transport Forum (ITF) gewählt worden. Er folgt auf Michael Kloth aus Deutschland, der die Funktion des Generalsekretärs seit November vergangenen Jahres innehatte. Viegas ist Professor für Bauingenieurwesen an der Universität von Lissabon. Das ITF ist eine Ideenfabrik innerhalb der OECD-Familie zur Koordination der weltweiten Verkehrspolitik. Auf dem jährlichen Forum in Leipzig nehmen 2012 Minister aus 53 Mitgliedsländern teil.

E.R. Schifffahrt/Blue Star



Reeder **Erck Rickmers** hat sein Mandat als Abgeordneter der Hamburger Bürgerschaft niedergelegt. Der Sozialdemokrat begründete seinen Schritt mit „unternehmerischen Herausforderungen“. Er wolle sich angesichts der „tiefen und anhaltenden Struktur- und Finanzierungskrise in der Schifffahrt“ auf seine berufliche Tätigkeit als Aufsichtsrat seiner Unternehmensgruppe konzentrieren.

BLG Logistics



Frank Dreeke wird 2013 neuer Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group. Das beschloss der Aufsichtsrat der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft einstimmig. Dreeke tritt die Nachfolge von Dethold Aden an. Der ehema-

lige Deutschland-Chef der Containerreederei Maersk und frühere General Manager Central Europe der US-Containerreederei Sealand war zuletzt Geschäftsführender Gesellschafter der Firma EKB Container Logistik in Bremen. Dreeke, Jahrgang 1959, gilt vor allem in der Bremer Unternehmerlandschaft als gut vernetzt. Er absolvierte eine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann und studierte Betriebswirtschaftslehre an der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie in Bremen.

PAI



Gunther R. M. Ginckels ist neuer Vorstandsvorsitzender der Antwerpener Hafen-Beteiligungs- und Investitionsgesellschaft PAI (Port of Antwerp International). Zuvor arbeitete er 30 Jahre in verschiedenen Funktionen für die Maersk-Gruppe. Die PAI hat das Ziel, Beteiligungen an für Antwerpen relevanten Häfen in Übersee einzugehen. In Oman und Indien gelang das bereits.

WCT



Olaf Gayko ist neuer geschäftsführender Gesellschafter der WCT World Container Trading GmbH. Er verfügt über langjährige Erfahrung im Bereich Container-Handel und -Leasing. Das auf den globalen Seecontainerhandel spezialisierte Unternehmen arbeitet bereits seit der Gründung 1998 daran, sein internationales Netzwerk auszubauen. Heute zählt WCT weltweit zu den führenden unabhängigen Containerhändlern.

ANZEIGE



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied beim
Verband Deutscher Reeder*

30. SMM in Shanghai?

In diesem Jahr öffnet die internationale Schiffahrtmesse Shipbuilding, Machinery & Marine Technology (SMM) zum 25. Mal ihre Tore – wie immer in der Hansestadt Hamburg. Aber wird sie in zehn Jahren noch in Deutschland stattfinden?

Die extrem lang anhaltende weltweite Krise der Schiffahrt entwickelt sich mehr und mehr zu einer strukturellen Bedrohung des maritimen Standorts Deutschland insgesamt. Nicht nur viele Reeder kämpfen um ihre Existenz. Ebenso warnen führende Vertreter der maritimen Zulieferindustrie und der Schiffsbanken vor einem beginnenden Bedeutungsverlust Deutschlands in der internationalen Schiffahrtsbranche.

Deutschland ist ein starker maritimer Standort, weil es gelungen ist, die verschiedenen Glieder der Ankerkette in Deutschland zusammenzuhalten. Ein wichtiges Glied ist die Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland. Deshalb engagieren sich die deutschen Reeder trotz der Krise für die Fortsetzung der notwendigen Standortförderung.

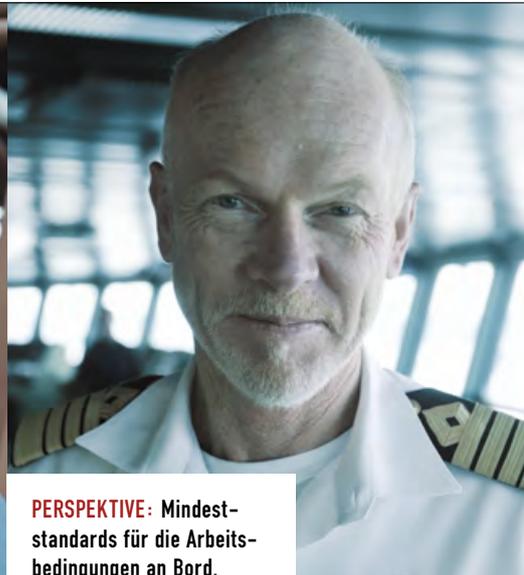
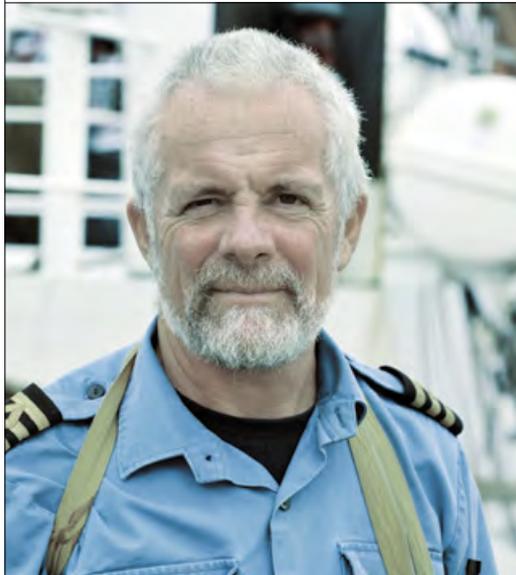
Mit dem Rückzug der Banken aus der Schiffsfiananzierung und den strengeren Vorgaben für die Eigenkapitalquoten droht ein anderes Kettenglied zu reißen. Wir müssen verhindern, dass sinnvolle Maßnahmen unserer Unternehmen zum Durchstehen der Krise auf den Schiffahrtsmärkten unterbleiben und somit gerade diejenigen mittelständischen Reedereien zu Opfern werden, die eine verantwortungsvolle Unternehmenspolitik am Standort Deutschland betrieben haben und weiterhin betreiben wollen.

Verlässt die Finanzierung der maritimen Wirtschaft Deutschland, werden andere Bereiche folgen. Arbeitsplätze und Zukunftschancen gingen verloren. Deshalb ist die Forderung nach politischem Engagement für die maritime Wirtschaft so notwendig wie berechtigt – nicht nach dem Gießkannenprinzip aus Steuergeldern, sondern mit gezielten, begrenzten und befristeten Fördermaßnahmen.

Als die deutsche Automobilbranche am Abgrund stand, wurden für die Abwrackprämie mehrere Milliarden Euro öffentlicher Gelder aufgebracht. Deutsche Banken – allen voran die Commerzbank – erhielten im Zuge der Finanzkrise staatliche Unterstützung in weitaus höherem Ausmaß. Aktuell gibt es eine Diskussion um eine weitere Abwrackprämie – diesmal für alte Heizungen. Die für unsere Wirtschaft strategisch wichtige Seeschiffahrt sollte nicht weniger politische Anstrengung wert sein. Wir sind gerne und oft in Asien und der Welt, weil dort unsere Kunden und Partner sind. Die Basis für unsere Geschäfte ist aber der Standort Deutschland. Zum Besuch der 30. SMM sollten wir deshalb weiter nach Hamburg kommen können. Dafür müssen Wirtschaft und Politik jetzt handeln.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



PERSPEKTIVE: Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen an Bord.

Bundeskabinett billigt Seearbeits-Konvention: Mehr Sicherheit an Bord

Das neue Seearbeitsübereinkommen bringt eine weltweite und grundlegende Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) begrüßt den vom Bundeskabinett gebilligten Gesetzentwurf. „Die Konvention ist das globale Instrument für Arbeits- und Sozialbestimmungen in der Seeschifffahrt“,

sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim VDR. Das Übereinkommen sei auch ein Instrument zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen. Die Regelung setzt Mindeststandards etwa bei Arbeits- und Ruhezeiten, medizinischer Tauglichkeit und Betreuung, Unterbringung und Freizeit sowie Ausbildung. Das Gesetz soll zum 1. März 2013 in Kraft treten.

Das Seearbeitsübereinkommen (2006) der Internationalen Arbeitsorganisation beinhaltet grundlegende Rechte der Seeleute. Für das Inkrafttreten ist die Ratifikation durch 30 IAO-Mitgliedstaaten erforderlich, die zusammen über eine Brutto-raumzahl (BRZ) von mindestens 33 Prozent der Welthandelstonnage verfügen. Bisher haben 29 Staaten das Abkommen ratifiziert. www.ilo.org



Fotos: Engel & Gieles, ILO (3)

ZUSTIMMUNG: VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel.



Illustration: Van Oord

SPEZIALSCHIFF: Die von van Oord bei der Hamburger Sietas-Werft geordnete „Aeolus“ ist technisch anspruchsvoll.

Die Bundesregierung setzt die Förderung von Innovationen im deutschen Schiffbau fort.

Auf Basis der neu gefassten Richtlinie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplät-

ze“ können nun wieder Förderanträge gestellt werden. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundeswirtschaftsminister, Hans-Joachim Otto, sagt: „Die Zukunft der deutschen Werften liegt im Bau von inno-

Förderung für Schiffbau

vativen Spezialschiffen, die auf individuelle Kundenwünsche ausgerichtet sind.“ Die Förderung von innovativen Maßnahmen sei ein unverzichtbares Instrument, um den deutschen Schiffbau im starken internationalen Wettbewerb zu unterstützen. „Bund und Küstenländer werden daher zusammen weiterhin jährlich insgesamt bis zu 24 Mio. Euro aus ihren Haushalten zur Verfügung stellen“, so Otto.

Die EU-Kommission hatte einen neuen Rechtsrahmen für Beihilfen für den Schiffbau in der EU beschlossen. Innovationen können danach mit bis zu 20 Prozent der förderfähigen Kosten bezuschusst werden. www.bmwi.de

Briese bereedert weiteres Forschungsschiff

Das bundeseigene Forschungsschiff „Meteor“ bekommt ab 2013 einen neuen Reeder: In einem europaweiten Ausschreibungsverfahren hat sich die Reederei Briese aus Leer durchgesetzt.

Die „Meteor“ dient vor allem der marinen Grundlagenforschung und kann bis zu 50 Tage pro Einsatzfahrt auf See bleiben. Das knapp 100 Meter lange Forschungsschiff bietet Platz für 30 Wissenschaftler, die in rund 20 gut ausgestatteten Laboren an Bord Forschungsarbeiten durchführen können. Die Haupteinsatzgebiete des Forschungsschiffs sind der Atlantik, das Mittelmeer, das Rote Meer sowie der Indische Ozean. Den ganzjährigen Betrieb finanzieren das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit 30 Prozent und die Deutsche Forschungsgemeinschaft mit 70 Prozent. Die Organisation und Durchführung des Schiffsbetriebes sowie die Unterstützung



Foto: Studgeogr

WECHSEL: Die „Meteor“ wurde bisher von F. Laeisz aus Bremerhaven bereedert.

der wissenschaftlichen Arbeitsgruppen an Bord während der Forschungsfahrten übergibt die zuständige Universität Hamburg an eine Reederei.

Die Reederei Briese bereedert bereits die fünf mittelgroßen Forschungsschiffe „Maria S. Merian“, „Poseidon“, „Alkor“, „Heincke“ und „Elisabeth Mann Borgese“. Die „Meteor“ soll planmäßig Ende des Jahrzehnts eine Nachfolgerin bekommen. www.briese.de

Sloman Neptun erwartet 2012 eine Erholung



Foto: Sloman Neptun

SCHWERPUNKT: Die „Sloman Ariadne“ ist einer von 14 Gastransportern der Reederei.

Vorsichtig optimistisch blickt das Management der Bremer Reederei Sloman Neptun in die Zukunft.

Aus heutiger Sicht werde damit gerechnet, für 2012 wieder ein positives Ergebnis ausweisen zu können, hieß es anlässlich der Vorlage des Geschäftsberichts 2011 seitens der Vorstände Sven-Michael Eyde und Dirk Lohmann. Negativ hätten sich die andauernde Zurückhaltung der Schifffahrtsbanken beim Abschluss von Neugeschäft sowie die verschärften Anforderungen für bereits vereinbarte Schiffsfinanzierungen ausgewirkt. Auch die Finanzierungskosten seien gestiegen.

Für 2012/2013 prognostiziert der Vorstand in der Gastankerfahrt eine Verbesserung der Ergebnisse – u.a. Folge steigender Frachtraten. 2011 betrug der Konzernjahresfehlbetrag 6,2 Mio. Euro – gegenüber einem Überschuss von 4,7 Mio. 2010. Als Bilanzgewinn der AG wurden 2,3 Mio. ausgewiesen. www.sloman-neptun.com



Foto: UHH/Sukhina

VERTRAGSPARTNER: Klaus Küper (Briese Forschungsschiffahrt, I.), Reeder Roelf Briese, Dr. Katrin Vernau und Hella Gehlken (beide Uni Hamburg), MinR Wilfried Kraus (BMBF, r.).

ANZEIGE

Hapag-Lloyd steigert Rate, Umsatz und Ergebnis deutlich

Gegenüber dem Vorquartal ist Hapag-Lloyd im 2. Quartal 2012 eine Ergebnisverbesserung um mehr als 125 Mio. Euro gelungen.

Grund waren vor allem die von Hapag-Lloyd durchgesetzten Ratenerhöhungen. So stieg die durchschnittliche Frachtrate um 7,4 Prozent auf 1.594 USD/TEU. Das sind 110 USD/TEU mehr als im

1. Quartal und 63 USD/TEU mehr als im Vorjahresquartal. Das Transportvolumen betrug 1,36 Mio. TEU und lag damit rund zwei Prozent über dem Vorjahresquartal. Einen starken Anstieg erreichte Hapag-Lloyd beim Umsatz, der rund 1,8 Mrd. Euro betrug – ein Plus von rund 21 Prozent zum Vorjahreszeitraum. Die Reederei musste eine massive Steigerung der

Transportaufwendungen gegenüber dem Vorjahresquartal von 330 Mio. Euro (+ 26 Prozent) verkraften, wofür vor allem die stark gestiegenen Bunkerpreise verantwortlich waren. Trotz dieser extremen Kostenbelastung hat Hapag-Lloyd im 2. Quartal 2012 operativ ein positives Ergebnis von 30,8 Mio. Euro erwirtschaftet.

www.hlag.com

Foto: dpa



MEILENSTEIN: Die neue „Hamburg Express“ ist der erste von zehn 13.200-TEU-Megaboxern von Hapag-Lloyd.

Ballastwasser: Internationaler Reederverband skeptisch

Die International Chamber of Shipping fordert gravierende Änderungen an den Ballastwasser-Regularien der IMO, um ein Chaos zu vermeiden.

Trotz der Verzögerungen durch einige Regierungen dürfte die IMO-Ballast Water Management Convention (BWM) von 2004 innerhalb von zwei Jahren in Kraft treten. Der ICS-Direktor für Regulierungsangelegenheiten, David Tongue, erklärte dazu: „Die Reedereien, die durch unsere Mitgliedsverbände vertreten werden, haben ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Verfügbarkeit geeigneter Systeme zur Behandlung von Ballastwasser.“ Außerdem bezweifelt man die Tragfähigkeit des Typgenehmigungsprozesses und sehe vor allem Schwierigkeiten, die Nachrüstung Zehntausender Schiffe innerhalb

des von der BWM Convention vorgegebenen Zeitrahmens umzusetzen. Um Engpässe zu vermeiden, schlägt die ICS vor, ältere Schiffe von der Nachrüstung zu befreien, bis die nächste Klassenerneuerung ansteht. Bei einigen Schiffen sollte man auf die Verpflichtung ganz verzichten, so Tongue: „Da die Kosten für ein BWM-System in der Größenordnung von 1 bis 5 Mio. Dollar pro Schiff liegen, macht es keinen wirtschaftlichen Sinn, diese enormen Kosten für ältere Schiffe aufzuwenden, die sich dem Ende ihres Lebenszyklus nähern.“

Die Auswirkungen einer Befreiung auf die Umwelt wären laut ICS vernachlässigbar. Als Altersgrenze schlagen die Reeder 18 Jahre vor.

www.marisec.org

EINDRINGLING:
Die Wollhandkrabbe stört das biologische Gleichgewicht in Europas Gewässern.



Foto: Christian Fischer



POSITION:
Haspa-
Vorstands-
sprecher
Dr. Harald
Vogelsang.

Foto: Haspa

Kritik an Regulierung

Klare Worte zur Schiffsfinanzierung fand Haspa-Chef Dr. Vogelsang auf dem Maritimen Sommertreff in Kiel.

Die Kreditwirtschaft sollte „ein solider, verlässlicher Partner der maritimen Wirtschaft sein“. Vogelsang kritisierte die „Kollateralschäden zunehmender Regulierung“: „Soll der Zwang zur Eigenkapitalstärkung und zum Abbau von Risikoaktiva wirklich so weit gehen, dass sich selbst staatlich gestützte Banken gezwungen fühlen, den Rückzug aus der Schiffsfinanzierung anzutreten?“ Der Haspa-Chef forderte die Regierungschefs der Nordländer auf, in dieser Sache beim Kanzleramt zu protestieren.

www.haspa.de



„Handbuch See“ ist an Bord!

Die Berufsgenossenschaft Transport- und Verkehrswirtschaft (BG-Verkehr) hat das „Handbuch See – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei“ veröffentlicht.

An Struktur und Inhalt haben Mathias Günther, Designated Person Ashore und leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit bei der Hamburg Süd-Tochter CSG, und Harald Sedlacek, Fleet Safety Officer der CSG, maßgeblich mitgearbeitet. „Das Handbuch hilft Führungskräften und Besatzungsmitgliedern, gefährliche Situationen im Bordalltag zu erkennen. Es verdeutlicht an Beispielen, welche Arbeitsabläufe das geringste Risiko darstellte“, sagt Günther.

www.hamburg-sud.com

Foto: Dreamstime/Vicandvirtue

Duma will Nordostpassage attraktiver machen

Nach dem positiven Votum im russischen Parlament ist der Weg frei für die notwendige Modernisierung der Schifffahrtsverwaltung an der arktischen Nordostpassage.

Durch die Reform sollen die Kommunikation mit den Schiffseignern vereinfacht, die Verkehre reguliert und bis 2016 das komplette Seegebiet kartografisch erfasst werden. Unter anderem

sollen zehn Seenotrettungszentren eingerichtet und 500 Mio. Euro für Projekte zum Ausbau der Infrastruktur investiert werden. Für dieses Jahr erwarten die Behörden eine Verdoppelung der Verschiffungen. Aktuell ist der Seeweg über eine Periode von zwei bis vier Monaten schiffbar. Experten erwarten aber, dass das Zeitfenster sich durch den Klimawandel vergrößern wird.



ARKTIS: 2011 gab es 34 Verschiffungen mit 820.000 Tonnen Ladung in der Nordostpassage.

ANZEIGE



SCHUTZ: Bewaffneter Mitarbeiter eines privaten Sicherheitsunternehmens an Bord eines Schiffes.

Endlich Schutz für Seeleute

Die Bundesregierung hat den Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten auf Schiffen unter deutscher Flagge geregelt. Auch wenn das eigentlich nur die zweitbeste Lösung ist: Die Reeder begrüßen die Entscheidung.

Text: Daniel Hosseus

Neben einschlägig eingewiesenem Personal, technischen Mitteln und laufendem Kontakt zwischen Schiff und Lagezentren gilt der Einsatz bewaffneter Kräfte an Bord von Handelsschiffen derzeit als das effektivste Mittel, Angriffe von Piraten abzuwehren. Können Marine oder Polizei an Bord nicht eingesetzt werden, bleibt einer Reederei nur der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitsleute. „Vielfältig und bunt“ beschreibt höflich ein Beobachter den Markt, auf dem sich hochprofessionelle Unternehmen ebenso wie verkrachte Existenzen ohne Aussicht auf Gewerbe- oder Waffenschein tummeln.

Um den Einsatz von Privaten auf Schiffen unter deutscher Flagge zu ordnen und Reedereien eine rechtssichere Auswahl eines Sicherheitsunternehmens zu ermöglichen, hat die Bundesregierung im Juli den Entwurf des Gesetzes zur Zulassung von Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen an den Bundestag übermittelt. Für den Verband Deutscher Reeder ein dringend notwendiger Schritt: „Wir begrüßen die Initiative der Bundesregie-

rung, den Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte auf Schiffen unter deutscher Flagge gesetzlich zu regeln. Unsere Reeder brauchen klare Bedingungen, um die Seeleute effektiv vor der weiter andauernden Bedrohung durch Piraterie schützen zu können“, erklärte VDR-Präsident Michael Behrendt bei Bekanntwerden der Entscheidung. Die Grundsatzentscheidung für ein solches Gesetz habe zwar lange gedauert, „mit der zügigen Erarbeitung des Gesetzes beim Maritimen Koordinator der Bundesregierung bin ich jedoch zufrieden“.

Anforderungen ans Personal

Der Bundesregierung ist der Schritt zu privaten Sicherheitsdiensten nicht leichtgefallen. Fragen zur Rolle des Staates, zu Auslandseinsätzen der Bundeswehr, Waffen an Bord, Zuständigkeiten und internationale Entwicklungen zögerten die Entscheidung hinaus.

Der Gesetzesentwurf sieht in Anlehnung an Konzeptentwürfe der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ein über das Bundesamt für Wirt- →

→ schaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) abgewickeltes Zulassungsverfahren vor, das von der Bundespolizei begleitet wird. Bewachungsunternehmen müssen bestimmte Anforderungen an Personalauswahl und -einweisung, Berichtswesen und Versicherungsschutz erfüllen. Die Genehmigungen werden für eine Dauer von zwei Jahren ausgestellt. Erfreulich im Sinne schlanker Verwaltungsstrukturen: Die waffenrechtliche Umsetzung soll Hamburg als zentrale Waffenbehörde übernehmen; normalerweise sind örtliche Behörden zuständig.

Zulassungsverfahren verzahnen

Bei der Entwicklung des Gesetzes stand für den VDR im Vordergrund, dass Reedereien eine ausreichende Anzahl von Anbietern aus dem In- und Ausland zur Verfügung steht. „Eine rechtliche Verpflichtung für Reedereien, auf Schiffen unter deutscher Flagge ausschließlich zugelassene Sicherheitsdienstleister einzusetzen, darf erst dann erfolgen, wenn eine ausreichende Anzahl von privaten Bewachungsunternehmen zugelassen werden konnte“, forderte der VDR in einer Stellungnahme an die Bundesregierung vom 5. April dieses Jahres.

Dem trägt der Entwurf Rechnung: Nach aktueller Planung soll das Gesetz bis Ende des Jahres das Gesetzgebungsverfahren durchlaufen haben und im Januar in Kraft treten. Die Pflicht, nur zugelassene Unternehmen auf Schiffen unter deutscher Flagge einzusetzen, würde am 1. August 2013 beginnen. Der circa sechsmonatige Zeitraum soll dazu dienen, die Zulassung einer ausreichenden Anzahl auch internationaler Anbieter zu ermöglichen. Um eine möglichst hohe Anbieterzahl zu ge-

währleisten, ist dem VDR eine enge Verzahnung international vereinbarter und im Ausland angewandter Zulassungs- und Zertifizierungsverfahren wichtig. „Deshalb ist es erfreulich, dass sich das Zulassungsverfahren wie von uns gewünscht an den Leitlinien der IMO orientiert“, sagt Ralf Nagel, geschäftsführendes Mitglied des Präsidiums.

Denn im Gesetzentwurf steht ausdrücklich, dass das Zulassungsverfahren regelmäßig an die sich fortentwickelnden internationalen Richtlinien und Vorschriften anzupassen ist. Hier muss vielleicht schon bald gehandelt werden: Auf internationaler Ebene haben die Beratungen über eine Norm für private bewaffnete Sicherheitsunternehmen bei der International Standards Organization (ISO) begonnen, die sich auf Empfehlung der International Maritime Organization (IMO) mit einer Norm ISO 28007 befasst. Derzeit wird jedoch nicht mit großen Abweichungen gerechnet.

Bei aller Zuversicht im Zusammenhang mit dem neuen Gesetzentwurf bleibt zugleich ein gewisses Unbehagen. Der Einsatz privater Sicherheitsdienste bleibt für Schifffahrtsunternehmen zweite Wahl. Hoheitliche Sicherheitskräfte wären vorzuziehen; nicht aus Kostengründen – für Reedereien wäre die Belastung wohl vergleichbar –, sondern weil die Arbeit von Marine und Polizei in eine auch weiterhin deutlich umfassendere rechtliche und operationelle Infrastruktur eingebettet ist.

Doch in Deutschland scheint der Einsatz staatlicher Kräfte auf Schiffen auf absehbare Zeit politisch nicht möglich. Es bleibt also bei privaten Schutztrupps, die wie auf der Postkutsche im Wilden Westen oben mitfahren. ...

international conference on
maritime security and defence

MS&D



Piraten im Visier

Ergänzend zur Sicherheitskonferenz MS&D präsentieren Aussteller in der neuen Halle B8 auf der SMM Technologie zum Schutz gegen Piraterie.

Das Darmstädter Unternehmen LexGabinia, dessen Name auf ein römisches Anti-Piraten-Gesetz aus dem Jahre 67 v. Chr. zurückgeht, zeigt eine Schutzvorrichtung aus Nato-Draht, die Enterversuche von Piraten verhindern soll. „Die Barriere lässt sich mit wenigen Handgriffen beliebig oft aus- und einbringen“, sagt LexGabinia-Geschäftsführer Sven Fürus. Auch eine mobile Variante ist im Angebot.

Damit der Beschuss der Brücke keinen Schaden anrichtet, hat die Tilse Industrie- und Schiffstechnik GmbH ein spezielles beschusssicheres Verbundsicherheitsglas entwickelt. Das Formglas Spezial BB besteht je nach Schutzklasse aus unterschiedlich starken Scheiben und UV- und seewasserbeständigen Gießharzschichten. Die Firma verwendet nur echtes Glas, da andere Materialien zu optischen Beeinträchtigungen führen könnten.

Um Überwachung und rechtzeitige Warnung vor Angriffen geht es bei MaRisk, einer Entwicklung von Risk Intelligence ApS, die auf Bordcomputern und Smartphones läuft. Dank neuer Tools kann das System Alarm auslösen und eingehende Analysen durchführen. Zum Funktionsumfang gehören auch zeitnahe Updates per E-Mail und die nahtlose Integration in die satellitengestützte Flottenverfolgung. Außerdem bieten die Dänen Security-Beratung an.

Auch Raytheon Anschütz engagiert sich im Bereich Security. „Synopsis“ heißt die neue Generation der integrierten Navigationssysteme. Als innovativen Prototypen zeigt das Kieler Unternehmen ein integriertes Lagebild auf der Multifunktionsanlage, ein sogenanntes C2(Command & Control)-System. Überwachungsgeräte wie Videokameras lassen sich einbinden.

Foto: Bors/Bordvideoteam FGS Köln/Marine/Bundeswehr



ERFOLG: Marinesoldaten stellen Piraten an Bord eines „Mutterschiffs“.

ANZEIGE

In den Händen der Erpresser

Im April 2009 kaperten somalische Piraten die MS „Hansa Stavanger“ und hielten die Mannschaft vier Monate lang in Geiselhaft. Frederik Euskirchen ist Zweiter Offizier an Bord und hat seine Erlebnisse in einem Buch veröffentlicht. Von Sebastian Meißner



Als Frederik Euskirchen 2003 sein Nautik-Studium an der Seefahrtsschule in Elsfleth beginnt, wird für ihn ein Traum wahr. Schon als Kind hat der gebürtige Bonner an den Familienurlaube immer am meisten die Überfahrten mit der Fähre genossen oder am Strand die großen Schiffe bewundert. „Als Nautiker konnte ich diese Liebe zur Schifffahrt endlich ausleben und zudem Verantwortung übernehmen“, sagt Euskirchen.

Seit seiner Ausbildungszeit fährt er bei der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg. Eines ihrer Schiffe, die MS „Hansa Stavanger“ (HS), befindet sich am 4. April 2009 auf dem Weg von Dschabal Ali in Dubai nach Mombasa in Kenia, wo sie einen Tag später eintreffen soll. Von den 24 Besatzungsmitgliedern auf dieser Fahrt sind fünf Deutsche, darunter auch Frederik Euskirchen, damals Zweiter Offizier. Außerdem befinden sich an Bord drei russische Besatzungsmitglieder, zwei Ukrainer, zwei Filipinos und zwölf Tuvaluer. Die Container sind gefüllt mit asiatischen Waren im Wert von mehreren Millionen Dollar.

Dunkle Vorahnung

Es war ein sonniger Tag, wolkenfrei und windstill. „Und trotzdem habe ich gespürt, dass etwas Schlimmes passieren würde“, erinnert sich Euskirchen. Eine dunkle Vorahnung, die sich etwa 400 Seemeilen vor der Küste Somalias (3° S, 46° O) bewahrheiten sollte: Urplötzlich taucht ein Motorboot mit fünf somalischen Piraten auf, sie greifen die HS an und kapern sie schließlich. Bis zu diesem Tag sind Schiffe dieser Größe und mit dieser Geschwindigkeit noch nie gebordet worden. Doch die Piraterie erreicht hier eine neue Dimension.

Für die Besatzung beginnt eine quälend lange Zeit der Ungewissheit und Angst, eine Zeit der Hoffnungen und Enttäuschungen. Erst am 8. August, nachdem die Piraten ein Lösegeld von 2,75 Millionen US-Dollar erhalten haben, erreicht die HS endlich den Hafen von Mombasa. Und

mit ihr Frederik Euskirchen, der seine Erinnerungen jetzt in dem bewegenden Buch „Die Entführung der MS Hansa Stavanger 04.04.09 – 03.08.09. Erlebnisbericht und Betrachtungen“ veröffentlicht hat. Wir drucken exklusiv Auszüge. ...



TATORT: Der Angriff erfolgt etwa 400 Seemeilen vor der Küste Somalias, zwischen Dschabal Ali und Mombasa.

Der 04. April 2009

In der Nacht des 04. April stehe ich ab Mitternacht auf der Brücke. Ich habe selten so eine klare und ruhige Nacht gesehen. Der Sternenhimmel ist so deutlich, als wäre er zum Greifen nah, das spiegelglatte Meer reflektiert ihn, und es wird schwer, sich durch diese Schönheit nicht ablenken zu lassen. Wie mitten im Indischen Ozean üblich, ist kein Verkehr, und nachts ist die Wahrscheinlichkeit eines Angriffs gering, aber das ändert nichts daran, dass wir aufmerksam sein müssen. (...) Ich bekomme ein Fax auf die Brücke, von meinem Vater. Er schreibt, wie so oft, ich solle mich vor Piraten in Acht nehmen, und über ein paar Ideen zur Abwehr von Kaperversuchen. Zum Ende meiner Wache antworte ich, mit ziemlicher Überzeugung, dass wir hier schon heil durchkommen. Zu früh gefreut...

Kurz nach vier ist meine Wache an den Ersten Offizier übergeben, und ich gehe auf Kammer. (...) Gegen 9 werde ich durch einen Alarm geweckt – ein langer Ton und die Durchsage vom Dritten Offizier: „Vessel under Pirates Attack“.

(...) Als ich auf die Brücke komme, schaue ich zunächst auf das Radar, wo ich das Skiff nicht entdecken kann und vor allem auch keine Hinweise auf ein Mutterschiff. Die Angreifer kann ich wenig später achteraus, leicht an Steuerbord versetzt sehen, ungefähr 1,5 sm entfernt. (...) Meine Aufgabe ist hauptsächlich die Kommunikation mit den zuständigen Behörden. Ich schicke einen Notruf über Funk und vorbereitetes Telex an UKMTO und rufe diese auch mittels Satellitentelefon an. (...) Neben reichlich Fragen (...) gibt man uns stets hilfreiche Anweisungen. (...) Hauptsächlich beinhalten die Anweisungen die Standardmanöver wie Zickzackkurs und versuchtes Abdrängen des Skiffs. (...) Insgesamt wurde das Skiff zweimal erfolgreich abgedrängt, beim dritten Mal gelang dies nicht. (...) Kurz nachdem ich mich abwende, höre ich den 1. Offizier meine Befürchtungen bestätigen – sie feuern mit einer RPG. Einen knappen Moment später kann man den Einschlag hören, es war an der Steuerseite zwei Decks unter der Brücke, der Feueralarm ertönt umgehend. Dem Raketenbeschuss folgen noch Schnellfeueralven. (...) „Legt euch hin, Piraten kommen!“, sagt der Kapitän. Vlad und ich legen uns hin, Hände hinter den Kopf, so haben wir das auch im Training besprochen.

WAS WEITER GESCHAH:
Die Piraten kommen bewaffnet auf die Brücke gestürmt. Durch einen Raketeneinschlag hat sich in den Kammern ein großes Feuer entwickelt. Es kostet viel Anstrengung, bis es unter Kontrolle ist. Dann widmen sich die Piraten der Besatzung...

Fotos: Dreamstime/Noahgolian/Shirophoto/Smalik, Euskirchen

AUTOR:
Frederik
Euskirchen,
damals Zweiter
Offizier auf
der HS.



Der erste Tag unter den Piraten

(...) Die Piraten verlangen zunächst unsere Mobiltelefone und unser Bargeld. Die ganze Zeit beobachten sie uns mit Argusaugen. Zwei von ihnen sind immer oben auf dem Peildeck, zwei andere sind auf der Brücke und sitzen dort mit ihren AKs vor der Brust. (...) Kurze Zeit später (...) zeigen sie uns ein mitgebrachtes GPS und darin eingespeicherte Koordinaten. Dort wollen sie hin. (...) Es ist Baraawe, südlich von Mogadishu. (...)

Ich nehme ein Ziel auf dem Radar wahr. Deutsche Marinefregatte. (...) Diese Begleitung werden wir die ganzen vier Monate über haben, stets haben wir in mindestens 20 Seemeilen Entfernung eines unserer Schiffe. Das gibt uns Mut, das Gefühl, dass man uns noch nicht vergessen hat. Außerdem sind sie eine Art Lebensversicherung für uns. Die Somalis sind sich sicher, wenn jemand an Bord stirbt – dann kommen die Deutschen.

(...) Wir erreichen Baraawe, wo wir für einige Zeit den Anker schmeißen. Es kommen zusätzliche Piraten an Bord, sie bringen Waffen und Khat, eine weitverbreitete pflanzliche Droge. (...) ich habe Sorge, dass die sowieso schon als unberechenbar geltenden somalischen Piraten noch mehr am Rad drehen. (...) Nun geht die Plünderung der Stavanger los. Während der Nacht (...) konnte ich hin und wieder ein paar meiner Sachen retten. Wobei der Rest so schnell verschwand, dass man meinen könnte, sie hätten es weggebeamt.

WAS WEITER GESCHAH: In der Folgezeit geben die Piraten ihre Lösegeldforderungen bekannt. Ihre Einstiegsforderung: 15 Millionen US-Dollar. Das Pokern beginnt. Um die Reederei zu einem schnellen Einlenken zu zwingen und die Crew zu verunsichern, greifen die Piraten zu drastischen Mitteln...

SPUREN DER VERWÜSTUNG:
Oben: ein Einschussloch der RPG; rechts: Lagerstätte der Piraten auf dem Peildeck.



21. April 2009

„All Crew, all Crew!“ Alle sollen auf die Brücke. (...) Nach endlosen Minuten kommt ein Pirat, den ich vorher noch nie gesehen habe. Er (...) sagt, dass (...) unsere Reederei nicht für uns zahlen möchte. Er wird daher jeden Einzelnen von uns fragen, was er ihm bieten kann – wenn wir für ihn nutzlos erscheinen, tötet er uns. Ich habe noch nie einen so schweren Adrenalinausstoß gespürt. (...) Ich habe Angst um mein Leben, um das meiner Mannschaft, um meine Familie, um das ganze Drama, das mit dem Tod eines Menschen verbunden ist, aber alle diese Emotionen sind wie hinter einem Schleier, den ich nicht durchdringen kann. (...) Hamut fängt an, mit dem Blick eines Psychopathen jemanden auszusuchen. (...) Er nimmt Steven: „You!“ Steven, unser Auszubildender zum Schiffsmechaniker, ist das erste Mal an Bord. Als ich seinen Namen höre, zieht es sich in mir zusammen. (...) Sie kleben ihm die Augen zu und nehmen ihn mit. (...) Ein Schuss reißt mich aus meinen Gedanken. (...) Nichts kann man tun, wir sitzen da, von mindestens zehn Waffen in Schach gehalten. Jeder Weg birgt eine fatale Gefahr. (...) Nach einer schier endlos wirkenden Zeit kommt Hamut zurück, er sucht sich den nächsten aus – den Kapitän. (...) Nach einer Weile kommt der nächste Schuss vom Deck und reduziert die Hoffnungen auf ein Minimum. (...) Dann kommt Hamut und fordert mich auf, mitzukommen. (...) Auch wenn ich mich entschlossen habe, mich zu fügen, immer wieder denke ich nach, was ich tun kann. Der Weg nach unten scheint endlos, zwischendurch merke ich, wie in den hintersten Ecken meines Kopfes Bilder aus der Kindheit erscheinen. (...) Als ich mich umdrehe, sehe ich, wie Tarek, aus gewisser Distanz, die Waffe in Richtung meines Hinterkopfs hält. (...) Letztendlich hat er mich vermutlich nie erschießen wollen, sondern vielleicht nur über meinen Kopf hinweg, wie bei Steven (...). Die Situation, dass wir gekapert und entführt wurden, hab ich mittlerweile akzeptiert, aber dass diese Mannschaft jetzt explizit einzeln bedroht wird, gequält wird, setzt mir zu. (...) Aber ich merke auch, dass die Einschüchterung gesessen hat, ich spüre meine Angst.

WAS WEITER GESCHAH: Ein anderes Beispiel für die Torturen, denen die Besatzung ausgesetzt wird, um in den Verhandlungen Druck auf die Reederei auszuüben, ereignet sich rund vier Wochen später...

CHAOS UND HOFFNUNGSGEBER: Oben: ein Lagerplatz der Piraten auf der Brücke, unten: die Fregatte „Brandenburg“ folgt im Sicherheitsabstand.



Vermeintliche Landverschleppungen

Ende Mai. Ich bin gerade zwei Tage unten. Die Grippe hat mich voll erwischt, und mein Husten wird immer stärker. Ich liege auf der Backkiste in der Kammer, die Slava bezogen hat, direkt eine neben Christian, der neuerdings aus dem Maschinenkontrollraum gezogen ist. Ich versuche, so viel wie möglich zu schlafen und irgendwie das Fieber unter Kontrolle zu bekommen. Doch heute ist das schwer möglich. Christian, der sich neben seinem Dienst um mich kümmert, kommt rein – fünf unserer Leute sind weg. Vermutlich an Land, in der Nacht hat man sie geholt. Verdammt, das kann es doch nicht sein. Als ich höre, wer es ist, wird mir noch unangenehmer zumute. Auch die beiden Azubis sind darunter und unser ohnehin schon angeschlagener Koch. Außerdem Vlad und der Leitende Ingenieur, um welche ich mir natürlich auch Sorgen mache. Das ist wirklich eine Hiobsbotschaft. Wir können nichts machen, nur hoffen, dass es ihnen trotz allem gut geht. (...)

Das ist nicht nur schlimm für unsere fünf Kameraden, sondern auch demoralisierend für die Mannschaft, und außerdem schmeißt uns das ungemein zurück in den Verhandlungen. Vor allem, warum jetzt, wo ich absolut kaputt bin und hier unten auf der Kammer liege? Die Erschöpfung und Enttäuschung lässt die Müdigkeit in mir aufsteigen. Bevor ich weiter nachdenke, brauche ich noch etwas Ruhe. Daraus wird leider nichts. Wir sollen mal wieder alle auf die Brücke, wo uns Pirat China, der neben dem Kapitän auf dem Sofa sitzt, über seine unheimlich originelle Aktion informiert. Er erzählt irgendwas von unseren fünf Leuten, dass sie nun mit wilden Tieren leben müssten. Irgendwas von Löwen und Elefanten. (...) Bei vielem, was er sagt, glaube ich ihm nicht ganz. (...) Seine Einschüchterungsversuche sind etwas zu auffällig. (...) Ich weiß nicht, wie man in der Reederei mit dieser Information umgeht. Rechnet man mit einem Bluff? Oder geht man davon aus, dass sie wirklich weg sind? (...) Das Fieber und der Husten werden mich für die nächsten Tage einholen. (...) Als die Temperatur wieder normal ist, habe ich zwar immer noch heftige Hustenanfälle, Gliederschmerzen und ein schwaches Gefühl auf den Beinen, aber ich kann zumindest mal wieder eine Runde durchs Schiff gehen. (...) Einen Abend kommt China bei uns auf Kammer. (...) Ich müsste zu Hause anrufen und behaupten, ich müsse jetzt an Land. Ich bin mir unsicher. (...) Es klingelt – und wer geht ran? Meine Mutter. (...) Ich sage ihr, dass ich an Land gebracht werden soll. Sie ist bestürzt, bleibt aber zum Glück gefasst. „Tja, Frederik, was soll ich dir sagen. Pass auf dich auf!“

WAS WEITER GESCHAH: Aus Sorge um das Wohlergehen seiner Mutter darf Euskirchen zwei Tage später erneut zu Hause anrufen, um mitzuteilen, dass es ihm gut gehe. Die Verhandlungen über das Lösegeld laufen derweil auf Hochtouren. Weil die Piraten immer wieder neue Forderungen stellen, gestalten sich die Verhandlungen jedoch schwierig. Am 3. August 2009 verlassen die Piraten den Frachter. Unterhändler werfen das Geld von einem Flugzeug ab.

ZERSTÖRERISCHE GEWALT: Links: Einschussloch in einem Brückenfester; rechts: geplünderte Container.



Endlich wieder sicher

Kaum sind die Piraten weg, kommt der gute alte Bordton zurück. Ich merke, wir sind frei. Während der Hubschrauber unterwegs ist, informiere ich noch mal über die Lage an Bord, dass wir das Deck so gut wie möglich gesichert haben und einen Mann an Deck haben, der beim Einweisen helfen kann. (...) Der Hubschrauber fliegt uns an, und bevor ich ihn sehe, höre ich ihn. Dieses satte Geräusch seiner Motoren werde ich nie vergessen. Es läutet endgültig unsere Freiheit ein und vor allem die Absicherung unserer Freiheit. (...)

Als sich nun das Boarding Team aus dem Hubschrauber abseilt, so unheimlich schnell und präzise in ihrer Aufteilung an Deck, bekomme ich einen Kloß im Hals. Es ist einer der schönsten und beeindruckendsten Momente in meinem Leben. (...) Mein Anruf bei meinen Eltern bringt nicht nur die freudige Bestätigung, dass wir frei sind, er ist auch wohl das bisher schönste Geschenk für meinen Vater, der heute seinen sechzigsten Geburtstag feiert. (...) Und die Soldaten, die dauerhaft bei uns an Bord bleiben, werden schnell zu Vertrauten und Freunden.

WAS WEITER GESCHAH: Nach der Rückkehr schreibt Euskirchen seine Erinnerungen auf – und macht sich auch Gedanken über mögliche Verbesserungen für zukünftige Entführungen, zum Beispiel über den Umgang mit den Piraten an Bord und in den Verhandlungen...



RETTUNG: Ein Marine-Hubschrauber versorgt die Besatzung der „Hansa Stavanger“.

Die Verhandlungen

Für die Geiseln werden die Verhandlungen immer etwas Unklares und Unbekanntes bleiben, selbst für jemanden, der etwas mehr in die Vorgänge involviert ist. Man kann nicht jedes Gespräch mitbekommen, das zwischen den Unterhändlern geführt wird. Die Piraten bzw. ihr Unterhändler werden das auch ausnutzen und einen teilweise mit falschen Informationen versorgen, um die Mannschaft gegen die Reederei aufzubringen. Dadurch und durch den Aufbau realer Stresssituationen versuchen sie, die Geiseln zu überzeugen, aktiv bei der Forderung des Lösegeldes mitzuhelfen.

Spricht man mit dem Vertreter der Reederei, kann man auch nicht mit absolut klaren Informationen rechnen – wie kann dieser auch wissen, dass man den Piraten nicht etwas weitersagt und man eben nur aus diesem Grund mit ihm redet (...) Piraten nutzen jedes Mittel, um die Reederei zu erpressen. Es kann gedroht werden mit: Hinrichtungen, Landverschleppungen, angeblichen Weiterverkäufen von Geiseln, Entzug von Nahrungsmitteln für die Geiseln, Behauptungen von Krankheitsfällen, Zerstörung des Schiffes etc. (...). Man kann sich sicher sein, dass sich in der Reederei ein Expertenteam darum kümmern wird, die angemessene Reaktion auf solche Drohungen zu übermitteln. Das Schwierige an dieser Reaktion wird sein, zum einen nicht zu deutlich zu zeigen, dass man sich um die Geiseln Sorgen macht (...). Zum anderen darf aber auch kein absolutes Desinteresse signalisiert werden, um die Piraten nicht zu noch drastischeren Mitteln bzw. zur tatsächlichen Umsetzung ihrer Drohungen zu bewegen. (...)

Vor allem wird man auch mitbekommen, dass es die Piraten sind, die sich nicht an Vereinbarungen halten. Die HS ist nicht der einzige Fall, bei dem mehrfach scheinbare Einigungen über die Lösegeldsumme von den Piraten wieder gebrochen wurden. Sich selber halten die Piraten für ehrbare Geschäftsleute, dabei sind jedoch die Maßstäbe, nach welchen sie dies beurteilen, sehr flexibel. (...) Eine harte, klare Verhandlungsweise, die zwar immer Hoffnung auf Geld bietet, aber signalisiert, dass nicht zu jedem Preis gezahlt wird, hat sich allgemein (...) positiv auf die Länge der Geiselhaft ausgewirkt. Das Lösegeld möglichst in einem niedrigen Rahmen zu halten, hat auch den Hintergrund, die allgemeinen Marktpreise für entführte Schiffe so gering wie möglich zu halten.



Fotos: Dreamstime/Noahgotlan/Shirophoto, Euskirchen

AUTOR: Frederik Euskirchen hat seine Erfahrungen an Bord in einem Buch verarbeitet: „Die Entführung der MS Hansa Stavanger“. 363 S., Broschur, Farbfotos. ISBN: 978-3-86468-101-1. 16,90 Euro.

„Ich wünsche mir mehr Weitsicht“

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Euskirchen, haben Sie die Erlebnisse an Bord der HS bis heute verarbeiten können?

FREDERIK EUSKIRCHEN: Es hat schon eine Weile gedauert, bis sich wieder Normalität eingestellt hat. Anfangs war ich sehr häufig nervös und konnte nur schlecht schlafen. Es ging mir aber schnell wieder gut, und ich bin auch bald wieder gefahren, auch in dasselbe Gebiet.

DS: Warum ist der Widerstand an Bord so schwierig?

EUSKIRCHEN: Widerstand kann nur in

Absprache mit der gesamten Besatzung durchgeführt werden. Die Initiative muss aber von der Schiffsführung kommen. Unter den Bedingungen ist das schwer zu leisten. Eine Einzelaktion kann die ganze Mannschaft gefährden.

DS: Hat Ihnen das Buch bei der Aufarbeitung geholfen?

EUSKIRCHEN: Sicher. Aber das ist keine dokumentierte Selbsttherapie. Mir ging es darum aufzuzeigen, wie man eine Mannschaft auf den Ernstfall vorbereiten kann. Ich wollte das Bewusstsein von Seeleuten, Reedern

und Politikern für die Gefahren schärfen und ein Lehrbuch schreiben, denn was wir erlebt haben, ist ein musterhafter Ablauf einer Geiselnahme.

DS: Welche Rolle muss der Staat übernehmen beim Kampf gegen Piraterie?

EUSKIRCHEN: Er muss sich vor allem stärker bei den Sicherheitskräften engagieren. Da wünsche ich mir mehr Weitsicht. Wichtig finde ich auch, dass das Mandat für ATALANTA stets weitergeführt wird. Denn ohne die Marine hätten wir die Geiselnahme sicher nicht so gut überstanden.

ANZEIGE

„Mehr Abgeordnete für die Schifffahrt begeistern!“

Werner Kuhn (CDU), Mitglied des Europäischen Parlaments, über maritimen Umweltschutz auf europäischer Ebene, die Bedeutung der Schifffahrt für den Wirtschaftsstandort und wichtige Projekte für die Verbesserung der Hafeninfrastruktur. Interview: Daniel Hosseus, Christof Lauer

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Ab 2015 dürfen in den Emissionskontrollgebieten (ECA) von Nord- und Ostsee nur noch Treibstoffe mit einem Schwefelanteil von weniger als 0,1% verwendet werden. Die höheren Kosten würden die Seeschifffahrt in der derzeit ohnehin schwierigen wirtschaftlichen Lage zusätzlich schwer belasten – zumal andere Alternativen zum Schweröl noch nicht marktreif sind. Wie ist Ihre Position dazu?

WERNER KUHN: Es steht außer Frage, dass wir eine Reduzierung der Schwefelemissionen in der Schifffahrt brauchen. Aber jetzt, kurz vor dem Inkrafttreten der neuen Grenzwerte, die von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen mit der Internationalen Schifffahrtsorganisation ausgehandelt wurden, merken die politisch Verantwortlichen erst, wie hoch kompliziert die Situation ist. Die Schifffahrtsunternehmen sind nicht in der Lage, auf allen Schiffen mit Scrubbern eine entsprechende Abgasreinigung durchzuführen. Bislang gibt es nur Pilotprojekte.

Der Einsatz von LNG wird von vielen befürwortet, da zwar immer noch CO₂, aber dafür praktisch kein Schwefel emittiert wird. Für die flächendeckende Einführung von LNG gibt es allerdings überhaupt keine Infrastruktur.

Handelsflotte und Fährreedereien können nicht so kurzfristig umrüsten, dass sie zugleich leistungs- und damit wettbewerbsfähig bleiben. Offen sind auch die Sicherheitsanforderungen. Heute kann eine Fähre bebunkert werden, während die Gäste und Fahrzeuge an Bord kommen. Beim Bunkern von LNG müssen meiner Meinung nach höhere Sicherheitsanforderungen gelten.

DS: Wie wird sich die Einführung der ECA auf den Wettbewerb auswirken?

KUHN: Der Raum, in dem der Grenzwert von 0,1% gelten soll, umfasst je nach Route eine Strecke von bis zu 2.000 Seemeilen, zum Beispiel vom Ärmelkanal bis nach Turku. Wenn die Oceanliner in diesem Gebiet Treibstoffe in Dieselqualität nutzen müssen, werden die Kosten für die angrenzenden EU-Mitgliedsländer höher sein als im Mittelmeerraum. Das führt zu wirtschaftlichen Nachteilen und ist dann auch eine Frage des EU-Wettbewerbsrechts.

DS: Ist die Politik in dieser Frage also nicht stringent?

KUHN: Die EU arbeitet hier mit gegenläufigen Strategien. Auf der einen Seite soll der Güterverkehr weiter vom Land auf die See verlagert werden. Der Seeweg ist ja auch der effizienteste, wenn man sich den spezifischen Energieverbrauch pro Tonne auf den Kilometer bzw. die Seemeile Transportweg ansieht. Da der Grenzwert von 0,1% Schwefelanteil die Treibstoffe allerdings verteuern wird, verlagert sich

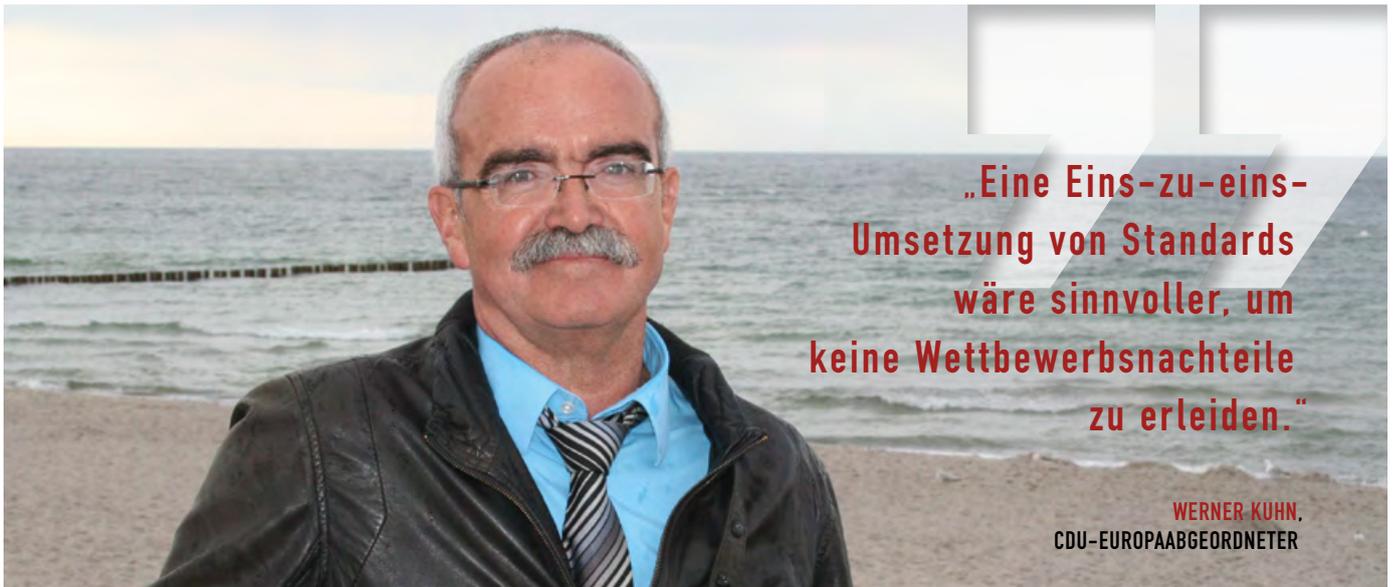
womöglich mehr Verkehr vom Wasser auf die Straße.

DS: Ein weiteres Thema in Brüssel sind die Leitlinien für Beihilfen für die Seeschifffahrt. Die Nachprüfung der EU-Kommission läuft. Derzeit werden die zahlreichen Stellungnahmen ausgewertet. Formal ist die Kommission alleinige Herrin des Verfahrens. Spielt das Parlament dennoch eine Rolle?

KUHN: Die Schifffahrtsbranche hat es, was die Subventionspolitik der EU angeht, ungleich schwerer als beispielsweise die Landwirtschaft. In Europa gibt es 1,3 Millionen Landwirte – vom kleinen Ziegenbauern bis zum großen Agrarbetrieb. Im Vergleich dazu ist die Zahl der Reedereien wesentlich kleiner. Die Frage lautet daher zunächst: Wie bekommen wir ausreichend viele Abgeordnete dafür begeistert, sich für die Schifffahrtsstandorte einzusetzen? Ich werbe im Parlament um Verständnis dafür, dass es um mehr geht als die Häfen allein, in denen Container gelöscht und verschifft werden. Die Wertschöpfung in den →

Profil: Werner Kuhn

- Geboren am 19.05.1955 in Zingst/Mecklenburg-Vorpommern
- Abschluss als Dipl.-Ing. für Schiffstechnik, Tätigkeit in der Werft Barth
- 1990 erster frei gewählter Bürgermeister (CDU) des Seebades Zingst
- 1992 bis 1994 Landrat des Landkreises Ribnitz-Damgarten
- 1994 bis 1998 MdB, Mitglied im Verkehrsausschuss
- 1991 bis 2001 MGT Maschinen- und Gerätebau GmbH, Teterow
- 2001 bis 2005 MdB
- 2006 bis 2009 MdL Meckl.-Vorp.
- Seit 2009 MdEP, EVP-Fraktion, u.a. Ausschuss für Verkehr



„Eine Eins-zu-eins-
Umsetzung von Standards
wäre sinnvoller, um
keine Wettbewerbsnachteile
zu erleiden.“

WERNER KUHN,
CDU-EUROPAABGEORDNETER

→ nachgelagerten Logistikketten hat eine viel größere Dimension. Dort sehe ich Potenziale für weitere Investitionen – auch in Mecklenburg-Vorpommern.

DS: Wo sehen Sie derzeit die maritime Wirtschaft in Deutschland und in Mecklenburg-Vorpommern?

KUHN: Mit der EU-Osterweiterung ist Deutschland im Allgemeinen in eine zentrale Lage gekommen. Wir sind das Verkehrsdrehkreuz Europas. Sämtliche zehn transeuropäischen Achsen, die auf dem Landweg existieren und natürlich auch Häfen miteinander verbinden, führen durch Deutschland. Ein wichtiger Schritt war die Klassifizierung der Nordküste Europas und deren Häfen für die Aufnahme in das Kernnetz der Connecting Europe Facility.

Speziell in Mecklenburg-Vorpommern haben wir keine großen Industriestandorte und sind daher auf unsere Potenziale in der Hafenvirtschaft angewiesen. Die Strategie, dort in die Verkehrsinfrastruktur und Logistik zu investieren, macht sich heute bezahlt. Dadurch haben sich hier viele Unternehmen angesiedelt.

DS: Engagiert sich die EU ausreichend für den maritimen Standort Deutschland?

KUHN: Ich habe mich dafür eingesetzt, dass möglichst viel Geld aus den EU-Fonds für regionale Entwicklung in Verkehrsinfrastrukturprojekten investiert wird. Ziel ist es, die Häfen besser miteinander zu verbinden, um sie leistungsfähiger zu machen. So können die Warenströme Europas, an denen Deutschland als Exportnation einen wesentlichen Anteil hat, besser mit den

Wirtschaftsregionen am anderen Ende der Transatlantikrouten und der Sues-Südostasien-Wasserstraßen verbunden werden. Der Wirtschafts- und Handelsplatz Europa kann nur leben und existieren, wenn er eine leistungsfähige Seeschifffahrt hat.

DS: In der EU wird viel über Wettbewerbsfähigkeit gesprochen. Die Kommission fordert mehr Liberalisierung und mehr Marktzugang, um die Wirtschaftskraft Europas zu steigern. Was muss noch getan werden, um den offensiven Strategien anderer Standorte im maritimen Bereich entgegenzutreten?

KUHN: Dazu kann ich nur ganz klar sagen: Die EU sollte nicht mehr tun, als die Welt Handelsorganisation zulässt. Wie beispielsweise in Südostasien von staatlicher Seite ins Marktgeschehen eingegriffen wird, halte ich für keinen richtigen Weg. Auf der anderen Seite preschen die Deutschen innerhalb der EU mit preußischem Ehrgeiz zu weit voran und gehen über international vereinbarte Mindeststandards hinaus. Dabei wäre eine Eins-zu-eins-Umsetzung sinnvoller, um global keine Wettbewerbsnachteile erleiden zu müssen.

DS: Welcher Beschluss auf europäischer Ebene hat der maritimen Politik am meisten genützt?

KUHN: Das war im Grunde die Entscheidung zur Connecting Europe Facility, wiewohl Deutschland rechtliche Bedenken hatte und das Subsidiaritätsprinzip gefährdet sah. Unsere Infrastruktur in Deutschland wird nun auch durch Mittel der EU gefördert und strategisch ausgerichtet, weil wir ein wirkliches Transitland

sind. Über die transeuropäischen Netze sind wir in der Lage, mit den großen Wirtschaftsregionen der Welt mitzuhalten.

DS: Der maritime Tourismus ist in vielen Küstenregionen ein wesentliches Standbein der lokalen Wirtschaft – auch hier in Ihrem Heimatort Zingst. Welche Rolle spielt da die EU?

KUHN: Damit der Tourismus auch zukünftig erfolgreich ist, brauchen wir auskömmliche Bedingungen für die Küstenfischerei. Eine maritime Raumplanung, die die Nutzung der Seegebiete klar vorgibt, ist notwendig. Welche Gebiete nutzen wir für Schifffahrtstrassen, welche für Offshore-Windparks und Stromleitungen? Welche Bereiche sind der Fischerei vorbehalten und welche dem Tourismus? Untereinander dürfen sie sich nicht ins Gehege kommen. Das Ganze muss über Ländergrenzen hinweg koordiniert werden. In dieser Frage sehe ich noch Verbesserungsbedarf.

DS: Werden Sie also bei den Wahlen zum Europäischen Parlament im Jahr 2014 wieder kandidieren?

KUHN: Klar, dann bin ich doch erst richtig drin im Thema. Meine politische Arbeit habe ich vor mehr als 20 Jahren in Mecklenburg-Vorpommern begonnen und mich schon immer für die handfesten Themen interessiert. Dazu gehört für mich eindeutig auch die Verkehrs- und Fischereipolitik. Die Kandidatur fürs EU-Parlament habe ich 2009 bewusst angestrebt, um meine Erfahrung aus der Kommunal- und Landespolitik in Brüssel und Straßburg einzubringen. ...

ANZEIGE



WEITBLICK:
Qualifizierte Ausbildung
macht Seeleute fit
für die Zukunft.

Peilung für die Karriere

Vom „Verein mit dem langen Namen“ zum Dienstleister in allen Fragen der maritimen Ausbildung:
Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. in Bremen spielt für die Branche eine bedeutende Rolle.

Wer kennt ihn nicht, den „Verein mit dem langen Namen“ in Bremen? So mancher Seemann hat so seine Erfahrungen mit der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. gemacht. Ob nun während der Ausbildung mit dem lästigen Führen von Berichtsheften oder voller Aufregung während einer Prüfung zum Matrosen und später zum Schiffsmechaniker. Aber auch einige der anerkannten Ausbildungsreedereien haben die BBS kennengelernt. „Spricht man mit Kollegen aus der Fahrt, so gibt es oftmals die unterschiedlichsten Erlebnisse mit der BBS“, sagt Geschäftsführer Holger Jäde.

Für Jäde selbst, noch als einer der letzten ausgebildeten Matrosen in den Akten in Bremen geführt, sind die Aufgaben des Vereins klar definiert: „Die BBS ist die zuständige Stelle für die Ausbildung in der Seeschifffahrt. Daneben sehen wir uns als ein Dienstleister in allen Fragen der maritimen Ausbildung.“ Ganz wichtig: die Information und die Beratung über die berufliche Bildung. „Diesen Passus der Satzung leben alle Mitarbeiter der Geschäfts-

stelle“, verspricht Jäde. „Wir beraten und informieren die ausbildenden Reeder und die Ausbilder an Bord der Schiffe in allen Fragen der Ausbildung. Wir haben immer ein offenes Ohr für neue Ideen, aber auch für die Sorgen und Nöte aller an der Ausbildung Beteiligten.“

Besuche auf Ausbildungsschiffen

Viel Wert legt die BBS auf die Unterstützung der Ausbilder an Bord. Die ISPS-Beschränkungen, aber auch die einge-

schränkten finanziellen Mittel machen eine besondere Planung der Bordbesuche erforderlich. „Die meisten der anerkannten Ausbildungsschiffe kommen kaum oder gar nicht mehr in deutsche Häfen. Wir versuchen dann, im näheren Ausland an Bord zu gehen. Nur so lassen sich mögliche Fragen zur Ausbildung mit allen Beteiligten schneller klären. Da dies auch die Reedereien begrüßen, unterstützen sie uns dabei“, so der BBS-Chef. Durch den ständigen Kontakt mit den Vertretern der Reederei-

Fotos: BBS



PRAXIS: Die BBS legt besonderes Augenmerk auf die Schiffsmechaniker-Ausbildung.

en und die enge Zusammenarbeit mit dem VDR hat sich das Bild der BBS deutlich gewandelt.

Neben der Fürsorge und Zuverlässigkeit für die nautischen und technischen Offiziersassistenten nimmt das Thema Ausbildung zum Schiffsmechaniker einen ganz wesentlichen Teil der Arbeit der BBS in Anspruch. „Um auch zukünftig auf dem globalen Arbeitsmarkt Seeschifffahrt eine Chance zu haben, müs-



BBS

Damit das auch den Schulgängern vermittelt werden kann, rückt die Information über attraktive berufliche Möglichkeiten in der Seeschifffahrt immer stärker in den Mittelpunkt der Arbeit der Geschäftsstelle in Bremen. In enger Zusammenarbeit mit dem VDR informieren die Kollegen der BBS auf möglichst vielen Berufs- und Informationsmessen im gesamten Bundesgebiet. „Die Übergriffe der Piraten sowie die endlosen Diskussionen über einen möglichen Schutz erschweren derzeit die Darstellung der seemännischen Ausbildung“, bedauert Jäde.

Seit 2011 vergibt die BBS die Auszeichnung „Exzellenter Ausbildungsbetrieb“ an Reedereien, die sich durch herausragende Leistungen in der Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in hervortun. Damit soll auch künftig hohe Qualität von Ausbildung in der Seeschifffahrt gewürdigt werden. Der von der BBS vergebene Sachpreis für besondere Prüfungsleistungen ist für die Auszubildenden eine extra Motivation, sich bei der Abschlussprüfung anzustrengen.

Für den BBS-Geschäftsführer ist die Zukunft der deutschen seemännischen Ausbildung und Beschäftigung ganz eng verknüpft mit dem Maritimen Bündnis. „Hier werden die Weichen für den maritimen Standort Deutschland gestellt.“ Und für die BBS? „Nach über 40 Jahren wird die Geschäftsstelle im Mai 2013 neue Büroräume beziehen. Damit stellt sich die BBS künftig auch nach außen als moderner Dienstleister dar“, sagt Jäde.

WÜRDIGUNG: Die erste Auszeichnung für Exzellente Ausbildung nahmen Frank Jungmann von German Tanker Shipping (links) und Erik Hirsch von Hapag-Lloyd (rechts) entgegen.

sen die Qualität und die Rahmenbedingungen in der Ausbildung stimmen“, sagt Jäde.

Anerkannt hohes Niveau

Im Zuge der Umsetzung der Manila Amendments und der Einführung der Standards für Mannschaftsdienstgrade für den Decks- und Maschinenbereich wurde die Ausbildung angepasst. Dabei wurden die drei seemännischen Berufsschulen in Rostock, Lübeck-Travemünde und Elsfleth eng miteinander verbunden. „Wir konnten feststellen, dass unsere kombinierte Ausbildung deutlich über den geforderten Standards liegt“, sagt Jäde nicht ohne Stolz. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker im Gesamtschiffsbetrieb und die Möglichkeit, sich danach für eine nautische oder technische Laufbahn zu entscheiden, mache das Berufsbild für junge Menschen, aber auch für die Personalplanung der Reeder interessant.



Fakten zur BBS

- 1954 Gründung des Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V.
- 1980 Umbenennung in Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.
- Mitglieder des Vereins sind der Bund, federführend vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), die fünf Küstenländer sowie Arbeitgeber (VDR) und Arbeitnehmer (ver.di).
- Der Vorstand setzt sich zusammen aus dem Vorsitzenden (Vertreter der Arbeitgeber – derzeit Ernst-Peter Ebert/ Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft) und dem stellvertretenden Vorsitzenden (Vertreter der Arbeitnehmer – derzeit Peter Geitmann/F. Laeisz).
- Die Aufgaben der BBS sind vergleichbar mit den Aufgaben der Industrie- und Handelskammern oder Handwerkskammern als zuständige Stellen.
- Die Geschäftsstelle der BBS hat ihren Sitz in Bremen.
- Die BBS betreut pro Jahr ca. 850 Auszubildende und Offiziersassistenten.
- Alle wesentlichen Informationen zur Ausbildung und den Aufgaben der BBS unter www.berufsbildung-see.de

BBS-TEAM: Dieter Hildebrand, Mike Meyer (beide Ausbildungsberater), Holger Jäde (Geschäftsführer), Susanne Hoier (Geschäftszimmer) und Siegbert Klinkmüller (Ausbildungsberater) – (v.l.n.r.).

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

ABKÜHLUNG: Die HHLA erwartet für 2012 nur noch ein Betriebsergebnis von 170 bis 190 Mio. Euro.



HHLA: Mehr Umschlag, weniger Umsatz

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat den Containerumschlag im ersten Halbjahr 2012 auf 3,5 Mio. Standardcontainer gesteigert. Der Umsatz ging um 5 Prozent auf 566,3 Mio. Euro zurück.

Das Betriebsergebnis EBIT stieg um 1,2 Prozent auf 94,2 Mio. Euro. „Bei einem zu-

nehmend eingetrübten weltwirtschaftlichen Umfeld haben wir im ersten Halbjahr 2012 das Umschlagvolumen auf unseren Containerterminals gesteigert und unsere Wettbewerbsposition in Nordeuropa gestärkt. Dabei ist es uns gelungen, Ergebnis und Rentabilität im zweiten Quartal 2012 zu verbessern“, so

HHLA-Vorstandschef Klaus-Dieter Peters. Wesentliche Faktoren waren die Neuausrichtung des Segments Intermodal sowie das verbesserte operative Ergebnis. Belastend wirkten die Verzögerung der Fahrrinnenanpassung der Elbe und die Modernisierung des Container Terminal Burchardkai. www.hhla.de

Foto: HHLA

Rotterdams Hafenfläche legt um 20 Prozent zu

Der Rotterdamer Hafen ist flächenmäßig um 20 Prozent gewachsen.

Nach dreieinhalb Jahren Arbeit wurde der rund 11 km lange Schutzdeich um die Maasvlakte 2 durch einen symbolischen Akt von Königin Beatrix geschlossen. Ende 2008 hatte der Hafenbetrieb Rotterdam mit dem Landgewinnungsprojekt in der Nordsee zur Entwicklung des Rotterdamer Hafens begonnen.

Der Bau des neuen Hafengebiets verläuft nach Plan, und im Jahr 2014 können die ersten Containerterminals in Betrieb

genommen werden. Durch das Projekt wird sich die Karte der Niederlande verändern. Der Rotterdamer Hafen wird um 20 Prozent größer, die Niederlande gewinnen 2.000 ha Neuland dazu, und die Küstenlinie wird ungefähr 3,5 km weiter ins Meer reichen als zuvor. Hans Smits, Präsident Hafenbetriebs Rotterdam, würdigte das Milliardenprojekt als „Meilenstein“. Mit Hilfe des neuen Gebiets kann Europas größter Hafen erwartungsgemäß den Prognosen entsprechend die nächsten 20 bis 25 Jahre weiter wachsen. www.portofrotterdam.com

Mehr Container weltweit



WACHSTUM: Deutlicher Aufwärtstrend.

Im Jahr 2011 stieg die Zahl der Container laut Drewry Maritime Research um 8,5 Prozent auf 31,25 Mio. TEU.

Das ist das Ergebnis des jährlichen „Container Census“-Reports. Im Vorjahr hatte der Zuwachs noch 7 Prozent betragen. 70 Prozent des 2011er-Anstiegs entfielen auf die erste Jahreshälfte, was Drewry auf eine Fehlinterpretation der globalen Nachfrage zurückführt. Einige Käufer hatten ein deutliches Überangebot in der Größenordnung von 900.000 TEU (Mitte 2011) bzw. 500.000 TEU (Ende 2011) vorausgesagt. Tatsächlich blieb die Auslastung aber auf einem hohen Niveau – u.a. ein Effekt des Slow Steaming. www.drewry.co.uk

Foto: Dreamstime/Oleksiy Mark



SYMBOL: Königin Beatrix gab das Startsignal zum Schließen der Küstenbefestigung der Maasvlakte 2.

Foto: Van Oord



SCHLEUSEN: Engpass für die Schifffahrt.

Notfallplan für NOK

Der Zentralverband Deutscher Schifffahrer e.V. (ZVDS) fordert Investitionen in den Nord-Ostsee-Kanal.

„Nach dem Ausfall der Schleusen in Brunsbüttel im letzten Jahr verdeutlicht der jüngste Ausfall der Schleusen in Holtenu den schlechten Zustand der Infrastruktur im NOK“, so ZVDS-Vorsitzender Christian Koopmann. Er forderte angemessene Mittel für Sanierungen und ein Notfallkonzept, um Wartezeiten zu vermeiden. www.zvds.de

Neuer Starttermin für JadeWeserPort

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven, Deutschlands erster Tiefwasserhafen, wird am Freitag, 21. September 2012 um 15 Uhr feierlich eingeweiht.

Diesen Termin haben der Niedersächsische Ministerpräsident David McAllister und Bremens Präsident des Senats, Bürgermeister Jens Böhrnsen, gemeinsam mit dem Hafengebäuer Eurogate und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft

verabredet. Zuvor waren die Sanierungsarbeiten an der Spundwand früher als geplant abgeschlossen worden, sodass der Probetrieb starten konnte: „Dem Betreiber Eurogate stehen 1.000 Meter Kaja uneingeschränkt zur Verfügung“, teilte die Arge JadeWeserPort mit. Über 700 Fertigbetonteile waren notwendig, um die Schäden in der Spundwand zu beheben.

www.jadeweserport.de



BETRIEB: Nach einigen Anlaufschwierigkeiten kann Deutschlands einziger Tiefwasserhafen demnächst loslegen.

ANZEIGE

SCHIFFSFINANZIERUNG

Tilgung nahezu nach Plan

Eine Studie belegt, dass ein Großteil der Schiffsfonds konzeptionell professionell strukturiert wurden und unternehmerisch besonnen gemanagt werden. Von Patrick Hagen



EXPERTE: Nils Lorentzen, Geschäftsführer des Hamburger Analysehauses Deutsche FondsResearch.

Foto: DFR

Mehr als drei Jahre Krise, rund 100 Insolvenzen und mehrere hundert Fondssanierungen haben den Eindruck erweckt, dass nahezu der gesamte Markt für Schiffsbeteiligungen nicht mehr zu retten ist. Doch die Lage ist bei vielen Fonds weniger dramatisch als vielfach angenommen, legt eine neue Studie des Hamburger Analysehauses Deutsche FondsResearch (DFR) nahe.

Obwohl eine große Zahl von Fonds auf Tilgungsaussetzungen der Banken angewiesen ist, um überhaupt zu überleben, hatte das bislang im Durchschnitt nur einen überschaubaren Tilgungsrückstand zur Folge. „Die Fonds in unserer Datenbank haben im Durchschnitt fast so getilgt wie vorgesehen“, sagt Nils Lorentzen, Geschäftsführer der DFR.

Das könnte bedeuten, dass das berüchtigte KG-System zur Schiffsfiananzierung für die finanzierenden Banken gar nicht so riskant ist, wie der derzeitige Unwillen vieler Banker gegenüber Engagements bei Fonds nahelegt. Die Mehrzahl der Schiffsfiananzierer hat klar gemacht, dass sie in Zukunft keine reinen Projektgesellschaften mehr finanzieren möchte, sondern nur noch so genannte Corporates, also richtige Unternehmen mit mehreren Einnahmequellen.

„Wir haben die Tilgungsleistungen untersucht, weil sie ein Faktor sind, um die Performance von Schiffsfonds zu bestimmen“, sagt FondsResearch-Geschäftsführer Lorentzen. „Die anderen Parameter wie die Auszahlungen an die Gesellschafter sowie die Zahl der Sanierungsfälle und

Insolvenzen sind bereits gut untersucht.“ Für die Studie hat die DFR 1.231 Schiffsbeteiligungen aus ihrer Datenbank zugrunde gelegt. Der Zeitraum der Untersuchung erstreckt sich von der Ablieferung der Schiffe an den Fonds bis zum 19. Juni 2012. Von den untersuchten Schiffen waren 63,1 Prozent Containerschiffe, 16,3 Prozent Tanker, 9,9 Prozent Mehrzweckfrachter und 7,9 Prozent Bulker, was der tatsächlichen Verteilung der Schiffsklassen auf dem KG-Markt nahe kommt.

Handymax und Megaboxer vorn

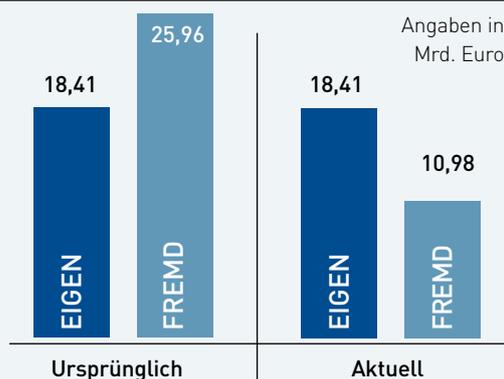
Zusammen verfügten alle Fonds über ein Eigenkapital von 18,4 Mrd. Euro, die Bankdarlehen summierten sich auf 25,9 Mrd. Euro. Das ergibt ein Verhältnis zwischen Eigenkapital und Fremdkapital von rund 40:60. Im untersuchten Zeitraum fiel die Summe der ausstehenden Darlehen von 25,9 Mrd. Euro auf 10,9 Mrd. Euro (s. Grafik).

„Das lässt sich nur dadurch erklären, dass viele Fonds in den guten Jahren im Voraus getilgt haben, sonst müssten die Zahlen schlechter sein“, so Lorentzen. „Das gilt besonders für den Massengut-Markt, in dem die Raten zwischenzeitlich extrem hoch waren.“

Bulker-Fonds haben im Schnitt jährlich 8,8 Prozent des ursprünglichen Darlehens getilgt. Damit lagen sie deutlich über der angenommenen Prospektrate von 6,67 Prozent. „Wir haben für die Studie eine

Entwicklung Verhältnis Eigen- zu Fremdkapital

Tilgung Die Verschuldung des analysierten Portfolios konnte von 25,96 Mrd. Euro auf 10,98 Mrd. Euro gesenkt werden. Daraus ergibt sich für den Betrachtungszeitraum ein Tilgungsvolumen von 14,98 Mrd. Euro. Entsprechend reduzierte sich die Fremdkapitalquote um mehr als die Hälfte.





Tilgungsrate von 6,67 Prozent als Standardtilgungsrate für alle Fonds angenommen“, sagte Lorentzen. Die Zahl sei für den KG-Markt repräsentativ, auch wenn einzelne Fonds andere Rückzahlungsraten prospektiert hätten. Die Rate ergibt sich aus einer angenommenen Laufzeit des durchschnittlichen Schiffsfonds von 15 Jahren. Bei einer jährlichen Tilgungsleistung von 6,67 Prozent dauert es 15 Jahre, bis ein Darlehen zu 100 Prozent zurückgeführt ist.

Allerdings gibt es deutliche Unterschiede in der Tilgungsleistung zwischen den einzelnen Größenklassen im Bulker-Segment. Handymax-Frachter, die zwischen 40.000 und 60.000 Tonnen Tragfähigkeit (dwt) haben, schnitten mit 12 Prozent am besten ab. Minibulker unter 10.000 dwt zahlten dagegen nur 1,2 Prozent zurück – und schnitten damit von allen Schiffstypen am schlechtesten ab. Capesize-Bulker tilgten im Schnitt 6,4 Prozent.

Containerschiffsfonds – jahrelang die beliebteste Anlageklasse auf dem deutschen KG-Markt – zahlten im Schnitt 6,1 Prozent zurück. Bei den Containerschiffen gilt: je größer das Schiff, desto mehr hat es getilgt. Am meisten zahlten mit 7,88 Prozent Post-Panamax-Schiffe über 8.100 TEU zurück. Am unteren Ende finden sich Feederschiffe bis 725 TEU mit 4,28 Prozent und Frachter zwischen 725 TEU und 1.000 TEU Kapazität mit 3,36 Prozent.

Vertrauen der Banken gefordert

Mehrzweckfrachter (4,95 Prozent) und Tanker (5,6 Prozent) tilgten von allen Segmenten am schlechtesten. Bei den Tankern zeigten mittelgroße Schiffe im Panamax-Segment die beste Leistung. Sie zahlten im Schnitt 7,91 Prozent pro Jahr zurück.

„Rückblickend kann man sagen, dass viele Schiffsbeteiligungen verhältnismäßig gut gemanagt wurden“, sagt Lorentzen. Die Lage sei nicht so aussichtslos wie oft befürchtet. „Es hat sich gezeigt, dass

die Tilgungsrückstände über den ganzen Markt gesehen nicht so hoch sind, dass sie praktisch nicht mehr aufgeholt werden können“, so Lorentzen. Vor allem viele Bulkerfonds könnten relativ schnell ihre Rückstände ausgleichen, sobald sich die Märkte erholen. Trotz der überraschend guten Durchschnittszahlen gibt es natürlich zahlreiche Einzelfonds, die deutlich höhere Rückstände angehäuft haben und für die es sehr schwer wird, noch einmal die Wende zu schaffen.

Außerdem stehen viele Beteiligungen vor dem Aus, weil Banken ihnen keine weiteren Tilgungsstundungen oder Betriebsmittelkredite einräumen wollen. Lorentzen sieht in den Ergebnissen der Studie ein Argument dafür, dass Banken zu ihren Kunden halten sollten. „Die Banken könnten etwas mehr Vertrauen in den KG-Markt haben.“ Eine Sprecherin der HSH Nordbank, einer der wichtigsten Geldgeber für Schiffsbeteiligungen, wollte die Ergebnisse der Studie nicht kommentieren. ■

ANZEIGE

SCHIFFSFINANZIERUNG

DVB-Bank-Konzern steigert im ersten Halbjahr Konzernergebnis deutlich

Die DVB steigerte das Konzernergebnis vor IAS 39 und Steuern um 36,6 % auf 91,1 Mio. Euro (erstes Halbjahr 2011: 66,7 Mio. Euro).

„Wir haben im zweiten Quartal gut an Fahrt zugenommen. Damit liegen wir zum Halbjahr 2012 in den Ergebniskomponenten vor IAS 39 nun in unserem Zielkorridor“, sagt Wolfgang F. Driese, Vorsitzender des Vorstands.

Die allgemeine Risikosituation bleibe weiterhin herausfordernd. Bereits bestehende Kapazitätsüberhänge und die hohe Anzahl an Auslieferungen in einzelnen Transportsektoren träfen in Teilbereichen auf eine zurückgehende Nachfrage. Das Fehlen von überzeugenden und nachhaltigen Maßnahmen der Politik zur Bewältigung der Staatsschuldenkrise belaste das wirtschaftliche

Umfeld außerordentlich, so Driese. „Wir sind mit dem Erreichten der DVB hochzufrieden. In der Erfüllung unserer Ziele – im Jahr 2012 ein mit dem Vorjahr vergleichbar gutes Ergebnis zu erreichen – befinden wir uns mit dem Halbjahresabschluss voll auf Kurs.“

Höhere Zinsmarge

In den ersten sechs Monaten 2012 lagen die Erträge der DVB (Zinsüberschuss nach Risikoversorge, Provisionsüberschuss, Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen und sonstiges betriebliches Ergebnis) mit 183,9 Mio. Euro um 19,6 % über denen des Vorjahreszeitraums (153,8 Mio. Euro).

Die Zinserträge nahmen deutlich um 16,3 % von 419,5 auf 487,8 Mio. Euro zu. Die DVB schloss 63 neue Transaktionen mit ei-

nem Volumen von 2,2 Mrd. Euro ab (erstes Halbjahr 2011: 75 neue Geschäftsabschlüsse mit 2,4 Mrd. Euro). Die dabei in den drei Transport Finance-Geschäftsbereichen erzielte durchschnittliche Neugeschäftszinsmarge konnte auf 356 Basispunkte gesteigert werden (erstes Halbjahr 2011: 327 Basispunkte).

Die Zinsaufwendungen stiegen, insbesondere bedingt durch höhere Refinanzierungskosten um 22,1%. Der Zinsüberschuss lag damit im 1. Halbjahr 2012 mit 112,5 Mio. Euro leicht über dem Vorjahresniveau von 112,2 Mio. Euro. Die Netto-Risikoversorge im Kreditgeschäft belief sich auf -27,3 Mio. Euro (erstes Halbjahr 2011: -18,4 Mio. Euro). Der Zinsüberschuss nach Risikoversorge ging um 9,2 % von 93,8 auf 85,2 Mio. Euro zurück.

www.dvbbank.com

Buss Capital startet Container-Fonds auf Dollar-Basis

Buss Capital hat Ende Juli einen neuen US-Dollar-Container-Fonds gestartet. Der Buss Global Container-Fonds 13 ist der erste Fonds, den die BaFin nach dem Vermögensanlagengesetz gebilligt hat.

Mit dem Fonds können Anleger von den günstigen Marktbedingungen im Container-Leasing profitieren. Die Auszahlungen sollen bei jährlich 7 Prozent liegen, die Laufzeit ist mit rund 6,5 Jahren geplant. Eine Beteiligung ist ab 15.000 US-Dollar möglich. Der Fonds ist seit dem 23. Juli im Vertrieb.

Marc Nagel, Vertriebsgeschäftsführer von Buss Capital, sagt: „Anleger wollen heute mehr Stabilität – und Beweise dafür, dass ein Initiator von seinem Konzept selbst überzeugt

ist. Darum statten wir unsere neuen Container-Fonds gewissermaßen mit Airbag, Seitenaufprallschutz und Stabilitätsprogramm aus.“

Eine Buss-Capital-Tochter in Singapur beteiligt sich mit 5 Prozent am Container-Portfolio – im Fall des Mindestvolumens also mit über einer halben Million US-Dollar. Zudem verbürgt sie sich für die Rückzahlung des Hauptteils des investierten Fondskapitals. Darüber hinaus ist das Asset Management am Erfolg beteiligt. „Das sorgt dafür, dass das Asset Management dasselbe Interesse hat wie die Anleger – ein Fonds, der über die gesamte Laufzeit erfolgreich ist“, so Nagel.

Die Marktbedingungen im Container-

Leasing seien nach wie vor robust, sagt Dr. Dirk Baldeweg, geschäftsführender Gesellschafter von Buss Capital: „Bei Containern gibt es keine Krise. Mit dem Containerumschlag wächst auch die Nachfrage nach den Stahlboxen. Gleichzeitig sind die Reedereien knapp bei Kasse und kaufen kaum selbst Container. Sie müssen also Container mieten – der Trend geht zum Leasing.“ Baldeweg zufolge ist der Container-Leasing-Markt deutlich stabiler als die Container-Schifffahrt.

Nachzahlung für Anleger

Das belegen auch die Ergebnisse der Vorgänger-Fonds: So erhalten die 2.900 Anleger des Buss Global Container Fonds 1 gut ein Jahr nach Verkauf des Container-Portfolios eine Nachzahlung. Sie liegt bei 13,8 Prozent auf die ursprüngliche Einlage. Der Gesamttrückfluss des Fonds beläuft sich damit auf 185,7 Prozent. Das sind rund 41,4 Prozentpunkte mehr als die ursprünglich kalkulierten 144,3 Prozent und sieben Prozentpunkte mehr als im Mai 2011 angekündigt. Hintergrund ist, dass der Erlös aus dem Portfolio höher lag als beim Verkauf prognostiziert. Darüber hinaus fiel eine Steuerzahlung in Singapur niedriger aus als geplant. www.buss-capital.de

CONTAINERTERMINAL: Die Nachfrage nach den Standard-Transportboxen ist weiterhin robust.



Foto: HHLA/BUSS Group GmbH & Co. KG

5,50	9,80	21,00	9,10	0,35	Böcher.de (W)	6,75	195,00	111,55	34	Dr. Verkehrs-Bt. (W)	16,50	271,00	30,50	27,01
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh. Ing. (W)	8,80	8,50	58,45	0	Dialog Semicond. (W)	4,00	16,50	285,00	249,50
7,00	33,70	5,95	7,90	0,8	Burg Braun Rav. (W)	24,50	24,80	4,60	1	Diag. Ind. (W)	103,00	3,98	18,00	18,00
753,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burabad Vz. (W)	1020,00	1020,00	28,50	6,75	Dieler-Werke (W)	104,00	102,00	4,50	3,70
6,00	755,00	7,00	29,50	6,01	BUS St. (W)	276,00	276,00	1035,00	18,50	Dieng Hid. (W)	19,80	118,00	104,50	91,00
805,00	6,00	720,00	6,01	1,00	BUS Vz. (W)	9,85	350,00	997,50	10	Doppel (W)	44,75	19,00	150,50	85,00

SCHIFFSFONDS

01 FTD: Deutsche Bank hilft Lloyd Fonds

Die Deutsche Bank soll das Emissionshaus Lloyd Fonds **nach Informationen der „Financial Times Deutschland“** dabei unterstützen, 16 Schiffe aus geschlossenen Fonds in eine Auffanggesellschaft einzubringen. Damit will das Emissionshaus eine Lösung für eine Reihe von kriselnden Schiffsfonds schaffen. Das Modell, das den **Arbeitstitel „Ocean 16“** trägt, wurde von der Deutschen Bank mitentwickelt und soll unterschiftsreif vorliegen. Noch sind die Pläne aber nicht unterzeichnet, unter anderem, weil **noch ein zusätzlicher Kapitalgeber gesucht** wird. Eine Sprecherin der Deutschen Bank wollte die Beteiligung des Instituts nicht kommentieren. Auch Lloyd Fonds bestätigte den Namen der Bank nicht.

Ein **weiteres Hindernis für die Verwirklichung** von „Ocean 16“ sind die bisherigen Finanzierer der Schiffe – vor allem die HSH Nordbank und die Commerzbank. „Die alten

Kapitalgeber sind **leider zu keinerlei Zugeständnissen bereit**“, sagte Lloyd-Fonds-Chef Torsten Teichert.

Die Lloyd Fonds AG hat im ersten Halbjahr 2012 einen Gesamtumsatz in Höhe von 7,1 (Vj. 6,0) Mio. Euro erwirtschaftet. **Das operative Ergebnis (EBIT)** beläuft sich auf 0,6 (Vj. –5,1) Mio. Euro. Damit weist Lloyd Fonds ein positives Konzernergebnis von 0,2 Mio. Euro aus.

www.lloydfonds.de

02 Kaum noch Eigenkapital bei MPC

Trotz des positiven operativen Ergebnisses in Höhe von 2 Mio. Euro verbuchte das Hamburger Emissionshaus MPC im 1. Halbjahr 2012 einen Konzern-Verlust von 3,8 Mio. Euro, der **das Eigenkapital von 4 Mio. auf knappe 30.000 Euro zusammenschmelzen** lässt. Insgesamt konnte MPC im ersten Halbjahr 19,8 (Vj: 22,5) Mio. Euro Umsatzerlöse erzielen. Das EBIT lag in den ersten sechs Monaten

bei 2 Mio. Euro (Vj: 16,4 Mio. Euro). Im Vorjahr hatte ein **debt-equity-swap** (die Umwandlung von Verbindlichkeiten in Eigenkapital) MPC zu den starken Zahlen verholfen.

Das Finanzergebnis betrug im 1. Halbjahr 2012 –4,5 Mio. Euro (Vj: 40,7 Mio. Euro). Das Ergebnis je Aktie liegt bei –0,13 Euro (Vj: 1,43 Euro). Die **Mitarbeiterzahl sank um rund 20 Prozent auf 199**. MPC kündigte die Fortführung der „strategischen Weiterentwicklung“ an. Besonders der Aufbau neuer Geschäftsfelder werde fortgesetzt. Vor allem **das institutionelle Geschäft soll angekurbelt** werden. Auch das Retailgeschäft soll mehr Belebung erhalten.

Bei Anlegern konnte MPC im bisherigen Verlauf des Jahres 12 (Vj: 75) Mio. Euro einsammeln. **MPC hat keine neuen Publikumsfonds** initiiert. Nur der MPC Deutschland 11, der in studentisches Wohnen investiert, ist derzeit im Vertrieb. Für das Gesamtjahr 2012 rechnet MPC mit einem ausgeglichenen Ergebnis.

www.mpc-capital.com

ANZEIGE

INDIZES



Linien stabilisieren Shiplnx

Nach den Tiefstständen im Verlauf des Sommers hat sich der Index bis Mitte August wieder leicht nach oben entwickelt.

Besonders positiv stachen die führenden Containerlinien Maersk und Hapag-Lloyd heraus. Maersk Line schaffte es mit einem Gewinn von 259 Mio. Dollar im zweiten Quartal wieder deutlich in die schwarzen Zahlen und überraschte damit die Investoren. Entsprechend entwickelte sich der Aktienkurs. Ebenso wie Maersk profitierte Hapag-Lloyd von deutlich verbesserten Frachtraten. Die Hamburger konnten im zweiten Quartal einen Gewinn von 25 Mio. Euro verbuchen, während im Vergleichszeitraum des Vorjahres noch ein Verlust von 103 Mio. Euro zu Buche stand.

Mühsamer erholt sich dagegen Hyundai Merchant Marine von der Krise. HMM verkündete den fünften Quartalsverlust in Folge, wenngleich die Verluste deutlich reduziert werden konnten. Auf sehr niedrigem Niveau

erholen konnte sich dagegen die Schwesterfirma Hyundai Heavy Industries, die auf bessere Auslastung der Werften hofft.

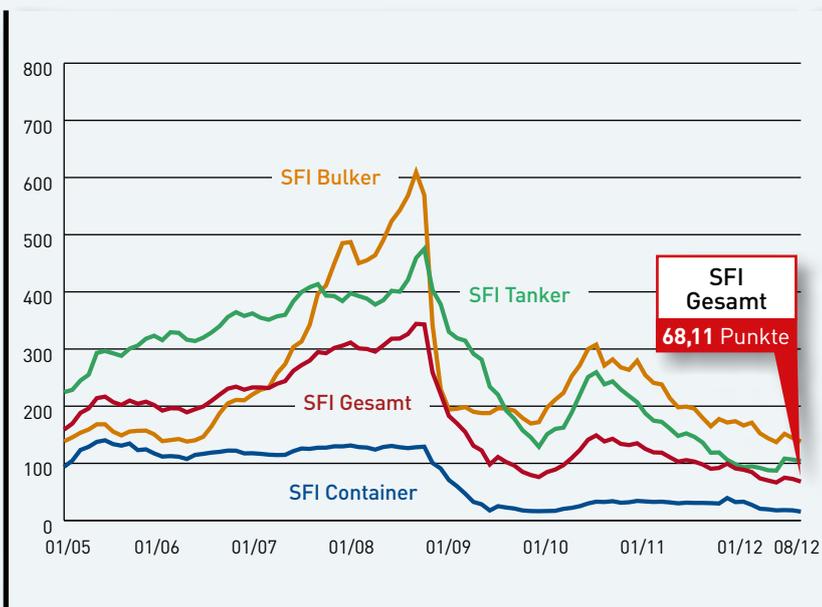
Sommerlich positiv sind auch die Zahlen des Kreuzfahrtriesen Carnival Corp., zu

dem auch Costa Cruises und der deutsche Marktführer AIDA Cruises gehören. Nachdem die Aktie in Folge des „Costa Concordia“-Unfalls auf unter 30 Dollar gerutscht war, hat sie sich nun wieder auf über 34 Dollar erholt.



Quelle: Structured Solutions, Stand 21.08.2012

SFI TKL.Ship: Sinkende Raten und Second-Hand-Preise drücken den Index



Quelle: TKL-Fonds, Stand 21.08.2012

Im Juli verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Rückgang von 6,3% gegenüber dem Vormonat.

Die bei fast allen Größenklassen überwiegend gefallenen Neubau- und Second-Hand-Preise sowie Charraten im Segment Container führten hier zu einem starken Indexrückgang.

Bei den Tankern stiegen die Charraten für Panamax- und Aframax-Tanker, während die Charraten für Handysize- und VLCC-Tanker leicht fielen. Neubau- und Second-Hand-Preise blieben gegenüber dem Vormonat nahezu stabil. Insgesamt verzeichnete der Tanker-Index einen leichten Rückgang.

Bei den Bulkern fielen die Charraten für Handysize, während sie für Capesize stiegen. Die Neubaupreise blieben größtenteils stabil. Die Second-Hand-Preise sind hingegen bei allen Größenklassen gesunken. Das führte zu einem Indexrückgang im Segment. Der im Vergleich zum Vormonat stärkere US-Dollar schwächte die negative Indexentwicklung etwas ab.

www.boersenag.de/www.zweitmarkt.de



New ConTex: schwacher Markt mit Tendenz zu kurzen Abschlüssen

Der NewConTex bewegt sich weiter auf niedrigem Niveau. In einem nach wie vor schwachen Markt herrscht eine deutliche Neigung zu kurzen Abschlüssen vor.

Der schwächere Trend der letzten Wochen führte auch in Woche 33 zu einem Verlust von einem Punkt auf aktuell 388 Punkte. Damit liegt der New ConTex neun Punkte unter dem Wert von Mitte Juli.

Während es bei den zwei kleinen Typ-Klassen (1.100 und 1.700 TEU) kaum Veränderungen gab, machte sich bei den vier größeren Typ-Klassen (2.500 bis 4.250 TEU) eine deutliche Marktabschwächung bemerkbar. Hier bewegten sich die Verluste zwischen 0,5 und 1,5%.

So ergaben sich beispielsweise bei den Größen-Klassen 2.700 und 4.250 für die 24-Monatscharter binnen Wochenfrist (KW 34 zu 33) Abschlüsse von jeweils knapp 100 US-Dollar – allerdings sind eher langfristige Vereinbarungen bei den Marktteilnehmern derzeit nicht gefragt.

Die Marktaktivitäten sind sommerlich niedrig und damit typisch für den Monat August. Es werden verhältnismäßig wenige Abschlüsse berichtet. Der Großteil der Ab-

schlüsse wird derzeit für Zeiträume zwischen drei und sechs Monaten getätigt.

Für diese Perioden bewegen sich die Charters im engen Rahmen von 5.000 bis USD 7.000 US-Dollar. Abschlüsse von zwölf Monaten Laufzeit werden ohnehin nur sehr selten getätigt – und über längere Perioden von 24 Monaten Dauer werden aktuell gar keine Vereinbarungen geschlossen.

Gegenüber dem Stand von vor einem Jahr (23. August 2011: 574 Punkte) hat der New ConTex mittlerweile nahezu 200 Punkte eingebüßt – das entspricht einem Rückgang um ein Drittel. Deutlich zugelegt hatte der Index zuletzt zwischen März und Juni dieses Jahres. Mitte März lag er schon einmal auf dem niedrigen Niveau, das er auch Mitte August wieder erreicht hat. www.vhss.de

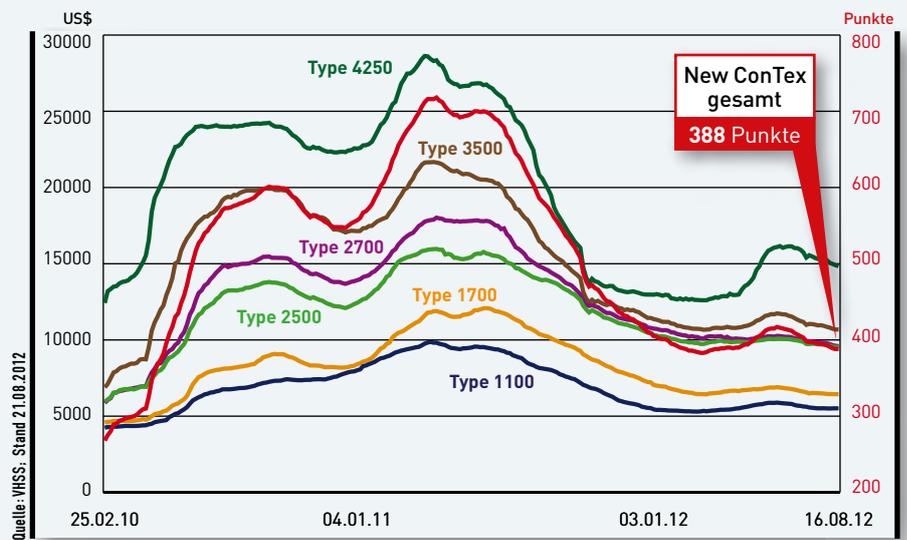


Foto: iStockphoto/craftvision

ANZEIGE

VERSICHERUNGEN

P&I Clubs können aufatmen

Von Michael Hollmann

Zwei Jahre hat sich die Untersuchung der EU-Kommission zu den P&I Clubs hingezogen. Anfang August kam die überraschende Nachricht, dass das Verfahren eingestellt wird – ohne Auflagen oder Empfehlungen für die Gegenseitigkeitsvereine. Trotzdem will die Branche einige Reformen vornehmen.

Angesichts ihrer überwältigenden Marktdominanz und engen Verflechtung hätten viele Branchenexperten wohl darauf gewettet, dass den 13 Protection & Indemnity Clubs, die sich in der International Group (IG) zusammengeschlossen haben, ein paar Einschränkungen auferlegt werden. Immerhin haben sich die Vereine, die zusammen mehr als 90 Prozent der weltweiten Hochseeflotte gegen Haftungsrisiken versichern, in ihrer gemeinsamen Satzung so enge Grenzen bei der Prämienfestsetzung gesteckt, dass ein effektiver Preiswettbewerb – zumindest bei Bestandsschiffen – weitgehend unterbunden wird. Andererseits handelt es sich beim P&I-System um eine Art große Selbsthilfeorganisation von „Kunden“ – die Reeder sind als Mitglieder der gemeinnützigen Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit quasi „Eigentümer“ der Versicherungen, bei denen sie selbst ihre Deckung einkaufen.

Was genau die EU-Kommission dazu bewogen hat, das Verfahren einzustellen, ist unklar geblieben. Die über zwei Jahre durchgeführte Marktuntersuchung, für die auch Stellungnahmen von Reedereien, Schiffsmaklern und gewerblichen Versicherern eingeholt wurden, hätte „die anfänglichen kartellrechtlichen Bedenken der Kommission nicht be-

stätigt“, hieß es lapidar. Anders als in einer früheren Kartelluntersuchung zu den P&I Clubs war die Kommission diesmal nicht aufgrund einer Beschwerde aktiv geworden. Stattdessen sahen sich die Wettbewerbschüter offenbar zu einer routinemäßigen Untersuchung gezwungen, weil der Rechtsrahmen für die Zusammenarbeit der Clubs seine Gültigkeit verloren hatte. Die Vereinbarungen, die innerhalb der International Group of P&I Clubs geschlossen wurden, waren früher per Beschluss der EU-Kommission von den EU-Wettbewerbsregeln freigestellt. Die Freistellung war 2009 ausgelaufen, seit der Reform des EU-Wettbewerbsrechts im Jahr 2004 ist es für die International Group aber nicht mehr möglich, eine generelle Freistellung zu beantragen.

Modifikationen angekündigt

Gegenstand der Untersuchung waren das International Group Agreement (IGA) und das Pooling Agreement zwischen den P&I Clubs, die gemeinschaftlich Risiken in der Seeschifffahrt absichern. Diese beiden Vereinbarungen enthalten Bestimmungen über die Schadenteilung, die gemeinsame Rückversicherung sowie Bestimmungen über die vertraglichen Beziehungen zwischen den P&I-Clubs und ihren Mitgliedern. Untersucht wurde, ob die in den Vereinbarungen enthaltenen Bestimmungen den Wettbewerb zwischen den P&I-Clubs schwächen oder ob sie den Zugang für

EU-KOMMISSION: Verdacht gegen P&I Clubs hat sich nicht erhärtet.



Foto: EU Kommission

gewerbliche Versicherer oder andere P&I-Gegenseitigkeitsversicherer außerhalb der International Group zu den relevanten Märkten beschränken.

Die International Group kündigte an, dass sie verschiedene Änderungen an ihrem Group Agreement vornehmen wolle. Diese sollten in Kürze veröffentlicht werden. Das gab Spekulationen Raum, dass man sich hinter den Kulissen längst mit der EU-Kommission auf bestimmte Modifikationen der Zusammenarbeit geeinigt habe. Für wettbewerbsrechtliche Bedenken sorgt innerhalb der Branche die Praxis der sogenannten Release Calls (Ablösesummen) bei einem Wechsel von Schiffen zwischen den Clubs.

Diese Zusatzprämie, die als Vorsorge für mögliche Nachforderungen für Schäden aus noch offenen Versicherungsjahren erhoben wird, kann mehr als die Hälfte der ursprünglichen Jahresprämie betragen und stellt damit eine erhebliche Hürde für die freie Anbieterwahl dar. Es wird davon ausgegangen, dass sich die angekündigte Reform der Clubs genau auf diesen Aspekt beziehen werde. Der Geschäftsführer des Swedish Club, Lars Rhodin, hatte bereits bei einem Mitgliederabend in Bremen vor einigen Monaten durchblicken lassen, dass die International Group davon ausgehe, ihre Zusammenarbeit im Wesentlichen fortsetzen zu können. Allerdings zeichneten sich Veränderungen bei der Handhabung der Release Calls ab, hatte er gesagt.

Die Spitzenverbände der Schifffahrt äußerten sich erleichtert über den Ausgang der EU-Untersuchung. Das System der Versicherung auf Gegenseitigkeit für Ansprüche von Dritten sei „im besten Interesse der Schiffsbetreiber und ihrer Kunden“. Es biete mit seinen hohen Deckungssummen und der schnellen Auszahlung von Schadenersatz zudem erhebliche Vorteile für Schadensgegner und die allgemeine Öffentlichkeit.

P&I Clubs im Überblick

American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
Assuranceforeningen Skuld
Gard P&I (Bermuda) Ltd.
The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
The Standard Club Ltd.
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
The Swedish Club
United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
The West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg)



Makler-Pleite sorgt für Unruhe

Die Insolvenz des Hamburger Schiffversicherungs-maklers Clausius Marine zieht auch für die Reedereien mögliche finanzielle Belastungen nach sich.

Die Firma, die nach Branchenschätzungen deutlich über 200 Schiffe betreut, musste Anfang August Insolvenzantrag stellen. Schon seit einiger Zeit kursierten Gerüchte, dass Reedereien und Schadensdienstleister nicht mehr bezahlt werden konnten. Als Versicherungsmakler sammelt Clausius bei den Kunden die Prämien ein und leitet sie an die Kaskoversicherer weiter. Umgekehrt sammelt sie im Schadensfall von den Versi-

cherern den Schadenersatz für den Kunden ein.

In Branchenkreisen wird vermutet, dass Clausius gewisse Prämienumfänge nicht rechtzeitig an die Versicherer weitergeleitet hatte, wodurch es zu Deckungsausfällen gekommen sein könnte. Der Makler konnte die Forderungen der Kunden und Schadensdienstleister aber nicht selbst decken. Die Geschäftsführer von Clausius Marine waren für eine Stellungnahme nicht erreichbar. In einem Schreiben an die Kunden heißt es, dass man „zügig eine Klärung der Situation für unsere Kunden und Versicherer herbeiführen“ wolle.

In Kürze

Swedish Club mit neuem Area Manager. Der P&I- und Kaskoversicherer hat Tore Formso, der bislang als Direktor den norwegischen Reederverband mitteilt, als neuen Gebietsleiter für Norwegen eingestellt. Der gelernte Schiffbauingenieur, der seit 25 Jahren in der Branche tätig ist, tritt die Position im Herbst an.

Treffen der Seeunfall-Experten in Hamburg. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) richtet zu ihrem 10-jährigen Bestehen vom 9. bis 11. September die 8. Tagung der europäischen Seeunfalluntersuchungsbehörden in Hamburg aus. Die Konferenzen finden seit 2005 jährlich statt.

Battermann & Tillery macht in Rumänien. Das Bremer Havariekommissariat Battermann & Tillery hat mit der bulgarischen Sachverständigenfirma Fidelitas die Tochtergesellschaft TIKO Marine & Cargo Surveyors mit Sitz in Bukarest gegründet. Es ist der 26. Standort von Battermann & Tillery.

Strike Club wächst kräftig. Der Versicherungsverein zur Deckung von Verspätungsschäden infolge von Streiks und anderen Ereignissen hat die versicherte Tonnage im vergangenen Jahr kräftig von 135 Mio. auf 145 Mio. tdw ausgebaut.



25
SMM



SMM



LOGOS: Die Entwicklung des SMM-Emblems von damals (unten) bis heute (oben).



Fit für die Zukunft

Die SMM, die wichtigste Messe der internationalen maritimen Wirtschaft, feiert ihr 25. Jubiläum.

Im Mittelpunkt des Interesses stehen erneut technologische Lösungen zur Effizienzsteigerung. Text: Hanns-Stefan Grosch

Es ist schon fast ein Klassiker: Auf dem Vorplatz der Hamburg Messe weist ein riesiger Schiffspropeller den Fachbesuchern den Weg zur SMM. Und ebenfalls schon traditionell wird er von der Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG) geliefert. Der sechsflügelige Propeller mit einem Durchmesser von 9,30 Metern und einem Gewicht von rund 97 Tonnen ist für ein 9.400-TEU-Containerschiff bestimmt, das die Hamburger Reederei Bernhard Schulte bei der chinesischen Werft Shanghai Jiangnan Changxing Heavy Industries bestellt hat.

Der Messepropeller zeichnet sich durch einen besonders großen Durchmesser aus. Dadurch und durch die spezielle Flügelgeometrie lassen sich laut MMG-Chef Manfred Urban Wirkungsgradgewinne von drei bis vier Prozent erzielen – mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Betriebskosten des Schiffes und den CO₂-Ausstoß. Gegenüber früheren Entwürfen bringe das Einsparungen von rund zehn Tonnen Treibstoff pro Tag. „Damit steht der Propeller geradezu beispielhaft für eines der Schwerpunktthemen der SMM: Ingenieurskunst zur Steigerung von Effizienz und Umweltverträglichkeit in der Schifffahrt“, sagt Peter Bergleiter, beim Veranstalter HMC für die SMM verantwortlich.

Die SMM („shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg“), die unter Schirmherrschaft von Bundeskanzlerin Merkel steht, feiert 2012 ein besonderes

Jubiläum: Sie findet zum 25. Mal statt. Los ging es mit dem „Tag des Schiffsingenieurs“. Die Hamburger Sektion der Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure initiierte einen Fachkongress, zu dem man sich 1961 in Flensburg traf. Im Mai 1963 tagte der Kongress erstmals in Hamburg, begleitet von der Ausstellung „Schiff und Maschine“ – der eigentliche Start der Erfolgsgeschichte SMM. Rund 200 Aussteller präsentierten damals ihre Produkte einem Fachpublikum von etwa 10.000 Besuchern.

Tradition und Innovation

Mittlerweile ist aus dem ehemaligen Technikertreffen die maritime Leitmesse von Weltrang geworden: Mehr als 2.000 Aussteller aus rund 60 Ländern präsentieren auf über 90.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche Produkte und Dienstleistungen. Das Messemanagement erwartet – wie 2010 – mindestens 50.000 Fachbesucher aus aller Welt. „Die SMM ist der Taktgeber für die maritime Industrie“, sagt Jörg Tollmien, Geschäftsführer von Hatlapa. Das Unternehmen aus Uetersen zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Winden, Kompressoren und Ruderanlagen – und zu den Ausstellern der ersten Stunde. „Die SMM führt als einzigartige Plattform die wichtigsten Entscheider sowohl auf Anbieter- als auch auf Kundenseite zusammen“, sagt Tollmien.

Sparsame Motoren, zukunftsweisende Antriebstechnik, intelligentes Flottenmanagement: Auch in diesem Jahr stehen technische Innovationen zur Steigerung der Effizienz und Umweltfreundlichkeit von Schiffen ganz oben auf der Agenda. „Die SMM präsentiert – mehr noch als in der Vergangenheit – eine ganze Reihe →



25 SMM



TRADITION: Ein gewaltiger Schiffspropeller dient schon 1963 als SMM-Symbol.



PROPELLER: Auch bei der letzten SMM im Jahr 2010 kam der „Wegweiser“ von der MMG.



ANFÄNGE: Vor knapp 50 Jahren war der Messenzuschnitt deutlich weniger global als heute.

→ innovativer Technologien, insbesondere in Schlüsselbereichen für die Zukunft wie grüne Antriebssysteme und Offshore-Technik. Das eröffnet neue Perspektiven für die Reedereien und bestimmt so den Kurs für die gesamte internationale Schifffahrt mit“, sagt Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder.

Allerdings sind die Rahmenbedingungen diesmal nicht gerade komfortabel: europäische Schuldenkrise, schwacher US-Arbeitsmarkt, nachlassende Wachstumsraten bei Schwellenländern wie China und Indien – die spürbare Abkühlung der Weltkonjunktur trifft auch den Schiffbau.

Anspruchsvolle Marktlage

Nachdem die Werften 2011 mit mehr als 100 Mio. Bruttotonnen einen absoluten Produktionsrekord erreicht hätten, erwartete er in den nächsten Jahren Überkapazitäten und fallende Schiffspreise, sagt Martin Stopford, Geschäftsführer der Beratungsfirma Clarkson Research (siehe S. 34). „Die Werften können das Produktionsniveau nicht über 2012 hinaus aufrechterhalten“, so Stopford. Im laufenden Jahr werde die Produktion auf 94 Mio. Tonnen fallen, im nächsten auf 70 Mio. Das spiegelt auch die Entwicklung des zweiten Orderbuchs wider: Nach den aktuellen Clarkson-Zahlen schrumpfte es im ersten Halbjahr

2012 auf 5.142 Schiffe mit insgesamt gut 100 Mio. CGT (Compensated Gross Ton = gewichtete BRZ). Ende 2011 waren noch 6.313 Schiffe (123,2 Mio. CGT) verzeichnet. 1.254 Auslieferungen mit rund 25,4 Mio. CGT standen von Januar bis Juni nur 485 Neuaufträge mit rund 8,8 Mio. CGT gegenüber. Nach wie vor gefragt: Offshore-Versorger (135 Bestellungen mit gut 1 Mio. CGT) und LNG-Tanker (18 Bestellungen mit 1,5 Mio. CGT).

Auch in den anderen Segmenten gibt es Lichtblicke: Zwar stehen Charter- und Frachtraten bei Containerschiffen immer noch unter Druck. Doch Lloyd Intelligence beziffert die inaktive Flotte aktuell auf 264 Schiffe mit 383.000 TEU. Das entspricht 2,4 Prozent der weltweiten Flotte – nur noch etwa halb so viel wie Ende Februar. Entlastung auf der Angebotsseite verspricht die zunehmende Verschrottung: „Bis zum Jahresende gehen wir von 100 bis 130 Containerschiffen aus, die weltweit abgewrackt werden“, sagt Hermann Ebel, Chef von Hansa Treuhand.

Angesichts steigender Brennstoffkosten und verschärfter Umweltauflagen gehört modernen, effizienten Schiffen die Zukunft. Schon nutzen Akteure wie die Schulte Group die günstigen Schiffspreise für Neubau-Aufträge. Die meisten Experten erwarten, dass 2013/2014 Angebot und Nachfrage wieder ins Gleichgewicht

kommen – und dann auch Charter- und Frachtraten deutlich steigen.

Attraktive Segmente

Unterdessen entdeckt die Industrie neue Arbeitsfelder: „Wir sind auf den Weltmärkten erfolgreich aktiv, indem wir neue Kundengruppen und Marktsegmente erschließen“, sagt Christian Schliephack, Vorstand der VDMA Schiffbau- und Zulieferindustrie und Geschäftsführer des Schiffsgetriebe-Herstellers Reintjes. „Während unsere Stammkunden momentan sehr wenig im Schiffsneubau ordern, verzeichnen wir mehr Aufträge im Offshore-Markt, aber auch im Retrofit-Bereich und im Service.“ Mittelfristig wird dem Markt weltweit ein Volumen von 200 Milliarden Dollar jährlich zugetraut.

Sich fit für die Zukunft zu machen: Das ist die aktuelle Herausforderung für die maritime Wirtschaft. Nirgendwo sonst finden Akteure geballt so viele Ideen und innovative technische Lösungen dazu wie auf der SMM. „Die Globalisierung geht weiter, auch künftig gibt es jede Menge Ladung, die bewegt werden muss“, sagt Clarkson-Geschäftsführer Stopford. Zu mehr als 90 Prozent wird das auch in Zukunft die Schifffahrt erledigen – aber immer effizienter und umweltfreundlicher. Die maßgeblichen Entscheider treffen sich auf der SMM. ■

Umfangreiches Rahmenprogramm

Auch in diesem Jahr hat die Hamburg Messe um das Hauptereignis SMM bedeutende Veranstaltungen und Schwerpunkte gruppiert:

- Auf dem **gmec, global maritime environment congress**, diskutieren internationale Fachleute am 3./4. September aktuelle ökologische

Herausforderungen und Lösungskonzepte.

- Auf dem gemeinsam mit der „Financial Times Deutschland“ veranstalteten **SMM Ship Finance Forum** tauschen sich Experten zum Themenkomplex Schiffsfinanzierung aus.

- Die **MS&D, international conference on maritime secu-**

ity and defence, widmet sich dem Schwerpunkt maritime Sicherheit und Verteidigung (s. S 16).

- Der **SMM Offshore Dialogue** findet zum zweiten Mal statt. Hier diskutieren Bran-

chenvertreter über Öl- und Gasförderung auf See und Offshore-Windenergie.

Insgesamt erwartet die Fachbesucher ein umfangreiches Rahmenprogramm mit über 150 Programmpunkten.

International conference on maritime security and defence
MS&D

global maritime environmental congress
gmec



ANZEIGE



SÜPERYACHT: MTU bietet Dieselmotoren mit einer Dauerleistung von bis zu 9.100 kW an.

Antriebs- und Servicelösungen für die Schifffahrt

Die Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen präsentiert ihre Antriebs- und Systemlösungen für Yachten, kommerzielle und militärische Schiffe.

Dazu gehören Hauptantriebsmotoren bis 7.400 kW, Bordstromaggregate für kommerzielle Schiffe im Leistungsbereich von 5 bis 3.000 kW und kombinierte Antriebssysteme aus Dieselmotoren und Gasturbinen bis 30 MW – unter anderem etwa für Schiffe im Offshore-Einsatz. Darüber



EXPONAT: Genset mit Motor (Typ 12V 4000).

hinaus zeigt das Unternehmen im Bereich Automation ein neues Steuerpult für Megayachten. Die umfassenden Serviceleistungen „MTU ValueCare“ mit passgenauen Wartungsverträgen, Originalersatzteilen oder Verbrauchsprodukten wie Kühlmittel, Motoröl und -filter runden das Produktprogramm ab.

MTU Friedrichshafen auf der SMM: Halle A3, Stand 305

Innovative Lösungen für Effizienz und Umweltschutz

Die Senkung der Kraftstoffkosten und des CO₂-Ausstoßes hat für alle Schiffseigner und -betreiber heute eine hohe Priorität. Alfa Laval stellt dazu innovative neue Lösungen vor, die durch Leistungen im Ersatzteil- und Servicebereich ergänzt werden.

Auf der diesjährigen SMM werden einige neue Produkte eingeführt, darunter PureSOx und PureDry. PureSOx reduziert Schadstoffemissionen durch die Reinigung von Schwefel aus den Abgasen von Schiffen, die mit Schweröl betrieben werden. Dies ist eine kostengünstige Alternative zum MGO-Betrieb mit geringem Schwefelgehalt. PureSOx arbeitet entweder als offenes Meerwasser- oder als geschlossenes Frischwassersystem oder auch im kombinierten Hybridbetrieb. PureSOx ist bei einer Motorenleistung von 21 MW das derzeit größte System seiner Art im Betrieb.

Das PureDry Ölbehandlungssystem entwässert den Ölschlamm an Bord. Dieselöl wird aus dem Schlamm zurückgewonnen und zur Wiederverwendung in den Bunkertank zurückgeleitet. Der Schiffseigner kann dadurch bis zu zwei Prozent des gesamten Kraftstoffbedarfs einsparen, was zu einer erheblichen Reduzierung der Betriebskosten des Schiffes führt. PureDry verfügt außerdem über eine neue, bahnbrechende Separatorenkonstruktion.

Weitere vorgestellte Produkte sind u.a. der neue Plattenwärmeübertrager AlfaNova, dessen großer Temperatur- und Druckbereich den höheren Anforderungen moderner Schiffe gerecht wird, Abwärmerückgewinnungssysteme sowie die bewährte Ballastwasserbehandlungslösung PureBallast 2.0.

Alfa Laval auf der SMM: Halle A 1, Stand 228



SAUBERMANN: PureSOx von Alfa Laval reduziert Schadstoffemissionen durch die Reinigung von Schwefel aus den Schiffsabgasen.

Fotos: Hersteller

Technologie zur Pumpenüberwachung senkt Energiekosten

Colfax Fluid Handling präsentiert eine erweiterte Version von Allmind, das durch die Überwachung des Betriebszustands und die optimale Regelung der Drehzahl die Betriebskosten von Pumpen senkt.

Reeder und Chiefs stehen unter ständigem Druck, Betriebskosten und Ausfallzeiten zu reduzieren. Selbst die besten Pumpsysteme sind hier bislang ein Schwachpunkt, da Überwachungsinformationen und ausgefeilte Regelsysteme fehlen. Allmind überwacht alle Pumpentypen intelligent und erzielt für den Reeder eine drastische Reduzierung der Betriebs-, Wartungs- und Energiekosten. Zusätzlich steigt die Betriebssicherheit. Allmind wurde aus einem einfachen Gerät zur Leckagekontrolle entwickelt. Inzwischen ist daraus eine Plattform für intelligente Zustandsüberwachung und flexible Drehzahlsteuerung geworden.

Die Energiekosten machen 85 Prozent an den Gesamtbetriebskosten von Ballastpumpen und Kühlpumpen aus. Christian Martin, Director Product Management Commercial Marine bei Colfax:

„Wir haben die Technologie, um die Energie, die beim Betrieb von Pumpen verbraucht wird, um bis zu 50 Prozent zu reduzieren. Dies wird ganz einfach durch den Betrieb mit variabler Drehzahl möglich. Wenn dann noch intelligente Diagnosefunktionen hinzukommen, erreichen wir eine deutlich höhere Zuverlässigkeit und drastisch verringerte Wartungskosten.“ Allmind besteht aus Modulen, die

flexibel kombiniert werden und damit auf die jeweiligen Prozesse individuell anpassbar sind. Das System bietet dabei erstmalig die Möglichkeit, mit einem Gerät von der einfachen Zustandsüberwachung bis hin zu komplexen Überwachungs- und Regelungstätigkeiten an mehreren Pumpen alle Anforderungen zu realisieren. Dabei lassen sich Druck, Temperatur, Leckage, Vibration und Leistung überwachen sowie PID-Regler aktivieren.

flexibel kombiniert werden und damit auf die jeweiligen Prozesse individuell anpassbar sind. Das System bietet dabei erstmalig die Möglichkeit, mit einem Gerät von der einfachen Zustandsüberwachung bis hin zu komplexen Überwachungs- und Regelungstätigkeiten an mehreren Pumpen alle Anforderungen zu realisieren. Dabei lassen sich Druck, Temperatur, Leckage, Vibration und Leistung überwachen sowie PID-Regler aktivieren.

Colfax auf der SMM:
Halle 2, Stand 213



MONITORING:
Das Hauptmodul „AM 101“ an einer Kühlwasserpumpe.

NEUHEIT: Ballast-Master ultraV.



Sauber dank UV-C-Licht

Hocheffiziente Ballastwasserbehandlung ohne Chemikalieneinsatz: der BallastMaster ultraV von GEA Westfalia Separator Group.

Die Behandlung des Ballastwassers an Bord erfolgt bislang meist unter Einsatz von Chemikalien und bringt entsprechende Nachwirkungen für die Umwelt sowie Materialkosten mit sich. Anders bei der neuen Lösung BallastMaster ultraV der GEA Westfalia Separator Group: Die notwendigen Reinigungsprozesse können damit vollkommen ohne Einsatz von Chemikalien, einzig auf der Basis von Filtration und Bestrahlung mit UV-C-Licht durchgeführt werden. Da zur Selbstreinigung der Lampen Ultraschall eingesetzt wird, entstehen keine Desinfektionsnebenprodukte. Der BallastMaster ultraV ist modular aufgebaut und eignet sich daher zur Verwendung im Schiffsneubau und zur Nachrüstung. Das System ist bereits gemäß IMO-Vorschriften zertifiziert und wird auf der SMM erstmals präsentiert.

GEA auf der SMM: Halle A 3, Stand 212

ANZEIGE

Grüne Schifffahrt wird bezahlbar

Kosten sparen und CO₂-Ausstoß minimieren: Von Technolog stammt das erste baureife LNG-Containerschiffsdesign auf dem Markt. Text: Sarah Höner



INNOVATION: Das geprüfte und zugelassene STREAM-Design verspricht enorme Einsparungen.

Liquid Natural Gas (LNG) wird von Experten schon jetzt als *der* Schiffstreibstoff der Zukunft gehandelt. Es erfüllt die von der Internationale Maritime Organization (IMO) geforderten Grenzwerte für Schwefel im Brennstoff: In den Emission Control Areas (ECAs) dürfen Schiffe ab dem Jahr 2015 nur noch mit einem Schwefelgehalt von 0,1 Prozent im Treibstoff fahren. LNG ist völlig schwefelfrei und enthält zudem weniger Kohlenstoff als Bunkeröle, was zusätzlich den Kohlendioxid(CO₂)-Ausstoß in der Schifffahrt verringert.

Viele Reeder sehen die Nutzung von LNG positiv, zögern aber mit der Bestel-

lung eines solchen Schiffes, da derzeit noch keine Versorgungssicherheit in den Häfen gewährleistet ist und der Betrieb von LNG-Schiffen mit höheren Kosten verbunden sein kann.

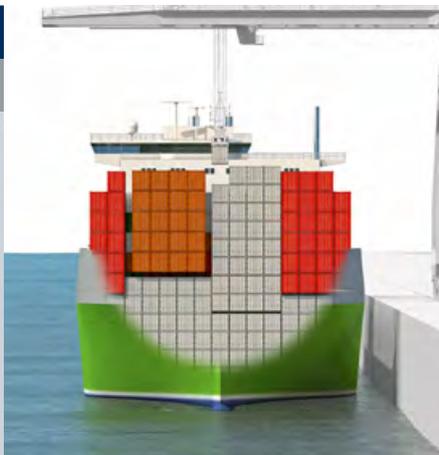
Doch das Unternehmen Technolog aus Hamburg macht innovationsfreudigen Unternehmen Mut: „Reeder können mit einer Umstellung auf LNG-Betrieb nicht nur umweltfreundliche Schiffe anbieten, sondern auch Kosten sparen und Businessrisiken minimieren“, sagt Hans-Jürgen Voigt, Geschäftsführer der Technolog GmbH. Technolog hat jetzt als Vertriebspartner der IPP Ingenieur Partner Pool GmbH das erste Design für ein Con-

tainerschiff mit LNG-Dual-Fuel-Antrieb zur Marktreife gebracht. Das „STREAM 4200 LNG“-Konzept wurde über mehrere Jahre von namhaften Partnern wie dem Germanischen Lloyd (GL), der TGE Marine Gas Engineering GmbH, der HSVA Hamburger Schiffbauversuchsanstalt, Cargotec und MAN Diesel & Turbo gemeinsam entwickelt.

LNG-Versorgung sichergestellt

Das vom GL bereits geprüfte und zugelassene Design umfasst eine Reihe von Containerschiffen mit Kapazitäten von 3.000 TEU bis zu einem Wide-Body-Entwurf mit 5.000 TEU. Mit Breiten von

STAUMUSTER:
Rumpfdesign, Laderäume
und Antriebstechnologie
sind optimal aufeinander
abgestimmt.



32,2 bis 37,4 Metern sind die STREAM-Schiffe auf den weltweiten Einsatz ausgelegt. Hier wurde die gesamte Technik und Konstruktion – von der Dual-Fuel-Antriebstechnologie über eine Abgaswärme-Rückgewinnungsanlage, einen optimierten Rumpfdesign bis hin zu offenen Laderäumen ohne Lukendeckel, die eine individuelle Stauung ermöglichen – effizient aufeinander abgestimmt.

Mit einem innovativen und flexiblen Tankkonzept, das sowohl aus festen als auch mobilen Bunkertanks besteht, wird die LNG-Versorgung an Bord weltweit sichergestellt. Die Containertanks können mit dem normalen Container-Umschlagssystem an und von Bord gebracht werden.

Rasche Amortisation

Mit einer signifikanten Treibstoffeinsparung von bis zu 33 Prozent gegenüber herkömmlichen Neubauten stößt der STREAM-Schiffstyp als Containerfrachter mit einer Kapazität von 4.200 TEU über die gesamte Lebensdauer je nach Fahrtgebiet bis zu einer halben Million Tonnen weniger CO₂ aus. Nach Technolog-Berechnungen emittiert der neue Schiffstyp zum Beispiel auf einer Route von Europa nach Asien bei 215 Tagen pro Jahr auf See, 60 Tagen in den ECAs und 80 Tagen im Hafen über den gesamten Lebenszeitraum 534.000 Tonnen CO₂ weniger als ein herkömmliches Containerschiff.

Auf Basis der aktuellen Regularien und Bunkerkosten spart ein STREAM-Schiff im Jahr 2015 pro Tag 7.930 Dollar (13 Prozent) Treibstoffkosten ein, in den ECAs sind es 26.790 Dollar (33 Prozent) und im Hafen 11.620 Dollar (46 Prozent). Im Jahr 2020 sind die Einsparungen deutlich höher. Pro Tag ergibt sich dann eine Brennstoffkosteneinsparung von 35.060 Dollar (37 Prozent) und 14.630 Dollar (49 Prozent) im Hafen.

Je nach Betriebsbedingungen und Entwicklung der Brennstoffkosten sowie den erforderlichen Fahrten in den ECAs können sich die Mehrkosten für den Bau eines STREAM-Schiffes bereits nach 2,5

bis vier Jahren amortisieren. STREAM steht für Sustainable Transport, Reliable, Economic and Ambitious. Das Konzept lässt sich auch auf andere Schiffstypen anpassen.

Neues Design im Offshore-Einsatz

Das erste STREAM-Design wurde jetzt als LNG-Offshore-Transportschiff an die chinesische Werftengruppe Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry verkauft. Geplanter Ablieferungstermin ist April 2014. Das Spezialschiff soll die Route von Nantong nach Wilhelmshaven bedienen und Fun-

damente und Komponenten für den Bau von Offshore-Windparks transportieren. Mit einer Reichweite von 22.000 nautischen Meilen im reinen LNG-Betrieb ist laut Technolog eine Rundreise mit einer Tankfüllung problemlos möglich. Die Reederei-Gruppe baut derzeit mit der Jade-Werke GmbH in Wilhelmshaven eine eigene Fertigungsstätte für die Montage von schweren Stahlfundamenten für Offshore-Windparks in europäischen Gewässern auf. Die STREAM-Premiere wird die Branche mit Interesse beobachten.

Auf der SMM: Halle B5, Stand 304

Drei Fragen an...

...Christian Suhr, Geschäftsführer bei Ahrenkiel Shipmanagement, über LNG als Schiffsbrennstoff

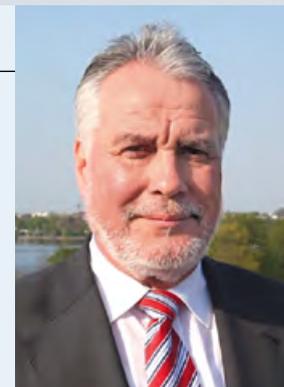
DS: Warum werden noch keine LNG-Containerschiffe gebaut?

Suhr: Dafür gibt es verschiedene Gründe: Zum einen gab es bisher kaum überzeugende Schiffdesigns, was sicherlich durch die fehlende Nachfrage bedingt war. Doch der sich unaufhaltsam verteuern Bunkerpreis für Schweröl wie auch Dieselmotoren sowie die zunehmenden strengen Umweltauflagen für die internationale Seeschifffahrt haben die Attraktivität von LNG für die Handelsschifffahrt in jüngster Vergangenheit enorm erhöht. Ein häufig angeführtes Argument ist die weltweit noch unzureichende LNG-Infrastruktur, die eine konstante Versorgung der Schiffe mit LNG-Bunker bisher noch nicht gewährleisten

könne. Doch da bin ich mir sicher: Sobald mehr LNG-Containerschiffe bzw. Dual-Fuel Schiffe bestellt werden, wird sich auch die LNG-Versorgung in den Häfen dem steigenden Bedarf rasch anpassen. Nicht zuletzt eröffnen sich hier neue Geschäftsfelder, und die bisher vorgebrachten Sicherheitsbedenken gegen das Betanken von Schiffen mit LNG in Häfen können immer mehr ausgeräumt werden.

DS: Wird LNG der Schiffsbrennstoff der Zukunft – oder sehen Sie Alternativen?

Suhr: LNG gilt hinsichtlich der Emissionen von Schwefeloxiden (SO_x), Stickoxiden (NO_x), Feinstaub (PM) und Kohlendioxid (CO₂) als der zurzeit umweltfreundlichste Schiffsbrennstoff. Sobald



die strengen Umweltauflagen der IMO weltweit in Kraft treten und sich die Kostenschere zwischen Gasöl und LNG deutlich verringert, wird es keine wirtschaftliche und umweltfreundliche Alternative zu LNG geben.

DS: Könnten Sie sich vorstellen, ein STREAM-Schiff zu betreiben?

Suhr: Das Stream-Konzept ist für uns sehr interessant. Daher befinden wir uns mit Technolog in einem engen Dialog in Bezug auf die Anforderungen der Schifffahrtspraxis.

Hapag-Lloyd setzt bei der Containersicherung auf vollautomatische Hammerbolzen

Der neue automatische Hammerbolzen von MacGregor hat die Zulassung durch den Germanischen Lloyd erhalten.

Mit seiner Marke MacGregor genießt CargoTec hohes Ansehen als Entwickler sicherer, effizienter Containersicherungstechnik. Der neue vollautomatische MacGregor-Hammerbolzen C8A, der kürzlich die Zulassung des Germanischen Lloyd erhielt, bestätigt das. „Der Hammerbolzen C8A hat bei den Zulassungsprüfungen die härtesten Test- und Leistungskriterien bestanden, die man an ein Produkt anlegen kann“, sagt Erik Stenvik, Direktor Lashings.

„Um unsere marktführende Stellung als Spezialist für Containersicherung aufrechterhalten zu können, müssen wir laufend in unsere Forschung und Entwicklung investieren“, so Stenvik. „In diesem Fall ging es um die Entwicklung eines Designs, das die sich wandelnden Betriebsanforderungen der Branche und alle relevanten ISO-Standards ohne Sicherheitseinbußen erfüllt oder übertrifft.“

Neben erheblicher Zeitersparnis im Hafen trägt der neue C8A erheblich zur Sicherheit der am Containerumschlag beteiligten Arbeitskräfte bei, da er sich durch die vertikale Hubkraft der Ladebrücke löst und nicht von Hand geöffnet zu werden braucht. Zudem besitzen die C8A-Bolzen eine Rastfunktion, mit der sie sich manuell arretieren lassen. Diese

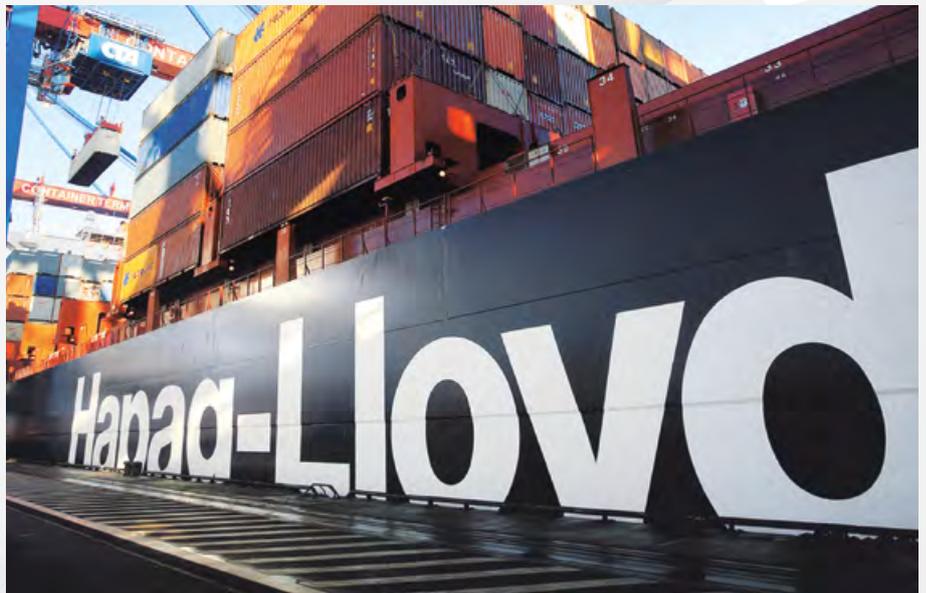


Foto: Hapag-Lloyd

Funktion kommt unterhalb der Zurrstangen zum Einsatz, um die auf die Zurrstangen und Spanner einwirkenden Lastspitzen zu begrenzen. Das erhöht die Ladungssicherheit.

„Wenn die Containerreckbeschläge nicht der ISO-Norm entsprechen, sind automatische Hammerbolzen, Zurrstangen und Spanner konstruktionsbedingt erheblicher Überlastung ausgesetzt. Dies kann zu plastischer Deformation der Laschungsbestandteile füh-

ren. Unsere Neuerung mit dem Rastmechanismus schützt die Containerlaschausrüstung an Bord von Schiffen langfristig“, erklärt Stenvik. Hapag-Lloyd hat CargoTec einen Auftrag zur Lieferung der gesamten Laschung für die neue Serie von zehn 13.200-TEU-Containerriesen erteilt. Der Auftrag umfasst 175.000 C8A-Hammerbolzen. Die Schiffe laufen 2012 und 2013 vom Stapel.

Halle A1, Stand 308

Zuverlässigkeit ist Trumpf

KAESER stellt seine speziell für den Einsatz an Bord von Hochseeschiffen konzipierten Kompressoren vor.

Die zuverlässigen und energiesparenden Schraubenkompressoren und Drehkolbengebläse von KAESER passen gut zur SMM, für die die Zeichen auch in diesem Jahr wieder auf „Grün“ stehen. Sie sind gemäß den Anforderungen von ABS, GL, BV, DNV etc. zertifiziert. Zur geforderten Zuverlässigkeit kommen wegen der ständig steigenden Dieselpreise mittlerweile auch höhere

Anforderungen an die Energieeffizienz. Das Konzept etwa der Schraubenkompressor-Baureihen DSD, DSDX, ESD und HSD in maritimer Ausführung trägt dem Rechnung: Die „Sigma Profil“-Kompressorblöcke stehen für niedrigen Energie- und Wartungsbedarf, hohe Verfügbarkeit und lange Lebensdauer. Ein Elektromotor mit Stillstandheizung treibt sie über den energiesparenden 1:1-Antrieb an. **Halle A 2, Stand 229**



KRAFTPAKET:
Der neue Schraubenkompressor ESD.

Schlauchboote für schnelle Einsätze

Zodiac Milpro hat der französischen Marine ein innovatives, 9 Meter langes Festtrupfschlauchboot des Typs Zodiac Hurricane ZH935 Mach 2 als Beiboot des neuen 87-m-Patrouillenbootes L'Adroit geliefert.

Die „L'Adroit“ nimmt Aufgaben wie Fischereikontrolle, Drogenschmuggelbekämpfung, Such-, Rettungs-, Umweltschutz- und humanitäre Einsätze wahr; dabei

spielt das Zodiac, das von einer speziellen Rampe am Heck des Schiffes zu Wasser gelassen wird, oft eine Schlüsselrolle.

Das Zodiac besitzt zwei Steyr-Diesel-Außenbordmotoren (2 X 285 HP), erreicht mehr als 46 Knoten und kann 10 Personen transportieren. Mit einem Zodiac gelang kürzlich die Durchquerung der Nordwestpassage.

Uni-Safe Halle B8, Stand 136



Fotos: Hersteller

Robuste Kupplung

Neue SAE-Kupplungen von Geislinger: zuverlässig, kompakt und modular.

Der Austausch einer defekten drehelastischen Kupplung zwischen Motor und Getriebe ist teuer und zeitraubend, da das Getriebe oder der Motor ausgebaut werden muss. Gerade im maritimen und Offshore-Einsatz ist deshalb höchste Zuverlässigkeit unerlässlich.

Geislinger hat speziell für diesen Bereich einen neuen Kupplungstyp entwickelt. Ein einteiliger Käfig umgibt die Feder (Patent angemeldet) und verleiht der Kupplung eine schlanke Kontur. Die

in vier Steifigkeiten lieferbare Kupplung lässt sich dank vielfältiger Optionen perfekt an den Einsatzzweck anpassen und ist hitze- und ölbeständig. Eine Keilverbindung sorgt für korrekte axiale Ausrichtung. Dank Ölfüllung eignet sich die Kupplung für verschiedenste Motoren. Eine innovative Verbundmembran passt sich an die Ölexpansion an und ermöglicht einen raschen, einfachen Ölwechsel.

Halle A3, Stand 105



Sichere Energieversorgung an Bord

Eaton, weltweit führendes Technologieunternehmen im Bereich elektrischer Komponenten und Systeme für sichere Stromversorgung, -verteilung und -steuerung sowie für Hydraulikkomponenten, Systeme und Dienstleistungen, präsentiert sein Produktangebot für die Marine- und Offshore-Industrie.

Das Mittelspannungsportfolio beinhaltet primäre und sekundäre Schaltanlagen sowie Ringnetzstationen, die kein Schwefelhexafluorid enthalten. Die gut isolierten Vakuumschalter sind daher besonders umweltfreundlich. Das Angebot an Niederspannungssystemen ermöglicht ein optimiertes Energiemanagement, höhere Sicherheit und mehr Flexibilität. So ist die Niederspannungsverteil- und Motorschaltanlage Capito-le 40, die bis zu 6.300 A/690 V schafft, vollständig lichtbogenfrei gestaltet und ermöglicht dank Steck- und Einschubtechnik schnelle Wechsel vor Ort.

Mit innovativen Technologien und immer komplexerer Elektronik an Bord der Schiffe werden auch störfreie Stromversorgungssysteme benötigt, die unterbrechungsfreie und saubere Energie liefern. Dank mehr als 50 Jahren Erfahrung bei der Konstruktion, Produktion und Lieferung hoch entwickelter Marine-USVs für Kreuzfahrtschiffe, Fähren, Eisbrecher, Flüssiggastanker, Kabelschiffe, Flussbagger und Bohrinseln ist Eaton ein weltweit führender Anbieter von Stromversorgungsschutz für Marineanwendungen.

Das Portfolio umfasst USVs für den Schutz von sicherheits- und steuerrelevanten Systemen, gewerblichen Anwendungen auf Kreuzfahrtschiffen, speziellen Systemen an Bord der Schiffe sowie USVs, die den reibungslosen Betrieb von bordeigenen Verwaltungssystemen garantieren.

Halle B6, Stand 308



AQUATHEATER:
Eaton lieferte USV-Systeme für eines der weltweit größten Kreuzfahrtschiffe, die „Oasis of the Seas“.

ANZEIGE

Dichter und Denker

„Damit die Dichtung stimmt“ lautet das Motto von GROMEX. Das Unternehmen liefert seit mehr als 35 Jahren Spezialdichtungen in alle Welt – und ist damit ein zuverlässiger Partner für die Schifffahrtsbranche.

Ein simpler Gummiring: Dichtungen scheinen ein einfaches, unproblematisches Bauteil zu sein. Und doch kann ein defekter Dichtungsring erhebliche Schäden etwa an einem Schiffsmotor oder einem Kompressor verursachen – und in der Folge aufwendige Reparaturarbeiten, die den Schiffsbetrieb gefährden.

Entsprechend wichtig

ist es, passgenaue „O-Ringe“ von bester Qualität zu verwenden, um Leckagen zu verhindern oder zu beheben. Spezialist auf diesem Gebiet ist das Unternehmen GROMEX. Der Dichtungshersteller hat rund 40.000 Artikel im Bestand, die bei Bedarf innerhalb von 24 Stunden an ihrem Einsatzort zur Verfügung stehen.

Gegründet hat das Unternehmen Bernd Willms im Jahr 1976. Vor einigen Jahren hat er den Firmensitz von Hamburg an den Stadtrand verlegt und ist eine konstruktive Verbindung eingegangen: GROMEX zog auf das Gelände der Firma Alwin Höfert im schleswig-holsteinischen Ammersbek. Höfert entwickelt und produziert dort Spezialdichtungen, einen Teil der Produktpalette hatte GROMEX schon seit jeher im Angebot. Außerdem

mit von der Partie im vor zehn Jahren erbauten „Haus der Dichtung“: die von Holger Krause gegründete dph Dichtungspartner Hamburg, Spezialist für Dichtungen in der Automobilbranche. Höfert-Chef Dirk ist an GROMEX beteiligt, Krause wurde neben Firmengründer Willms Geschäftsführer.

Integriertes Know-how

Vom kleinsten O-Ring bis zum gewaltigen, mehrere Meter großen Kolbenring: „Bei uns gibt es auf dem Sektor Dichtungen nichts, was es nicht gibt“, sagt Holger Krause. Passgenauigkeit ist auch beim Material gefragt. Gemeinsam mit dem Höfert-Labor wird an neuen Mixturen gearbeitet, um die Dichtungen neuen Kraftstoffen und Kühlmitteln anzupassen oder ihre Haltbarkeit zu verbessern.

In der Vergangenheit war die O-Ring-Dichtung zwischen den Zylinderlaufbuchsen und dem Kühlwassermantel oft das schwächste Element der Baugruppe. Dank einer neuen Beschichtung ließen sich die Wartungsintervalle deutlich verlängern. „Solche speziellen Produkte sind natürlich ein paar Euro teurer als die Standardware“, sagt GROMEX-Senior Willms. Doch das sei für die Kunden allemal billiger, als ständig die Maschinen zur Wartung stilllegen zu müssen, weil Billigteile den Geist aufgegeben haben. Neben allen denkbaren Varianten von Dichtungen verschiedener

QUALITÄT: Ein hochwertiger Kolbenring erreicht eine hohe Lebensdauer.



VIELFALT: Die klassische O-Ring-Dichtung gibt es in allen möglichen Größen und Ausführungen.



MASSARBEIT: Bei der Fertigung von Dichtringen kommt es auf Präzision an – ob beim Pressen (oben) oder beim Drehen von Separatoren-Dichtungen (Mitte) am Firmensitz in Ammersbek (unten).

Lieferanten hat das Unternehmen auch das erforderliche Zubehör im Programm: So stellt GROMEX auf der SMM neben verschiedenen Kolbenringzangen auch einen innovativen Kolbenringspanner vor, der mit Spezialbacken ausgerüstet ist. Mit dem Spanner lassen sich sämtliche Varianten wie gerader, linker, rechter und gasdichter Stoß für Zweitaktmotoren montieren. „Das ist das Ergebnis langer Entwicklungsarbeit in Kooperation mit einem Großmotorenhersteller“, sagt Krause.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Vorstellung des FKM-Peroxid-Werkstoffs V 74 für die Anwendung bei Gasmotoren und Dampf. Daraus werden in den Höfert-Werken Hamburg und Italien O-Ringe hergestellt. „Wir reagieren damit auf den Trend zum Einsatz von Gasmotoren in der

Schifffahrt“, sagt Krause. Die GROMEX-Experten präsentieren außerdem eine Vielzahl von Flachdichtungen aus unterschiedlichen Werkstoffen, die teilweise in der unternehmenseigenen Stanzerei hergestellt werden. „Als Spezialisten für Radialwellen-Dichtringe können wir RW-DR bis zu einem Durchmesser von 2,80 Meter liefern“, sagt Krause. An den Messetagen führen Techniker die Funktion von Gleitringdichtungen, Gegenlaufringen und Kolbenringen für die unterschiedlichsten Anwendungen vor und stehen den Fachbesuchern Rede und Antwort.

Auch wenn es etwa für die klassischen O-Ringe eine eigene Norm (DIN ISO 3601) gibt – in der Praxis zahlt sich besondere Qualität aus.

GROMEX auf der SMM: Halle A 1, Stand 518

„Cap San Diego“-Tag auf der SMM

GROMEX engagiert sich traditionell für die „Cap San Diego“.

Deshalb findet am GROMEX-Stand wieder ein „Cap San Diego“-Tag statt. Aus dem Bordshop werden am Freitag, den 7. September, Artikel wie Tidenuhren, Kapitänssocken und Postkartenbücher zugunsten des Museumsschiffs verkauft.



Integrierte Systemlösungen für Navigation, Betriebsmanagement und Co.

SAM Electronics, ein Unternehmen der L-3 Communications, und seine L-3-Verbundunternehmen präsentieren auf der SMM ein umfangreiches Angebot an Systemen und Produkten aus den Bereichen Automation, Kommunikation, Navigation, Positionierung, Antriebstechnik und Energieverteilung, die dazu beitragen, die Betriebseffizienz von Schiffen zu verbessern und die Umweltbelastung zu reduzieren.

Highlights sind Vorführungen der jüngsten skalierbaren NACOS-Platinum-Serie für Navigation und Automation, geeignet für alle Schiffstypen und -größen, mit standardisierten Komponenten und einem operationalen Netzwerk, das eine voll integrierte Funktionalität über alle Betriebsarten ermöglicht. Demonstriert wird das System auf NACOS-typischen Konsolen und einer Brückensimulation mit drei großen Bildschirmen.

Als integraler Bestandteil des Systems werden auch das multifunktionale Automationssystem VALMATIC Platinum von L-3 Valmarine sowie das neue integrierte Platinum-Positionierungssystem, entwickelt von L-3 Dynamic Positioning & Control Systems zusammen mit SAM und Lyngsø Marine, präsentiert. Als neue Produkte der NACOS-Platinum-Serie werden ein Remote-Service System zur Unterstützung eines Schiffszustands-Managements sowie das landbasierte Flottenkontrollsystem FLEETPILOT zur zentralisierten Überwachung von Schlüsselindikatoren gezeigt.

Weitere Ausstellungsschwerpunkte bilden die neuen Compliance-Ready-Produkte wie das ECDISPILOT Basic für einfach zu installierende Retrofit-Anwendungen, ein Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) und ein modulares Ballastwasserbehand-

lungssystem, entwickelt von TECHCROSS, Südkorea.

Außerdem werden effiziente Antriebs- und Wellengeneratorlösungen vorgestellt, ergänzend zu Turnkey-Leistungen für die Ausrüstung von Windfarm-Errichterschiffen, Megayachten und anderen Spezialschiffen. Daneben werden USV-Systeme von L-3 JOVYATLAS, Entertainment- und Beleuchtungssysteme von FUNA International sowie Sensorsysteme von APSS, Italien, gezeigt. Im Außenbereich der Halle B 6 FG 002 erfolgen Vorführungen des SAMCon System, eines Landanschlusssystems für Containerschiffe.

SAM Electronics, Hamburg, eine operative Einheit der L-3 Marine & Power Systems Gruppe, ist ein Anbieter von integrierten Systemlösungen, integrierten Navigations-, Automations-, Kommunikations-, Energieverteilungs- und Antriebssystemen für Schiffe aller Typen und Größen.

Mit 25 operationalen Unternehmen ist L-3 Marine & Power Systems (L-3 M&PS) ein weltweit führender Anbieter von maritimen Automations- und Kontrollsystemen, Navigationssystemen, Kommunikationssystemen, Dynamischen Positionierungssystemen und Energieverteilungs- und -steuerungssystemen für die U.S. Navy, alliierte Marinen und kommerzielle Kunden.

Mit über 80 Standorten in 20 Ländern ist L-3 M&PS ein Verbund und globaler Partner mit umfassenden Fähigkeiten und nachweisbaren Referenzen für anspruchsvolle Technologien, Service und Integration.

Halle 6, Stand 310



TECHNOLOGIE:
Integrierte Systeme erleichtern die Arbeit auf der Brücke.

DNV: Kraftstoffverbrauch im Fokus

Die Klassifikationsgesellschaft DNV präsentiert sich im Rahmen der SMM schwerpunktmäßig mit Dienstleistungen zum Einsparen von Kraftstoff auf Schiffen und mit praktischen Erfahrungen im Umgang mit LNG.

Das Know-how hilft nicht nur, Kosten zu sparen. Auch die verschärften IMO-Emissionsregularien – besonders in den ECA-Gebieten – lassen sich so einhalten. Die Möglichkeiten, den Verbrauch zu reduzieren, sind vielfältig. Sie reichen von konstruktiven Veränderungen am Schiffsentwurf während der Neubauplanung bis zur Implementierung von operativen Maßnahmen im Schiffsbetrieb. DNV-Projekte haben gezeigt, dass Einsparungen im sechsstelligen Bereich realisierbar sind. Auch zum Thema „LNG“ sind DNV-Experten vor Ort. LNG erfüllt als Kraftstoff der Zukunft alle Forderungen hinsichtlich verschärfter Emissionswerte. DNV stellt außerdem den neuesten 3-D-Survey-Simulator. Er ermöglicht ein individuelles und realitätsnahes Training. **Halle B2.EG, Stand 202**



„QUANTUM“: Zukunftsweisendes Containerschiffskonzept von DNV.

Fotos: Hersteller



ANTENNEN-EINHEIT:
Die Hardware ist schnell installiert und eingerichtet.

Highspeed-Datenverbindung für Schiffe

shipznet ist die erste, leistungsfähige und kostengünstige Lösung für die Datenverbindungen von Schiffen.

Als derzeit einziger Anbieter hat die bobz GmbH mit shipznet eine weltweite Lösung für eine schnelle Nearshore-Datenverbindung entwickelt. Die Datenraten sind hoch, die Kosten bleiben niedrig: Übertragen werden bis zu 20 MBit/sec in Küstennähe. Die Installation erfolgt ähnlich einfach wie das heimische WLAN, benötigt keine größeren baulichen Veränderungen und ist netzbetreiberunabhängig. Der Aufwand für die Besatzung ist denkbar gering.

Mit shipznet können datenlastige Anwendungen, wie z. B. Software-Updates, ECDIS, Remote-Management und Crew Communication über eine preiswerte Nearshore-Verbindung abgewickelt werden. shipznet ist damit eine perfekte Ergänzung zum teuren Inmarsat Fleetbroadband- oder dem langsameren Iridium-Service und kann auch in Ländern mit

Satellitenverbot genutzt werden. Dringend benötigte Updates können dann über eine Remote-Verbindung einfach und schnell aus der Zentrale aufgespielt werden. Das schont die Zeitplanung der Schiffsteams und das Budget.

Die shipznet-Lösung der bobz GmbH nutzt neueste Technologien wie HSPA+/LTE und besteht aus einer Antenneneinheit und einem Mobilfunkrouter sowie einem monatlichen Datenkontingent. Die Hardware wird mit wenigen Handgriffen an und unter Deck installiert und ist ähnlich schnell eingerichtet wie das heimische WLAN.

Die Verbindung und die Stromversorgung werden über ein Coax-Kabel sichergestellt. Per Web-Portal können land- und schiffseitig Änderungen durchgeführt, Einzelverbindungsanfrage und Vertragsoptionen abgerufen werden. Das System läuft derzeit bereits auf einem Containerschiff einer renommierten Hamburger Reederei.

Halle B4, Stand 142

ANZEIGE



NEUENTWICKLUNG:
Der Cat-Motor C
175 erweitert das
Leistungsspektrum.

Neue Motoren und neue Dienstleistungen von Caterpillar

„Your Success, Our Commitment“ – Caterpillar Marine Power Systems (CMPS), zusammen mit Repräsentanten des weltweiten Cat-Händler-Netzwerks sowie des Cat Financial Teams, präsentiert innovative Produkte und Serviceleistungen, die alle auf eines abzielen: Kunden auf dem Weg zu ihrem Erfolg individuell zu unterstützen.

Vorgestellt werden Produktneuheiten wie der Dual-Fuel-Motor MaK M 46 DF, der im Hinblick auf Emissionswerte, Effizienz und Betriebssicherheit die sich verändernden Kundenansprüche sowie die Regularien zu schwefelarmen Kraftstoffen weitestgehend erfüllt.

Außerdem stellt CMPS den neu entwickelten Cat-Motor C175-16 mit einer Leistung von 2.001 bis 2.168 kW bei 1.600 U/min und von 2.239 kW bis 2.550 kW bei 1.800 U/min auf dem Stand aus. Dieser Motor erweitert den Leistungsbereich der schnell laufenden Cat-Motoren und ergänzt den bereits erfolgreichen 3516C-Motor.

Darüber hinaus präsentiert CMPS Neuheiten zum Thema Service. Unter anderem werden die Besucher Informationen zum MaK Repair and Exchange Parts (REPARTS)-Programm erhalten, das umfassen-

de Reparatur- und Austauschprozesse ermöglicht. Hiermit wird das weltweite Händler-Netzwerk mit qualitativ hochwertigen und betriebs-sicheren Motorteilen unterstützt – davon profitieren natürlich auch die Kunden unmittelbar. Die auf dem Messestand ausgestellten Zylinderköpfe aus drei Phasen – neu, gebraucht und überarbeitet – verdeutlichen den Vorteil dieses neuen Services.

Die Experten von Caterpillar Marine Power Systems und seinem Exklusivpartner für Deutschland, Zeppelin Power Systems, stehen den Besuchern auf der SMM zur Verfügung, um alle Fragen zu den neuen Motoren und Services zu beantworten.

CMPS ist bereits seit vielen Jahren Aussteller auf der SMM und nutzt diese Plattform, um sowohl den Kunden als auch weiteren Geschäftspartnern Antriebslösungen für den Schiffsbereich zu präsentieren. Caterpillar Marine Power Systems, eine Tochtergesellschaft der Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG mit Hauptsitz in Hamburg, bündelt alle Vertriebs- und Serviceaktivitäten für schnell und mittelschnell laufende Schiffsmotoren der Marken Cat und MaK innerhalb von Caterpillar Inc.

Halle A4, Stand 204

HATLAPA mit technischen Kurzpräsentationen

Auch HATLAPA ist dieses Jahr wieder auf der SMM präsent. Das Unternehmen zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Winden, Kompressoren und Ruderanlagen.

Der Schiffbauzulieferer aus Uetersen in Schleswig-Holstein ist seit der allerersten SMM mit dabei und nutzt die internationale Plattform dazu, um Beziehungen mit bestehenden und potenziellen Kunden und Geschäftspartnern aus aller Welt zu pflegen. Trotz der allgemein schwierigen wirtschaftlichen Lage ist HATLAPA von dem Erfolg der Messe überzeugt. Geschäftsführer Jörg Tollmien bestätigt: „Die gesamte Schiffbaubranche hat in den letzten Jahren unter der Weltwirtschaftskrise gelitten,

aber SMM ist und bleibt eine gute Investition. Wir erwarten einen ähnlichen Nutzen wie vor zwei Jahren, wo wir über 350 neue Kontakte auf unserem zweistöckigen Stand knüpfen konnten.“

Für dieses Jahr hat HATLAPA einen neuen Publikumsmagnet geplant. Jörg Tollmien erklärt: „Um einen echten Einblick in unsere Produktentwicklung zu geben, werden wir täglich technische Kurzpräsentationen auf unserem Stand halten.“ Vertreter von HATLAPA und seinem norwegischen Tochterunternehmen Triplex werden über Nutzen und Kostenersparnisse ihrer innovativen Produkte informieren.

HATLAPA wird wie auch in den Vorjahren in der Haupthalle A1 zu finden sein.

Man kann den Stand gut an seinem traditionellen Schiffsdesign wiedererkennen.

Halle A1, Stand 451



LOOK: HATLAPA-Stand auf der SMM 2010.

Wellenausrichtungssystem und Schwingungsanalysen an Bord

PRÜFTECHNIK Alignment Systems GmbH stellt auf der SMM u.a. ROTALIGN Ultra iS und VIBXPART II vor.

Mit ROTALIGN Ultra iS wird eine einfachere, schnellere und damit präzisere Maschinenausrichtung zur Erreichung einer höheren Effizienz und geringerer Energie- und Betriebskosten möglich. Das neue Produkt bietet hohe Systemgenauigkeit und Präzision. Der unendlich große Messbereich bewältigt selbst beliebig große Ausrichtversätze oder große Messabstände. Mit dem 7-Achs-Messsystem mit High Definition Position Sensitive Detector (HD PSD) ist praktisch jede denkbare Messaufgabe zu bewältigen. VIBXPART II ist eines der vielseitigsten mobilen Messgeräte für die schwingungsbasierte Zustandsüberwachung von Antriebskomponenten, Generatoren und Hilfsaggregaten im Maschinenraum und auf Deck. Neben der intuitiven Bedienung überzeugt das handliche Gerät durch viele praktische Details, wie etwa die automatisierte Datenerfassung mit Multiplexer: VIBXPART II führt dabei vorprogrammierte Schwingungsmessungen an bis zu 54 Messstellen nacheinander durch und speichert die Ergebnisse.

Halle A4, Stand 105



PRÄZISION: Laseroptisches Wellenausrichten mit ROTALIGN Ultra iS.

Sonderveröffentlichung

for.SHIP: Operations und Finanzen im Einklang

Die Norddeutsche Reederei H. Schuldt setzt weiter auf langjährige Software-Partnerschaft mit R+M.

Der Seetransport ist trotz steigenden Transportvolumens ein hart umkämpfter Markt. Um in diesem Markt konkurrenzfähig zu bleiben und Vorsprünge auszubauen, hat sich die 1868 gegründete Norddeutsche Reederei H. Schuldt früh zur Einführung einer integrierten Unternehmenssoftware entschlossen. So war sie bereits vor sieben Jahren Entwicklungspartner der R+M Business Software GmbH. Gemeinsam entwickelten sie die zertifizierte Branchenlösung for.SHIP auf der Basis von Microsoft Dynamics NAV.

„Mit R+M haben wir einen Partner gefunden, der ein tiefes Verständnis für die besonderen Anforderungen der betrieblichen Abläufe in einer Reederei hat“, so Björn Tietgens,



Raber+Märcker Gruppe

Business Software
Prinzip Partnerschaft

kaufmännischer Leiter bei der Norddeutschen Reederei. Mittlerweile laufen mehr als 350 Mandanten der Reederei in der Softwarelösung, in den Bereichen Rechnungswesen, in der speziell für den Reedereibetrieb optimierten Einkaufslösung bis zur integrierten Erlösabrechnung.

An Bord der gesamten Flotte sorgt der R+M for.SHIP Schiffsclient für die reibungslose Abwicklung aller Bestellvorgänge. Die Integration weiterer Unternehmensbereiche ist in konkreter Planung. Täglich nutzen mehr als 100 Anwender an Land und an Bord der Schiffe die Software.

„In 2011 standen wir vor der Herausforderung, innerhalb kürzester Zeit alle Mandanten der Reederei Karl Schlüter bei laufendem Betrieb in unser Unternehmen zu integrieren. Dort wurde mit einer Finanzbuchhaltungssoftware und einem Einkaufssystem gearbeitet, das nicht in unsere IT-Struktur passte. R+M hat dafür gesorgt, dass die mehr als 80 Schlüter-Mandanten planmäßig und reibungslos in unser ERP-System überführt werden konnten“, berichtet Tietgens. „Wir sind sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit. Aktuell planen wir das Update ins neueste Microsoft Dynamics NAV Release und die Einführung des R+M Crewing Moduls.“

Als „Kunde der ersten Stunde“ habe man die Entwicklung der Software maßgeblich beeinflussen können. So sei eine umfassende betriebswirtschaftliche Softwarelösung entstanden, die in besonderem Maße den Anforderungen in der Seeschifffahrt gerecht werde. Die R+M Business Software GmbH betreut seit Jahren erfolgreich Unternehmen in der Schifffahrtsbranche. „Neben unseren langjährigen, guten Partnerschaften haben wir im letzten Jahr auch viele Neukunden gewonnen. Softwareprojekte mit Reedereien wie der Ahrenkiel-Gruppe, Claus-Peter Offen, Vega und TT-Line sind gerade abgeschlossen oder in der Umsetzung“, sagt Oliver Schmitz, bei R+M verantwortlicher Berater für die Seeschifffahrt.



ZUFRIEDEN: R+M-Kunde Björn Tietgens, kaufmännischer Leiter der Norddeutschen Reederei H. Schuldt.

KONTAKT: R+M Business Software GmbH
Oliver Schmitz, Telefon: 0431/530 320 15
E-Mail: oliver.schmitz@rums.de
www.rums.de
Halle B6, Stand 415

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

„MS Deutschland“: Jubel bei Rückkehr der deutschen Olympioniken

Begeisterter Empfang für die deutschen Olympioniken, die von London aus mit der „MS Deutschland“ den Hamburger Hafen erreichten.

Nach 36 Stunden Fahrt von London nach Hamburg waren 217 der 392 Olympiastarter an Bord der „MS Deutschland“ in Begleitung von etwa 100 kleineren Booten in den Hafen

eingelaufen. Unter dem Jubel der Zuschauer gingen die beiden Fahnenträger, Hockeyspielerin Natascha Keller und Ruderer Kristof Wilke, als Erste von Bord.

Empfangen wurden die Olympioniken zunächst von einem traditionellen Hamburger Shanty-Chor, der die Nationalhymne anstimmte. Im Anschluss

an eine rauschende Party in der Hafencity führen die Athleten auf Barkassen zum Hamburger Rathaus. Im großen Festsaal trugen sich die Olympiasieger ins Goldene Buch der Hansestadt ein. Schon eine Woche später war die „MS Deutschland“ zu Gast bei den Hamburger Cruise Days – mit neuem Besucherrekord. www.deilmann-kreuzfahrten.de

WILLKOMMEN: Die „MS Deutschland“ mit Eskorte im Hamburger Hafen.

Foto: dpa



ZENTRALE: Der Industrie-gase-Spezialist sitzt in München.



Foto: The Linde Group

Linde setzt auf LNG

Linde gründet mit dem Anbieter von Schiffstreibstoffen Bomin ein Gemeinschaftsunternehmen, um eine Infrastruktur LNG für die Schifffahrt aufzubauen,

Das neue Unternehmen mit Sitz in Hamburg startet Ende 2012. Es soll in den wichtigsten Häfen innerhalb der sogenannten „Emission Control Areas“ (ECAs) in Nordwesteuropa Versorgungsstationen für Flüssigerdgas einrichten. www.linde.com

Merkel besiegelt deutsch-kanadische Kooperation

In Gegenwart von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel wurde Mitte August im kanadischen Halifax ein Abkommen zur Kooperation in der Ozeanforschung unterzeichnet.

Federführend ist das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel. Außerdem sind das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung und das Deutsche GeoForschungsZentrum GFZ beteiligt. Kanadischer Partner ist das 2011 gegründete Halifax Marine Research Institute an der Dalhousie University.

„Mit diesen Projekten erweitern wir die Zusammenarbeit auf Aspekte der Umweltforschung im Bereich des Atlantiks und der Arktis“, so Prof. Reinhard

Hüttl, Vizepräsident der Helmholtz-Gemeinschaft und GFZ-Vorstandschef. Die Unterzeichnung des Abkommens anlässlich des Besuchs der Kanzlerin sei ein positives forschungspolitisches Zeichen für die Erdsystemforschung, so Hüttl. Jetzt gehe es darum, den Rahmen mit exzellenter Forschung zu füllen. „Die Bundeskanzlerin hat uns den Ersatz des Forschungsschiffes ‚Poseidon‘ für 2017 zugesagt, ein Schiff, das dann auch für Forschungskoperationen mit Halifax im Nordatlantik eingesetzt werden wird“, sagt GEOMAR-Direktor Prof. Peter Herzig. www.geomar.de

Foto: Dalhousie-University

VERTRAG: In Anwesenheit von Kanzlerin Merkel und Kanadas Wissenschaftsminister Gary Goodyear (hinten, v.l.) wurde das Kooperationsabkommen unterzeichnet.



Bestnoten für AIDA

Die Schiffe der AIDA-Flotte, „AIDAbella“ und „AIDAdiva“, werden im ADAC-Kreuzfahrttest als einzige mit „sehr gut“ bewertet.

„Wir freuen uns, dass alle getesteten AIDA-Schiffe vom ADAC die Bestnote ‚sehr gut‘ erhalten haben. Die Testergebnisse der ADAC-Sachverständigen bestätigen einmal mehr die hohen Sicherheitsstandards an Bord unserer Flotte“, sagt Michael Ungerer, President AIDA Cruises. Der ADAC hat im Rahmen eines unabhängigen Tests die Sicherheit an Bord von zehn Kreuzfahrtschiffen im Mittelmeer getestet. „Allen weiteren getesteten Schiffen, inklusive denen der

Costa-Flotte, wurde ebenfalls ein guter Sicherheitsstandard bescheinigt. Dies bestätigt einmal mehr den hohen Sicherheitsstandard in der Kreuzfahrtindustrie. Jeder, der eine Kreuzfahrt plant, kann bei uns an Bord einen unbeschwerteten Urlaub mit der Gewissheit erleben, dass die Sicherheit unserer Gäste für uns höchste Priorität hat“, unterstreicht Michael Ungerer.

Kritisch bewertete der ADAC, dass fünf der zehn Schiffe im Test („Adventure of the Seas“, „Norwegian Epic“, „MSC Fantasia“, „MSC Orchestra“, „MSC Splendida“) Ausnahmegenehmigungen ihrer Flaggenstaaten Panama bzw. Bahamas hatten, auf See bestimmte Schotten im Unterschiff offen zu lassen. ADAC-Tester Kapitän Franz Lippold: „Im Notfall kann das Schließen offener Schotten vergessen werden oder die Technik versagen.“



EXPERTISE:
Der Auto-club testet Autos, aber auch Tunnel und Fähren.

www.adac.de

E.R. sponsert „Duckdalben“



Foto: Frederika Hoffmann

ENGAGEMENT: Beliebter Anlaufpunkt für Seeleute aus aller Welt.

Die Reederei E.R. Schifffahrt übernimmt eine „Duckdalben“-Patenschaft.

Die Reederei E.R. Schifffahrt fördert den international ausgezeichneten Seemannsclub in den nächsten fünf Jahren mit insgesamt 50.000 Euro. „Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten müssen Reedereien diese für Seeleute wertvolle Einrichtung unterstützen“, sagt Erck Rickmers, Gründer und Chairman der E.R. Schifffahrt. www.er-ship.com

Foto: AIDA Cruises



ANZEIGE

MÜLLPAKET:
Teil des „Great Pacific Garbage Patch“ unter der Wasseroberfläche.

Foto: Lindsey Hoshaw

Endstation Meer?

Millionen Tonnen Plastikmüll landen jedes Jahr vom Land in den Weltmeeren. Eine Ausstellung in Zürich macht die Dimensionen deutlich und zeigt Lösungsansätze für die Problematik auf.

Plastiktüte, Kinderspielzeug, PET-Flasche, Lebensmittelverpackungen: Seit Beginn des 20. Jahrhunderts hat das erdölbasierte Material seinen Siegeszug durch die Konsumwelt angetreten. Die Vorteile liegen auf der Hand: Es ist preiswert, einfach in der Verarbeitung und nimmt fast jede gewünschte Eigenschaft an. Unser Alltag ist voll von Plastik.

Was aber passiert mit einem Plastikprodukt nach dem Ende seines Lebenszyklus? Ein großer Teil dieser Produkte – jedes Jahr mehr als 6,4 Millionen Tonnen – landet unkontrolliert in unserer Umwelt und schließlich in unseren Meeren und verwandelt diese schleichend in eine globale Plastiksuppe. Bereits heute gibt es keinen Quadratkilometer Meerwasser, der frei ist von Plastikteilen. Obwohl nur ein kleiner Teil davon an der Oberfläche treibt, bilden sich aufgrund der Meeresströmungen gigantische Plastikstrudel. Der größte

befindet sich im Pazifik. Er hat inzwischen eine Fläche, die größer ist als Mitteleuropa.

Aber ist das Meer tatsächlich die Endstation? Da herkömmliches Plastik nicht biologisch abbaubar ist, wird es in immer kleinere Stücke aufgebrochen und gelangt in die Nahrungskette. So finden wir den Müll am Ende auf unserem Teller wieder, mit gravierenden Konsequenzen für unsere Gesundheit.

Fatale Auswirkungen

Das Museum für Gestaltung Zürich richtet den Fokus einmal ans Ende der Gebrauchsgeschichte von Design: Zentrum der Ausstellung „Endstation Meer?“ und Symbol für die ökologische Katastrophe ist eine Installation von Plastikschwemmgut aus verschiedenen Weltmeeren. Kooperationspartner haben den Plastikmüll bei Strandsäuberungen auf Hawaii, an der Nordsee und der Ostsee gesammelt. An

den gezeigten Stücken lassen sich Herkunft, Lebenszyklus, Sinn und Unsinn der Plastikprodukte nachvollziehen. „Wir betreiben hier die Archäologie der Zukunft“, sagt Museumsdirektor Christian Brändle.



NAHRUNGSKETTE:
Kunststoffteile landen in den Organen von Seevögeln und anderen Tieren.

Foto: Chris Jordan, Courtesy of Christophe Guye Galerie



KONTAMINIERUNG: Albatrosse mitten in angeschwemmtem Plastikmüll, Southwest Eastern Island, Midway Atoll.



DIMENSION: Plastikmüll-Installation in der Ausstellung „Endstation Meer?“: Alle 15 Sekunden gelangt diese Menge an Plastikmüll ins Meer.

„Das ist, was übrig bleibt von uns.“ Neben rätselhaften Gegenständen aus der Fischereiindustrie findet man Reste wohlbekannter Alltagsobjekte wie Plastikbecher oder Zahnbürsten, die sichtbare Spuren des Treibens im Salzwasser und des Zusammentreffens mit Meeresbewohnern aufweisen. Die Ausstellung zeigt die fatalen Auswirkungen auf Meere, Tiere und Menschen. Hauptproblem ist die – gerade auch angesichts der kurzen Nutzungsdauer – extreme Langlebigkeit von Plastik: „Ein normal schwimmendes Objekt braucht von Kalifornien oder Tokio bis ins Zentrum des Müllstrudels etwa sieben Jahre, und es wird auch die nächsten paar hundert Jahre dort bleiben“, sagt Brändle.

Die Ausstellung stellt die verbreitetsten Kunststoffe vor und beleuchtet Fragestellungen zu Konsum, gesundheitlichen Risiken, Mikroplastik, Materialkreisläufen oder Biokunststoffen. Außerdem werden lokale und internationale Lösungsansätze

im Sinn von Reduzieren, Umnutzen oder Wiederverwerten präsentiert. Diese sollen zum Nachdenken und letztlich auch zum Handeln anregen.

In drei Räume können sich die Besucher aktiv mit dem Thema auseinandersetzen. Publikationen, Websites, Studien, Filme und Projekte werden bereitgestellt. Außerdem steht während der meisten Zeit eine Expertin für Gespräche und Fragen zur Verfügung. Weiterführende Angebote – Exkursionen, Führungen, Ausstellungsgespräche, Erzähltheater – ermöglichen sowohl eine theoretische als auch praktische Konfrontation mit dem Thema für alle Generationen. Die Grenzen und Möglichkeiten des Materials werden in der Designwerkstatt erkundet, die mit gebrauchtem Kunststoff experimentiert und versucht, Altes nachhaltig zu verwenden.

Nach Zürich wird die Schau durch Europa touren und in rund zehn weiteren Museen gezeigt. Die Tournee startet in den

Niederlanden und führt über Deutschland und Finnland nach Dänemark.

Eine Online-Plattform informiert vertieft über die Ausstellung, das umfangreiche Vermittlungsangebot und die wichtigsten Themen zu Plastik. Man erfährt mehr über die internationale Tournee, kann mitverfolgen, wie sich das Projekt entwickelt, und die eigene Meinung einbringen. ☰

www.PlasticGarbageProject.org

Ausstellung

Der Eintritt und das Vermittlungsprogramm sind kostenlos. Öffnungszeiten (noch bis 23.9.): Dienstag – Sonntag 10 bis 17 Uhr, Mittwoch 10 bis 20 Uhr

Museum für Gestaltung Zürich –
Ausstellungsstrasse 60, CH-8005
Zürich, Telefon +41 (0)43 446 67 67

www.museum-gestaltung.ch

MÜLL-PARADIES: Plastikmüll am Strand des zweitgrößten Meeresnaturschutzgebiets der Welt, dem Papahānaumokuākea Marine National Monument auf Hawaii.





SCHLAMMSCHACHT:
Die „Wattleten“ zeigen
beim Wattfußball
vollen Einsatz.

Mit großer Geschicklichkeit

Rund 300 Hobbyathleten traten zur 9. Wattolümpiade in Brunsbüttel an. Der Spaß der „Wattleten“ und der gute Zweck stehen bei den dreckigen Spielen im Mittelpunkt.

Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig ließ es sich nicht nehmen, das „olümpische Feuer“ am Elbdeich persönlich zu entzünden: „Mögen die Spiele dreckig werden“, sagte der Landeschef unter dem Beifall des Publikums.

Getreu dem Motto „Schmutzige Spiele für eine saubere Sache“ feuerten über 2.000 Besucher die 34 Teams an – darunter auch eine Mannschaft aus Brunsbüttels tschechischer Partnergemeinde Horni Pocernice. Vier Stunden lang kämpften, schwitzten, stolperten und versanken die Freizeitsportler im frischen Nordsee-Schlick. Sie kämpften in den Disziplinen Wattfußball, Watthandball, Wolliball und

Schlickschlittenrennen um Pokale und „wattolümpische“ Ehren. Dann schwappte die Flut wieder über die Wattkampfarena und beendete das schräge Turnier.

„Wattkampfleiter“ Oliver Kumbartzky betont den hohen Schmierigkeitsgrad: „Die ‚Wattleten‘ werden eins mit dem Watt, es spielten nach ein paar Sekunden nur noch die graue Mannschaft gegen die graue Mannschaft, man erkennt sich an der Augenfarbe. Es ist wirklich ein schlammheimlicher Spaß.“

Matsch-Match mit Medaillen

Die Regeln sind schlicht: Das runde Dreieckige muss ins dreieckige Eckige. Jede Partie dauert nur sieben Minuten, denn die Zeit drängt: Nach nur vier Stunden flutet die Nordsee das Spielfeld. Die Endausscheidung läuft in der Königsdisziplin: dem

Aalstaffellauf. Gesamt-Olümpiasieger werden die „tighten mopsgedackelten Watt-hunden“, im normalen Leben eine Handballmannschaft. Doch geehrt werden in Brunsbüttel nicht nur Sieger. Pokale und Medaillen gibt es z. B. auch für das beste Trikot. Hier überzeugte das Team „Sixpack Meldorf“, das in aufwendigen Kostümen als Krake, Qualle, Neptun oder Meerjungfrau erschien.

Mit den Erlösen finanziert der Wattolümpiade-Verein u.a. Krebs-Beratungsstellen an den Westküstenkliniken Brunsbüttel und Heide. In den vergangenen Jahren kamen mehr als 150.000 Euro für wohltätige Zwecke zusammen. ...



SCHLAMMASSEL:
Eine Herausforderung für „Wattleten“ und Waschmaschinen.

SCHLICKSAL: Beim Schlickschlittenrennen setzte sich das Team „Waterhörn“ durch.



Fotos: wattoluempia.de

Technik-Tour

TT-Line und Essener Schüler zeigen Flagge in Sachen Weiterbildung und Berufswahlorientierung auf hoher See. Von Bernd Wiesel

Philipp Froböse staunt: „Ich habe mir das ganz anders vorgestellt. Ich dachte immer, da wären viel mehr Personen auf der Kommandobrücke – wie im Fernsehen“, sagt der 17-Jährige. Tatsächlich sind nur drei Leute auf der Brücke der „Nils Holgersson“, als das Schiff den Trelleborger Hafen mit Ziel Travemünde verlässt. Das war nur eine von vielen neuen Erfahrungen für die Schüler eines Physik-Leistungskurses des Essener Carl-Humann-Gymnasiums, die im Rahmen einer zweitägigen Exkursion erstmals den Besatzungsmitgliedern einer RoPax-Fähre über die Schulter schauen konnten.

Neue Wege der Technik-Didaktik

Ziel des vom Essener Zentrum „Zukunft durch Innovation.NRW“ (zdi) und Bernd Wiesel initiierten Ausflugs ist es, den Schülern einen umfassenden Einblick in den Bordalltag zu geben. Dank des Engagements der TT-Line und der Crew der „Nils Holgersson“ ließ sich das realisieren. Neue Wege in der Technik-Didaktik: Nichts ist interessanter für Schüler aus dem Binnenland, als einmal die Funktionsweise und

das Ineinandergreifen komplexer technischer Systeme an Bord eines Schiffes kennenzulernen.

Die ZDIs in Nordrhein-Westfalen sollen dem durch den demografischen Wandel bedingten Fachkräftemangel in den MINT-Berufen entgegenwirken. Die Abkürzung steht für Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik. Dazu werden Initiativen und Projekte koordiniert, die Schüler frühzeitig mit technischen Fragestellungen konfrontieren wollen, damit sie sich später für ein Studium in diesen Fächern entscheiden.

Beim Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) in Hamburg informierte sich der Kurs über Berufe im Schiffbau sowie über das breite Angebotsspektrum der deutschen Schiffbauindustrie – mit guten Aussichten für Ingenieure. Anschließend stand ein Besuch des Internationalen Maritimen Museums auf dem Programm.

„Mit dieser Größe und diesem Komfort habe ich überhaupt gar nicht gerechnet“, so Schüler Sebastian Winkelheide, als es an Bord der „Nils Holgersson“ ging. „Fähre“ – das klang für ihn nach kleinem,



MEERBLICK: Faszination für „Landratten“.

schaukelndem Schiff. An Bord referierte Nautik-Student Gunnar Groß ausführlich über seinen Werdegang und Studiengänge im Fachbereich Nautik. Außerdem erhielten die Schüler einen Einblick in die unterschiedlichen Aufgabenbereiche der einzelnen Crew-Mitglieder. Hier konnte die Exkursion echte Aufklärungsarbeit leisten – denn die Tätigkeitsfelder sind den meisten Berufsberatern im Binnenland so gut wie unbekannt.

Unterricht mit Praxisbezug

Anschließend erläuterte die Technische Offizierin Stefanie Bähler nach einer Sicherheitsunterweisung die komplexe Maschine und weitere technische Anlagen. Höhepunkt war natürlich der Besuch auf der Brücke nach dem Ablegen aus Trelleborg. Kapitän Dieter Schüle und Frank Fuhrmann, Erster Nautischer Offizier, erklärten die Funktion der Kontrollinstrumente und berichteten aus ihrer Praxis. Am Ende haben die Schüler eine Menge gelernt – auch fürs Leben: Immerhin drei von ihnen beabsichtigen, einen technischen Studiengang zu wählen. ...

BESICHTIGUNG: Die Technische Offizierin Stefanie Bähler führt die Schüler durch die verschiedenen Funktionsbereiche der „Nils Holgersson“.





Stadt der sieben Türme

Größter Ostseehafen und größte denkmalgeschützte Altstadt in Deutschland, weltberühmtes Marzipan – trotzdem gibt sich Lübeck hanseatisch bescheiden. Von Sebastian Meißner Fotos: Eberhard Petzold (www.foto-dock.com)

Norddeutsches Understatement – kaum irgendwo wird es so gelebt wie hier. Dabei ist die wahre Größe der Stadt bei der Anreise auf dem Wasser schon viele Seemeilen entfernt zu sehen. Eine beeindruckende Silhouette aus sieben Türmen schraubt sich über das Stadtbild empor. Sie gehören zu den Kirchen St. Jakobi, St. Marien, St. Petri, St. Aegidien und zum Lübecker Dom.

Der Lübecker Hafen ist der größte deutsche Ostseehafen und der einzige mit direktem Anschluss an das europäische Binnen-Wasserstraßensystem. Dementsprechend geschäftig geht es hier zu. Insbesondere im Stückgutverkehr ist Lübeck der umschlagstärkste aller deutschen Ostseehäfen. 2010 wurden insgesamt 26,74 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, das entspricht 720.000 Lkws und Trailern. Zu

den öffentlichen Häfen, die von der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) betrieben werden, gehören fünf Hafenteile mit einer Gesamtfläche von 155 Hektar und 24 Schiffsanlegern.

Beste Verbindungen

Kreuzfahrtschiffe und Großsegler, die die ehemalige Hansestadt ansteuern, legen am Ostpreußenkai vor der Travemünder



SYMBOL: Einer von zwei Löwen vor dem Lübecker Holstentor. Die Tiere aus Eisenguss signalisieren Wehrhaftigkeit.

Lübeck



Hafenpromenade „Vorderreihe“ an Trave­münde ist mit seinem Skandinavienkai einer der bedeutendsten deutschen Fährhäfen. Hier wurden 2010 rund 412.000 Passagiere abgefertigt. Die Schiffe steuern 25 Destinationen rund um die gesamte Ostsee an – darunter Trelleborg, Malmö,

VORTEIL: Der Lübecker Hafen ist der größte deutsche Ostseehafen – und der einzige mit Anschluss ans europäische Binnen-Wasserstraßensystem.

Helsinki, St. Petersburg, Riga, Ventspils und Liepāja. Führend ist dabei das VDR-Mitglied TT-Line.

Direkt vor der Lübecker Altstadt im eigentlichen Hansahafen an der Untertrave ist der Museumshafen von Lübeck beheimatet, der viele alte Lastensegler der Ostsee zeigt – darunter auch die „Lisa von Lübeck“, eine authentische Rekonstruktion eines Kraweels aus dem 15. Jahrhundert.

Der mittelalterliche Kern der 215.000-Einwohner-Stadt liegt auf einer rund 100 Hektar großen Insel, die durch die zwei Flussläufe der Trave und den El-

be-Lübeck-Kanal vom Festland getrennt ist. Die Altstadt ist das größte deutsche Flächendenkmal, das bislang von der UNESCO als Weltkulturerbe ausgezeichnet wurde. Eine der Hauptzufahrten zur historischen Ortsmitte ist die Puppenbrücke, die 1772 fertiggestellt wurde. Die dekorativen Vasen und lebensgroßen Standfiguren wie z.B. Neptun, Eintracht und Merkur sind Nachbildungen aus Kunststein. Die Originale aus Sandstein wurden zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen in das St. Annen-Museum umgesiedelt. Umgeben ist die Altstadt von Resten der mittelalterlichen Stadtmauer und den Stadttoren Burgtor und Holstentor, zwei von ehemals vier Stadttoren →



FÄHRLINIE: Die Schiffe der Reederei TT-Line verbinden Lübeck-Travemünde und Rostock mit dem schwedischen Trelleborg.

→ der Stadtbefestigung. Das Holstentor ist das wohl bekannteste erhaltene Stadttor des Spätmittelalters in Deutschland. Es wurde zwischen 1464 und 1478 erbaut, war zwischen 1958 bis 1991 auf dem 50-Mark-Schein zu sehen und dient heute als Stadtmuseum.

Fotogene Altstadt

Unmittelbar an der Trave, neben dem Holstentor, stehen die Salzspeicher – insgesamt sechs Backsteingiebelhäuser aus dem 16. bis 18. Jahrhundert. Sie dienten als Lager für das Salz, das die Flussschiffe über den Stecknitzkanal von Lüneburg nach Lübeck brachten. In Lübeck wurde das „weiße Gold“ auf Seeschiffe umgeladen und nach Skandinavien transportiert, wo es keine eigenen Steinsalzvorkommen gibt.

Nur wenige Schritte weiter auf der anderen Seite des Holstentores ist der moderne Sitz einer der bedeutendsten Massengutreedereien der Welt, Oldendorff Carriers, die Getreide, Kohle und Erz um den Globus bewegt. Hansestradition trifft hier auf ein lebendiges Handelshaus.

Besonders sehenswert ist auch das Rathaus in Lübeck, das noch heute seine Aufgabe als Sitz der Verwaltung sowie als

TRADITION: Die Hansekogge „Lisa von Lübeck“ dokumentiert die lange Schifffahrts- und Handelsgeschichte der Stadt.



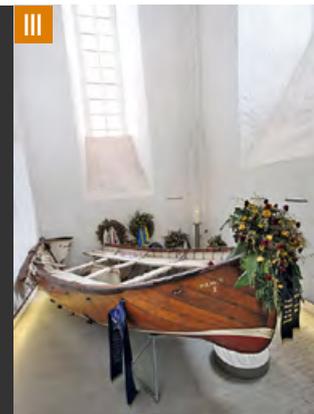
I: Das Haus der Schiffergesellschaft ist eines der schönsten Treppengiebelhäuser der Stadt.

II: Denkmal für den Lübecker Lyriker Emanuel Geibel (1815 bis 1884).

III: Ein Rettungsboot der gesunkenen „Pamir“ in der Jacobi-Kirche.

IV: Die Skulptur erinnert an Heinrich den Löwen, einen wichtigen Förderer der Stadt im 12. Jahrhundert.

V: Das Stadtpanorama von der Hafenseite zeigt die Turmsilhouette.





MARKTPLATZ: 1987 wurden die erhaltenen Teile des mittelalterlichen Stadtkerns auf der Altstadtinsel zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt – eine Premiere in Nordeuropa. Links: das Buddenbrook-Haus.

Tagungsort der Bürgerschaft und des Senats erfüllt. Die Arkaden aus Kreuzrippengewölbe, das Renaissanceportal und der Audienzsaal mit den historischen Möbeln sind begehrte Fotomotive und Ausdruck des ehemaligen Reichtums der Stadt.

Nicht weit entfernt steht die drittgrößte Kirche Deutschlands: die backsteingotische St. Marienkirche. Beim ersten Flächenbombardement der britischen Luftwaffe in der Nacht zum 29. März 1942 wurde ein Fünftel der Innenstadt zerstört. Auch das imposante Gotteshaus brannte fast vollständig aus. Der Wiederaufbau begann 1947 und wurde zwölf Jahre später abgeschlossen.

Gegenüber der Marienkirche, in der Mengstraße 4, steht das Buddenbrookhaus. Das Haus, in dem die Schriftsteller Heinrich und Thomas Mann ihre Kindheit verbrachten, wurde 1991 zum Museum umfunktioniert. Eine Dauerausstellung

im Erdgeschoss unterrichtet Besucher über das Verhältnis der Brüder zueinander und zu ihrer Heimatstadt Lübeck. Neben Thomas Mann ist noch ein Literaturnobelpreisträger der Stadt verbunden: Günter Grass wohnt seit über 25 Jahren in der Nähe – auch ihm ist ein Museum gewidmet.

Das Herz der Altstadt ist die 720 Meter lange Straße „An der Obertrave“ im Marien Quartier. Die Uferstraße reicht von der Holstenbrücke bis zum Dom. In einer jahrelangen Umgestaltung wurde gegenüber der alten Salzspeicher vor der Kaimauer eine 66 mal 5 Meter große Terrasse errichtet, die zum Verweilen einlädt.

Kapitäne zum Klönschnack

Unterhalb der kleinen Petrikerche beginnt die Kleine Petersgrube – eine 80 Meter lange Straße, die 1942 von Zerstörungen verschont blieb und ein geschlossenes Straßenbild historischer Bauten aufweist. Einen vielfältigen Mix von Häusern aus der Renaissance bietet auch die Engelsgrube. In der Straße ließen sich zahlreiche Kaufleute und Schiffer nieder, die ihr Geld mit dem Englandhandel verdienten.

Gegenüber der Engelsgrube liegt die Jakobikirche, die Kirche der Seefahrer,

Bootsleute und Fischer. Sie wurde 1334 fertiggestellt und zusammen mit St. Marien und St. Petri geweiht. Als eines der wenigen Gotteshäuser überstand sie den britischen Bombenangriff unbeschadet. In der nördlichen Turmkapelle befindet sich eine Gedenkstätte für die auf See gebliebenen Fahrensleute. Hier liegt auch das Wrack des Großseglers „Pamir“. Das Viermastsegelschiff sank 1957 in einem gewaltigen Hurrikan. Eines der schönsten mittelalterlichen Gebäude Lübecks ist die Schiffergesellschaft (Breite Straße 2), die „klassischste Kneipe der Welt“. Traditionsbewusste Kapitäne der Vereinigung treffen sich hier jeden Dienstag zum Klönschnack an ihrem Stammtisch.

Der Dom mit seinen hochragenden Türmen ist das älteste Baudenkmal Lübecks. Nachdem die Stadt 1160 Bischofssitz geworden war, legte Heinrich der Löwe im Jahre 1173 den Grundstein zu diesem gewaltigen Backsteinbau. Er enthält zahlreiche Kunstwerke, allen voran das 17 Meter hohe Triumphkreuz von Bernt Notke.

Bedeutend und bescheiden: Lübeck ist das klassische Beispiel für hanseatisches Understatement – und ein tolles Ziel für einen kurzweiligen Städtetrip. ...



Neue Schiffe

WES GESA	
IMO-NUMMER	9504061
REEDEREI	Wessels Reederei
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	1/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	10.585 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	13.200 TDW
LADEKAPAZITÄT	1.036 TEU (250 Reefer)
WERFT	Jiangdong. Wuhu (CHN)
LÄNGE	151,72 m
BREITE	23,80 m
TIEFGANG	8 m
MOTOR	MAN-B&W 8L48/60B
LEISTUNG	9.000 kW
GESCHWINDIGK.	18,5 kn
KLASSE	Bureau Veritas



HHL LAGOS			
IMO-NUMMER	9448358	WERFT	Hudong-Zhonghua, Shanghai (CHN)
REEDEREI	Hansa Heavy Lift	LÄNGE	168,68 m
FLAGGE	Antigua & Barbuda	BREITE	25,20 m
ABLIEFERUNG	8/2011	TIEFGANG	9,50 m
TYP	Schwerlastfrachter	MOTOR	MAN-B&W 7L58/64D
TONNAGE	17.644 BRZ	LEISTUNG	9.730 kW
TRAGFÄHIGKEIT	19.379 TDW	GESCHWINDIGKEIT	17,5 kn
LADEKAPAZITÄT	974 TEU	KLASSE	Germanischer Lloyd

Fotos: Hasenpusch





SANTA TERESA

CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	42,80 m
IMO-NUMMER	9430375	TONNAGE	85.676 BRZ	TIEFGANG	13,50 m
REEDEREI	Hamburg Süd	TRAGFÄHIGKEIT	93.591 TDW	MOTOR	Wärtsila 8RT-flex96C
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	7.100 TEU (1.365 Reefer)	LEISTUNG	75.760 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Daewoo Geoje (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	25,3 kn
ABLIEFERUNG	9/2011	LÄNGE	299,98 m	KLASSE	Germanischer Lloyd

Foto: MarShip



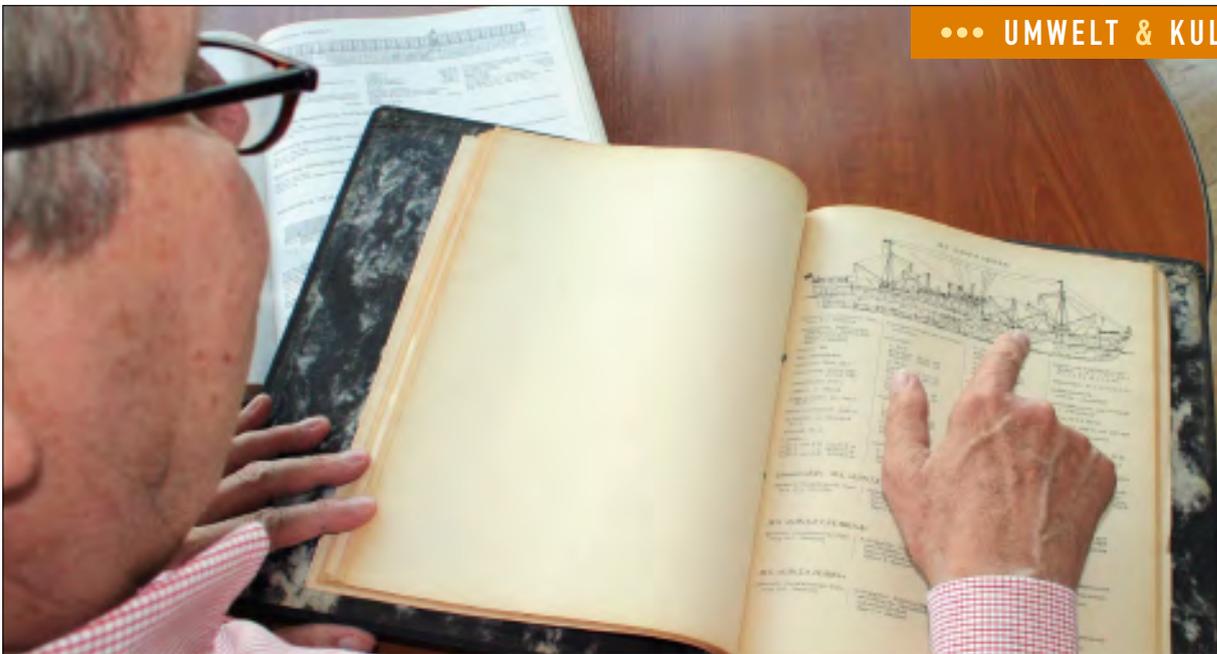
SINUS RORIS

CHARTERNAME	Thorco Aurora
IMO-NUMMER	9559901
REEDEREI	MarShip
CHARTERER	Thorco Shipping
FLAGGE	Antigua & Barbuda
ABLIEFERUNG	7/2012
TYP	Stückgutfrachter
TONNAGE	6.351 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	9.775 TDW
WERFT	Jiangsu Yangzi Changbo (CHN)
LÄNGE	132,20 m
BREITE	15,90 m
TIEFGANG	9,65 m
MOTOR	Bergen B32:40L8P
GESCHWINDIGK.	13,5 kn
KLASSE	Bureau Veritas



CPO BILBAO

CHARTERNAME	MSC Madrid
IMO-NUMMER	9480198
REEDEREI	Claus-Peter Offen
CHARTERER	MSC
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	11/2011
TYP	Containerschiff
TONNAGE	61.870 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	74.376 TDW
LADEKAPAZITÄT	5.550 TEU (1.365 Reefer)
WERFT	Daewoo-Mangalia (RO)
LÄNGE	270,40 m
BREITE	40 m
TIEFGANG	13,50 m
LEISTUNG	39.970 kW
KLASSE	Germanischer Lloyd



BLEISATZ: Mordhorst präsentiert das Konvolut „German Merchant Fleet“ in der Urversion.

Ein Mann, ein Buch

Jan Mordhorst war drei Jahrzehnte bei der maritimen Institution „Täglicher Hafen-Bericht“ (THB). Seit 2004 kümmert er sich „nebenbei“ um das Standardwerk „German Merchant Fleet“. Von Christof Lauer

Jan Mordhorst bekommt die Liebe zur Schifffahrt schon in die Wiege gelegt – sein Vater ist Lotse auf der Elbe. Die Kindheit verbringt Mordhorst am Elbstrand in Blankenese in Sichtweite der großen Schiffe. Da er aufgrund einer Rot-Grün-Sehschwäche kein Seemann werden kann, entscheidet sich Mordhorst für eine Lehre als Reedereikaufmann. „Natürlich bei Bugsier, weil ich von klein auf Schlepperfan war.“

Ganz besonders liegt Mordhorst aber das Schreiben. So wird er 1981 Redakteur beim „Täglichen Hafen-Bericht“ (THB). Daneben realisiert er verschiedene Buchprojekte. Eine ganz besondere Aufgabe übernimmt Mordhorst im Jahr 2004: die Redaktion der *German Merchant Fleet*.

Gewaltige Aufgabe

Das 1.200 Seiten starke Kompendium umfasst die Generalpläne und technischen Daten aller knapp 4.000 Schiffe, die von deutschen Reedern betrieben werden. Mordhorst kennt das Buch von seinem Vetter, der Schiffsmakler bei der Reederei Ahrenkiel war. „Das fand ich schon als Kind toll.“ Interesse an den detaillierten Daten haben neben den Schiffsmaklern auch die maritimen Zulieferer, um potenzielle Kunden für ihre Bauteile ausfindig zu machen. Verlader können herausfinden, welche Schiffe ausreichend große Luken und



leistungsfähige Krane für ihre Ladung besitzen. Zudem bietet die *German Merchant Fleet* „die ganz intimen Daten eines Schiffes“, sagt Mordhorst – Baunummer, IMO-Nummer, Datum der Indienststellung und Name der

Eignergesellschaft.

In den 1970er Jahren bestand die Redaktion aus bis zu vier Leuten. Gearbeitet wurde mit Bleisatz und DIN-A0-Bögen mit den Zeichnungen der Schiffe. Als Mordhorst übernimmt, ist alles längst digital. Die Grafiken und Daten der Schiffe recherchiert er selbst bei den Reedereien. Zwei Monate vor Erscheinen wird ein Schnitt gemacht – die *German Merchant Fleet* ist eine beeindruckende Momentaufnahme der deutschen Seeschifffahrt. Auflage: 500 Exemplare. „Um so ein Buch machen zu können, muss man ein Herz für Schiffe haben“, weiß Mordhorst.

Im Jahr 2000 stand die *German Merchant Fleet* vor dem Aus, weil sich niemand

mehr für die enorme Arbeit fand. Mordhorst sagte sich: „Da musst du ran!“ Mit einem Programmierer entwickelte er eine Datenbank, die die Verwaltung und Aktualisierung der großen Datenmengen wesentlich vereinfachte.

Aber welchen Sinn hat in Zeiten des Internets und frei verfügbarer Daten ein Buch mit dem stolzen Preis von 540 Euro? „Die *German Merchant Fleet* ist das einzige Werk, in dem alle deutschen Schiffe zusammengefasst sind“, erklärt Mordhorst. Die aktuelle Ausgabe 2012/13 – die fünfte unter Mordhorsts Regie – lässt sich auf dem SMM-Stand des Seehafenverlags begutachten.

Seit Ende August genießt Mordhorst den passiven Teil seiner Altersteilzeit – nach 31 Jahren beim THB. Ganz verabschieden möchte er sich von der Schifffahrt indes nicht: „Die *German Merchant Fleet* für 2014/15 werde ich sicherlich noch machen.“



SCHÖPFER: Jan Mordhorst mit der aktuellen Ausgabe seines stattlichen Werks.

Fotos: Lauer

ANZEIGE

Neue Bücher...

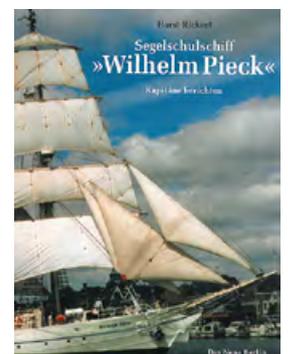
Schiff der Jugend wurde „60“

Auf der Schonerbrigg „Wilhelm Pieck“ erhielten vom Sommer 1951 bis zum Ende der DDR rund 7.000 junge Männer eine Seefahrtsgrundausbildung für die spätere Tätigkeit in Handelsflotte, Hochseefischerei und Volksmarine. Ab 1968 wurde der Rahsegler in das Berufsausbildungssystem der Deutschen Seereederei einbezogen. Die längste Reise ging 1957 über rund 8.000 Seemeilen, insgesamt wurden es rund 112.000 Meilen.

Die Brigantine wurde auf der Rostocker Warnow-Werft gebaut. Zur Probefahrt nach dem Stapellauf am 26. Mai 1951 hatte das „Kind“ noch keinen Namen, und der Anker fehlte. Zur Taufe und Indienststellung kam der Namenspatron persönlich: Wilhelm Pieck, der erste Präsident der DDR. Erster Kapitän wurde der 68-jährige einstige Tiefwassersegler und Kap-Hoornier Ernst Weitendorf, bekannt für „einen straffen traditionsgerechten Segelschulschiffsbetrieb“.

Horst Rickert wurde mit 27 der jüngste der im Verlauf von 38 Jahren folgenden vier Kapitäne. Er hat die Baugeschichte des Schiffes, Seefahrtserlebnisse, Lebenswege, Fotos und Dokumente aufwendig zusammengetragen. Der Autor und die ehemaligen Kapitäne kommen mit ihrer Sicht der Verhältnisse und Ereignisse zu Wort. Der längsten Reise des Schiffes, der Rolle der Politik darum, der Marineschule „August Lütgens“, den Kapitänen und den technischen Details der Schonerbrigg sind Extrakapitel gewidmet. Seit 1991 heißt das Schiff „Greif“, nach dem Wappentier seines Heimathafens Greifswald.

AN BORD: Messing putzen (rechts), Koch Georg Brandt fuhr 15 Jahre später als Kapitän zur See (unten), Ehrung für Kapitän Weitendorf nach 20 Jahren Fahrt durch attraktive Vertreterinnen des Readers, der FDJ (unten rechts).



Horst Rickert: Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“. Kapitäne berichten. 288 S., geb., zahlr. Farb- und s/w-Fotos, Dokumente. Ladenpreis aufgeh. ISBN: 978-3-360-01974-5. Ab 7,95 Euro

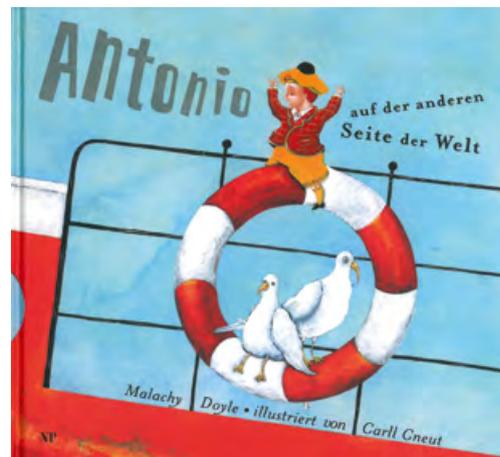
Volle Kraft zurück

Verreisen ist eine feine Sache. Aber Heimweh ist schlimm. Da muss man schnurstracks nach Hause.

Dabei war die Freude groß: Antonio reist mit dem Schiff zu seiner allerliebsten Oma. Sie wohnt auf einer winzigen Insel auf der anderen Seite der Welt. Sie verbringen wunderbare Tage miteinander. Nur – nach einer Woche beginnt Antonio zu schrumpfen, bis er kaum mehr zu sehen ist. Diagnose: Heimweh. Nach zwei schönen Wochen will er zu

Mama zurück. Gar nicht einfach, wenn man(n) so viel winziger geworden ist. Mit jedem der förmlich gewebten Bilder zittert man, dass ja alles gut geht. Keine Bange: Antonio wächst buchstäblich über sich hinaus. Die Großen helfen ihm dabei, und Mama ist die Beste der Welt.

Malachy Doyle (Text), Carll Cneut (Ill.): Antonio auf der anderen Seite der Welt. 32 S. Ab 4 Jahren. ISBN: 978-3-85326-300-3, 4,90 Euro



Oh, Doitsu desu, ooh!



Jürgen Coprian trat seine erste Reise 1961 als Jungzimmermann auf dem Hapag-Lloyd-Kombischiff „Frankfurt“ an.

Der spätere Funkoffizier

schildert Arbeitsabläufe und Erlebnisse im lebhaften „Bordjargon“. Die Seefahrt führte ihn von Genua über den Sueskanal bis nach Hongkong und Japan. Der Seemann wusste es bereits, der Laie lernt: Twist ist mehr als Putzwolle und „hot Sake very good for cold“.

Jürgen Coprian: Salzwasserfahrten I auf „MS Frankfurt“. 273 S., Brosch. Hg.: Jürgen Ruszkowski. ISBN: 978-3-00-032108-5. 13,90 Euro

Buch von fernen Reisen



Wer mit dem Schiff reist, reist anders. Die Langsamkeit des Schiffs überträgt sich auf die Wahrnehmung des Reisenden und führt zu einer ganz eigenen Art der Aufzeichnung.

Cees Nooteboom, der in den 1950er-Jahren als Leichtmatrose auf einer Fahrt in die Karibik anheuerte, nimmt den Leser in seinen Reiseberichten mit auf Fahrt in zahlreiche reale, aber natürlich auch literarische und philosophische Gegenden unserer Welt.

Cees Nooteboom: Schiffstagebuch. 283 Seiten, Suhrkamp Taschenbuch, Fotos von Simone Sassen. ISBN: 978-3-518-46362-8. 10,99 Euro

Epochenübergreifend



Der Band umfasst eine Vorlesungsreihe und anschließende Podiumsdiskussion an der Universität der Bundeswehr in Hamburg und der Münchener Schwesteruniversität im Jahr 2009.

Der erste Teil ist der Antike, dem Mittelalter und der frühen Neuzeit gewidmet. Der zweite Teil beleuchtet die moderne Piraterie, ihre epochenübergreifenden Hintergründe, Facetten und Kontinuitäten aus verschiedener Sicht.

Volker Grieb, Sabine Todt: Piraterie von der Antike bis zur Gegenwart. HMRG, Beiheft 81. 313 S. ISBN: 978-3-515-10138-7. 59,00 Euro

ANZEIGE

Kalender

SEPTEMBER 2012



Wohin gehen die Märkte?

Die Ertragslage in weiten Teilen der Schifffahrt – von der Tramp-Containerfahrt über Schwer- gut bis Dry

Bulk – bleibt angespannt. Nachdem die Erwartungen der Reeder und Schiffskommandantisten dieses Jahr bitter enttäuscht wurden, hoffen viele im kommenden Jahr auf einen Silberstreif am Horizont. Auf der maritimen Konferenz des Bremer Forschungsinstituts ISL Ende September versuchen Experten, Orientierung zu geben. Wie können die Unternehmen die Zeit bis zum nächsten Aufschwung überbrücken? Wo entstehen neue Nischenmärkte? Funktioniert das klassische KG-Schiffsfinanzierungsmodell in Zukunft noch?

25.-26.09. BREMEN

ISL Maritime Conference 2012
www.isl.org/conference

Foto: Michael Hollmann

SEPTEMBER

03.09. HAMBURG
Ship Finance Forum
www.smm-hamburg.de

03./04.09. HAMBURG
gmec – Global Maritime Environmental Congress
www.gmec-smm.com

04./05.09. HAMBURG
Maritime Security & Defence
www.msds-smm.com

04.-07.09. HAMBURG
SMM 2012
www.smm-hamburg.de

05./06.09. OAK BROOK (USA)
Inland Port Logistics Conference
www.jocvents.com

05.-06.09. LONDON (Großbritannien)
3rd Maritime Salvage & Casualty Response
www.acieu.net

06.09. HAMBURG
German P&I Summer Lounge

06.09. HAMBURG
Russian Maritime
www.smm-hamburg.de

06.-07.09. DURBAN (Südafrika)
10th Intermodal Africa 2012
www.transporevents.com

07.09. BREMEN
48. Kapitänstag
www.bremenports.de

07.09. STADE
Niedersächsischer Hafentag 2012
www.seaports.de

10./11.09. WILHELMSHAVEN
Hafenforum JadeWeserPort
www.messe.de

10.-13.09. ROSTOCK
18th International Ship and Offshore Structures Congress
www.issc2012.org

11.-12.09. SINGAPUR
Global Liner Shipping Asia
www.informaglobalevents.com/division/maritime

12./13.09. LONDON (Großbritannien)
ICS International Shipping Conference
www.ics-shipping.org/conference.htm

12.-14.09. BERGEN (Norwegen)
Gas Fuelled Ships Conference 2012
www.motorship.com/gfscconference

13.09. AMSTERDAM (Niederlande)
Dry Derivatives Forum
www.balticexchange.com

15.-23.09. BREMEN
Maritime Woche
www.bremenports.de

16.-19.09. SAN DIEGO (USA)
International Union of Marine Insurance IUMI 2012
www.iumi2012.com

18.09. MONACO
Superyacht Finance Forum
www.marinemoney.com/forums/Monaco12/index.htm

19.09. HAMBURG
Tanker Operator Conference – making money in a tough market
www.tankeroperator.com/hamburg.htm

19.-20.09. SINGAPUR
Ballast Water Management Conference
www.acieu.net

20.-21.09. WASHINGTON (USA)
Global GreenShip Conference
www.marinelog.com

25.09. BERLIN
Nautischer Abend
www.dnvev.de

25.-26.09. SINGAPUR
Marine Money Asia Week
www.marinemoney.com

25.-27.09. MUMBAI (Indien)
Intermodal India
www.intermodalindia.com

26.-28.09. ST. PETERSBURG (Russland)
Baltic Sea Freight Market & Ports 2012
www.b-forum.com

27.09. DESSAU-ROSSLAU (DE)
Elbschiffahrtstag
www.elbstromverein.de

27.09. NAIROBI (KE)
Deutsch-Kenianisches Wirtschaftsforum
www.afrikaverrein.de/kalender

Impressum

www.reederverband.de

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

Chefredakteur:
Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

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

Dr. Ines Lasch,
Tel.: 040 – 350 97 241,
lasch@reederverband.de,

Redaktion: printprojekt
Peter Lindemann & Hanns-

Stefan Grosch GbR
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

Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 2012

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

abo@deutsche-seeschiffahrt.de

Grafik:
Lohrengeel Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg,
info@58vier.de

Lithografie: Stiedenrodt

Titelbild: Dreamstime/Nick
Gevorkyan/Oleg Zabelin

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

Abonnementpreis:
58,50 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 34,90

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

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

Namensbeiträge
geben die Meinung des
Verfassers wieder. Sie
entsprechen nicht unbedingt
der 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 ● ● ●
Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder