

NOVEMBER 2012



Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

Sie machen den Weg frei

28

MdEP Meißner (FDP): Maritime EU-Politik besser koordinieren

20

AIDA Cruises: Bewerber im Härtetest an Bord

24

Maritime Museen: Das Gestern im Heute

48

ANZEIGE

Von freien Schifffahrtswegen, harten Einstellungstests und maritimen Museen



Aufgeschoben ist nicht aufgehoben: Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, die Elbvertiefung vorerst zu stoppen, trifft den maritimen Standort Hamburg. Ganz unmittelbare wirtschaftliche Auswirkungen hat die Sache für eine Branche, die kaum jemand auf dem Zettel hat: **die Nassbagger-Unternehmen**. Sie standen für den dicken Brocken Elbvertiefung schon „in den Startlöchern“, wie der Präsident ihrer Vereinigung, Siegmund Schlie, sagt. In unserer Titelgeschichte beschreibt der Autor und Fotograf Christoph Papsch die wichtige Arbeit der Spezialisten, die der Schifffahrt den Weg frei machen (ab Seite 28).

Spezialisten ganz anderer Art braucht die Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises: Das Unternehmen sucht Könnern in der Kombüse, an der Bar und im Service für die wachsende Flotte seiner Ferienschiffe. Die Bewerber werden beim **AIDA-Karrieretag** auf Caipirinha und Rindergeschnitzeltes geprüft – ein Assessment-Center der besonderen Art, bei dem die Jobinteressenten schon mal Bordluft schnuppern können. Wir durften einen Blick hinter die Kulissen werfen (Seite 24).

Besondere Einblicke und Erlebnisse im Zusammenhang mit der Schifffahrt: Dafür gibt es in aller Welt beeindruckende Institutionen, die das Bewusstsein für die maritime Menschheitsgeschichte am Leben erhalten und – idealerweise – den Bogen zu Gegenwart und Zukunft spannen. Eines davon ist das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, mit dessen Vorstellung wir **eine Serie über maritime Museen** starten (ab Seite 48). Längst gelingt es den Machern, nicht nur junge Menschen mit moderner Technik und aufregenden Animationen in ihren Bann zu ziehen.

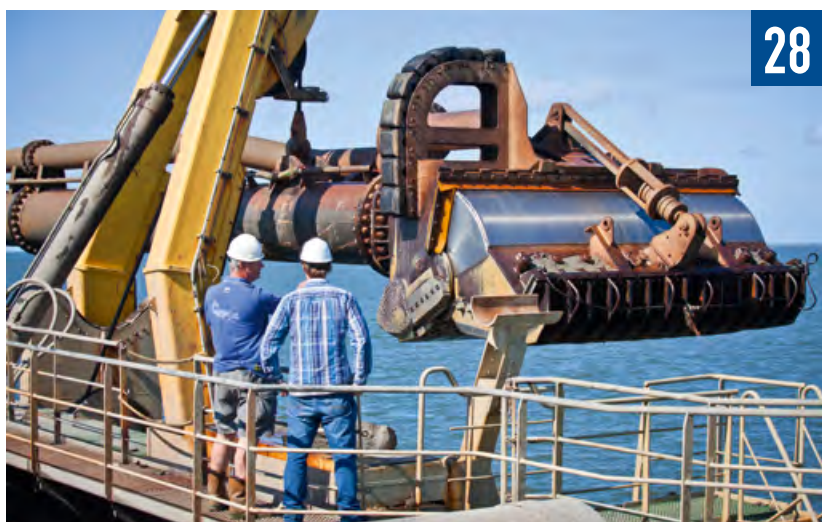
Faszinierende Bilderwelten: Die gibt es im Zusammenhang mit Meeren und Schifffahrt reichlich. Ganz besondere fotografische Leistungen versammeln die Verlage gern in **prächtig ausgestatteten Kalendern**. Es hat gute Tradition, dass wir besonders schöne Exemplare zum Jahresende vorstellen.

Viel Spaß beim Schauen und Lesen wünscht Ihnen

A handwritten signature in blue ink, reading 'Dirk Max Johns'.

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 11/2012



... WIRTSCHAFT & POLITIK

- 6 LUFTBILD**
Blick aus dem All
- 8 PERSONALIEN**
Namen und Nachrichten
aus der maritimen Wirtschaft
- 9 KOMMENTAR**
von Ralf Nagel
- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 PIRATERIE**
Urteil im ersten Piraten-Prozess
vor einem deutschen Gericht
- 16 JUBILÄUM**
Feste Größe im Hamburger Hafen:
175 Jahre Lütgens & Reimers
- 18 EMLO-JAHRESKONGRESS**
Europäische Seerechtsexperten
diskutieren über Wettbewerbsrecht
- ▶ **20 INTERVIEW**
MdEP Gesine Meißner (FDP) zu
aktuellen maritimen Themen
- ▶ **24 KREUZFAHRTBRANCHE**
Bewerber im Härte-test an Bord:
Karrieretag bei AIDA Cruises

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- ▶ **28 NASSBAGGER**
Freie Fahrt für andere Schiffe:
auf Baggertour mit der „Shoalway“
- 38 SCHIFFSFONDS**
Conti-Chef Obermeier über
positive Aspekte von Regulierung
- 40 SCHIFFSFINANZIERUNG**
Branchentreff im Krisenmodus:
16. HANSA-Forum am 15. November
- 41 FONDS-MELDUNGEN**
Neues von den Emissionshäusern

... LOGISTIK & FINANZEN

42 INDIZES
Die wichtigsten Schiffssegmente

44 VERSICHERUNGEN
Namen und Nachrichten

... UMWELT & KULTUR

46 MELDUNGEN
Neues aus der Umwelt

► **48 NEUE SERIE**
Maritime Museen, Teil 1:
Deutsches Schifffahrtsmuseum
in Bremerhaven

52 SICHERHEIT
„Rescue Star“: Innovatives Hilfsmittel
für die Rettung auf See

54 GESCHICHTE
Navigation: Über den mühsamen Weg
zur zuverlässigen Seekarte

58 NEUE SCHIFFE
Daten und Fakten

60 PORTRÄT
Der Arzt Gereon Boos belebt den
Mythos „Harrys Hafenbasar“ wieder

61 KEHRWIEDER
Vor 50 Jahren

62 FOTOKUNST
Attraktive Kalender mit maritimen
Motiven – eine Auswahl

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



48



52



54



Die Sonne scheint ...

... über Australien und erlaubt dem NASA-Satelliten deshalb einen ungehinderten Blick auf das Northern Territory. Im Süden des Staates dominiert Buschland, das durch isolierte Salzseen wie Lake Woods oder Lake Sylvester unterbrochen wird, die hier weiß leuchten. Richtung Norden nimmt der Waldanteil zu – auf Bathurst und Melville Islands herrscht dichter Regenwald vor. Das ist das Ergebnis unterschiedlich hoher Niederschlagsmengen: Während an der Küste bis zu 2.000 mm verzeichnet werden, ist es im Süden teilweise nur ein Zehntel davon. Entlang der Küste gibt es Naturschutzgebiete, größere Regionen im südlichen Landesteil werden als Weiden für die Viehzucht genutzt. Northern Territory ist fast viermal so groß wie Deutschland und hat mit 225.000 gerade mal so viele Einwohner wie Freiburg. Hauptstadt ist Darwin mit seinem natürlichen Hafen.

Foto: NASA



HSH Nordbank



Der bisherige Finanzvorstand der HSH Nordbank, **Constantin von Oesterreich**, übernimmt den Vorstandsvorsitz der stark in der Schiffsfinanzierung engagierten Bank. Seinem Vorgänger Dr. Paul Lerbinger dankte Aufsichtsratschef Hilmar Kopper für „den unermüdlichen Einsatz unter sehr anspruchsvollen Rahmenbedingungen“. Der 59-jährige von Oesterreich gilt als versierter Risiko-Manager.



Im Januar 2013 übernimmt **Matthias Wittenburg** bei der HSH Nordbank die Position des Vorstands Products and Capital Markets. Der 44-Jährige kommt von der Commerzbank.

Bremer Landesbank



Der Vorstand der Bremer Landesbank hat **Björn Nullmeyer** (oben) und **Matthias Hellmann** zu Generalbevollmächtigten bestellt. Nullmeyer, 38, absolvierte seine Ausbildung zum Bankkaufmann in der Bremer Landesbank und übernahm 2005 die Leitung des Bereiches Privat- und Geschäftskunden. 2007 wurde er Leiter des Geschäftsfeldes Spezialfinanzierungen. Zu diesem Bereich gehören die Finanzierung von Schiffen, Erneuerbaren Energien und Sozialimmobilien sowie die Refinanzierung von mittelständischen Leasinggesellschaften.



Hellmann, 42, kam 2003 von einer Unternehmensberatung zur Bremer Landesbank und leitete hier die Unternehmensentwicklung. Von 2005 bis 2010 führte er den Bereich Organisation/Informatik und verantwortet seit 2010 die Leitung des Hauptbereichs Operations als Chief Operating Officer. Dies umfasst sowohl die Organisation/Informatik, die Verwaltung und das Facility Management sowie das Transaction Banking.

Panamakanal



Neuer Chef der Panamakanal-Verwaltung ist **Jorge L. Quijano**. Er verfügt über 36 Jahre Erfahrung im Zusammenhang mit der Wasserstraße und war seit 2006 für das ehrgeizige Ausbauprojekt verantwortlich. Quijanos Amtszeit als „Panam Canal Administrator“ läuft sieben Jahre. Sein Vorgänger Alberto Alemán Zubieta bekleidete die Position 16 Jahre lang.

CST



Ulrich Schitteck zeichnet künftig als alleiniger operativer Geschäftsführer für die Hamburger Reederei Chemikalien Seetransport (CST) verantwortlich. Der bisherige technische Geschäftsführer Dr. Dirk Lassen verlässt das Unternehmen. Schitteck war zuvor bereits kaufmännischer Geschäftsführer. Die technische Leitung übernimmt Thorsten Sohn, der von Joachim Müller unterstützt wird. Das Unternehmen von Peter Krämer bereedert 40 Tanker und Bulker und setzt verstärkt auf den Gasbereich.

Neptun Schifffahrts-Agentur



Nachfolger von John H. Niemann als Geschäftsführer der Neptun Schifffahrts-Agentur wird **Alexander Napp**. Neptun fertigt jährlich etwa 1.000 Schiffe ab. Napp kommt von der Peter W. Lampe GmbH & Co. KG (PWL), die Anfang 2011 bei Neptun eingestiegen war. PWL wurde 1964 gegründet und zählt zu den führenden Schiffsmaklern und Linienagenten in Deutschland. Das Unternehmen betreut 20 Linienreedereien, die nahezu alle Fahrtgebiete rund um den Globus abdecken, und hat Niederlassungen in allen deutschen Häfen. PWL-Chef Christian Koopmann ist Vorsitzender des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler.

GEOMAR



Er gehört zu den bekanntesten Vulkanologen in Deutschland und weltweit. Jetzt wurde der Kieler Professor **Hans-Ulrich Schmincke** auf der Jahrestagung der Geologischen Vereinigung mit der Gustav-Steinmann-Medaille geehrt. Er hat die Vulkanologie in Deutschland und darüber hinaus als Forscher, Lehrer und Autor wesentlich geprägt. Schmincke habe die Fachwelt gelehrt, „die Vulkane als Ganzes zu verstehen, von ihren Wurzeln im Mantel über magmatische Kammern zur Eruption bis zu ihren Wirkungen in der Atmosphäre“, heißt es in der Begründung.

Universität Hamburg



Dr. Henning Jessen, LL.M. (Tulane), hat am 1. Oktober 2012 zu Habilitationszwecken eine Junior-Professur für „Öffentliches Seerecht, insbesondere Seevölkerrecht“ an der juristischen Fakultät der Universität Hamburg übernommen. Jessen wird den neuen Schwerpunkt „Maritimes Wirtschaftsrecht“ an der Universität Hamburg unterstützen und ausbauen, an dem sich der VDR in den letzten beiden Semestern bereits inhaltlich beteiligt hat. Zuvor war Jessen insbesondere im Bereich Seehandels- und Transportrecht tätig und hat u.a. von 2008 bis 2012 an der Hochschule Bremen den Bachelor-Studiengang „Shipping and Chartering (ISSC, B.A.)“ maßgeblich mit aufgebaut und gestaltet.

DVZ



Neuer Chefredakteur der „DVZ“ („Deutsche Verkehrszeitung“) wird Anfang 2013 **Günther Hörbst**. Der 40-Jährige löst Björn Helmke ab, der das Flaggschiff der DVV Media Group zehn Jahre steuerte. Hörbst ist derzeit noch Ressortleiter Wirtschaft beim „Bremer Weser-Kurier“.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied beim
Verband Deutscher Reeder*

Piratenprozess: schwierig, aber notwendig – und mit klarem Urteil

Im ersten Piraterieprozess in Deutschland seit 400 Jahren hat das Landgericht Hamburg jetzt ein Urteil gesprochen (siehe Seite 14). Die zehn somalischen Piraten müssen für ihren Angriff auf den Seeverkehr und den erpresserischen Menschenraub bis zu sieben Jahre in Haft. Das Gericht hat in seiner Urteilsbegründung deutlich zum Ausdruck gebracht, dass Piraterie ein Schwerverbrechen ist, wenn es feststellt: Ziel der Angeklagten sei es gewesen, das Schiff durch einen bewaffneten Angriff in ihre Gewalt zu bekommen, es nach Somalia zu entführen und Lösegeld zu erpressen.

Armut kann kein Rechtfertigungsgrund sein, das Leben anderer Menschen zu gefährden und den Tod unschuldiger Seeleute in Kauf zu nehmen. Die Piraterie am Horn von Afrika ist organisiert Verbrechen, und Verbrecher gehören bestraft.

Es wurde kritisiert, dass das Verfahren zu teuer sei. Soll die Verfolgung und Bestrafung schwerer Verbrechen davon abhängig gemacht werden, wie teuer die Rechtsfindung ist? Jeder hat das Recht auf ein ordentliches Verfahren nach rechtsstaatlichen Maßstäben. Und die betroffenen Seeleute haben einen Anspruch darauf, dass die an ihnen begangenen Straftaten geahndet werden.

Warum gab es kein Verfahren in Somalia? Dort sind keine staatlichen und schon gar keine rechtsstaatlichen Strukturen vorhanden. Der geenterte Frachter „Taipan“ fuhr unter deutscher Flagge. Danach war es nur konsequent und im Übrigen rechtlich geboten, den Angeklagten in Hamburg, dem Heimathafen der „Taipan“, den Prozess zu machen.

Wird das Urteil potenzielle Täter am Horn von Afrika abschrecken? Wohl kaum. Langfristig kann der Kampf gegen die Piraterie nur gelingen, wenn die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen an Land verbessert werden. Einen kleinen Beitrag dazu hat der VDR zusammen mit „SOS Kinderdörfer weltweit“ geleistet und den Aufbau eines Bildungszentrums in Dschibuti gestartet. Es muss noch sehr viel mehr geschehen, damit Hamburg nicht wieder zum Schauplatz zahlreicher Piratenprozesse wie zu Klaus Störtebeckers Zeiten wird.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Conti hält Kurs

Die Münchner Conti-Gruppe, die u.a. hinter der Reederei NSB steht, trotz auch im vierten Jahr erfolgreich der Schifffahrtskrise.

Conti mit aktuell 109 Schiffen und einer Tragfähigkeit von rund 6,6 Millionen Tonnen profitiert dabei von langfristigen Charterverträgen und der Strategie, möglichst viele Schiffe in Einnahmepools zusammenzufassen. Der Flottenausbau der 1970 gegründeten Unternehmensgruppe ist mit der Auslieferung eines Bulk Carriers im November vorerst abgeschlossen. Spekulative Bestellungen tätige Conti nach Angaben von Geschäftsführer Josef Obermeier traditionell nicht.

Conti erwartet auch 2012 keine Insolvenz von Schiffsfonds – und auch nicht die Notwendigkeit von Kapitalerhöhungen oder Nachschüssen von Anlegern (s. S. 38). Eine Verbesserung der gesamten Marktsituation prognostiziert das Management erst im Sommer 2014.

www.conti-online.de



8.000 TEU: Die von NSB bereederte „Ever Chivalry“.

Spektakuläre Rettung

Der Containerfrachter „Pontremoli“ der Reederei Laeisz konnte einen australischen Segler in Sicherheit bringen.

Der Skipper war bereits tagelang in Seenot, als „Pontremoli“-Kapitän Hans Radloff ein Telex der australischen Behörde für Seenotrettung erhielt. Das 213-Meter-Schiff nahm Kurs auf die Unglücksstelle und gab dem havarierten Boot bei drei Meter hohen Wellen „Windschutz“, bis ein Rettungskreuzer aus Sydney eintraf. Ohne die „Pontremoli“ wäre eine Ortung der Yacht kaum möglich gewesen. www.laeisz.de



KLARHEIT:
VDR-Präsident
Michael Behrendt
würdigt die
Entscheidung
des Bundestags-
Haushaltsaus-
schusses.

Foto: Gary Blakeley | Dreamstime.com, Hapag-Lloyd



Maritimes Bündnis auf gutem Weg

Der Deutsche Bundestag hat den Weg für eine deutlich verbesserte Schifffahrtsförderung 2013 frei gemacht. VDR-Präsident Behrendt: „Ein klares Zeichen für den Nachwuchs in der maritimen Wirtschaft.“

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags hat die Aufstockung der Mittel für die Schifffahrtsförderung 2013 auf 57,8 Millionen Euro beschlossen. Damit kehrt der Bund dank des Einsatzes der Parlamentarier zu seiner im Maritimen Bündnis zugesagten Unterstützung zurück. Zeitgleich hat der Verkehrsausschuss die Rechtsgrundlage für die Einrichtung eines privaten Treuhandfonds geschaffen, mit dem die deutschen Reeder ab 2013 jährlich 20 Millionen Euro für die Ausbildungsförderung bereitstellen wollen. Dazu kommen 10 Millionen Euro Reederbeitrag aus den seit Juli erhöhten Ausflagungsgebühren.

„Nun ist der Weg frei für die deutlich verbesserte Förderung von Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt am Standort Deutschland“, erklärte Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR). „In einer gemeinsamen Anstrengung stellen öffentliche Hand und die deutsche Seeschifffahrt im Jahr 2013 erstmals 90 Millionen Euro dafür bereit. Damit setzen wir ein klares Zeichen für den Nachwuchs in der maritimen Wirtschaft. Die Abgeordneten des Deutschen

Bundestags tragen der Bedeutung der deutschen Seeschifffahrt für die maritime Wirtschaft mit ihrer Entscheidung Rechnung. Dafür sind wir dankbar.“

Die Schifffahrtsförderung stelle ein wichtiges Element für den Erhalt von Arbeitsplätzen und Know-how im maritimen Cluster dar, so Behrendt. Jetzt komme es darauf an, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge – insbesondere im europäischen Vergleich – zu verbessern. „Dann steigen die Chancen für die schwarz-rot-goldene Flagge, wenn wir die schwere Doppelkrise der Schifffahrt überwunden haben.“

Die Bekämpfung dieser Doppelkrise aus andauernder Schwäche der Schifffahrtsmärkte und dem Rückzug von schiffsfinanzierenden Banken aus laufenden Engagements bleibe indes dringlichste Aufgabe, sagte Behrendt: „Wir brauchen jetzt die vorübergehende, zielgerichtete Unterstützung der KfW für unsere Unternehmen mit grundsätzlich positiver Perspektive. Unsere Vorschläge würden allen Beteiligten helfen, die Krise zu überstehen: nicht nur der Schifffahrt, sondern auch den finanzierenden Banken und letztlich auch der öffentlichen Hand, die die größten schiffsfinanzierenden Banken zurzeit wesentlich trägt.“ Der VDR hat dazu ein Thesenpapier mit konkreten Vorschlägen vorgelegt (s. Meldung rechts). www.reederverband.de



SCHLÜSSELPOSITION:
Zentrale der KfW
in Frankfurt.

KfW-Hilfe gefragt

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) fordert Unterstützung der staatseigenen KfW für die krisengeplagte Seeschifffahrt.

„Die KfW muss den deutschen Reedern mit begrenzten, befristeten und rückzahlbaren Engagements helfen“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, anlässlich des 16. Harener Seeschifffahrtstags am drittgrößten Reederstandort Deutschlands. Andernfalls drohe die maritime Wirtschaft in Deutschland wegzubrechen.

Der VDR schlägt drei konkrete Ansätze für die Einbindung der KfW vor. Erstens könnte die KfW den in die Klemme geratenen Reedereien eine Überbrückungsfinanzierung bereitstellen. Zweitens komme eine Übernahme von bestehenden Schiffsfinanzierungen von Geschäftsbanken in Betracht, bei denen eine ausreichende Besicherung der KfW sichergestellt ist. Dadurch könnte das Portfolio der Geschäftsbanken entlastet und der Druck auf die Reedereien zur Veräußerung von Schiffen mit guter Zukunftsprognose reduziert werden. Drittens plädiert der VDR für ein eigenständiges KfW-Finanzierungsprogramm „Green Shipping“. Nagel: „Wir brauchen noch in diesem Jahr eine politische Grundsatzentscheidung zum befristeten und begrenzten Einsatz der KfW.“

www.reederverband.de

Vorläufiger Stopp der Elbvertiefung stößt auf breite Kritik

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat die geplante Elbvertiefung vorläufig gestoppt. Es gab dem Eilantrag von zwei Umweltschutzverbänden (NABU und BUND) gegen den Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord statt.

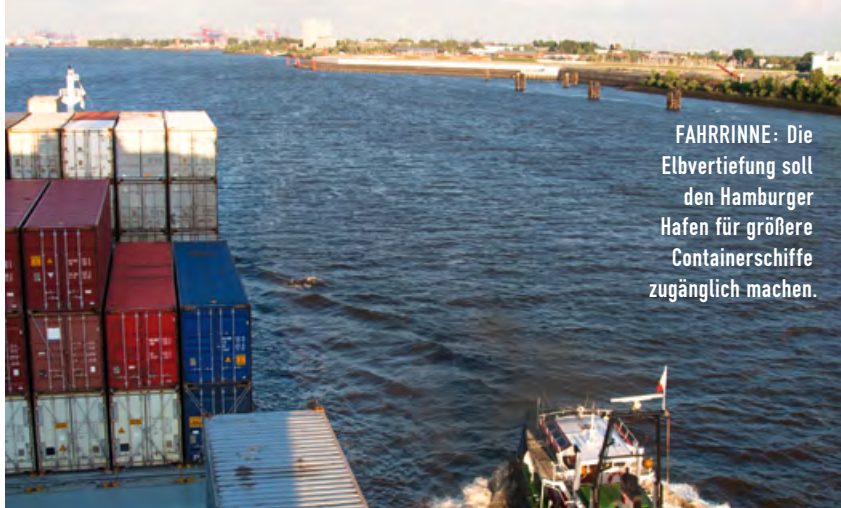
Die Unter- und Außenelbe sollte für Containerschiffe mit einem Tiefgang von 14,5 Metern ausgebaggert werden. Nach Ansicht der Kläger verstößt eine Elbvertiefung gegen Vorschriften des Gewässer-, Gebiets- und Artenschutzrechts.

Abgesehen von Maßnahmen zur Ufersicherung und zur Baufeldräumung dürfe vorerst nicht mit weiteren Arbeiten begonnen werden, entschied das Gericht (Az. 7 VR 7.12). Es habe seine Entscheidung über den Baustopp aufgrund einer Interessenabwägung getroffen.

Der Beschluss bedeutet nach Angaben des Gerichts noch keine Vorentscheidung über den Ausgang des Haupt-

sacheverfahrens. Einen Termin dafür gebe es noch nicht, und er sei auch noch nicht absehbar, sagte eine Gerichtssprecherin. Eine solche Verfahrenseröffnung kann sich bis zu eineinhalb Jahren hinziehen. Trotz des öffentlichen Interesses an einem zügigen Baubeginn sei es vorrangig, die Schaffung vollendeter Tatsachen zu verhindern, die auch in der EU geschützte Belange des Gemeinwohls beeinträchtigen könnten, erklärte das Gericht.

Unterdessen hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) seine Unterstützung für die geplante Baumaßnahme bekräftigt. „Die Bundesregierung steht zur Elbvertiefung. Auch wenn die juristischen Wege das ganze Projekt immer wieder in eine Warteschleife schicken“, sagte der Minister. Auch Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz und Wirtschaftssenator Frank Horch bleiben auf Kurs – unterstützt vom VDR und allen wichtigen Akteuren der maritimen Wirtschaft. www.bverg.de



FAHRRINNE: Die Elbvertiefung soll den Hamburger Hafen für größere Containerschiffe zugänglich machen.

ANZEIGE

ShortSeaShipping: Experten diskutieren Herausforderungen im Kurzstreckenverkehr

Volatile Fracht- und Charraten, hohe Treibstoffpreise, unbeschäftigte Schiffe und unklare Finanzierung führen zu einem Strukturwandel in der Küsten- und Binnenschifffahrt. Doch wie können sich Unternehmen darauf vorbereiten? Das war Thema des 9. ShortSea-, Feeder- und Binnenschiffahrtstags in Hamburg.

Die Feeder- und ShortSea-Reedereien stehen vor großen Herausforderungen: Ab 2015 werden in Nord- und Ostsee strenge Grenzwertvorschriften für Schwefelemissionen gelten, erste Überseelinienienste bieten bereits auch Direktanläufe in die Ostseeregion an, im Hinterland herrscht chronischer Leercontainermangel. Einen Lösungsansatz stellte Jesper Kristensen, CEO von Unifeeder, vor: „Durch die Kombination von Feeder- und

ShortSea-Verkehren können wir von dem ausgebauten Netzwerk an Transportverbindungen profitieren, größere Kapazitäten schaffen und gleichzeitig sowohl Kostenersparnisse und ökologische Vorteile erzielen.“

VDR-Geschäftsführer Dr. Max Johns verdeutlichte, dass Banken aus regulatorischen Gründen keine Wahl hätten, als sich zum Teil

aus der volatilen Schifffahrtsbranche zurückzuziehen, und forderte den Einstieg der staatseigenen KfW-Bank zur Schiffsfinanzierung. „Reedereien sollten sich darauf einstellen, Neubauten zukünftig durch Eigenkapitalanteile von mindestens 20 Prozent zu finanzieren.“ Denkbar sei auch, dass Reeder vermehrt auf dem Anleihemarkt agierten. www.hafen-hamburg.de

CONTAINERFEEDER: Ökologische Vorteile durch den Gütertransport auf See.



Grünes Schiffsrecycling: VDR macht Tempo

Die „Hong Kong Convention“ regelt umweltfreundliches Recycling von Schiffen und Arbeitsbedingungen auf Abwrackwerften. Bereits im Vorfeld ihres Inkrafttretens hat der VDR sich mit internationalen Reederverbänden auf Übergangsmaßnahmen verständigt.

Dazu zählen etwa Hinweise zur vorzeitigen Erstellung von Schadstofflisten und der Auswahl von Recycling-Werften. „Die deutschen Reeder unterstützen

grünes Schiffsrecycling“, erklärt Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied, anlässlich des Besuchs von Vertretern der China National Ship Recycling Association (CNSA) beim VDR. Eine Kooperation zwischen Reedern und der Schiffsrecycling-Industrie bringe Vorteile für beide Partner, sagte CNSA-Präsident Xie Dehua. Bereits 21 Recycling-Werften erfüllten die Standards für grünes Schiffsrecycling.

VORBILD: Weniger Schadstoffe und bessere Arbeitsbedingungen auf vielen Abwrackwerften.



ERFOLG: Die Mitglieder des CSR-Teams mit dem Spendenscheck.

Aktive Azubis

Die Lernbedingungen an der Berufsschule verbessern: Das ist das Ziel des CSR-Teams „Gemeinsam aktiv“.

Die Mitglieder der Vereinigung Bremer Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. waren von dem Engagement der Berufsschüler so angetan, dass sie in ihrem Kreis fleißig sammelten: 10.750 Euro kamen insgesamt zusammen, die das CSR-Team an die Bremer Berufsschule für Großhandel, Außenhandel und Verkehr (BSGAV) weiterreichte. Von der Spende sollen sogenannte Variotable angeschafft werden. www.csr-bsgav.de/vu

Foto: Lledospain | Dreamstime.com

Foto: BSGAV

Erfolgreiche Premiere für Schleswig-Holsteins Hafentag

Rund 250 Vertreter aus Politik, maritimer Logistik und Hafenwirtschaft aller Küstenbundesländer trafen sich in Lübeck.

Dabei wurden Bedeutung und Potenziale von Deutschlands drittgrößtem Hafenstandort analysiert. Die Umschlagzahlen beweisen die Relevanz der schleswig-holsteinischen Häfen: Mit rund 50 Mio. Tonnen Ladung, über 15 Mio. Passagieren und rund 50.000 Arbeitsplätzen leisten sie einen hohen Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung des Landes. „Diesen Status wollen wir nicht nur sichern, sondern ausbauen“, so Frank Schnabel, Vorstandsvorsitzender des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen. Hanns Heinrich Conzen, Geschäftsführer der TT-Line, konkretisiert die Situation für die Fährschifffahrt: „Rund 28 Millionen Lkw-Verkehre pro Jahr werden in europäischen Gewässern via Fähre realisiert.“ Dabei nehme Lübeck die Spitzenposition im RoRo-Ostseeverkehr ein. www.haefen-sh.de

Foto: U.S. Navy

Keine Entwarnung in Sachen Piraterie

Die Zahl der Piratenangriffe ist weltweit auf den niedrigsten Stand seit 2009 zurückgegangen. Doch es drohen neue Schwerpunkte der kriminellen Aktivität.

Verstärkte Kontrollen und die internationalen Anti-Piraterie-Einsätze hätten die Piraten zurückgedrängt, heißt es in einem Bericht des Internationalen Maritimen Büros. In den ersten neun Monaten sei die Zahl der Angriffe auf 233 gesunken. Von Januar bis September 2009 seien es 306, im Vorjahr 352 gewesen. Vor allem vor der Küste Somalias hätten sich die Marineeinsätze ausgezahlt, so IMB-Chef Pottengal Mukundan. Das belegen die Zahlen: Von Januar bis September 2012 wurden nur 70 Angriffe von somalischen Piraten gemeldet – im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es noch 199. Allerdings gab das IMB



EINSATZ: Marine-Soldaten stoppen ein Piraten-Mutterschiff vor Somalia.

keine Entwarnung: So habe die Piraterie im Golf von Guinea eine neue Dimension erreicht. Die kurzzeitige Entführung des Tankers „Orfeas“ zeige, dass nigerianische Piraten ihr Aktionsfeld immer weiter ausweiteten. Der VDR hat unterdessen gefordert, die geplanten Regeln zum Einsatz privater Sicherheitskräfte an Bord zu vereinfachen. www.icc-ccs.org

ANZEIGE



URTEIL: Einer der Angeklagten mit seinen beiden Verteidigern beim Hamburger Piratenprozess.

Foto: picture alliance/epa

Ein faires Verfahren

Erpresserischer Menschenraub und Eingriff in den Seeverkehr: Wegen der Entführung des deutschen Containerfrachters „Taipan“ hat das Landgericht Hamburg zehn Somalier zu langen Haftstrafen verurteilt.

Sechshundert Jahre nach Störtebeker – doch von Seeräuberromantik keine Spur: In einem Mammutprozess sind erstmals somalische Piraten in Deutschland verurteilt worden. Das Landgericht Hamburg verurteilte die zehn Angeklagten Mitte Oktober zu Freiheitsstrafen zwischen zwei und sieben Jahren.

Das Gericht sprach sie des Angriffs auf den Seeverkehr und des erpresserischen Menschenraubes für schuldig. Die Angreifer hatten den unter deutscher Flagge fahrenden Containerfrachter „Taipan“ im April 2010 vor der Küste Somalias schwer bewaffnet gekapert. Sie wurden von niederländischen Marinesoldaten überwältigt und festgenommen. Der 15-köpfigen Besatzung war es zuvor gelungen, einen Notruf abzusetzen und sich in einem Sicherheitsraum einzuschließen.

Der Prozess hatte im November 2010 begonnen. Mit mehr als 100 Verhandlungstagen war er einer der längsten in der deutschen Justizgeschichte. „Wir sind sicher, dass es eine geplante Tat war, dass keiner von Ihnen gezwungen wurde“, sagte der Vorsitzende Richter Bernd Steinmetz zu den Angeklagten.



Foto: engel+kleien

Piraterie ist ein Verbrechen, und Verbrecher gehören vor Gericht.

Ralf Nagel, Geschäftsführender Präsidiumsmitglied des VDR

Das Gericht zeigte sich davon überzeugt, dass die Piraten die „Taipan“ nach Somalia steuern und dann ein Lösegeld von mindestens einer Million Dollar fordern wollten. „Jeder von Ihnen zehn hatte die Erwartung, einen Anteil zu erhalten – wenn auch nur einen geringen“, hielt Stein-

metz den Angeklagten vor. Die drei jüngsten Beschuldigten erhielten jeweils zwei Jahre Jugendstrafe. Die sieben Erwachsenen wurden zu zwischen sechs und sieben Jahren Haft verurteilt. Die Staatsanwaltschaft hatte ein höheres Strafmaß gefordert.

Hart, aber nicht drakonisch

Im Einzelnen konnten den Angeklagten aber keine direkten Handlungen nachgewiesen werden. So blieb offen, wer geschossen hat und wer die Waffen trug. Auch einen Piratenkommandanten konnte das Gericht nicht eindeutig identifizieren. Dennoch: „Wir sind sicher, dass es sich bei ihnen um eine schlagkräftige Truppe mit fester Aufgabenverteilung gehandelt hat“, sagte der Richter. Wenn man den Angaben der Verurteilten Glauben schenken würde, hätte es sich um eine „inkompetente, unzuverlässige und unmotivierte Gruppe“ gehandelt. „So kann es nicht gewesen sein“, sagte Steinmetz.

„Es ist eine harte Strafe, aber keine drakonische“, sagte der Anwalt eines der nach Jugendrecht behandelten Angeklagten. Gerade die jungen Piraten profitierten von der Anrechnung der gesamten bishe-

rigen Untersuchungshaft auf ihre Strafe. „Sie haben nun die Gewissheit: Sie müssen nicht zurück ins Gefängnis“, sagte einer ihrer Anwälte. Die drei jüngsten Beschuldigten sind bereits seit April auf freiem Fuß.

Die Anwälte bemängelten, dass sich das Gericht zu wenig um eine Aufklärung der Tat im Heimatland der Verurteilten gekümmert habe. „Ein notwendiger Teil der Wahrheitsfindung liegt in Somalia“, sagte Verteidigerin Gabriele Heinecke. Das Verfahren insgesamt müsse aber als „außerordentlich fair“ gewertet werden, so einer ihrer Kollegen.

Das Gericht betonte, bei seiner Urteilsfindung die Situation in Somalia strafmildernd berücksichtigt zu haben. Auch habe man die Haft in der Fremde, die Entfernung von Familien und Freunden sowie die Sprachbarrieren berücksichtigt. Dennoch wehre man sich gegen die „Rechtfertigungs-ideologie“, es gebe die Piraterie wegen der Giftmüllverklappung und der



OPFER: Der Mannschaft der „Taipan“ gelang es, einen Notruf abzusetzen und sich zu verschanzen.

Überfischung durch internationale Flotten in somalischen Gewässern, so Steinmetz.

Auch den Vorwurf, dass Hamburg nicht der rechte Ort für einen Prozess gegen Piraten sei, die Tausende Kilometer entfernt Schiffe überfielen, und dass ein solches Verfahren besser vor einer internationalen Jury aufgehoben wäre, wies Gerichtssprecher Conrad Müller-Horn zurück. „Es gibt ein solches internationales Gericht nicht, und es wird es auf absehbare Zeit auch nicht geben.“ Außerdem sei ein Prozess in Somalia aufgrund der Lage dort ebenfalls nicht möglich.

Die deutschen Reeder sehen das genauso: „Piraterie ist ein Verbrechen, und



RETTUNG: Die Täter wurden von niederländischen Marinesoldaten überwältigt und festgenommen.

Verbrecher gehören vor Gericht“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). Da das überfallene Schiff „Taipan“ unter deutscher Flagge gefahren sei, habe der Prozess in Deutschland abgehalten werden müssen. Außerdem waren an Bord des Frachters auch zwei deutsche Besatzungsmitglieder.

In früheren Jahrhunderten gab es in Hamburg viele Piratenprozesse. Die Hansestadt hatte bereits seit 1359 vom Kaiser das sogenannte Seeräuberprivileg zugestanden bekommen – also das Recht, selbst Piraten zu jagen und zu verurteilen. 1401 erwischte es Klaus Störtebeker.



ANZEIGE



Feste Größe in Hamburgs Hafen

Eines der traditionsreichsten Unternehmen Hamburgs, die Reederei Lütgens & Reimers, feiert 175-jähriges Jubiläum – eine wechselvolle Geschichte, die vor allem mit Hafenschleppern verbunden ist.

Begonnen hat alles mit dem aus Bardowick bei Lüneburg stammenden Hans-Heinrich Lütgens. Er bestritt seinen Lebensunterhalt, indem er mit einem Kahn Güter auf dem kleinen Flüssen Ilmenau beförderte. Schon bald erkannte Lütgens, dass er sein Geschäft nur dann ausbauen konnte, wenn er den Schritt von der Ilmenau in den damals aufstrebenden Hamburger Hafen wagte. Dort tat er sich mit dem Kaufmann Reimers zusammen und gründete am 2. Oktober 1837 das Unternehmen Lütgens & Reimers.

Schnell machte sich die junge Hafenfirma bei der Beförderung von Import- und Exportgütern sowie mit Warentransporten und -lagerungen aller Art im Hamburger Hafen durch Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einen guten Namen und gehörte bald zu den renommiertesten Hafenfirma am Ort. Das führte dazu, dass die Geschäftsführer in Hafengremien, Innungen, Gilden und Tarifkommissionen

bald führende Positionen bekleideten. Die Entscheidung, den Schritt in die Schleppschifffahrt zu wagen, war eine bedeutende Weichenstellung für die Zukunft: Um die Schuten im Hamburger Hafen künftig mit eigenen Schleppern bewegen zu können, bestellte L&R im Jahre 1871 den Schleppdampfer „Henry“, der noch im gleichen Jahr in Dienst gestellt wurde.

Gewaltige Veränderungen

Als nach dem Ersten Weltkrieg kein Nachfolger für die Leitung des Unternehmens bereitstand, war ein Verkauf unvermeidlich. Die Hamburger Großreederei Hapag unternahm damals nach dem Krieg einen Neuanfang und war auf der Suche nach eigenen Schleppern zur Assistenz ihrer Übersee-Frachtdampfer im Hamburger Hafen. So übernahm die Hapag im Januar 1920 das renommierte Unternehmen L&R und führte es unter seinem gut eingeführten Namen weiter. Die Hapag hatte schon

1918 die Aktienmehrheit an der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G. übernommen, damals das größte und bekannteste Bergungsunternehmen des Landes.

Die Bugsier betrieb fortan das Hochsee-Schleppgeschäft, während L&R Hafenschleppgeschäften ausführte. Schon 1926 gab die Hapag die Aktienmehrheit an Bugsier wieder ab und beschränkte sich in der Schleppschifffahrt mit ihrer Tochtergesellschaft L&R auf das Hafengeschäft. Relativ unbeschadet überstand Lütgens & Reimers den Zweiten Weltkrieg und konnte nach 1945 mit einer Reihe von Schleppdampfern aus den Vorkriegsjahren die Arbeit wiederaufnehmen.

Inzwischen war auch das Geschäft mit dem Festmachen und Loswerfen von Seeschiffen am Kai hinzugekommen, im Hafen „Fastmoker“ genannt, sodass die Reederei Lütgens & Reimers für die rasche Zunahme des Umschlags und des Verkehrs im Hamburger Hafen bestens

Fotos: Reederei Lütgens & Reimers

aufgestellt war. 1956/57 wurden die ersten Motorschlepper, sechs moderne Hafenassistentenschlepper, in Dienst gestellt, allerdings schon ein Jahr später zusammen mit drei noch aktiven Schleppdampfern an Mitbewerber Bugsier verkauft.

Im Zuge eines Vertrags mit Bugsier verpflichtete sich die Hapag, ihre Tochter L&R für den Zeitraum von zehn Jahren aus der inzwischen äußerst lukrativ gewordenen Seeschiffsassistenten herauszuhalten. Nach Ablauf dieser erzwungenen „Enthaltsamkeitsphase“ unternahm L&R einen Neustart und stand zum 1. Januar 1969 mit sechs Motorschleppern für die Seeschiffsassistenten im Hamburger Hafen bereit – den technisch ausgereiftesten ihrer Art. Bald stellte sich heraus, dass Pontontransporte über See mehr und mehr nachgefragt wurden. Also ließ L&R Transportpontons bauen und stieg in diesen neuen Geschäftszweig ein.

Die eigenen Schlepper wurden nun zunehmend für die Seetransporte der Pontonflotte eingesetzt, sodass für den Hafen, aber auch für andere Seeverschleppungen weitere Neubauten in Dienst gestellt



KRAFTPAKET: Der Schlepper „Exact“ verfügt über insgesamt 4.780 kW Maschinenleistung und einen Pfahlzug von 82 Tonnen.

werden mussten. In die Zeit Anfang der 1970er-Jahre fällt der bislang größte Flotenausbau der Reederei – eine beispiellose Expansion des bisher auf den Hamburger Hafen beschränkten Tätigkeitsbereiches auf den Weltmarkt. Mit modernstem Gerät bot L&R Seetransporte, Serviceleistungen für die aufstrebende Offshore-Öl- und -Gasindustrie sowie Hafendienstleistungen an und erwarb sich einen exzellenten Ruf.

Kleinere Brötchen

Eine dramatische Veränderung der Weltmarktlage erzwang Mitte der 1980er-Jahre einen drastischen Kapazitätsabbau. Ein Teil der Pontonflotte und der Hochseeschlepper musste verkauft und das Personal, das zwischenzeitlich über 1.200 Personen umfasste hatte, den veränderten Gegebenheiten angepasst werden.

Weil sich die inzwischen zu Hapag-Lloyd fusionierte Mutter auf Containerschiffahrt konzentrieren wollte, wurde Lütgens & Reimers 1994 aus dem Konzern herausgelöst. Die Bremer Unterweser Reederei, damals über ihre Mutterfirma Lehnkering in den Preussag-Konzern eingebettet, erwarb die Hamburger Reederei. Wenige Jahre später gelangte L&R durch Konzernübernahmen erneut unter das Dach von Hapag-Lloyd – ein in der deutschen Schiffahrt einmaliges Kuriosum.

Wieder mussten Verkaufsverhandlungen geführt werden. Schließlich erwarb 2001 das Unternehmen Linnhoff Schiffahrt des Hamburger Kaufmanns Klaus Thesenfitz die Unterweser Reederei mitsamt der Tochter Lütgens & Reimers. Heute ist L&R mit drei See- und Hafenschleppern ein bedeutender Faktor in der Seeschiffsassistenten in Hamburg und Bremerhaven und spielt als größter Anteilseigner in der Arbeitsgemeinschaft der Hamburger Schiffsbefestiger eine dominante Rolle im Festmachergeschäft. Neue Perspektiven eröffnet aktuell der Ausbau der Offshore-Windenergie. 



FLOTTE: Die Dampfer „Brunshausen“, „Finkenwarder“, „Kuhwaerder“ und „Expedient“ in den 1920er-Jahren. Zum Jubiläum von L&R hat Linnhoff Schiffahrt eine Firmenchronik herausgegeben, die im Hamburger Seehafen Verlag erschienen ist (191 S., 64 Euro).



DIALOG:
Hubert de Broca von
der EU-Kommission
im Gespräch.



Foto: CMS

EINSTIEG: Cornelius Brandi (CMS Hasche Sigle) hielt am Vorabend eine launige Begrüßungsrede.

Hilfestellung

Wettbewerbsrechtliche Fragen standen auf der Jahreskonferenz der „European Maritime Law Organisation“ (EMLO) im Fokus. Rund 70 Experten diskutierten in Hamburg aktuelle Themen. Text: Daniel Hosseus

Der Schifffahrtsstandort Deutschland hat einmal mehr seine Bedeutung unter Beweis gestellt: Im Oktober kamen in Hamburg die Mitglieder der European Maritime Law Organisation zu ihrer achtzehnten Jahreskonferenz zusammen. Auf der Agenda der gut 70 auf Wettbewerbsrecht spezialisierten Teilnehmer: staatliche Beihilfen für Schifffahrt und Häfen sowie Kartellrecht für Pools und Linienschifffahrt.

Den Grundton gab Hubert de Broca, Abteilungsleiter für Kartellrecht der Generaldirektion Wettbewerb der EU-Kommission, vor: Die Leitlinien für die Anwendung des Wettbewerbsrechts auf den Seeverkehr stünden vor dem Aus. Die Schifffahrt sei nichts Besonderes; alle Wirtschaftszweige hätten ihre Eigenheiten. „Es wäre etwas Besonderes, wenn eine Branche sagte, sie sei nichts Besonderes“, meinte er. Die Leitlinien befassen sich mit

dem Informationsaustausch unter Linienschifffahrtsunternehmen und der Ausgestaltung von Poolvereinbarungen. Werden sie nicht verlängert, laufen sie automatisch im September 2013 aus.

Aus für Leitlinien

Die Leitlinien seien aufgestellt worden, um den Linienschifffahrtsunternehmen den Übergang aus dem System der Linienschifffahrtskonferenzen in normales Kartellrecht zu erleichtern, so de Broca. „Diese Übergangszeit ist nun vorbei.“ Das Konzept Poolvereinbarungen sei wettbewerbsrechtlich durch andere Instrumente geregelt. Auch ein formales Anhörungsverfahren habe keine neuen Gründe für eine Verlängerung zutage gefördert. Internationale Schifffahrtsverbände teilen die Position, dass letztlich kein Grund besteht, die Leitlinien fortzuführen. Ganz anders

sieht die Sache bei Konsortien in der Linienschifffahrt aus. Hier ist die zusätzliche Verordnung aus Sicht der Schifffahrt unverzichtbar. Die entsprechende sogenannte Gruppenfreistellungsverordnung läuft im April 2015 aus. De Broca kündigte an, eine Prüfung dieses Regelwerkes werde bereits Anfang 2013 beginnen. Er betonte, dass man aus der Abschaffung der Leitlinien für den Seeverkehr nicht auf das Schicksal der Gruppenfreistellungsverordnung schließen dürfe. Aber: „Die Schifffahrt kommt nicht um die Frage herum, ob eine Sonderregelung noch erforderlich ist“, so der EU-Experte. Zu laufenden kartellrechtlichen Untersuchungen und zur aktuellen Nachprüfung der Leitlinien über Beihilfen für die Seeschifffahrt – das europäische Rahmenwerk für Tonnagesteuer und Ausbildungsförderung – äußerte sich der EU-Vertreter erwartungsgemäß nicht.

Andere Redner nahmen die Anwendung des EU-Beihilferechts näher unter

EXPERTE:
Vincent Power
(A&L Goodbody)
sprach zu Hafen-
beihilfen.





WAHL: Der Seerechtler Lord Phillips of Worth Matravers ist neuer EML0-Vorsitzender.

die Lupe. Vincent Power von A&L Goodbody aus Irland führte aus, unter welchen Bedingungen staatliche Beihilfen für Häfen rechtmäßig seien. Dr. Michael Bauer (CMS Hasche Sigle, Brüssel) ging auf die Förderung der Schifffahrt ein: Änderungen des Regelwerks sind aus seiner Sicht nicht erforderlich. Er riet der Schifffahrt aber dringend, die von der EU-Kommission gesetzten Bedingungen einzuhalten.

Beispiellose Beihilferegulung

Deutlich wurde aber auch, dass die EU-Regeln für Beihilfen weltweit einmalig sind. Sie seien geschaffen worden, um einen Subventionswettbewerb unter den Mitgliedstaaten zu vermeiden. „Ein Exportschlager sind sie nicht“, sagte Power – kein Staat oder Staatenbündnis habe seinen Handlungsspielraum im maritimen Bereich auf ähnliche Weise beschränkt.

Weitere Redner, darunter der in der Linienfahrt bekannte Rod Riseborough von CTS, befassten sich mit dem Informationsaustausch zwischen Unternehmen und der Definition des Marktes für wettbewerbsrechtliche Zwecke.

Einen Akzent außerhalb der Wettbewerbspolitik setzte Prof. Rüdiger Wolfrum vom Internationalen Seegerichtshof mit dem Thema Piraterie. Die Idee internationaler Strafgerichte sei zwar interessant, in der Praxis aber schwer umsetzbar. Wolfrum ging auch auf die völkerrechtlichen Aspekte eines bewaffneten Schutzes ein. Hier sei es sinnvoll, eine Legitimation mehrerer Staaten zu erhalten – idealerweise auch durch einen Staat in der betroffenen Region. ...

„Die Schifffahrt muss wieder in ruhige Gewässer kommen“

Gesine Meißner (FDP), Mitglied des Europäischen Parlaments, über die Verbesserung der maritimen Sicherheit auf EU-Ebene, europäische Initiativen zum Umweltschutz in der Seeschifffahrt und die wirtschaftliche Bedeutung des Transports auf dem Wasserweg. Interview: Daniel Hosseus, Christof Lauer

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Das maritime Niedersachsen stand mit der Eröffnung des Jade-Weser-Ports jüngst im Fokus der Medien. Welche weiteren Verkehrsinfrastruktur-Projekte sind für Niedersachsen erforderlich – und welche Rolle hat das Europäische Parlament dabei?

GESINE MEISSNER: Der Jade-Weser-Port als erster deutscher Tiefseewasserhafen hat natürlich eine große Bedeutung. Er ist tideunabhängig und für die nächsten Generationen der größten Containerschiffe gerüstet. Darüber hinaus ist die aktuelle Diskussion um die neuen Leitlinien zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen für Niedersachsen wichtig. Ich habe mich darüber gefreut, dass Norddeutschland im Fokus steht und auch die Binnenwasserstraßen aufgenommen wurden.

Die Diskussionen drehen sich immer um die Senkung von Emissionen durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene. Dabei wird der umweltfreundliche Transport über Flüsse und Kanäle oft außer Acht gelassen. Deswegen finde ich es sehr gut, dass der Ausbau von Binnenwasserstraßen künftig auch europäisch gefördert werden kann. Die Bundesregierung hatte zwar ursprünglich einen Großteil der Wasserstraßen aus dem Konzept streichen lassen. Nicht zuletzt durch den Protest Niedersachsens wurden sie aber wieder aufgenommen.

DS: Im Jade-Weser-Port liegt die auf dem Atlantik havarierte „MSC Flaminia“ an der Pier. Im EU-Parlament haben Sie sich für eine Überprüfung des europäischen Nothafenkonzepts ausgesprochen. Was sind die nächsten Schritte?

MEISSNER: Als Erstes muss die EU-Kommission aktiv werden. Das Parlament hat

mit der EMSA (European Maritime Safety Agency) diskutiert, ob es weiterer Kompetenzen auf EU-Ebene bedarf. Klar ist: Die gesetzliche Regelung über das Nothafenkonzept reicht nicht aus. Momentan muss einem havarierten Schiff nur dann ein Liegeplatz zugeteilt werden, wenn Menschenleben in Gefahr sind oder eine unmittelbare Bedrohung für die Umwelt besteht. Dass die Küstenstaaten in Nähe der „MSC Flaminia“ dem Havaristen nicht geholfen haben und letztlich gewartet wurde, bis Deutschland als Flaggenstaat vor Ort war, ist nicht tragbar. Die Kommission hat versprochen, das zu überarbeiten.

Im Verkehrsausschuss werden wir Parlamentarier genau überprüfen, ob das dann ausreicht. Brian Simpson, der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, hat es auf den Punkt gebracht: Es kann nicht sein, dass das älteste Gesetz auf See – dass man sich gegenseitig hilft – versagt, nur weil die EU-Richtlinie das nicht hergibt. Da müssen wir nachbessern.

DS: Als Berichterstatterin des Europäischen Parlaments für integrierte

Meerespolitik haben Sie bereits vor zwei Jahren gefordert, dass die EU ein Konzept zur Notfallvorsorge bei Havarien von Tankern und Ölplattformen vorlegt. Kern ist die Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Umweltverschmutzungen. Wie ist da der Stand?

MEISSNER: Die EMSA muss auch Kompetenzen für Ölplattformen bekommen. Wir haben uns in den Haushaltsverhandlungen dafür eingesetzt, dass bei der EMSA keine Gelder gestrichen werden, wie es die Mitgliedstaaten eigentlich vorgesehen hatten. Bei Schiffshavarien und Katastrophen auf Ölplattformen sind wir immer noch nicht so gut aufgestellt, wie es notwendig wäre.

Als Berichterstatterin für integrierte Meerespolitik und Mitglied im Fischereiausschuss möchte ich alles tun, um die Wirtschaftsfähigkeit aller Unternehmen auf See langfristig zu erhalten und weiterzuentwickeln sowie die Arbeitsplätze zu sichern. Gleichzeitig setze ich mich für mehr Rücksicht auf das sensible Ökosystem der Meere ein. Bei wachsender Weltbevölkerung gewinnt das Meer immer mehr an

Profil: Gesine Meißner

- Geboren am 22. Februar 1952 in Uelzen
- Ausbildung zur Hotelkauffrau
- bis 1980 Studium in München und Hannover, Berufsschullehramt
- von 1980 bis 1993 Ländliche Erwachsenenbildung in Niedersachsen e.V., ab 1984 stellv. Direktorin
- seit 1993 selbstständige Kommunikationstrainerin
- 2003 bis 2009 Mitglied des niedersächsischen Landtags (FDP)
- seit 2009 Mitglied des Europäischen Parlaments (u.a. Ausschuss Verkehr/Fremdenverkehr)
- verheiratet, zwei Kinder



Bedeutung: für Warentransport per Schiff, Fische als Eiweißlieferant, Offshore-Energie, blaue Biotechnologie, als Rohstofflieferant und Ziel für Touristen. Europa ist führend bei Forschung und Innovation im maritimen Sektor – auch darin liegen Wachstumschancen.

DS: Wie ordnen Sie hier den „Entwicklungsplan Meer“ der Bundesregierung ein? Geht er einher mit einer integrierten Meerespolitik?

MEISSNER: Grundsätzlich schon, aber ich habe den Eindruck, dass der nationale und der europäische Plan parallel zueinander laufen. Die integrierte Meerespolitik ist in Deutschland nur ein Randthema für Experten. Ich würde mir wünschen, dass es mehr integrierte Zusammenarbeit zwischen den politischen Ebenen gäbe.

Es gibt zum Beispiel internationale Treffen zur Meerespolitik, bei denen Meereswissenschaftler und Unternehmer aus dem maritimen Bereich zusammenkommen. Diese Treffen sind aber in der Politik überwiegend unbekannt. Genau so verhält es sich mit dem „Entwicklungsplan Meer“ der Bundesregierung, der nicht eins zu eins ineinandergreift mit den Konzepten auf europäischer oder auch regionaler Ebene. Vielleicht behindert die Angst, Kompetenzen zugunsten der EU abzutreten, die Hand-in-Hand-Zusammenarbeit? Da können wir noch viel verbessern.

DS: Die EU will gesetzgeberisch auf Fragen antworten, die aufgrund der globalen Zusammenhänge besser auf Ebene der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zu regeln wären. Wo liegt die richtige Balance?

MEISSNER: Das ist schwer zu sagen. Zum einen finde ich es richtig, dass die EU versucht, insbesondere in Umweltfragen nach vorn zu preschen. Zum anderen werden nur die auf Ebene der IMO beschlossenen Maßstäbe zum weltweiten Standard.

2009 wurde ich erstmals ins EU-Parlament gewählt und mit den ab 2015 geltenden niedrigeren Schwefelgrenzwerten auf Nord- und Ostsee konfrontiert. Zunächst dachte ich, man müsse dies in →

„Piraterie richtet großen Schaden an. In Europa muss es eine einheitliche Regelung über den Einsatz von privaten Sicherheitskräften an Bord geben.“

GESINE MEISSNER,
FDP-EUROPAABGEORDNETE

zu regelnden Fragen, wie denen zu Emissionen im Luft- und Schiffsverkehr, isoliert.

DS: Als Europaabgeordnete der FDP sind Sie außer für Niedersachsen auch für Hamburg und Bremen zuständig – und damit für die größten Reederstandorte der Bundesrepublik. Genießt die Schifffahrt genügend Aufmerksamkeit?

MEISSNER: Ich kann nicht oft genug die Bedeutung des Seehandels betonen. 90 Prozent des weltweiten Warenverkehrs und 40 Prozent des Handels innerhalb der EU erfolgen per Schiff. Das Container-Transportvolumen wird sich nach Schätzungen mittelfristig noch verdoppeln. Derzeit stecken die Schifffahrt und auch der Schiffbau in Deutschland in einer sehr schweren Krise. Die in den Boom-Jahren bestellten Schiffe sorgen für Überkapazitäten am Markt. Der Kostendruck führt dazu, dass immer mehr Reeder ihre Schiffe auslagern. Dies hat Folgen für die Ausbildungsplätze an Bord deutscher Schiffe.

Das kann niemand wollen. Wir haben heute schon einen Nachwuchsmangel bei den maritimen Berufen. Daher versuchen wir auf EU-Ebene, mit Kampagnen Nachwuchskräfte für die Seeschifffahrt zu finden, die eine Wachstumsbranche im Sinne des „Blue Growth“ ist. Alle politischen Ebenen sind angehalten, zusammenzuarbeiten, damit die Seeschifffahrt wieder in ruhige Gewässer kommen kann.

DS: Die EU beteiligt sich aktiv an der Bekämpfung von Piraterie, insbesondere am Horn von Afrika. Der Auswärtige Dienst der EU (EAD) hat mehrere Hilfsprogramme zur Wiederherstellung der Rechtsstaatlichkeit in Somalia aufgelegt. Und es gibt einen Sonderbeauftragten

für das Horn von Afrika. Was muss noch geschehen?

MEISSNER: Piraterie bedroht nicht nur das Leben der Seeleute, sondern richtet darüber hinaus großen wirtschaftlichen Schaden an. Seit dem massiven Anstieg der Überfälle und Entführungen im Jahr 2008 haben wir Abgeordnete im Verkehrsausschuss immer wieder den Finger in die Wunde gelegt und auf das Problem hingewiesen. In einer umfassenden Resolution, die jüngst fraktionsübergreifend und von mehreren Ausschüssen eingebracht wurde, sprechen wir die verschiedenen Dimensionen des Problems an.

In Europa muss es eine einheitliche Regelung über den Einsatz von privaten Sicherheitskräften an Bord geben. Derzeit sind die Vorgaben in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich. Dabei hat sich gezeigt, dass der Einsatz bewaffneter Einheiten an Bord die Schiffe erfolgreich schützt. Nicht nur außen- und sicherheitspolitisch muss Europa bei der Bekämpfung der Piraterie in eine Richtung gehen. Auch in der Entwicklungshilfe in Somalia kann viel getan werden. Dazu gehört neben der Unterstützung der neu gewählten Regierung und des Parlaments auch die Ausbildung von Richtern und Justizbeamten.

Resolutionen sind das eine – die praktische Umsetzung das andere. Einen konkreten Schritt machen wir über den Fischereiausschuss, indem wir somalischen Fischern helfen, effektiven Fischfang zu betreiben als eine tragfähige Alternative zum Piratentum. Leider beobachten wir vor Nigeria und in anderen Küstengebieten eine Zunahme von Piraterie, die sich wie ein Krebsgeschwür auszubreiten scheint. ...

→ Anbetracht der Kosten für die Reeder verändern. Dann wurde mir klar, dass es sich um eine IMO-Regelung handelt, die auf EU-Ebene gar nicht modifiziert werden kann. Und seit einiger Zeit weiß ich, dass es Technologien gibt, mit denen man diese Emissionsziele auch erreichen kann, etwa durch den Einsatz von Flüssiggas oder Scrubbern auf den Schiffen. Natürlich ist dies mit Kosten verbunden. Aber wir sehen, dass sich der Einsatz lohnt.

Es gibt aber auch positive Entwicklungen auf freiwilliger Basis. So wollen Kreuzfahrtschiffe auf dem Mittelmeer – wo keine vergleichbaren Grenzen wie auf Nord- und Ostsee gelten – die Emissionen freiwillig senken. Auch in Kalifornien setzen einige Unternehmen freiwillig auf die vorzeitige Erfüllung von niedrigeren Emissionsgrenzen. In Europa sollten wir Vorreiter beim Klimaschutz durch umweltfreundlichen Schiffsantrieb sein, aber zugleich nicht die berechtigten Belange der Reeder aus den Augen verlieren.

DS: Die Seeschifffahrt hat sich weltweit auf gemeinsame Klimaschutzstandards geeinigt. Die Bestimmungen für den Energy Efficiency Design Index und den Ship Energy Efficiency Management Plan treten jetzt in Kraft. Trotzdem droht die EU mit einem eigenen System für den CO₂-Handel in der Schifffahrt. Entsteht ein klimapolitischer Flickenteppich?

MEISSNER: Die EU ist gut beraten, sich gegenüber internationalen Lösungsvorschlägen nicht zu verschließen. Bei der Luftfahrt haben wir erlebt, wie sich der Alleingang der EU auf den internationalen Wettbewerb ausgewirkt hat. Es bringt gar nichts, wenn sich Europa bei international

ANZEIGE

Karriere mit einem Lächeln



Das Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises möchte potenzielle Mitarbeiter persönlich kennenlernen – und lädt dafür aussichtsreiche Bewerber an Bord. Text/Fotos: Christof Lauer

Bitte bereiten Sie je eine Portion Rindergeschnetzeltes zu. Sie haben 20 Minuten Zeit. Viel Erfolg!“ Ein Dutzend junger Männer eilt zu den Tischen, auf denen Fleisch, Paprika, Zwiebeln, Kräuter und weitere Zutaten bereitstehen.



ENTDECKUNGSTOUR: Kandidaten beim Rundgang durch die Restaurants an Bord.

Schon nach wenigen Minuten wird überall in der großen Küche gehackt, geschnitten, gewürzt, gebraten – und beobachtet. Denn die jungen Köche stellen ihre Fähigkeiten im Praxistest der Career Days 2012 von AIDA Cruises unter Beweis.

Hohe Schule

Drei erfahrene Mitarbeiter notieren sich unter anderem, nach welcher Rezeptur die jungen Köche das Gericht zubereiten, wie souverän sie mit den Kochutensilien umgehen und ob sie die Hygienestandards einhalten. Zum Schluss bewerten sie die angerichteten Portionen nach Aussehen und Geschmack. Von „angenehme Rosmarin-Note“ bis zu „schmeckt so, wie es aussieht“ reichen die Urteile. Im schriftlichen Test können die Bewerber mit Fachwissen

punkten: Welche Speisen sind glutenfrei? Welche Fleischstücke gibt es beim Rind?

Von der Anspannung der Prüfungssituation ist wenige Decks darüber nichts zu spüren. Gerade kommen die neuen Passagiere an Bord des Schiffes und freuen sich auf Erholung und Unterhaltung in ihrem Urlaub.

Die Career Days 2012 finden auf Schiffen der AIDA-Flotte statt – heute auf der „AIDAluna“ im Hafen von Rostock-Warnemünde. 41 potenzielle Mitarbeiter für die Bereiche Bar, Restaurant und Küche lernen dabei nicht nur die verschiedenen Arbeitsbereiche intensiv kennen, sondern können über ausführliche Rundgänge



JOBPERSPEKTIVE: Die jungen Köche sollen im Praxistest ihr Können unter Beweis stellen.

durch das Schiff und Gespräche mit den Crew-Mitgliedern einen guten Eindruck von den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord gewinnen.

Auf der „AIDAluna“ arbeiten mehr als 600 Crew-Mitglieder, die auf den Personaldecks je nach Rang eine Einzel- oder Doppelkabine bewohnen. Neben einem Fitnessstudio und dem eigenen Außendeck

darf die Besatzung in begrenztem Maße auch die Gästebereiche des Schiffs besuchen und etwa aus der finnischen Dampfsauna den Blick auf das Meer genießen.

In der Mannschaftsmesse, dem „Crew-Rossini“, gibt es für die multinati-



SCHNIPPELREKORD: Das Geschnetzelte muss in 20 Minuten fertig sein.

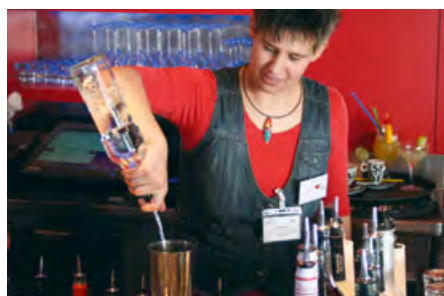
onale Besatzung auch philippinische, indische und indonesische Gerichte. Das eigentliche „Rossini“ ist ein gehobenes Restaurant, das es auf jedem AIDA-Schiff gibt. Dort müssen sich die Bewerber für die Stelle als Steward und Restaurantleiter beweisen. „Was bedeutet QbA?“ und „Was ist der Unterschied zwischen Prosecco und Spumante?“ sind einfache Fragen im Vergleich zum Rollenspiel, bei dem AIDA-Mitarbeiter Restaurantgäste spielen und die Bewerber etwa mit Detailfragen zum Tagesmenü und Beschwerden über ihren Sitzplatz herausfordern – gern auch auf Englisch.

Nach einer Studie des unabhängigen CRF-Instituts zählt AIDA Cruises zu den Top-Arbeitgebern in Deutschland. Warum haben sich die Bewerber für ei-



RESTAURANTKRITIK: Die drei Profiköche Lars Henze, Tilo Polanik und Maik Schubel beurteilen gemeinsam die Leistungen der Bewerber.

nen Arbeitsplatz auf See entschieden? Viele reizt die Chance, fremde Häfen und Länder kennenzulernen. Und warum gerade bei AIDA Cruises? „Ich mag das Konzept von AIDA, auch junge Leute



AUGENMASS: Exaktes Abmessen von Spirituosen ist an der Cocktailbar gefragt.

und Familien anzusprechen“, sagt ein Bewerber für den Bereich Bar, der gerade noch am Tresen einen Cocktail gemixt hat. Zum praktischen Test der zukünftigen Barkeeper gehört auch ein typisches Verkaufsgespräch. Wer einen Espresso bestellt, soll dazu ein Wasser angeboten bekommen. Die praktische Übung, ohne Messbecher aus einer Wodkaflasche 2, 4 und 6 cl für einen Cocktail abzufüllen,

gelingt vielen Prüflingen nicht auf Anhieb. So landet der ein oder andere Becher in der Spüle. Allerdings enthalten die Übungsflaschen nur Wasser.

Am Ende des Karrieretages stehen persönliche Interviews mit den Kollegen von Bord sowie Personalentscheidern an. Wer mit seinem Können und seiner Persönlichkeit überzeugt hat, erhält noch am selben Tag eine vertragliche Zusage.

Große Chancen

Bereits seit 2008 veranstaltet das Kreuzfahrtunternehmen mit Sitz in Rostock Karrieretage an Bord der Schiffe. In diesem



DEKORATION: So kreativ geht es manchmal in der Küche der „AIDAluna“ zu.

Jahr erstmals auch in Hamburg. Derzeit beschäftigt AIDA Cruises 6.000 Mitarbeiter, davon 5.200 an Bord.

Bis 2016 wächst die AIDA-Flotte um weitere drei auf dann zwölf Clubschif-



AUGENSCHMAUS: Neben dem Geschmack zählt auch die Anmutung der zubereiteten Speisen.

fe. „Kein anderes Unternehmen in der Kreuzfahrtindustrie bietet in den nächsten Jahren vergleichbare Entwicklungsmöglichkeiten für motivierte und qualifizierte Mitarbeiter“, sagt Haike Witzke, Vice President Human Resources.

Offene Stellen sowie Informationen über die Einstiegs- und Karrieremöglichkeiten bei AIDA Cruises finden Interessenten im Internet auf www.aida-jobs.de

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Panamakanal erreicht neuen Rekord – Ausbau im Plan

Der Verkehr durch den Panamakanal hat ein neues Rekordvolumen erreicht.

Im Geschäftsjahr 2012, das Ende September endete, gelangten 333,7 Millionen Panamakanal-Tonnen (knapp eine Milliarde Kubikmeter) durch den Kanal – 6,6 Prozent mehr als im bisherigen Rekordjahr 2007. „Dieser Meilenstein beweist die verlässliche Leistungsfähigkeit des Kanals, für den 10.000 Menschen tätig sind“, sagte der neue Kanal-Chef Jorge Luis Quijano. Unter dessen liegt der Ausbau des Panamakanals im Plan und

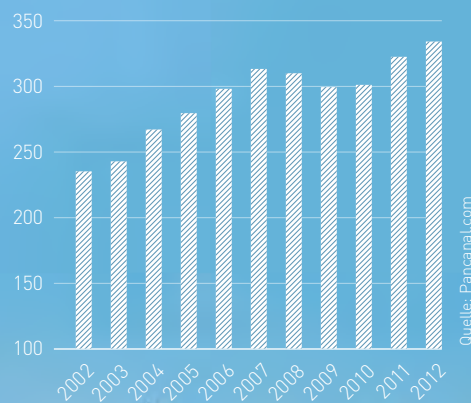
ist bereits fast zur Hälfte abgeschlossen. Wie die Behörde der Wasserstraße (ACP) zwischen Nord- und Südamerika mitteilte, wurden 44,5 Prozent der Arbeiten bereits erledigt. Drei der vier Ausbaggerungen sind bereits abgeschlossen. Die vierte ist nach Angaben der ACP zu 67 Prozent fertig. Die Vertiefungen der Kanaleinfahrten am Pazifik und Atlantik sowie im Gatúnsee schreiten ebenfalls voran.

Im Herbst 2014 sollen schließlich auch die Arbeiten an den Schleusen beendet werden.

www.pancanal.com

Panamakanal-Tonnage

Angaben in PC/UMS (1 PC/UMS = 2,8 m³)



ERFOLGSSPUR: Das transportierte Volumen in der Schifffahrtsstraße wird immer größer.



Hamburger Hafen plant weiteres Wachstum

Im Hamburger Hafen können im Jahr 2025 mehr als 25 Millionen Standard-container (TEU) umgeschlagen werden. Dieses Potenzial hält die Hamburger Wirtschaftsbehörde für realistisch.

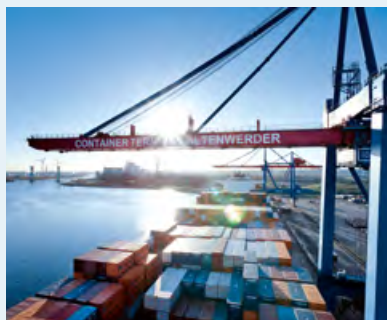
„Wir wollen den Hafen zum Wohl der gesamten Stadt und der Metropolregion ausbauen“, sagte Wirtschafts-senator Frank Horch bei der Vorstellung

des Hafenentwicklungsplans bis 2025. Für 2012 rechnet der Senator allerdings nur mit einem Plus von 1 bis 1,5 Prozent beim Containerumschlag. 2011 wurden auf den Terminals insgesamt rund neun Millionen TEU verladen. Um das Herzstück des Hafens, den Containerumschlag, zu stärken, sind verschiedene Ausbauten an den vier großen Terminals und die Erschließung weiterer Flächen geplant. Außerdem soll die Infrastruktur von Straße, Schiene und Wasserstraße verbessert werden.

Einen Dämpfer erhielten die Expansionspläne allerdings jüngst durch den vorläufigen Stopp der Elbvertiefung (s. S. 10).

www.hamburg-port-authority.de

ENTWICKLUNG: Containerumschlag auf dem Container Terminal Altenwerder.



FEIER: Der millionste Wagen war ein VW Passat.

2012 schon 1.000.000 Autos

Zum 25-jährigen Bestehen meldete die Autoport Emden GmbH einen Rekord: Allein dieses Jahr wurden bislang eine Million Fahrzeuge im Emden Hafen umgeschlagen.

Noch nie zuvor war diese Marke so früh im Jahr erreicht worden, sagte Autoport-Geschäftsführer Hans-Wilhelm Wildeboer. Das millionste Auto ist ein weißer Passat aus Emden Produktion. Die Limousine ist für Taiwan bestimmt. Die Autoport Emden GmbH hat seit ihrer Gründung mehr als zehn Millionen Fahrzeuge verladen.

www.autoport-emden.de

Foto: HHLA

Foto: Autoport Emden



BESUCH: Hafenchef Schnabel (l.) mit H. H. Schramm und den Ministern Meyer (Verkehr) und Habeck (Energiewende).

Brunsbüttel auf LNG-Kurs

Der Hafen Brunsbüttel will bis Ende 2014/Anfang 2015 fit sein für das LNG-Zeitalter in der Schifffahrt.

Die geplante LNG-Bunkerstation am Elbehafen war auch Thema eines Besuchs der schleswig-holsteinischen Minister für Verkehr (Reinhard Meyer) und Energiewende (Robert Habeck). „Brunsbüttel Ports plant mit dem norwegischen Partner Gasnor die Errichtung einer LNG Bunkerstation für die Schifffahrt entlang der Elbe und des Nord-Ostsee-Kanals. Die Partner sind in der konkreten Vorbereitung des Genehmigungsverfahrens und treiben das Projekt als ‚Early Mover‘ voran, um dem Markt ein Angebot zu unterbreiten“, so Brunsbüttel-Ports-Geschäftsführer Frank Schnabel. www.elbehafen.de

Foto: Kuehne + Nagel International AG

Kühne + Nagel mit positiver Entwicklung im 3. Quartal

Die Kühne + Nagel-Gruppe hat im dritten Quartal durch Volumenzuwachs in der See- und Luftfracht und Kostenmanagement ihr Ergebnis gesteigert.

Der Umsatz erhöhte sich um 12,4 Prozent, das Betriebsergebnis (EBITDA) um 3,1 Prozent. In der Seefracht steigerte Kühne + Nagel in den ersten neun Monaten seine Containermengen um 7 Prozent. Jedoch verlangsamte sich im dritten Quartal das Marktwachstum in den meisten Relationen drastisch, im Asien-Europa-Verkehr beispielsweise gab es Rückgänge um mehr als 10 Prozent. K+N konnte sich diesem negativen



LOGISTIKEXPERTEN: Der Sitz der Kühne + Nagel-Niederlassung in Hamburg.

Trend zwar nicht ganz entziehen, die Transportmengen im dritten Quartal aber um 6 Prozent erhöhen. www.kn-portal.com

Qingdao wird größter Hafen der Welt

China baut in der Stadt Qingdao den größten Hafen der Welt. Nach seiner Fertigstellung im Jahr 2020 wird er bis zu 30 Millionen Standardcontainer im Jahr abfertigen können.

Dank seiner zusätzlichen Kapazitäten kann Qingdao damit auch den bisher größten Hafen der Welt in Shanghai in den Schatten stellen. Bisher gibt es in

Qingdao 81 Schiffsanlegeplätze, 112 zusätzliche sind geplant. Die Gesamtkosten für den Ausbau sollen umgerechnet 4,7 Milliarden Euro betragen.

Bislang lag Qingdao auf Platz neun der größten Häfen weltweit. 2010 fertigte der Umschlagplatz für die gesamte Halbinsel Shandong nach offiziellen Angaben gut zwölf Millionen Container ab.

Foto: Espion | Dreamstime.com



QINGDAO: Megaprojekt in den Startlöchern.

ANZEIGE

Starker

EINSATZ: Mit dem 14 Tonnen schweren Saugkopf sorgt der Bagger „Shoalway“ wieder für die nötige Tiefe in der Fahrrinne der Ems.



Sauer

Freie Schifffahrtswege: Das bedeutet vielfach ganz schlicht, dass die Fahrrinne frei sein muss. Hier kommen die Spezialisten der deutschen Nassbagger-Unternehmen ins Spiel – zum Beispiel an Bord des Hopperbaggers „Shoalway“.

Text/Fotos: Christoph Papsch

PRÄZISIONSARBEIT: Erster Offizier Rob Niesten steuert die „Shoalway“ exakt zum Baggergebiet, bevor der Saugkopf zum Einsatz in die Tiefe abgelassen wird.

Die See ist glatt, vom blauen Himmel strahlt die frühe Morgensonne und spiegelt sich im Wasser der Außenems. Zwischen Autotransportern, Bulk Carriern und der Schnellfähre nach Borkum zieht die „Shoalway“ ruhig ihre Bahnen. Doch die Idylle trügt. Auf dem modernen Laderaumsaugbagger herrscht reges Treiben.

Rob Niesten, der Erste Offizier an Bord, steht auf der Brücke und steuert das 90 Meter lange Schiff. Neben ihm sitzt der Zweite Offizier Daan Verduijn, der mit kleinen Joysticks den Bagger steuert und dabei konzentriert auf die Monitore vor ihm schaut, auf dem Position, Tiefe und Neigung des Saugkopfes sowie der Ladungszustand angezeigt werden. Gerade einmal acht Besatzungsmitglieder arbeiten auf dem kleinen Schiff: Neben dem Kapitän gibt es zwei Erste, zwei Zweite Offiziere, zwei Ingenieure sowie den Koch. Die Offiziere und Ingenieure teilen sich die Arbeit in zwei Schichten von jeweils zwölf Stunden.

Vom Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) hat die „Shoalway“ den Auftrag erhalten, die Fahrrinne zu unterhalten. Der selbst fahrende Laderaumsaugbagger, wie

es offiziell heißt, bringt die Wasserstraße auf die zuvor vom WSA vermessene und angestrebte Tiefe und sorgt nun dafür, dass der in der Flussmündung abgesetzte Sand und Schlick nicht den Schiffsverkehr beeinträchtigt.

Mächtiger Saugkopf

Ein Laderaumsaugbagger, auch Hopperbagger genannt, sieht aus wie eine große Badewanne mit angehängtem Staubsauger. Er fördert Baggergut mithilfe eines Saugkopfes durch ein Saugrohr in den Laderaum (den Hopper) des Schiffes. Dieses Baggergut besteht meistens aus einem Gemisch aus Sand oder Schlick und Wasser, aber auch feiner Kies kann gebaggert werden. Die „Shoalway“ verfügt über einen ca. vier Meter breiten und 14 Tonnen schweren Saugkopf, der in einer Tiefe von bis zu 30 Metern eingesetzt werden kann.

Sobald das Schiff die gewünschte Position erreicht hat, wird das Saugrohr/Saugkopf-Gespann von der Brücke aus an Kranen ins Wasser gelassen. Bei langsamer Vorwärtsfahrt pflügt der Sauger dann über den Meeresboden. Zusätzlich wird über ein sogenanntes Jet-System Wasser zum Saugkopf gespült, um den Meeres-





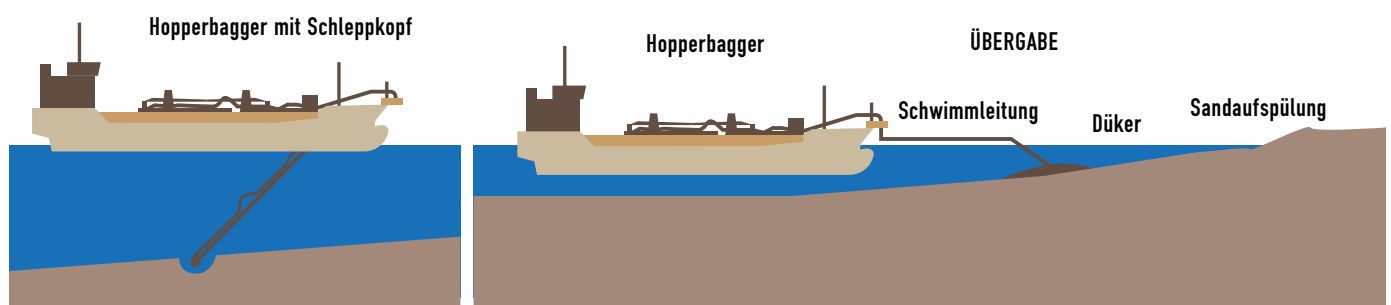
Saugen und Spülen: Das Hopperbagger-Prinzip

Der Hopperbagger ist ein selbst fahrender Laderaumsaugbagger: Von einem frei fahrenden Schiff wird das Baggergut durch ein Saugrohr an der Gewässersohle aufgenommen und in den Schiffsladeraum gesaugt. Nach Beendigung des Ladevorgangs wird das

Baggergut zu separaten Klappstellen transportiert und verklappt oder zu einer Entladestation transportiert und verspült.

Die 2010 gebaute „Shoalway“ ist 90 Meter lang und 19 Meter breit und verfügt über eine Ladekapazität von 4.500 m³. Die Sandpumpe

leistet 1.680 kW, der Ansaugrohr-Durchmesser beträgt 90 cm, die maximale Baggertiefe 30 Meter. Mit den zwei 1.491-kW-Maschinen erreicht die „Shoalway“ beladen 11 Knoten. Sie darf bis zu 2,5 m Wellenhöhe auch mehr als 15 Meilen vor der Küste operieren.



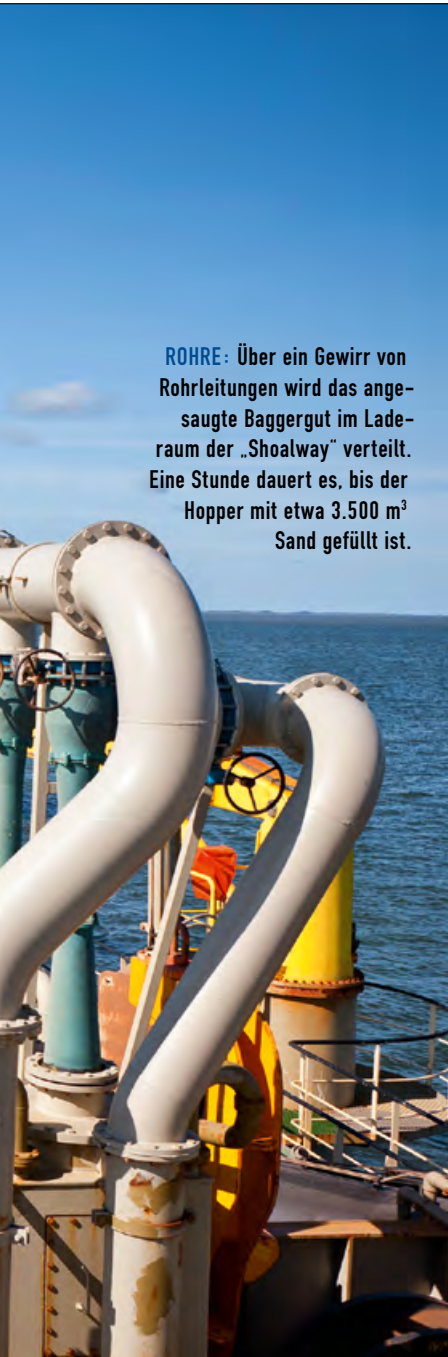


Freie Fahrt übers Wasser

Die Schifffahrtsstraßen müssen für die Schiffe passierbar gehalten werden. Das organisiert die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Zur Unterhaltung werden jedes Jahr insgesamt 46 Millionen Kubikmeter „Unterhaltsbaggern“ (Sand, Schlack, Kies etc.) bewegt – das entspricht etwa dem 18-fachen Volumen der Cheopspyramide. Drei Viertel davon (35 Mio. m³) entfallen auf die Seeschifffahrtsstraßen. Die Karte rechts zeigt (in Dunkelblau) die ausgebauten Fahrrinnen der Seeschifffahrtswege. Von 6 Millionen m³ Unterhaltsbaggern werden deutsche Seehäfen jedes Jahr befreit. Weitere 5 Millionen m³ entfallen auf Binnenwasserstraßen, Binnenhäfen und Talsperren. Als Großprojekte sind Elbvertiefung und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals geplant.

www.wsv.de



ROHRE: Über ein Gewirr von Rohrleitungen wird das angesaugte Baggergut im Laderaum der „Shoalway“ verteilt. Eine Stunde dauert es, bis der Hopper mit etwa 3.500 m³ Sand gefüllt ist.

→ boden aufzulockern und besser ansaugen zu können. Anschließend wird das Baggergut durch die dicken Rohrleitungen an Bord in den Laderaum gepumpt, wo es sich absetzt. Das dabei angesaugte Wasser läuft über einen Überlauf ab, sodass letztlich nur das Baggergut im Laderaum verbleibt.

Etwa eine Stunde dauert es, bis der Laderaum der „Shoalway“ gefüllt und das überschüssige Wasser abgelaufen ist. Ungefähr 3.500 m³ Sand fasst der Hopper, das entspricht etwa 5.600 Tonnen oder 290 Lkw-Ladungen. Offizier Daan Verduijn kontrolliert bei dem Prozess stets die Einstellung des Baggers und korrigiert die Höhe des Saugkopfes, bis er den Saugkopf schließlich einfährt und ihn samt Saugrohr mit den Kranen an Deck der „Shoalway“ holt. Drei Meilen sind es nun bis zur Klappstelle, an der das Material abgeladen wird. Rob Niesten nimmt Fahrt auf und steuert das Schiff zu der vom WSA zuvor ausgewiesenen Position an der Dukegatplate.

Traditionsreiche Vereinigung

Ein Hopperbagger hat verschiedene Möglichkeiten, das Baggergut abzuladen – je nach Einsatzzweck: Die gängige Methode bei Unterhaltungsarbeiten wie auf der Ems

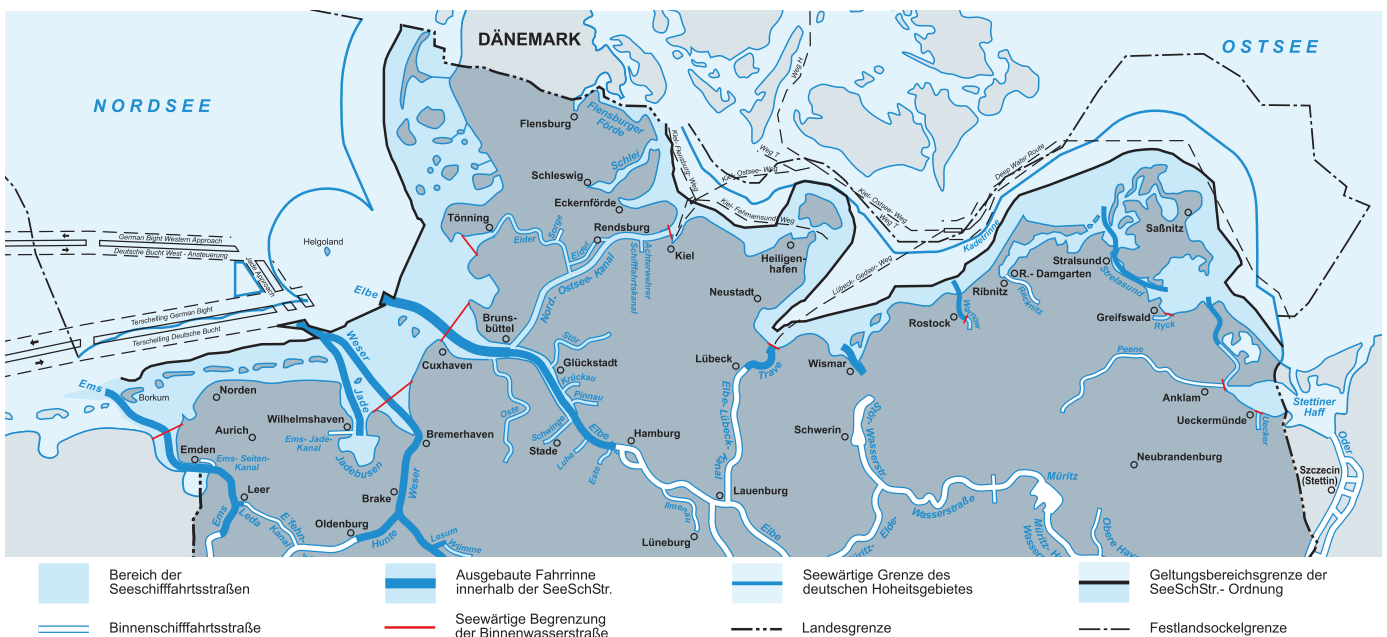


Foto: Thomas Eisenack

VORSITZENDER: Sigmund Schlie leitet die Vereinigung der Nassbaggerunternehmen.

ist das Verbringen über die im Schiffsboden eingelassenen Klappen. So geschieht es auch auf der „Shoalway“: Acht Klappen werden über dem Zielgebiet geöffnet, sodass der Sand einfach nach unten aus dem Schiff und in die Tiefe rutschen kann. Letzte Reste des Baggerguts im Laderaum werden mit Meerwasser herausgespült.

Bei anderen Einsätzen wie der Landgewinnung oder dem Küstenschutz kann das Baggergut aber auch über Rohrleitungen, die am Bug des Schiffes angeschlossen werden, an die Küste befördert werden. Eine weitere Möglichkeit ist das „Rainbowing“, bei dem das Sand-Wasser-Gemisch in einer gewaltigen Fontäne an die →



Kartographie: Vermessungs- und Kartenstelle bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, Schloßplatz 9, 26603 Aurich

→ gewünschte Position gesprüht wird. Die „Shoalway“ gehört zur Unternehmensgruppe Boskalis-Hirdes, einem in Hamburg ansässigen Unternehmen, das zugleich Mitglied der Vereinigung der Nassbaggerunternehmen (VdN) ist. Die VdN ist ein VDR-Mitglied, das auf eine lange Geschichte zurückblicken kann: Bereits 1918 gründeten 13 Firmen die Vereinigung mit dem Ziel, zeitbedingte Probleme zu erörtern und zu lösen, zu denen damals insbesondere die Arbeits- und Lohnbedingungen im Nassbagger-Gewerbe gehörten. Die schweren Zeiten der Inflation in den 20er- und 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts meisterten die Mitgliedsunternehmen durch ihren Zusammenhalt und die Loyalität untereinander.

Heute zählt die VdN 15 mittelständische Unternehmen im Bereich Nassbaggerei zu ihren Mitgliedern; an den Werten und Zielen der Vereinigung hat sich bis heute nichts geändert: Wahrung, Vertretung und Förderung der gemeinsamen Interessen der Mitglieder. Mitglied werden kann dabei jedes Unternehmen, das seinen

Sitz in Deutschland hat und über Nassbaggergeräte unter der Flagge der Europäischen Union verfügt. Dazu zählen neben den Laderaumsaugbaggern auch Geräte mit wohlklingenden Bezeichnungen wie Schneidkopfsaugbagger, schwimmender Greiferbagger, Schutensauger, Eimerketten- oder Tieflöffelbagger.

Bewährte Solidarität

„Die Nassbaggerei in Deutschland ist eine sehr kleine Branche mit sehr spezialisierten Unternehmen“, sagt Siegmund Schlie, Vorsitzender der Vereinigung der Nassbaggerunternehmen. „Wir sind mit den Mitgliedern an der Schnittstelle zwischen Schifffahrt und Bauindustrie angesiedelt. Die wenigen Unternehmen haben für sich alleine keine große Schlagkraft. Mit der VdN können wir in großen Verbänden wie dem VDR oder dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie stärker auftreten“, sagt Schlie. Auch gegenüber Behörden oder bei der Zusammenarbeit mit politischen Institutionen vertritt die Vereinigung die Interessen der Mitglieder.



SPEZIALGERÄT: Kapitän Steve Kowalski kontrolliert den Saugkopf. Das vier Meter breite Gerät durchpflügt in einer Tiefe von bis zu 30 Metern den Meeresboden.

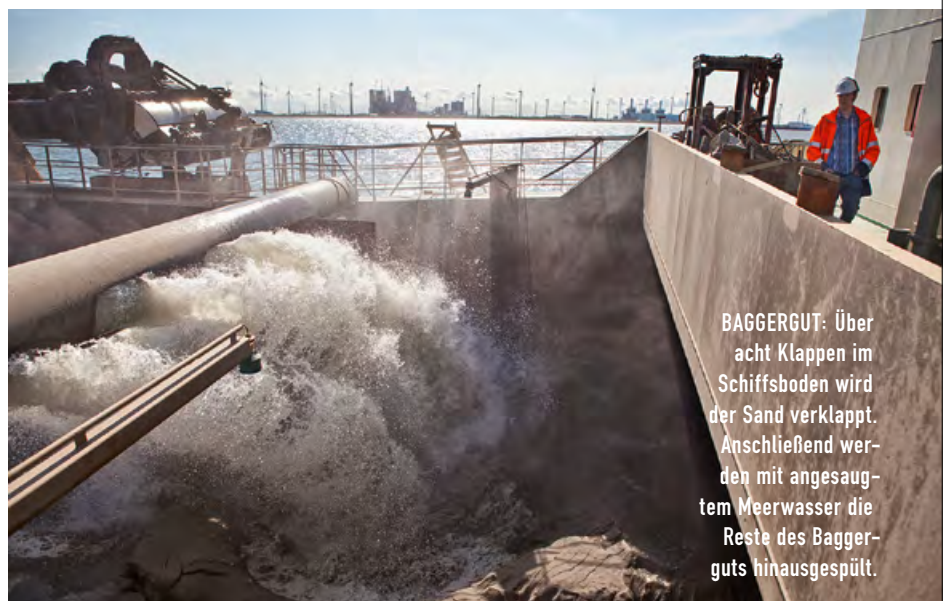


ORIENTIERUNG: Auf dem Bildschirm lassen sich die Neigung des Saugkopfes und die aktuelle Position des Saugrohrs erkennen.

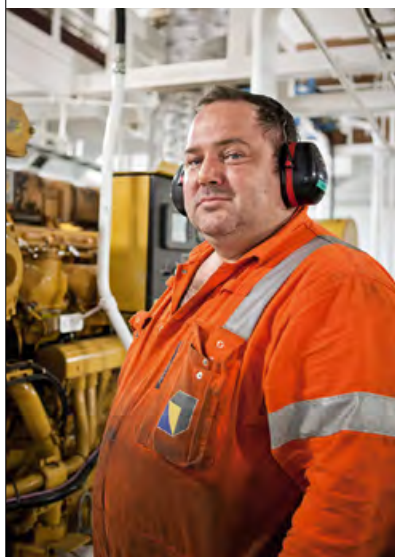


Die Hauptaktivitäten der Nassbagger-Unternehmen liegen überwiegend in Deutschland. Für die Unterhaltung der Schifffahrtsstraßen und Ästuar Ems, Weser und Elbe ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zuständig. Sie vergibt die Aufträge an die Nassbagger-Unternehmen, die zur Erhaltung und Wiederherstellung ausreichender Fahrwassertiefen sorgen. Diese Arbeiten auf deutschen Wasserstraßen haben einen Umfang von jährlich ca. 35 Mio. m³. Nur 25 Prozent davon bestreitet die WSV selbst, die übrigen 75 Prozent – also ca. 26 Mio. m³ – werden fast ausschließlich von VdN-Mitgliedsunternehmen bewältigt.

Neben der Unterhaltung und dem Neubau von Wasserstraßen und Häfen gehören aber auch Projekte wie der Küsten- und Umweltschutz, der Bau von →



BAGGERGUT: Über acht Klappen im Schiffsboden wird der Sand verklappt. Anschließend werden mit angesaugtem Meerwasser die Reste des Baggerguts hinausgespült.



INGENIEUR: Sjonny de Nooijer hat im Maschinenraum die Aggregate im Blick.



ZWEITER OFFIZIER: Daan Verduijn bereitet eine Messung des Baggersguts vor.



NACHWUCHS: Trainee Bruno van Belsen interessiert sich für die Arbeit auf einem Hopperbagger.



BAULEITER: Jobst Winter ist vom Auftragnehmer Boskalis-Hirdes mit an Bord.



KONTROLLE: Von der Brücke aus können die Offiziere den Bagger steuern und auf den Monitoren Position, Tiefe und Neigung des Saugkopfes bestimmen.

→ Wellenbrechern oder der Einsatz im Offshore-Bereich zu den Aufgaben der Nassbagger-Unternehmen. „In unserer spezialisierten Branche müssen jedes Jahr enorme Investitionen für moderne Technik und qualifiziertes Personal getätigt werden. Auf der anderen Seite steht ein eher übersichtliches Auftragsvolumen“, sagt Schlie. Zwischen Auftragsvergabe der Behörde und dem Einsatz der Bagger vergehen manchmal nur zwei Wochen oder weniger. „Wenn jemand Fremdgerät benötigt, wird selbstverständlich zuerst bei den Mitgliedern der Vereinigung nachgefragt“, sagt Schlie. So arbeiten die Mitglieder oft in Arbeitsgemeinschaften, um flexibler verschiedene Kunden bedienen zu können.

Jährlich veranstaltet die VdN eine Mitgliederversammlung, außerdem trifft man sich regelmäßig zu Gesprächsrunden über aktuelle Themen. Doch nicht nur der Zusammenhalt zwischen den Firmen zeichnet die VdN aus, auch die fachliche Förderung von angehenden und interessierten Ingenieuren gehört dazu. So werden an den Unis Vorlesungen zum Thema Nassbaggerei angeboten, um den Studenten die Wichtigkeit der Aufgaben zum Beispiel im Hafenbau, bei der Unterhaltung von Wasserstraßen oder beim Küstenschutz näherzubringen. „Letztendlich ist es dann egal, wo die Studenten später arbeiten werden“, sagt Siegmund Schlie, „ob in einer Behör-

de, in einem Ingenieurbüro oder bei einem Nassbagger-Unternehmen. Wir legen großen Wert darauf, dass sie einen hohen Wissensstand bekommen.“

In den Startlöchern

Noch immer fährt die „Shoalway“ in Höhe von Emshaven auf und ab, Tag für Tag, rund um die Uhr. Auf die Frage nach dem ständigen Hin und Her schmunzelt Kapitän Steve Kowalski: „Klar, anfangs war es für mich als Seemann gewöhnungsbedürftig, in den Flussmündungen immer nur auf und ab zu fahren. Aber mittlerweile weiß ich die Arbeit zu schätzen. Es ist ein sehr spezieller Job, bei dem wir alle unglaublich präzise und konzentriert arbeiten müssen.“ Jobst Winter, der als Bauleiter der Firma Boskalis-Hirdes mit an Bord ist, weist auf die Bedeutung des Einsatzes hin: „Schließlich sorgen wir dafür, dass der Verkehr in der Fahrrinne der Ems reibungslos ablaufen kann und Schiffe künftig sicher die Flussmündung passieren können.“

Auch der VdN-Vorsitzende Schlie blickt optimistisch in die Zukunft: „Neben der bevorstehenden Elbvertiefung warten wir händeringend auf den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals. Das wird eine wichtige Kampagne für uns sein, bei der unsere Mitgliedsunternehmen viel Arbeit bekommen können“, sagt Schlie. „Die VdN und seine Mitglieder stehen bereits in den Startlöchern.“

Neuer Hopperbagger für Möbius-Bau

In einer feierlichen Zeremonie in Hamburgs HafenCity hat die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) Monika Breuch-Moritz den dritten Hopperbagger der Josef Möbius-Bau GmbH auf den Namen „Eke Möbius“ getauft. Namensgeberin des Schiffes, das von der Hamburger J.J. Sietas KG Schiffswerft gebaut wurde, ist die Ehefrau des Aufsichtsratsvorsitzenden der Josef Möbius-Bau GmbH.

In ihrer Rede wies Monika Breuch-Moritz darauf hin, dass dieses „Laderaumsaugbaggerschiff“ aufgrund seiner hochmodernen Ausstattung und eines speziellen dieselelektrischen Antriebs auch für die Umwelt wegweisend ist. „Mir ist dieser Aspekt besonders wichtig – es war und ist mir ein besonderes Anliegen, die Schifffahrt noch sauberer und umweltverträglicher zu machen, als sie ohnehin schon ist“, so Monika Breuch-Moritz. „Unser Selbstverständnis im BSH betont: Wir sind Partner für Seeschifffahrt,

Umweltschutz und Meeresnutzung. Uns im BSH ist es wichtig, für Umweltschutz auf und in unseren Meeren zu sorgen und dennoch die notwendigen Wirtschaftsaktivitäten zu unterstützen. Die zunehmende Nutzung der Meere – Seeschifffahrt, Fischerei, Touristik, Marine, Offshore-Industrie, Sand- und Kiesgewinnung – verlangt einen sensiblen Umgang mit ihrer Umwelt.“



Mehr Qualität gefragt

Im Zuge der Finanzmarktkrise entschied die Bundesregierung, den Kapitalmarkt im Allgemeinen und die geschlossenen Fonds im Speziellen weiter zu regulieren, und verabschiedete das „Gesetz zur Novellierung des Finanzanlagenvermittler- und Vermögensanlagenrechts“. Damit befinden sich Schiffsbeteiligungen endgültig auf Augenhöhe mit anderen Finanzinstrumenten.

Als die CONTI-Unternehmensgruppe ab dem Jahr 1970 ihre ersten Schiffsbeteiligungen in Form von geschlossenen Fonds öffentlich anbot, umfassten die Beteiligungsprospekte rund 20 Seiten und die Gesellschaftsverträge rund drei Seiten. Natürlich wuchs der Umfang der Prospekte im Laufe der Jahre durch zunehmende Erfahrung, Information und Transparenz war CONTI von jeher sehr wichtig. Bereits seit Ende der 1980er-Jahre werden CONTI-Prospekte durch Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Erhöhte Anforderungen

Dennoch fielen die Schiffsbeteiligungen allgemein unter den Begriff des sogenannten grauen Kapitalmarktes, der keiner Aufsicht unterlag. Und wie so oft, wenn Freiheiten von Einzelnen missbraucht werden und „schwarze Schafe“ auftauchen, kommt der Ruf nach staatlicher Regulierung.

Im Juli 2005 wurde durch das „Anlegerschutzverbesserungsgesetz“ eine Prospektspflicht für geschlossene Fonds eingeführt. Die inhaltlichen Anforderungen wurden durch die „Verkaufsprospektverordnung“ geregelt, die 133 Mindestangaben definierte. Und die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) musste seither die Veröffentlichung eines Verkaufsprospekts gestatten.

Durch die abermals geänderte Gesetzgebung gelten für Verkaufsprospekte seit

Die verstärkte Regulierung hat auch ihr Gutes: Dadurch seien geschlossene Fonds jetzt auf Augenhöhe mit anderen Finanzinstrumenten, schreibt CONTI-Geschäftsführer Josef Obermeier.

1. Juni 2012 nochmals erhöhte Anforderungen an ihren Inhalt, und die BaFin prüft, bevor sie einen Verkaufsprospekt billigt, nicht nur Vollständigkeit, sondern zusätzlich Kohärenz (Widerspruchsfreiheit) und Verständlichkeit – weiterhin nicht die inhaltliche Richtigkeit. Neu ist auch die verpflichtende Erstellung eines dreiseitigen Vermögensanlagen-Informationsblattes (VIB), das die Vergleichbarkeit verschiedener Beteiligungen erleichtern soll. Sogenannte Produkt-Informationsblätter (PIB) waren schon aus dem Bankbereich bekannt. Das Beteiligungsan-

gebot MS „CONTI Aragonit“ ist bereits nach diesen neuen Anforderungen erstellt.

Außerdem werden Anteile an geschlossenen Fonds seit 1. Juni 2012 als Finanzinstrumente im Sinne des „Wertpapierhandelsgesetzes“ (WpHG) und des „Kreditwesengesetzes“ (KWG) qualifiziert. Hierdurch gelten bei der Anlageberatung bzw. -vermittlung erweiterte Beratungs-, Dokumentations- und Informationspflichten. Die Regulierung und Kontrolle obliegt bei freien Vermittlern (ab 1. Januar 2013) den Gewerbeämtern bzw. den Handelskammern und bei Wertpapierdienst-



VORBILD: Das Beteiligungsangebot für den Supramax-Bulker „CONTI Aragonit“ erfüllt bereits die neuen Standards. Das Schiff selbst fährt dank Becker Mewis Duct besonders sparsam.



GESCHÄFTSFÜHRER: Josef Obermeier ist seit 20 Jahren bei der CONTI-Unternehmensgruppe.

leistungsunternehmen (z.B. Banken) der BaFin.

In diesem Zusammenhang fällt der Zweitmarkt-Handel von Schiffsbeteiligungen seit 1. Juni 2012 unter die Regularien des KWG. Deshalb findet der Zweitmarkt-Handel von CONTI-Beteiligungen seither über die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG, Hamburg, statt. Die übrigen Serviceleistungen – umfassende Information und professionelle Begleitung der Abwicklung – übernimmt unverändert der CONTI-Zweitmarkt.

Bereinigung der Branche

Weitere Regulierungen wird es geben, wenn die europäische AIFM-Richtlinie (AIFM = Alternativer Investmentfonds Manager) in Form eines neuen Kapitalanlagengesetzbuches (KAGB) im Juli 2013 umgesetzt wird.

Schiffsbeteiligungen und ihre Vermittlung werden verstärkt reguliert. Dies hat – wie alles im Leben – zwei Seiten: Einerseits ist von Regulierungswut und Überbürokratisierung die Rede. Andererseits haben Schiffsbeteiligungen endgültig den Mantel des grauen Kapitalmarktes abgelegt und sind auf Augenhöhe mit anderen Finanzinstrumenten angekommen.

Insgesamt wird die Regulierung zu einer Bereinigung und Qualitätsverbesserung der Branche führen. Und CONTI wird auch künftig auf Basis ihrer Erfahrung und unter Berücksichtigung sich ändernder wirtschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen solide Schiffsbeteiligungen für ihre Gesellschafter entwickeln, die fahrende Flotte verantwortungsvoll managen und damit erfolgreich Kapitalmarkt und Schifffahrt verbinden. ...

SCHIFFSFINANZIERUNG

Auf dem HANSA-Forum Schiffsfinanzierung am 15. November suchen hochrangige Branchenvertreter Antworten auf die Krise.

Dieses Jahr war eines der härtesten für die Schifffahrt überhaupt. Unauskömmliche Fracht- und Chartersraten haben die Liquiditätslöcher bei vielen Schiffsgesellschaften weit aufklaffen lassen. Die Zahl der KG-Insolvenzen ist weiter gestiegen. Lässt sich die Verwertung von Schiffen durch die Banken angesichts Basel III noch abwenden? Unter welchen Voraussetzungen halten die Kreditgeber weiter still? Wie sind die Aussichten für hoch verschuldete Schiffe, die ihren Kapitaldienst seit Jahren nicht leisten können?

Diese und andere drängende Fragen stehen im Fokus des 16. HANSA-Forums Schiffsfinanzierung, das unter dem Motto „Deutsche Schifffahrt im Netz von Banken, Märkten und Politik“ im Hamburger Hotel Grand Elysée stattfindet. Veranstalter wird es vom Schifffahrts-Verlag „Hansa“, der auch das gleichnamige, 1864 gegründete Fachmagazin herausgibt. Alljährlich



Branchentreff im Krisenmodus

finden sich mehr als 600 Teilnehmer zu diesem etablierten Branchentreff ein.

Das Umfeld könnte freilich besser sein. Der Krisenmodus dürfte der Branche noch bis 2014 erhalten bleiben. Wie viel vom maritimen Standort Deutschland dann noch bleibt, hängt auch von der Problemlösungskompetenz und der Inno-

ventionskraft der Schifffahrtsbranche selbst ab. Trotz vieler Ideen und langer Debatten ist bislang recht wenig passiert: Es gab erste Zusammenschlüsse in der Bereederung, aber noch keine gesellschaftsrechtliche Verschmelzung von Einschiff-KGs.

Zwar gehen größere Reedereien mit Private Equity oder Anleihen neue Finan-

Podiumsteilnehmer beim 16. HANSA-Forum Schiffsfinanzierung am 15. November 2012

Renommierete Experten aus den beteiligten Branchen und der Politik diskutieren über die Perspektiven der maritimen Wirtschaft.

Banken	
Björn Nullmeyer	Bremer Landesbank
Matthias Pohl	Commerzbank
Christian Nieswandt	HSH Nordbank
Oliver Faak	NordLB
Consultants/Experten	
Berthold Brinkmann	Brinkmann & Partner
Hans-Jürgen Wömpener	Büro Wömpener (Beirat)
Kai Miller	ICAP Plc
Robert Brückner	PKF Arbicon Zink
Daniel Mayr	PricewaterhouseCoopers
Prof. Dr. Orestis Schinas	HSBA
Martina Hertwig	TPW

Schifffahrt/Emissionshäuser	
Dr. Hermann J. Klein	Blue Star Holding
Joachim van Grieken	European Minibulk eG
Sander Schakelaar	JR Shipping
Dr. Hans Joachim Weinberger	Gebab
Dr. Ralf Friedrichs	HCI Capital
Dr. Torsten Teichert	Lloyd Fonds
Politik	
Frank Horch	Wirtschaftssenator Hamburg
Ralf Nagel	Verband Deutscher Reeder
MdB Dr. Valerie Wilms	Bündnis90 / Die Grünen
MdB Uwe Beckmeyer	SPD
MdB Eckhardt Rehberg	CDU

5,50	9,80	21,00	5,10	0,35	Börsen.de (W)	6,75	185,00	111,55	Dr. Verkehrs-Bt (W)	16,50	271,00	30,50	27,01
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg Brauh Ing. (M)	24,50	7,20	8,50	Dialog Semicond (W)	4,00	16,50	285,00	249,50
7,00	33,70	5,95	7,90	1,3	Burg Brauh Rav. (S)	1020,00	24,80	8,60	Diag Ind (B)	103,00	3,98	18,00	18,00
753,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burbad Vz (B)	276,00	1020,00	26,50	Diag Ind (B)	104,00	103,00	4,50	3,70
6,00	755,00	7,00	29,50	6,01	BUS St (W)	9,85	276,00	1035,00	Diag Werke (F)	19,80	118,00	104,50	91,00
					BUS Vz (B)			997,50	Diag Hid (W)	44,75	19,80	150,50	50,50

SCHIFFSFONDS



Foto: HANSA International Maritime Journal

DEBATTE: Auch in diesem Jahr wird wieder mit einem großen Besucherandrang gerechnet.

zierungswege – aber auch viele, so scheint es, sehen noch immer eine Rückkehr des KG-Modells. Während in anderen Industriebranchen beispielsweise Finanzderivate zur Absicherung seit Langem etabliert sind, stoßen die Anbieter dieser zumindest prüfenswerten Instrumente in der deutschen Schifffahrtsindustrie auf Skepsis.

Existenzgefährdende Lage

Mit großer Hoffnung blickt die Branche in dieser schwierigen Situation nach Berlin. Bislang endeten die Krisengipfel aber ohne konkrete Zusagen. Es stellt sich die Frage, ob der Politik die existenzgefährdende Lage des maritimen Standorts überhaupt bewusst ist.

Dabei könnte mit politischer Hilfe die Aufweichung der Basel-III-Kriterien gelingen. Auch Überbrückungskredite durch die KfW würden eine Entlastung bringen, bis die Märkte wieder anziehen. Zur Diskussion stehen derzeit zudem eine „Abwrackprämie“ oder eine temporäre Aussetzung der Unterschiedsbeträge.

Auf dem HANSA-Forum werden Bundestagsmitglieder der großen Parteien hoffentlich Antworten auf diese Fragen geben. An der Podiumsdiskussion nehmen auch das geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel sowie hochrangige Vertreter von Banken, Emissionshäusern und Reedereien teil (siehe Kasten). Modert wird die Veranstaltung von „HANSA“-Chefredakteur Nikos Späth, Fachjournalist Michael Hollmann und Dr. Bernd Kröger.

www.hansa-online.de

01 Nordcapital reduziert Personal

Nordcapital hat auf den **Zusammenbruch des Marktes für geschlossene Fonds** reagiert und die Belegschaft deutlich reduziert. „In einem extrem herausfordernden Marktumfeld sehen wir es als unsere wichtigste Aufgabe an, **die Investments unserer Anleger bestmöglich zu managen**. Daher werden wir in diesem Bereich unsere Kapazitäten verstärken“, heißt es in einer Mitteilung des Hamburger Emissionshauses.

Wörtlich heißt es: „Der Markt für geschlossene Fonds ist massiv eingebrochen. Signifikante Platzierungsvolumina sind derzeit nicht mehr zu erreichen. Hinzu kommt das **erhöhte Risiko bei der Eigenkapitalplatzierung** in der aktuellen Marktsituation. Dieses resultiert aus den branchenweit deutlich längeren Platzierungszeiten **bei gleichzeitiger Vorfinanzierung der Projekte** durch die Emissionshäuser. Hinzu kommt die große Unklarheit über **die im Juli 2013 in Kraft tretende Umsetzung der AIFM-Richtlinie** (AIFM = Alternative Investment Fund Manager) in deutsches Recht. Die regulatorischen Rahmenbedingungen für das künftige Geschäft mit geschlossenen Fonds werden noch längere Zeit nicht feststehen. Das erschwert Emissionshäusern **die zukünftige Planung ihrer Projekte** enorm.“

Nordcapital habe seine Strukturen entsprechend angepasst und **den Vertriebs- und Marketingbereich, der auf eine kontinuierliche Fondsplatzierung ausgerichtet war, reduziert**. Einigen Mitarbeitern konnten neue Aufgaben innerhalb der Unternehmensgruppe angeboten werden. Nordcapital werde auch weiterhin neue Investments in Sachwerte tätigen – jedoch zunächst **nicht mit dem Ziel, diese in Form eines geschlossenen Publikumsfonds** auf den Markt zu bringen. „Wir sind überzeugt, dass sich an der **Qualität und Professionalität des Fondsmanagements die Zukunft der Emissionshäuser** entscheidet. Das Neugeschäft mit geschlossenen Fonds werden wir dann wieder forcieren, wenn die Rahmenbedingungen dafür wieder gegeben sind.“

www.nordcapital.de

02 Maritime Equity voll investiert

Das zur Salomon Invest-Gruppe gehörende Hamburger Unternehmen **Maritim Equity investiert gemeinsam mit der Reederei Harren & Partner** in die zwei Massengutfrachter MS „Pabal“ und MS „Pabur“. Die beiden **modernen 76.000-TDW-Panamax-Bulker** sind langfristig an die Intermare Transportgesellschaft mbH, eine Tochter der Alfred C. Toepfer International G.m.b.H., verchartert. Außerdem besitzen beide Schiffe zweimal eine Option über ein weiteres Jahr. Mit der Beteiligung an den beiden Panamax-Massengutfrachtern **ist der Fonds Maritim Equity voll investiert**. „Wir haben den Markt intensiv beobachtet und diverse Projekte geprüft. Bei der nun erfolgten Investition sehen wir **die Interessen der Anleger in vollem Umfang berücksichtigt**“, so Dr. Werner Großekämper, Geschäftsführer von Maritim Equity.

www.maritim-invest.de

03 100-Millionen-Grenze erreicht

Der Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG hat im September geschlossene **Fondsanteile im Nominalwert von 12 Mio. Euro** vermittelt. Damit wurde die 100-Mio.-Euro-Grenze im Handelsumsatz erreicht. Rund 8 Mio. Euro entfielen auf Immobilien, **rund 2 Mio. auf Schiffsbeteiligungen** und etwa 2 Mio. auf sonstige Fonds. Die Anzahl der erfolgreichen Vermittlungen lag mit 397 weiter auf hohem Niveau. „Mit rund 3.100 Anteilen nach neun Monaten liegt **die Anzahl rund 10 Prozent höher als im Vorjahreszeitraum**“, sagt Vorstand Alex Gadeberg. Investitionen von Privatanlegern hätten erneut fast 64 Prozent vom Umsatz ausgemacht. „Dieser Trend wird auch mangels attraktiver Angebote am Erstmarkt weiter anhalten“, so Gadeberg.

Eine Handelspremiere feierte mit einem **Vermittlungskurs von 99 Prozent bei den Schiffsfonds der HCI Deutsche Schiffsvorzüge**. Der Fonds lag mit diesem Prozentsatz unter den Top Ten der höchsten Handelskurse des Jahres in diesem Segment.

www.zweitmarkt.de

P&I-Kostenkurve wird steiler

Von Michael Hollmann

Für 2013 müssen sich die Reeder auf einen erneuten Kostenschub in der Haftpflichtversicherung einstellen. Die Beitragserhöhungen der P&I Clubs werden aller Wahrscheinlichkeit nach höher als dieses Jahr ausfallen.

Manchem Schiffsmanager dürfte mit Blick auf den 20. Februar schon mulmig werden: Das Datum markiert historisch den Wiederbeginn der Schifffahrt und das Ende der Eissaison in der Ostsee – und auch den Stichtag für die Vertragserneuerung (Renewals) in der P&I-Versicherung.

Dieses Jahr kamen die Reedereien noch vergleichsweise glimpflich davon: Die Mehrzahl der 13 Clubs der International Group of P&I Clubs bestand auf einer allgemeinen Prämienhöhung um 5 % vor Berücksichtigung der individuellen Schadensstatistik. Für 2013/14 wird nun eine deutliche „Verhärtung“ des Marktes erwartet, weil viele Gegenseitigkeitsvereine zuletzt technische Verluste verbuchten und auch die Kapitalerträge nicht mehr so stark sprudeln. Der britische Versicherungsmakler Aon Risk Solutions prog-

nostiziert in seinem P&I-Review 2012 Prämienanhebungen in einer Bandbreite von 5 bis 12,5 %. Aufgrund negativer Ergebnisse stünden zahlreiche Clubs unter Druck, Preissteigerungen „am oberen Ende der Skala“ anzupeilen. Tysers, ein anderer Londoner Makler, liegt mit seinen Schätzungen in etwa gleichauf. „Wir könnten ein Anziehen der Prämienraten um bis zu 10 % erleben“, sagte der P&I-Experte der Firma, Martin Hubbard.

Dickeres Kapitalpolster nötig

Vergleichsweise moderat nehmen sich da die ersten beiden Ankündigungen aus, die den Mitgliedern des Shipowners' sowie des Standard P&I Club im Oktober ins Haus schneiten: Shipowners' plant für kommendes Jahr mit einem Prämienanstieg um durchschnittlich 5 %, der Standard Club mit 7,5 %. Zwar haben die Anbieter ihre Rücklagen in den vergangenen Jahren durch die Bank kräftig ausgebaut. Sie könnten diese Reserven aber kaum für den Ausgleich von Verlusten verwenden, da sie wegen der strengeren Vorschriften für

Versicherungen (Solvency II) auf dickere Kapitalpolster angewiesen seien, heißt es.

Die Fehlbeträge der P&I Clubs im technischen Versicherungsgeschäft im vergangenen Jahr addieren sich laut Makler Gallagher auf –132 Mio. US\$. Dagegen stünden Kapitalerträge von 113 US\$ nach Steuern, was Renditen von 3 bis 4 % bei den einzelnen Clubs entspreche. Angesichts der niedrigen Zinsen und der Turbulenzen an den Wertpapiermärkten sei dieses Jahr kaum mit höheren Investmentgewinnen zu rechnen. Folglich könnten die Anbieter ihr Versicherungsergebnis nicht länger subventionieren. Um wieder in die schwarzen Zahlen zu gelangen, müssten sie Risiken ablehnen bzw. strengere Konditionen und höhere Prämien durchboxen, so Aon.

Auch die Rückversicherungszuschläge dürften per 20. Februar massiv steigen. Grund: Zwei schwere Totalverluste mit gewaltigen Schadenersatzforderungen von Dritten und sehr hohen Wrackbergungskosten sind bislang nur teilweise verrechnet worden: Untergang und Bergung des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ dürften die P&I-Rückversicherer über 500 Mio. US\$ kosten. Beim Containerschiff „Rena“ rechnen Experten mit 300 Mio. US\$. Dafür konnten die Rückversicherer den P&I Clubs zu Jahresanfang noch einen Aufschlag von 40 Mio. US\$ in Rechnung stellen. Den Clubs fehlte aber die Zeit, das an ihre Mitglieder weiterzuberechnen. Für die „Costa Concordia“ dürfte eine Erhöhung der gesamten P&I-Rückversicherungskosten um 20 bis 30 % fällig werden, wird spekuliert. Auf die Reedereien könnten somit zusätzlich Erhöhungen der Rückversicherungszuschläge im Umfang von 5 % ihrer Gesamtprämie zukommen, warnt Versicherungsmakler RFIB.



„COSTA CONCORDIA“:
Große Schäden müssen erst
noch eingepreist werden.

Deutscher rückt an IUMI-Spitze

Der Weltverband der Schiffs- und Warentransportversicherer (International Union of Marine Insurance) bekommt zum 1. Februar einen neuen Generalsekretär.

Fritz Stabinger gibt den Staffelstab dann an Lars Lange weiter, der derzeit noch beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft in Berlin den Bereich Transport- und Luftfahrtversicherung leitet.

Mit dem Personal- geht auch ein Standortwechsel einher: Die IUMI verlegt ihren Sitz

von Zürich nach Hamburg und erweitert so das maritime Cluster in der Hansestadt um ein weiteres wichtiges Element. Damit kehrt die IUMI zu ihren historischen Wurzeln zurück: Die Gründung fand 1874 in Berlin statt, erst nach dem Zweiten Weltkrieg war der Sitz in die Schweiz verlegt worden. Lange ist Rechtsanwalt mit Spezialisierung im Seehandelsrecht und seit 1999 in der Transportversicherungsbranche. Bis 2008 war er beim Bremer Assekuradeur C. Wm. König tätig.



WECHSEL: Lars Lange wird neuer Generalsekretär.

5,50	9,80	21,00	5,10	0,35	Burg Brauh Ing. (Mal)	6,80	6,75	185,00	111,55	Dr. Verkehrs-Bk. (Hil)	16,50	271,00	30,50	27,01
32,60	5,55	10,80	7,90	1,3	Burg Brauh Rav. (Sul)	24,50	7,20	8,50	58,49	Dialog Semicond. (Hil)	4,00	16,50	285,00	249,50
7,00	33,70	5,95	4,50	1	Burgbad Vz. (Gai)	1020,00	24,80	8,60	4,60	Dialog Ind. (Gai)	103,00	3,88	18,80	16,00
753,00	7,00	34,90	29,50	0,8	BUS St. (Hil)	276,00	1020,00	28,50	6,75	Dieter-Werke (Hil)	104,00	103,00	4,50	2,10
6,00	755,00	7,00	6,01	1	BUS Vz. (Gai)	9,85	276,00	1035,00	18,50	Dieng Hid. (Hil)	19,80	118,00	104,50	91,00
6,00	6,00	720,00	7,00	1		10,00	9,90	350,00	997,50	Digital Art	44,75	19,80	150,50	50,00

In Kürze

Singapur will Transparenz im Bunker-geschäft. Die Schifffahrtsbehörde des südostasiatischen Stadtstaats will ein Verzeichnis aller Bunkerlieferanten mit aktuellen Leistungsdaten zu Liefermengen und Servicequalität anlegen. Es soll alle sechs Monate aktualisiert und über die Webseite der Behörde abrufbar sein (www.mpa.gov.sg). Damit reagiert Singapur auf Qualitätsprobleme bei der Betankung von Seeschiffen.

Wiegepflicht für Container lässt auf sich warten. Die Sitzung des IMO-Unterkomitees für Gefahrgut Ende September brachte keine Entscheidung. Eine Expertengruppe soll nun klären, wie eine entsprechende Vorschrift in das SOLAS-Übereinkommen eingeflochten werden kann. Der Container-Versicherer TT Club zeigte sich „frustriert“ über die erneute Verzögerung. Eine Reihe schwerer Unfälle in Häfen und auf Schiffen wird auf überladene Container zurückgeführt.

Neue KV für Seeleute. Die Münchener Rückversicherung führt eine erweiterte Krankenversicherung für Seeleute ein. Die Deckung bei dem neuen Produkt stellt die Tochtergesellschaft Great Lakes Reinsurance, als Zeichnungsagenten dienen KA Köln Assekuranz Agentur und Globality Health – ebenfalls Töchter der Münchener. Crewsure bietet erweiterten Schutz gemäß der Maritime Labour Convention, heißt es.

Vorsicht bei Haftungsbegrenzung. Mehrere Zeitbetrachter versuchen derzeit nach Angaben des Schutzvereins Deutscher Reeder Klauseln zur Beschränkung der Haftung von Reederei und Befrachter zu vereinbaren. Dies könne bei Großschäden zu Deckungslücken führen. Solche Regelungen sollten generell vermieden werden, da auch die Interessen der Schiffsversicherer betroffen seien.

Rena-Wrackbergung macht Fortschritte. Die Bergungsfirma Resolve hat die ersten 600 t Stahl der Bugsektion des Containerwracks „Rena“ abgeborgen. Das von MSC gecharterte Schiff war im Herbst 2011 bei Neuseeland auf Grund gelaufen und Anfang 2012 entzweigebrochen. Resolve erklärte, man hoffe, alle Wrackteile über der Wasserlinie bis Anfang 2013 zu entfernen.

Fotos: Rvongher, Holtmann, US Coast Guard

Reeder lehnen Öko-Bergungslohn ab

Forderungen der Bergungsunternehmen nach einer zusätzlichen Entlohnung bei der Havariebekämpfung, die sich nach der Höhe der verhinderten Umweltschäden richtet, stoßen bei den Reedereien auf Widerstand.

Eine Ermittlung der theoretischen Verschmutzungen wäre zu kompliziert und zu teuer, weil dafür umfangreiche Gutachten und Untersuchungen erforderlich wären, erklärte die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) mit Sitz in London. Das Thema Öko-

Bergungslohn stand Mitte Oktober auf der Konferenz des Seerechtsverbands Comité Maritime International (CMI) auf der Tagesordnung. Heute richtet sich die Vergütung von Bergungsreedereien primär nach der Höhe der geretteten Werte. In Fällen, in denen kaum gerettete Werte zu erwarten sind, können Berger auf Bezahlung nach einem festen Tarif (Scopic) bestehen. Durch den Scopic-Tarif werde das Umweltengagement der Bergungsreedereien bereits entsprechend vergütet, erklärte die ICS.



RISIKO: Auch die US-Küstenwache verzeichnet einen Anstieg von Problemfällen.

UK Club: Maschinenausfälle in ECA-Zonen

Immer häufiger geraten Seeschiffe wegen Maschinen- und Stromausfällen in Not und kollidieren mit anderen Schiffen oder Hafenanlagen.

UK P&I Club berichtet, inzwischen gingen 7 % der jährlichen Ersatzleistungen für Sachschäden auf solche Vorfälle zurück. Das Risiko von Maschinenausfällen sei infolge der Einführung von Emissionskontrollzonen, wie sie heute in Nord- und Ostsee sowie vor der nordamerikanischen Küste existieren, deutlich gestiegen, erklärt der Schiffs haftpflichtversicherer. Vor Einfahrt in diese Emission Control Areas müssen die Schiffe den Betrieb von konventionellem Bunkeröl mit hohem Schwefelanteil auf schwefelarme Destillate umstellen. Die Prozedur könne bis zu zwölf Stunden in Anspruch nehmen und sei mit gewissen Risiken behaftet: So würden durch das schwefelarme Gasöl Asphaltablagerungen aus dem konventionellen Bunkeröl im Tanksystem

gelöst. Diese könnten dann Filter und Siebe verstopfen und die Kraftstoffversorgung der Haupt- und Hilfsmaschinen unterbrechen, warnt der Club.

Die US-Küstenwache habe kürzlich einen Anstieg von Maschinenausfällen in US-Gewässern verzeichnet, nachdem dort im Sommer eine Emissionskontrollzone eingeführt wurde. Auch Lotsen in anderen Gebieten wie der Nord- und Ostsee berichteten von einer Zunahme solcher Vorfälle. Verlieren Schiffe ihre Manövrierfähigkeit, sei das Schadensrisiko viel höher als früher: Wegen gestiegener Schiffsgrößen drohten größere Schäden, wenn es zu Kollisionen mit Hafenanlagen, Schleusentoren oder anderen Fahrzeugen komme. Außerdem stünden nicht mehr so oft Schlepper parat, weil mit Seitenstrahlrudern ausgerüstete Schiffe für Revierfahrten und An- und Ablegemanöver auf Schlepperassistenz verzichteten, so der UK Club.

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

Kreuzfahrtbranche wünscht sich engere Kooperation mit Zielhäfen

Der europäische Kreuzfahrtverband European Cruise Council (ECC) fordert eine engere Zusammenarbeit zwischen Kreuzfahrtgesellschaften und Zielhäfen bei der Abfallentsorgung.

Ziel ist es, die Umweltschutzanlagen der Häfen noch besser auf den hohen Standard bei der Abfallbehandlung und -verwertung an Bord abzustimmen. „Die Kreuzfahrtindus-

trie ist ein wichtiger Träger des Tourismus mit großem Wachstumspotenzial. Dieses Wachstum muss aber nachhaltig sein“, sagt Robert Ashdown, Director of Environment and Operations des ECC. Daher müssten alle Akteure heute planen, um in Zukunft steigende Passagierzahlen abfertigen zu können und den zusätzlichen Anforderungen auch mithilfe neuer Umweltschutzanlagen an Bord der Schiffe gerecht zu werden. „Unser Verband und all seine Mitglieder sind dem nachhal-

tigen Tourismus verpflichtet“, betonte Ashdown. „Auf See kontrolliert jedes Schiff die Einhaltung seiner hohen Umweltschutzmaßnahmen selbst“, so der ECC-Experte. Die Kreuzfahrtindustrie wünsche sich aber eine deutliche Verbesserung der Hafenauffangeinrichtungen für Kreuzfahrtschiffe. Die hohen Recycling- und Abfalltrennungsstandards an Bord entfalteten nur dann ihr volles Potenzial, wenn sie auch in den Häfen fortgeführt würden.

www.europeancruisecouncil.com

Foto: Karenfoleyphotography | Dreamstime.com

NACHHALTIGKEIT: Die Schifffahrt braucht die Unterstützung der Häfen (hier: Alesund in Norwegen).



MS „Atlantis“ feiert Dienstjubiläum

Im Oktober konnte die Reederei Cassen Eils auf Helgoland das 40-jährige Jubiläum ihres Seebäderschiffes MS „Atlantis“ feiern.

MS „Atlantis“ wurde für den Helgolandverkehr gebaut und ist nach wie vor das größte im Einsatz befindliche Schiff. 1.000 Passagiere finden während der Fahrt bequem in sechs Salons Platz. Die Mannschaft besteht aus acht Mitgliedern. Geplant und gebaut wurde MS „Atlantis“ 1972 für die Reederei HADAG. Getauft wurde das Schiff allerdings zunächst auf „Helgoland“. Seit 1999 verkehrt das Seebäderschiff nun unter dem aktuellen Namen „Atlantis“.

RARITÄT: MS „Atlantis“ ist seit 40 Jahren unermüdlich unterwegs.

Die Reederei Cassen Eils erwarb MS „Atlantis“ im Jahr 1983. Seitdem fuhr MS „Atlantis“ auf verschiedenen Routen, u.a. zwischen Bremerhaven und Helgoland, aber auch zwischen Saßnitz auf Rügen und der dänischen Insel Bornholm. Aktuell fährt MS „Atlantis“ von Cuxhaven nach Helgoland. In der kalten Jahreszeit ist dies die einzige Schiffsverbindung zur Hochseeinsel.

www.helgolandreisen.de



Foto: Reederei Cassen Eils

Abseits üblicher Routen

Nur wenige Schiffe können die Philippinen jenseits der Touristenströme anlaufen – wohl aber die „Bremen“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.

Dank ihres geringen Tiefgangs von 4,8 Metern und der Ausrüstung mit zwölf Zodiacs kann die „Bremen“ im Frühjahr Passagiere auf eine intensive Expeditionenreise zu unbekannten Flecken im vielfältigen Inselreich mitnehmen. Sie läuft unter anderem die Calamian-Inselgruppe an. Auch die 343 Inseln Palaus liegen auf der Route, die von Experten begleitet wird. Dauer: 16 Tage (Start 21.4.), Preis: inkl. Flug ab 7.852 Euro pro Person. www.hlkf.de

ZODIAC: Abenteuerflug mit dem schnellen Schlauchboot.



Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

AIDA Cruises ausgezeichnet



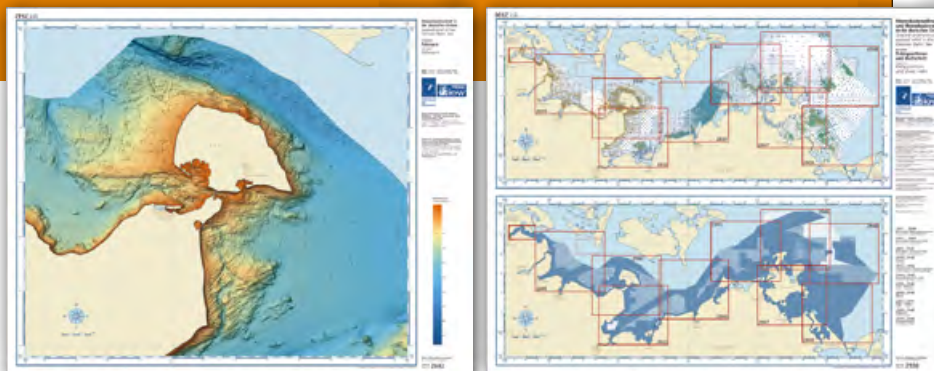
ENGAGEMENT: AIDA-Umweltmanagerin Monika Griefahn.

Es habe den deutschen Kreuzfahrtmarkt revolutioniert und aus einem Nischen- ein Breitenprodukt gemacht, hieß es zur Begründung. AIDA begegne Problemthemen aktiv. So sei das Unternehmen bereit, Kritik aufzunehmen, Lösungen zu finden und in Weiterentwicklungen zu investieren. Ein Beispiel sei das Engagement für den Klimaschutz. Dafür ist bei AIDA inzwischen die Mitbegründerin von Greenpeace Deutschland, Monika Griefahn, verantwortlich. www.aida.de

Foto: AIDA Cruises

Das Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises hat den Innovationspreis 2012 der Deutschen Tourismuswirtschaft erhalten.

Quelle: BSH, IOW



KARTOGRAFIE: Die Karten können helfen, Nutzungskonflikte zu entschärfen.

Einheitliche Sedimentkarten für die Ostsee

Erstmals in Deutschland hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) gemeinsam mit dem Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) Sediment- und Reliefkarten für das gesamte deutsche Ostseegebiet veröffentlicht.

Die Karten enthalten Detailinformationen über Beschaffenheit und Gestalt des Meeresbodens. Das BSH unterstützt damit die maritime Raumordnung der Ostsee, die Seevermessung im Küstenmeer und in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), Aktivitäten zur wirtschaftlichen Nutzung des Meeresbodens

wie etwa die Errichtung von Windparks oder die Verlegung von Kabeln und Pipelines, die weitere Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt, Monitoring- und Forschungsaktivitäten, aber auch Maßnahmen des Umwelt- und Küstenschutzes. Die Informationen tragen dazu bei, Nutzungskonflikte in der Ostsee zu entschärfen. Gemeinsam mit dem IOW hat das BSH zwischen 1994 und 2010 rund 17.000 Bodenproben des Ostseebodens auf einer Fläche von rund 15.540 km² ausgewertet. www.bsh.de

ANZEIGE

Stärkerer Schutz für alle Einsatzfelder

GLOBIC, OCEANIC und OLYMPIC: Eine neue Rezeptur macht die Antifouling-Beschichtungen von Hempel noch wirksamer. Von Frauke Frenzel

Möglichst geringe Treibstoffkosten und ein minimierter Schadstoffausstoß: Das sind Vorteile eines wirksamen Antifouling-Schutzes bei Schiffen. Kontinuierlich arbeiten die Experten des Beschichtungsspezialisten Hempel an Wirkstoffformeln und den Kombinationen von Stoffen, um einen optimalen Bewuchsschutz gegen Algen und andere Organismen zu gewährleisten. Die neuesten Ergebnisse der Entwicklungsingenieure können sich sehen lassen: Die Produktinnovationen der Reihen GLOBIC, OCEANIC und OLYMPIC bieten stärkeren Schutz für alle Einsatzbereiche.

In gleich mehreren Eigenschaften sind die Wirkstoffe verbessert worden: Das komplette Bewuchsschutzprogramm basiert auf optimierten Bindemitteltechnologien. Konstante Polierraten stellen die kontinuierliche Freisetzung der Biozide sicher. Zusätzlich

sorgen die Mikrofaser-Verstärkung und ihr hoher Festkörperanteil für eine herausragende mechanische Festigkeit und optimale Wirtschaftlichkeit.

Die GLOBIC-Serie wurde durch zwei Varianten erweitert: GLOBIC 9000 und 6000 sind zinnfreie, selbst polierende, hydrolisierende Antifouling-Beschichtungen auf Grundlage der patentierten Acrylat-Nanokapsel-Technologie im Bindemittel. Die Nanokapsel-Bindemitteltechnologie hat sich im täglichen Einsatz bewährt und in den vergangenen fünf Jahren bei mehr als 2.000 Schiffen sehr gute Ergebnisse erbracht. Die patentierte inorganische Fasertechnologie verleiht der Beschichtung zudem eine außergewöhnlich hohe mechanische Festigkeit. www.hempel.de

DAUERLÄUFER: Lange Beschichtungsintervalle machen GLOBIC 9000 sehr wirtschaftlich.





Geschichte zum Anfassen

Seit rund 120.000 Jahren fährt der Mensch zur See. Er hat per Schiff neue Kontinente entdeckt, den Handel beschleunigt, die Fischfang-Methoden perfektioniert, Schlachten geschlagen und die Meeresforschung vorangetrieben.

Aktuell erleben wir in der Seefahrt rasante technische Entwicklungen. Gleichzeitig ist die Faszination an Ursprung und Geschichte der Seeschifffahrt ungebrochen. Ein Beleg dafür sind auch die vielen Schifffahrtsmuseen, die quer über den Globus zu finden sind. Sie dokumentieren den Aufbruch des Menschen in ein neues Zeitalter. Dabei widmen sie sich oft bestimmten Themenschwerpunkten – etwa der Fischerei, der Marine, den Wikingern, den Piraten, der Hanse oder den Passagier- und Kreuzfahrtschiffen.

Große Entdecker wie Ferdinand Magellan, Vasco da Gama, Sir Francis Drake oder James Cook haben mit ihren Erkundungen die Welt verkleinert. Der Bau und Einsatz berühmter Schiffe wie „Santa Maria“, die HMS „Beagle“ oder die „Titanic“ faszinieren nicht nur Schiffsingenieure. Und der Warenhandel und -transport auf See bestimmt bis heute die weltweite Wirtschaft.

Die Deutsche Seeschifffahrt widmet sich in einer neuen Serie den bedeutendsten und spektakulärsten Schifffahrtsmuseen der Welt. In den nächsten Ausgaben werden wichtige und außergewöhnliche Museen porträtiert, in denen Seeschifffahrt auf besondere Weise erlebbar wird. Den Anfang macht das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven – das nationale Schifffahrtsmuseum.



Wir wollen Schifffahrt erlebbar machen und bieten unseren Gästen eine Reise durch die Weltmeere auf Ozeanriesen, historischen Großseglern und Dampfschiffen und zeigen sowohl imposante Nachlässe als auch Perspektiven für die Zukunft“, sagt Dr. Ursula Warnke, Direktorin des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Ein ambitionierter Ansatz, der in Bremerhaven konsequent umgesetzt wird. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet schon das Museumsgebäude.


Mitten im Zentrum der Stadt, zwischen dem Columbus Center und der Weserdeichpromenade, steht der imposante Bau. Entworfen wurde er von Hans Scharoun. Der Architekt wuchs in Bremerhaven auf und ist einer der bedeutendsten Vertreter der sogenannten organischen Architektur. Das Gebäude erinnert nicht nur von außen an ein Schiff – auch innen fühlt man sich wie an Bord eines riesigen Wasserfahrzeugs. Großflächige Fenster und relingartige Brüstungen geben dem Besucher immer neue Perspektiven auf die Exponate – und auf das Wasser. Denn das

Museum liegt unmittelbar am Deich zwischen dem Alten Hafen und der Außenweser. „Wer im Museumsinneren steht, kann zur einen Seite auf den alten Museumshafen blicken und zur anderen auf die Weser. Das Museum bewegt sich also zwischen Vergangenheit und Zukunft – und genau so verstehen wir auch unsere Arbeit“, sagt Warnke.

Ölgeruch und Hansekogge

Für Einblicke in die Vergangenheit gibt es die Dauerausstellung im Indoor-Bereich. Dabei verfügt das Museum über 500 Schiffsmodelle – darunter prunkvolle Segler, mit denen Kolonien erobert werden sollten. Ausgestellt sind auch Container- und Passagierschiffe, Öltanker sowie technische Bedienelemente und Ausrüstungsgegenstände. Unterteilt wird die Dauerausstellung in mehrere Bereiche, u.a. Arbeitsboote, Bootsbau und Dampfschifffahrt. Zu sehen gibt es jede Menge Kuriositäten. „Wir zeigen im Außenbereich zum Beispiel einen Handkurbelkran von 1875, einen Wasserstandsanzeiger von 1903 →

Fotos: Sabine Vielmo/DSM, Wikipedia/C.Mezzo/Hannes Grobe/Uwe H. Friese



FINGERZEIG: Schüler vor dem
Sonne-Mond-Modell in der Abtei-
lung Gezeitenforschung

Zwischen Vergangenheit und Zukunft

Mehr als 8.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche, über 90.000 Exponate, ein erfolgreiches Forscherteam:
Das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven ist das Aushängeschild der Schifffahrtsdokumentation
und -forschung in Deutschland – und ein wichtiger Impulsgeber für die Wissenschaft. Von Sebastian Meißner



HINGUCKER: (v.l.n.r.) Haupteingang des Scharoun-Gebäudes; das Feuer-
schiff „Elbe 3“ im Museumhafen; der Schornstein des 1964 vom Stapel
gelaufenen Nuklearschiffs „Otto Hahn“.

→ und einen Sturmflutpfahl am Weser-deich. Eine weitere Besonderheit ist der Schornstein der „Otto Hahn“, des einzigen deutschen Handelsschiffes mit Atomtrieb“, so Warnke. Im Jahr 2000 wurde ein Erweiterungsbau eingeweiht, in dem die Geschichte der Polar- und Meeresforschung, Fischerei und Walfang, Rohstoffe aus dem Meer, aber auch der traditionelle Holzbootbau gezeigt werden.

Highlight der Dauerausstellung aber ist die Hansekogge, die von 1962 bis 1965 im Sand der Weser vor Bremen ausgegraben wurde. Insgesamt fand man mehr als 2.000 Einzelteile, die in einem Konservierungsbad (800.000 Liter Fassungsvermögen mit einem Gemisch aus Wasser und

der Museumshafen ist. Im großzügigen Becken liegen derzeit sechs Schiffe, die die Besucher besichtigen können. Die ältesten stammen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. In den Sommermonaten dürfen Besucher auch ins Innere der Boote – etwa des Frachtseglers „Seute Deern“ (Baujahr 1919), des Bergungs-Hochseeschleppers „Seefalke“ (Baujahr 1924) oder des U-Boots „Wilhelm Bauer“ (Baujahr 1945). „Unsere Besucher können hier die Atmosphäre an Bord lebhaftig erleben. Sie riechen das Öl, sehen die kleinen Schlafkabinen und bekommen so einen echten Eindruck vom Leben unter Wasser“, sagt Warnke.

Zum Schmökern und für die theoretische Auseinandersetzung mit Themen



IMPRESSIONEN: (v.o.n.u.) Besucher am Mini-Port; der Frachtsegler „Seute Deern“, Chronometer aus der Sonderausstellung; Modellbauer und Restaurator Reinhard Sachs bei der Arbeit; Besucher auf der Schiffsbrücke; Einbäume, Kähne und Boote vor 1950

SCHMUCKSTÜCKE: Der Walfangdampfer „Rau IX“ (Baujahr 1939) und der Hochsee-Bergungsschlepper „Seefalke“ (Baujahr 1924)



Polyethylenglykol) konserviert wurden. Vorher mussten diese mühsam wieder zusammengefügt werden. Das 1380 erbaute Schiff ist die weltweit älteste und am besten erhaltene Hansekogge. „Besucher können sich im Detail mit der Konstruktion der Koggen auseinandersetzen“, sagt Warnke.

Besonders beliebt ist das Freilichtmuseum, das sich rund um das Museumsgebäude erstreckt und dessen Kernstück

rund um die Schifffahrt hat das Museum eine wissenschaftliche Spezialbibliothek aufgebaut. Aktuell sind rund 85.000 Titel im Bestand. Den größten Anteil bilden dabei gedruckte Monografien. Dazu kommen rund 400 Zeitschriften, Mikrofilme und CD-ROMs. Im eigens angelegten Archiv des Museums sind zudem unter anderem 25.000 technische Zeichnungen, 250.000 Fotos, 600 Filme und 6.000 Seekarten gesammelt und systematisiert.





TEAMWORK: Archäologe Dr. Dirk J. Peters und Restaurator Thomas Ammermann begutachten einen Stich aus einer Bilderausstellung

Immer wieder finden dort auch Fachvorträge und Seminare statt.

Blick in die Zukunft

Den Blick in die Zukunft können Museumsbesucher in einer der zahlreichen Sonderausstellungen werfen. Denn das Deutsche Schiffahrtsmuseum gehört zur Leibniz-Gesellschaft und ist somit eines von insgesamt acht Forschungsmuseen in der Bundesrepublik. „Die Forschung macht 85 Prozent unserer Arbeit aus. Dabei untersuchen wir die Schifffahrt auf

all ihren Gebieten“, sagt Warnke. Zu den Wissenschaftlern im Haus gehören unter anderem Archäologen, Geografen, Forstwirte, Volkskundler und Historiker. Die Ergebnisse ihrer Untersuchungen zeigen sie dann in der Dauerausstellung und in Sonderausstellungen.

„Zu unseren Gästen zählen Familien mit jungen Kindern ebenso wie renommierte Forscher und Wissenschaftler aus aller Welt. Diese bunte Mischung ist ein Beleg dafür, dass die Seeschifffahrt wirklich jeden Menschen fasziniert – von Jung

bis Alt“, so Warnke. Und das Deutsche Seeschifffahrtsmuseum schlägt die Brücke – von Alt zu Jung, von der Vergangenheit in die Zukunft. ...



In der nächsten Ausgabe der Deutschen Seeschifffahrt gehen wir im Museo Naval in Madrid vor Anker.

Deutsches Schiffahrtsmuseum

ADRESSE

Hans-Scharoun-Platz 1
27568 Bremerhaven
Tel.: 0471/48207-0

ÖFFNUNGSZEITEN 2012

1. April – 6. November
täglich 10.00 Uhr – 18.00 Uhr
7. November – 23. März 2012, Dienstag –
Sonntag 10.00 Uhr – 18.00 Uhr – Montag
Ruhtag

PREISE 2012

- Erwachsene € 6,00

- Kinder ab 6 Jahre/Schüler/Studenten/
Rentner/Wehrpflichtige € 4,00
- Schulklassen pro Schüler € 2,00
- Familien (2 Erwachsene mit Kindern bis
einschl. 14 Jahre) 3–6 Personen € 12,50
- Gruppen ab 15 Personen € 4,00

FÜHRUNGEN

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum bietet Führungen zu vielen spannenden Themen in Deutsch, Englisch und Französisch an. Private Gruppen, Firmen und Reisegruppen werden gebeten, eine Führung mit Angabe der Teilnehmerzahl vorher anzukündigen. Die Führungen dauern 60 bis 90 Minuten.

kündigen. Die Führungen dauern 60 bis 90 Minuten.

PREISE

- 1,5-stündige Museumsführung in deutscher Sprache 45,00 €
- 1-stündige Führung „Schifffahrt – damals und heute“ in deutscher Sprache 30,00 €
- 1-stündige Führung „Schifffahrt nach 1970, Bootsbau, Fischerei, Gezeiten, Geschichte der Meeres- und Polarforschung, Rettungswesen und Walfang“ in deutscher Sprache 30,00 €



UNTERKÜHLUNG: Ausdauernd durchgeführte Wiederbelebensmaßnahmen eröffnen gute Chancen für ein unbeschadetes Überleben.



Rettungs- schirm für Unter- kühlte

Im Rahmen des Projekts „SARRRAH“
arbeiten Forscher an der Verbesse-
rung der Rettung von Unfallopfern auf
See. Ein Ergebnis: der „Rescue Star“.
Der VDR unterstützt die Initiative.

Mann über Bord: Immer wieder ent-
stehen auf See Situationen, die
Menschen zu Schiffbrüchigen ma-
chen. Hilfe leistende Schiffe müssen oft
mit enormen Schwierigkeiten kämpfen,
um die Opfer zügig aus dem Wasser zu
holen. Denn selbst wenn sie schwimmend
eine Rettungsinsel erreichen und besteigen
konnten, sind sie schnell unterkühlt und
deshalb nicht mehr imstande, mit eigenen
Aktivitäten zur Rettung beizutragen.

Auch moderne Schiffe verfügen der-
zeit noch über keine geeigneten Hilfsmittel,
um Schiffbrüchige in Sicherheit zu brin-
gen, wenn keine Fahrzeuge zu Wasser ge-
lassen werden können. „Dabei kann man
unter günstigen Bedingungen, d.h. geeig-
neter voller Bekleidung, kräftigem Körper-
bau, ohne Einfluss von Alkohol, Schonung
der Kräfte und vor allem ausgeprägtem
Überlebenswillen auch im kalten Wasser
über Stunden überleben“, sagt Dr. Wolf-
gang Baumeier, Oberarzt in der Klinik für
Anästhesiologie und Intensivmedizin am
Campus Lübeck.

Diesseits von GPS

Sichere Navigation ist für Seeleute alles. Was heute Funkverkehr und GPS erledigen, war früher ein vorsichtiges Vorantasten anhand recht grober Seekarten – und bei gutem Wetter mithilfe der Sterne. Text: Walter Schmidt

Aufs Meer hinaus zu fahren, war noch nie ein großes Kunststück – jedenfalls verglichen mit dem Unterfangen, zielgenau irgendwo anzukommen oder nach tagelanger Fahrt fernab der Küsten wieder sicher in den Heimathafen zurückzufinden. Wer überleben wollte, musste das jedoch schaffen.

Seefahrern heimzuleuchten – genau das war zunächst die Aufgabe primitiver Leuchtfeuer am Strand. Ein großer Fortschritt waren Leuchttürme wie der zum Weltwunder geadelte im ägyptischen Alexandria – genauer: auf der dem Hafen vorgelagerten Insel „Pharos“ (daher das französische Wort phare für Leuchtturm). Gebaut im frühen 3. Jahrhundert v. Chr., sandte das Leuchtfeuer des über 100 Meter hohen Turms für Seeleute

sichtbare Strahlen wahrscheinlich über 50 Kilometer hinaus aufs Meer, zumindest nachts. Als ältester noch heute erhaltener Leuchtturm gilt der vor etwa 1.900 Jahren von den Römern erbaute „Torre de Hércules“ nahe der nordwestspanischen Küstenstadt La Coruña. Doch weit abseits der Küsten halfen die schönsten Leuchttürme nicht mehr.

Magnetische Kräfte

In ihrer Not orientierten sich die Seefahrer früher an Sternen und Sternbildern, doch das half wenig, wenn Nebel den Himmel verhüllte oder hohe Wolken ihn bedeckten – und für die Position in Ost-West-Richtung, also nach den heute gültigen Längengraden, taugten die Sterne noch nie. Schon lange vor Christi Geburt, im

antiken Griechenland wie auch im alten China, wussten Gelehrte, dass sich Splitter des Magneteisensteins (Magnetit) nach dem magnetischen Nordpol ausrichten können. Ab dem 11. Jahrhundert n. Chr. nutzten beispielsweise die Chinesen schwimmende Kompassnadeln. Diese waren jedoch sogenannte Südweiser, weil sie nicht nach Norden, sondern in die Gegenrichtung wiesen.

Dennoch war der Bedarf nach See- und Landkarten groß. Zum Meilenstein in der nautischen Kartografie wurden die sogenannten Portolane, für den emeritierten Essener Kartografie-Professor Peter Mesenburg „die faszinierendsten Karten des Mittelalters“. Die „technischen Meisterleistungen“ waren die ersten richtigen Gebrauchskarten in dem Sinne,



WELTKARTE: Darstellung des ptolemäischen Welt-systems aus „Harmonia Macrocosmica“ (1661).



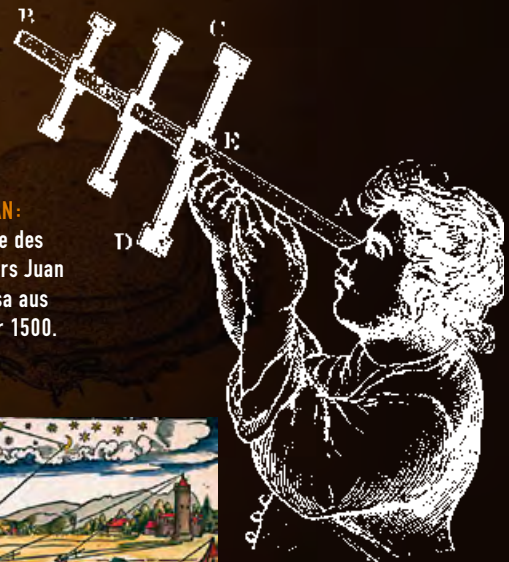
KOMPASS: Die ältesten Richtungsmesser stammen aus China.



MAGNETIT: Der Magneteisenstein diente schon früh der Bestimmung des Nordpols.



PORTOLAN: Weltkarte des Seefahrers Juan de la Cosa aus dem Jahr 1500.



JAKOBSSTAB: Frühes astronomisches Instrument zur Winkelmessung. Der „Kreuzstab“ fand im 15. Jh. weitere Verbreitung.



KARTE: Erste Kartendarstellung des Mittelmeers im 2. Jahrhundert n. Chr. nach Ptolemäus.



dass man nach ihnen wirklich navigieren konnte. Die älteste bekannte Portolan-Karte stammt von 1290, gezeichnet wurden sie bis ins späte 17. Jahrhundert. Trägermaterial war Pergament, also ungererbte Ziegen- oder Schafshaut.

Portolane stellten im Wesentlichen Mittelmeer und Schwarzes Meer dar. Die Umrisse der Kontinente zeigten sie sehr genau. Hafenorte tauchen mit senkrecht zur Küste geschriebenen Namen auf. Danach (lat. portus: Hafen) ist auch der Karten-Typ benannt. Doch das Erstaun-

lichste: Die Karten bilden die Erdoberfläche winkeltreu ab. Steuerleute konnten die einzuschlagende Richtung von der Karte quasi abgreifen und unverändert bis zum Zielpunkt verfolgen, sofern kein Hindernis dazwischenlag. Mit der Zeit wurden die Portolan-Seekarten immer besser. „Einmal gefahrene Routen werden von den Navigatoren auf den Pergamenten bestätigt, korrigiert oder ergänzt“, beschreibt Gerald Sammet, Autor des Buches „Der vermessene Planet“, das pragmatische Herantasten an die Wirklichkeit.

Unerlässliche Helfer der Steuerleute waren Instrumente: Mit dem Jakobsstab oder Gradstock (arabisch „kamal“), einem Winkelmess-Instrument aus einem Holzstab und beweglichen Querhölzern, ließ sich die Höhe von Fixsternen ermitteln. Beim Polarstern „entspricht sie in etwa der geografischen Breite“, sagt Expertin Mesenburg.

Standard an Bord war auch die Sanduhr. Errechnete man halbwegs treffend die mittlere Geschwindigkeit des Schiffes, ließ sich mit ihr nä-

Fig. 1. Compass.

Fig. 2. Azimuth Compass.

Fig. 3. NAVIG.

→ herungsweise bestimmen, wie weit man vorangekommen war.

Augenschein und Annäherung

Ab dem 17. Jahrhundert behielten sich Seeleute beim Tempomessen, indem sie ein Holzschiff (engl. Log, daher „Logbuch“) ins Wasser warfen, an dem eine Leine befestigt war. Alle sieben Meter befanden sich daran Knoten. Der Seemann zählte nun, wie viele Knoten ihm durch die Hände glitten, während eine üblicherweise rund 14 Sekunden lang rieselnde Sanduhr abließ. Bei zwei gefühlten Knoten fuhr das Schiff zwei Knoten schnell, also zwei Seemeilen oder 3,7 Kilometer pro Stunde. Eigenbewegungen des Wassers musste man möglichst genau abziehen oder hinzufügen. Und pro Stunde war eine Messung erforderlich, um eine halbwegs brauchbare Durchschnittsgeschwindigkeit ermitteln zu können.

Doch es ging ja nicht nur um den richtigen Kurs, sondern auch um ein möglichst realistisches Abbild der Küsten. Vom Prinzip her gab es in früheren Jahrhunderten zwei Möglichkeiten, um eine halbwegs stimmige Küstenlinie zu zeichnen: Entweder man versuchte, die

Lage markanter Punkte im Gradnetz der Erde möglichst exakt zu errechnen, und verband dann die Punkte durch Augenschein in annähernd naturgetreuer Form. Oder man maß gleich terrestrisch, indem man sich von einem bekannten Punkt aus in Teilstrecken quasi vorantastete.

Bei der ersten oder astronomischen Methode ermittelte man die geographische Breite eines Ortes, fuhr zu einem weiteren Küstenort und wiederholte den Vorgang. Die Breite, also die Lage in Nord-Süd-Richtung, konnten Navigatoren schon im Altertum recht gut anhand von Sonnenstand oder Sternpositionen bestimmen – etwa mit dem Jakobsstab.

Das geht aber nur deshalb relativ einfach, weil die Sonne über jedem Ort der Welt an jedem beliebigen Jahrestag und zur selben Uhrzeit die gleiche Position einnimmt. Misst man zum Beispiel den Sonnenhöchststand vor Funchal auf Madeira am 31. Dezember um 12 Uhr als Winkel gegen den Horizont, wird der Winkel an jedem Silvestertag mittags identisch sein. Viel schwieriger aber war es bis ins 20. Jahrhundert hinein, die geographische Länge zu bestimmen. Denn im Tages-

verlauf ändert sich die Sonnenposition in Ost-West-Richtung ständig. Die Sonne taugt also zum Ermitteln des Längengrades nicht. Erst 1759 schuf der englische Uhrmacher John Harrison einen präzisen Zeitmesser, mit dem – bei guter Kenntnis des Schiffstempos – das Vorankommen parallel zum Äquator brauchbar nachvollzogen werden konnte.

Grobe Abweichung

Über Jahrhunderte hinweg mussten Seefahrer ihre Längenposition mehr schlecht als recht abschätzen. Auch kluge Köpfe irrten hier leicht: In der achtbändigen „Geographie“ des Astronomen und Mathematikers Claudius Ptolemäus (ca. 87–150 n. Chr.) aus Alexandria etwa finden sich die Koordinaten von rund 8.000 Orten in Länge und Breite. Seit etwa 1470 hat man in Europa auf Grundlage dieser Daten Landkarten hergestellt, die im Wesentlichen Mittelmeer und Schwarzes Meer zeigten. „Diese Karten sind alle grob falsch, und zwar vor allem in Ost-West-Richtung“, sagt Mesenburg.

Das hatte weitreichende Folgen. Auf der kartografisch epochalen Weltkarte



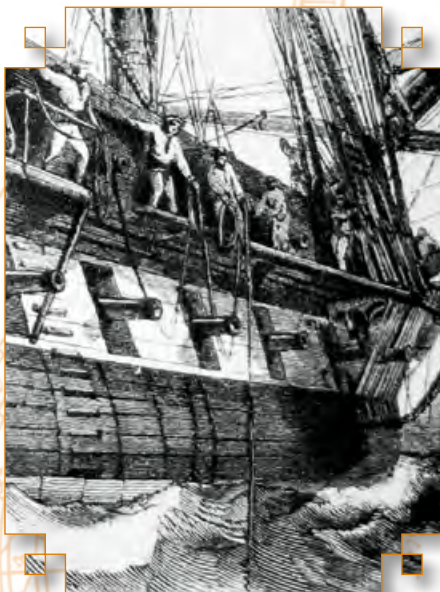
VERZERRUNG: Auf der Karte von Gerardus Mercator aus dem Jahre 1569 erschien das Mittelmeer etwa 1.000 Kilometer zu lang. Viele Praktiker lehnten sie deshalb ab.



PIONIER: Der Kartograf Gerardus Mercator (1512–1594) galt als Ptolemäus seiner Zeit.



KUPFERSTICH: Der Frontispiz aus dem Segelhandbuch „Licht der Zeevaert“ (1608) stellt die Wissenschaften dar, die die Seefahrt ermöglichen. Links Meeresherr Neptun, rechts Windgott Äolus, dazwischen Männer mit Kompass, Sanduhr, See-Astrolab, Erd- und Himmelsgloben, Zirkel, Jakobsstab und Astrolab.



GESCHWINDIGKEITSMESSUNG: Die Mannschaft zählt die Knoten an der ausgeworfenen Leine.

des vor 500 Jahren geborenen Gerardus Mercator (eigentlich Gerhard Kremer) aus Flandern, gezeichnet im Jahr 1569, erscheint das Mittelmeer um etwa 1.000 Kilometer zu lang – vermutlich, „weil Mercator die Daten von Ptolemäus genutzt und die exakte Darstellung der Küstenlinien des Mittelmeeres in Portolan-Karten unberücksichtigt gelassen hat“, sagt Mesenburg. Deshalb habe Mercators Karte lange nicht die Verbreitung gefunden, die ihr eigentlich zugestanden hätte. „Alle, die das Mittelmeer kannten, sagten: Das ist alles Quatsch, so lang kann das Mittelmeer nicht sein, wir sind diese Strecke schon etliche Male gefahren.“

Die andere Möglichkeit, Daten für Landkarten zu gewinnen, ist die terrestrische Messung. Mesenburg beschreibt die Prozedur: „Man fängt irgendwo an, fährt eine gewisse Strecke, deren Länge man bestimmen muss, zum Beispiel über

Schätzungen anhand der Schiffsgeschwindigkeit oder über gemessene Vergleichsstrecken an Land.“ Dann müsse man noch die Richtung der zurückgelegten Strecke messen – zum Beispiel mit dem Kompass, der in Europa um 1200 eingeführt worden ist. Wiederholt man das etliche Male und hängt die Einzelstrecken hintereinander, erhält man eine leicht eckige Kurslinie.

Auf der Karte von Haiti, entworfen während der Kolumbus-Mission, kann man gut nachvollziehen, wie Karten damals entstanden sind. Die Seefahrer bestimmten zuerst einzelne Bezugspunkte. Während sie die Küste entlangfuhren, zeichneten sie vom Schiff aus freihändig Buchten und Kaps ein und schätzten die Wassertiefen. Am Ende gab ihre Zeichnung mehr oder minder genau den Umriss von Haiti wieder.

Heute machen GPS-Satelliten-Daten solche aufwendigen Koppelnavigationen überflüssig.

Neue Schiffe



FRIEDRICH ERNESTINE

IMO-NUMMER	9578256
REEDEREI	NSB Niederelbe Schifffahrt
BETREIBER	RWE Innogy GmbH
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	12/2011
TYP	Offshore-Mehrzweck-Schiff
TONNAGE	11.730 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	6.313 TDW
MAX. LADEGEW.	4.500 t
WERFT	Daewoo Geoje (ROK)
LÄNGE	100 m
BREITE	40 m
TIEFGANG	4,50 m
GESCHWINDIGK.	7,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd
ANTRIEB	6 Strahlruder, je 1.600 kW



Foto: RWE Innogy



BBC AMETHYST

IMO-NUMMER	9504724	WERFT	Jiangzhou, Ruichang (CHN)
REEDEREI	Bockstiegel	LÄNGE	153,45 m
FLAGGE	Antigua & Barbuda	BREITE	23,20 m
CHARTERER	BBC Chartering	TIEFGANG	9,10 m
TYP	Schwerlastfrachter	MOTOR	MAN-B&W 6S46MC-C8
TONNAGE	12.838 BRZ	LEISTUNG	8.280 kW
TRAGFÄHIGKEIT	14.453 TDW	GESCHWINDIGKEIT	17,5 Knoten
LADEKAPAZITÄT	987 TEU	KLASSE	Germanischer Lloyd



SANTA BARBARA

CHARTERNAME	-	TYP	Containerfrachter	BREITE	42,80 m
IMO-NUMMER	9430399	TONNAGE	86.601 BRZ	TIEFGANG	13,50 m
REEDEREI	Hamburg Süd	TRAGFÄHIGKEIT	93.430 TDW	MOTOR	Wärtsilä 8RT-flex96C
CHARTERER	-	LADEKAPAZITÄT	7.100 TEU, 1.600 Reefer	LEISTUNG	41.180 kW
FLAGGE	Deutschland	WERFT	Daewoo, Geoje (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	22,2 Knoten
ABLIEFERUNG	5/2012	LÄNGE	299,90 m	KLASSE	Germanischer Lloyd



MSC FILLIPPA

IMO-NUMMER	9447902
REEDEREI	Peter Döhle
FLAGGE	Liberia
CHARTERER	MSC
TYP	Containerschiff
TONNAGE	140.259 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	146.074 TDW
LADEKAPAZITÄT	12.562 TEU
WERFT	Samsung Geoje (ROK)
LÄNGE	366 m
BREITE	48,20 m
TIEFGANG	15,50 m
MOTOR	MAN-B&W 12K98ME-C
LEISTUNG	65.160 kW
GESCHWINDIGKEIT	25,3 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



VERA

IMO-NUMMER	9570644
REEDEREI	Bröhan, Jork Königreich
FLAGGE	Antigua & Barbuda
CHARTERER	Concord Shipping, York
TYP	Mehrzweckfrachter
TONNAGE	7.138 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	7.880 TDW
LADEKAPAZITÄT	511 TEU
WERFT	Dongfang, Yueqing (CHN)
LÄNGE	130,16 m
BREITE	16,50 m
TIEFGANG	7 m
MOTOR	Mak 9M25C
LEISTUNG	3.050 kW
GESCHWINDIGKEIT	14,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

SAMMLER:
Dr. Gereon Boos
inmitten einiger
Figuren und Masken
seines Museums.

Der neue Harry

Gereon Boos ist Hals-Nasen-Ohren-Arzt, Betriebswirt, Schamane – und der neue Besitzer von „Harrys Hamburger Hafenbasar“. Nun bereitet er den Umzug des Kuriositätenkabinetts vor. Von Sebastian Meißner

Erschöpft, aber glücklich steht Dr. Gereon Boos in der Erichstraße in St. Pauli vor seinem neuen Laden. Boos ist der neue Besitzer von „Harrys Hamburger Hafenbasar“, dem legendären Kuriositäten-Kabinett. Das Museum zeigt exotische Mitbringsel von Seefahrern aus aller Welt. Holzmasken und -figuren, ausgestopfte Leoparden, Schmuck und Schrumpfköpfe – insgesamt lagern über 365.000 Exponate in den Räumen. Noch. Denn in diesen Tagen bereitet Boos den Umzug des Museums vor. Es geht vom Land aufs Wasser: Ab Mai 2013 werden sämtliche Exponate auf dem historischen Schwimmkran „GREIF“ ihr neues Zuhause finden, der 1947 vom Stapel lief und den Boos 2011 kaufte.

Um den Umzug vorzubereiten, hat Boos den ganzen Tag lang im Hafen am Schwimmkran gearbeitet. Schweißen, Schleifen, Lackieren – der Kran wird auf die Sicherheitsprüfung bei der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) vorbereitet. „Ist die bestanden, kommt der Kran auf seinen neuen Liegeplatz in Stadtnähe, dann wird der 210 Quadratmeter große Rumpf für den Mu-

seumsbetrieb umgebaut“, sagt Boos. Wohin genau die Reise gehen wird, möchte er noch nicht verraten. Der neue Standort werde aber perfekt zum Objekt passen und auch für Touristen gut erreichbar sein.

Merkwürdig und wertvoll

Es wird das nächste Kapitel in der Geschichte dieses außergewöhnlichen Museums sein. 1952 hatte es Seemann Harry Rosenberg gegründet, ein leidenschaftlicher Briefmarken- und Münz-



MARITIME
PORTRÄTS

Folge 36

sammler. Als er aus gesundheitlichen Gründen das Reisen einstellen musste, bot er seine Sammlung zur Besichtigung und zum Verkauf an. Größeres Interesse riefen allerdings die zahlreichen Masken und Tierpräparate hervor, die er zur Dekoration an den Wänden angebracht hatte. Und so bat er seine alten Kollegen, von ihren Reisen weitere exotische Objekte mitzubringen. Bald war „Harrys Hafenbasar“ unter Matrosen weltbekannt.

Für Besucher ist ein Gang durch das Museum wie ein Streifzug durch ferne Welten. Auch Boos war einst Kunde in „Harrys Hafenbasar“. „Die Faszination an exotischen Kuriositäten hat er bei seinen vielen Auslandserfahrungen entwickelt. Er ist zwar selbst kein Seemann, aber schon viel rumgekommen.“

Mit Anfang Zwanzig studiert er zunächst Medizin und wird Hals-Nasen-Ohren-Arzt. Es ist die Zeit, in der er zum ersten Mal „Harrys Hamburger Hafenbasar“ besucht. Später macht er seinen Master of Business Administration (MBA) an der California State University, Hayward (CSUH) und arbeitet zunächst als Manager in der Pharmaindustrie. Dabei reist er viel nach Ostafrika und Südamerika. Wieder in Hamburg, wird er 2000 Unternehmensberater. Damals wohnt er im Hotel Atlantic, wo er eines Morgens beim Frühstück Karl-Heinz Böhm und dessen Hilfswerk „Menschen für

Menschen“ kennenlernt, für das er fortan drei Jahre lang in Äthiopien arbeitet. Es folgt ein längerer Aufenthalt in Peru, bei dem er sich von Inkas zum Schamanen ausbilden lässt. 2009 zieht es ihn dann wieder nach Hamburg.

2000 verstirbt der Museumsgründer, elf Jahre später auch seine Tochter – und die Zukunft des Museums steht auf der Kippe. Und so kauft Boos den Basar. „Ich musste dieses Museum erhalten. Immerhin ist es die größte Sammlung von Kunst der Völker weltweit.“

UMZUG: Der Schwimmkran „GREIF“ wird im nächsten Jahr das neue Zuhause von „Harrys Hamburger Hafenbasar“.

Kleinstmännerstaat auf Kurs

Über Seefahrt und die Politik, Strumpf und Prämie am Weltspartag, gerade Kurslinien trotz Krümmung der Erdoberfläche, die sagenhaften Dorries von Neufundland ...



Aus dem Inhalt

Was hat Seefahrt mit Politik zu tun?

Politik unter der Lupe

**Von der Heuer zum Vermögen
Flottenumschau**

**Das letzte Kapitel des „Seemanns-
dienstes Ostpreußen“**

**Wasser hat keine Balken und Schiffe
haben keine Schienen, aber Seekarten
Neufundlandfischer**

Mein Auge zuckt

Bei ihnen ist 's noch Sport

Die schlaue Kiste

Klar bei Schmunzelauge

Disziplin

Sport an Bord

... und die Rolle der Sekundärtugend „Disziplin“ als „eine fundamentale Voraussetzung für das Leben und die Sicherheit eines auf sich allein angewiesenen Kleinst-Männerstaates auf See“ lernt der Leser seine Spätherbstlektion. Die Diskrepanz zwischen unrealistischen preußischen Erziehungsmethoden auf manchen Seemannsschulen und der Wirklichkeit des oft mehr als freiheitlichen Bordlebens müsse durch die intensiv betriebene und gelenkte Erziehung des Nachwuchses zur „Selbstdisziplin in Freiheit“ und Menschlichkeit „im Sinne des humanen Seemannsgesetzes“ aufgelöst werden, so das Credo des Autors.

Im Hamburger Seilerhof läuft die Tauwerkproduktion damals noch auf Hochtouren, Seilerstraße und Reeperbahn sind um die Ecke (Foto Mitte). In Tunesien hingegen wird der Tauwerkhandel in einem anderen Zeittakt abgewickelt (Foto oben).

Im November 1962 hält das Kartenwerk des Deutschen Hydrographischen Instituts der Seeschiffahrt jederzeit 930 Seekarten griffbereit. Da geht es um „Millionen und Millimeterwerte“. Dass die Kurslinie auf der Seekarte trotz gekrümmter Erdoberfläche letztlich als gerade Linie erscheint, verdankt sie Menschen aus 13 verschiedenen Berufen, die dafür 21 (Hand-)Arbeitsschritte benötigen (Foto unten)!

Zum Weltspartag wird ein Hoch auf die Nabelschnur zwischen dem kleinen Mann und der großen Wirtschaft ausgebracht: die Bahn von der Heuer zum Vermögen. Da zuckt das rechte Auge. Die Neufundlandfischer in den Grand Banks bewegen sich mit ihren sagenhaften Dorries in stürmischeren Gewässern.

Die ganze Ausgabe: www.reederverband.de



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Kalender...



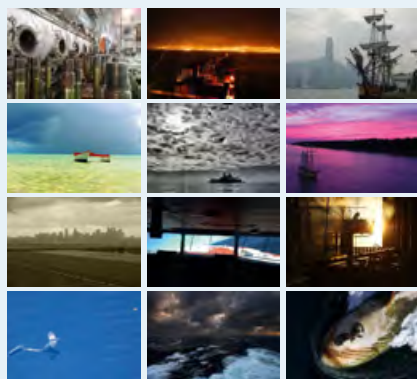
NEUSEELAND: 68 x 46 cm,
ISBN: 978-3-8407-3429-8,
34,95 Euro.



INSELN IM NORDATLANTIK:
58 x 46 cm, ISBN: 978-3-
86292-053-2, 29,95 Euro.



DIE SCHIFFE DER DSR: 23 x 32,5 cm,
ISBN: 978-3-356-01535-5, 14,99 Euro.



KALENDER 2013: Foto-AG
der Seemannsschule Priwall.
42 x 29,7 cm, 10,00 Euro. Bestellungen
unter www.seemannsschule-priwall.de

DAS MEER: 104 x 73
cm, ISBN: 978-3-
8400-5799-1,
98,00 Euro.

Meer und Schiff: die ewige Liaison

Das Meer wechselt ständig seine Laune, sein Gesicht,
lässt sich nicht zähmen, gebiert und verschlingt seine Inseln.
Traumschiffe, „Schiffe mit Geschichte“ aus Ost und West werden
ewig Mensch und Waren übers Wasser tragen. Auch die Azubis der
Seemannsschule Travemünde haben ein besonderes Auge dafür.





LEUCHTTÜRME: 56 x 46 cm,
ISBN: 978-3-7688-3443-8, 22,90 Euro.



MEERESBLICKE: 82 x 52 cm
ISBN: 978-3-866-48022-3, 49,00 Euro.



Literarische Ostsee 2013

Herausgegeben von Kristine von Soden



LITERARISCHE OSTSEE:
24 x 32 cm, ISBN:
978-3-86915-055-0,
22,00 Euro.

SCHIFFE MIT GESCHICHTE:
50 x 44 cm, ISBN:
978-3-9423-9117-7,
24,90 Euro.



CRUISES-CROISIÈRES
CRUISE-TOURISMUS



WATTENMEER: 67,5 x 47
cm, ISBN: 978-3-7688-
3450-6, 29,90 Euro.



GALE WARNING: 38 x 30 cm,
www.flyingfocus.nl, 17,95
Euro zzgl. Porto

Neue Bücher...



SPANISCHES GOLD:
König Ferdinand und
Königin Isabella.



WEGWEISER: Navigationszirkel aus Messing, dazu
Kompass mittels Astrolabium.



ANKER: Insgesamt fünf schmiedeeiserne Stockanker
hatte die „BOM JESUS“ an Bord.

Eine wahre Sternstunde der Meeresarchäologie

Im Jahr 2008 legt die Minengesellschaft Namdeb in dem heutigen Diamantensperrgebiet vor Namibia den Meeresboden trocken. Sieben Meter unter dem Meeresspiegel stoßen Geologen und Meeresarchäologen auf einen sensationellen Fund: das völlig unberührte Wrack der „BOM JESUS“ mitsamt Ladung. Der kleine portugiesische Indien-Segler war 1533 dort – von einem Sturm stark beschädigt – gesunken und galt bis dahin als verschollen.

Die Autoren legen ein fundiertes Lehrstück über die Wurzeln der Welthandelsschifffahrt im 16. Jahrhundert vor: die

wichtigsten Export- und Importgüter, die Entwicklung des Finanz- und Bankenwesens jener Zeit und hier die besondere Rolle vor allem süddeutscher Fernhandelsgesellschaften. Augsburger, Nürnberger und Aachener Kaufmannsdynastien wie die Fugger, Welser, Höchstetter, Imhoff, Hirschvogel und andere wurden aufgrund enormer Gewinnversprechen und eines attraktiven Handelsvertrages mit dem portugiesischen König Manuel I. zum Exportmotor des Handels mit Indien. Portugal finanzierte sich im Gegenzug auf dieser Grundlage sein neues Flottenbauprogramm mit derselben Absicht.

Historische Voraussetzungen, Entwicklung und Spuren des europäischen Handels mit Indien, vor allem aber das Schiff mit seinen baulichen und nautischen Besonderheiten, seiner Bewaffnung und Ladung werden detailliert beschrieben. Historische und archäologische Karten, Abbildungen sowie zahlreiche Farbfotos von Fundstücken illustrieren die Ausführungen vortrefflich.

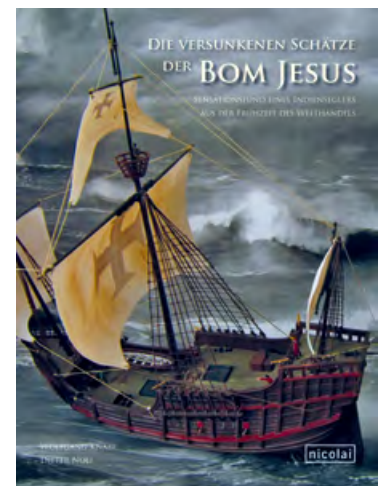
Ein wahrer Krimi – prachtvoll und großartig!



Fotos: Knabe, Noli

FUGGERS MONOPOL:
Kupfer ist heiß begehrt,
die Münzen sind damals
wertvoller als Diamanten.

Wolfgang Knabe, Dieter Noli:
Die versunkenen Schätze der „BOM
JESUS“. 283 S., geb., viele Farbfotos
und -abbildungen. ISBN: 978-3-
89479-732-4. 49,95 Euro.



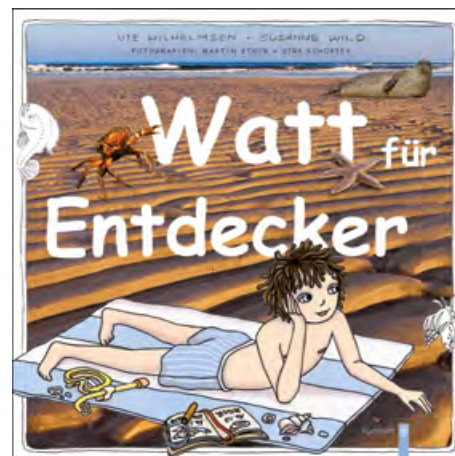
Fischköpfe, Kopffüßer und Kopflöse im Klackermatsch

Die spannendsten Tiere im Weltnaturerbe Wattenmeer gebe es zu entdecken, versprechen die Autorinnen. Dazu müssen Lese- und Wasserratten aber erst einmal abtauchen. Auch gut.

Kalle fährt oft mit seinen Eltern an die Nordsee in den Urlaub. Er düst auf dem Strandtuch unter der Sonne ein. Plötzlich wacht er von lauten Stimmen auf und traut Augen und Ohren nicht: Er findet sich auf dem Meeresboden wieder und hört die Wattbewohner

sprechen! Und alle haben Namen! Die Geschichte vom Unterwasserkönigreich funktioniert auch hier, denn Fotos und farbig markierte Infokästen holen kleine Strandkrabben in die Wirklichkeit zurück. Informative und fantasievolle Antworten auf alle Fragen rund ums Watt.

Ute Wilhelmssen, Susanne Wild:
Watt für Entdecker. 108 S., geb. Viele Abb. und Farbfotos. Lesealter 10–12 J.
ISBN: 978-3-529-05351-1. 14,80 Euro.



Möbel mit Biografie

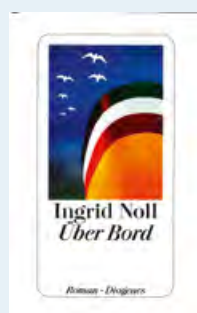


Einen Beitrag zur Sozialgeschichte nennt der Autor sein Buch im Untertitel. Jede Kiste ist das maritime Erbe eines Stücks Heimat auf Seereise.

Die Kisten enthalten in der Regel den gesamten Besitz eines Seemanns an Bord, erzähl(t)en von dessen sozialer Stellung an Bord, Regeln, Traditionen, Sitten und Gebräuchen. Die finden ihren Ausdruck auch in der wertvollen handwerklichen und künstlerischen Gestaltung. Für Liebhaber:

Peter Barrot: Seekisten. Vielzweckmöbel der Seeleute. 208 S., geb. Viele Abb. u. Farbfotos.
ISBN: 978-3-89757-483-0. 34,00 Euro.

Tief unter den Planken



... finden Frauen auch diesmal mörderische Auswege aus verzwickten Lebens- und Liebeskrisen à la Noll, la Noire.

Nicht nur unterm Teppich, auch unter Sonnendecksplanken ist alles anders, als es scheint. Die Einladung zu einer Kreuzfahrt unterbricht zwar Ellens tristen Alltag, wird aber zu einem Höhepunkt der dunkelsten Seiten ihrer Seele. Die führen nicht zum Traualtar. Und das Meer schweigt sich dazu aus.

Ingrid Noll: Über Bord. Roman. 332 Seiten, gebunden.
ISBN: 978-3-257-06832-0. 21,90 Euro.

Todesangst und alles Sein



„Über die Todesangst und alles Sein“, umreißt der „Guardian“ den zweiten Roman des Oxfordster Stars der Literaturszene von 1938.

Hughes liefert die intensive Reflexion eines Kapitäns über die Verantwortung und Folgen des eigenen Handelns in der Extremsituation auf See abseits von Action und „Seewölfen“. Er kennt die dunklen Seiten von Mensch und Natur in ihrem Wechselspiel sehr genau. Fabelhaft!

Richard Hughes: In Bedrängnis. Roman. 256 Seiten, gebunden.
ISBN: 978-3-908777-82-3. 19,90 Euro.

ANZEIGE

Kalender

NOVEMBER 2012



Foto: Rostock Port

Perspektiven für den Nordosten

Die maritime Wirtschaft prägt mit ihrer vielfältigen Struktur Mecklenburg-Vorpommern. Die Krise in Schifffahrt und Schiffbau sowie die geplanten strengeren Emissionsvorschriften für Schiffe ab 2015 stellen große Teile der Branche aber vor eine Zerreißprobe. Zur Diskussion der Perspektiven lädt der Ausschuss „Maritime Wirtschaft“ der Industrie- und Handelskammern in MV zur 5. Zukunftskonferenz der Maritimen Wirtschaft ein. Experten erörtern in Vorträgen, Workshops und Gesprächen Ziele und Marktanforderungen und leiten daraus Handlungsempfehlungen für Unternehmen, Politik und Verwaltung ab.

22.11. ROSTOCK

5. Zukunftskonferenz der maritimen Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns
www.rostock.ihk24.de

NOVEMBER

- 01.11. BUSAN (Südkorea)
6th Annual Korea Ship Finance Forum
www.marinemoney.com/forums/KOR12/index.htm
- 04.-08.11. DUBAI (VAE)
International Bunker Industry Association Annual Convention
www.ibia.net
- 05.-06.11. BOSTON (USA)
Ferries 2012
www.marinelog.com
- 07.-08.11. MISSISSAUGA (Kanada)
Canada Maritime Conference
jocevents.com/index.php?section=cmc2012
- 08.11. SINGAPUR
Lloyd's List Awards Asia 2012
awards.lloydslist.com/asia-awards-2012
- 09.11. BREMERHAVEN
Nautisches Essen 2012
www.nautischer-verein-bremerhaven.de
- 13.11. ISTANBUL (Türkei)
Turkish Shipping Summit
www.turkishshippingsummit.com
- 13.11. LONDON (GB)
Restructuring Problem Shipping Loans
www.informamaritimeevents.com/shipfinancelondon
- 13.-15.11. ISTANBUL (Türkei)
Breakbulk Turkey
www.breakbulkevents.com

- 14.11. NEW YORK (USA)
Marine Environmental Intelligence Conference
namepa.net/events.html
- 14./15.11. LONDON (Großbritannien)
International Ship Finance & Investment Conference
www.informaglobalevents.com
- 14./15.11. LONDON (Großbritannien)
Management of Air Emissions from Shipping
www.lloydsmaritimeacademy.com/event/airemissions
- 14./15.11. MANILA (Philippinen)
Asia-Pacific Manning & Training Conference
www.informaglobalevents.com
- 15.11. HAMBURG
HANSA-Forum Schiffsfinanzierung
www.hansa-online.de
- 15.11. HOUSTON (USA)
Mare Forum USA 2012
www.mareforum.com
- 15.11. NEW YORK (USA)
Ship Finance Forum
www.marinemoney.com/forums
- 15./16.11. STRASBOURG (Frankreich)
7th European Conference on Inland Terminals
www.inlandterminals.com
- 16.11. BREMEN
Nautisches Essen 2012
www.nvzb.de

- 16.11. HAMBURG
SOWOS 6: Treatment of Wastewater and Waste on Ships
www.pia.rwth-aachen.de
- 20.11. HAMBURG
„Von der Titanic zur Costa Concordia“
www.nautischer-verein-hamburg.de
- 21.-23.11. HAMBURG
Hauptversammlung Schiffbautechnische Gesellschaft e.V. (STG)
www.stg-online.org
- 21.-23.11. SAO PAULO (Brasilien)
Latin Port Business 2012
www.latinportbusiness.com
- 22.11. ROSTOCK
5. Zukunftskonferenz der maritimen Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns
www.rostock.ihk24.de
- 27.11. TIANJIN (China)
China Ship Finance and Strategy Forum
www.marinemoney.com/forums/china12/index.htm
- 27./28.11. HOUSTON (USA)
Ballast Water Treatment Technology
www.rivieramm.com/events
- 27.-29.11. AMSTERDAM (Niederlande)
Intermodal Europe 2012
www.intermodal-events.com
- 27.-29.11. DUBAI (VAE)
Seatrade Middle East Maritime
www.seatrade-middleeast.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:
Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg,
info@58vier.de

Lithografie: Stiedenrod

Titelbild: Christoph Papsch

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

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

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

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

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



Wir machen auf!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE ● ● ●
Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder