

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

OKTOBER 2012

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

UMWELTSCHUTZ

Nachhaltig zum Ziel

24



MANAGEMENT

McKinsey-Studie:
Wie Reedereien die Krise
meistern können

38

ARBEITSRECHT

MLC 2006:
Weltweiter Schutz
für Seeleute

14

JUBILÄUM

Hapag-Lloyd:
120 Jahre auf
Kanada-Tour

52

ANZEIGE

Von anständiger Arbeit, grünen Schiffen und guten Perspektiven



Was lange währt ... Endlich kann die **Maritime Labour Convention in Kraft** treten. Sie regelt – weltweit verbindlich – Sozialstandards für das Leben und die Arbeit der Menschen an Bord und schafft damit zugleich die Voraussetzungen für einen faireren Wettbewerb in der Schifffahrt (ab Seite 14).

An global gültige Richtlinien hält sich der maritime Sektor schon lange: Das MARPOL-Übereinkommen von 1973 hat insofern Vorbildcharakter für andere Branchen. Es ist unter tatkräftiger Mitwirkung der Reeder kontinuierlich weiterentwickelt worden. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Schifffahrt ist das mit Abstand sauberste Transportmittel. Zum Vergleich: Die CO₂-Emissionen pro transportiertem 20-Fuß-Standardcontainer (TEU) liegen bei modernen Schiffen bei nur 46 Gramm pro Kilometer, die eines Lkws bei 900 Gramm und die eines Flugzeugs bei über 7.000 Gramm. Dass sich die deutschen Reeder auf dieser eindrucksvollen Bilanz nicht ausruhen, zeigt unsere Titelgeschichte. Die Beispiele für Umwelt-Innovationen belegen: „**Grüne Schifffahrt**“ ist längst keine Vision mehr (ab Seite 24).

Moderne Schiffe, effiziente Strukturen, maßgeschneiderte Logistik-Dienstleistungen: So könnte die Strategie aussehen, mit der die deutschen Reeder die aktuelle Krise erfolgreich meistern. Experten der **Unternehmensberatung McKinsey** haben die Lage der Branche analysiert und zeigen Probleme und mögliche Lösungswege auf (ab Seite 38).

Dicht dran an den Kunden: Dass das ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg ist, zeigt auch das **Kanada-Engagement der Reederei Hapag-Lloyd**. Seit 120 Jahren bieten die Hamburger Liniendienste in die kanadischen Häfen an – und sind dort durch zuverlässige Leistungen zum bedeutendsten Carrier geworden (siehe Seite 52).

Unsere **Rundreise um die Ostsee** geht in dieser Ausgabe zu Ende. Wenn Sie mögen, können Sie die Hafenstadt Ihrer Wahl küren – und einen schönen Bildband gewinnen. Mehr dazu ab Seite 54.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen

A handwritten signature in blue ink that reads "Dirk Max Johns".

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

PS: Die Umwelt im Blick hat auch Reeder Tom Jacob – von ihm stammt unser Titelbild.

Inhalt 10/2012



14



18



24

... 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 ARBEITSRECHT**
MLC 2006: Internationale Sozial-
standards für Seeleute in Kraft

- 18 INTERVIEW**
MdEP Matthias Grootte (SPD) über
aktuelle maritime Fragestellungen

- 21 WEITERBILDUNG**
Simulationszentrum in Warnemünde:
Training unter Realbedingungen

- 22 SCHIFFBAUMESSE**
Leistungsschau der Branche –
Bilanz der SMM 2012

- ▶ **24 UMWELTSCHUTZ**
Nachhaltig zum Ziel: Wie die
Seeschifffahrt noch sauberer wird

... LOGISTIK & FINANZEN

- 32 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- 34 WINDENERGIE**
China setzt auf Offshore-Projekte –
deutsche Reeder punkten mit Logistik

- ▶ **38 STUDIE**
McKinsey-Experten über Zukunfts-
strategien für Reedereien

- 42 SCHIFFSFINANZIERUNG**
„Ship Finance Forum“: Wie Fach-
leute die aktuelle Lage bewerten

- 43 FONDS-MELDUNGEN**
Neues von den Emissionshäusern

... LOGISTIK & FINANZEN

44 INDIZES
Die wichtigsten Schiffssegmente

30 VERSICHERUNGEN
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

48 MELDUNGEN
Neues aus der Umwelt

50 SICHERHEIT
Der Fall „MSC Flaminia“ –
europäisches Notfallkonzept
mit Schwächen

► **52** JUBILÄUM
Hapag-Lloyd feiert 120 Jahre
Liniendienst nach Kanada

54 SERIE: HAFENSTÄDTE DER OSTSEE
Teil 15 (Schluss): Rundtour durchs
„Mare Balticum“ – mit Gewinnspiel

58 AUSSTELLUNG
Sturmerprobter Schiffbauer:
135 Jahre Blohm + Voss im IMMH

59 FILM
„Wir wollten aufs Meer“ –
DDR-Freiheitsepos mit maritimer Note

60 NEUE SCHIFFE
Daten und Fakten

62 PORTRÄT
Kapitän Rosner macht Jugendarbeit
auf dem Dreimaster „Amphitrite“

63 KEHRWIEDER
Vor 50 Jahren

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



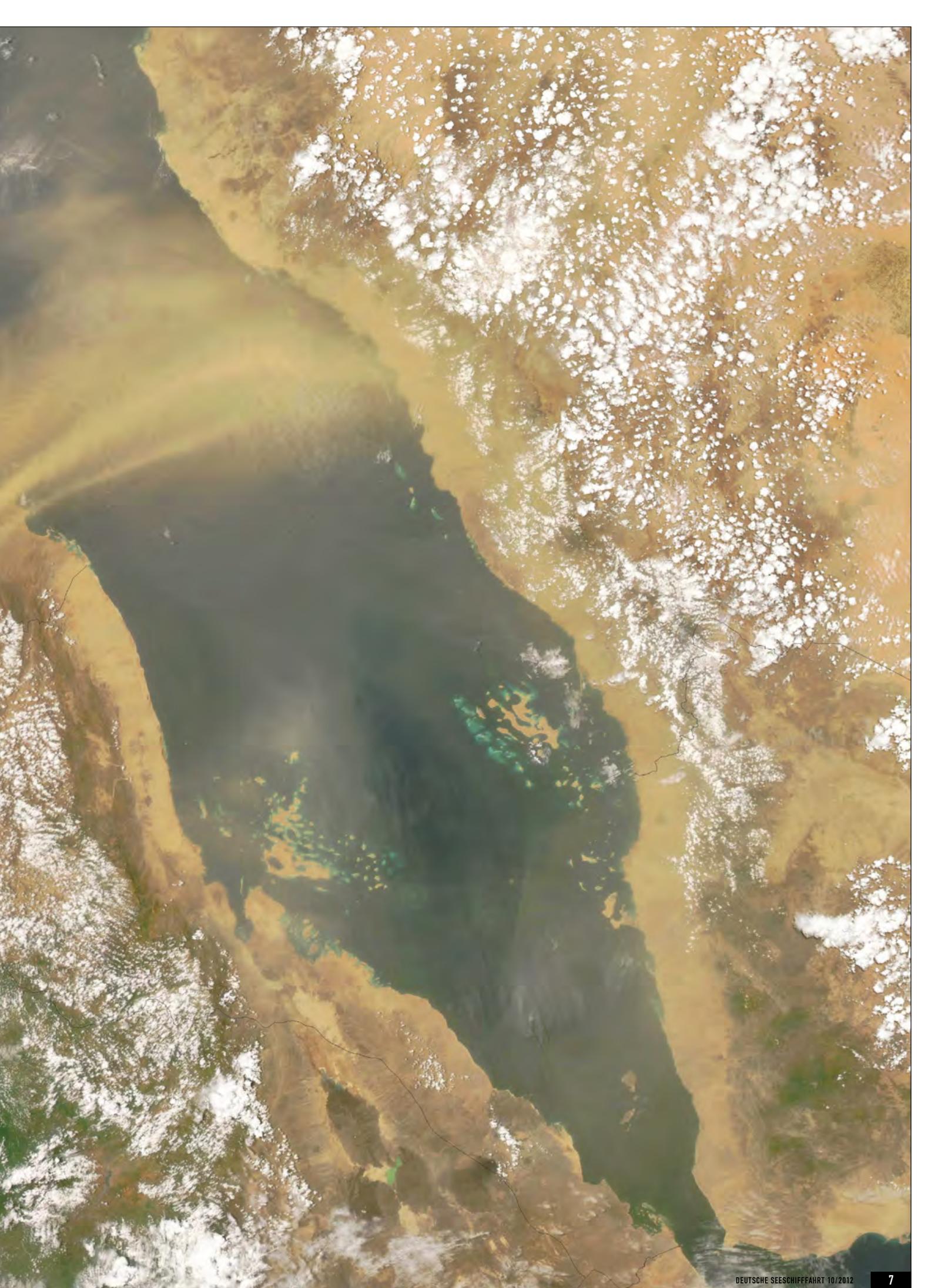
Port Sudan



Ein Wüstensturm ...

... in Form von Staubwolken bläst an der Küste des Sudan und über dem Roten Meer. MODIS, der Bildgebungsradiospektrometer mittlerer Auflösung des NASA-Satelliten Aqua, hat diese Staubsturm-Aktivität Ende Juli aufgezeichnet. Da war sie schon den dritten Tag in Folge im Gange. Einige Staubfelder resultieren aus unterschiedlichen Quellen in der Nähe der Küste. Weiter landeinwärts schlängelt sich eine große Staubwolke in nordöstlicher Richtung. Ein riesiges Netz von Flüssen, die nur zeitweise Wasser führen, erstreckt sich über die nubische Wüste im Nordosten des Sudan. Die feinen Sedimente aus diesen Flussbetten liefern reichlich Material für Staubstürme. Die nubische Wüste ist Teil des „Sandmeers“ Sahara. Dank des Sueskanals ist das Rote Meer ein wichtiger Schifffahrtsweg. Port Sudan ist der einzige Seehafen des Landes.

Foto: NASA



Rickmers Gruppe



Die Rickmers Gruppe hat **Robert Sappio** zum Präsidenten und CEO von Rickmers Americas ernannt. Er berichtet an Ronald D. Widdows, CEO der Rickmers Holding. Sein Verantwortungsbereich umfasst alle Geschäftsaktivitäten der Rickmers Gruppe in Nord-, Mittel- und Südamerika. Dazu gehören unter anderem die Rickmers-Linie (America) in Houston, Texas, und das Maersk-Rickmers U.S. Flag Joint Venture, welches mit Mehrzweck-Schwergutfrachtern operiert. Sappio wird sich zudem um regulatorische Angelegenheiten in den U.S.-Fahrtgebieten kümmern.

Robert Sappio kommt von der Beratungsfirma Alvarez & Marsal (A&M) in San Francisco, für die er als Managing Director tätig war. Er bringt nahezu 30 Jahre Erfahrung in den Bereichen Schifffahrt, intermodaler Transport, Logistik und Supply-Chain-Management mit. Vor seiner Tätigkeit bei A&M war Sappio Vice President der führenden Containerlinie APL, wo er als Senior Trade and Marketing Executive für die gesamten kommerziellen Aktivitäten des Unternehmens innerhalb der Fahrtgebiete Transatlantik, Transpazifik und Lateinamerika verantwortlich zeichnete. Robert Sappios Karriere bei APL spannt sich über einen Zeitraum von insgesamt über 29 Jahren.

Robert Sappio kommt von der Beratungsfirma Alvarez & Marsal (A&M) in San Francisco, für die er als Managing Director tätig war. Er bringt nahezu 30 Jahre Erfahrung in den Bereichen Schifffahrt, intermodaler Transport, Logistik und Supply-Chain-Management mit. Vor seiner Tätigkeit bei A&M war Sappio Vice President der führenden Containerlinie APL, wo er als Senior Trade and Marketing Executive für die gesamten kommerziellen Aktivitäten des Unternehmens innerhalb der Fahrtgebiete Transatlantik, Transpazifik und Lateinamerika verantwortlich zeichnete. Robert Sappios Karriere bei APL spannt sich über einen Zeitraum von insgesamt über 29 Jahren.

AIDA Cruises



Daniel Mann hat die Funktion des Vice President Produktmanagement bei AIDA Cruises übernommen. In seiner Funktion verantwortet Mann die Bereiche OBR & Hotel Services, Food & Beverages, Operations sowie AIDA Entertainment des Kreuzfahrtunternehmens. Er berichtet direkt an Michael Ungerer, President AIDA Cruises.

Mann sammelte zuvor langjährige Erfahrungen in der Strategieentwicklung und -umsetzung im Luxus Resort und Hotelbereich in diversen Führungspositionen unter anderem bei Ritz Carlton Hotels, im Boca Raton Resort und Golden Door Spa bei der Blackstone Group und der Revel Entertainment Group.

Dort zählten vor allem die Qualitätssicherung und die Umsetzung operativer Standards im Gästebereich zu seinen Schwerpunkten.

HCI Capital



Der Aufsichtsrat der HCI Capital AG hat **Ingo Kuhlmann** in den Vorstand des Unternehmens berufen. Er übernimmt als Finanzvorstand die Zuständigkeit für das Finanzressort vom Vorstandsvorsitzenden Dr. Ralf Friedrichs.

Kuhlmann ist seit 2008 für die HCI Gruppe tätig. In dieser Zeit war er zunächst als Bereichsleiter für das Rechnungswesen der HCI Gruppe verantwortlich. Im Jahr 2010 wurde er zum Geschäftsführer der HCI Treuhand GmbH berufen und im Mai 2011 zum Generalhandlungsbevollmächtigten und kaufmännischen Leiter der HCI Capital AG bestellt. In dieser Position war er für Treuhand, Finanzen, Controlling, Rechnungswesen und IT zuständig. Für diese Bereiche ist Kuhlmann auch in seiner neuen Funktion verantwortlich.

BLG-Logistics



Der langjährige Vorstandsvorsitzende der BLG-Logistikgruppe, **Detthold Aden**, ist beim

48. Kapitänstag im Bremer Rathaus vom Präsidenten der Bremischen Hafenvertretung für seine Verdienste um die bremischen Häfen geehrt worden. Aden übergibt seinen Posten im Juni 2013 an Frank Deeke.

„Gorch Fock“



Die „Gorch Fock“ hat einen neuen Kommandanten: Kapitän zur See **Helge Risch**. „Ich bin stolz, ab heute Teil dieser Besatzung sein zu dürfen“, sagte Risch.

Der Offizier war zuletzt als Militärattaché und Verbindungs-offizier in Norfolk (US-Bundesstaat Virginia) im Einsatz, am größten Marinestützpunkt des gesamten NATO-Raums.

Der Kapitän kennt die „Gorch Fock“ gut: Vor zehn Jahren war er ein Jahr lang Erster Offizier auf dem Segelschulschiff. Risch arbeitete außerdem im Führungsstab der Marine in Bonn und war Kommandant der Fregatte „Hamburg“.

URAG



Der Däne **Michael Staufeldt** verantwortet als neuer Geschäftsführer das operative Geschäft der zur Linnhoff Schifffahrt gehörenden Unterweser Reederei GmbH (URAG) in Bremen sowie ihrer Tochtergesellschaft

Lütgens & Reimers.

Staufeldt kommt von Svitzer, einer der bedeutendsten Schlepp- und Bergungsfirmen der Welt, wo er von Kopenhagen aus das gesamte operative Geschäft leitete. Davor war er für Intertek und die norwegische Klassifikationsgesellschaft DNV tätig. Seine Laufbahn begann er 1981 bei der dänischen Reederei Otto Danielsen. Seine früheren Tätigkeiten als Kapitän von Hafen- und Offshore-Schleppern und Bergungsleiter dürften ihm auch in der neuen Position zugute kommen.

VDR



Christof Lauer ist neuer Pressesprecher beim Verband Deutscher Reeder. PR-Erfahrungen bringt der Politologe u. a. aus der Luftwaffe und einem proeuropäischen Interessenverband mit.

Außerdem ist Lauer langjähriger Projektmitarbeiter und seit Kurzem Alumni-Beauftragter bei den Internationalen Journalisten-Programmen (IJP).

ANZEIGE



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied beim
Verband Deutscher Reeder*

Aus der Doppelkrise erwächst hohe Verantwortung

„Im Ergebnis bedeutet eine Abwanderung der Schiffsfinanzierung aus Deutschland eine erhebliche Schwächung des heutigen Wertschöpfungskreislaufes innerhalb der deutschen maritimen Wirtschaft mit entsprechenden beschäftigungspolitischen Folgen. Ein Verlust der maritimen Kompetenz in Deutschland würde schnell zu einer gefährlichen Abhängigkeit von asiatischen Schifffahrts- und Schiffbauländern führen.“ Dieses beklemmende Bild zeichnen die drei Verbände VDMA (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau), VSM (Verband für Schiffbau und Meerestechnik) und VDR im Vorfeld eines Gipfeltreffens beim Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Hans-Joachim Otto. Die Teilnehmer aus Schifffahrt, schiffsfinanzierenden Banken und Politik sind sich einig, dass gehandelt werden muss.

Stellen Sie sich folgende Situation vor: Trotz regelmäßigem Cashflow und mehr als ausreichender Besicherung drängt die finanzierende Bank auf die Verwertung eines Schiffes und zwingt die Eigner zum Verkauf. Eine absurde Vorstellung? Leider ist sie durchaus real. Seitdem viele Banken ihren Rückzug aus der Schiffsfinanzierung verkündet haben, reduzieren sie ihre Portfolios. Um keine Verluste realisieren zu müssen, trifft es derzeit vielfach Engagements, bei denen eine Fortführung unter normalen Umständen problemlos möglich wäre.

Die deutschen Reeder haben bereits Nachschüsse in großem Umfang geleistet, Maßnahmen zur Kostensenkung ergriffen und massiv Schiffsbestellungen reduziert. Sie erwarten vom Staat kein milliardenschweres Förderprogramm. Es geht vielmehr um die Bereitstellung befristeter, begrenzter und rückzahlbarer Unterstützung, um die überwiegend mittelständischen Unternehmen durch die kommenden zwei Jahre zu bringen. Die Doppelkrise aus der langen Flaute auf den Schifffahrtsmärkten und der jüngsten Bankenkrise bedroht die Existenz des deutschen maritimen Clusters und das mühsam aufgebaute Know-how der Branche.

Die KfW muss einspringen, wo sich die Geschäftsbanken zurückziehen, obwohl das jeweilige Schiff noch weit mehr wert ist als der ausstehende Kreditbetrag. Bei der Schiffsbewertung braucht der alternative Ansatz des LTAV (Long Term Asset Value), der das langfristige Ertragspotenzial betrachtet, mehr Akzeptanz. Er führt zu einer stabileren Bewertung und würde zukünftigen Marktüberhitzungen vorbeugen. Auch Fragen des Ratings von Schiffskrediten sowie des Anwendungsbereiches der Versicherungssteuer müssen dringend angegangen werden.

Die mittelständischen Reedereien sichern Arbeitsplätze und Wertschöpfung für die gesamte maritime Wirtschaft. Wenn die Schifffahrt der Exportnation Deutschland weiter in der Weltspitze mitspielen soll, muss die Politik jetzt ihre Verantwortung wahrnehmen!

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



Foto: F. Laeisz

TAUFZEREMONIE: Nikolaus Schües, Dr. Stefan Otto, Katherina Otto, Li Mingdong (Chairman Yangfan Shipyard), Marlies Temp, Torsten Temp (v.l.n.r.).

Autotransporter für Laeisz

Die Lieferung von Autotransporter Nr. 7 und 8 von der chinesischen Yang-Fan-Werft komplettiert die neue PCTC-5000-Serie.

Marlies Temp, Gattin von Torsten Temp, Vorstandsmitglied der HSH Nordbank, und Katherina Otto, Gattin von Dr. Stefan Otto, Vorstandschef der Deutschen Schiffsbank, taufte die beiden Neubauten „MV Passero“ und „MV Patara“, die von der japanischen K-Line gechartert werden. Die Taufe fand per Videokonferenz statt und war die erste „virtuelle“ Taufe in der Geschichte von Laeisz. CEO Nikolaus H. Schües dankte Patinnen, finanzierenden Banken, Lieferanten, Werft und Charterer für ihr Engagement. www.laeisz.de



RETTUNGSBOOT: Regelmäßige Übungen.

Leitlinie für Sicherheit

Die Kreuzfahrtverbände Cruise Lines International Association (CLIA) und European Cruise Council (ECC) haben eine zusätzliche Sicherheitsleitlinie verabschiedet.

Sie betrifft die Nutzung und Beladung von Rettungsbooten durch Crewmitglieder zu Trainingszwecken und geht über internationalen Regulatorien hinaus. Die Maßnahme folgt der „Operational Safety Review“ vom Januar 2012. www.cruising.org

Foto: Dreamstime/Wo



Foto: Hasenpusch

BESUCH: Die „Hanjin Africa“ kam auf ihrer Jungfernfahrt Mitte September auch nach Hamburg.

Flottenzuwachs für die Reederei Peter Döhle

Die Reederei Peter Döhle hat das zweite von vier 13.000-TEU-Schiffen erhalten.

Die Flotte der Hamburger Reederei Peter Döhle wächst weiter. Zuletzt hat das Unternehmen den Containerfrachter „Hanjin Africa“ mit einer Stellplatzkapazität von 13.092 TEU von seiner Bauwerft Hyundai Heavy Industries übernommen.

Die „Hanjin Africa“ ist nach der „Hanjin Asia“ das zweite Schiff einer Viererserie für Döhle. Anfang nächsten Jahres sollen schließlich die Schwesterschiffe „Hanjin Harmony“ und „Hanjin Blue Ocean“ folgen. Auf ihrer Jungfernfahrt machte die „Hanjin Africa“, das 366 Meter lange neue

Flaggschiff der Reederei, auch in Hamburg fest. Die 1956 von Peter Döhle gegründete Reederei hat ihren Firmensitz seit einigen Jahren in der alten, von dem Architekten Hadi Teherani umgebauten Mälzerei, der ehemaligen Elbschlossbrauerei an der Elbchausse.

Die Megaboxer verfügen über Anschlüsse für 800 Kühlcontainer. Döhle hat sie langfristig an die Hanjin Shipping Company (Seoul) verchartert. Das Familienunternehmen Döhle kontrolliert derzeit unter anderem eine Flotte von über 300 Containerschiffen mit 300 bis 13.000 TEU Ladekapazität. www.doehle.de

Ahrenkiel und MPC Steamship rücken zusammen

Ahrenkiel Shipmanagement und MPC Münchmeyer Petersen Steamship vermarkten ihre Containerschiffe künftig gemeinsam.

Die durch die gemeinschaftliche Befrachtung geschaffene Flotte zählt 52 Containerschiffe mit einer kumulierten Kapazität von 137.000 TEU. Ahrenkiel Shipmanagement bringt 25 Schiffe mit 1.500 bis 3.400 TEU und MPC Steamship 27 Schiffe mit 1.100 bis 5.500 TEU ein.

„Mit diesem Zusammenschluss stärken wir unsere Präsenz als Anbieter von Tonnage. Darüber hinaus erwarten wir Synergieeffekte im gesamten ope-



Fotos: Ahrenkiel, MPC

KOOPERATION: Markus Büsig, Geschäftsführer von MPC Steamship (l.), und Ahrenkiel-Geschäftsführer Klaus G. Wolff.

rativen Bereich“, erklärt Klaus G. Wolff, Geschäftsführer der Ahrenkiel-Holding. Markus Büsig, Geschäftsführer von MPC Steamship, sieht „in der Kooperation den richtigen Schritt, sich im heutigen Marktumfeld kompetent aufzustellen“.

www.ahrenkiel.net www.mpc-steamship.com



SPARBETRIEB: Langsamfahrt sorgt für bessere Auslastung.

„Extra Slow Steaming“ weiter im Trend

Um die Auslastung der Containerflotte zu verbessern, praktizieren immer mehr Reedereien „extra Slow Steaming“.

Wie der Branchendienst Alphaliner berichtet, konnten auf diese Weise zusätzliche Frachter mit Stellplatzkapazitäten von 230.000 TEU in bestehende Verkehre integriert werden. Mit der Reduzierung der Geschwindigkeit wird die Nachfrage nach Transportraum künstlich erhöht. Das soll helfen, die Frachtraten

zu stabilisieren. Außerdem sinkt der Brennstoffverbrauch, was auch der Umwelt zugute kommt. Insgesamt sind über 930.000 TEU Kapazität so langsam unterwegs. Beim „Slow Steaming“ wird die Geschwindigkeit auf unter 20 Knoten gedrosselt, beim „Extra Slow Steaming“ sind es sogar weniger als 14 Knoten. Die durchschnittliche Reisedauer zwischen Fernost und Nordeuropa erhöht sich dadurch von 8,2 Wochen (2007) auf aktuell 10,5 Wochen. www.alphaliner.com

Foto: Dreamstime/Stephanerkhof

Privater Ausbildungsfonds in den Startlöchern



NACHWUCHSFÖRDERUNG: Auszubildende bei der Reederei Hapag-Lloyd.

Der Ausbildungsfonds der deutschen Reeder nimmt Gestalt an.

Aus dem Fonds soll künftig die Ausbildung von qualifiziertem Bordpersonal bezuschusst werden. „Ziel ist es, dass der Fonds zum 1. Januar 2013 seine Arbeit aufnimmt“, sagt Martin Kröger, Geschäftsführer beim Verband Deutscher Reeder. Der Bund gewährt dafür einen finanziellen Ausgleich für die hohen Lohnnebenkosten auf Schiffen unter deutscher Flagge.

Von Reederseite sollen insgesamt 20 Millionen Euro in den Fonds eingespeist werden. Weitere zehn Millionen Euro kommen durch eine Erhöhung der Ausfluggengebühren zusammen „Jeder Reeder, der künftig ein Schiff ausflaggen will, soll sich entscheiden können, ob er einen Ausbildungsplatz an Bord des Schiffes nachweist oder einen Ablösebetrag in den Fonds zahlt“, so Kröger. Der Bundestag sei jetzt bei der Änderung des Flaggenrechtsgesetzes (FlRG) am Zug.

www.reederverband.de

ANZEIGE

Scandlines ist Top-Ausbildungsbetrieb

Die Reederei Scandlines ist mit dem Ausbildungs-Award der IHK zu Lübeck ausgezeichnet worden.

Die Auszeichnung bekommen Unternehmen, die sich langjährig auf hohem qualitativem Niveau für die Ausbildung junger Menschen und damit des eigenen Nachwuchses engagieren. Dr. Ulrich Hoffmeister, Leiter des IHK-Geschäftsbereiches Aus- und Weiterbildung, übergab die

Auszeichnung im Scandlines-Verwaltungssitz in Puttgarden an Hans-Georg Grüter, HR-Berater von Scandlines. Hoffmeister: „Scandlines zeigt seit Jahren vorbildlich, wie eine optimale Ausbildung von Nachwuchskräften aussieht.“ Grüter betonte, wie wichtig für die Reederei ein guter Ruf als Vorzeige-Ausbildungsbetrieb sei, um geeignete Fachkräfte zu finden.

www.scandlines.de



LEUCHTTURM:
Die Reederei Scandlines achtet auf hohe Qualität – auch bei der Ausbildung ihres Nachwuchses.



Foto: Scandlines

EU: Keine Entwarnung in Sachen Piraterie



Foto: U.S. Navy

ANTI-PIRATEN-EINSATZ: Das Engagement der Soldaten ist auch weiter erforderlich.

Die Piraten vor Somalia bleiben ungeachtet erfolgreicher Gegenmaßnahmen eine große Gefahr für die internationale Schifffahrt.

Bis Ende August 2012 zählte die Anti-Piraten-Einheit der EU-Länder 28 versuchte Übergriffe von Piraten auf Schiffe in den Gewässern vor Somalia, verlautete Mitte September auf einer Schifffahrtskonferenz in London. Davon seien fünf erfolgreich gewesen, teilte die International Chamber of Shipping (ICS) unter Berufung auf Zahlen

der EU-Einheit NAVFOR mit. Im Jahr 2011 waren es noch 151 versuchte Überfälle, 25 waren geglückt.

Die Anzahl der Übergriffe auf Schiffe sei zwar drastisch zurückgegangen, die Bereitschaft der Piraten hingegen sei größer denn je, hieß es von der ICS. Obwohl es noch keine vollständige Analyse zu den Gründen für den Rückgang gibt, tippen die Experten auf die verstärkte Militärpräsenz in der Region. Daneben schützen sich die Schiffe selbst besser vor Übergriffen, etwa durch das Verschweißen von Türen und Luken sowie den Einsatz bewaffneter Wächter, sagte NATO-Offizier Bruce Belliveau.

Allerdings müssten weitere Schritte veranlasst werden, um die Piraterie dauerhaft einzudämmen, sagte Belliveau. Er warnte davor, die Erfolge überzubewerten. Bei den momentanen Maßnahmen handele es sich lediglich um die Einschränkung von Symptomen, das eigentliche Problem der Piraterie werde damit nicht beseitigt.

Unterdessen hat der VDR den Bundestag aufgefordert, zügig die Verordnung zum Einsatz von bewaffneten Sicherheitskräften an Bord deutscher Schiffe umzusetzen.

www.eunavfor.eu



Foto: HS Bremen

KOOPERATION: Prof. Dr. Karin Luckey, Hochschule Bremen, und Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis, ISL.

Standort stärken

Hochschule Bremen und Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wollen künftig auf maritimem Sektor enger zusammenarbeiten.

Im Kern wollen beide Partner im Sinne einer Dachmarke „Forschung und Lehre für Maritime Logistik in Bremen“ agieren und damit Bremen als Standort für maritime Wirtschaft stärken. Geplant ist etwa die gemeinsame Nutzung von Einrichtungen und die Zusammenarbeit bei Projekten. Der Vertrag ist vorerst auf fünf Jahre angelegt. www.hs-bremen.de www.isl.org

ANZEIGE

Wirksamer Riegel gegen Sozialdumping



FAIRNESS: Die MLC schafft weltweit einheitliche Standards für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Seeschiffen.

Die vierte Säule steht: Die „Seafarers’ bill of right“ ergänzt das Regelwerk der International Maritime Organization (IMO) für die Seeschifffahrt: An die Seite von SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea – Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See), MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt) und STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) tritt jetzt die MLC 2006 (Maritime Labour Convention – Seearbeitsübereinkommen).

Sicherheit, Umwelt, Ausbildung, Arbeitsbedingungen: Allen Übereinkommen gemeinsam ist das Ziel, die Qualität der in-

ternationalen Seeschifffahrt durch einheitliche Standards zu verbessern.

Mit der Ratifizierung durch die Russische Föderation und die Philippinen tritt das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) am 20. August 2013 in Kraft. „Dann gelten weltweit einheitliche Standards für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Seeschiffen – und zwar unabhängig von der Flagge, die ein Schiff führt“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

Kontrolle durch Hafenstaaten

„Eine großartige Nachricht für die weltweit mehr als 1,2 Millionen Seeleute“, freut sich ILO-Generaldirektor Juan Somavia. „Es war ein Traum der ILO seit 1920, und ich zolle der internationalen maritimen Gemeinschaft Tribut, dass sie ihn hat Wirk-

lichkeit werden lassen.“ Das Übereinkommen verankert Mindeststandards, zum Beispiel in den Bereichen Arbeits- und Ruhezeiten, medizinische Tauglichkeit und Betreuung, Unterbringung und Freizeit sowie Ausbildung der Seeleute. „Auch Staaten, die die Konvention nicht ratifiziert haben, können sich den Standards nicht entziehen, sobald sie Häfen von Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, anlaufen“, erläutert Nagel.

Werden bei den Hafenstaatkontrollen Verstöße festgestellt, drohen harte Sanktionen von Geldbußen bis zum Festhalten des Schiffes. „Die MLC schiebt Sozialdumping einen wirksamen Riegel vor“, so Nagel. Die Konvention stärke auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reeder. Im deutschen Recht, auch im noch geltenden Seemannsgesetz, sind bereits jetzt vergleichsweise hohe Sozialstandards verankert.

Nach der Ratifizierung durch Russland und die Philippinen tritt das Internationale Seearbeitsübereinkommen (MLC) in Kraft. Damit sind die vier Rechtssäulen, auf denen die Seeschifffahrt ruht, komplett. Ab 20. August 2013 gelten einheitliche Sozialstandards – weltweit. Text: Hanns-Stefan Grosch



„Mit MLC, SOLAS, MARPOL und STCW ist die Seeschifffahrt die weltweit einzige Branche, die über ein so dichtes und wirksames Regelwerk verfügt“, so Nagel. 30 Staaten mussten die MLC ratifizieren. Die zweite Bedingung für das Inkrafttreten – mindestens 33 Prozent der weltweiten Tonnage müssen von den unterzeichnenden Staaten bereedert werden – wurde weit überschritten (s. Grafik S. 16).

Wichtiger Schritt zu weniger Bürokratie

Das Übereinkommen war am 23. Februar 2006 in Genf von den Mitgliedstaaten der ILO verabschiedet worden. Der VDR hatte an der damaligen historischen einstimmigen Entscheidung der Weltorganisation

als Verhandlungsführer der Arbeitgeber maßgeblichen Anteil. Eine der Wegbereiterinnen ist die Direktorin der Abteilung Internationale Arbeitsstandards bei der ILO in Genf, Dr. Cleopatra Doumbia-Henry. Sie sagt: „Das System zur Inspektion und Zertifizierung der Arbeit auf See ist für die ILO ein großer Schritt nach vorn. Es erlaubt konkrete und spezifische Maßnahmen, um die sehr ernststen Probleme anzugehen, die entstehen, weil einige Länder unfähig sind, sicherzustellen, dass ihre Schiffe den internationalen Standards qualitätsorientierter Schifffahrt entsprechen.“

Das Übereinkommen ersetzt 37 unterschiedliche maritime Übereinkommen und Handlungsempfehlungen, die bislang →

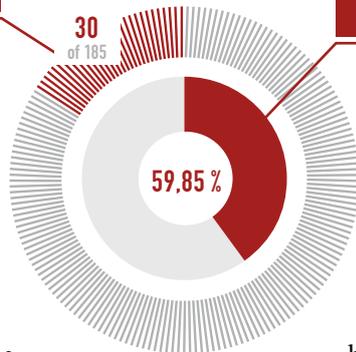
MLC-UNTERZEICHNER

- **Folgende Länder haben das Übereinkommen unterzeichnet:** Liberia, Marshall Islands, Bahamas, Panama, Norwegen, Bosnien und Herzegowina, Spanien, Kroatien, Bulgarien, Kanada, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweiz, Benin, Singapur, Dänemark, Antigua und Barbuda, Lettland, Luxemburg, Kiribas, Niederlande, Australien, St. Kitts und Nevis, Tuvalu, Togo, Polen, Palau, Schweden, Zypern, Russland, Philippinen.
- **Deutschland** dürfte das Abkommen im März 2013 ratifizieren. Der entsprechende Gesetzentwurf steht.

Um in Kraft zu treten, muss die MLC von mindestens 30 Mitgliedstaaten ratifiziert werden, die mindestens ein Drittel der weltweiten Tonnage repräsentieren. Beide Vorgaben sind erfüllt.

Unterzeichner MLC

GT-Anteil der Unterzeichner an weltweiter Tonnage



→ für die internationale Schifffahrt maßgeblich waren.

Im Juli hatte das Bundeskabinett den Gesetzentwurf zur Umsetzung der Konvention in das deutsche Seearbeitsgesetz gebilligt, an dem der VDR gemeinsam mit dem Sozialpartner ver.di maßgeblich mitgewirkt hatte. Mitte Dezember soll das Gesetz vom Deutschen Bundestag verabschiedet werden. Da Deutschland nicht zu den ersten 30 MLC-Staaten gehört, wird das Übereinkommen erst ein Jahr nach der Ratifizierung gelten und nicht bereits ab dem 20. August 2013.

Die Umsetzung der Konvention in das deutsche Seearbeitsgesetz sei zudem ein wichtiger Schritt zur Entbürokratisierung, ergänzt Nagel:

■ Die Seediensttauglichkeitszeugnisse aus anderen STCW-Staaten (die das Internationale Übereinkommen über Normen für

die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation umgesetzt haben) werden durch

Deutschland anerkannt. Es

muss also kein ausländischer Seemann

zwingend von einem von der Berufsgenossenschaft für Verkehr und Transportwirtschaft (BG Verkehr) zugelassenen Arzt auf Seediensttauglichkeit untersucht werden.

■ Das Musterungsverfahren soll durch das Führen einer Besatzungsliste ersetzt werden. Diese muss jederzeit den vollständigen Stand der Zusammensetzung der Besatzung wiedergeben.

■ Die alleinige Zuständigkeit zur Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen wird zukünftig bei der BG Verkehr liegen und nicht mehr bei den Ländern.

■ Bei den Arbeits- und Ruhezeiten ermöglicht das Gesetz, auf einem Schiff, das in

kurzer Aufeinanderfolge mehrere Häfen anläuft, von der Höchstarbeitszeit während der Tage der häufigen Hafengefolge abzuweichen, solange die Mindestruhezeiten eingehalten werden.

■ Dokumente sowie Crewlisten und Dienstbescheinigungen dürfen zukünftig auch elektronisch aufbewahrt und übermittelt werden.

Kein deutscher Sonderweg

Der VDR hat sich in den letzten Monaten intensiv dafür eingesetzt, zusätzliche Erschwernisse für Schiffe unter deutscher Flagge im Rahmen der Umsetzung des Seerechtsübereinkommens zu vermeiden. „Während der Gespräche mit den Sozialpartnern und in der Verbändeanhörung haben wir deutlich gemacht, keinen deutschen Sonderweg zu unterstützen“, stellt Nagel klar. „Wir erwarten vielmehr eine Eins-zu-eins-Umsetzung in deutsches Recht, damit der deutsche Schifffahrtsstandort keine weiteren Wettbewerbsnachteile erleidet.“

Fotos: ILO

GELTUNG: Vom Matrosen bis zur Offizierin – die neuen Regeln der Internationalen Arbeitsorganisation schützen rund 1,2 Millionen Seeleute weltweit.



ÜBUNG: Auf der 360°-Brücke des Simulators können Szenarien möglichst realistisch trainiert werden.

Der Fortschritt ist rasant: Die Schiffe werden immer größer, und die Bordtechnik wird immer raffinierter. Gleichzeitig werden die Crews immer kleiner und die Zeitpläne straffer. Entwicklungen, die auch erfahrene Seeleute vor immer neue Herausforderungen stellen.

Um dafür gewappnet zu sein, bietet die WINGS GmbH der Hochschule Wismar am Bereich Seefahrt in Rostock-Warnemünde ein umfangreiches Weiterbildungsprogramm an. Insgesamt stehen 22 Seminare aus sechs Kategorien auf dem Lehrplan. „Das Kursangebot umfasst das ganze Spektrum der maritimen Wirtschaft



Auf dem neuesten Stand

Weiterbildung unter Realbedingungen: Im Maritimen Simulationszentrum in Warnemünde (MSCW) trainieren Seeleute den Umgang mit moderner Technologie. Von Sebastian Meißner

– vom Umgang mit moderner Schiffsführungs-, Navigations- und Schiffsmaschinenbetriebstechnik bis zu Teamführung und Krisenmanagement in Notsituationen“, sagt Prof. Dr. Thomas Böcker, Kursleiter der maritimen Weiterbildung „Seefahrt“. Abgerundet wird das Programm durch spezielle Kurse für die Verwaltung von Reedereien.

So werden alle Berufsgruppen in der Seeschifffahrt angesprochen – Kapitäne und Leiter von Schiffsmaschinenanlagen ebenso wie nautische und technische Of-

fiziere, See- und Hafenlotsen. Die Inhalte der ein- bis achtägigen Kurse orientieren sich an internationalen Richtlinien und sind zertifiziert nach ISO 9001:2008. Jeder Kurs schließt mit einer entsprechenden Teilnahmebescheinigung (Zertifikat) ab. Besonderer Service: Bei der Konzeption der Kurse und Trainings geht WINGS auch auf firmenspezifische Anforderungen ein. „So wird jeder Teilnehmer optimal auf die individuelle Situation in seinem Berufsalltag geschult“, sagt Böcker.

Weltweit einzigartig

Die Kurse werden auf Basis der internationalen Standards (IMO) und unter Berücksichtigung der Kundenanforderungen durchgeführt. Theorie und Praxis werden von Professoren und Dozenten der Hochschule Wismar am Standort Rostock-Warnemünde vermittelt. Anschließend geht es zur praktischen Übung an den Simulator.

Das MSCW ist weltweit das einzige Zentrum, an dem eine gemeinsame Simulation des nautischen und technischen Schiffsbetriebes unter gleichzeitiger Einbeziehung der landseitigen Unterstützung durch die Verkehrszentralen durchgeführt

werden kann. Das Zentrum verfügt über drei Simulatoren: 1. den SHS/Ship Handling Simulator (Schiffsführungssimulator), 2. den SES/Ship Engine Simulator (Schiffsmaschinensimulator) sowie 3. den VTSS/Vessel Traffic Services Simulator (Simulator für Verkehrszentralen).

Überzeugendes Storyboard

„Damit können wir den komplexen Schiffsverkehr unter Realbedingungen darstellen“, sagt Böcker. Vor dem Training am Simulator erhalten die Teilnehmer im Briefing eine Einweisung in die zu absolvierende Aufgabe. Entscheidend ist nicht nur, dass die technische Abbildung der Szenarien möglichst realistisch ist, sondern auch das Storyboard der Übungen. Für ein spezielles Training für Kapitäne und nautische Offiziere wurde bereits mehrfach erfolgreich mit renommierten Schleppreedereien zusammengearbeitet. Nach Ende der Übungen werden die Ergebnisse analysiert und besprochen.

Intensiv-Übungen unter realistischen Bedingungen – im Maritimen Simulationszentrum in Warnemünde werden Seeleute auf den neuesten Stand gebracht. ...



Fotos: WINGS – Hochschule Wismar

SPEZIALÜBUNG: Schleppertraining am Schiffsführungssimulator auf der Rundumsichtbrücke.

„Eine leistungsfähige Seeschifffahrt ist wichtig!“

Matthias Groote (SPD), Vorsitzender des Umweltausschusses des Europäischen Parlaments, über die Bedeutung der maritimen Wirtschaft, umweltpolitische Herausforderungen und die neuen Chancen für die Branche im Offshore-Sektor. Interview: Daniel Hosseus, Christof Lauer

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Groote, als 17-Jähriger haben Sie ein fünfwöchiges Schülerpraktikum auf dem Containerschiff „Wega“ der Reederei H. P. Wegener absolviert (s. Foto). Heute sind Sie Mitglied des Europäischen Parlaments. Wann sind Sie auf Abwege geraten?

MATTHIAS GROOTE: Die Entscheidung gegen die Schifffahrt fiel in der Zeit des ersten Golfkriegs. Meine Eltern hatten sehr große Sorge um mich. Ich habe damals die Ausbildung zum Januar 1991 abgebrochen. So bin ich von der Seeschifffahrt auf die Schiene gewechselt.

DS: Die Bedrohung durch Piraterie, wie wir sie heute insbesondere am Horn von Afrika erleben, war damals noch kein großes Thema, oder?

GROOTE: Nicht in dem heutigen Maße. Ich erinnere mich allerdings, dass damals in der Straße von Malakka Vorkehrungen an Bord getroffen wurden, um sich vor Piratenüberfällen zu schützen. Insofern bin ich beim Thema Piraterie sensibilisiert. Ich warne davor, es zu verharmlosen. Es ist ein sehr ernsthaftes Problem, das mit allen Mitteln angegangen werden muss.

DS: Gemessen an ihrer Relevanz für die deutsche Wirtschaft und die Verbraucher ist das Interesse an der Seeschifffahrt eher gering. Was kann auf Ebene der Europäischen Union geschehen, um das maritime Bewusstsein der Bevölkerung zu stärken?

GROOTE: Zunächst ist eine leistungsfähige Seeschifffahrt wichtig. Die maritime Wirtschaft steht in Deutschland gut da, und wir müssen dafür sorgen, dass dies so bleibt. Dafür ist eine vernünftige Nachwuchsförderung nötig. Junge Menschen brauchen zudem die Perspektive, dass sie in eine Branche mit Zukunft einsteigen. Darum sind alle gefragt: die Politik, die Reeder und die Seeschifffahrtsschulen.

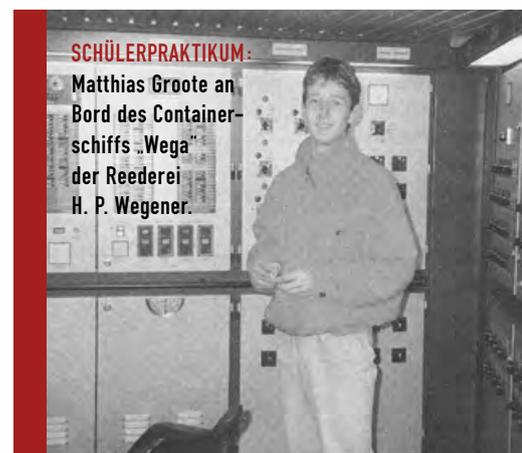
DS: Als Vorsitzender des Umweltausschusses des Europäischen Parlaments haben Sie sich intensiv mit der Schwefelrichtlinie auseinandergesetzt. Womit muss die Schifffahrt rechnen?

GROOTE: Mit der Richtlinie ist ein internationaler Beschluss in europäisches Recht umgesetzt worden. Ab 2015 gilt in den SECA-Regionen dann 0,1 Prozent Schwefelgehalt in den maritimen Treibstoffen und 0,5 Prozent in den Nicht-SECA-Regionen – wobei es eine Debatte um die Ausweitung der SECA-Regionen auch auf das Mittelmeer gibt.

Ohne Frage haben wir Probleme mit der Luftqualität und auch mit Schwefel, aber es muss genauestens analysiert werden, wann und wie man gegensteuert. Die Grenzwerte wurden auf internationaler Ebene von allen Regierungen der EU durchgewunken. Insofern stand eine breite Basis für das Inkrafttreten der Richtlinie in dieser Form. Ich glaube aber, dass es hier und dort mehr Fingerspitzengefühl gebraucht hätte.

DS: Die Schifffahrt ist der erste Wirtschaftszweig, für den international verbindliche Klimaschutzvorschriften gelten. Die SEEMP- und EEDI-Vorgaben (Ship Energy Efficiency Management Plan und Energy Efficiency Design Index) treten 2013 in Kraft. Die EU droht dennoch mit einem regionalen CO₂-System. Bleiben globale Lösungen möglich, oder gibt es den klimapolitischen Flickenteppich?

GROOTE: Zunächst muss man sagen: Seeschifffahrt ist internationales Business. Bei der Einführung von Emissionszertifikaten in der Luftfahrt haben wir gesehen, dass es zu Konflikten gekommen ist. Wenn es gelänge, international an einem einheitlichen System für die Seeschifffahrt zu arbeiten und damit strengere Vorschriften durchzusetzen, wäre das gut. Ich weiß, dass →



SCHÜLERPRAKTIKUM:

Matthias Groote an Bord des Containerschiffs „Wega“ der Reederei H. P. Wegener.

Fotos: European Union 2012 PE-EP, VDR



Im Profil: Matthias Groot

1973 geboren in Leer (Ostfriesland)

1991 bis 1995 Ausbildung zum Industriemechaniker bei der Bahn

1996 Eintritt in die SPD, Ratsmitglied in Ostrhauderfehn

1996 bis 1998 Weiterbildung zum Maschinentechniker

1998 bis 2005 Studium an der Fachhochschule Wilhelmshaven mit Ab-

schluss Diplom-Wirtschaftsingenieur

2001 bis 2005 Vorsitzender der SPD-Ratsfraktion Ostrhauderfehn

2001 bis 2006 Mitglied des Kreistages Leer

seit 2005 Mitglied des Europäischen Parlaments

seit 2012 Vorsitzender des Umweltausschusses (ENVI)

Ich weiß, dass der maritime Sektor in einer seiner schwersten Krisen steckt.

Matthias Grootte

AUFTRITT:
MdEP Matthias Grootte bei einem Interview.



→ der Sektor in einer seiner schwersten Krisen steckt. Darauf muss man natürlich ein Auge haben, insbesondere aufgrund der steigenden Treibstoffpreise. Hier sehe ich aber auch Chancen für die Schiffbauer, effizientere und alternative Antriebe zu entwickeln. Auch beim Design von Schiffen ist noch einiges möglich.

DS: Verhandelt wird in der IMO über ein marktbasiertes Instrument. Der VDR hat sich in der Debatte frühzeitig positioniert und bereits 2009 ein bunkerabgabebasiertes Klimafondsmodell unterstützt. Wie sehen Sie die Sache?

GROOTE: Außer Frage steht, dass der Sektor Seeschifffahrt einen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss. Aber mit einem vernünftigen System. Ich bin für alle Vorschläge offen. Aber es kann nicht so laufen wie in der Luftfahrt, wo 20 Jahre lang nur diskutiert wurde und Europa dann alleine einen Schritt vorangegangen ist. Unbestreitbar steckt die Schifffahrt in ihrer schwersten Krise seit dem Zweiten Weltkrieg. Vollkommen klar ist auch, dass man mit einem Schiff Geld verdienen und dass investiert werden muss.

Wir müssen uns in Deutschland und in der Europäischen Union Gedanken darüber machen, wie wir den positiven Weg, den wir mit der Tonnagesteuer eingeschlagen haben, fortführen können. Es kann nicht im Interesse der Umweltpolitik liegen, eine Verlagerung der Beerederung von Schiffen ins außereuropäische Ausland zu befördern. Ich möchte, dass meine Schiffe von Leer, Hamburg, Haren und anderen Orten bereedert werden und dass dort auch die Reedereien mit ihren

gesamten Strukturen ansässig sind. Am Heck sollte eine schwarz-rot-goldene Flagge wehen.

DS: Als Leeraner kennen Sie die Schifffahrt. Kann man der Branche in diesen Zeiten neue Kosten zumuten?

GROOTE: Wir müssen mit viel Fingerspitzengefühl darangehen. Ein Emissionshandel für die Seeschifffahrt wird nach meinen Informationen in dieser Legislaturperiode nicht mehr kommen. Der Klimawandel hat aber auch einen sehr langen Bremsweg, über Dekaden. Die Seeschifffahrt wird vom Klimawandel massiv betroffen sein – auch positiv in Bezug auf neue Passagen. Die Anpassungen im Zuge des Klimaschutzes und Klimawandels werden eine Menge Geld kosten. Daran müssen sich alle angemessen beteiligen.

DS: Die Auswirkungen der Schifffahrtskrise sind auch in Ihrer Heimat zu spüren – Leer ist größter Reederstandort in Niedersachsen. Wie sieht die Zukunft aus?

GROOTE: Zurzeit ist es duster. Die Charraten sind zu niedrig. Ich werde mich auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass die Reeder in den kommenden zwei bis drei Jahren durch dieses Loch kommen. Wenn eine Branche erst einmal weggebrochen ist, dann holt man sie nur sehr schwer zurück. Ein Land wie Deutschland, in dem Industriegüter hergestellt werden, braucht eine vernünftige Logistik. Dazu gehört auch die Seeschifffahrt.

DS: Stimmen die von der EU und der Bundesregierung gesetzten Rahmenbedingungen?

GROOTE: Wir müssen uns Gedanken über die Rahmenbedingungen machen, die es ermöglichen, dass Reeder auch weiterhin von Deutschland aus in einem fairen internationalen Wettbewerb agieren können. Die Tonnagesteuer war ein guter Weg, aber wir dürfen die Augen vor den internationalen Wettbewerbsverzerrungen nicht verschließen. Diese müssen international angesprochen werden. Das gilt auch für die Sicherheitsstandards. Wir dürfen keinen Wettlauf nach unten bekommen.

DS: Sehen Sie eine Rolle für das Europäische Parlament in den aktuellen Nachprüfungen der Leitlinien für Beihilfen für die Seeschifffahrt?

GROOTE: Im Jahr 2004 erfolgte die letzte Anpassung der Beihilfen. Jetzt muss man klug analysieren, ob nachgesteuert werden muss, damit die Beihilfen weiterhin gezahlt werden können.

DS: Wie kann die EU Anreize für den maritimen Mittelstand setzen, etwa für den Bau umweltfreundlicherer Fahrgastschiffe oder für neue Antriebstechnologien?

GROOTE: In der nächsten Förderperiode 2014 bis 2020 wird höchstwahrscheinlich jeder fünfte Euro für Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen ausgegeben werden. Innovationen in diesem Bereich zu entwickeln, halte ich für zwingend erforderlich. Das gibt uns auch technologischen Vorsprung wie etwa bei LNG.

Damit solche Maßnahmen Eingang in die Förderkulisse finden, brauchen wir eine gute Abstimmung zwischen den Bundesländern, insbesondere zwischen den Küstenländern. Wir machen das unter

den deutschen Europaabgeordneten in der sozialdemokratischen Fraktion innerhalb der „Küsten-Gang“, wo wir uns abstimmen und gemeinsam auftreten, um uns für die Belange der norddeutschen Küstenländer einzusetzen.

DS: Die Offshore-Energiewirtschaft ist in Niedersachsen eine wichtige Branche und betrifft in hohem Maße die Seeschifffahrt. Deutschland hat zusammen mit den Niederlanden und Großbritannien eine Initiative bei der EU-Kommission zu einheitlichen Sicherheitsvorschriften bei den Offshore-Servicefahrzeugen gestartet. Wie wird sich der Sektor entwickeln?

GROOTE: Im Bereich Offshore sind wir sehr euphorisch gestartet – jetzt tritt Realität ein. Ich komme von der Küste und weiß, dass das Meer auch unberechenbar sein kann. Durch die Gezeiten ergeben sich schmale Zeitfenster beim Aufbau der Offshore-Anlagen. Korrosion ist ein großes Problem.

Viele Hersteller haben eine Menge Lehrgeld zahlen müssen. Offshore wird



PERSPEKTIVE:
Das Offshore-Installationsschiff „Innovation“.

gelingen, aber wir brauchen auch eine vernünftige Raumplanung, um die Interessen der Energiewirtschaft, der Fischerei und der Seeschifffahrt miteinander zu vereinbaren. Ich habe den Eindruck, hier wurde

mit heißer Nadel gestrickt, und jetzt muss nachgearbeitet werden. Dazu gehören auch einheitliche Standards, wie die Schiffe im Offshore-Bereich ausgestattet sein müssen.

ANZEIGE

Leistungsschau der Branche

Mehr Fläche, mehr Aussteller: Die 25. SMM in Hamburg setzte einen Kontrapunkt in der aktuellen Krise der Schifffahrt. Text: Hanns-Stefan Grosch

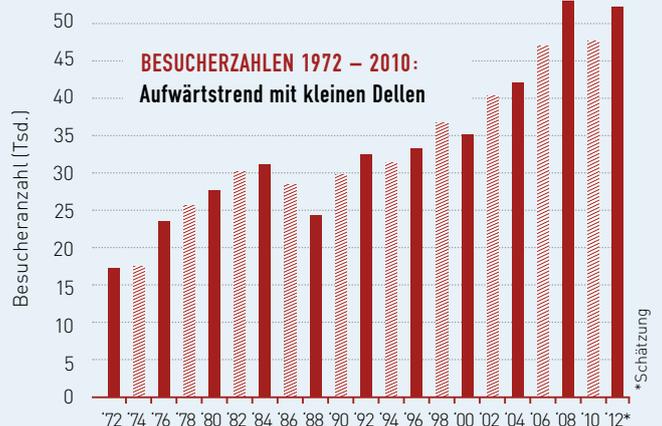
Wichtiger Impulsgeber für die maritime Industrie: Die SMM hat ihre Position auch 2012 untermauert. Die 25. ship-building, machinery & marine technology war mit rund 2.100 Ausstellern die bisher erfolgreichste. „Dass unsere Jubiläumsveranstaltung einen so großen Anklang gefunden hat, freut uns natürlich besonders“, sagte Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress. Das enorme Interesse zeige, dass es gerade in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten wichtig sei, die

Zukunft in den Blick zu nehmen und auf Innovationen zu setzen.

Insgesamt 90.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche standen den Unternehmen zur Verfügung. „Unser Baby ist ganz schön groß geworden“, freute sich Jürgen Witte, Vorsitzender des Vereins der Schiffingenieure zu Hamburg e.V. (VSIH). Der Verein ist ideeller Träger und Gründer der SMM. Angefangen hatte es 1963 mit einer kleinen internen Veranstaltung, auf der rund 35 Mitglieder ihre Exponate ausstellten.

„Auffallend war der große Zuspruch aus dem Ausland, insbesondere aus Asien“, sagt Dr. Alexander Nürnberg, Geschäftsführer von Hatlapa und Vorsitzender der Schiffbau und Offshore-Zulieferindustrie im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagebau (VDMA). Trotz einer verhaltenen Prognose für den Schiffsneubau seien die Zulieferer zuversichtlich, mit interessanten Lösungen zum Schiffsbetrieb in den kommenden Jahren zufriedenstellende Umsätze zu erzielen, so Nürnberg.

SYMBOL: Die SMM zeigt Flagge am Messegelände unterhalb des Hamburger Fernsehturms.





Fotos: HMC/Katrin Neuhauser/Michael Zapf



ANDRANG: Zwischen den insgesamt zwölf Hallen auf dem Ausstellungsgelände der Hamburg Messe strömten die Fachbesucher. Innovative Automationstechnik zur Steigerung der Effizienz des Schiffsbetriebs zog besonders viele Interessenten an.

Bernard Meyer, Chef der Meyer Werft und Vizepräsident von SEA Europe, hob die Bedeutung der Messe für die Schiffbauindustrie hervor: „Die SMM ist *das* wichtige Ereignis für die maritime Industrie weltweit. In Hamburg treffen sich alle relevanten Schiffbauer, Reeder und Lieferanten, um über neue Technologien und innovative Schiffsprojekte zu sprechen und zu verhandeln.“

Effizienzsteigerung im Fokus

Für die Reeder bot die SMM die einmalige Chance, sich gebündelt auf den neuesten Stand der Technik zu bringen. „Die große Innovationskraft der deutschen Zulieferer, besonders in den Bereichen Effizienzsteigerung und Umweltschutz, haben mich begeistert. Die Qualität ihrer Produkte und das Know-how sind auf der ganzen Welt gefragt. Auch wenn die neuen Containerschiffe nicht in deutschen Werften gebaut werden: Zahlreiche wichtige Komponenten stammen von deutschen Her-

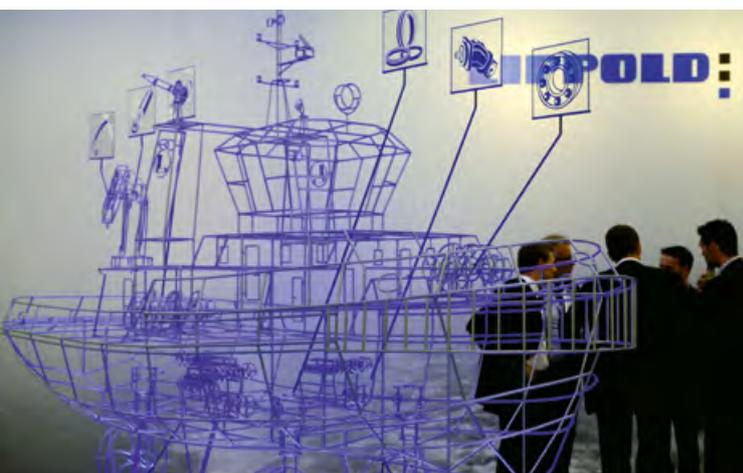
stellern“, so Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder und Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd.

„Auf der SMM 2012 war der Trend klar erkennbar, dass die Reedereien mehr denn je in eine grüne Zukunft investieren“, so Torsten Schramm, Chief Operating Officer beim Germanischen Lloyd. Viele Aussteller konnten hier mit Innovationen punkten: „Unseren Kunden geht es nicht gut. Deshalb steht weniger das Thema Neubauten im Vordergrund, sondern die Fragestellung, wie sich Betriebskosten senken lassen“, sagte Dr. Stephan Timmermann, Vorstandsmitglied des Motorenherstellers MAN Diesel & Turbo. Ziel sei es, mit wenig Geld viel zu erreichen – etwa durch das Umrüsten von Motoren oder Propellern. Ein Beispiel ist das MAN-Produkt Alphasonic 3000, das eine automatische Abstimmung von Maschinendrehzahl und Propeller ermöglicht.

Effiziente Maschinensteuerung und Entlastung der Mannschaft hat sich das

norwegische Unternehmen Kongsberg auf die Fahnen geschrieben. Die Reederei Schepers rüstet zwei Neubauten mit einer kompletten Schaltanlage mit integriertem Automationssystem vom Typ K-Chief 600 aus. Vertragsabschlüsse konnte auch Dirk Lehmann, Chef von Becker Marine Systems, vermelden: „Wir haben auf der SMM Nummer 298, 299 und 300 von unserem Mewis Duct verkauft.“ Das System zur Propulsionsverbesserung spart bis zu sechs Prozent Brennstoff.

„Wir sind froh, dass wir keine Schiffe im Orderbuch haben“, sagt zwar Dr. Hermann J. Klein, CEO der Blue Star Holding. Andererseits seien die Angebote der Werften preislich derzeit sehr attraktiv – und innovative Designs und Produkte könnten Mehrwert bringen. Das größte Plus der SMM sei aber das Networking: „Man kann in Hamburg um die Messe herum sehr viele ausländische Stakeholder treffen – sonst hätte man nach Korea oder China reisen müssen.“



Kurs auf Umweltschutz

Die Seeschifffahrt ist schon heute der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Doch die Branche arbeitet weiter mit Hochdruck an weiteren Fortschritten. Eine Schlüsselrolle nehmen Maßnahmen zur Effizienzverbesserung ein – weil sie zugleich Kosten und Emissionen reduzieren. Von Hanns-Stefan Grosch

Eben noch Blickfang auf der SMM, jetzt schon auf dem Weg nach China: Der sechsflügelige Propeller mit 97 Tonnen Fertiggewicht ist für ein 9.400-TEU-Containerschiff bestimmt, das die Hamburger Reederei Bernhard Schulte bei Shanghai Jiangnan Changxing Heavy Industries in Auftrag gegeben hat.

Der Propeller der Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG) hat einen besonders großen Durchmesser (9,30 m). Dadurch und durch die spezielle Flügelgeometrie lassen sich Wirkungsgradgewinne von drei bis vier Prozent erzielen – mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Betriebskosten des Schiffes und den CO₂-Ausstoß. „Gegenüber früheren Entwürfen bringt das Einsparungen von

rund zehn Tonnen Treibstoff pro Tag“, sagt MMG-Geschäftsführer Manfred Urban.

Viele Stellschrauben

Antrieb, Propeller, Rudersystem, Trimmung, Maschinensteuerung, Rumpfanstrich: Es gibt eine Fülle von Maßnahmen, mit denen sich die Effizienz von Schiffen noch einmal verbessern lässt. Viele sind auch bei fahrenden Schiffen umsetzbar. Bei Neubauten spielt das Schiffsdesign eine bedeutende Rolle – so hat die Klassifikationsgesellschaft DNV gemeinsam mit Hyundai Heavy Industries eine Rumpfform entworfen, durch die Containerschiffe bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten weniger verbrauchen. Einsparpotenzial bei einem 13.800-TEU-Schiff: 20 Prozent pro

TEU. Schöner Nebeneffekt: Je geringer der Treibstoffverbrauch, desto niedriger fallen auch die Schadstoffemissionen aus.

Auch Flüssigerdgas (LNG) als alternativer Brennstoff wird zunehmend interessant. „Der Schwerpunkt wird aber zunächst auf kleineren Schiffen liegen, die viel in Emissionskontrollzonen (ECAs) unterwegs sind“, erwartet DNV-Präsident Tor Svensen.

„Steigende Bunkerpreise waren schon immer ein Anreiz für effiziente Antriebssysteme und intelligentes Schiffsdesign“, sagt Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Heute gehe es aber generell darum, Schifffahrt so sauber wie möglich zu machen. „Strengere Umweltstandards, aber auch der Wunsch

CONTAINERSCHIFF: Gemessen an Transportmenge und -entfernung mit Abstand umweltfreundlichster Verkehrsträger.



Heute geht es generell darum, Schifffahrt so sauber wie möglich zu machen.

MICHAEL BEHRENDT, VDR-PRÄSIDENT



vieler Reeder nach umweltschonenden Technologien treiben diese Innovationen voran“, so Behrendt. Die meisten Reedereien haben sich bereits „Slow Steaming“ auf die Fahnen geschrieben, das enorme Einsparungen realisiert (s. Grafik).

Neben dem technologischen Fortschritt bringt auch das Größenwachstum der Schiffe ein deutliches Plus an Effizienz, wie das Beispiel E.R. Schifffahrt zeigt: Die neue „E.R. Margrit“ und ihre Schwestern brauchen pro Ladungseinheit (TEU) nur noch halb so viel Treibstoff wie ein zehn Jahre alter 5.600-TEU-Frachter (s. Kasten).

Moderne Flotte

Die deutschen Reeder sind mit ihren modernen Schiffen generell gut aufgestellt. Laut IHS-Fairplay betrug das Durchschnittsalter der deutschen Handelsflotte 2011 rund acht Jahre – nur gut halb so viel wie bei der Welthandelsflotte insgesamt (15 Jahre). „Nur die Reedereien mit den modernsten Flotten und den effizientesten Schiffen werden am Markt bestehen“, sagt

Hermann J. Klein, Chef der Blue Star Holding. Neben Leistungsfähigkeit der Flotte sei Sparsamkeit der Schiffe ein entscheidendes Erfolgskriterium: „Wir müssen bereits jetzt über die Modernisierung und Zukunftsfähigkeit unserer Flotte nachdenken“, sagt Klein, der sich vorstellen kann, „dass wir in absehbarer Zeit wieder neue Schiffe bestellen“.

Nicht nur die Technik, sondern auch das internationale Regelwerk zum Schutz der Umwelt, dem die Schifffahrt unterliegt, wird immer ausgefeilter. Basis ist das Internationale Übereinkommen zur Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) von 1973 mit seinen sechs Anlagen:

- I: Verhütung von Verschmutzung durch Öl (1983);
- II: Verhütung von Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe (1987);
- III: Verhütung von Verschmutzung durch Schadstoffe in verpackter Form (z.B. in Containern, 1992);
- IV: Verhütung von Verschmutzung durch Schiffsabwasser (2003);

V: Verhütung von Verschmutzung durch Schiffsmüll (1988);

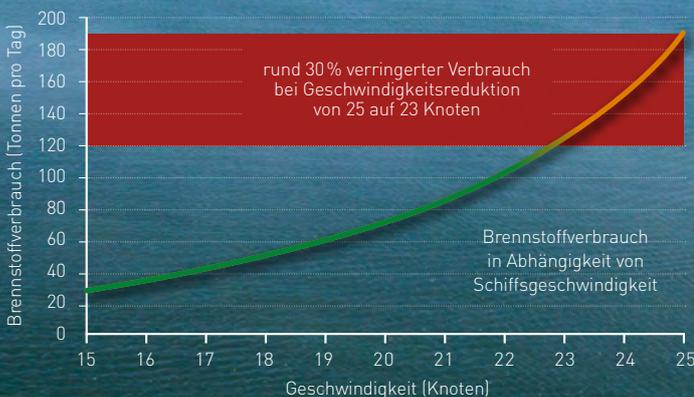
VI: Verhütung von Luftverunreinigung durch Seeschiffe (2005).

Erst im vergangenen Jahr hat die Schifffahrtsorganisation der Vereinten Nationen (IMO) einen weiteren Durchbruch erzielt: Der Energy Efficiency Design Index (EEDI) setzt einen Rahmen für den CO₂-Ausstoß von neuen Schiffen, der Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) legt Ziele für die fahrende Flotte fest. Eine gute Regelung, lobt der Generalsekretär des internationalen Reederverbands ICS, Peter Hinchliffe: „Schiffbauer und Techniker können hier in einen Wettbewerb um die beste Technologie einsteigen, was am Ende der Umwelt nützen wird.“

Fotos: AlfvánBenn, Hasepusch, iStockphoto/Dan Barnes

Weniger Tempo

Die Grafik zeigt den Effekt von „Slow Steaming“, wie es vor allem in der Containerschifffahrt mittlerweile Standard ist. Neue Schiffsdesigns lassen sich auf geringere Geschwindigkeiten hin optimieren.



Mehr Effizienz



E.R. Denmark (2002)
0,0396 t/TEU

Die 2002 ausgelieferte „E.R. Denmark“ transportiert 5.762 TEU, schafft 26,2 Knoten und verbraucht rund 228 t Brennstoff am Tag.

E.R. Margrit (2012)
0,0198 t/TEU

Der Neubau „E.R. Margrit“ (13.200 TEU) läuft 24,7 Knoten und braucht pro Tag 259t – je TEU ist das gerade mal die Hälfte.



RICKMERS



PIONIER: Eines der ersten Rickmers-Schiffe mit EMMA ist „Rickmers Singapore“.

EMMA managt Energie an Bord

Die Rickmers Gruppe setzt bei fünf ihrer Schiffe ein neues Energiemanagement-System von ABB ein.

EMMMA heißt das neue System, das die Shipmanagement-Teams der Rickmers Gruppe dabei unterstützen soll, ihre Schiffe mit maximaler Energieeffizienz und damit treibstoffsparend zu betreiben.

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

Positive Erfahrungen

„Bei den aktuellen Treibstoffpreisen beträgt die erwartete Amortisationsdauer für das System weniger als ein Jahr“, sagt Mikko Lepistö, verantwortlich für Advisory Systems innerhalb des ABB-Bereichs Vessel

ANZEIGE: EMMA stellt die wichtigsten Daten übersichtlich dar und zeigt so die Energie-Performance des Schiffes.



Information and Control (VICO). „Aufgrund von Industrieerfahrungen und Tests an Bord sind wir uns sicher, dass das System unseren Kunden dabei helfen kann, signifikant Treibstoff einzusparen und damit Emissionen zu reduzieren.“

Die Rickmers Gruppe führt EMMA zunächst für „Rickmers Singapore“, „Rickmers New Orleans“, „Rickmers Jakarta“, „Rickmers Antwerp“ und „Rickmers Tokyo“ ein. Sie werden von der Rickmers-Linie eingesetzt, einem weltweit führenden Spezialisten für den Seetransport von Stückgut, Schwergut und Projektladungen. Die Installation erfolgt sukzessive, das erste System soll im dritten Quartal 2012 in Betrieb genommen werden. Alle fünf Schiffe werden voraussichtlich zum Ende des Jahres damit ausgerüstet sein. ...

GL Excellence – 5 Stars“ – diese Auszeichnung trägt die Hapag-Lloyd seit 2007. Sie war damals die erste Containerreederei weltweit, die vom Germanischen Lloyd für ihre hohen Standards bei Umweltschutz, Qualität, Arbeits- und Schiffssicherheit ausgezeichnet wurde.

Auf den Lorbeeren hat sich die Reederei nicht ausgeruht: Bereits 2008 wurde die „Kuala Lumpur Express“ (8.749 TEU) als erstes Schiff weltweit mit der „Thrust Fin“ ausgerüstet, einer Neuentwicklung der Werft Hyundai Heavy Industries. Die speziell geformte, mehrere Meter breite Finne befindet sich hinter dem Propeller am Ruder und optimiert den Vortrieb des Schiffes, wodurch die Emissionen sinken.

Auf offener See übernimmt auf den modernen Containerschiffen ein Wellengenerator die Stromerzeugung, der von der Hauptmaschine mit angetrieben wird. Dadurch können die Hilfsdieselmotoren außerhalb der Häfen abgeschaltet werden: Der Verbrauch und die Emissionen sinken.

Optimierter Betrieb

Ein weiterer Meilenstein ist die neue „Hamburg Express“, die im August getauft wurde. Das Containerschiff mit einer Kapazität von 13.200 TEU ist das erste einer

- Landstromanschluss
- Stevenrohrabdichtung mit Luftkammer
- hocheffizientes Ruder und Thrust-Fin
- Polieren des Propellers zwischen Dockzeiten
- innen liegende Brennstofftanks

- Hauptmaschinen mit elektr. Einspritzung und Ventilsteuerung
- spezieller Betriebsmodus für Hauptmaschine
- leistungsreduzierte Hauptmaschine
- Wellengenerator
- Zylinderölschmierung durch Alpha-Lubricatoren

- Ballastwasser-Management inkl. Ballast-Water-Treatment-Anlagen

Fotos: ABB, Hasenpusch, Rickmers Group, mit Material von Hapag-Lloyd



Nachhaltiges Wachstum

Fünf Sterne: Hapag-Lloyd wurde als erste Containerreederei weltweit für ihre exzellenten Umwelt- und Qualitätsstandards ausgezeichnet. Die neue „Hamburg Express“ untermauert diesen Anspruch.

Serie von zehn Schiffen. Zwei Schwesterschiffe werden noch in diesem Jahr in Dienst gestellt, die übrigen sieben folgen 2013. Eigner Hapag-Lloyd hat für alle zehn die Software „ECO-Assistant“ vom Germanischen Lloyd bestellt, die der Optimierung der Trimmung und der Ballastwassermengen dient. Der ECO-Assistant wurde auch im Beladungsrechner integriert, um die Optimierung schon bei der Beladungsplanung zu ermöglichen.

Außerdem ist ein Überwachungsgerät installiert, das die Systemnutzung sowie Abweichungen vom Optimum meldet. Die „Hamburg Express“ ersetzt ein 8.000-TEU-

Schiff. „Mit den modernen, äußerst effizienten Neubauten der „Hamburg Express“-Klasse stellen wir nicht nur die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd sicher, sondern setzen auch unsere Strategie marktgerechten, nachhaltigen Wachstums um“, betonte Michael Behrendt, Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd, bei der Schiffstaufe in Hamburg.

Langsam, aber sparsam

Die 366 Meter lange „Hamburg Express“ ist auf „Slow Steaming“ eingerichtet und fährt in der Regel weit unter 20 Knoten. Langsamer fahren: Das funktioniert auch

bei Schiffen, die ursprünglich auf höhere Geschwindigkeiten ausgelegt waren, Hapag-Lloyd war auch hier Vorreiter der Branche. Beim sogenannten „Derating“ wird durch den Ausbau eines von mehreren Turboladern und die Anpassung der Maschinenparameter die Leistung der Schiffsmaschinen nachträglich reduziert.

Die Angleichung an das geringere Tempo sorgt für einen wirtschaftlicheren und deutlich umweltfreundlicheren Betrieb. Ein höherer Ladeluftdruck der verbleibenden Turbolader erzielt zudem eine sauberere Verbrennung im Motor und senkt den Verbrauch zusätzlich. ■■■

Umweltschutz an Bord von Hapag-Lloyd-Schiffen

Ein ganzes Bündel von Maßnahmen: Die Grafik zeigt am Beispiel der neuen „Hamburg Express“, auf welchen Feldern die Reederei durch besondere Technologien die Umweltverträglichkeit ihrer Schiffe erhöht.



- aktive, wetterabhängige Navigation und Routenoptimierung
- lernfähige Autopiloten
- strikte „Kein-Müll-über-Bord“-Regel

- Crew-Trainings
- Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)
- Slow Steaming

- intelligentes Yield-Management (Verringerung von Container-Leertransport)
- optimale Trimmung

- elektrische Winden an Deck

- 100 % recycelbare Container
- energiesparende und gewichtsreduzierte Kühlcontainer mit intelligenter Steuerung und ohne FCKW

- Abwasserhaltetanks und biologische Kläranlage
- große Bilgewassertanks und -separatoren

- reibungsarme Unterwasseranstriche
- kontinuierliche Überwachung des Rumpfwiderstands im Wasser
- Unterwasserschiffsreinigung zwischen Dockzeiten

- separate Tanks für schwefelarme Brennstoffe
- Brennstoff-Tanksystem mit Überlaufschutz
- Kühl- und Klimaanlage ohne klimaschädliche Kühlmittel

HAMBURG SÜD

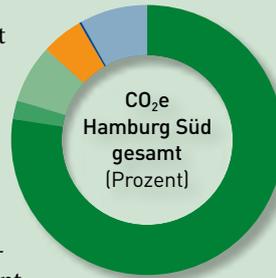
Ambitionierte Ziele

Als einer der ersten globalen Carrier hat die Hamburger Reederei Hamburg Süd sich ein konkretes Ziel gesetzt: Bis 2020 soll der Ausstoß an Kohlendioxid-Äquivalent (CO₂e) gegenüber 2009 um 26 Prozent sinken.

Die Geschäftsführung der Hamburg Süd hat im Mai erstmals ein objektiv messbares Umweltziel für ihre Flotte festgelegt: Bis 2020 sollen die CO₂e-Emissionen der eigenen und gecharterten Containerschiffe pro Einheit der Transportleistung (TEUkm) gegenüber 2009 um 26 Prozent reduziert werden. Die Maßeinheit Kohlendioxid-Äquivalent (CO₂e) berücksichtigt neben Kohlendioxid auch andere Klimagasen wie Methan entsprechend ihrer Klimawirksamkeit.

„Mit der Verringerung der CO₂e-Emissionen haben wir uns ein ambitioniertes Ziel gesetzt. Es belegt nicht nur unser Umweltsengagement, sondern macht die Umweltleistung der Hamburg Süd für unsere Mitarbeiter, Kunden und die Öffentlichkeit noch anschaulicher und transparenter“, unterstreicht Dr. Arnt Vespermann, in der Geschäftsführung der Hamburg Süd auch für den Bereich Umwelt verantwortlich.

Das Ziel will die Reedereigruppe durch eine Vielzahl von Maßnahmen erreichen. Dazu gehören Investitionen in die Energieeffizienz eigener Schiffe, die Vergrößerung der durchschnittlichen Schiffsgröße, das Einchartern energieeffizienterer Schiffe und die Verbesserung

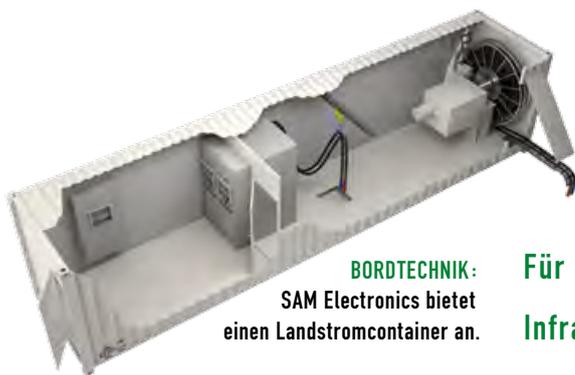


BILANZ: Aktuelle Verteilung der CO₂e-Emissionen bei Hamburg Süd nach Schiffstypen

- Containerschiffe
- Slot-Charter
- Bulker und Tanker
- Intermodaltransporte
- Onshore
- Vorkette

reichen. Dazu gehören Investitionen in die Energieeffizienz eigener Schiffe, die Vergrößerung der durchschnittlichen Schiffsgröße, das Einchartern energieeffizienterer Schiffe und die Verbesserung

Prozess zur Umsetzung der Umweltziele



BORDTECHNIK: SAM Electronics bietet einen Landstromcontainer an.

LANDSTROM

Cleverer Anschluss

Für die Landstrom-Versorgung fehlt es vielfach noch an der nötigen Infrastruktur. Doch die Technologie macht Fortschritte.

Lange zu Recht umstritten, kommt allmählich Bewegung ins sogenannte Cold Ironing. Die Idee: Durch den Anschluss an Landstrom können die Hilfsdieselmotoren für die Stromversorgung während der Liegezeiten in den Häfen ausgeschaltet bleiben.

Emissionen und Lärmbelastigung in Hafennähe könnten dadurch merklich reduziert werden – vorausgesetzt, die nötige Infrastruktur ist vorhanden und der

Landstrom wird auch wirklich „sauber“ erzeugt. Gerade in den USA sind die Bedingungen teilweise schon gegeben. So hat Hapag-Lloyd sein erstes Schiff – die „Dallas Express“ – für den Landstromanschluss in den Häfen ausgerüstet. Bis 2013 sollen weitere 14 Schiffe der Reederei folgen.

Innovationen erleichtern Umstieg

Ohnehin sind viele Schiffe bereits mit Mittelspannungsnetzen und speziellen Schalt-

anlagen ausgerüstet, die einen Anschluss ermöglichen.

Schwimmende Kraftwerke mit LNG-Antrieb (wie die „e-power barge“ der Eckelmann AG) und praktische Lösungen fürs Schiff (wie das „High Voltage Shore Connection System“ im Containerformat von SAM Electronics) dürften die Akzeptanz in der Branche noch erhöhen. In vielen Häfen wird mittlerweile an einer entsprechenden Infrastruktur gearbeitet. ...

Fotos: Hasenpusch, SAM Electronics

PLANUNG: Mit Schiffen wie dem 4.600-TEU-Frachter „Cap Jackson“ will Hamburg Süd künftig noch sparsamer unterwegs sein.



und Erweiterung des Umweltinformationssystems. So investiert die Hamburg Süd in das Projekt GL Emission Manager (GLEM). „GLEM wird uns viele Informationen liefern, die wir bisher an Land noch nicht strukturiert erfassen. Auf diese Weise schaffen wir uns auch eine bessere Basis, um weitere Umweltziele zu definieren“, so Philipp Niesing, zusammen mit Dr. Frank Dubielzig für Umweltcontrolling zuständig. Zurzeit wird der erste GLEM-Prototyp an Bord getestet. 2013 soll das System auf allen Schiffen der Hamburg Süd-Gruppe installiert werden.

Daneben wurden weitere Umweltziele und Maßnahmen festgelegt. So soll bei den Reefer-Containern der Stromverbrauch der Kühlaggregate bis 2015 um 20 Prozent gegenüber 2010 verringert werden. Außerdem sollen zusätzliche Schulungen zum Thema Schifffahrt und Umwelt entwickelt werden. „Alle Umweltmaßnahmen sind nicht getrennt voneinander zu sehen. Sie ergänzen sich und bilden im Rahmen der Umweltpolitik und des Umweltmanagementsystems der Hamburg Süd ein einheitliches Ganzes“, sagt Dubielzig. ...

BALLASTWASSER



Sperre gegen Eindringlinge

Ballastwassermanagement:

Herausforderung für die Schifffahrt.

Der Nordpazifische Seestern („*Asterias amurensis*“) stammt ursprünglich aus Asien – und bedroht mittlerweile vor Australien und Nordamerika ganze Muschelpopulationen. Weil er als „blinder Passagier“ an Bord von Seeschiffen in die fremde Umgebung gelangt sein könnte, hat die IMO 2004 das Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen verabschiedet, das in den kommenden zwei Jahren in Kraft treten dürfte. Es regelt die Bedingungen für den Austausch und die Behandlung von Ballastwasser, das die Schiffe brauchen, um auch bei Fahrten mit geringerer Ladung stabil in der See zu liegen.

Engpässe bei der Nachrüstung

Neubauten werden bereits oft mit hoch-effizienten, chemiefreien Ballast-Wasser-Treatment-Anlagen zur Filtration und

UV-Behandlung des Ballastwassers ausgestattet.

Besonders groß ist die Herausforderung aber für die fahrende Flotte. Zwar bieten Unternehmen wie Mahle, Alfa Laval und RWO erste Systeme an – doch die Kosten in der Größenordnung von 1 bis 5 Millionen Dollar pro Schiff sind insbesondere für ältere Schiffe kaum darstellbar. Nach Schätzungen des VDR müssten innerhalb von fünf Jahren rund 40.000 Schiffe nachgerüstet werden – ein nicht nur finanziell, sondern auch technisch und logistisch kaum zu stemmender Kraftakt. Der Weltreederverband International Chamber of Shipping (ICS) bezweifelt, dass dies innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens gelingt. ICS-Direktor David Tongue schlägt vor, ältere Schiffe von der Nachrüstungspflicht zu befreien – teilweise ganz, teilweise zumindest bis zur nächsten Klassenerneuerung. ...



SCANDLINES

Ohne Emissionen über den Fehmarnbelt



RUMPFORM: Auf die Anforderungen optimiert.

Eine emissionsfreie Fährverbindung: Das ist für die Reederei Scandlines mehr als eine Vision. Schon in wenigen Jahren könnten durch Brennstoffzellen angetriebene Fähren auf dem Fehmarnbelt verkehren. Die Brennstoffzellen sollen durch überschüssige Windenergie in Nebenlastzeiten on- bzw. offshore aufgeladen werden.

Scandlines hat die Zukunft im Blick: Erstens plant Dänemark den Bau des Feh-

Die Fährreederei Scandlines hat gemeinsam mit den Ingenieuren von FutureShip das Konzept für eine emissionsfreie Fähre entwickelt.

marnbelt-Tunnels. Zweitens dürfen Schiffe ab 2015 in der ECA-Zone Ostsee nur noch Brennstoff mit minimalem Schwefelgehalt nutzen. „Wir müssen schon jetzt über den Einsatz neuer Schiffe nachdenken. Die Pläne für emissionsfreie Fähren sind eine Option, unseren heute schon einzigartigen Dienst umweltfreundlicher zu machen und Vorbild für den Fährensektor weltweit zu sein“, sagt Gernot Tesch, Geschäftsführer von Scandlines Deutschland.

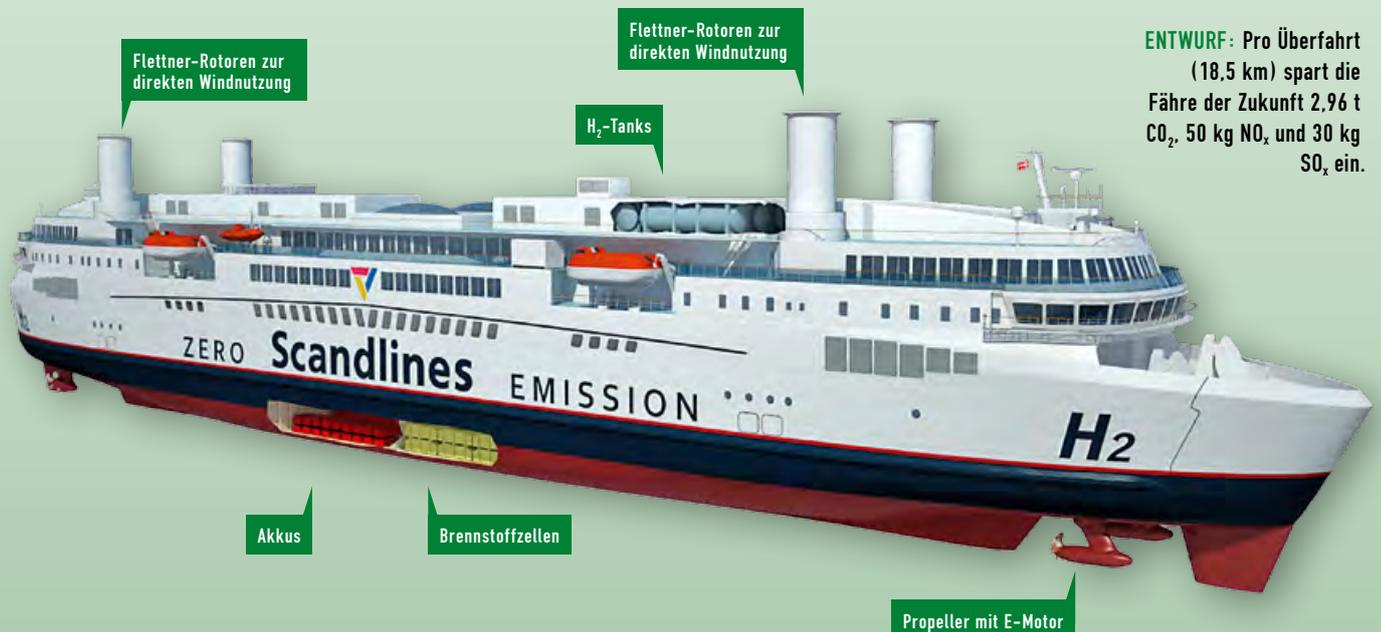
Technikmodell für kurze Strecken

Der Entwurf zeigt eine Doppelendfähre für 1.500 Passagiere mit 2.200 Spurm Metern für

Fahrzeuge. Die an Deck untergebrachten Wasserstofftanks fassen 140 m³ – genug für 48 Stunden Fahrt. Ganz unten im Schiffsbauch, wo sie keinen Platz rauben, stehen Brennstoffzellen mit einer Nennleistung von 8.300 kW und die Batteriespeicher mit einer Kapazität von 2.400 kW/h. Sollgeschwindigkeit der Fähre sind 17 kn – dafür ist die Brennstoffzelle ausgelegt. Um auf 18 kn zu kommen, ziehen die vier 3 MW starken Pod-Antriebe Strom aus den Batterien.

Pro Überfahrt könnte mit der Technik knapp eine Tonne Brennstoff eingespart werden – theoretisch schon ab 2017, wenn der Bau des Tunnels gerade erst startet. ...

Fotos: Aida Cruises, GL Group





FASZINATION: Kreuzfahrtpassagiere begeistern sich für die Schönheit der Natur – und haben deshalb Interesse an ihrem Schutz.

AIDA CRUISES

Der Knapp-Drei-Liter-Kreuzfahrer

Die zwei von AIDA Cruises bei Mitsubishi Heavy Industries bestellten Neubauten setzen in Sachen Umweltfreundlichkeit neue Maßstäbe – etwa mit dem erstmals eingesetzten Mitsubishi Air Lubrication System.

Für das Rostocker Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises spielt die hydrodynamische Optimierung seiner Schiffe – etwa durch das Rumpfdesign oder strömungsoptimierte Propeller – eine bedeutende Rolle bei der Energieeinsparung. Ein noch größeres Potenzial sieht Matthias Weber, Senior Superintendent Newbuildings bei AIDA Cruises, in der Verringerung der Reibung: „Eine Reibungsminderung erreichen wir beispielsweise durch die Silikonanstriche, die wir seit Jahren bei unseren Schiffen einsetzen.“

Im August 2011 ist AIDA Cruises eine technologische Partnerschaft mit Mitsubishi Heavy Industries in Japan eingegangen. Das Kreuzfahrtunternehmen hat bei der japanischen Werft zwei Schiffe einer neuen AIDA-Generation bestellt, die 2015 und 2016 in Dienst gestellt werden.

Das dort erstmals eingesetzte Mitsubishi Air Lubrication System (MALS) reduziert den Reibungswiderstand der Schiffe mithilfe von Luftbläschen. Da Luft weniger rau ist als der Schiffsrumpf, erzeugen die

Bläschen eine Art Schmierfilm. So entsteht deutlich weniger Reibungswiderstand, Antriebsenergie kann eingespart werden. „Wir können unsere Antriebsleistung und damit den Treibstoffverbrauch um sieben Prozent verringern. Wir haben jetzt schon Drei-Liter-Schiffe, verbrauchen also pro Passagier nur drei Liter Treibstoff auf 100 Kilometer. Mit dem MALS-System sind wir dann bei 2,8 Litern. Dies ist aber nur das Minimum, wir hoffen auf einen größeren Effekt. Näheres dazu nach der Probefahrt, im Frühjahr 2015“, so Weber.

Im Hafen mit LNG

Die beiden in Japan bestellten Neubauten werden mit sogenannten Dual-Fuel-Motoren ausgerüstet und können somit im Hafen mit Flüssiggas betrieben werden. Im Vergleich zu Schweröl oder Diesel erzeugen mit Gas betriebene Motoren deutlich weniger Emissionen. Zusammen mit dem elektrischen Landanschluss stehen damit zwei saubere Alternativen für den Hafenbetrieb zur Verfügung.



VERSORGUNG: Die Energie wird auf der LNG-Hybrid-Barge in Blockheizkraftwerksmotoren und Generatoren mittels Flüssiggas (LNG) erzeugt.

Bereits 2013 soll mit „AIDAsol“ das erste Schiff der AIDA-Flotte während der Liegezeit im Hamburger Hafen durch eine LNG-Hybrid-Barge, entwickelt von der Firma Becker Marine Systems, mit elektrischer Energie versorgt werden. „Die AIDA-Flotte ist für den Einsatz von Landstrom vorbereitet. Mit dem Einsatz der LNG-Hybrid-Barge haben wir eine weitere flexible Lösung gefunden, die zeigt, wie modernste Umwelttechnologie wirtschaftlich erfolgreich genutzt werden kann“, so Michael Ungerer, President AIDA Cruises. ...

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

JadeWeserPort: Eröffnung mit 1.300 Gästen

Nach viereinhalb Jahren Bauzeit ist Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen eröffnet worden.

Der neue JadeWeserPort in Wilhelmshaven werde sich zu einer Drehscheibe des internationalen Seeverkehrs entwickeln, sagte Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) bei der Einweihung. „Das hilft ganz Deutschland.“ Die Seehäfen hätten eine große gesamtwirtschaftliche Bedeutung für Deutschland als Exportnation. Die größten Containerschiffe könnten jetzt voll beladen und tideunabhängig neben Rotterdam auch den deutschen Nordseehafen erreichen. Rösler rechnet durch den Hafenbetrieb und die Ansiedlung von Industrie mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen.



Fotos: JadeWeserPort

GRUPPENBILD MIT HAFEN: Zur Prominenz bei der Eröffnung zählten u.a. Wirtschaftsminister Rösler, Niedersachsens Ministerpräsident McAllister und Bremens Bürgermeister Böhrnsen (5., 6., 7. v.l.).

Das europaweit tätige Containerumschlagunternehmen Eurogate will als Betreiber des neuen Hafens Frachter mit einem Tiefgang bis zu 16,5 Metern unabhängig von den Gezeiten abfertigen. An der 1.725 Meter langen Kaje sollen bis zu vier Schiffsriesen mit maximal je 18.000 Containern abgefertigt werden.

Das „Jahrhundertprojekt“ ist eine Premiere in der Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen und Bremen. Beide Länder

hatten sich 2001 auf das größte Bauvorhaben in Norddeutschland geeinigt und investierten rund 650 Millionen Euro in die Infrastruktur des Terminals. Eurogate steuerte 350 Millionen Euro für die Anlagen bei.

Die ursprünglich für Anfang August geplante Eröffnung musste verschoben werden. Grund waren insgesamt 367 Risse an der Spundwand. Inzwischen sind die ersten 1.000 Meter Kaimauer bereits vollständig saniert.

www.jadeweserport.de



REDE: Wirtschaftsminister Philipp Rösler bei der Eröffnungsfeier.

JADEWESERPORT
EUROGATE
Container-Terminal
Wilhelmshaven

Hafen-LNG im Kommen

Immer mehr Häfen bereiten sich darauf vor, die Schifffahrt mit flüssigem Erdgas (LNG) zu versorgen.

So erwartet der Hamburger Hafen, dass LNG künftig eine größere Rolle in der Schifffahrt spielen wird. Bis 2015 soll eine Tankmöglichkeit für LNG im Hamburger Hafen geschaffen werden, sagte Lutz Birke, Leiter der Strategieabteilung der Hamburger Hafenbehörde HPA. Infrage komme dabei ein Verteilungsterminal, das von den großen Importterminals in Rotterdam und



Foto: Brunshüttel Ports

„GREEN PORT“: Brunshüttel bietet als erster Seehafen eine LNG-Versorgung an.

Zeebrügge mit LNG versorgt wird. Eine Alternative sei es, die Schiffe im Hamburger Hafen mit kleinen Tankschiffen direkt aus den Großterminals zu beliefern. www.hamburg-port-authority.de

Sichere Transportkette

Die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ hat gemeinsam mit der Deutschen Bank Sicherheitslösungen für die maritime Logistikbranche ausgezeichnet.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wurde für sein Forschungsprojekt „Sicherheit und Transparenz für maritime Transportketten“ zum „Ausgewählten Ort 2012“. Um die Sicherheit von Warentransporten auf See zu garantieren und dennoch eine reibungslose Lieferkette zu gewährleisten, untersucht das ISL, wie Transporte sicherer, transparenter und planbarer gestaltet werden können.

www.land-der-ideen.de



DELLE: Im größten Containerhafen der Welt sank der Umschlag deutlich.

Shanghai schwächelt

Der größte Containerhafen der Welt musste im August ein deutliches Minus beim Umschlag verkraften.

In Shanghai ist der Containerumschlag im August gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr um gut sieben Prozent zurückgegangen. Nach Angaben der zuständigen Hafenbehörde betrug die Zahl der abgefertigten Standardcontainer 2,61 Millionen – 200.000 TEU weniger als im Vorjahr. Auch gegenüber dem Vormonat verzeichnete der Hafen an der ostchinesischen Küste ein Minus von gut acht Prozent. Im Juli 2012 hatte der Umschlag den Angaben zufolge noch bei 2,84 Millionen TEU gelegen.

Insgesamt gingen von Januar bis August 21,31 Millionen TEU über die Kaikanten der weltweiten Nummer 1 unter den Containerhäfen.

www.shanghaiport.gov.cn

Umschlag in Deutschland bleibt hinter 2008 zurück

Trotz ordentlichen Wachstums dürfte der Güterumschlag in den deutschen Häfen weder in diesem Jahr noch 2013 das Vorkrisenniveau von 2008 erreichen.

Das geht aus der „Kurzfristprognose Sommer 2012 der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ hervor, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde. Der gesamte Umschlag nimmt demnach 2012 um 3,3 Prozent beziehungsweise zehn Millionen Tonnen auf 302 Millionen Tonnen zu, teilte der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) jetzt mit.

Ursprünglich hatten die Experten nur eine zweiprozentige Steigerung (auf 293 Millionen Tonnen) erwartet. Für das kommende Jahr prognostizieren die

Fachleute ein weiteres Wachstum des Umschlagvolumens um 2,6 Prozent auf rund 310 Millionen Tonnen. Der Wert läge damit immer noch um rund zwei Prozent unter dem Vorkrisenniveau von 2008, heißt es in dem Bericht.

Deutlich zulegen soll 2013 der Containerverkehr, dessen Wachstumstempo „mit der Aufhellung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel höher als 2012 ausfallen“ soll. Von Januar bis April 2012 sei hier bereits ein Plus von sechs Prozent zu verzeichnen gewesen.

www.bag.bund.de

PROGNOSE: Der Güterumschlag in Deutschlands Seehäfen durchbricht 2012 die 300-Millionen-Tonnen-Marke.

Foto: HHLA



ANZEIGE

China setzt auf Offshore

Offshore-Windparks sind in China – und seit Fukushima auch in Japan – auf dem Vormarsch. Anlagen auf See versprechen wegen der höheren Windgeschwindigkeit eine höhere Ausbeute. Bis 2020 will China 30 GW Leistung offshore installieren – eine anspruchsvolle Transportaufgabe auch für deutsche Reeder. Text: Dirk Ruppik

Alternative Energien sind auch im Reich der Mitte groß im Kommen: Bis 2015 soll ihr Anteil am Primärenergieverbrauch laut Germany Trade & Investment 11,4 Prozent betragen. Im Entwicklungsprogramm für Energieträger ist neben dem Ausbau der Kernkraft auch die Ausweitung von Energie aus Wasser, Wind, Sonne und Biomasse festgelegt. Ziel ist es, Energiesicherheit für das Land und eine Verringerung der CO₂-Emissionen zu erreichen.

Das Energy Research Institute des Landes stellte im Oktober 2011 den Fahrplan für den Windenergieausbau bis 2050 (China Wind Energy Development Roadmap 2050) vor. Bis dann sollen im Lande

1.000 GW Leistung installiert sein. Das entspricht der gesamten bisher installierten Primärenergiekapazität. 2015 werden es nach Angaben der Regierung 90 GW, bis 2020 schon 200 GW sein. Siemens Energy in Hamburg rechnet für die nächsten fünf Jahre mit einem jährlichen Wachstum des globalen Windenergiemarktes von fünf Prozent (s. Grafik rechts) – offshore sollen es sogar 20 Prozent sein.

Offshore-Windparks in China

Laut der dritten Nationalen Windenergie Ressourcenerhebung liegt die gesamte verwertbare Kapazität für landseitige sowie Offshore-Windparks zwischen 700 und 1.200 GW. Damit bewegen sich die chine-

sischen Windressourcen nahe denen der USA und weit vor Indien, Deutschland und Spanien. Die Regierung fördert das Offshore-Segment stark, denn entlang der Ostküste Chinas lassen sich große Energiemärkte erschließen. Bis 2020 will das Land laut „Sun & Wind Energy“ 30 GW Leistung offshore installieren.

Das erste größere Projekt entstand in Shanghai neben der Donghai-Brücke und ging im Juni 2010 ans Netz. Dort wurden 34 Anlagen des Typs SL 3000/90 des chinesischen Herstellers Sinovel aufgestellt. Insgesamt liefern sie eine Leistung von 102 MW. Zur selben Zeit wurden laut Global Wind Energy Council (GWEC) vier Projekte mit insgesamt 1 GW Leistung in der

PIONIER: Die zur Briese-Gruppe zählende Reederei BBC Chartering ist im Asiengeschäft aktiv. Hier ist die „BBC Fuji“ mit Windturbinen beladen.



Foto: Hasenpusch

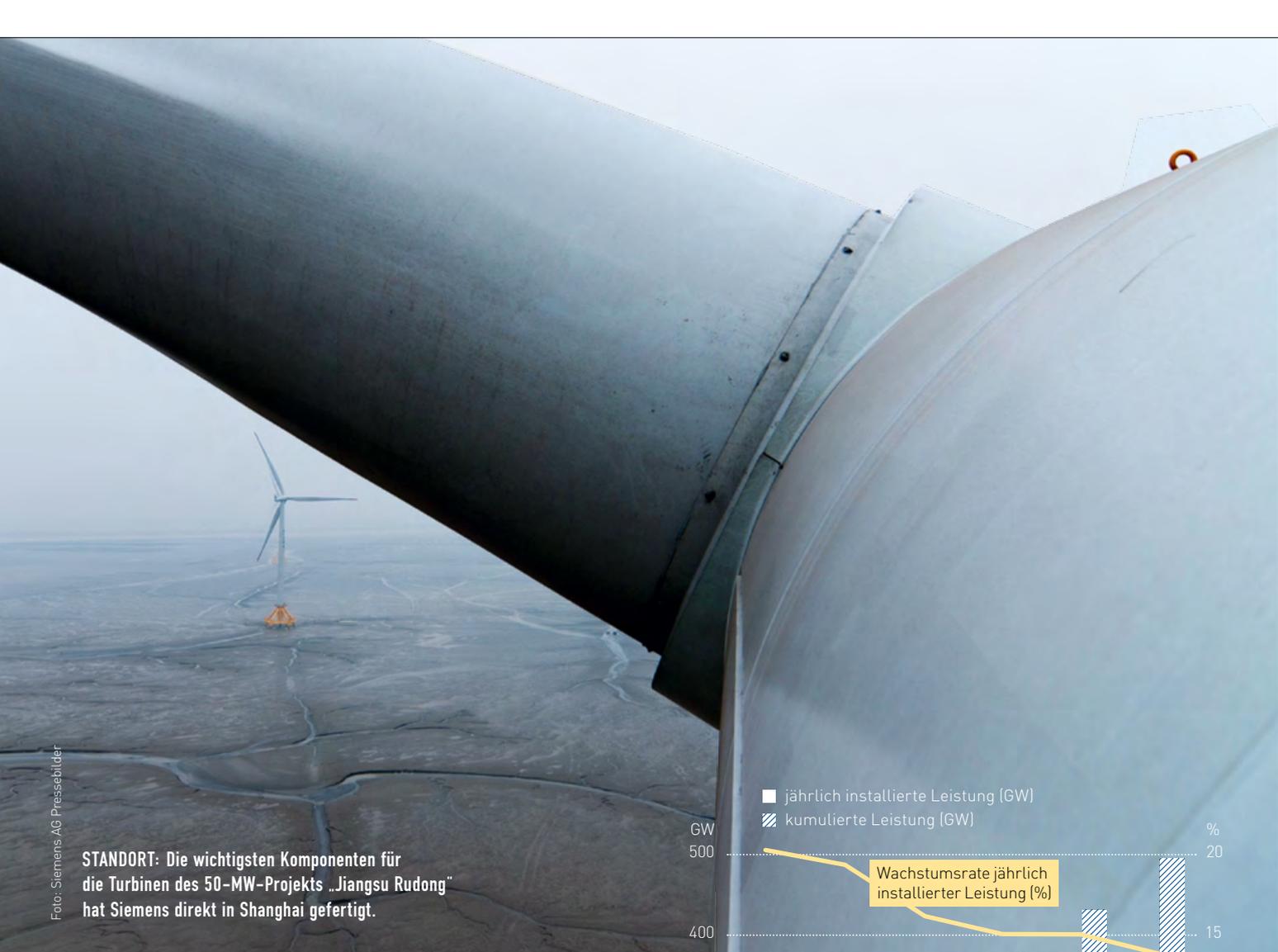
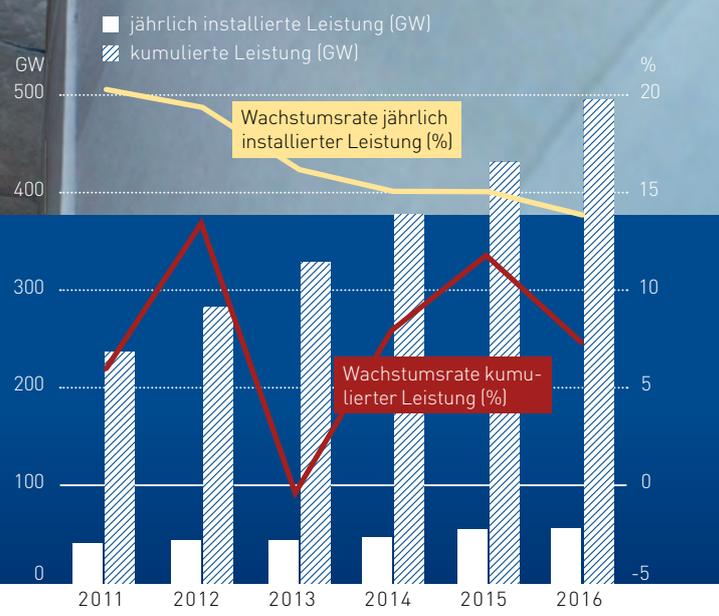


Foto: Siemens AG-Pressbilder

STANDORT: Die wichtigsten Komponenten für die Turbinen des 50-MW-Projekts „Jiangsu Rudong“ hat Siemens direkt in Shanghai gefertigt.



Marktausblick 2012 bis 2016

Die kumulierte Leistung der Windenergieanlagen steigt kontinuierlich – allerdings nimmt die weltweite Wachstumsrate ab.

Allerdings ist Asien jeweils für rund die Hälfte des Zuwachses verantwortlich. In diesem Jahr wird ein Zubau von 24 GW erwartet

– ebenso viel wie für alle anderen Kontinente zusammen. Bis 2016 soll sich die kumulierte Leistung in Asien von gut 100 auf rund 200 GW nahezu verdoppeln. Asien kommt dann auf 40 Prozent der installierten globalen Gesamtkapazität.

Provinz Jiangsu ausgeschrieben, die bis 2013 fertig sein sollen.

Die National Energy Administration und die State Oceanic Administration haben ebenfalls 2010 „Vorläufige Maßnahmen für die Verwaltung der Entwicklung und Konstruktion von Offshore-Windkraftanlagen“ herausgegeben. Sie legen im Detail Bestimmungen für die Projektgenehmigung, -entwicklung und den Bau dar. Ausländische Investoren können laut GWEC nur einen Minderheitsanteil in Offshore-Projekten halten.

Siemens Energy hat beim Bau des Offshore-Windparks „Jiangsu Rudong“ für die Jiangsu Longyuan Offshore Wind

Power Co. Ltd., der im Mai 2012 in Betrieb ging, „durchweg positive Erfahrungen gemacht“. Das chinesische Unternehmen ist eine Tochter des weltweit größten Windparkentwicklers China Longyuan Power Group Corporation Ltd.. Mit den 21 Windkraftanlagen des Typs SWT-2.3-101 (Gesamtleistung 50 MW) werden rund 50.000 Haushalte versorgt.

Deutsch-chinesische Joint Ventures

Für Siemens ist es das erste Projekt außerhalb Europas. Neben dem Bau wurde auch ein Service- und Wartungsvertrag abgeschlossen. Die wichtigsten Komponenten für die Turbinen wurden in einer

eigenen Produktionsstätte in Shanghai gebaut. Da der Eintritt in den chinesischen Windenergiemarkt sehr schwierig ist, plant das Unternehmen zwei Joint Ventures mit Shanghai Electric: eines für Vertrieb, für Projektmanagement und den Service; ein weiteres Gemeinschaftsunternehmen soll Maschinenhäuser und Naben für Windturbinen entwickeln und bauen.

Der deutsche Elektrokonzern hat hier die Führungsrolle sowie ein Konsolidierungsrecht. In beiden Joint Ventures hält der Windkraftanlagenbauer eine Minderheitsbeteiligung von 49 Prozent. Siemens bringt die Turbinentechnologie und das Fertigungs-Know-how sowie →

VORTEIL: Die Voraussetzungen für Offshore-Wind sind in China ideal: Flachwasserzonen mit guten Windbedingungen vor küstennahen Verbrauchszentren.

→ eine Fabrik für Maschinenhäuser im Verbund mit dem globalen Fertigungsnetz ein. Shanghai Electric eröffnet den Zugang zu Markt und Kunden und hat Erfahrung bei der Projektdurchführung in China. Deshalb managt es den Vertrieb.

Herausforderung Netzanbindung

Die rasante Entwicklung der Windenergie stellt die Netzanbindung vor große Herausforderungen. Einige Projekte müssen laut GWEC monatelang auf die Anbindung warten. Weil Anreize fehlen, weisen die meisten Netzgesellschaften bisher die Einspeisung von größeren Mengen an Windenergie in ihre Netzwerke zurück. Trotzdem wurde eine Vereinbarung über die Abnahme von 80 GW bis 2015 und 150 GW bis 2020 erreicht.

Zuletzt hat der starke Wettbewerb zu einem Preissturz und zu Einbrüchen bei den Margen geführt. Nun will die Regierung den Zubau neuer Kraftwerke in diesem Jahr auf 16,76 GW beschränken – zehn Gigawatt weniger als vor einem Jahr. Damit will sie den Wildwuchs begrenzen. Denn häufig entstehen Projekte, wo gar keine Netzeinspeisemöglichkeiten bestehen. Als Folge sind 20 Prozent der Erzeugungskapazitäten lahmgelegt worden. Die Zentralregierung in Peking hat über das Nationale Energiebüro den Provinzregierungen die Autorität zur Genehmigung von Windkraftanlagen entzogen.

Das größte Manko von Anbietern wie Sinovel, Goldwind und Mingyao ist die

mangelnde Zuverlässigkeit ihrer Anlagen. „Die chinesischen Anlagenhersteller müssen lernen, was es bedeutet, ein internationales Geschäft mit internationalem Vertrieb und Serviceorganisationen zu betreiben“, sagt Wolfgang Krenz von der internationalen Management-Beratungsfirma Oliver Wyman. Unterdessen unternimmt China einiges, um ausländische Wettbewerber vom Markt fernzuhalten.

Dazu dienen sogenannte Local-Content-Regelungen. Die Regierung schreibt vor, dass rund 80 Prozent einer Windkraftanlage in China produziert werden. Aufgrund des starken Wettbewerbs denken die Chinesen an die Übernahme von europäischen Herstellern wie dem angeschlagenen dänischen Windkraftanlagenbauer Vestas. Mit Vestas würden die chinesischen Hersteller ein Sprungbrett



Foto: Siemens AG Pressebilder

China und Japan: Fakten zur Windenergie im Überblick



CHINA

■ **Erstes größeres Offshore-Projekt:** Donghai-Brücke (Shanghai), Juni 2010, 102 MW, 34 Anlagen von Sinovel

■ **Regelungen:** „Vorläufige Maßnahmen für die Verwaltung der Entwicklung und Konstruktion von Offshore-Windkraftanlagen“ der National Energy Administration und der State Oceanic Administration: Bestim-

mungen für Projektgenehmigung, -entwicklung und Bau. Ausländische Investoren erhalten nur einen Minderheitsanteil in Offshore-Projekten. Marktbeschränkung durch Local-Content-Regelung: 80 Prozent der Anlage müssen in China gefertigt sein.

■ **Plan Windenergie:** 11,4 Prozent Anteil am Primärenergieverbrauch bis 2015, laut China Wind Energy Development Road-

map 2050: 2015: 90 GW, 2020: 200 GW (30 GW offshore), 2050: 1.000 GW installierte Gesamtleistung.

■ **Herausforderungen:** Netzanbindungen, fehlende einheitliche Offshore-Strategie, geringe Qualität heimischer Anlagen, Preis- und Margeneinbruch. Beschränkung des Baus neuer Windkraftanlagen durch Regierung 2012 auf 16,76 GW.

■ **Wildwuchs von Anlagen:** Nationales Ener-

Ausgewählte Offshore-Windparks in Asien

Name	Land	Installierte Leistung in MW	Inbetriebnahme
Fukushima Floating Windfarm	Japan	1000	2020
Setana	Japan	1,32	2004
Sakata	Japan	6 onshore 10 offshore	2004
Kamisu	Japan	14	2010
Kabashima Demonstration	Japan	2	Im Bau
Kitakyushu Demonstration	Japan	2	Im Bau
Choshi Demonstration	Japan	1,4	Im Bau
Jeju Demonstration	Südkorea	2	2011
Chenjiagang Xiangshui Intertidal	China	201	Ersten 23 in 2010 installiert
Suizhong Demonstration	China	1,5	2007
Xianshui Intertidal Demo	China	4,5	2010
Rudong Intertidal Demo	China	30	2010
Jiangsu-Rudong	China	150	2012
Longyuan Rudong Trial Wind Farm	China	30	2010
Datang Laizhou	China	49,5	Im Bau
Huaneng Rongcheng	China	102	Im Bau
Donghai Bridge	China	102,2	2010

Quelle: www.lorc.dk/offshore-wind-farms-map

für weiteres Wachstum und eine wertvolle Marke einkaufen.

Japans Energiewende

Der lange vor sich hin dümpelnde Windenergiemarkt in Japan hat durch die Atomkatastrophe in Fukushima Auftrieb erhalten. Am 1. Juli 2012 ist ein Erneuerbare-Energien-Gesetz in Kraft getreten. Es setzt nach deutschem Vorbild die Ein-

speisevergütung zur Förderung ein. Mit 40 Cent pro kWh Solarstrom und 22 Cent pro kWh Windstrom bietet es derzeit die höchsten Vergütungen weltweit.

Östlich von Tokio, in der Präfektur Choshi, entsteht derzeit ein Offshore-Windpark mit 2,4 MW. Laut japanischem Umweltministerium liegen die potenziellen Kapazitäten in Japan onshore bei 280 GW und offshore bei 1.600 GW. Zum

Vergleich: Die Leistung aller Kraftwerke betrug in Japan 2010 gerade mal 281 GW. Im März wurde ein Konsortium unter der Führung der Marubeni Corporation damit beauftragt, vor der Küste von Fukushima das weltgrößte schwimmende Windkraftwerk zu bauen. Es wird in mehreren Phasen entwickelt und soll bei erfolgreichem Verlauf der ersten zwei Phasen 2020 bis zu 140 Windkraftanlagen umfassen. Die Gesamtleistung wird dann laut Hiroyuki Iijima vom Handelsministerium bei einem GW Leistung liegen – mehr als einer der zerstörten Reaktorblöcke in Fukushima.

Die japanische Regierung will in das Projekt umgerechnet knapp 130 Millionen Euro investieren. Am Gesamtenergiemix hat die Windenergie in Nippon bisher nur einen Anteil von weniger als einem Prozent. Als vielversprechende Innovation aus Japan gilt die „Windlinsen-Anlage“, die im Vergleich zu herkömmlichen Windkraftanlagen deutlich mehr Leistung liefern soll. Die Windlinse besitzt einen nach innen gekrümmten Ring um den gesamten Rotor. Dadurch wird die Geschwindigkeit der durchströmenden Luft auf das Zwei- bis Dreifache erhöht und zudem die Geräuschemission vermindert. Jeweils zwei der Windlinsen werden auf eine hexagonale Schwimmplattform montiert. Die Plattformen lassen sich relativ einfach aneinanderfügen, wodurch der Windpark unkompliziert vergrößert werden kann.

Projekte für deutsche Reeder

Am Transport und der Installation der Siemens-Anlagen waren zwar keine deutschen Reeder beteiligt. Doch viele Spezialreedereien stehen für den asiatischen Offshore-Markt in den Startlöchern. Die BBC Chartering & Logistic GmbH & Co. KG, ein Unternehmen der internationalen tätigen Briese Gruppe, unternimmt bereits regelmäßige Transporte von China und Vietnam nach Nord- und Südamerika. Im August wurden Turmsegmente von Vietnam nach Finnland geliefert. Eingesetzt wurden die „BBC Amber“ und die „BBC Citrine“, zwei der neuesten Zugänge der Schwerlastflotte von BBC Chartering.

„Wir beobachten, dass sich der asiatische Windmarkt in zwei Richtungen entwickelt: als regionaler Versorger-Markt und als internationaler Export-Markt“, heißt es bei der Reederei, die Büros in Singapur, China, Korea und Japan betreibt. Bei der Buchung von Frachtaufkommen im Bereich Windenergiekomponenten ist BBC Chartering nach eigener Aussage weltweit Marktführer. ...

giebüro hat Provinzregierungen die Autorität zur Genehmigung von Windkraftanlagen entzogen.



JAPAN

■ Weltgrößtes schwimmendes Windkraftwerk vor der Küste von Fukushima

geplant: Bau in mehreren Phasen, bei erfolgreichem Verlauf der ersten zwei Phasen in 2020 bis zu 140 Windkraftanlagen, Gesamtleistung bei einem

GW Leistung, Entwicklung durch japanisches Firmenkonsortium unter Führung der Marubeni Corporation

■ **Regelungen:** Erneuerbare-Energien-Gesetz (1. Juli 2012): Nach deutschem Vorbild Einspeisevergütung: 40 Cent pro kWh Solarstrom, 22 Cent pro kWh Windstrom (höchste weltweit)

■ **Ressourcen:** Leistung onshore bei 280 GW, offshore bei 1.600 GW, Anteil der Windenergie liegt erst bei einem Prozent am Gesamtmix.

Werte schaffen in Transportunternehmen

Hoher Kapitalbedarf, stark schwankende Nachfrage: Eine McKinsey-Studie zur Profitabilität von Transportunternehmen zeigt, warum die Effizienzgewinne, die Reedereien erzielen, immer wieder aufgezehrt werden – und wie sich gegensteuern lässt. Ein Gastbeitrag der McKinsey-Autoren.

Von Dr.-Ing. Tobias Meyer und Dr. Maximilian Rothkopf, McKinsey & Company

Im Jahr 1965 wurde mit dem „Moore’schen Gesetz“ die Prognose aufgestellt, dass sich die Dichte von Transistoren und damit die Leistungsfähigkeit von Halbleiterbauelementen alle 18 bis 24 Monate verdoppeln würde. Diese Regel hat sich in den letzten 45 Jahren mit erstaunlicher Präzision erfüllt – sehr zur Freude der Nutzer elektronischer Geräte, aber weniger zum Wohle vieler Hersteller von Halbleitern und der Eigentümer dieser Unternehmen.

Nur um wettbewerbsfähig zu bleiben, mussten Unternehmen der Halbleiterbranche über Jahrzehnte ihren gesamten operativen Cashflow (und manchmal noch mehr) in die Technologie zur Herstellung immer kleinerer

Schaltkreise und entsprechender Maschinen und Anlagen investieren.

Linienreedern ging es nicht wesentlich besser. Nicht ganz so schnell wie in der Halbleiterbranche hat sich die Kapazität der größten Containerschiffe etwa alle 10 bis 15 Jahre verdoppelt. Damit einher gingen enorme Effizienzgewinne – bei jeder Verdoppelung der Schiffsgröße reduzierte sich beispielsweise der Bunkerverbrauch pro Containereinheit um etwa 30 Prozent.

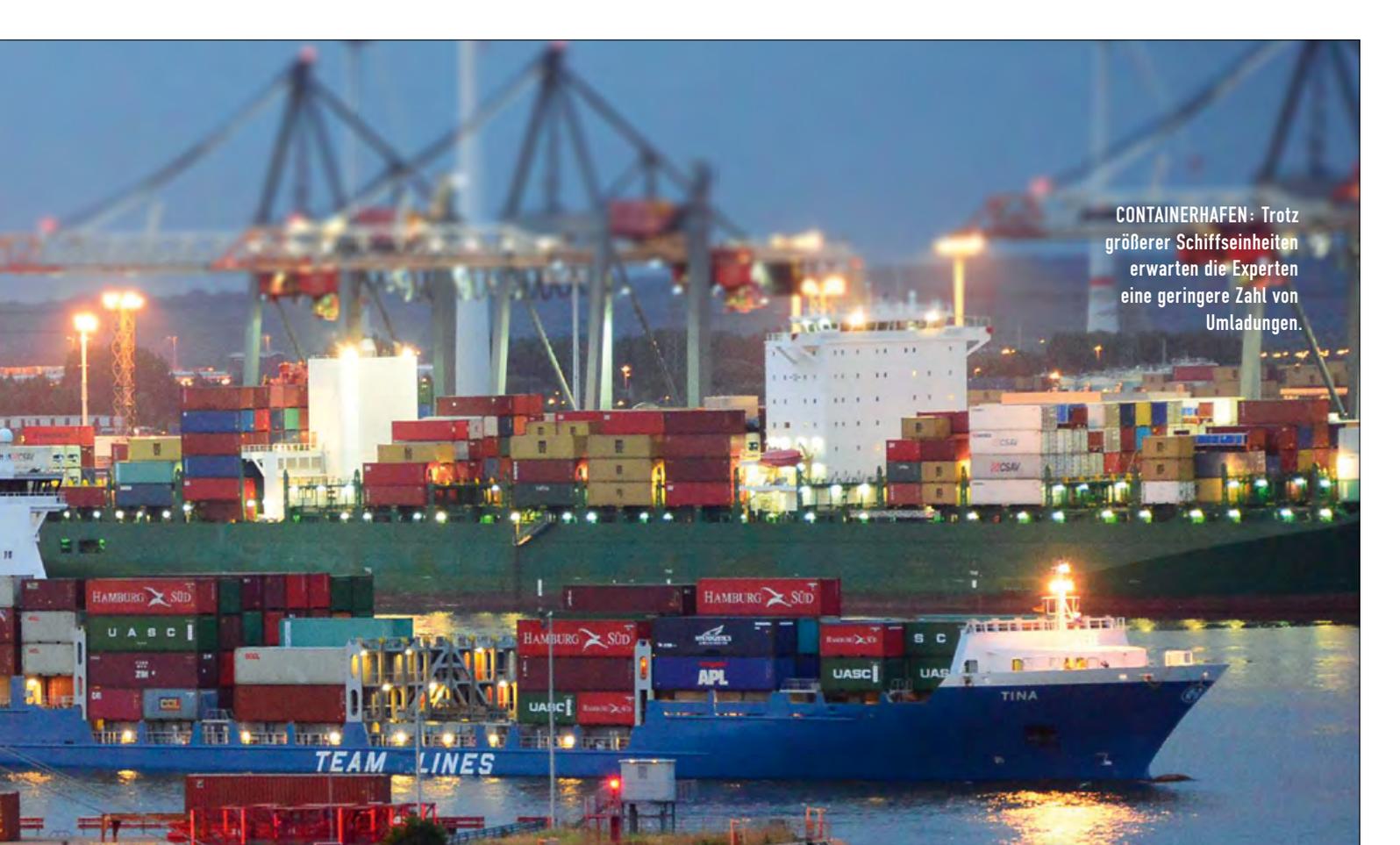
Preisdruck durch Effizienz

Der technologische Fortschritt hat Schiffs-eigner aber in zweierlei Hinsicht belastet: Zum einen haben die neueren, effizienteren Schiffe Preisdruck ausgeübt und damit die Profitabilität bestehender Dienste redu-

ziert. Seit 1830 sind die Raten real, also unter Annahme konstanter Inputfaktorkpreise, um jährlich 3,4 Prozent rückläufig gewesen. Seit Einführung des Containers in den 1960er-Jahren sogar um 4,6 Prozent. Viele Schiffe konnten unter diesen Bedingungen nicht immer die geplanten Erträge erwirtschaften. Allein dieser Effekt hat die operative Marge der Linienreeder um sieben Prozentpunkte belastet – während die Entwicklung der Beschaffungspreise und Effizienzen in Branchen wie dem Bergbau und der Immobilienwirtschaft sogar zu höheren Gewinnen führte (siehe Schaubild 1).

Zum anderen führte der Druck, immer wieder neue, größere und effizientere Tonnage kaufen zu müssen, zu

CONTAINERHAFEN: Trotz größerer Schiffseinheiten erwarten die Experten eine geringere Zahl von Umladungen.



einem latenten Überangebot an Frachtkapazität – mit entsprechend negativer Auswirkung auf die Raten.

Gründe für geringere Renditen

Technologischer Fortschritt, billiges Kapital und zu prozyklisches Handeln haben die Rendite der Transportbranche gemindert. Der Drang zu immer größeren Einheiten ist nur ein Grund für die geringe Profitabilität der Transportbranche in den letzten Jahrzehnten. Andere Faktoren sind die hohe Kapitalintensität bei ebenfalls hoher Volatilität der Nachfrage, die kommoditisierte Leistung und die inhärente Flexibilität des Produktionsmittels Schiff, welches im Gegensatz zu anderen kapitalintensiven Industrien (wie z. B. der Stromerzeugung) relativ einfach in attraktive Märkte verlagert werden kann.

Billiges Kapital hat in den letzten Jahren ebenfalls dazu beigetragen, die Erträge von Transportunternehmen zu schmälern. Dabei wird gerade die Kreditschwemme in der Schifffahrt noch über das Jahr 2013 hinaus gravierende Folgen haben – vor allem in den Bereichen Tanker und Bulker, wo der Überhang an Tonnage nicht oder nicht so schnell durch das zugrunde liegende Wachstum aufgezehrt werden kann.

Prozyklisches Handeln ist ein weiteres Phänomen, das über Segmentgrenzen hinweg in der Transport-

Technologischer Fortschritt entwertet ältere Assets ...

... weil er niedrigere Transportraten ermöglicht. Entwicklung von Preisen für Betriebsmittel¹⁾ und von variablen Kosten für verschiedene Industrien [Schätzungen].

■ Capex ■ variable Kosten ■ Rechnerischer „Windfall Profit“⁵⁾

BERGBAU



CONTAINERSCHIFFFAHRT



IMMOBILIEN



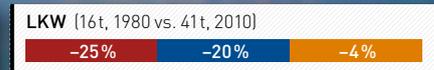
LUFTFAHRT



STROMERZEUGUNG



LKW-TRANSPORT



1) Preis pro Kapazitätseinheit (nominal), 2) Kosten pro Output-Einheit in 2010; inkl. Treibstoff, Wartung, Crew, Handling, Betriebsmittel, 3) Basierend auf Energieintensität/Treibstoffverbrauch, 4) Basierend auf Kosten pro Sitz, 5) Gerechnet als EBIT-Lücke in Prozentpunkten zwischen Betreiber mit durchschnittlich altem Asset vs. Betreiber, welcher nur über die neuesten Assets verfügt (davon 50%) Quelle: IHS Cera, Global Insight, Cambridge Energy Research Associates, McKinsey Mining DCF Model, Clarksons, US DoT, Airline Monitor, Schwacke

branche zu beobachten ist und im Aufschwung zu hohen Auftragsbeständen bei den Produzenten, hohen Preisen und langen Lieferzeiten führt – sodass ein Großteil der Schiffe und Flugzeuge dann erst im Abschwung ausgeliefert wird und diesen weiter verstärken.

Dieser Zyklus lässt sich in der Luftfahrt bis in die 50er-Jahre zurückverfolgen. Für die ebenfalls stark konjunkturabhängige Containerschifffahrt lässt sich nach dem Ende des starken, alles überdeckenden Wachstums für die

kommenden Jahrzehnte ein ähnlich zyklischer Verlauf erwarten. Letztlich führen staatliche Interessen an einem gesicherten, kostengünstigen Zugang zum Welthandel dazu, dass auch weniger wettbewerbsfähige Unternehmen und deren Kapazitäten im Markt verbleiben. Indirekt behindert dies auch die aus Eignersicht hilfreiche Konsolidierung der Transportindustrie. In der Transportindustrie korreliert der Konzentrationsgrad der Industrie stark mit ihrer Profitabilität. ➔

→ In einer breit angelegten Analyse von 135 Unternehmen der Transportbranche wurde die Abhängigkeit des Unternehmenserfolgs von 15 Markt- und Unternehmenscharakteristika untersucht (siehe Schaubild 2). Der Erfolg wurde dabei anhand der fünf Kriterien Umsatzwachstum, Marge, Kapitalrendite, Aktienrendite bzw. Entwicklung des Unternehmenswerts und Reputation des Unternehmens gemessen.

Historische Erfolgsfaktoren

Die engste Korrelation zum Erfolg des Unternehmens weisen die Faktoren Wachstum, Umsatzanteil in Schwellenländern, einfaches Low-Cost-Geschäftsmodell und junge Flotte auf. Die Ergebnisse für einige der Faktoren überraschen. So haben es ansonsten ähnliche Transportunternehmen, die komplexe Netze betreiben, schwerer als Unternehmen, die sich mehr auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen spezialisieren. Dieses Phänomen geht deutlich über das bekannte Beispiel der Billigfluglinien hinaus und ist auch für die Schifffahrt relevant.

Zur Bestimmung voraussichtlich erfolgreicher Strategien wurden unter anderem zwei Methoden genutzt: Zur faktenbasierten Analyse des historischen Erfolgs unterschiedlicher Unternehmensstrategien wurden mithilfe von Clusteralgorithmen neun Gruppen von Unternehmen identifiziert, die jeweils ähnliche strategische Entscheidungen getroffen haben (z. B. eine Gruppe „flexibler Billiganbieter“, die Charakteristika wie extremen Kostenfokus, hohe Prozess-, aber relativ geringe Produktinnovation und relativ hohen Verschuldungsgrad aufweisen).

Die Charakteristika der historischen Erfolgsmodelle wurden in einem



AUTOREN: Dr. Maximilian Rothkopf und Dr. Tobias Meyer (v. l.). Die vollständige Studie „Where is the value in transportation“ gibt es über: maximilian_rothkopf@mckinsey.com

zweiten Schritt mit grundlegenden Trends abgeglichen, von denen sich einige gerade seit dem Ausbruch der Finanz- und Wirtschaftskrise deutlich gewandelt haben.

So hat sich das Kapitalangebot durch geänderte Risikowahrnehmung und -präferenz sowie verschärfte regulatorische Anforderungen drastisch verknappt. Es ist daher fraglich, ob Unternehmen mit hohem Verschuldungsgrad weiter überdurchschnittlich erfolgreich sein können. Auch bei der technologischen Entwicklung lassen sich historische Trends nicht einfach fortschreiben: Für die Hersteller und Betreiber von Flugzeugen und Schiffen ist das Ausreizen der technischen Grenzen mit immer höheren Kosten verbunden, was die Rate des technischen Fortschritts und damit auch die Rate der Entwertung alter Assets etwas entschleunigen sollte.

Strategien: Der Weg nach vorn

Im Kontext historischer Erfolgsmuster und aktueller Trends sehen wir drei Erfolg versprechende Strategien für Transportunternehmen:

1) **Aggressive Wachstumsstrategie.** Niedrige Kostenposition, welche durch einen intensiven Kostenfokus und den Erwerb der aktuellsten und effizientesten Assets im jeweiligen Segment erreicht wird und einen Verdrängungswettbewerb ermöglicht. Diese Strategie ist vor allem für Unternehmen attraktiv, die in schnell wachsenden Märkten aktiv sind. Bei Verfolgung dieser Strategie ist es besonders wichtig, neue Finanzquellen zu erschließen. Dabei ist insbesondere an Versicherungen, Pensions- und Staatsfonds zu denken – bei denen die

Fristigkeit der Verbindlichkeiten die der Anlagen mit acht zu fünf Jahren deutlich übersteigt. Bei Banken ist das Verhältnis paradoxerweise nahezu umgekehrt – was mit erklärt, warum Banken zur Finanzierung von Schiffen und anderen langlebigen Transportmitteln zukünftig nur noch eingeschränkt zur Verfügung stehen werden.

2) **Nischenstrategie.** Diese Strategie bleibt auch weiterhin Erfolg versprechend, vor allem, wenn ein hoher Marktanteil im relevanten Marktsegment erreicht werden kann. Mit Fokus auf spezifische Marktsegmente ist auch eine gewisse Differenzierung über die Qualität der Transportleistung möglich, die in der Breite schwerer erreicht werden kann.

3) **Konsolidierungsstrategie.** Die Marktkonzentration bleibt einer der wichtigsten Profitabilitätsstreiber in den Transportindustrien. Gerade große Unternehmen, die in reifen Märkten agieren, müssen daher weiterhin den oft beschwerlichen Weg der Konsolidierung wählen, um die eigene Profitabilität mit dem Markt zu erhöhen. Akquisitionen und Fusionen eignen sich dazu insbesondere außerhalb der Netzwerkgeschäfte, das heißt in der Schifffahrt bei Trampreedern und Dienstleistern.

Bei Linienreedern haben sich Akquisitionen aufgrund hoher Integrationskosten und „Dual Sourcing“-Strategien der Verlager (und des damit verbundenen Umsatzverlusts bei der Integration sich überlappender Dienste) nicht immer als wertschaffend erwiesen. Daher bleibt hier oft eher der Weg der



gradueller organischer Verdrängung, der etwa durch hochfrequenterer Dienste mit großen Einheiten forciert wird. Allianzen und „Vessel Sharing Agreements“ haben nicht immer die positiven Auswirkungen einer wirklichen Marktkonsolidierung, da die Kosteneffekte bei weiterhin unabhängiger Preissetzung der Partner meist vollständig an die Kunden weitergegeben werden.

Erfordernisse: Zeit zu handeln

Unabhängig von der längerfristigen Strategie ergeben sich im derzeitigen Marktumfeld einige Handlungserfordernisse, die für fast alle Marktteilnehmer von zentraler Bedeutung sein sollten:

- Eine an das neue Umfeld angepasste Finanzierungsstrategie (neue Kapitalquellen und -strukturen, z. B. der Übergang von KG-Strukturen zu größeren Leasinggesellschaften, wie im Bereich der Luftfahrt etabliert).
- Neue Asset- und Einkaufsstrategien, weg von prozyklischem Verhalten hin zu einem ausgeglicheneren und besser durch Fakten gestützten Ansatz.

- Die Institutionalisierung moderner Yield-Management-Ansätze – die Schifffahrtsindustrie hinkt hier anderen Transportsektoren hinterher. Hauptansatzpunkte sind zielgruppenspezifische „Pricing-Methoden“ und das effektive Management der Surcharges.

- Netzwerkoptimierung ist gerade in Zeiten nachhaltig hoher Bunkerpreise und volatiler Frachtnachfrage und -raten von großer Bedeutung. Insbesondere die inhärent komplexen Netzwerke der Liniereeder werden in fünf Jahren komplett anders geplant werden als heute – unter verstärkter Nutzung von IT, stärker ausgerichtet auf spezifische Kundenbedürfnisse und Effizienz, z. B. durch mehr saisonale Services und eine trotz größerer Schiffseinheiten geringere Anzahl von Umladungen.

Die Haupterfolgstreiber

Wachstum, Schwellenländer-Umsatz, Geschäftsmodell: Korrelation zwischen Markt-/Unternehmenscharakteristika und Unternehmenserfolg. 100 Prozent = perfekte Korrelation.

- In einer nachhaltig volatilen Welt werden gerade die Funktionen Netzwerk und Betrieb von Schifffahrtsunternehmen sich schneller und umfassender an Marktveränderungen anpassen müssen. Die statische Optimierung des Ist-Zustandes wird weiter an Wert verlieren.

Ausblick

Schifffahrtsunternehmen, die ihre Strategie sorgfältig wählen und sich den Erfordernissen des Marktumfelds stellen, werden weiter erfolgreich sein. Wenn auch nicht so groß wie in anderen Segmenten, ist die Möglichkeit, sich von der Durchschnittsrendite zu differenzieren, auch in der Schifffahrt hinreichend. Manager müssen sich aber darüber im Klaren sein, dass die Hürde hoch ist: Transportunternehmen haben in den letzten Dekaden (nicht erst seit 2008) unterdurchschnittliche Renditen erwirtschaftet.

Eigner von Unternehmen, für die keine der genannten Strategien zugänglich ist, sollten sich gut überlegen, ob sie weiter investieren oder ihr Engagement mittelfristig reduzieren. ■■■



Quelle: McKinsey Analyse basierend auf einem Sample von 135 Unternehmen

SCHIFFSFINANZIERUNG

Plädoyer für Anleihen

Alternative Möglichkeiten der Schiffsfinanzierung diskutierten internationale Experten auf dem „Ship Finance Forum“ in Hamburg. Text: Max Johns



Die „Financial Times Deutschland“ veranstaltete im Vorfeld der diesjährigen SMM wieder ihr inzwischen schon traditionelles „Ship Finance Forum“. Was vor einigen Jahren in kleinem Rahmen begonnen hatte, ist das wichtigste englischsprachige Treffen zum Thema Schiffsfinanzierung in Deutschland geworden.

Die Krise der weltweiten Schifffahrts- und Finanzmärkte stand auch diesmal ganz oben auf der Agenda der Schiffsfinanzierungsprominenz. Martin Stopford, Geschäftsführer von Clarksons, zeichnete zunächst ein nuancenreiches Bild der verschiedenen Schifffahrtsmärkte. Dabei machte er schon heute grundlegend durchaus befriedigende Nachfragetrends aus, die sich noch verstetigen müssten.

Besonders das deutsche Publikum erfreute er mit der Aussage, dass die Containermärkte als Erste aus der Krise kommen würden. Nach den ihm vorliegenden Daten sei die Containerschifffahrt zuerst und massiv in die Krise geraten, werde sich aber deutlich früher erholen als etwa Bulker- und Tankermärkte. Bei Tankern machte er einen Angebotsüberhang von rund 15 Prozent aus, bei Bulkern gar von über 40 Prozent.

Klassischer Kredit auf dem Rückzug

Ein Zurück zu „alten Verhältnissen“ werde es allerdings bei keinem der Teilmärkte geben, so Stopford. Dass heute die Ausgaben für Bunker pro Tag um rund 50 Prozent höher seien als die Kosten für das eigentliche Schiff, zeige den Paradigmenwechsel. Entsprechend empfahl der Clarksons-Guru den Reedereien, ihren Fokus aufs Cost-Management zu legen: „Die Schiffe werden weiter fahren, man muss sich nur darauf einstellen, dass sie das die Hälfte der Zeit in einer Rezession tun werden.“

Zu den Neuen Wilden der internationalen Finanzszenen gehört die US-Griechin

Angeliki Frangou. In der Schiffsfinanzierung hat sie geradezu den Status eines Popstars. Frangou hat in New York die Navios-Firmengruppe gegründet, mit der es ihr gelungen ist, in erheblichem Maße die US-amerikanischen Kapitalmärkte anzuzapfen. „Der klassische Schiffskredit ist auf dem Rückzug“, erklärte sie dem Hamburger Publikum.

Aus den durchschnittlichen Renditen von US-Staatsanleihen leitete sie ab, dass selbst scheinbar teure Kredite heutzutage im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte immer noch sehr günstig seien. Das Umfeld für Schiffsfinanzierung bleibe also gut. Sie erwarte, dass die in den USA zunehmend verbreiteten MLPs (Master Limited Partnership) sich zu einer Hauptquelle für die Schiffsfinanzierung entwickeln könnten. Vor allem auf der Basis der von MLPs aufgelegten Fonds sagte sie eine große Zukunft voraus. Weniger Chancen sah



Foto: Navios

STAR-STATUS: Navios-Chefin Angeliki Frangou hat neue Finanzierungsquellen aufgetan.

Frangou dagegen bei Private Equity. Die Erwartungen klafften viel zu weit auseinander, und das Risikoprofil der Schifffahrt mache Private Equity mit den relativ kurzen Erwartungshorizonten viel zu teuer. Eine Ansicht, die von einem Panel zu dem Thema weitgehend geteilt wurde.

Allheilmittel Anleihe?

In einem Ausblick auf Finanzierungsmöglichkeiten außerhalb der USA verwies sie vor allem auf in Norwegen aufgelegte Anleihen, bei denen sie dank des in Norwegen hoch entwickelten Verständnisses für die Eigenheiten der Schifffahrt und der Offshore-Industrie ein erhebliches Potenzial ausmache. Überhaupt empfahl sie Reedereien, in ihrem Finanzierungsmix verstärkt auf Anleihen zu setzen. Diese würden tendenziell lange laufen und keine Komplikationen mit Loan-to-Value-Klauseln bringen, wenn man langfristige Einnahmeströme habe. Zwar müsse man aus diesen Gründen für Anleihen einen Aufschlag einkalkulieren. Doch der lohne sich allemal, um sich aus der einseitigen Abhängigkeit von Banken zu befreien.

An diesen Gedanken schloss der Hapag-Lloyd-Finanzvorstand Peter Ganz an, der erstmals eine ausführliche Darstellung der Anleihe gab, die das Unternehmen begeben hatte. Während die Anleihe international erhebliche Beachtung und höchste Anerkennung erzielt hatte, war sie in Deutschland zunächst kaum wahrgenommen worden. Allerdings sah Ganz wegen der erheblichen Transparenzanfor-

Burg Brauh. Ing. (Mal)	21,00	9,10	0,35	Burg Brauh. Ing. (Mal)	24,50	7,20	8,50	111,55	34	16,50	271,00	30,50	27,01
Burg Braun Rav. (Soal)	10,80	15,00	1,3	Burg Braun Rav. (Soal)	1020,00	24,80	8,60	58,49	0	4,00	18,50	285,00	249,50
Burabad Vz. (Bog)	5,95	7,90	0,8	Burabad Vz. (Bog)	276,00	1020,00	28,50	4,80	1	103,00	3,98	18,00	18,00
BUS St. (Mal)	34,90	4,50	0,8	BUS St. (Mal)	276,00	1020,00	18,50	6,75	1	104,00	102,00	4,50	3,70
BUS Vz. (Bog)	7,00	29,50	6,01	BUS Vz. (Bog)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	19,80	118,00	104,50	91,00

SCHIFFSFONDS

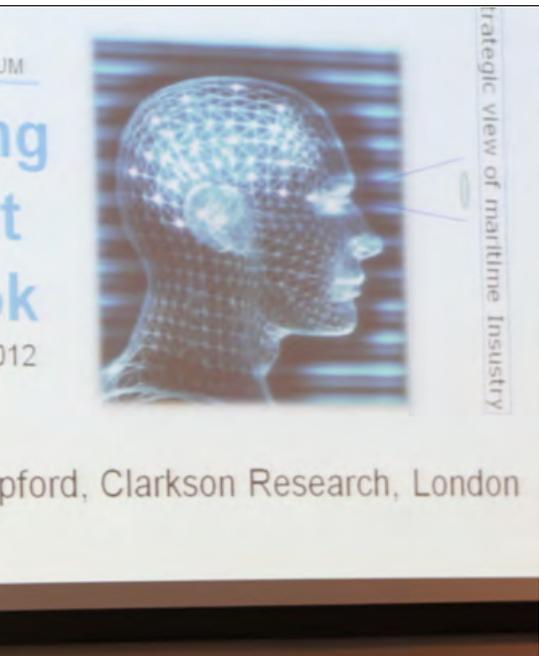


Foto: HMC/Stephan Wältocha (WA)

EMPFEHLUNG: Clarkson-Geschäftsführer Martin Stopford riet zu Kosten-Management.

derungen vor allem Linienreedereien in der Lage, Anleihen zu begeben. Für Tram-preeder seien die Hürden sehr hoch.

Zur Konsolidierung der Branche wurden schließlich sehr unterschiedliche Auffassungen deutlich: Nikolaus Schües (Reederei Laiesz) sagte deutlich, lieber aus eigener Stärke heraus wachsen zu wollen, während Hermann J. Klein von der frisch konsolidierten Blue Star Holding berichtete, man sei offen für weitere Partner: „Reedereien mit durchschnittlich neun Schiffen sind zu klein für den Weltmarkt.“

01 Buss Capital platziert 155 Mio. Euro

Die Buss Capital GmbH & Co. KG hat ihre Leistungsbilanz für das Geschäftsjahr 2011 veröffentlicht. Die 22 laufenden Fonds zahlten **insgesamt rund 36 Mio. Euro** an rund 25.000 Anleger aus. Das entsprach einer durchschnittlichen **Auszahlung von rund 6,7 Prozent auf die Kommanditeinlagen**. Im Berichtsjahr warb das Hamburger Emissionshaus mit drei Containerfonds sowie jeweils einem Immobilien- und einem Schiffsfonds **insgesamt 155 Mio. Euro Eigenkapital** bei den Anlegern ein. Bislang hat Buss Capital 30 Publikumsfonds und Privatplatzierungen aufgelegt, **in die 26.000 Anleger 790 Mio. Euro investiert** haben. Das Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich auf 2,3 Mrd. Euro. www.buss-capital.de

02 14 Offen-Frachter brauchen Kapital

Die Zukunft von **14 von der Reederei Offen eingesetzten Containerfrachtern** hängt nach einem Bericht des „Hamburger Abendblatts“ vom Erfolg einer Kapitalerhöhung ab. Um die Schiffe weiter in Fahrt zu halten, sollen die Anleger **zwölf Prozent ihres eingezahlten Anteils** nachschießen. Sie hatten sich laut Reederei mit jeweils 20.000 bis 30.000 Euro beteiligt, sodass zwischen 2006 und Mitte 2007 rund 176 Mio. Euro zusammenkamen. Reeder Claus-Peter Offen, der 20 Mio.

Euro eingezahlt hatte, **will 2,4 Mio. Euro zusätzlich** einbringen. Insgesamt sollen so für die Sanierung 23,7 Mio. Euro zusammenkommen. Nur dann würden HSH Nordbank, Commerzbank sowie eine norwegische Bank, **die das Fremdkapital bereitgestellt haben**, auf einen Verkauf der Schiffe verzichten. www.offenship.com

03 Zweitmarkt: kaum Handel im August

Im Handel mit geschlossenen Fonds findet **das Asset Schiffsfonds** im August 2012 nur noch wenig statt. Lediglich an den Schiffen mit langfristigen Charterverträgen zeigen Käufer Interesse. „Wie auch in vergangenen Schifffahrtskrisen sorgen **langfristige Charterverträge für die wirtschaftliche Stabilität** der jeweiligen Schiffsfonds“, so Björn Meschkat, Vorstand der Deutschen Zweitmarkt AG.

Im August vermelden die Teilnehmer im Zweitmarkt für geschlossene Schiffsfonds **114 öffentliche Handelsabschlüsse** mit einem Gesamtvolumen von nominal rund 3,69 Mio. Euro. Der durchschnittliche **Kurs aller Transaktionen beträgt 24,66** (Juli 2012: 31,71) Prozent]. Das Ranking der besten Schiffsfonds führt **mit 71,0 Prozent der CFB-Fonds 157** (LPG-Tanker „MS Gabriela“) an. Auf Rang zwei folgt mit 70,0 Prozent das 6.447-TEU-Containerschiff „Conti Paris“. Den dritten Platz belegt mit 67,0 Prozent der Zweitmarktfonds Maritim Invest XVIII. www.deutsche-zweitmarkt.de

ANZEIGE

INDIZES



Dritter Rückgang in Folge

Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index ist im August saisonbereinigt von (korrigiert) 111,1 auf 110,6 gesunken.

Das ist der dritte Rückgang in Folge, womit der Index seit Mai 3,4 Punkte verloren hat. Dies weist auf eine mittlerweile recht ausgeprägte Schwäche des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren hin. Allerdings kann man trotz des deutlichen Minus bisher nicht von einer krisenhaften Entwicklung sprechen. Während der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 war der Index zeitweise um mehr als 16 Punkte binnen drei Monaten gesunken.

Das Ergebnis für den Juli wurde ungewöhnlich kräftig von 112,4 auf 111,1 nach unten revidiert. Dies war allerdings zu erwarten, da die damalige Schnellschätzung auf den Angaben einer kleineren Zahl von Häfen basierte als in den vorhergehenden Berechnun-

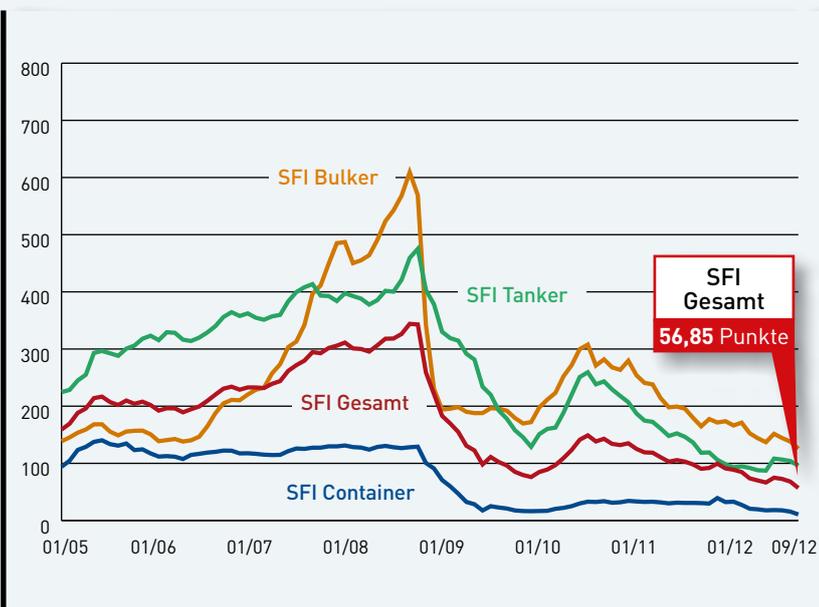
gen. Der Schnellschätzung für August liegen die Angaben von 32 Häfen zugrunde, die rund 48 % des im Index abgebildeten Containerumschlags tätigen. Erneut fehlen die Daten

einiger umschlagstarker chinesischer Häfen. In den Index gehen Angaben von 72 Häfen ein, die rund 60 % des weltweiten Containerumschlags tätigen. www.isl.org



Quelle: RWI/ISL, Stand August 2012

SFI TKL.Ship: Indexminus bei Containerfrachtern, Bulkern und Tankern



Quelle: TKL-Fonds, Stand 21.09.2012

Im August verzeichnete der SFI Gesamtindex einen Rückgang von ca. 16,5% gegenüber dem Vormonat.

Die in fast allen Größenklassen stark gefallenen Neubau- und Secondhandpreise sowie Charraten im Segment Container führten zu einem starken Indexrückgang im Containersegment.

Bei den Tankern verzeichneten die Charraten in allen Größensegmenten einen moderaten Rückgang. Die Neubaupreise blieben gegenüber dem Vormonat unverändert, während die Secondhandpreise in fast allen Größenklassen fielen.

Bei den Bulkern sind die Charraten für alle Größensegmente gefallen. Am stärksten gaben die Raten für Capesize-Bulker nach. Die Neubaupreise blieben größtenteils stabil. Die Secondhandpreise blieben nur für Handysize-Bulker stabil. In allen anderen Größenklassen sind sie hingegen gesunken. Der im Vergleich zum Vormonat schwächere USD verstärkte die negative Indexentwicklung zusätzlich.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

5,50	9,80	21,00	5,10	0,35	Böcher.de (Fm)	6,80	6,75	195,00	111,55	34	Di Verkehrs-Bk (Fm)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing. (Mst)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicond (Fm)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Braun Rav. (Soal)	1020,00	24,80	8,60	4,80	1	Dibag Ind. (Sa)	103,00	3,98	18,80
753,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burgbad Vz (Wst)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Dieder-Werke (Fm)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	6,01	B.U.S. St (Fm)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1	Dieng Hid. (Fm)	19,80	178,00	104,50
					B.U.S. Vz (Fm)			350,00	997,50	1	Dostal (Fm)	44,35	19,80	150,50

New ConTex: Trotz reger Marktaktivität weiter unter Druck

Der New ConTex verliert erneut zwei Punkte und fällt von 377 auf 375.

Jede Schiffsklasse – von Feeder bis Panamax – hat weiterhin sinkende Raten zu verzeichnen. Die Miete der Panamax-Klasse sinkt immerhin um 105 auf 14.397 Dollar, gefolgt von der 3.500-TEU-Klasse mit einem Verlust von 67 auf 10.226 Dollar. Die 2.700-TEU-Klasse kommt im Vergleich zum Vorjahreswert auf ein Minus von 30%.

Verglichen mit ihren großen Schwestern, fallen die Charterrückgänge bei den kleineren Klassen moderater aus. Während die Klassen ab 2.500 TEU zwischen 2,7 und 3,7% einbüßen, verlieren die kleineren Schiffe lediglich 1 bis 1,6%. Die Stimmung bleibt gedämpft – und der New ConTex trotz reger Aktivität auf dem Chartermarkt weiter unter Druck. www.vhss.de

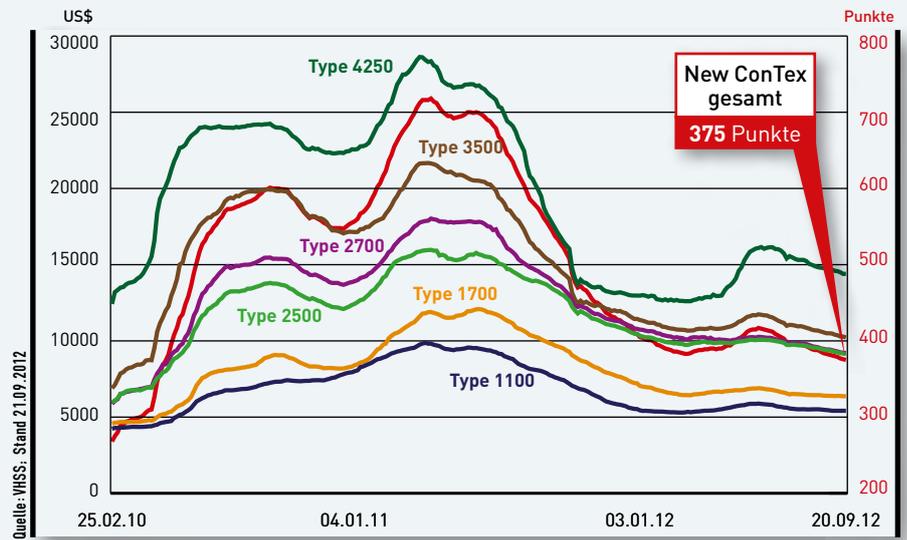


Foto: iStockphoto/craftvision

Verlader haften mit bei „MSC Flaminia“

Von Michael Hollmann

Ladungseigner und ihre Versicherer müssen für eine der kompliziertesten Bergungen in der Containerschifffahrt mit aufkommen.

Nachdem der Eigentümer des in Brand geratenen Postpanamax-Containerschiffs „MSC Flaminia“, die Reederei NSB in Buxtehude, Anfang August „Havarie-grosse“ erklärt hat, sind nun drei Dispaheursbüros in Deutschland und Großbritannien mit der Ermittlung der Güterwerte und der Schadensregulierung beschäftigt. Die Reederei hat die Dispaheure Schlimme & Partner (Hamburg) und Rogers Wilkin Ahern (London) mit dem Fall betraut, die ihrerseits den Bremer Dispaheure Groninger Welke Janssen als „Collecting Agent“ für den Einzug von Sicherheiten und Garantien eingebunden haben.

Bei dem Verfahren geht es darum, die gesamten Aufwendungen für die Rettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu ermitteln. Dazu gehören im Rahmen der Rettungsaktion bewusst herbeigeführte oder in Kauf genommene Schäden wie Seewurf von Decksladung oder Löschwasserschäden sowie Aufwendungen für Schlepp- oder Bergelohn. Sie werden dann auf die Eigentümer von Schiff und Ladung proportional zu den geretteten Werten aufgeteilt. So genannte Zufalls- oder Partikularschäden, die durch einen Unfall wie den Brand an Bord der „MSC Flaminia“ entstanden sind, fallen nicht unter Havarie-grosse. Diese Kosten tragen Schiffs- und Ladungseigentümer bzw. ihre Versicherer individuell. Im Fall der „MSC Flaminia“ geht es um viele Millionen US-Dollar.

Mit einer Kapazität von 6.750 TEU ist das 2001 abgelieferte Postpanamax-Schiff einer der größten Havariefälle in der Containerschifffahrt. Der Frachter geriet Mitte Juli mitten im Atlantik in Brand. Die niederländische Firma Smit, die auf Basis einer Lloyd's Open Form („No cure, no pay“) mit der Bergung beauftragt wurde, musste mehrere Feuerlösch- und Notschlepper mobilisieren. Die Brandbekämpfung und die Schleppfahrt nahmen rund acht Wochen in Anspruch. Erst Anfang September konnte die „MSC Flaminia“ in Wilhelmshaven festgemacht werden, wo sie in den kommenden Wochen gereinigt und entladen werden soll.

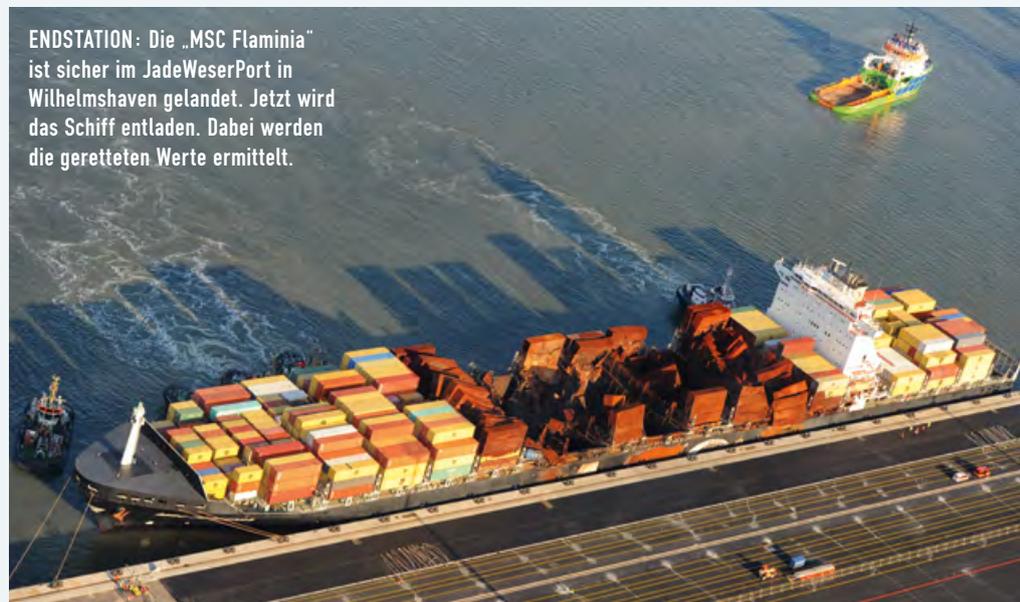
Den größten Batzen der Havarie-grosse-Kosten dürfte der Bergelohn ausmachen, der wohl wie üblich durch ein Schiedsgericht in London festgesetzt wird. Experten gehen davon aus, dass es bis zu zwei Jahre dauern

könnte, bis die Sache geklärt ist. Dabei kann es um gewaltige Summen gehen. Im Fall des 2006 vor Mexiko auf Grund gelaufenen deutschen Containerschiffs „APL Panama“ sollen der Bergungsfirma 47 Mio. US\$ zugesprochen worden sein. Auch das an der Bergung der „MSC Flaminia“ beteiligte Havariekommando stellt seine Leistungen übrigens in Rechnung.

Da der Reeder den Vergütungsberechtigten gegenüber für die Einbringung der Hava-

rien Lloyd erstellten Konzept und eine Ermittlung der geretteten Werte statt.

Zur zentral geführten Besichtigung der Frachtgüter sollen die Dispaheure den britischen Gutachter Taylor Marine beauftragt haben. Auch die Bergungsfirma Smit lässt die geretteten Werte für sich feststellen, da sie ebenfalls ein Pfandrecht an Schiff und Ladung besitzt, um ihren Bergelohn abzuschern. Die Ansprüche fließen später in den Havarie-grosse-Topf. Zunächst müssen die



ENDSTATION: Die „MSC Flaminia“ ist sicher im JadeWeserPort in Wilhelmshaven gelandet. Jetzt wird das Schiff entladen. Dabei werden die geretteten Werte ermittelt.

rie-grosse-Beiträge haftet, hat er ein Pfandrecht an den Gütern. Um in der Zwischenzeit an ihre Ladung zu kommen, müssen die Empfänger/Versender deshalb Sicherheiten stellen. Zunächst müssen sie einen Havarie-grosse-Verpflichtungsschein (Average Bond) zeichnen und sich damit offiziell zur Zahlung ihrer Havarie-grosse-Beiträge verpflichten. Des Weiteren sind eine General Average Garantie des Warentransportversicherers, die Handelsrechnung sowie das Seefracht-konnossement vorzulegen.

Ein besonders komplexer Fall

Das Verfahren funktioniert bei der „MSC Flaminia“ bereits weitgehend elektronisch. Auf der Webseite von Groninger Welke Janssen können die Beteiligten nach der Registrierung fertig ausgefüllte Dokumente herunterladen, die unterschrieben und gestempelt eingereicht werden müssen. Parallel dazu finden in Wilhelmshaven die Entladung der „MSC Flaminia“ nach einem vom Germani-

Ladungseigner aber separat zu den Havarie-grosse-Dokumenten noch eine sogenannte „Salvage Security“ stellen. Mit dem Einzug dieser Sicherheiten sind Schlimme & Partner und Rogers Wilkin Ahern zusätzlich beauftragt worden. Erst wenn alle Garantien und Sicherheiten vollständig vorliegen, veranlassen die Dispaheure die Freistellung der Ladung beim Agenten.

Aufgrund der Vielzahl der involvierten Ladungsinteressen dürfte es sich bei der „MSC Flaminia“ um einen der komplexesten Fälle aller Zeiten für Versicherer und Sachverständige handeln. Auf der Ladungsseite gibt es sicher viele Hundert Beteiligte. Das Havariekommando in Cuxhaven gibt die Zahl der geladenen Container mit 2.876 an. Da sich darunter auch Sammelgutcontainer befinden, könnte die Zahl der Ladungseigentümer noch höher liegen. Selbst bei kleineren Containerschiffen der Panamax-Klasse gehörten schon einmal rund 2.500 Verlader zur Havarie-grosse-Gemeinschaft.

5,50	9,80	21,00	9,10	0,35	Böcher.de (Hk)	8,80	6,75	185,00	111,55	34	Dr Verkehrs-Bk (Hk)	16,50	271,00	30,50
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing (Mkt)	24,50	7,20	8,50	58,49	0	Dialog Semicand (Hk)	4,00	16,50	285,00
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg Braun Rav (Soc)	1020,00	24,80	8,60	4,60	1	Diag Ind (Hk)	103,00	3,98	18,80
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burnbad Vz (Bst)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1	Dieler-Werke (Hk)	104,00	103,00	4,50
6,00	755,00	7,00	29,50	1	BUS St (Hk)	9,85	276,00	1035,00	997,50	1	Dieng Hld (Hk)	19,80	118,00	104,50
		720,00	6,01		BUS Vz (Bst)			350,00			Doppel (Hk)	44,35	19,80	150,50

In Kürze

Lampe & Schwartze nimmt Wachdienste unter die Lupe. Der Bremer Assekurateur hat eine Tochtergesellschaft für Bewertung, Zertifizierung und Auditierung privater Sicherheitsdienste gegründet: Marine Risk & Quality (MRQ). Qualität und Ausbildung der Sicherheitsfirmen, die zum Schutz vor Piratenangriffen an Bord geholt werden, seien für Reeder, Charterer und Versicherer in vielen Fällen nicht nachprüfbar, begründete Lampe & Schwartze die Neugründung. Durch die Bewertungen soll der Markt transparent gemacht und die Einführung von Standards erleichtert werden. Geschäftsführer von MRQ sind Georg Klöcker und Sebastian Hons.

Logistiker Kerry kauft Versicherungsmakler. Der Hongkonger Speditions- und Logistikkonzern Kerry Logistics bietet seinen Kunden künftig auch Versicherungsleistungen mit an. Dazu hat das Unternehmen den Versicherungsmakler Taishan Insurance Brokers, ebenfalls mit Sitz in Hongkong, übernommen.

UK P&I Club baut Organisation um. Der britische P&I Club macht ernst mit der lange geplanten Restrukturierung. Ende Oktober sollen die Mitglieder auf einem Treffen in Paris die Bündelung der Zeichnungsaktivitäten bei der Tochtergesellschaft UK Europe genehmigen. Die Holdingfirma UK Bermuda, die bislang einen Teil der Mitglieder direkt versichert, soll sich nur noch um die Rückversicherung kümmern. Der UK P&I Club verspricht sich davon Kostensenkungen.

North P&I will Behandlungskosten in USA drücken. Der Versicherungsverein hat ein Programm zur strengerer Kostendisziplin bei der Behandlung von ausländischen Seeleuten in den USA aufgelegt. Die örtlichen Club-Korrespondenten Hudson und Shuman sollen im Rahmen der First-Call-Kampagne sicherstellen, dass kranke oder verletzte Seeleute nur in geprüfte Kliniken eingeliefert und die medizinischen Fortschritte überwacht werden. Dadurch sollten die überdurchschnittlich hohen Behandlungskosten für ausländische Fahrenden in den US-Krankenhäusern gesenkt werden, erklärte North P&I.

Fotos: Havariekommando, US Navy

Helvetia zweitgrößter Transportversicherer

Die Schweizer Helvetia-Gruppe schwingt sich mit dem Kauf des französischen Transportversicherungsportfolios der Gan Eurocourtage – einer Tochtergesellschaft der Groupama – zum zweitgrößten Player im französischen Markt auf.

Die Transaktion, die nur das von Frankreich und nicht das von anderen Groupama-Büros im Ausland gezeichnete Transportversicherungsgeschäft betrifft, habe ein Volumen von 38,5 Mio. Euro, teilten die Unternehmen kürzlich

mit. Nach Zustimmung der zuständigen Aufsichtsorgane soll der Kauf im zweiten Halbjahr abgeschlossen werden.

Das Portfolio der in Le Havre ansässigen Gan Eurocourtage habe 2011 ein Prämienvolumen von 166 Mio. Euro umfasst, wobei der Großteil auf die Warentransportversicherung entfällt. Der Anteil von Kasko- und Haftpflichtversicherungen für Handelsschiffe auf den See- und Binnenmärkten betrage rund 15 Prozent, erklärte ein Helvetia-Sprecher.

Reeder dürfen Fahrt in Pirateriegebiet verweigern

Schiffseigner können unter bestimmten Bedingungen Reisen in Piratengebiete gegenüber Befrachtern ablehnen, ohne vertragsbrüchig zu werden.

Sie müssen allerdings eine umfangreiche Risikoanalyse und Begründung für ihre Entscheidung liefern können. Dies sei kürzlich durch verschiedene Urteile des obersten Zivilgerichts in England bestätigt worden, berichtete die Seerechtskanzlei Fleet Hamburg auf einem Kurzseminar.

Die Experten bezogen sich auf die Fälle „Triton Lark“ und „Paiwan Wisdom“, in denen die Schiffseigner Instruktionen der Zeitbefrachter unter Verweis auf Piraterierisiken verweigert hatten. Die „Triton Lark“ sollte von Europa durch den Golf von Aden nach Fernost fahren, die „Paiwan Wisdom“ eine Ladung von Taiwan nach Kenia befördern. Bei den Streitigkeiten ging es um Schadenersatz für den Umweg um das Kap der Guten Hoffnung und das Einchartern von Ersatztonnage.

Im Fall der „Triton Lark“ stellte das Gericht klar: Kapitän und Reeder dürfen die Reise in ein Piraterie- bzw. Kriegsrisikogebiet ablehnen, sofern eine reale Bedrohung für das entsprechende Schiff zum fraglichen Zeitpunkt nachgewiesen werden könne („real likelihood that the area will be dangerous for the vessel“). Voraussetzung: Im Frachtvertrag muss die Conwartime-Klausel enthalten sein – auf sie muss sich der Schiffseigner in seiner Argu-

mentation beziehen. Im Fall der „Paiwan Wisdom“ hätte das Londoner Gericht klargestellt, dass sich Reeder und Kapitän auf die Conwartime-Klausel berufen können, egal, ob sich die konkrete Risikolage in dem Fahrtgebiet seit Unterzeichnung des Chartervertrags verschärft hat oder nicht. Voraussetzung ist, dass das Risikogebiet nicht von vornherein in der Charterpartie als Einsatzgebiet („particular area“) festgelegt bzw. ausdrücklich erlaubt wurde.

Ist dies dagegen der Fall, darf die Reederei das Durchfahren dieser Gebiete nur dann verweigern, wenn sie nachweisen kann, dass sich die Gefahrenlage seit Vertragsabschluss verschärft hat.



GEFAHR: Schiffe wie die japanische „Golden Nori“ wurden Opfer von Piratenangriffen.



Foto: AIDA Cruises

TRAINING: Auf den 220-Grad-Panoramabildschirmen können Manöver simuliert werden.

AIDA mit neuem Simulator

AIDA Cruises hat mit CSMART Rostock das erste Zentrum für maritimes Simulator-Training in Deutschland eröffnet, das speziell auf die Qualitätsanforderungen der Kreuzschifffahrt ausgerichtet ist.

CSMART steht für Center for Simulator Maritime Training und ist ein weltweit renommiertes Kompetenzzentrum für die Aus- und Weiterbildung von nautischen und technischen Führungskräften. Es ist, nach CSMART Almere in den Niederlanden, das zweite Simulator-Trainingszentrum innerhalb Europas. Der sogenannte Full-Mission-Bridge-Simulator ist eine Nachbildung der Brücke der „AIDAblu“, die 2010 in Dienst gestellt wurde. Hersteller der Schiffsführungssimulation ist Rheinmetall Defense Electronic Bremen.

Auf den 220-Grad-Panoramabildschirmen können Manöver unter Berücksichtigung von Einflussfaktoren wie z. B. Seegang, Wind, Strömung, verschiedene Lichtverhältnisse oder Niederschlag 1:1 simuliert werden. www.aida.de

Arktis auf dem Weg in die Eis-Freiheit

Satelliten messen in der Arktis eine noch geringere Eisbedeckung als im bisherigen Rekordjahr 2007.

Die Eisfläche, die zum Ende des Sommers übrig geblieben ist, ist so klein wie nie zuvor seit Beginn der Satellitenmessung im Jahr 1973. Derzeit misst die nordpolare Meereisfläche nur noch 3,37 Millionen Quadratkilometer. Damit ist das sommerliche Minimum nicht einmal mehr halb so groß wie vor drei Jahrzehnten.

Das auf dem Meer schwimmende Eis folgt den Jahreszeiten: Im Frühjahr bringen die höher stehende Sonne und die steigenden Temperaturen das Eis zum Schmelzen. Ende September hat die Eisfläche ihr Minimum erreicht – die dann schwächere Sonneneinstrahlung hat zur Folge, dass der Eispanzer allmählich wieder wächst. Im März ist die maximale Ausdehnung von 15 bis 16 Millionen Quadratkilometern erreicht, und der Zyklus beginnt von vorn.

Doch während beim jährlichen Maximum kein abnehmender Trend zu verzeichnen ist, war der diesjährige Sommer-Verlust so stark wie seit rund 1.500 Jahren nicht mehr. „Der jetzige Minusrekord liegt 23 Prozent unter dem größten bisherigen Minus im Jahr 2007. Und auch dieses lag 23 Prozent niedriger als

der vorangegangene Rekord. Das sind drastische Rückgänge“, so Prof. Anders Levermann vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Sein Kollege Dr. Georg Heygster, Eisforscher an der Universität Bremen, betonte, der Schwund habe sich im jüngsten Jahrzehnt beschleunigt: „Derzeit nimmt das Minimum in einem Jahrzehnt um 2,73 Millionen Quadratkilometer ab. Setzt sich dieser Trend linear fort, dann würde die Arktis in zehn bis 15 Jahren im Spätsommer eisfrei sein.“

Dadurch leide die gesamte polare Nahrungskette, sagte Prof. Rüdiger Gerdes vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI): „Die Struktur des Eises ähnelt der eines Schwammes. Es hat kleine Hohlräume, in denen Algen wachsen. Sie leben auch unter dem Eis und bilden die Nahrungsgrundlage für winzige Krebschen, die ihrerseits größeren Tieren wie Fischen als Nahrung dienen.“

54 internationale Forscher um AWI-Fahrtleiterin Antje Boetius haben im August und September an Bord des von der Reederei Laeisz bereederten Forschungsseisbrechers „Polarstern“ erforscht, was unter dem nicht mehr ewigen Eis der Arktis lebt, treibt und fließt. Biologie, Chemie und Physik des Arktischen Ozeans verändern sich im Zuge des Klimawandels drastisch.

www.awi.de



FORSCHUNG: Die „Polarstern“ in arktischen Gewässern.

Foto: AWI

Starkes Stück

„Atalanta“ bringt das Thema Piraterie auf ein dringliche Weise auf die Bühne.

Was am Horn von Afrika Realität ist, zeigt Regisseur Jens-Erwin Siemssen in seinem Dokumententheaterstück „Atalanta“. Aus sechs unterschiedlichen Sichtweisen wird dabei das Thema Piraterie beleuchtet. Das Stück, das unter anderem am neuen Jade-WeserPort aufgeführt wurde, beginnt mit der Kaperung eines Frachters. Für die Seeleute beginnt damit eine grausame Tortur. Im September wurde das Stück auch in Tansania gespielt.

www.das-letzte-kleinod.de



ANGST: Die Reederin macht sich Sorgen um die Crew.

Foto: Jens-Erwin Siemssen

Berufe an Bord

Mit der zunehmenden Popularität von Kreuzfahrturlaube und den anhaltenden Innovationen auf Kreuzfahrtschiffen wächst die Anzahl der Mitarbeiter und die Vielfalt der Berufe an Bord.

Kreuzfahrtgesellschaften haben im vergangenen Jahr europaweit rund 153.000 Mitarbeiter beschäftigt – das sind 3.000 (oder zwei Prozent) mehr als im Vorjahr. Dazu zählen die Angestellten der Kreuzfahrtgesellschaften, der direkten Zulieferer sowie der Einrichtungen, die Waren und Dienstleistungen für Passagiere bereitstellen.

Auf Kreuzfahrtschiffen werden alle traditionellen Handwerks- und Dienstleistungsberufe einer typischen Kleinstadt benötigt – vom Bäcker, Bierbrauer und Florist über Fitnesstrainer und Tierpfleger bis zum Schneider. Manfredi Lefebvre d'Ovidio, Vorsitzender des ECC, sagt: „Die Kreuzfahrtbranche ist ein großer Arbeitgeber in Europa, der Ar-



GOLFTRAINER: Ein Berufsbild an Bord der Schiffe von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

beitsplätze in zahlreichen traditionellen und etablierten Berufen bietet. Zusammen mit den Zehntausenden Menschen, deren Arbeit unmittelbar von der Kreuzfahrtbranche abhängt, verpflichtet sich unsere Branche zu höchsten Sicherheits- und Servicestandards.“

www.europeancruisecouncil.com

ANZEIGE

RETTUNG: Die „MSC Flaminia“ an der Kaimauer des Tiefseewasserhafens.



Ladung gelöscht

Die nach einem Brand an Bord havarierte „MSC Flaminia“ ist nach wochenlanger Irrfahrt sicher im Jade-WeserPort in Wilhelmshaven gelandet. Der VDR fordert eine Optimierung des europäischen Notfallkonzepts.

Was lange währte, wurde endlich gut: Das havarierte Containerschiff „MSC Flaminia“ ist Anfang September im Tiefseewasserhafen in Wilhelmshaven eingetroffen.

Die unter deutscher Flagge für die Buxtehuder Reederei NSB fahrende „MSC Flaminia“ war im Juli im Atlantik verunglückt. Nach einem Brand wurde das beschädigte Schiff zunächst wochenlang im Kreis geschleppt, weil mehrere Länder – darunter Großbritannien, Frankreich und Spanien – keinen Nothafen für den Havaristen anbieten wollten. Der 300 Meter lange Frachter hatte mehr als 2.800 Container geladen, darunter rund 150 mit Gefahrgut (s. Kasten).

Mittlerweile wurde das Schiff nach erfolgreicher Bergung von der Bergungsfirma Smit Salvage wieder an die Reederei NSB übergeben. NSB sprach den Bergungskapitänen und ihren Besatzungen sowie auch den beteiligten Eignern der drei Feuerlösch-Schlepper Anerkennung und Dank für die professionelle Arbeit unter diesen schwierigen Bedingungen aus. „Die Kosten für die Bergung der „MSC Fla-

minia“, für die Entsorgung der Ladung und des Löschwassers sowie für die anschließende Reparatur des Schiffes sind zum jet-

zigen Zeitpunkt nicht zu beziffern, werden aber von den Versicherungen im Rahmen der Havarie-grosse getragen“, hieß es seitens der Reederei (s. dazu auch S. 46).

Nach einer Inspektion des Fact Finding Teams des Havariekommandos hatten die Gutachter der TUIS (Transport-Unfall-Informationen- und Hilfeleistungssystem der chemischen Industrie) Entwarnung gegeben: „Von der ‚Flaminia‘ dringt keine Gefahr nach außen“, so der Sprecher des Havariekommandos in Cuxhaven, Florian Krekel.

Die von der Reederei NSB und vom Charterer MSC beauftragten Brandsachverständigen sind mit der Ermittlung der Brandursache beschäftigt. Die Ladung sei vorschriftsgemäß gelagert gewesen, so NSB-Sprecherin Bettina Wiebe. Noch sei völlig unklar, wie es zu dem Brand gekommen und ob er durch einen gefährlichen Stoff ausgelöst worden sei.

Kritik am EU-Notfallkonzept

Unterdessen hat der Fall „Flaminia“ die Debatte um eine Reform des europäi-

ABSCHLEPPDIENST: Das Bergungsunternehmen Smit Salvage brachte den Havaristen sicher ans Ziel.



Fotos: Havariekommando

schen Notfall-Managements für Unfälle auf hoher See angeheizt. Niedersachsens Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP) sagte, dass Deutschland für die Rückführung des Schiffes verantwortlich sei. Es müsse aber diskutiert werden, ob die internationalen und europäischen Regelungen zur maritimen Notfallvorsorge ausreichen.

Auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) forderte die Politik zu Nachbesserungen auf. „Wer an Bord alles tut, um einen sicheren Schiffsbetrieb zu gewährleisten, darf im Notfall von Landseite nicht im Stich gelassen werden“, sagte VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel. „Die Umwelt darf im Fall einer Schiffshavarie nicht in Gefahr geraten, nur weil das europäische Notfallkonzept nicht greift.“

Die IMO-Resolution A.949(23) und die EU-Richtlinien 2009/17EG und 2002/59/EG sehen vor, dass der Staat, zu dessen Notliegeplatz Zugang erbeten wird, eine Abwägung zwischen den Gefahren für die Meeresumwelt und der Gefährdung der Küstengewässer bzw. des betroffenen Hafens trifft. Der Zugang zu einem Notliegeplatz darf nur verwehrt werden, wenn die

Gefahren durch das Einlaufen des Schiffes größer sind als beim Verbleib des Schiffes auf See. Grundsätzlich dürfen Umweltrisiken nicht durch Abweisung eines Schiffes in ein anderes Gebiet verlagert werden.

Nicht zwingend geregelt sind im europäischen Notfallkonzept Fälle, in denen sich die Havarie außerhalb von Hoheitsgewässern der EU-Mitgliedstaaten ereignet. Da die „MSC Flaminia“ unter deutscher Flagge fährt, trägt Deutschland die flaggenstaatliche Verantwortung. Das deut-

sche Havariekommando hat die Federführung für die Bergung übernommen.

Deutschland hat mit dem Havariekommando in Cuxhaven in den letzten Jahren eine vorbildliche Leitstelle für Schiffsunglücke aufgebaut – die erfolgreiche Überführung des Havaristen nach Wilhelmshaven hat das eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Leider verfügen noch nicht alle EU-Staaten über vergleichbare Einrichtungen.

www.havariekommando.de



UNTERSUCHUNG: Experten gehen an Bord.

Gefährliche Güter

Der „International Maritime Code for Dangerous Goods“ (IMDG-Code) regelt weltweit, was als Gefahrgut ausgewiesen werden muss. Auf mehr als 500 Seiten sind Güter in Gefahrenklassen von 1 (explosive Stoffe) bis 9 (gefährliche Stoffe und Gegenstände) eingeteilt – darunter Streichhölzer, Einwegfeuerzeuge, Grillanzünder, Haushaltsreiniger mit Lösungsmitteln, aber beispielsweise auch Airbags fürs Auto.

ANZEIGE



Feste Größe in Kanada

1892 lief der erste Hapag-Frachter Richtung Kanada aus. Das war der Beginn einer höchst erfolgreichen Verbindung zwischen der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd und Häfen wie Halifax, Vancouver und Montreal.

Eine traditionsreiche Verbindung: Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd konnte in diesem Sommer das 120-jährige Jubiläum ihres ersten Liniendienstes nach Kanada feiern.

Als Ende des 19. Jahrhunderts die Kanada-Fahrt zunehmend wirtschaftlich interessant erschien, übernahm die Hapag die kleinere Hamburger Dampfschiff-Rhederei Hansa und führte deren 1883 begonnene Kanada-Dienste unter der Bezeichnung Hansa-Linie fort. 1892

lief der Dampfer „Cremon“ erstmals unter der Hapag-Flagge nach Montreal aus.

Bescheidener Anfang

Gemessen an heutigen Maßstäben war das Schiff mit 2.132 Bruttoregistertonnen eher klein als beeindruckend: Es war gut 90 Meter lang und bot Platz für gerade mal 18 Passagiere. Zum Vergleich: Die großen Containerfrachter der „Seattle Express“-Klasse, die heute für Hapag-Lloyd zwischen Asien und Kanada fahren, sind 334

Meter lang, können 103.000 Tonnen tragen und bieten Platz für 8.600 Standardcontainer.

Gut ein Jahrzehnt vor der Eröffnung des Panamakanals 1914 bezog die Hapag Kanada in die längsten Rundreisen ein, die je von ihren Schiffen gefahren wurden: von Hamburg um Kap Horn und dann die Westküste Amerikas hinauf bis zum kanadischen Pudget Sound. Die Hin- und Rückreise über insgesamt 80 Häfen dauerte damals bis zu 15 Wochen.



VORREITER: Segelschiffe wie die rund 50 Meter lange „Neckar“ waren die ersten Hapag-Schiffe, die nach Kanada führen.



ABSCHIED: Hapag und Norddeutscher Lloyd – hier die Warthalle in Bremen – brachten Millionen von europäischen Auswanderern in die Neue Welt.

MAPLE LEAF:
Die „Montreal Express“
(4.400 TEU) auf dem
Sankt-Lorenz-Strom vor
Québec City.

Nach den zwei Weltkriegen kehrten die beiden deutschen Reedereien Hapag und der Norddeutsche Lloyd, die 1972 zur Hapag-Lloyd AG fusionierten, erst 1954 zusammen auf die Kanada-Route zurück. Mit dem Siegeszug des Containers nahm Hapag-Lloyd 1972 Halifax in den Vollcontainerdienst zwischen Europa und der US-Ostküste auf. 1996 eröffnete die Reederei erste eigene Büros in Kanada. Heute sind in Vancouver, Halifax, Toronto und Montreal mehr als 200 Mitarbeiter im Einsatz.

Kanadas größter Container-Carrier

Im Oktober 2005 übernahm Hapag-Lloyd mit CP Ships auch ein Stück kanadischer Geschichte. Die folgende Integration der kanadischen Traditionsreederei gilt international als Musterbeispiel: Während der Service uneingeschränkt weitergeführt wurde, konnte Hapag-Lloyd nach nur et was mehr als einem Jahr Übergangsphase die erfolgreiche Integration vermelden. Entstanden war mit damals 136 Schiffen ein Global Player unter den Top 5 der Containerlinien weltweit. Hapag-Lloyd stieg damals auch auf zum größten Container-carrier Kanadas.

Kanada gehört bis heute, seit 120 Jahren, zu den wichtigsten Fahrtgebieten von Hapag-Lloyd, in dem seit vielen Jahrzehnten auch die modernsten Schiffe der Flotte eingesetzt werden. Für Halifax und Vancouver ist Hapag-Lloyd der jeweils größte, für Montreal der zweitgrößte Partner. So können via Kanada auch viele Märkte in den USA zuverlässig und schnell an Europa und Asien angebunden werden. Was vor 120 Jahren begann, ist inzwischen ein um-

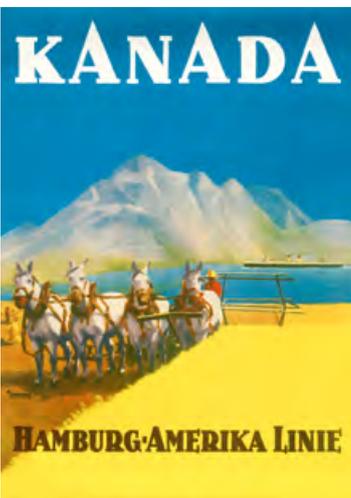
fassendes Netzwerk von elf Hapag-Lloyd-Diensten von Kanada nach Europa, Asien, Afrika und Ozeanien geworden.

„Wir sind sehr stolz auf diese lange Partnerschaft zwischen Hapag-Lloyd und unseren Kunden in Kanada – einem Wirtschaftsraum von großer Bedeutung“, sagt Michael Behrendt, Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG, zum Jubiläum. Schiffsnamen wie „Montreal Express“ und „Toronto Express“ (je 4.400 TEU), „Halifax Express“ (4.890 TEU), „Vancouver Express“ (8.598 TEU) stehen für die enge Verbundenheit des Unternehmens mit dem gemessen an der Fläche zweitgrößten Land der Erde.

Aus Anlass der 120-Jahr-Feier luden Wolfgang Freese (President Region Americas, Hapag Lloyd) und Holger Oetjen (Managing Director Canada) in Vancouver zu einem Cocktailempfang. Unter den mehreren Hundert Gästen im „Lift“ am Coal Harbour war auch der deutsche Generalkonsul in Vancouver, Hermann Sitz.

Besondere Verantwortung

Hapag-Lloyd-Vorstandschef Michael Behrendt bekannte sich in seiner Rede zu der besonderen Verantwortung, die Hapag-Lloyd aus der schieren Größe des Kanada-Geschäfts erwachse – in Vancouver setzt keine Reederei mehr Container um – und sie zu einer Art „National Carrier“ macht. Von Vertretern der Hafenerwaltung nahm Behrendt anschließend als Jubiläumsgeschenk ein Ölgemälde entgegen, das drei Hapag-Lloyd-Containerschiffe an einem der ultramodernen Verladeterminals vor Vancouver zeigt. ...



Fotos: Hapag-Lloyd

PLAKAT: Viele Deutsche wanderten nach Kanada aus – die meisten mit Hapag, deren Schiffe seit 1927 das schwarz-rote-weiße Schornstein-Design trugen.



STOCKHOLM: Erhabener Blick über die auf 14 Inseln gelegene Stadt.



KOPENHAGEN: Frederikskirche und Schloss Amalienburg in „Kaufmannshafen“.



KIEL: Das Tor nach Skandinavien an der Ausfahrt des Nord-Ostsee-Kanals.



In 14

Der Ost-See sagen einige Seeleute geringschätzig – doch wir haben auf unserer Tour die Vielseitigkeit und Attraktivität des „Mare Balticum“ erlebt. Ein Rückblick. Text: Christof Lauer Fotos: Eberhard Petzold/foto-dock.com

Wir beginnen die Reise in Kiel – dem Tor nach Skandinavien. Über dem weitläufigen Strand vor dem Marine-Ehrenmal von Laboe kreuzen die Lenkdrachen der Kite-Surfer. Von der 85 Meter hohen Plattform des Turms haben die Touristen einen fantastischen Blick über die ganze Stadt und auf die vorbeiziehenden Schiffe, die sich aus dem Nadelöhr des

Nord-Ostseekanals auf ihre Routen gen Osten begeben.

Passagiere mit Ziel Kopenhagen legen dort am größten Kreuzfahrtterminal Nordeuropas an und passieren dabei das kleinste Wahrzeichen der Welt: die bronzene Statue der kleinen Mehrjungfrau aus dem gleichnamigen Märchen von Hans Christian Andersen. Als sie der Künstler

Edvard Eriksen im Jahre 1913 aufstellen ließ, säumten vor allem bunte Giebelhäuser die Uferpromenade. Heute ergänzen moderne Prachtbauten wie die Königliche Oper oder der „Schwarze Diamant“ (Königliche Bibliothek) das Stadtbild der dänischen Metropole.

Vom „hyggelige“ Kopenhagen reisen wir in das „Venedig des Nordens“, nach



5

HELSINKI: Rund 40 Passagierschiffe erreichen täglich den Hafen.



6

ST. PETERSBURG: Vereister Hafen und vergoldete Kuppeln.



4

VISBY: Ritterturnier bei der alljährlichen Mittelalterwoche.



7

TALLIN: Beeindruckender Blick vom Domberg auf die Stadt und das Meer.

Häfen

Stockholm. Diesen Namen verdankt die schwedische Hauptstadt den vielen Brücken, aber auch der fast autofreien Altstadt mit ihren mittelalterlichen Straßen und romantischen Gässchen.

Kulturelle Highlights

Im August treffen wir in der Hafenstadt Visby auch eher auf Pferde als Autos, wenn sich Ritter, Gaukler und Burgfräulein zur Mittelalterwoche versammeln, um an die Eroberung der Insel Gotland durch den dänischen König Waldemar IV. Atterdag im Jahre 1361 zu erinnern. Als am besten

erhaltene mittelalterliche Kaufmannsstadt in Nordeuropa ist die Altstadt seit 1995 Teil des Weltkulturerbes der UNESCO.

Die nach Reykjavik nördlichste Hauptstadt der Welt ist Helsinki. Ihrer Attraktivität tut dies keinen Abbruch. In den Sommermonaten besuchen täglich bis zu 250.000 Tagesausflügler die finnische Kulturmetropole, um etwa durch den Esplanade-Park ins Stadtzentrum zu flanieren, wo sich Designerläden, Bars, Galerien und Boutiquen aneinanderreihen.

Die wohl prächtigste Stadt Russlands und zugleich bedeutende Hafenstadt fand

1703 in einer öden Sumpflandschaft ihren Ursprung. Heute ist die Zarenstadt St. Petersburg mit ihren imposanten Palästen und goldenen Turmspitzen ein wahres Fest für die Sinne auf unserer Reise.

Die estnische Hauptstadt Tallin hat sich seit ihrer Unabhängigkeit im Jahr 1991 mit bunten Boutiquen, hippen Bars und Cafés, modernen Galerien, Clubs und Nobelhotels nach Westen geöffnet.

Mehr als 800 Jugendstilgebäude brachten dem lettischen Riga zwar den Namen „Paris des Ostens“ ein. Aber in der mittelalterlichen Altstadt weisen rote →

LÜBECK: Metall statt Marzipan – ein gusseiserner Löwe vor dem Holstentor.



ROSTOCK: Ausflugsschiffe liegen im historischen Stadthafen.



STETTIN: Pommersche Metropole mit strategischer Lage an der Odermündung.



... um die

→ Backsteinbauten wie das Schwarzhäupterhaus auf die historische Mitgliedschaft im Hansebund hin.

Geschichte und Shopping

Im litauischen Klaipėda spielt der Hafen als Wirtschaftsmotor für die gesamte Region eine entscheidende Rolle. Historische Orte wie der Simon-Dach-Brunnen auf dem Theaterplatz machen das frühere Memel – bis 1920 nördlichste Stadt Deutsch-

lands – an der Mündung des Kurischen Haffs auch für den Tourismus attraktiv.

Nach der Fahrt durch den 43 km langen Kanal von der Ostsee bei Baltijsk erreichen wir den Hafen der russischen Exklave Kaliningrad. Zu den zahlreichen Plattenbauten gesellen sich neuerdings moderne Shoppingmalls. Dazwischen lassen sich aber auch Perlen wie das Bernsteinmuseum oder der Dom mit dem angrenzenden Grab von Immanuel Kant bestaunen.

Gleich zwei polnische Hafenstädte liegen auf der Route Richtung Westen. Danzig ist in den vergangenen Jahren mit dem Seebad Sopot und dem Kreuzfahrthafen Gdingen zusammengewachsen. Die deutsch-polnische Vergangenheit ist in allen Facetten zu erfahren: von den Befestigungsanlagen des Deutschen Ordens bis zum Monument des polnischen Widerstands im Zweiten Weltkrieg auf der Halbinsel Westerplatte.

RIGA: Die winterliche Altstadt des lettischen „Paris des Ostens“.



KALININGRAD: Giebel des „Fischerdorfs“ am historischen Pregel-Speicher.



KLAIPĖDA: Einziger Werft- und Hafenstandort an der litauischen Küste.



DANZIG: Einfahrt in die Drei-Städte-Stadt mit Polens wichtigstem Hafen.

Ostsee



In Stettin weist ein roter Faden auf den Bürgersteigen den Weg durch die 800-jährige Geschichte der Stadt. Zu dieser gehört seit 2009 auch die der stolzen Szczeciner Werft.

Anders in Rostock, wo die Neptun-Werft und der Passagierhafen Warnemünde bedeutende Wirtschaftsfaktoren sind.

In Lübeck endet unsere Reise mit Blick auf die sieben Kirchtürme und einem Marzipanbrot in der Hand. 

Gewinnen Sie den Bildband

Möchten Sie die Faszination der Ostseehäfen noch einmal nacherleben? Schreiben Sie uns kurz, welche Hafenstadt Ihnen auf unserer Reise am besten gefallen hat und warum. Unter allen Einsendungen verlosen wir drei Bildbände „Hafenstädte der Ostsee“. Bis zum **19. Oktober** können Sie Ihre Antwort einsenden – per E-Mail an redaktion@deutsche-seeschiffahrt.de oder per Postkarte an: **Deutsche Seeschiffahrt, Postfach 61 51 03, 22428 Hamburg**. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

ZU GEWINNEN: „Hafenstädte der Ostsee“ (Fotos: Eberhard Petzold, Texte: Sebastian Meißner), Koehler Verlag, 19,95 Euro.



WERKSCHAU: Bemerkenswerte Bilanz in Sachen Schiffbau.

Wechselvolle Werfthistorie



INGENIEURE: Hermann Blohm und Ernst Voss gründen die Werft Blohm + Voss am 5. April 1877 auf der Elbinsel Kuhwerder.



SCHULSCHIFF: Die nach 1933 bereits zweite „Gorch Fock“ läuft 1958 vom Stapel.



ZUKUNFT: Unter dem neuen Eigner setzt die Werft auf den Bau von Großyachten.

Blohm + Voss – von Schiffen und der Kunst, sich immer wieder neu zu erfinden: eine Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum.

Die Idee, den Eisen-Schiffbau konsequent in Verbindung mit dem Maschinenbau zu betreiben, führte zu einer der spannendsten Erfolgsgeschichten in der deutschen Industriegeschichte: Blohm + Voss. Eine Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum dokumentiert jetzt das Auf und Ab der Traditionswerft.

Zeitweise waren auf Steinwerder mehr als 16.000 Menschen beschäftigt. Immer wieder konnte sich die Werft mit Erfolg neu erfinden. Das Weltgeschehen katapultierte sie in zwei Weltkriegen ins Zentrum gewaltiger Umwälzungen. Weltwirtschaftskrise, totaler Krieg und Demontage wurden überstanden.

Blohm + Voss ist heute eine der letzten noch existierenden Traditionswerften der Welt. Das Unternehmen stellte sich immer wieder aufs Neue den Herausforderungen seiner Zeit.

Ikone der Schifffahrt

Die Geschichte der Werft ist eng mit der Historie Hamburgs, ihren Menschen, ihren Institutionen und ihren Unternehmen verwoben. Auf einzigartige Weise prägte und prägt die Werft mit ihren Docks, Kranen und Helgen das Bild der Hafenstadt. Stahlgiganten made by Blohm + Voss zählen zu den berühmtesten Schiffen aller Zeiten: Sie sind Ikonen der Schifffahrtsgeschichte. „Vaterland“, „Europa“, „Bismarck“ und „Gorch Fock“ sind nur einige Beispiele.

Die Ausstellungsmacher haben sich auf eine intensive Spurensuche begeben. Eine komprimierte Auswahl von Bildern und Objekten soll dem Besucher ermöglichen, die wechselvollen Höhepunkte der Unternehmensgeschichte auch sinnlich nachzuvollziehen. Am Beispiel einzelner Schiffe werden lebendige Schlaglichter auf die vielschichtige Blohm + Voss-Geschichte geworfen.

Die Ausstellung zeigt auch, welche Visionen die Ingenieure von Blohm + Voss für ihre Zukunft im Marine- und Zivilschiffbau entwickelten. Hinter diesem traditionsreichen Bild hat sich Blohm + Voss jedoch längst von einer integrierten traditionellen Großwerft zu einer Gruppe immer eigenständiger operierender, hoch spezialisierter Hightech-Unternehmen entwickelt.

Die Geschichte von Blohm + Voss wird fortgeschrieben: Der hohe Spezialisierungsgrad eröffnet neue Chancen sowohl im Zivil- als auch im Marineschiffbau. Mit gemeinsamen Wurzeln geht man jetzt getrennte Wege. Die zivile Sparte setzt jetzt auf Megayachten.

Infos

Die Ausstellung läuft noch **bis Ende Oktober**: Internationales Maritimes Museum – Di, Mi, Fr, Sa, So: 10 bis 18 Uhr, Do: 10 bis 20 Uhr. www.immhh.de



FERNWEH: Darsteller Alexander Fehling und August Diehl (v.l.).

Hauptsache hinaus

Freiheitswillen oder Freundschaft? Der Spielfilm „Wir wollten aufs Meer“ thematisiert einen nicht nur maritimen Konflikt in der DDR.



STASI: Die Beamten sind an Informationen über Abweichler interessiert.



HAFT: Nach dem Scheitern seines Fluchtversuchs muss Cornelis ins Gefängnis.

In der DDR hat man von mir eine Weltanschauung verlangt, ohne dass ich mir die Welt anschauen durfte.“ Das Bonmot des 1977 ausgebürgerten Schauspielers Manfred Krug ist das Leitmotiv des neuen Films „Wir wollten aufs Meer“ von Toke Constantin Hebbeln.

Rostock, 1982. Die besten Freunde Cornelis und Andreas sind in die Hafenstadt gezogen, um sich ihren Lebenstraum zu erfüllen: als Matrosen der DDR-Handelsmarine die Weltmeere zu bereisen. Aber es kommt alles anders, und auch Jahre später hat sich dieser Traum noch immer nicht erfüllt. Als letzte Chance sieht Andreas eine Zusammenarbeit mit der Stasi: Spitzeldienste gegen einen Job auf See. Er kann Cornelis zu dem schmutzigen Deal überreden.

Gemeinsam sollen sie einen Freund, den Vorarbeiter Matze, aushorchen, der angeblich seine Flucht aus der DDR plant. Tatsächlich gelingt es ihnen, von ihrem ahnungslosen Kollegen sämtliche Details seines Plans zu erfahren. Während Andreas sich freut, mit diesen brisanten Informationen endlich seinem Berufsziel näherzukommen, wird Cornelis von schweren

Gewissensbissen geplagt. Er will Matze nicht an die Stasi verkaufen ...

„Wir wollten aufs Meer“, das Kinodebüt von Hebbeln, der für seinen Film „NimmerMeer“ 2007 mit dem Studenten-Oscar ausgezeichnet wurde, zeigt die ergreifend-packende Geschichte von zwei Freunden, die durch das Leben in einem repressiven System zu Feinden werden.

Glänzende Besetzung

Der Film erzählt vom Schmerz, den Verrat einer Freundschaft zufügen, und von einem schier grenzenlosen Mut, den die Kraft der Hoffnung zum Leben erwecken kann. Er ist ein bewegendes Plädoyer gegen Unterdrückung, Gefangenschaft und für die Freiheit. In den Hauptrollen Alexander Fehling („Goethe!“), August Diehl („Inglourious Basterds“), beide im 2011 für den Deutschen Filmpreis nominiert, und der 2012 nominierte Ronald Zehrfeld („Barbara“). Auch die Nebenrollen sind prominent besetzt, u.a. mit Urgestein Rolf Hoppe („Mephisto“) als Stasi-Oberst.

Seit dem Ende der DDR ist der Seeweg in die Ferne jungen Menschen jedenfalls nicht mehr versperrt. ...

PLAKAT: Der Film dauert 112 Minuten, ist ab 12 Jahren freigegeben und seit Mitte September in den Kinos.



Neue Schiffe

HARRO KOEBKE	
MMSI	211556950
REEDEREI	DGzRS
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	4/2012
TYP	Seenotkreuzer
LÖSCHKAPAZITÄT	10.000 Liter/Minute
WERFT	Fassmer (D)
LÄNGE	36,45 Meter
BREITE	8,20 Meter
TIEFGANG	2,70 Meter
MITTELMASCH.	MTU 16V 4000 M71
LEISTUNG	2.465 kW
SEITENMASCH.	2 x MTU 8V 4000 M70
LEISTUNG	je 1.160 kW
GESCHWINDIGK.	25 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd



TOM SELMER			
IMO-NUMMER	9476630	WERFT	New Times, Jingjiang (CHN)
REEDEREI	Oskar Wehr	LÄNGE	291,80 Meter
FLAGGE	Marshall Islands	BREITE	45,00 Meter
ABLIEFERUNG	10/2011	TIEFGANG	16,50 Meter
TYP	Massengutfrachter	MOTOR	MAN-B&W 6S70MC
TONNAGE	92.079 BRZ	LEISTUNG	16.860 kW
TRAGFÄHIGKEIT	175.154 TDW	GESCHWINDIGKEIT	15,5 kn
SCHÜTTGUTVOLUMEN	198.122 m ³	KLASSE	Det Norske Veritas





E.R. CASTOR

CHARTERNAME	CMA CGM Margrit	TYP	Containerschiff	BREITE	48,20 Meter
IMO-NUMMER	9465318	TONNAGE	141.635 BRZ	TIEFGANG	15,50 Meter
REEDEREI	E.R. Schifffahrt	TRAGFÄHIGKEIT	140.700 TDW	MOTOR	MAN-B&W 12K98ME7
CHARTERER	CMA CGM	LADEKAPAZITÄT	13.092 TEU (1.600 Reefer)	LEISTUNG	68.640 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Hyundai, Ulsan (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	26,2 kn
ABLIEFERUNG	7/2012	LÄNGE	366 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



JOHANN

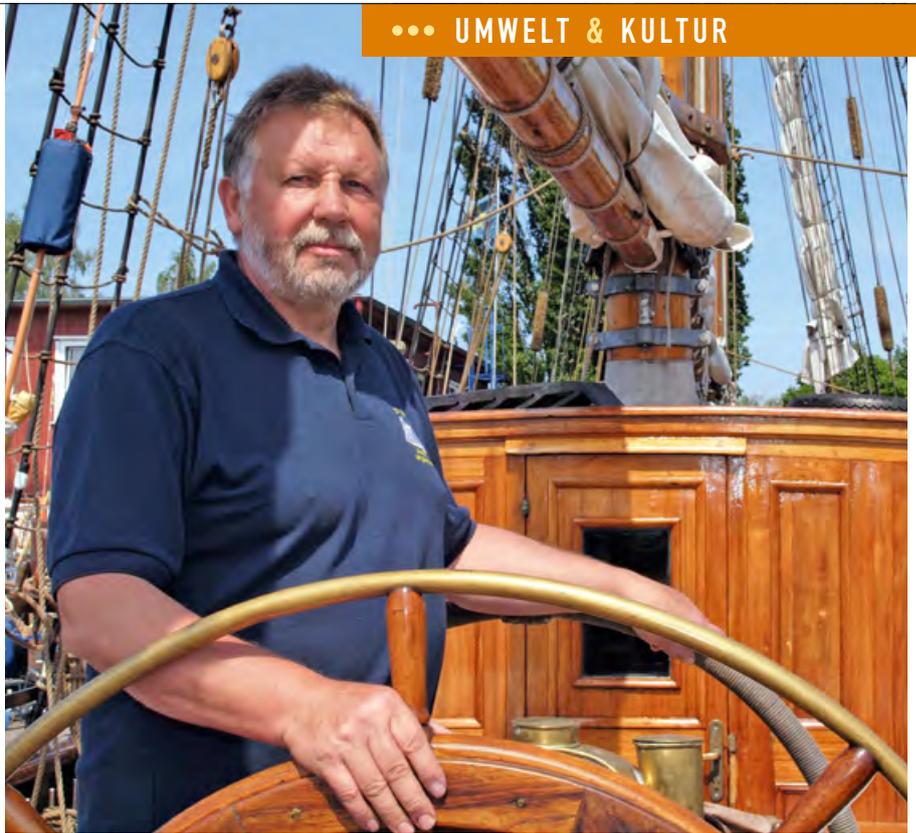
CHARTERNAME	-
IMO-NUMMER	9534298
REEDEREI	HS Schifffahrts GmbH
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	1/2012
TYP	Kümo/Mehrweckfrachter
TONNAGE	4.255 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	6.000 TDW
LADEKAPAZITÄT	256 TEU
WERFT	Jiangsu, Jingjiang (CHN)
LÄNGE	114,40 Meter
BREITE	14,40 Meter
TIEFGANG	8,10 Meter
MOTOR	Mak 9M25C
LEISTUNG	2.971 kW
KLASSE	Bureau Veritas



CORDULA JACOB

CHARTERNAME	-
IMO-NUMMER	9482873
REEDEREI	Ernst Jacob
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	6/2012
TYP	Produktentanker
TONNAGE	43.904 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	75.618 TDW
WERFT	Dalian Shipbuilding, Dalian (CHN)
MOTOR	MAN-B&W 6S60MC
LEISTUNG	12.240 kW
LÄNGE	228,58 Meter
BREITE	32,26 Meter
TIEFGANG	14,70 Meter
GESCHWINDIGK.	15,4 kn
KLASSE	Det Norske Veritas

Seit fast 25 Jahren ist
Kapitän Robert Rosner beim
Jugendwerk „Clipper“ aktiv –
auf dem Dreimaster
„Amphitrite“. Von Eigel Wiese



Kontrolle mit Folgen

LEIDENSCHAFT: An Bord der „Amphitrite“ hat sich für Robert Rosner ein Traum erfüllt.

Segelschiffe sind die große Leidenschaft von Kapitän Robert Rosner. Zwar hat er eine Ausbildung auf modernen Handelsschiffen absolviert und ist rund 15 Jahre aktiv zur See gefahren. Anschließend war er bis zum Ruhestand Beamter der Wasserschutzpolizei. Aber eine grenzpolizeiliche Abfertigung, wie es im Behördendeutsch heißt, veränderte sein Leben. Das zu kontrollierende Segelschiff war ein echtes Schmuckstück mit schlankem, elegantem Rumpf, trug den Namen „Amphitrite“ und lief 1887 auf der renommierten Yachtwerft Camper & Nicholson im südenglischen Hafen Gosport vom Stapel.

Auf diesem gepflegten, formschönen Schiff stellte Rosner mehr Fragen als nur die nach den korrekten Papieren. Die „Amphitrite“, so erzählte man ihm, gehört

heutzutage dem Jugendwerk zur See, Clipper e. V. Das organisiert Reisen für Jugendliche und betreibt dafür vier eigene Schiffe. Es sind der Dreimast-Toppsegelschoner „Albatros“, der Toppsegelschoner „Johann

Smidt“, die Gaffelketch „Seute Deern“ und eben der Dreimast-Gaffelschoner „Amphitrite“. Ziel ist es, jungen und jung gebliebenen Menschen das Erlebnis des Segelns im Sinne traditioneller Seemannschaft zu vermitteln. Dabei muss je-

der an Bord mit anpacken – Kreuzfahrten kann man woanders buchen. Betrieben werden diese Schiffe von ehrenamtlichen Besatzungen, erfahrenen Seeleuten, die sich dafür gern zur Verfügung stellen.

Während der Erzählungen wurden bei Robert Rosner Erinnerungen an seine eigene Ausbildung wach. Damals fuhr

er unter dem Kommando eines Kapitäns, der noch auf einem Rahsegler Kap Hoorn umrundet hatte. Der beherrschte die Seemannschaft unter Segeln und freute sich, wenn er das dem nautischen Nachwuchs vermitteln konnte. Rosner hatte Spaß daran, dieses Wissen zu erwerben. Das Jugendwerk Clipper wiederum suchte ständig Leute mit solcher Erfahrung.

Teamgeist unter Segeln

Es dauerte zwar noch eine Weile, doch irgendwann vor fast 25 Jahren heuerte Robert Rosner das erste Mal bei Clipper an. Natürlich auf der „Amphitrite“. Danach gab es kein Zurück mehr. Er sammelte immer mehr Erfahrung, und vor rund zehn Jahren übernahm er erstmals das Kommando als Kapitän: „Ich fahre immer auf verschiedenen Schiffen, aber am liebsten auf der „Amphitrite“.“

Auf den Clipper-Schiffen sind in der Regel sechs Mitglieder der Stammbesatzung – neben dem Kapitän drei Steuerleute, ein Koch und ein Maschinist. Die Zahl der Mitsegler an Bord ist unterschiedlich, an Bord der „Amphitrite“ beispielsweise gibt es 29 Kojen, auf den anderen Schiffen ist die Zahl ähnlich. Die Fahrten führen überwiegend in die Ostsee.

LEGENDE: Die 44,33 Meter lange und 5,72 Meter breite „Amphitrite“ feiert 125. Geburtstag und gilt als älteste seegehende Segelyacht der Welt.



Fotos: Wiese

Den richtigen Kurs nehmen

Unter der Lupe betrachtet: die deutsche Handelsflotte im Weltkrieg und danach, nautisches Gerät im BSH, ein Never-come-back-Liner und der Berufserfolg.



Aus dem Inhalt

- Deutscher Seeschiffahrtstag 1962**
- Politik unter der Lupe**
- Wie andere Staaten ihre Seeschiffahrt unterstützen**
- Flottenumschau**
- Sport an Bord**
- Touristen, Tricks und griechische Weisheiten**
- Deutsches Hydrographisches Institut**
- Blockadebrecher**
- Es war ein echter „Never-come-back-Liner“**
- Die schlaue Kiste**
- Klar bei Schmunzelaue**
- Erfolg allein entscheidet**
- Mein Mann fährt zur See**
- Gehört, gesehen, festgehalten**

Der DNV und der Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere gehen zusammen. Auf dem Deutschen Schifffahrtstag in Lübeck diskutieren sie ihre Forderungen, Vorschläge und Empfehlungen in Sachen Gesetze, Bestimmungen und Verordnungen, Ausbildung und Bordklima. Menschenführung ist ein wichtiges Thema. Auf den Folgeseiten werden die Wettbewerbsbeschränkungen für die deutsche Seeschiffahrt im Vergleich zu anderen Schifffahrtsnationen der Welt ausführlich dargelegt und beklagt – man könnte getrost einen Bogen zu 2012 schlagen ... Das BSH prüft, untersucht und entwickelt die Seenotsendeboje (s. Foto unten), das Schleppgerät „Delphin“ und den Magnetkompass und findet schließlich in Abdrift und Strom „den dynamischen Fehler“. Ergebnis: „Größere Zuverlässigkeit und Sicherheit“.

Ein Fahrensmann nutzt drei freie Tage im Hafen von Piräus zu Studienzwecken vor Ort und in Athen. Er entdeckt Tricks und „griechische Weisheiten“, die er nie gesucht hat, und wird darüber tief sinnig. Ungleich härter trifft es im Januar 1952 die Mannschaft eines Kümos von ungefähr 325 BRT im Hafen von Rotterdam. Dort wird die „Brosche“ flottgemacht und läuft nach Djakarta aus. Tragisch: Nicht nur lebenswichtige Bauteile und Anlagen verabschieden sich nacheinander auf dem „Never-come-back-Liner“, sondern auch die Besatzungsmitglieder. Die zwischenmenschliche Klimaanlage an Bord hustet heftig, denn nur „Happy ship is efficient ship!“. Starke Triebkraft ist wie überall der berufliche Erfolg. Der entscheide alles und schlage aufs Bordklima zurück, sinnieren die Autoren.

Die ganze Ausgabe: www.reederverband.de



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



BARK: Die „Alexander von Humboldt II“ hat eine Länge von 65 Metern, eine Breite von 10 Metern und verfügt über 24 Segel mit einer Segelfläche von insgesamt 1.360 Quadratmetern.

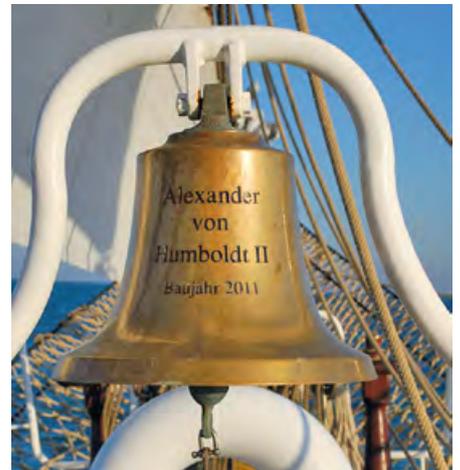


Foto: Monika Kludas



Foto: DSST

„Alexander von Humboldt II“: Das grüne Virus lebt fort

Am 24. Oktober 2011 hat das größte zivile, nicht kommerzielle Segelschiff unter deutscher Flagge für Jugendliche Fahrt aufgenommen; traditionell im Hinblick auf die Art des Segelns, modern in der Ausrüstung für die weltweite Fahrt, fortschrittlich in der Organisation.

Die Vorgängerin „Alexander von Humboldt I“ war aus dem Feuerschiff „KIEL“ entstanden und hatte in 24 Jahren rund 57.000 Seemeilen mit über 50.000 Mitsegelern zurückgelegt. Der steigende finanzielle Aufwand für Betrieb und Unterhaltung des Jugend-Windjammers begründete schließ-

lich die Notwendigkeit eines Neubaus. Monika Kludas beschreibt nicht nur die „Ur- und Frühgeschichte“ des Nachfolgers dieser Legende, sondern vor allem die „Vortriebskräfte“ des Mammutprojekts.

Zahlreiche Farbfotos und farbige Abbildungen illustrieren nahezu dokumentarisch, ausgehend von Motivation und Idee, die weitere Entwicklung der Bedingungen, Pläne und Akteure des Unterfangens. Beinahe jede Etappe und jeder Arbeitsgang der Enthusiasten während der Bauphase sind großformatig nachzuvollziehen. Als Erinnerung ans Vorgängerschiff ist der Rumpf wieder grün

gestrichen. Zur Taufe am 24. September 2011 überträgt eine vermummte Gestalt „das grüne Virus“ erfolgreich von der „ALEX senior“ auf die „ALEX junior“ – „für fröhliche und motivierte Besatzungen, Fair Winds, immer genügend Wasser unter dem Kiel und allzeit eine glückhafte und gute Fahrt“, wie es zuvor die Taufpatin gewünscht hat.

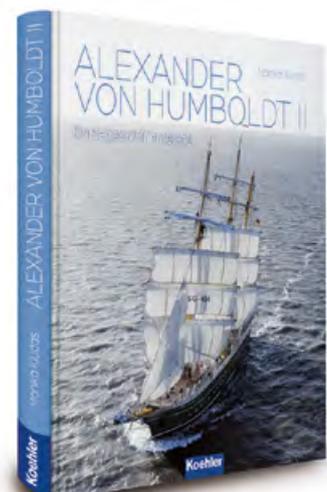
Die Autorin hat leidenschaftlich und gründlich recherchiert für diese Chronik, die ja eigentlich erst beginnt.



Foto: Monika Kludas

RUMPF: Der Bau startete 2010 beim Unternehmen Brenn- und Verformtechnik Bremen. Die Endausrüstung erfolgte in Bremerhaven.

Monika Kludas:
Alexander von Humboldt II. Ein Segelschiff entsteht. 162 S., geb. Viele Farbfotos. ISBN: 978-3-7822-1038-6. 24,95 Euro.



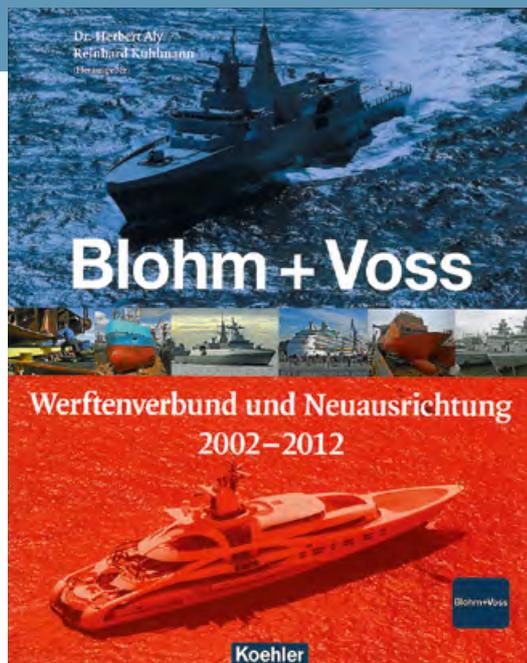
Dramatisches Jahrzehnt

Zu den einschneidenden Veränderungen des Unternehmens der letzten zehn Jahre zählen vor allem die Fusion mit der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG 2005 und der Verkauf der zivilen Schiffbauaktivitäten an den Finanzinvestor Star Capital Partners.

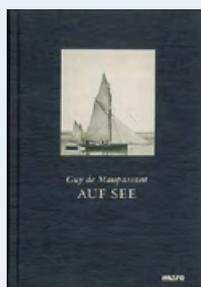
Damit hat sich ThyssenKrupp aus dem größten Teil der Blohm + Voss-Aktivitäten zurückgezogen. Verändert haben sich im genannten Zeitraum auch die Randbedingungen für den deutschen Schiffbau. Das Buch, das

von den Firmenchefs herausgegeben wird, schildert und illustriert den Bogen zwischen diesen Pfeilern mit vielen Fotos und einer Kurzchronik über 135 Jahre des Traditionsunternehmens mit entschlossenem Blick nach vorn (s. S. 58).

Herbert Aly, Reinhard Kuhlmann (Hg.): Blohm + Voss. Werftenverbund und Neuausrichtung 2002 – 2012. 176 S. Viele Farb- und s/w-Fotos. ISBN: 978-3-7822-1070-6. 24,95 Euro



Seidiges Kleinod



Auf dem Wasser, so der Originaltitel, verfasst de Maupassant seine Reisenotizen aus sieben Jahren Segeltour an der Côte d'Azur.

Der Text verwebt die Worte zu einer edlen Seide: Er wechselt je nach Wind und Lichteinfall elegant die Farbe, erzeugt Geräusche und Gerüche, so wie das Wasser und die Landschaft, die erfahren werden. Julian Barnes charakterisiert im Nachwort vortrefflich das Einzigartige von Maupassant.

Guy de Maupassant, Cornelia Hasting (Übers.): Auf See. 207 S., geb. ISBN: 978-3-86648-166-4. 24,00 Euro

Mammons Blüten



Griechische Priester finanzierten mit dem Schatz der Gottesopfer diverse Geschäfte und Kriege: Die ersten Banker sind geboren.

Geld hat aber nicht erst in Papierform und im Industriekapitalismus „die aktuelle Eigendynamik bekommen“, wie von Braun behauptet. Die holländische Westindische Handelscompagnie schöpfte noch Geld in Europa mit Papier, als sie schon pleite war. Lesen!

Christina von Braun: Der Preis des Geldes. Eine Kulturgeschichte. 510 S., geb. ISBN: 978-3-351-02710-0. 34,00 Euro

Globalisierung konkret



Diese Weste hat „weltweite Gene“: Das Erdöl für die Herstellung des Stoffes verkaufen reiche Menschen aus Dubai, genäht wird sie in Bangladesch.

Seefest verpackt schippert sie in Containern über die Weltmeere. Wer arbeitet daran, wer hat was davon? Wie lange mögen/tragen wir sie? Wohin geht die Reise mit der Altkleidersammlung? Stoff zum Nachdenken – vor dem nächsten Kleiderkauf.

Wolfgang Korn: Die Weltreise einer Fleeceweste. 172 S., Tb. für Leser von 10 bis 12 J. ISBN: 978-3-83335-095-5. 7,95 Euro

ANZEIGE

Kalender

OKTOBER 2012



Foto: Dreamstime / Binkski

Kurssicherung im Frachtgeschäft

Das Auf und Ab an den Frachten- und Chartermärkten ist in den vergangenen Jahren immer extremer geworden. Um auch in volatilen Märkten eine gewisse Budgetsicherheit zu erlangen, setzen Reeder, Investoren und Schiffsbanken zunehmend auf den Frachteterminmarkt. Durch den Handel mit Frachtdesivaten – sogenannten Forward Freight Agreements (FFA) – können sie sich am Spotmarkt in der Zukunft ein bestimmtes Ratenniveau sichern. Welche Möglichkeiten sich daraus für das Risikomanagement und die Schiffsfiananzierung ergeben, erläutern Experten auf einer Konferenz, die die Uni Hamburg und Baltic Exchange veranstalten.

11.10. HAMBURG

Shipping Risk Management Symposium
Kontakt:
Bettina.kourieh@wiso.uni-hamburg.de

OKTOBER

08./09.10. HOUSTON (USA)
PPG Education Program
www.wproject.net

08.-10.10. MUMBAI (Indien)
India Shipping Summit
www.indiashippingsummit.com

08.-10.10. LONDON (Großbritannien)
Bills of Lading & Related
Cargo Claims
www.catz.co.uk

08.-10.10. STAMFORD (USA)
Fleet Optimization Conference
www.shippinginsight.com

08.-12.10. LONDON (Großbritannien)
International Time and Voyage
Charterparties
www.lloydsmaritimeacademy.com

09.-11.10. HOUSTON (USA)
Breakbulk Americas 2012
<http://breakbulkevents.com>

09./10.10. KOPENHAGEN (Dänemark)
Ship Management Business
Conference
www.informaglobalevents.com

11.10. HAMBURG
9. ShortSea Dialog
www.shortseashipping.de

11./12.10. OSLO (Norwegen)
Offshore Support Vessel
Conference 2012
www.informamaritimeevents.com

15./16.10. MIAMI (USA)
Ballast Water Management
Technology North America
www.informaglobalevents.com

15.-17.10. LONDON (Großbritannien)
Tanker Chartering in Practice
www.lloydsmaritimeacademy.com

15.-18.10. LONDON (Großbritannien)
Practical Dry Cargo
Chartering
www.catz.co.uk

16.10. DUBAI (Ver. Arab. Emirate)
Lloyd's List Awards
Middle East and Indian
Subcontinent 2012
www.awards.lloydslist.com

16.-18.10. LONDON (Großbritannien)
Ship Finance Masterclass
www.lloydsmaritimeacademy.com

16.-19.10. SINGAPUR
Singapore International
Bunkering Conference and
Exhibition
www.sibconsingapore.com

17.10. ATHEN (Griechenland)
14th Greek Ship
Finance Forum
www.marinemoney.com

17./18.10. SHENZHEN (China)
TPM Asia
www.tpm-asia.com

17./18.10. SINGAPUR
Tanker Safety Conference
www.rivieramm.com

17./18.10. LONDON (Großbritannien)
Hull & Machinery Insurance
www.lloydsmaritimeacademy.com

17.-19.10. IZMIR (Türkei)
Offshore Mariculture Confe-
rence 2012
www.offshoremariculture.com

17.-20.10. KOPENHAGEN (DK)
MTB Marine Europe 2012
www.coplantevents.com

18.10. HAMBURG
Wirtschaftstag Tunesien
www.afrikaverein.de/calende

18.10. SINGAPUR
TradeWinds SmartShipping
www.nhstevents.com

18.10. RIGA (Lettland)
MARPOL Annex VI Summit
www.marpolsummit.org

19.10. LONDON (Großbritannien)
Practical Freight Derivatives
Seminar
www.catz.co.uk

21.-24.10. DUBAI (Ver. Arab. Emirate)
Interferry's 37th Annual Con-
ference
www.interferry.com

21.-25.10. MOBILE (USA)
AAPA Annual Convention
www.aapa-ports.org

22.-26.10. LONDON (Großbritannien)
Combating Piracy Week
www.combating-piracy.com

23.10. SINGAPUR
Tanker Industry Conference
www.tankerconference.com

23./24.10. ISTANBUL (Türkei)
Med Freight 2012
[www.informamaritimeevents.com/
event](http://www.informamaritimeevents.com/event)

24./25.10. ODESSA (Ukraine)
Black Sea Ports and Shipping
www.transportevents.com

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
Laura Meyer-Anaya
Tel.: 040 - 46 88 32 57,
meyeranaya@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 2012

Abonnements und Vertrieb:
Deutsche Seeschiffahrt

Postfach 61 51 03
22428 Hamburg
Tel.: 040 - 25 49 66 15
abo@deutsche-seeschiffahrt.de

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

Lithografie: Stiedenrod

Titelbild: Tom Jacob/
Reederei Ernst Jacob

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

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

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

Namensbeiträge geben
die Meinung des Verfas-
sers wieder. Sie entspre-

chen nicht unbedingt der
Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Geneh-
migung der Redaktion.
Leserbriefe per E-Mail
werden nur mit wirklichem
Namen und Adresse
berücksichtigt, außerdem
behält sich die Redaktion
das Recht auf Kürzung vor.



Wir machen mit!

DEUTSCHE Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder