

DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reederei

DEZEMBER 2012

VDR Verband Deutscher Reederei

www.reederverband.de



C13703

TEE-TRANSPORT

Just in Tea-Time

26



INTERVIEW

VDR-Präsident Michael Behrendt über die Bedeutung der Schifffahrt und Erfolge der maritimen Politik

14

ENGAGEMENT

Weihnachten: Tannenbäume für Seeleute an Bord

58

ANZEIGE

Von schwierigen Geschäften, heißen Genüssen und weihnachtlichen Grüßen



Ein hartes Jahr liegt hinter den deutschen Reedern: Viel zu niedrige Charter- und Frachtraten bei steigenden Betriebskosten – vor allem für Brennstoff – machen den Schiffahrtsunternehmen arg zu schaffen. Gleichzeitig klemmt es bei der Finanzierung, weil viele Banken kalte Füße bekommen. Doch es gibt auch gute Nachrichten: So ist es gelungen, Bundestag und Bundesregierung davon zu überzeugen, am Maritimen Bündnis festzuhalten – ein wichtiges Signal für Ausbildung und Beschäftigung und für den maritimen Standort Deutschland insgesamt. Daran und an weitere wichtige Meilensteine der Schiffahrtspolitik im vergangenen Jahr erinnert **VDR-Präsident Michael Behrendt im Interview** (ab Seite 14).

Wie groß die Bedeutung des Seetransports für unseren Alltag ist, zeigt unsere Titelgeschichte: Gerade in der dunklen und kalten Jahreszeit wärmen sich viele Menschen gern **bei einer guten Tasse Tee** auf – nach Wasser das beliebteste Getränk der Welt. Die aromatischen Blätter kommen von weit her: China und Indien sind die größten Anbauländer. Schonend fürs Ladegut und für die Umwelt gelangt die feine Aufgussbasis in Containerschiffen nach Deutschland – und kann so etwa unsere Adventsnachmittage bereichern (ab Seite 26).

Eine schöne Vorweihnachtszeit und angenehme Festtage wünscht das Team der „Deutschen Seeschiffahrt“ nicht nur Ihnen, liebe Leserinnen und Leser – sondern auch den vielen Seeleuten, die in diesen Tagen in fernen Häfen oder mitten auf dem Meer unterwegs sind, statt bei ihren Familien zu Hause sein zu können. Immerhin: Einige wurfstarke Männer tragen zur weihnachtlichen Atmosphäre an Bord bei: Ein **Weihnachtsbaum-Lieferservice** versorgt Schiffe im Hamburger Hafen mit Nordmannantennen – eine vorbildliche Aktion.

Als Vorbild in Sachen Magazingestaltung hat sich erneut die „Deutsche Seeschiffahrt“ erwiesen: Beim jährlichen Wettbewerb „International Corporate Media Award“ (icma) erhielt die Zeitschrift zwei „Awards of Excellence“ – für uns ein Ansporn, das hohe Niveau auch 2013 zu halten.

Viel Spaß beim Lesen und einen guten Start ins neue Jahr wünscht Ihnen

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur



Inhalt 12/2012



... 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 INTERVIEW**
VDR-Präsident Michael Behrendt über
die Lage der deutschen Seeschiff-
fahrt und aktuelle Herausforderungen

- 20 PIRATERIE**
Politikwissenschaftlerin Dr. Patricia
Schneider zum Hamburger Piraten-
urteil und den Folgen

... LOGISTIK & FINANZEN

- 24 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen

- ▶ **26 TEETRANSPORT**
Just in Tea-Time: Wie die
aromatischen Blätter zu uns kommen

- 34 INFRASTRUKTUR**
Transshipment-Tiger Malaysia:
Interview mit dem Experten Nazery Khalid

- 36 JUBILÄUM**
Pionier in Sachen Lukendeckel:
75 Jahre Ladetechnik von MacGregor

- 39 SCHIFFSFINANZIERUNG**
Hansa-Forum: Experten diskutierten
über die Branchenkrise

- 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 REPORTAGE**
Mit dem altgedienten Containerschiff
„Emma“ auf Entdeckungstour um
Norwegens Westküste
- 54 SERIE**
Maritime Museen, Teil 2:
Das „Museo Naval“ in Madrid
- 56 TECHNIK**
Form vollendet: Der neue
Bewegungssimulator an der TUHH
- ▶ 58 ENGAGEMENT**
Tannen-Lieferservice:
Fröhliche Weihnachten an Bord
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Dietmar Czech, Leiter der
Verkehrszentrale Wilhelmshaven
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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





Foto: NASA



Eine Schneise der Verwüstung ...

... hat der Hurrikan „Sandy“ hinterlassen, der Ende Oktober über den Nordosten der USA hinwegfegte. Besonders drastisch zeigte sich das in New Jersey, wo der Ort Mantoloking buchstäblich zerteilt wurde. Anhand der beiden Luftaufnahmen der National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) aus etwa 2,3 Kilometer Höhe lässt sich das gut erkennen: Das Bild links ist gut fünf Jahre alt und zeigt den Status quo ante: Die 2005 eröffnete und rund 25 Mio. Dollar teure Mantoloking-Brücke, die die vorgelagerte Insel mit dem Festland verbindet, ist ebenso intakt wie der parallel zum Strand laufende Ocean Boulevard („Route 35“). Nach dem Wirbelsturm ist die Auffahrt zur Brücke mit Wasser, Sand und Schutt von Häusern bedeckt. Sie wurde von den Behörden geschlossen. Die Fluten haben den Ort auf dieser Höhe geteilt. Die Aufräumarbeiten dürften Monate dauern.

HSH Nordbank



Der ehemalige Chef der Postbank, **Stefan Jütte, 66**, wird Mitglied im Aufsichtsrat der angeschlagenen HSH Nordbank. Der Bonner Banker löst in dem Gremium Alexander Erdland ab, der sein Mandat aus Zeitgründen

niederlegt: Der Chef der Finanzgruppe Wüstenrot & Württembergische wird neuer Präsident des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft. Jütte war von 2000 bis Mitte 2012 im Postbank-Vorstand, die letzten drei Jahre als Vorstandschef.

OPDR



Niels Johansen, 44, ist neu im Management-Team der international tätigen Short Sea-Reederei Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR). Als Director Corporate Sales koordiniert er von Hamburg aus

die gesamten Vertriebsaktivitäten der OPDR-Gruppe. In enger Zusammenarbeit mit den eigenen OPDR-Vertriebsbüros in Hamburg, Rotterdam und Valencia sowie den übrigen rund 40 regionalen Vertriebsagenturen in Europa und Nordafrika ist es Johansens vorrangige Aufgabe, den flächendeckenden Verkauf der OPDR-Produkte zu fördern. Der gebürtige Däne verfügt über 20 Jahre Erfahrung in der Transportbranche. Seit 2003 lebt er in Deutschland und arbeitete zuletzt mehrere Jahre lang unter anderem als European Sales Manager bei DFDS.

ZDS



Die Geschäftsführung des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) ist wieder komplett. **Babette Kusche** tritt an

die Seite von ZDS-Hauptgeschäftsführer Klaus Heitmann. Die Juristin war vorher als Rechtsanwältin und als Geschäftsführerin des Hamburgischen Anwaltsvereins e.V. tätig.

Kusche übernimmt damit die Position von Dr. Martin Kröger, der im Sommer als Geschäftsführer zum Verband Deutscher Reeder (VDR) gewechselt war.

Siemens



In die Windenergiebranche wechselt **Björn Pistol**, bisher Berater bei der Hamburger Uniconsult (Universal Transport Consulting GmbH). Bei der Division „Windpower“ des Siemens-Konzerns ist Pistol künftig „Manager

Strategic Projects“ – und bleibt zumindest mit einem Bein im Offshore-Geschäft.

Bei Uniconsult war der 35-jährige Logistikexperte fünf Jahre und hatte dort zuletzt als Projektleiter das neue Hafenkonzert für Schleswig-Holstein mit entwickelt.

Voith Turbo



Dr. Christian Strahberger (40) hat die Verantwortung für den Geschäftsbereich Marine von Voith Turbo übernommen. Strahberger ist Geschäftsführer der Voith Turbo Schneider Propulsion GmbH & Co. KG. Neben dem Voith Schneider Propeller verantwortet er zukünftig die Produkte Voith Inline Thruster, Radial Propeller, SteamTrack sowie Voith Turbo Fin. Der promovierte Physiker ist seit 2009 bei Voith. Davor war er sieben Jahre bei der Siemens Management Consulting tätig.

Sein Vorgänger Dr. Martin Füllenbach hat als CEO beim Schweizer Industriekonzern OC Oerlikon das Segment Vacuum übernommen.

GSR Services



Einer der wichtigsten Wirtschaftspreise in der Region Lüneburg ging Mitte November an **Henning Gramann**. Der renommierte Schiffsrecycling-Experte erhielt im Rahmen der sogenannten Lünale, die unter der Schirmherrschaft des niedersächsischen Mi-

nisterpräsidenten steht, für seine neue Firma GSR Services den Gründerpreis. Das Unternehmen berät Werften, Reedereien und Abwrackunternehmen in Sachen umweltgerechtes Recycling von Schiffen.

Bevor Gramann im Januar 2011 seine Firma gründete, war er beim Germanischen Lloyd tätig. Der „Umweltdetektiv“ („Hamburger Abendblatt“) fahndet auf Schiffen nach bedenklichen Stoffen. Basis für das umweltfreundliche Recycling von Schiffen und für sichere Arbeitsbedingungen an Bord ist die „Hongkong Convention“, die der Verband Deutscher Reeder maßgeblich mit vorangetrieben hat. Nach dieser Konvention müssen Stoffe wie Asbest, schädliche Gase aus Kühlanlagen oder giftige Außenhautanstriche erfasst werden.

EMSA/EU

Wechsel bei den maritimen Zuständigkeiten der Europäischen Kommission: Der bisherige Vertreter der EU-Kommission bei der International Maritime Organization (IMO), **Marten Koopmans, 54**, wurde zum Repräsentanten der European Maritime Safety Agency (EMSA) bei der IMO ernannt. Der Schiffbauingenieur war lange für das niederländische Transportministerium tätig und leitete mehr als zehn Jahre die niederländischen Delegationen bei der IMO. Von 2006 bis 2011 war er Repräsentant der EU-Kommission bei der IMO. Sein Nachfolger in dieser Position wird **Richard Mason**, der bisher bei der Brüsseler Generaldirektion für Energie und Transport für die Sicherheit von Passagierschiffen zuständig war. Die ständige Präsenz der EU bei der IMO hat sich damit auf zwei Personen verdoppelt.

Alfred-Wegener-Institut



Dr. Juliane Müller (30) wurde mit dem zweiten Platz des Deutschen Studienpreises ausgezeichnet. Die Körber-Stiftung ehrt die Geowissenschaftlerin des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in der

Helmholtz-Gemeinschaft für ihre wegweisende Promotion zur Meereisausdehnung. Die Ergebnisse ihrer Forschung werden es ermöglichen, Klimaprognosen grundlegend zu verbessern. Die Schirmherrschaft über den Preis hat der Bundespräsident.



Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Ausbildung und Beschäftigung fördern – und dabei konkurrenzfähig sein

Rechtzeitig zum Jahreswechsel ist das Maritime Bündnis gerettet und erreicht eine neue Qualität – dabei wollte es die Bundesregierung zunächst aufgeben. Erstmals fördern öffentliche Hand und Privatwirtschaft gemeinsam mit fast 90 Mio. Euro Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland. Zusätzlich zu den 60 Mio. Euro aus Bundesmitteln stellen die deutschen Reeder ab 2013 jährlich 30 Mio. Euro zur Verfügung: 10 Mio. stammen aus den höheren Gebühren für die Ausflagung von Schiffen, 20 Mio. aus der neuen, vom VDR initiierten Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“. Diese erhebt für jede Ausflagung einen Ablösebetrag. Im Gegenzug fördert sie Schiffahrtsunternehmen, die Ausbildungsplätze bereitstellen. Somit schaffen die deutschen Reeder nicht nur Berufschancen für den maritimen Nachwuchs, sondern tragen auch dazu bei, das Know-how für die gesamte maritime Branche dauerhaft zu erhalten.

Eine Ausbildung ist aber nur der erste Schritt. Aufgrund der anhaltenden Krise der Schifffahrt finden nicht genügend Absolventen der nautischen Studiengänge eine Beschäftigung. Vor wenigen Jahren noch massiv umworben, stehen heute etliche hoch qualifizierte, aber in der Praxis unerfahrene Absolventen im Regen. Die Stiftung wird junge nautische Offiziere auch beim Ausfahren ihrer Patente unterstützen und ihnen so den Berufseinstieg erleichtern. Wie sonst wollen wir heute junge Menschen für Berufe an Bord begeistern, die wir in ein paar Jahren – wenn die Schifffahrt wieder auf Wachstumskurs fährt – dringend brauchen?

Die deutschen Reeder bekennen sich zum Standort Deutschland. Sie stehen aber im scharfen internationalen Wettbewerb. Der Bundestag hat daher in der Begründung zur Flaggenrechts-Novelle eindeutig festgestellt: „Deutsche Reeder müssen auch in Zukunft international konkurrenzfähig bleiben. Deshalb müssen Ausflagungen (...) auch in Zukunft möglich sein.“ Die deutsche Flagge muss zumindest in Europa wettbewerbsfähig werden. Dafür hat der VDR 25 Vorschläge gemacht. Der Maritime Koordinator will bis zur Nationalen Maritimen Konferenz im April 2013 substantielle Vorschläge zur Wettbewerbsverbesserung vorlegen.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Befristeter KfW-Einsatz: VDR lässt nicht locker

Auch nach der Absage von Wirtschaftsminister Rösler wirbt der VDR für seinen Vorschlag zur Stabilisierung der Branche.

„Zum möglichen Einsatz der KfW zur Flankierung der deutschen Schifffahrt in dieser außerordentlichen Krise ist das letzte Wort noch nicht gesprochen.“ Diese

Aussage des maritimen Koordinators der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und Mitglieds des Haushaltsausschusses des

Deutschen Bundestages, Eckhardt Rehberg, wertet der Verband Deutscher Reeder als hoffnungsvolles Signal. Rehberg hatte die Vorschläge des VDR bereits auf dem Harenner Schifffahrtstag als solide Grundlage für Gespräche und mögliche politische Entscheidungen bewertet. „Nach der enttäuschenden und unverständlichen Absage des Bundeswirtschaftsministers an einen befristeten, gezielten und besicherten Einsatz der KfW für Unternehmen mit

Zukunftsperspektive werden wir nicht lockerlassen“, erklärt das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied des VDR, Ralf Nagel. Es könne nicht sein, dass alle Beteiligten eine außerordentliche Bedrohung des maritimen Standorts

Deutschland sehen, aber keine Maßnahmen zur Krisenbewältigung für diese wichtige Industrie von der Politik ergriffen würden.

Mitten in dieser schweren Schifffahrtskrise sehen sich nun auch noch Schifffahrtspools erstmals mit erheblichen Versicherungsteuerforderungen konfrontiert. „Diese Bestrebungen sind in keiner Weise nachvollziehbar und gefährden den Schifffahrtsstandort Deutschland grundlegend“, so Nagel. Schifffahrtspools sind ein weltweit bewährtes und verbreitetes Instrument der maritimen Wirtschaft. Das werde auch von der Politik anerkannt. So gab es beim Hansa-Forum (s. S. 43) Unterstützung von Bundestagsabgeordneten für die Forderung des VDR, von einer Versicherungsbesteuerung von Schifffahrtspools abzusehen. Gegebenenfalls müsste hier eine gesetzliche Klarstellung erfolgen.

www.reederverband.de



ECKHARDT REHBERG



RALF NAGEL



Foto: Charité Fawell/KfW, VDR, Büro Rehberg

Noch mehr Sicherheit auf Kreuzfahrten

Die internationale Kreuzfahrtindustrie hat drei weitere neue Sicherheitsleitlinien verabschiedet.

Die Leitlinien betreffen das Verstauen von Rettungswesten auf neu gebauten Schiffen, die Sicherung schwerer Objekte an Bord sowie die Synchronisierung von Betriebsabläufen auf der Brücke von Schiffen derselben Kreuzfahrtgesellschaften. Die neuen Sicherheitsleitlinien gehen über die bestehenden internationalen regulatorischen Vorgaben hinaus und sind eine weitere Maßnahme aus der „Operational Safety Review“, einer Anfang 2012 initiierten Überprüfung der Sicherheitsstandards in der Kreuzfahrtbranche.

www.europeancruisecouncil.com



VORSCHRIFT: Rettungswesten müssen künftig an Sammelplätzen oder bei den Rettungsbooten aufbewahrt werden.

Foto: Stockhouse | Dreamstime.com



STATEMENT: Hamburgs Hafenbeschäftigte fordern eine Fortsetzung der Baggerarbeiten.

Hamburger Hafnarbeiter demonstrierten gegen Stopp der Elbvertiefung

Rund 2.000 Hamburger Hafnarbeiter haben Anfang November für die Fortsetzung der Arbeiten zur Elbvertiefung demonstriert. Andernfalls seien laut Gewerkschaft ver.di bis zu 150.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion in Gefahr.

Unter dem Motto „Es ist fünf vor zwölf“ zogen die Arbeiter von der HafenCity in die Innenstadt. Teile der Bürgerschaftsfraktionen der Hansestadt beteiligten sich an der Protestaktion. Unterstützt wurde die Demonstration von SPD, CDU und FDP sowie vom

Unternehmensverband Hafen Hamburg. Sie halten die Elbvertiefung für notwendig, damit auch künftig die größten Containerschiffe den Hamburger Hafen erreichen können. In der Hansestadt sind rund 133.000 Arbeitsplätze vom Hafen abhängig, in der Metropolregion 155.000 – das entspricht 11,8 Prozent der Erwerbstätigen. Jeder achte Hamburger Arbeitsplatz geht somit auf Aktivitäten rund um den Hafen zurück.

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hatte die Elbvertiefung vorläufig gestoppt,

nachdem die Umweltverbände BUND, Nabu und WWF gegen das Projekt geklagt hatten. Das Gericht will sich angesichts der komplizierten Materie Zeit nehmen und im Hauptsacheverfahren entscheiden. Damit verschiebt sich der Beginn der Bauarbeiten vermutlich bis ins Jahr 2014. Ursprünglich sollten die Bagger bereits in diesem Jahr anrücken. Unterdessen zeigte sich Hamburgs Wirtschaftsminister Horch gesprächsbereit. Auch Umweltverbände und Gewerkschaften wollen das Thema diskutieren. www.uvh.de

Studie: 32 Prozent der Containerschiffe noch im Plus

Trotz anhaltender Krise erzielt ein Drittel der Containerschiffe Gewinne.

Das ist das Ergebnis einer Studie des Analyseunternehmens Deutsche Fondsresearch. Immerhin weitere 39 Prozent könnten ihre Schiffsbetriebskosten decken – auch in der schlimmsten Schifffahrtskrise

machten 71 Prozent der Schiffe keine operativen Verluste. Untersucht wurden 130 Schiffe in der Größenklasse 2.100 bis 2.700 TEU. Wegen der anhaltend niedrigen Chartersraten erwirtschafteten zwei Drittel der Fondsschiffe nicht genug, um die Tilgungen zu leisten. www.deutsche-fondsresearch.de



AUF KURS:
Ein profitabler Betrieb
ist nicht unmöglich.

ANZEIGE

Bundestag verabschiedet neues Flaggenrecht

Nach einigen Irritationen über Ausbildungsbeiträge und ein Ausflaggenverbot hat der Bundestag jetzt das neue Flaggenrecht verabschiedet.

Danach wird eine Ausflagung nur noch dann genehmigt, wenn das Schiff auch unter fremder Flagge als Ausbildungsplatz für Seeleute erhalten bleibt oder wenn der Reeder stattdessen einen jährlichen „Ablösebetrag“ zwischen 2.000 und 30.000 Euro bezahlt. Der FDP-Bundestagsabgeordnete Torsten Staffeldt lobte das Ergebnis ebenso wie Eckhardt Rehberg (CDU): „Die Koalition hat Wort gehalten und das Maritime Bündnis zukunftsfähig entwickelt. Damit haben Reeder, Seeleute und der seemännische Nachwuchs Sicherheit für die Zukunft.



TORSTEN STAFFELDT

Mit der Erhöhung des Haushalts von 58 Mio. Euro werden Ausbildung und Beschäftigung am maritimen Standort Deutschland stärker gefördert als je zuvor.“ Besonders erfreulich sei, dass das Ausfahren der Patente im Rahmen der Ausbildungsförderung unterstützt

werde. Das erleichtere Jungoffizieren den Berufseinstieg.

Der VDR erneuerte in diesem Zusammenhang seine Forderung nach bürokratischen Erleichterungen: „Das große Projekt ist nun eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung als zentrale Anlaufstelle für alle administrativen Belange der Seeschifffahrt“, sagte VDR-Präsident Michael Behrendt (s. Interview ab Seite 14). Auch bei der Schiffsbesetzungsverordnung brauchten die deutschen Reeder mehr Flexibilität.

Unterdessen ging ein neuer europäischer Flaggenstaat an den Start: Dr. Albrecht Gundermann, Schifffahrtsexperte und langjähriger Leiter des Liberianischen Schiffsregister-Büros in Hamburg, und Captain Jörg Molzahn haben die Romanian International Flag Administration (RIFA) mit Büros in Bukarest und Hamburg gegründet. Ziel sei es, „auf den weißen Listen der internationalen Hafenbehörden unter den besten Flaggenstaaten ganz oben“ zu stehen.

POSITION: Die deutsche Flagge soll durch den Beschluss gestärkt werden.



Foto: Anweber | Dreamstime.com, Deutscher Bundestag/ H.J. Müller

Letzte Reise im Trend

Die starke Zunahme an Verschrottungen bremst das Wachstum der Containerflotte.

Nach Angaben des Branchendienstes Alphaliner sind seit Januar 164 Containerfrachter mit einer Kapazität von 285.000 TEU außer Dienst gestellt worden. Bis Jahresende dürfte die Zahl auf über 300.000 TEU steigen – dreimal soviel wie 2011 und der höchste Wert nach dem Krisenjahr 2009. Dadurch und durch die Verschiebung von Ablieferungen wachse die Flotte statt wie prognostiziert um 8,3 nur um 6,6 Prozent – und werde immer jünger. Zuletzt erreichte das Abbruchalter der Schiffe einen Durchschnitt von 24 Jahren – neuer Rekord. Auf die letzte Reise gingen 37 Schiffe, die unter 20 Jahre alt waren. www.alphaliner.com



Foto: Artur Andzej

FRIEDHOF: Abgebrochenes Schiff in Asien.

Schlüssel mit Harmstorf

Die Bremer Schlüssel-Reederei hat von ihrem Mitgesellschafter Thomas Meier-Hedde die kompletten Anteile an der Hamburger Reederei Harmstorf & Co. übernommen.

Die beiden Reedereien bündeln damit Know-how und Ressourcen. Harmstorf & Co. wird weiter von Thomas Meier-Hedde und Thorsten Thronicke geleitet. Die Abteilungen beider Unternehmen werden auf die Standorte Bremen und Hamburg verteilt, aber als funktionale Einheit geführt. Durch die Bündelung der Kräfte beider Firmen werde eine Effizienz erreicht, mit der man den Herausforderungen eines anhaltend schwierigen Marktumfeldes besser begegnen könne, so Schlüssel-Geschäftsführer Dr. Andreas Opatz. Die beiden Häuser bereedern 18 Containerschiffe und sind für weitere Kooperationen offen. www.cschluesel-reederei.de



Hapag-Lloyd steigert Umsatz und Gewinn

Hapag-Lloyd konnte im 3. Quartal trotz eines schwierigen Marktumfeldes in der Linienschifffahrt einen Anstieg bei Frachtrate, Umsatz und Ergebnis erzielen.

Die durchschnittliche Frachtrate stieg im Vergleich zum Vorjahr um acht Prozent auf 1.647 USD/TEU. Das Transportvolumen erreichte im 3. Quartal 1,28 Mio. TEU, der Umsatz lag mit 1,765 Mrd. Euro 15 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert. Das EBITDA betrug 164,1 Mio. Euro, was einem Plus von 56 Prozent entspricht. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) wurde mit 86,6 Mio. Euro mehr als verdoppelt (Vorjahr: 36,7 Mio. Euro).

Damit konnten die aus dem ersten Halbjahr stammenden operativen Verluste deutlich überkompensiert werden. Hapag-Lloyd erzielte im dritten Quartal ein Ergebnis nach Zinsen und Steuern von 45,6 Mio.

Euro (Vorjahr: 9,6 Mio. Euro). „Angesichts des intensiven Wettbewerbs und der sich weiter eintrübenden konjunkturellen Entwicklung ist dies ein erfreuliches Ergebnis. Leider ist es im dritten Quartal aufgrund des Ausfalls der Peak Season nicht gelungen, den Aufwärtstrend bei den Frachtraten fortzusetzen“, sagte Vorstandschef Michael Behrendt.

Negativ wirken sich die deutlich gestiegenen Kosten für Energie aus. Dadurch lagen im dritten Quartal die Transportaufwendungen, deren größte Einzelposition Schiffsbunker ist, um fast 185 Mio. Euro über dem Vergleichswert des Vorjahres. Trotz der Belastungen durch hohe Energiekosten und der zunehmenden konjunkturellen Eintrübung strebt Hapag-Lloyd fürs laufende Geschäftsjahr wieder ein positives operatives Ergebnis an. www.hlag.de

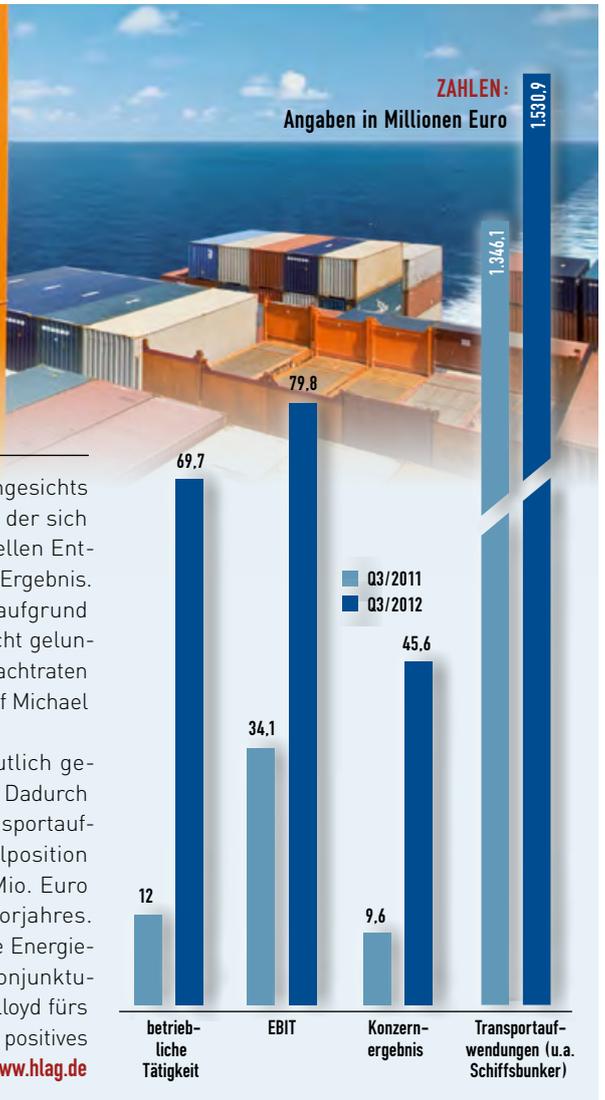


Foto: Hapag-Lloyd

Startschuss für Maritimen

Über 200 Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft diskutierten bei der 1. Statustagung zur Umsetzung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) im Bundeswirtschaftsministerium, wie die großen Wachstumspotenziale in der technologieintensiven Meerestechnik nachhaltig genutzt werden können.

Der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, der Parlamentarische Staatssekretär Hans-Joachim Otto, sagte: „Das Meer gewinnt zunehmend an Bedeutung für die Versorgung mit Energie, Rohstoffen oder Nahrungsmitteln. Wir brauchen daher die maritimen Technologien, um diese Ressourcen nachhal-



Masterplan

tig nutzen zu können. Mit dem Nationalen Masterplan haben wir in Deutschland eine gemeinsame Plattform geschaffen, um diese wirtschaftlichen Potenziale für die deutsche maritime Wirtschaft zu nutzen und zu entwickeln.“ Dass dies der richtige Weg sei, werde auch durch die aktuelle Mitteilung der EU-Kommission zu den großen wirtschaftlichen Potenzialen eines „Blauen Wachstums“ bestätigt.

Schwerpunktthemen der Veranstaltung waren Offshore-Öl und -Gas, Offshore-Windenergie, Tiefseebergbau und Marikultur. Der Umsetzungsprozess des NMMT wird durch eine vom BMWi eingereichte koordinierende Stelle unterstützt. www.nmmt.de

Foto: Bowie 15 | Dreamstime.com

„Wir brauchen eine starke deutsche Handelsflotte!“

Michael Behrendt, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), über die aktuelle Krise der Schifffahrt, die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Standort Deutschland und die politische Agenda des VDR. Interview: Christof Lauer/Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Frank Krens

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Die Schifffahrt ist seit geraumer Zeit in schwerer See, die Krise dauert länger als befürchtet. Wie ist die Lage der deutschen Reeder?

MICHAEL BEHRENDT: Die Krise geht nun schon ins fünfte Jahr. Es gibt zu viel Schiffsraum und zu wenig Ladung. Das drückt massiv auf Fracht- und Charraten. Die Situation verschlimmert sich durch die negative Entwicklung der Transportmengen. Sie resultiert zum einen aus einer Abschwächung in Asien, vor allem aber aus der Euro-Wirtschaftskrise. Die südeuropäischen Länder bauen Lagerbestände ab und bestellen keine neuen Waren, weil es an Liquidität fehlt. Besonders betroffen sind die Charterreeder. Sie sind vielleicht in der schwierigsten Zeit, die sie je durchgemacht haben. Auch die Lage der Linienreeder ist nicht erfreulich, aber sie können ihre Kapazitäten besser steuern.

In diesem Jahr ist der Rückzug von schiffsfinanzierenden Banken hinzugekommen, sodass die deutsche Seeschifffahrt nun mit einer Doppelkrise zu kämpfen hat. Das hat nicht nur Auswirkungen aufs Neugeschäft. Unsere Unternehmen bekommen den Druck der Banken auch bei laufenden Engagements zu spüren, weil viele Geldhäuser versuchen, möglichst schnell ihre Portfolios zu bereinigen. Weil da die Abwicklung leichter ist, sind insbesondere die kleinen Reedereien mit nur wenigen Schiffen betroffen – das empfinde ich als ausgesprochen ungerecht.

In guten Zeiten haben die Banken geradezu darum gebuhlt, Kredite zu vergeben. Heute fragen sie: Was war noch gleich Schifffahrt? Die Banken haben jahrzehntelang vertrauensvoll mit den Reedern zusammengearbeitet und dürfen sich nicht über Nacht aus der Verantwortung stellen. Es gibt viele mittelständische Unternehmen und Kapitänreeder, die über Jahrzehnte performt und solide gewirtschaftet haben. Sie darf man nicht leichtfertig im Regen stehen lassen. Dieses Land ist groß geworden durch den Mittelstand, gerade in der Schifffahrt. Der Rückzug aus der Schiffsfinanzierung hat auch eine volkswirtschaftliche Komponente: Wenn hier ausländische Akteure, etwa aus Asien, einspringen, dauert es nicht lange, bis auch Zulieferer von dort bevorzugt werden – und das ganze maritime Cluster in Deutschland gefährdet ist.

DS: Was muss passieren, damit sich die Lage nachhaltig verbessert?

BEHRENDT: Die mittelständisch geprägte Branche hat sich – wie wir vorausgesagt hatten – als bemerkenswert widerstandsfähig erwiesen. Wir müssen jetzt alles dafür tun, dass nicht gerade diejenigen Unternehmen Leck schlagen, die eine grundsätzlich positive Perspektive haben. An dieser Stelle muss die Bundesregierung mit der staatseigenen KfW einspringen. Die Hilfe soll keine Dauereinrichtung sein, sondern einen konkreten Zeitraum überbrücken. Es geht um eine befristete, be-

grenzte und rückzahlbare Unterstützung für unsere Unternehmen.

Die Absage des Bundeswirtschaftsministers an solch einen gezielten Einsatz für Unternehmen mit Zukunftsperspektive ist für uns ebenso unverständlich wie enttäuschend. Aber wir werden nicht lockerlassen – darin bestärken uns auch Abgeordnete des Deutschen Bundestages. Das letzte Wort ist hier noch nicht gesprochen. Der VDR hat konkrete Vorschläge zur Überwindung der Krise geliefert. Wir werden die Verantwortlichen in der Politik weiter zum Handeln auffordern und den Prozess konstruktiv unterstützen.

Die Perspektive für die Schifffahrt ist gut, wenn die Branche genug Atem hat, den überschaubaren Zeitraum von zwei Jahren zu überstehen. Angebot und Nachfrage werden sich auf absehbare Zeit wieder ausbalancieren. Wenn die Frachtraten steigen, steigen auch die Charraten. Bis dahin kommt es auf Kapazitätsmanagement an. Die Zahl der Neubestellungen der deutschen Reeder tendiert gegen null. Entlastung bringt außerdem eine verstärkte Verschrottung von Schiffsraum, wie wir sie schon beobachten. Das kann auch in Bezug auf Energieeffizienz und Umweltschutz ein sinnvoller Weg sein.

Doch auch in der Krise dürfen wir nicht vergessen: Wir operieren in einem wachsenden Markt. Der Welthandel und die Menge der über See verladenen Güter nehmen zu. →





→ **DS: Eine Fortsetzung der Schifffahrtsförderung war ungewiss. Jetzt hat der Deutsche Bundestag grünes Licht für 2013 gegeben. Wie bewerten Sie das?**

BEHRENDT: Das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung und wohl der größte Erfolg des Maritimen Bündnisses, das zeitweise auf der Kippe stand. Es hat sich gezeigt, dass das Bündnis arbeitsfähig ist und Ergebnisse erzielen kann. Eigentlich hatte die Bundesregierung eine Streichung der Schifffahrtsförderung vorgesehen. Dank der Abgeordneten des Deutschen Bundestages wurde sie zurückgenommen, sodass 2012 nun die volle Förderung in Höhe von 57,8 Mio. Euro für Ausbildung und Beschäftigung bereitsteht. Der jüngste Beschluss, diese Summe auch für 2013 zur Verfügung zu stellen, zeigt: Unser Einsatz hat sich gelohnt.

Hinzu kommen 30 Mio. Euro als Eigenbeitrag der deutschen Reeder – 10 Mio. über die Erhöhung der Ausfluggengebühren und 20 Mio. über einen privaten Fonds. Schifffahrtsunternehmen, die Ausbildungsplätze anbieten, erhalten aus dem Fonds einen Ausgleichsbetrag. Damit sorgen wir dafür, dass die Ausbildung von

nautischen und technischen Nachwuchskräften gesichert ist. Erstmals haben es Seeschifffahrt und öffentliche Hand gemeinsam geschafft, dafür einen so hohen Betrag bereitzustellen. Staat, Reeder und Sozialpartner haben dazu ihren Beitrag geleistet. Man kann nur allen Beteiligten für ihr Engagement danken. Jetzt müssen wir den Erfolg verstetigen, damit die Schulen, die jungen Leute und die Reedereien Planungssicherheit bekommen.

DS: Kritiker argumentieren, es sei letztlich egal, ob Bananen oder Notebooks auf einem deutschen, chinesischen oder griechischen Schiff hierherkommen. Warum sind die deutschen Reeder so wichtig für das maritime Cluster?

BEHRENDT: Die deutschen Schifffahrtsunternehmen bieten 58.000 Menschen an Bord und 23.000 an Land einen Arbeitsplatz. In der maritimen Wirtschaft insgesamt sind in Deutschland 400.000 Menschen beschäftigt. Wenn es immer weniger deutsche Reedereien gibt, verschwinden nicht nur Arbeitsplätze und das damit verknüpfte Know-how. Dann geht die Kernkompetenz der maritimen Wirtschaft verloren.

Die deutsche Zuliefererindustrie verdankt ihre starke Position auch dem Umstand, dass deutsche Reeder in ihre Schiffe hochwertige Technik aus Deutschland einbauen lassen. Wenn die deutsche Schifffahrt geschwächt wird, droht das gesamte maritime Cluster zu erodieren und der maritime Standort Deutschland in der Bedeutungslosigkeit zu versinken – mit gravierenden Folgen für Wirtschaft und Arbeitsplätze. Mit fast 4.000 Schiffen hat Deutschland die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Entsprechend stark ist unser Einfluss bei Organisationen wie der IMO, der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation der Vereinten Nationen.

Der VDR setzt sich für hohe internationale Standards ein, etwa bei Umwelt- und Klimaschutz oder bei Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord. Dort haben wir in den vergangenen Jahren viel erreicht. Mit der Maritime Labour Convention (MLC) werden erstmals weltweit verbindliche Sozialstandards für die Beschäftigten eingeführt. Der VDR hat zum Gelingen entscheidend beigetragen. Wir erreichen damit nicht nur grundlegende Verbesserungen für die Seeleute weltweit, sondern sichern den

OHNE ÜBERBRÜCKUNG BEI DER FINANZIERUNG IST DAS GANZE MARITIME CLUSTER GEFÄHRDET

MICHAEL BEHRENDT,
PRÄSIDENT DES VDR

deutschen Reedern auch einen fairen Wettbewerb – denn hohe Standards sind auf deutschen Schiffen bereits etabliert. Wenn wir auch künftig Motor dieser Entwicklungen bleiben und maßgeblichen Einfluss auf die Regelsetzung der internationalen Seeschifffahrt nehmen wollen, brauchen wir eine starke deutsche Handelsflotte.

DS: Die Seeschifffahrt ist – gemessen an Ladung pro Kilometer – das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Wie sinnvoll sind da die geplanten schärferen Regeln für Schiffsemissionen?

BEHRENDT: Die deutschen Reeder sind Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit. Überall wo es wirtschaftlich vertretbar und technisch umsetzbar ist, verbessern wir die Umwelt- und Klimabilanz der Schifffahrt. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele: Slow Steaming spart bis zu 50 % CO₂– sowie Schwefel- und Stickstoffemissionen; Innovationen bei Motortechnik, Schiffsschraube oder Rumpfdesign senken den Treibstoffverbrauch; intelligente IT-Systeme reduzieren zum Beispiel den Energiebedarf von Kühlcontainern oder optimieren die Routenführung; schadstofffreie Lacke schützen die Meeresumwelt; Inventories of Hazardous Materials listen alle im Schiff verbauten Stoffe auf, sodass beim Recycling eine Gefährdung der Umwelt und der Gesundheit der Arbeitskräfte ausgeschlossen werden kann.

Mit strengeren Vorschriften habe ich kein Problem, wenn sie weltweit und für

alle Akteure gelten. Wenn aber nur eine Gruppe oder Region mit zusätzlichen Kosten belastet wird, dann lassen sich die notwendigen Investitionen in die Umwelttechnik nicht finanzieren, weil die Kunden auf andere Transportmittel ausweichen.

Ein Beispiel: In der Emission Control Area in Nord- und Ostsee treten 2015 strengere Grenzwerte für den Schwefelaustritt in Kraft. Dann sind nur noch 0,1 % Schwefelanteil im Treibstoff erlaubt. Alternativen zum kostspieligen schwefelarmen Bunker fehlen. Die Reinigung der Abgase durch Scrubber läuft erst in wenigen Pilotprojekten – aber ist noch keine serienreife Technologie. Eine mehrere Millionen Euro teure Nachrüstung können sich in der aktuellen Lage die meisten Reeder ohnehin nicht leisten.

Man muss alle Verkehrsträger gleich behandeln. Wenn Auflagen für die Schifffahrt dazu führen, dass der Gütertransport auf die Straße verlagert wird, ist das ein umweltpolitischer Pyrrhussieg: Der Transport von Genua nach Hamburg per Truck über die Alpen würde ja das Klima um ein Vielfaches stärker belasten.

DS: Um LNG als Treibstoffalternative gibt es einen regelrechten Hype – zu Recht?

BEHRENDT: LNG mag grundsätzlich eine günstige und umweltfreundliche Alternative zu Schweröl sein. Bevor wir Schiffe mit LNG betreiben können, muss aber die Infrastrukturfrage geklärt sein. Wer heute

auf einem Industriegelände einen kleinen Butangastank aufstellen will, muss immense Sicherheitsauflagen erfüllen. Wie sähen die erst für ein LNG-Terminal im Hamburger Hafen aus?

Schiffahrtsunternehmen können erst dann auf LNG setzen, wenn die wichtigen Häfen weltweit über die nötigen Bunkerreinrichtungen verfügen – in Hongkong genauso wie in Shenzhen, Los Angeles und Hamburg. Hier ist die Politik gefragt – und zwar auf internationaler Ebene. Die Etablierung der nötigen Infrastruktur kann dauern. Deshalb sehe ich auf absehbare Zeit gute Chancen nur für kürzere Relationen und kleinere Schiffe.

DS: Wie geht es weiter mit der Tonnagesteuer?

BEHRENDT: Das System hat sich bewährt und ist europäischer Standard. Die Mitglieder des VDR haben einstimmig beschlossen, die Anforderungen der EU-Kommission zu erfüllen. Langfristig wollen wir, dass wieder mehr Schiffe unter die deutsche Flagge kommen. Doch dazu muss sie wettbewerbsfähig werden. Der VDR hat hier bereits eine Reihe von Vorschlägen gemacht und Teilerfolge erzielt. Das große Projekt ist nun eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung als zentrale Anlaufstelle für alle administrativen Belange der Seeschifffahrt. Auch bei der Schiffsbesetzungsverordnung brauchen wir mehr Flexibilität. →

Verband Deutscher Reeder

Der Verband Deutscher Reeder vertritt seit 1907 die Interessen der deutschen Schifffahrtsbranche.

Aktuell gehören dem VDR 203 Mitglieder an, darunter viele kleine und mittelständische Unternehmen. Der überwiegende Teil entfällt dabei auf Charterreeder, die betriebsbereite, ladefähige und bemannte Schiffe meist für einen bestimmten Zeitraum („Zeitcharter“) vermieten. Mieter sind in der Regel Linienreedereien, die ihr Transportangebot außer mit eigenen auch mit gecharterten Schiffen sicherstellen. Sie zahlen dafür Charterraten. Infolge von Überkapazitäten im Markt sind die Charterraten unter Druck. Von ihren

Kunden erhalten die Linienreedereien, die fahrplangebunden und auf festgelegten Routen unterwegs sind, Frachtraten, die von Ladungsmenge und -art sowie zurückgelegter Strecke abhängig sind. Damit müssen sie auch die Betriebskosten decken. Seit einigen Jahren halten die Frachtraten nicht mit dem enormen Anstieg der Treibstoffkosten Schritt.

Zu den 31 außerordentlichen VDR-Mitgliedern zählen u. a. Fondsgesellschaften und Klassifikationsunternehmen.

Michael Behrendt, Vorstandsvorsitzender der Linienreederei Hapag-Lloyd, wurde im November 2008 zum VDR-Präsidenten gewählt. www.reederverband.de

Transport: Klimafreundlicher auf dem Seeweg

Gemessen am CO₂-Ausstoß pro transportierter Ladungsmenge und Entfernung, ist die Seeschifffahrt der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger.

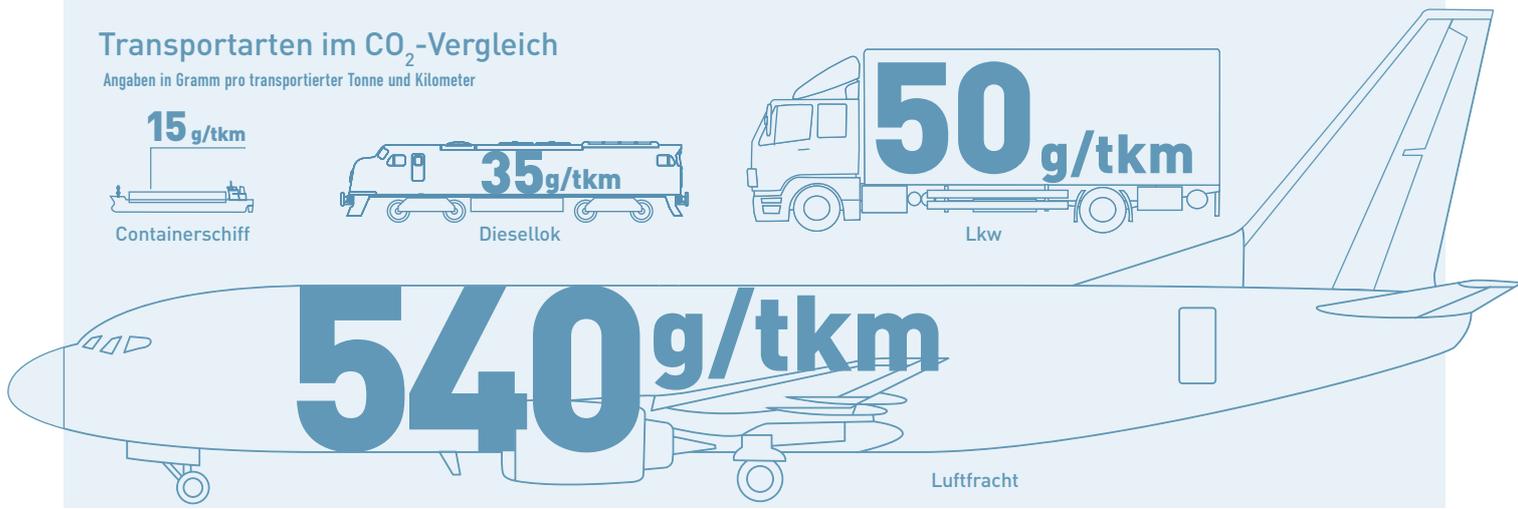
Das gilt sogar im Verhältnis zum Gütertransport auf der Schiene, der recht

energieintensiv ist (siehe Grafik). Mit dem Energie Efficiency Design Index (EEDI) für Neubauten und dem Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) für die fahrende Flotte hat sich die maritime Industrie als erste Branche weltweit einen verbindlichen

Rahmen geschaffen, um die Umweltfreundlichkeit der Schifffahrt noch weiter zu verbessern. Nach Schätzungen des International Council on Clean Transportation spart allein der EEDI ab 2030 jährlich mehr als 263 Millionen Tonnen CO₂ ein. www.imo.org

Transportarten im CO₂-Vergleich

Angaben in Gramm pro transportierter Tonne und Kilometer



→ **DS:** Die Zahl der Piratenüberfälle geht zurück, die „Atalanta“-Mission scheint erfolgreich zu sein. Der VDR hat Regeln für den Einsatz privater Sicherheitsdienste auf Schiffen unter deutscher Flagge erreicht. Ist das Problem gelöst?

BEHRENDT: Der Schutz vor Piraterie ist eine hoheitliche Aufgabe. Aus dem internationalen Seerechtsübereinkommen leitet sich die Verpflichtung der Staaten ab, für umfassenden Schutz der Seewege zu sorgen. Für uns geht es in erster, zweiter und dritter Linie um die Sicherheit unserer Seeleute, deren Leben bedroht ist.

Neben dem militärischen Engagement der Marinekräfte am Horn von Afrika haben auch die Selbstschutzmaßnahmen der Reeder dazu beigetragen, die Zahl der Entführungen von Schiffen und Besatzungen einzudämmen – nicht zuletzt der Einsatz bewaffneter Sicherheitskräfte. Bislang ist noch kein Schiff in die Hand von Piraten geraten, das so ein Team an Bord hatte. Für uns ist das jedoch nur die zweitbeste Lösung. Wir möchten, dass Schiffe unter deutscher Flagge von hoheitlichen Kräften geschützt werden. Das ist aber politisch offensichtlich nicht gewollt. Vor diesem Hintergrund freue ich mich, dass der Bun-

destag den Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge ermöglicht. Wir müssen schnellstmöglich raus aus der juristischen Grauzone.

Piraterie bleibt trotz der sinkenden Zahl von Angriffen ein gravierendes Problem und eine große Gefahr für das Leben der Seeleute. Sollte der militärische Druck nachlassen, wird die Zahl der Angriffe sicherlich wieder ansteigen. Vor ein paar Jahren hätte niemand gedacht, dass sich die Piraterie am Horn von Afrika so ausweiten könnte. Nun scheinen auch andere Regionen verstärkt betroffen zu sein. Insbesondere am Golf von Guinea vor der westafrikanischen Küste kommt es verstärkt zu Überfällen und vereinzelt auch zu Geiselnahmen. Wir haben zwar noch nicht die gleiche Qualität von organisiertem Menschenraub und Erpressung von Lösegeld wie vor Somalia. Aber ich beobachte die Entwicklung mit Sorge.

Das Hauptproblem ist die desolade Situation der Menschen an Land: Wer vor der Wahl steht, zu verhungern oder sein Leben beim Angriff auf ein Schiff zu riskieren, um seine Familie zu ernähren, lässt sich leicht von Kriminellen ausbeuten.

Letztlich können wir die Piraterie langfristig nur in den Griff bekommen, wenn an Land stabile politische Verhältnisse herrschen, die eine soziale und wirtschaftliche Entwicklung zulassen. Der VDR leistet dazu einen Beitrag: Zusammen mit „SOS Kinderdörfer weltweit“ unterstützen wir den Aufbau eines Bildungszentrums für somalische Flüchtlinge in Dschibuti.

DS: Den Belangen der Seeschifffahrt Gehör zu verschaffen ist eine der wichtigsten Aufgaben des VDR. Was zeichnet eine effektive Verbandsarbeit aus?

BEHRENDT: Wir müssen als Verband überall dort präsent sein, wo wir kooperieren wollen und Unterstützung für unsere Anliegen brauchen: in Berlin, in Brüssel und bei den internationalen Organisationen. Der VDR hat hier nach meiner Einschätzung in den vergangenen Jahren einen Quantensprung gemacht. Um klarzumachen, wie wichtig die Schifffahrt für den Standort Deutschland ist, genügt es nicht, alle zwei Jahre eine Maritime Konferenz zu veranstalten. Es kommt auf kontinuierliche Arbeit an. Dass sich das Wissen über maritime Themen bei den wichtigen Akteuren vergrößert hat, ist nicht zuletzt das Verdienst unserer

Fachleute vor Ort. Ich bin als Präsident des VDR sehr froh, dass wir hier die Effizienz unserer Verbandsarbeit deutlich steigern konnten. Die Schifffahrt wird jetzt wesentlich stärker wahrgenommen.

Wir brauchen intern offene Diskussionen und müssen unsere Anliegen nach außen offensiv vertreten. Das ist Streitkultur im besten Sinne: Ringen um Ideen und Lösungsvorschläge, um gemeinsam etwas Gutes zu erreichen, hinter dem alle stehen können. Maritimes Bündnis, Vereinfachung der Flaggenstaatsverwaltung, Schutz vor Piraterie, internationale Sozialstandards: Das sind nur einige der handfesten Erfolge, die der VDR vorweisen kann. Den Reedern in der Öffentlichkeit und in den entscheidenden Gremien auf allen Ebenen Gehör zu verschaffen und sich konstruktiv in politische Prozesse einzubringen: Das steht auch in den nächsten Jahren ganz oben auf der Agenda der Verbandsarbeit.

DS: Faszination Seeschifffahrt: Wie lassen sich junge Menschen für den maritimen Berufsweg gewinnen?

BEHRENDT: Am einfachsten ist es nach meiner Erfahrung, junge Leute mit dem mobilen Equipment – den Schiffen – zusammenzubringen. Das ist und bleibt etwas ganz Besonderes. Seeschifffahrt ist ein emotionales Geschäft. Fremde Häfen und Länder entdecken, in internationalen Crews arbeiten, die Weite des Meeres erleben, die moderne Technik und die schiere Größe des Schiffes beherrschen: Die Faszination des Arbeitsplatzes auf See ist ungeboren.

Außerdem sind die Karrierechancen attraktiv: Nautischen und technischen Fachkräften stehen nach ihrer Zeit an Bord die unterschiedlichsten Berufe offen – bei Reedereien, Klassifikationsgesellschaften, Werften oder in der Logistikbranche. Niemand sollte sich wegen der aktuellen Krise entmutigen lassen, eine Ausbildung zu beginnen. Wir operieren in weiter wachsenden Märkten. Nach der Konsolidierung wird es mit der Branche wieder aufwärts gehen.

Die maritime Wirtschaft benötigt auch in Zukunft qualifizierte Fachkräfte. Deshalb ist es so wichtig, dass wir die Ausbildungsförderung im Maritimen Bündnis beschlossen haben. Sie ist ein positives Signal für den Nachwuchs. Die Perspektiven in der Schifffahrt sind gut. 





PROZESS: Alle somalischen Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt.

Foto: picture alliance / dpa

Gegen eine Kultur der Straflosigkeit

Warum das Urteil richtig ist und was daraus folgt: Ein Beitrag von Dr. Patricia Schneider, Politikwissenschaftlerin und Expertin für maritime Sicherheit, über den Hamburger Piratenprozess.

Nach fast zwei Jahren Prozessdauer wurden im allgemein als „Hamburger Piratenprozess“ bekannten Verfahren langjährige Haftstrafen verhängt. Der Prozess war erforderlich und den Umständen entsprechend fair. Ob erneut eine Auslieferung von mutmaßlichen Piraten beantragt wird, darf angesichts des Aufwands, der Prozessdauer und der emotional aufgeladenen Debatten bezweifelt werden.

Dennoch gilt: Der internationale Seeverkehr kann nur mit gemeinsamen Anstrengungen geschützt werden. Dies liegt im deutschen Interesse, da sonst auch unsere Versorgungskette gefährdet wäre. Vor allem müssen die Seeleute geschützt werden, ohne die internationale Seefahrt nicht funktioniert. Den Mannschaften droht ein Schicksal, das von früheren Entführungen bekannt ist: Geiseln verbringen ein oft monate- oder gar jahrelanges Martyrium, bis

das Lösegeld von meist mehreren Millionen US-Dollar ausgehandelt und übergeben wird.

Frage internationaler Verantwortung

Wenn es einen starken deutschen Bezug gibt – hier fuhr das Schiff unter deutscher Flagge, und zwei Deutsche gehörten zur Besatzung –, sind Prozesse in Deutschland mangels Alternativen als ein Baustein einer Gesamtstrategie gegen Piraterie trotz aller Bedenken auch künftig sinnvoll. Es geht darum, einer Kultur der Straflosigkeit entgegenzutreten und der internationalen Verantwortung nachzukommen.

Der Prozess hat gezeigt, dass die deutsche Strafverfolgung in solchen Fällen vor einer Vielzahl von Herausforderungen steht, die nicht immer zufriedenstellend gelöst werden können. So kam sogar die Frage auf, ob Schmiergelder gezahlt wer-

den dürften, um die Einreise eines Zeugen zu ermöglichen.

Es ließ sich nicht komplett rekonstruieren, was sich Tausende Kilometer entfernt abgespielt hat. Außerdem waren die Angaben der Angeklagten schwer zu überprüfen. Daher ist der Ruf nach Alternativen verständlich. Man muss sich allerdings auch die sonst gängige Catch-and-Release-Praxis (Entwaffnung und sofortige Freilassung) vor Augen halten. Diese soll schätzungsweise 90 Prozent der auf See Aufgegriffenen betreffen, da selten Staaten dazu bereit sind, die mutmaßlichen Täter zu übernehmen und Strafverfolgung und -vollzug zu gewährleisten.

Solange die lokalen und regionalen Kapazitäten zur Aburteilung von Piraten gering sind und menschenrechtlichen Maßstäben nicht entsprechen, gibt es derzeit keine praktikableren Alternativen, als

vor den Gerichten der Nationen zu verhandeln, deren Schiffe und Besatzung betroffen sind. Dies geschah etwa auch schon in den Niederlanden, Frankreich, Malaysia und den USA. Denn auf einen internationalen Strafgerichtshof für Piraterie konnte man sich bisher global nicht einigen, und ein entsprechender Kapazitätsaufbau in der Region geht kaum voran.

Es ist unwahrscheinlich, dass sich die Angeklagten nach ihrer Entlassung erneut den Piraten anschließen. Damit kann eine individuelle Prävention als erfolgreich gelten – das ist immerhin ein Teilerfolg. Ein langjähriger Freiheitsentzug in einem fremden Land ist sicherlich eine unangenehme Erfahrung. Der Strafvollzug könnte von den Angeklagten für eine Ausbildung genutzt werden – selbst wenn manche nur lesen und schreiben lernen. Im Anschluss muss und kann der Verbleib der Täter in Deutschland in Erwägung ge-



AUTORIN: Dr. Patricia Schneider vom IFSH ist Koordinatorin des PiraT-Verbundprojekts.

zogen werden. Eine Auslieferung nach Somalia ist unter den derzeitigen Umständen grundsätzlich nicht möglich.

Keine Generalprävention

Eine generell abschreckende Wirkung auf andere somalische Piraten ist von dem Urteil jedoch kaum zu erwarten: Noch ist die Wahrscheinlichkeit, strafrechtlich belangt zu werden, zu gering. Selbst die Gefahr, bei dem kriminellen Tun auf See umzukommen, haben bei Piratenbanden nicht zu Rekrutierungsschwierigkeiten geführt.

Die Anzahl der Piratenangriffe ist zwar seit 2012 spürbar gesunken. Dies wird aber vor allem auf den zunehmenden Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten, robustere Militärmissionen und schlechte Wetterbedingungen zurückgeführt. Darauf hat auch der Vorsitzende Richter Bernd Steinmetz hingewiesen: Die Strafe hänge nicht nur von ihrer abschreckenden →

ANZEIGE



Foto: U.S. Navy

AUFTRAG: Marinesoldaten auf dem Weg zur Kontrolle eines verdächtigen Bootes.

cen immer noch von anderen Ländern und ausländischen Firmen ausgeplündert und begreifen die Empörung über somalische Piraten als Ausdruck westlicher Doppelmoral.

Vertrauensbasis stärken

Die internationale Gemeinschaft sollte die neue Regierung dabei unterstützen, Somalias Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) zweifelsfrei völkerrechtsgemäß zu deklarieren und durchzusetzen. Die Mission ATALANTA sollte in die Lage versetzt werden, den Teil des Mandats, der sich auf die Beobachtung illegaler Fischereiaktivitäten vor der Küste Somalias bezieht, zu implementieren.

Um besser feststellen zu können, welche Aktivitäten legal oder illegal sind, ist eine Zusammenarbeit mit Regierung und lokalen Autoritäten, die ggf. Fischereilizenzen vergeben haben, notwendig. All diese Schritte würden den Industriestaaten nicht nur eine stärkere Position gegenüber Anschuldigungen der Piraten verleihen, sondern vor allem die Vertrauensbasis in der somalischen Bevölkerung stärken. Sie ist notwendig, um weitere Maßnahmen an Land zu begleiten. ...

→ Wirkung, sondern insbesondere von der Schwere der persönlichen Schuld ab. Dies betreffe unter anderem den Aspekt der Sühne für die eigenen Taten und die Genugtuung für die Opfer.

Letztlich konnte der Prozess, durch den Filter der Strafprozessordnung betrachtet, einen weiteren Einblick in die Situation in Somalia gewähren. Wie geht es nun weiter? Die Verfolgung der zur See agierenden Täter macht nur einen kleinen Teil der Maßnahmen gegen maritime Gewalt aus. Die Wurzeln der organisierten Piraterie können nicht erfolgreich bekämpft werden, solange Hintermänner und Geldwäscher nicht angeklagt und verurteilt

werden; solange die Zustände in den somalischen Provinzen es erlauben, dass an den Küsten Schiffe festgehalten und Geiseln versorgt werden; solange Justiz, Polizei und Verwaltung nicht funktionieren, legale Einkommensmöglichkeiten rar sind und Entwicklung(sförderung) durch die Sicherheitslage und kriminelle und korrupte Strukturen an Land erschwert wird.

Die Rückendeckung von Teilen der somalischen Bevölkerung ist für die Piraterie essenziell. Die Probleme, vor die Piraterie die internationale Handelsschifffahrt stellt, erscheinen vielen Somaliern gemessen an den Problemen im eigenen Land als marginal. Sie sehen ihre maritimen Ressourcen

Forschungsprojekt „PiraT“: Piraterie und maritimer Terrorismus im Fokus

Vermehrte Angriffe von Piraten sowie die latente Gefahr des internationalen Terrorismus rücken Fragen der maritimen Sicherheit zunehmend ins öffentliche Bewusstsein.

Die deutsche Wirtschaft ist davon in besonderer Weise betroffen, da Deutschland den Großteil seiner Waren über den Seeweg bezieht bzw. exportiert und deutsche Reedereien von Angriffen durch Piraten durch die hohe Anzahl von Passagen ih-

rer Schiffe im Hochrisikogebiet besonders betroffen sind. Vor diesem Hintergrund ist es Ziel des vom BMBF geförderten interdisziplinären Projektverbundes PiraT, Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft eine Diskussionsplattform zum Thema maritime Sicherheit zu bieten, um die Bedürfnisse und Erwartungen aller Beteiligten zu erfassen und das allgemeine Verständnis für die Bedeutung der Seehandels-sicherheit zu erhöhen.

Wissenschaftliche Partner sind u.a. das Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH), die Bucerius Law School (BLS), die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) und das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Als assoziierte Partner fungieren u.a. der Verband Deutscher Reeder (VDR) und der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). www.maritimesicherheit.eu



ANZEIGE

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN

Neun-Monats-Zahlen: Bremer Häfen können der Krise erfolgreich trotzen

Mehr Güter, mehr Container, mehr Autos: Die Umschlagszahlen von Januar bis September zeigen Bremens Häfen in glänzender Verfassung. Allerdings ziehen mittlerweile dunklere Konjunkturwolken auf.

Der Gesamtumschlag in Bremen und Bremerhaven stieg in den ersten neun Monaten des Jahres um 7,3 Prozent auf 64,8 Mio. Tonnen (Vorjahreszeitraum: 60,4 Mio.).

Auf den Versand entfielen 32,2 Mio. Tonnen (plus 9,5 Prozent), auf den Empfang 32,6 Mio. Tonnen (plus 5,3 Prozent). Knapp 85 Prozent des Gesamtumschlags trug Bremerhaven bei (54,7 Mio. Tonnen, plus 7,9 Prozent).

Während in Hamburg der Containerumschlag um 0,6 Prozent auf 6,7 Mio. TEU zurückging, konnten die bremischen Häfen einen Zuwachs von 6,2 Prozent auf 4,77 Mio.

TEU verbuchen. Positiv entwickelte sich auch der Fahrzeugumschlag: Gut 1,63 Mio. Neufahrzeuge wurden bewegt – gegenüber den ersten neun Monaten 2011 ein Plus von 10,6 Prozent. Für 2013 erwarten aber auch Bremen und Bremerhaven ein deutlich schwierigeres Marktumfeld – so sinken etwa die Autoimporte, und auch die Containerbewegungen ließen zuletzt nach. www.bremenports.de

Foto: BLG LOGISTICS



SCHWERPUNKT: Neuwagenverladung für den Export in Bremerhaven.

HSH Nordbank aktualisiert Risikovorsorge

Die HSH Nordbank hat vor dem Hintergrund der Euro-Staatsschuldenkrise, der weltweiten konjunkturellen Eintrübung und der Lage der internationalen Seeschifffahrt ihre langfristige Risikovorsorgeplanung überarbeitet.

Danach geht die Bank von einem deutlich höheren Vorsorgebedarf für Altlasten im Bereich Shipping und von

steigenden Ausfallraten in diesem Kernsegment ihres Kundengeschäfts aus. Bereits bei Vorlage der Halbjahreszahlen hatte sie keine rasche Verbesserung der Lage an den internationalen Schifffahrtsmärkten und den Tiefpunkt im Zyklus der Branche erst in den kommenden 12 bis 18 Monaten erwartet.

Seither mache sich auch der Rückzug von Wettbewerbern aus der Schiffsfinanzierung bemerkbar. Dadurch habe sich der Kreis der Finanzierungspartner verringert, der die maritime Wirtschaft in ihrer aktuellen Krise stützt – dies verschärfe die Lage der Reeder zusätzlich. Die HSH Nordbank werde auch künftig ein langfristiger und zuverlässiger Partner der maritimen Wirtschaft bleiben, die für den Norden von großer Bedeutung sei.

www.hsh-nordbank.de



HSH-CHEF:
Constantin von
Oesterreich.



HAFEN: Baubeginn Ende 2013/Anfang 2014.

LNG-Terminal für Hamburg

Erstes Projekt der neuen Bomin Linde LNG GmbH & Co. KG ist die Errichtung eines Terminals für flüssiges Erdgas im Hamburger Hafen zur Betankung von Schiffen.

Vorausgegangen ist der erfolgreiche Abschluss einer Machbarkeitsstudie der Hamburg Port Authority und der Linde Group. Nun werden Wege zur Umsetzung eines sogenannten „small scale“-LNG-Terminals auf dem Gelände des Terminals der Marquard & Bahls-Tochter Oiltanking im Hafen geprüft.

www.the-linde-group.com.de

Foto: HSH Nordbank

Foto: Mastertile

Hafengeld Rotterdam

Der Hafen Rotterdam hat erneut das Hafengeld gesenkt.

Europas größter Hafen sendet ein Signal der Solidarität an die Reeder: Der Hafenbetrieb Rotterdam (HbR) will seine Kunden im kommenden Jahr um insgesamt rund 30 Millionen Euro entlasten. „Die maritime Wirtschaft hat es nach wie vor schwer. Wir wollen unseren Kunden deshalb mit einem kräftigen Rabatt entgegenkommen“, so HbR-Chef Hans Smits. Bereits Ende 2009 hatte HbR einen „Krisenrabatt“ eingeführt. www.portofrotterdam.com

Antwerpen im Plan

Mit einem Ausbau der Kapazitäten will Antwerpen seine Position als zweitgrößter europäischer Hafen sichern.

Im Zeitplan liegt der vor einem Jahr begonnene Bau der 340 Mio. Euro teuren „Deurganckdoksluis“ auf dem Linken Scheldeufer von Belgiens Top-Hafen. Die Schleuse ist 500 Meter lang, 68 Meter breit und 17,80 Meter tief. 2016 wird hier das erste Schiff erwartet. Bis 2020 soll der Umschlag auf dem linken Ufer von 16 Mio. Tonnen im letzten Jahr auf dann 20 Mio. Tonnen steigen. www.portofantwerp.com



MODERNISIERUNG: Vom neuen Leitstand aus wird der gesamte Container Terminal Burchardkai gesteuert.

HHLA hält für 2012 an Prognose fest

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat ihren Containerumschlag in den ersten neun Monaten des Jahres 2012 um 1,9 Prozent auf 5,4 Mio. Standardcontainer gesteigert.

Der Umsatz ging um 7,2 Prozent auf 847,2 Mio. Euro zurück. Das Betriebsergebnis EBIT sank um 12,6 Prozent auf 143,8 Mio. Euro. Das Ergebnis nach Steuern und Anteilen Dritter lag mit 64,0 Mio. Euro um 2,1 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert.

„Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich im Verlauf des dritten Quartals 2012 wie von uns erwartet weiter eingetrübt. Dennoch können wir auf der Basis der bisherigen Geschäftsentwicklung unsere Prognose für das Gesamtjahr 2012 bestätigen“, sagte HHLA-Vorstandschef Klaus-Dieter Peters. „Wir erwarten weiterhin einen Containerumschlag auf dem Niveau des Vorjahres und streben

auf dieser Basis ein Umsatzvolumen im Bereich von 1,1 Mrd. Euro sowie ein Betriebsergebnis in einem Zielkorridor von 170 bis 190 Mio. Euro an.“

Bei Container-Umfuhren im Hamburger Hafen will der Marktführer, die HHLA-Tochter CTD, künftig den Anteil von Transporten mit dem Binnenschiff steigern. Das vermeidet Staus und CO₂-Emissionen. www.hhla.de



„NASSE UMFUHR“: Verband aus Schubschiff und mit Containern beladenen Leichtern.

Fotos: engelt+gielen/HHLA

Ein Meer

Foto: Steig | DreamsTime.com

IDYLLE: Sonnenaufgang über wogenden Teegärten in den Cameron Highlands in Malaysia.

von Tee

Günstig, wohltuend und vielfältig im Geschmack: Tee ist nach Wasser das beliebteste Getränk der Welt – und hierzulande gerade in der kalten Jahreszeit besonders angesagt. Die Blätter, die in Deutschland verarbeitet werden, haben eine lange Reise aus den Hauptanbauländern in Asien hinter sich – natürlich auf dem Seeweg. Text: Sebastian Meißner

PFLÜCKUNG: Two leaves and one bud – von einem Teestrauch werden nur die zwei jüngsten Blätter und die dazugehörige Knospe geerntet.



Tee as Ölje, Kluntje as'n Sliesteun un Rohm as'n Wulkje“ (Der Tee wie Öl, der Kandis wie ein Schleifstein und die Sahne wie ein Wölkchen): Beim Teegeuss haben die Ostfriesen ganz eigene Vorstellungen. Ihre „Tee-Tied“ mit Gebäck und einer ganz speziellen Schwarzteemischung wird seit Generationen gepflegt. Erst werden Kluntjes (weißer Kandiszucker) in die Tasse gegeben, dann gießt man den Tee ein. In die volle Tasse wird dann vom Rand aus und gegen den Uhrzeigersinn langsam ein Löffel Sahne eingefüllt. So entstehen „Wulkje“, die weißen Wolken. Gleich mehrfach pro Tag halten die Küstenbewohner dieses Ritual ab – morgens, vormittags, nachmittags und abends. Entsprechend

hoch ist der Pro-Kopf-Verbrauch: Mit knapp 300 Litern (= 2.000 Tassen) pro Jahr sind die Ostfriesen weltweit absoluter Spitzenreiter beim Pro-Kopf-Verbrauch – vor Kuwait (Platz 2 mit 295 Litern), Irland (Platz 3 mit 242 Litern) und Afghanistan (Platz 4 mit 229 Litern). Großbritannien liegt mit 213 Litern auf Platz sechs.

Zunehmende Vielfalt

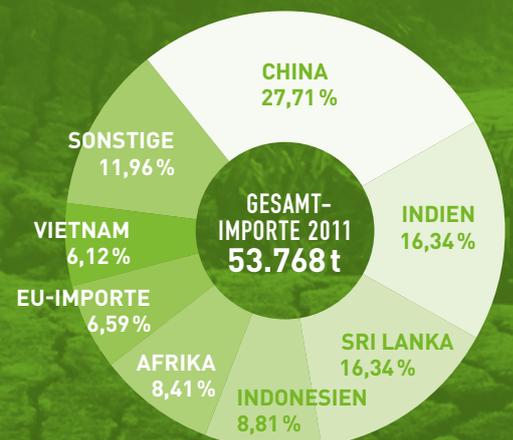
In Deutschland werden pro Kopf rund 26 Liter Tee pro Jahr getrunken. Insgesamt haben die Deutschen 2011 rund 18.490 Tonnen Tee konsumiert – davon 23,5 Prozent grünen und 76,5 Prozent schwarzen Tee. Früchte- und Kräutertees sind hier nicht mit eingerechnet, sondern

nur die Blätter der Teepflanze (Camellia sinensis). Das anregende Heißgetränk ist unverändert beliebt. „Tee ist nicht nur ein schmackhaftes, unkompliziertes Alltagsgetränk, sondern auch ein Qualitätsprodukt, das aufgrund seiner enormen Geschmacksvielfalt unterschiedlichste Zielgruppen ohne Alterslimit anspricht“, sagt Jochen Spethmann, Vorsitzender des Deutschen Teeverbands e.V. in Hamburg.

Auch der Wellness- und Gesundheitstrend der letzten Jahre hat den Teeabsatz beflügelt. Immer mehr Konsumenten suchen nach Ruhe, Genuss und Entspannung. „Eine Tasse Tee bietet die Möglichkeit, die Pausen des Alltags zu zelebrieren. Denn für das Teetrinken nimmt man sich

Weltweite Tee-Erzeugung

Der meiste Tee wird in asiatischen Ländern erzeugt. China und Indien sind zusammen für mehr als die Hälfte der Weltproduktion verantwortlich. Nach Deutschland importiert wird aber auch viel Tee aus Sri Lanka und Indonesien.



Quelle: Annual Bulletin of Statistics, ITC, London 2011/2012

Quelle: Statistisches Bundesamt



BLATT-TEE



BROKEN



FANNINGS



DUST

HERSTELLUNG: Tee wird in der Regel als Blatt, Broken, Fannings (für den Teebeutel) oder Dust (= gesiebt) hergestellt.



TRANSPORT:
Mehr als 53.000 Tonnen werden jedes Jahr aus Übersee nach Deutschland eingefahren.

bewusst Zeit“, sagt Bernd Hölzer, Geschäftsführer des Bünning Teehandelshauses in Oldenburg. Neben den Klassikern erfreuen sich aktuell auch exotische Tees aus Neuseeland, Thailand und Australien zunehmender Beliebtheit.

Der anhaltende Tee-Boom schlägt sich auch in den Import- und Exportzahlen nieder. Mehr als 27.000 Tonnen wurden letztes Jahr aus Deutschland in 96 Länder rund um den Globus exportiert. Eingefahren wurden im selben Zeitraum rund 53.770 Tonnen. Weltweit gingen sogar mehr als 1,7 Millionen Tonnen per Schiff auf Reisen (s. Tabelle S. 34) – die größte Menge davon aus China, Indien, Sri Lanka und Indonesien. Aber auch Tee aus Afrika, Vietnam und anderen Anbauländern ist zunehmend gefragt (s. Grafik links). Die Bedingungen für den Teeanbau sind in diesen Ländern zwischen dem 38. nördlichen Breitengrad und dem 38. südlichen Breitengrad ideal.

Denn schönes Wetter ist Pflicht: Die Teepflanze benötigt mindestens vier Stunden Sonne am Tag, hohe Luftfeuchte und 1.700 Liter Regen pro Jahr. Die mittlere Jahrestemperatur sollte idealerweise zwischen

18 und 30 °C liegen. Stimmt das Klima, ist der Ertrag groß: Auf einem Hektar Teegarten stehen zwischen 12.000 und 13.000 Teepflanzen. Pro Hektar werden jährlich in der Regel bis zu 6.000 Kilogramm Teeblätter gepflückt – per Hand wohlgeerntet. Für ein Kilogramm aufgussfertigen Tee benötigt man die vierfache Menge an frischen Teeblättern. Geerntet wird mehrfach pro Jahr – so gibt es etwa die Frühlings-, Sommer- und Herbstpflückung.

Herkunftsland Indien

Hauptbestandteil der ostfriesischen Mischung ist der sogenannte Assamtee aus dem gleichnamigen Anbaugebiet in Nordindien. Es liegt zu beiden Seiten des Brahmaputraflusses. Assam ist das größte zusammenhängende Teeanbaugebiet der Welt. 655 Teeunternehmer und 45.000 Kleinbauern bauen hier auf einem Gebiet von 268.700 Hektar an. Die Region produziert inzwischen fast zwei Drittel des gesamten Ertrags von Indien.

Doch die größten Erzeugerländer sind nicht auch die größten Exporteure: Während afrikanische und lateinamerikanische Anbauländer beinahe ihre gesamte Tee- ➔

Foto: Deutscher Teeverband [5], Corepics | Dreamstime.com

FOTOFINISH:
Insgesamt 16 Schiffe gingen beim „Great Tea Race“ an den Start. Die „Taeping“ und die „Ariel“ lieferten sich einen Kopf-an-Kopf-Zieleinlauf.



→ produktion exportieren, konsumieren zum Beispiel China und Indien den größten Teil ihrer Produktion selbst.

Die Verarbeitung des Tees (siehe Kästen) findet unmittelbar nach der Pflückung in den Teegärten statt. Das ist für die Qualität wichtig. Nachdem die Teeblätter gepflückt, verarbeitet und verpackt worden sind, wird der Tee in der Regel wöchent-

lich verkauft. Der weitaus größte Teil wird auf der für das Anbauggebiet zuständigen Teebörse angeboten. Die Kosten für Tee variieren stark und können je nach Qualität zwischen einem und 1.000 US-Dollar pro Kilo liegen. Eine andere Möglichkeit ist, dass Lieferanten Muster (50 bis 100 Gramm) und ein Angebot an Teehändler weltweit versenden, die den Tee dann

beurteilen. Zum Beispiel an Frank Braun, Purchasing Department Product Manager beim Teehandelshaus Hälssen & Lyon.

Der Tea Taster ist seit 17 Jahren im Unternehmen und probiert in der Hochsaison zwischen 100 und 200 Tassen Tee pro Tag. „Neben dem Geschmack prüfe ich auch die Blattstruktur, das Erscheinungsbild, Volumen und die Schnittgröße.“



WAAGE: Unmittelbar nach der Pflückung werden die Teeblätter gewogen.

So wird schwarzer Tee produziert

■ **Welken:** Nachdem die Blätter gewogen wurden, werden sie in Drahtnetzen in Bottiche gelegt. Dann wird heiße Luft durch Zuleitung aus einem Kohle- oder Ölofen hindurchgeblasen. Dauer: 12 bis 17 Stunden. Danach ist der Feuchtigkeitsgehalt der Blätter auf 70 Prozent reduziert.

■ **Rollen:** Die Teeblätter werden in der Walzmaschine gedreht. Dabei vergrößert sich die

Blattoberfläche, die Zellen werden aufgebrochen und kommen mit dem Sauerstoff in der Luft in Berührung.

■ **Fermentieren:** Anschließend werden die Blätter wieder in Bottiche gefüllt oder auf Tischen ausgelegt. Die Enzyme der Blätter kommen bei 26 °C in Kontakt mit der Luft und oxidieren. Dadurch entstehen das Aroma und die Stärke des Tees.

Teeklipper im Geschwindigkeitsrausch

Früher fuhren Segelschiffe den Tee aus den Erzeugerländern nach Europa und Amerika. Lange Zeit hatte die britische Ostindien-Kompanie das Monopol auf den Teehandel.

Als 1834 das Monopol aufgehoben wurde, trat die Konkurrenz auf den Plan. Amerikanische Bootsbauer entwickelten besonders schnelle Schiffe, die sogenannten Tea Clipper mit vier oder mehr Masten, scharfem Bug und schlankem Rumpf. Da mit dem ersten Tee der Saison auch früher schon eine Menge Geld zu verdienen war, entwickelte sich ein regelrechter Wettkampf um die schnellsten Schiffe. In den 15 Jahren des Klipperbaus wurden mehr als 500 Schiffe dieses Typs gebaut. Der berühmteste der britischen Tee-Klipper ist die 1869 erbaute „Cutty Sark“. Sie kann heute wieder in Greenwich an der Themse besichtigt werden.

Während herkömmliche Segelschiffe selten mehr als sechs Knoten schafften, brachten es die schnellsten Klipper auf

über 20 Knoten. Außerdem wurden Logbücher ausgewertet, um die günstigsten Seefahrtswege herauszufinden. 1866 kam es zur „Great Tea Race“. Dabei kämpften 16 Schiffe um den Sieg. Nach spannenden 99 Tagen und rund 13.200 Seemeilen hatten die ersten beiden Schiffe einen zeitlichen Abstand von gerade einmal acht Minuten.

Sieger mit Tiefgang

Da das Schiff, das als Erstes in London eintraf, wegen Niedrigwasser nicht am Dock anlegen konnte, gewann die „Taeping“, die geringeren Tiefgang hatte, das Rennen. Der Preis wurde allerdings unter den beiden Schiffen aufgeteilt. Das nächste Schiff lief erst am folgenden Abend ein.

1869 wurde der Sueskanal eröffnet, der das Mittelmeer über den Isthmus von Sues mit dem Roten Meer verbindet und der Seeschifffahrt dadurch den Weg um Afrika erspart. Diese Abkürzung beendete die Zeit der Tee-Klipper, da durch den Kanal nur Dampfschiffe fahren konnten, die durch den Kanalbau knapp 4.000 Seemeilen sparten. Es dauerte aber noch viele Jahre, bis die neuen Dampfschiffe die Geschwindigkeit der Klipper erreichten.

Fotos: Deutscher Teeverband (2), Smithsonian, Tanayashir | Dreamstime.com



ße“, sagt Braun. Mehrere Male im Jahr wird pro Anbaubereich geerntet. Das bringt Qualitätsschwankungen mit sich. Wenn Tea Taster Braun ein Muster ausgewählt hat, geht der Tee ins Labor.

Hälssen & Lyon arbeiten mit den beiden weltweit führenden Laboren für Lebensmittelanalytik zusammen. Dort wird der Tee auf Rückstände getestet. Ist auch

hier alles in Ordnung, geht es an die Preisverhandlungen mit dem Lieferanten.

Große Überfahrt

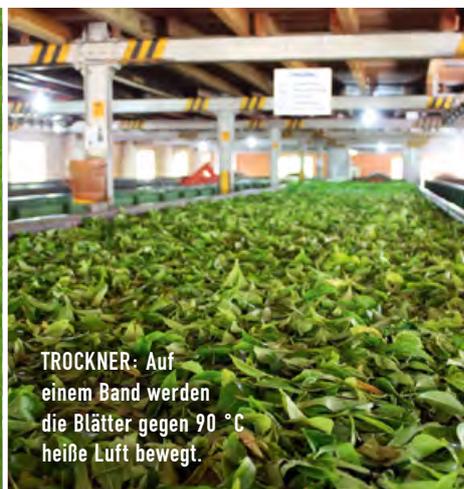
„In der Regel nennt uns der Lieferant dann einen Komplettpreis, in dem →

13.200 SEEMEILEN: Die Siegerschiffe brauchten für die Strecke von Fuzhou nach London 99 Tage.

■ **Trocknen:** Die Teeblätter werden ungefähr 20 Minuten auf einem Band gegen einen 90 °C heißen Luftstrom bewegt. Dabei reduziert sich der Wassergehalt auf 6 Prozent, und die kupferroten Blätter werden schwarz.

■ **Sortieren:** Unmittelbar an die Teeherstellung schließt sich die Sortierung mit mechanischen Sieborrichtungen an.

■ **Verpacken:** In der Regel wird Tee in Papiersäcke gepackt und transportiert.



TROCKNER: Auf einem Band werden die Blätter gegen 90 °C heiße Luft bewegt.



VERGLEICH: Aus vier Kilogramm Teeblättern wird ein Kilogramm Tee.



OSTFRIESLAND

Teezeremonien aus aller Welt

Die Ostfriesen und Briten lieben kräftigen Schwarztee. Beide trinken ihren Tee gerne mit Milch, denn dadurch wird er milder.

Die Frage, ob zuerst der Tee eingegossen wird (Tea-in-first) oder die Milch (Milk-in-first), ist im Königreich eine Grundsatzfrage.

In China füllt ein Meister die Kanne mit Wasser und gießt den Aufguss dann schichtweise in

die Teeschalen, damit jeder Gast die gleiche Aufgussqualität erhält. Die japanische Teezeremonie ist in ihrer Philosophie dem Zen nahe. Der Gastgeber reicht Tee und leichte Speisen. Um dem Gast die Möglichkeit zur inneren Einkehr zu bieten, findet die Zusammenkunft in einem schlicht eingerichteten Teehaus statt. In Tibet wird Tee oft mit Milch und Zucker aufgekocht.

→ auch die Transportkosten enthalten sind“, sagt Braun. Denn der Tee muss von den Produktionsstätten, die sich teilweise in entlegenen Berggebieten befinden, bis zum nächsten Hafen gebracht werden, von wo aus er verschifft wird. „Nur besondere Tee-Spezialitäten, der sogenannte Flug-Tee wie etwa der First Flush aus Darjeeling, werden zum Teil mit dem Flugzeug transportiert“, sagt Braun.

Das ist allerdings kostspielig und nicht gerade umweltfreundlich. Der größte Teil des Tees landet auf Containerschiffen, die die Ware zügig und klimafreundlich ans Ziel bringen. Dabei werden 20- oder 40-Fuß-Container verwendet, in die acht bis zehn bzw. 16 bis 20 Tonnen Tee passen. Selbst der gesamte Weltexport wird allerdings gemessen an den Dimensionen aktueller Containergiganten überschaubar: Die „E.R. Benedetta“ der Hamburger Reederei E.R. Schifffahrt mit ihren 13.100 TEU etwa ließe sich damit gerade mal gut 16-mal komplett befüllen. Verpackt wird der Tee heute überwiegend in beschichte-



Boston Tea Party

1773 eskaliert in Boston der Konflikt zwischen amerikanischen Kolonisten und der britischen Regierung um die Besteuerung von Tee.

Etwa 50 als Indianer verkleidete Bostoner entern die Schiffe der Ostindien-Kompanie, der wichtigsten Handelskompanie der Briten, und kippen die komplette Teeladung ins Meer. Dadurch leiten sie erste Schritte zur amerikanischen Unabhängigkeit ein.

ten Papiersäcken, die zudem verschweißt werden. Auch Pappkartons mit einem Poly-Innenbeutel werden häufig angewendet. Ein Auslaufmodell sind die hübschen Sperrholzkisten. „Die Herstellung ist teuer und die Entsorgung problematisch“, sagt Experte Braun. Die Papiersäcke werden auf Holz- oder Kunststoffpaletten gestellt und anschließend mit Kunststoffolie umwickelt.

Tee ist ein anspruchsvoller Passagier: Er verträgt zum Beispiel keine extremen Temperaturschwankungen und keine Feuchtigkeit, da er sonst zu Schimmelbildung neigt. Außerdem nimmt Tee schnell den Geruch seiner Umgebung an und sollte aus diesem Grund nicht neben Leder, Gewürzen oder anderen geruchsintensiven Materialien gelagert werden.

Teehauptstadt Hamburg

Tee wird von nahezu allen großen Reedereien – etwa Hapag-Lloyd oder Hamburg Süd – gefahren. Es dauert zwischen acht und zehn Wochen, bis der Tee in Deutschland ankommt. Gut 70 Prozent

Fotos: Luo Shaoyang, Antoine Faveneaux, Tsui, Ke-We.

Wachstumsmarkt Tee

Tee boomt. Die weltweite Teeproduktion ist in den letzten sechs Jahren kontinuierlich gestiegen. Auch der deutsche Teemarkt expandiert. Sowohl die Import- als auch die Exportzahlen haben seit 2006 kräftig angezogen. Bemerkenswert ist der hohe Eigenverbrauch.

DER INTERNATIONALE TEEMARKT – ENTWICKLUNG VON 2006 BIS 2011

	Weltproduktion	Exporte	Anteil Exporte an Weltproduktion	Eigenverbrauch
2006	3.523.476 t	1.578.558 t	44,80 %	1.944.918 t
2007	3.726.938 t	1.565.161 t	42,00 %	2.161.777 t
2008	3.749.775 t	1.643.176 t	43,82 %	2.106.599 t
2009	3.859.950 t	1.568.487 t	40,63 %	2.291.463 t
2010	4.066.596 t	1.728.976 t	42,52 %	2.337.620 t
2011	4.217.143 t	1.718.839 t	40,76 %	2.498.304 t

Quelle: Annual Bulletin of Statistics, ITC, London 2011/2012

DEUTSCHER TEEMARKT – IMPORTE UND EXPORTE

	Import	Exporte	Inlandsverfügbarkeit
2006	46.785,70 t	25.302,40 t	21.483,30 t
2007	48.406,10 t	24.033,00 t	24.373,10 t
2008	50.768,80 t	26.989,30 t	23.779,50 t
2009	44.266,70 t	25.371,80 t	18.894,90 t
2010	50.838,80 t	25.940,90 t	24.897,90 t
2011	53.768,10 t	27.195,70 t	26.572,40 t

Quelle: Statistisches Bundesamt



GROSSBRITANNIEN



CHINA



JAPAN



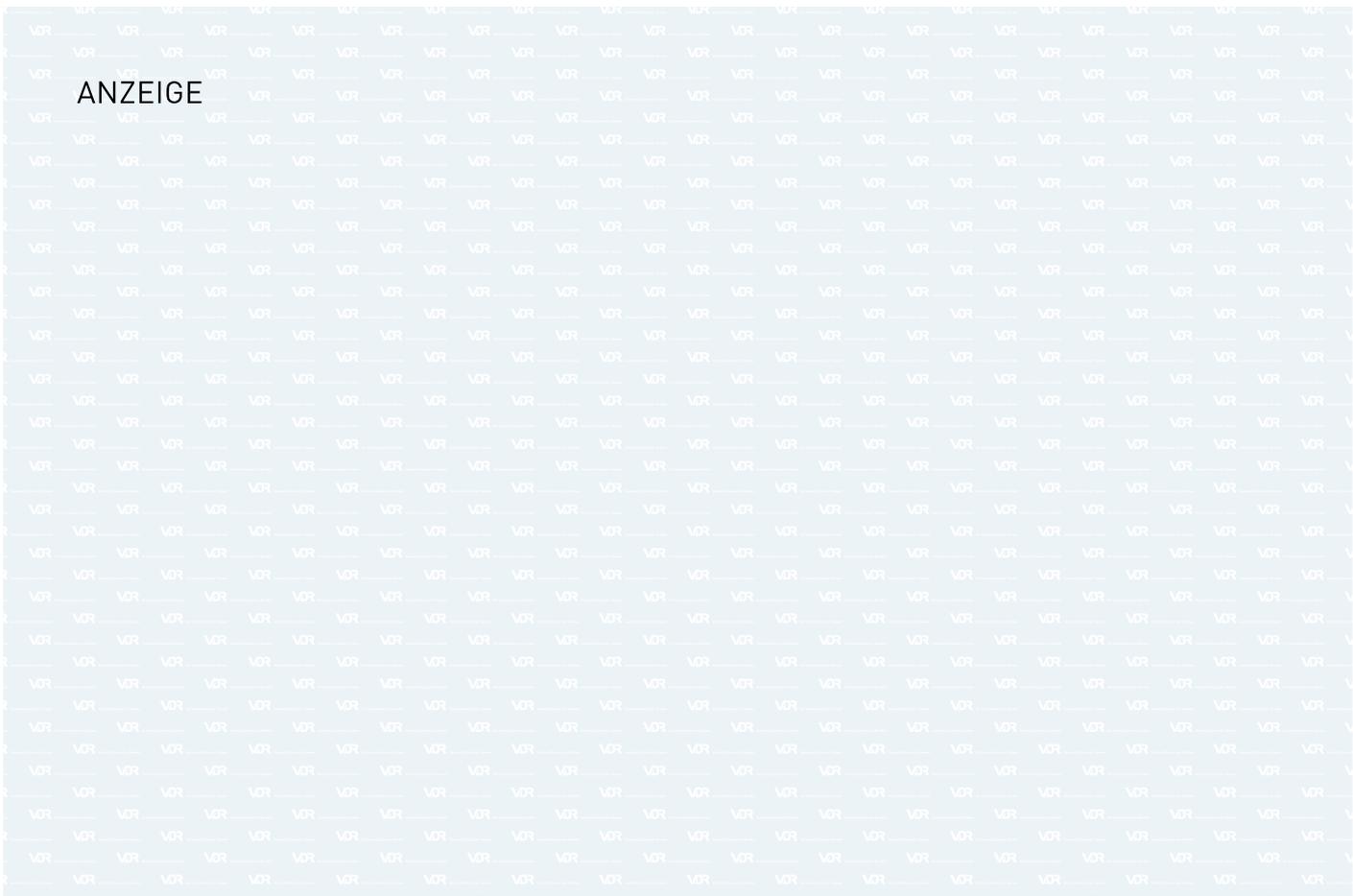
TIBET

des europaweit gehandelten Tees wird in der deutschen Teehauptstadt Hamburg abgewickelt. Laut Hafen Hamburg Marketing e.V. wurden 2010 rund 75 Prozent der gesamten Deutschland-Importe in Hamburg gehandelt.

Seit vielen Jahren haben sich in der Hansestadt zahlreiche Dienstleister der deutschen Teewirtschaft wie etwa Labore, Logistiker und Zulieferer angesiedelt. Der

Deutsche Teeverband ist ebenso in Hamburg ansässig wie das European Tea Committee. Auch Hälssen & Lyon operiert von der Speicherstadt aus. Produktmanager Braun koordiniert aus Hamburg auch den Weitertransport des Tees per Lkw ins Lager nach Hamburg-Allermöhe. Dort lagern die Papiersäcke und Kisten in Hochregalen mit mehreren Ebenen. Insgesamt sind dort zurzeit über 15.000 Tonnen untergebracht.

Viele Sorten werden anschließend veredelt, also mit anderen Sorten vermischt. Man spricht dann von Blend. Per Lkw wird er schließlich an den Endkunden geliefert – an den Fachhandel, Supermärkte, Getränkeindustrie oder Extrakteure. Diese Kunden sitzen in ganz Europa und manchmal auch in Asien, wohin der Tee zum Teil nach seiner Weiterverarbeitung zurückgeschickt wird.





TERMINAL: Der Butterworth Port liegt auf dem Festland direkt gegenüber der Stadt Georgetown auf der wichtigen malaysischen Insel Penang.

Transshipment-Tiger

Die malaysischen Häfen haben sich in der globalen Rezession als recht widerstandsfähig erwiesen. Nazery Khalid vom Maritime Institute of Malaysia erläutert den Status quo und die Perspektiven. Interview: Dirk Ruppik

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Khalid, wie ist es aktuell ums malaysische Hafensystem bestellt?

NAZERY KHALID: Die malaysischen Häfen bereiten sich auf den zunehmenden Frachtumschlag vor. So haben die Haupthäfen Klang und Tanjung Pelepas (PTP) bereits Erweiterungsprojekte angestrengt und die Anzahl der Liegeplätze erhöht bzw. neue Krane gekauft. Die größere Kapazität und erweiterte Produktivität sowie Effizienz wird zu verkürzten Wartezeiten und mehr Wettbewerbsfähigkeit führen.

Gleichzeitig müssen die Häfen der wachsenden Schiffsgröße gerecht werden und die nötige Wassertiefe und Umschlagkapazität sowie Produktivität für die neuen Mega-Carrier bereitstellen. Insbesondere an höheren Standards für Dienstleistungen und wettbewerbsfähige Gebühren muss

gearbeitet werden, um dem zunehmenden Druck durch regionale Häfen standzuhalten. Zudem sollten die Hafenbetreiber ihre Geschäfte diversifizieren und weiterhin neue Märkte und Gelegenheiten erschließen, wie z. B. den Binnenhandel in Asien und den Handel innerhalb der Wirtschaftsgemeinschaft ASEAN sowie den Transshipment-Verkehr. Den Kunden sollten wertschöpfende Dienste angeboten werden. Außerdem müssen die Häfen besser in die globalen Versorgungsketten integriert werden.

DS: Gibt es seitens der Regierung einen Masterplan für die Hafentwicklung der kommenden Jahre?

KHALID: Das nicht, aber die einzelnen Häfen haben ihre eigenen Masterpläne entwickelt. So hat der Hafen Klang einen Ent-

wicklungs-Masterplan 2020 aufgestellt. Er berücksichtigt das Wirtschaftswachstum in der zentralen Region der Halbinsel Malaysia und das erklärte Ziel von Klang, das nationale Gateway zu sein und als eines der nationalen Frachtzentren zu wachsen. Weiterhin will Klang ein regionaler Transshipment- und Logistikhub werden und bis 2020 rund 17 Millionen TEU handeln.

Schon jetzt wird mehr Transshipment als inländische Fracht umgeschlagen. Der Anteil am (regionalen) Transshipment-Markt soll vergrößert werden. Zudem möchte man mehr Hauptlinienbetreiber gewinnen. PTP plant ebenfalls, den Umschlag zu erhöhen, größere Containerschiffe abzufertigen und seine Position als führender weltweiter Transshipment-Hafen zu festigen. Außerdem soll der Anteil der Hinterlandfracht vergrößert werden.

Fotos: Dreamstime/Shariff Che' Lah, MIMA

Eine gute Anbindung an die Wirtschafts- und Bevölkerungszentren und andere Häfen innerhalb und außerhalb Malaysias muss gesichert sein.

NAZERY KHALID,
MARITIME INSTITUTE OF MALAYSIA (MIMA)



DS: Welche Probleme müssen aus Ihrer Sicht dringend angegangen werden?

KHALID: Für ein Land wie Malaysia, das stark vom Seetransport abhängig ist, ist die Verbesserung der Hinterlandanbindung, der Integration der zweitrangigen Häfen und des multimodalen Transports natürlich von Bedeutung. Die gute Anbindung an die Wirtschafts- und Bevölkerungszentren und andere Häfen innerhalb und außerhalb Malaysias muss gesichert sein.

DS: Will die malaysische Regierung weitere integrierte Industriezonen entwickeln?

KHALID: Die Regierung hat eine aggressive Strategie zur Entwicklung von Wirtschaftsballungsgebieten und -korridoren ins Leben gerufen. Alleine auf der Halbinsel existieren drei: die Südliche Johor-Wirtschaftsregion, die Östliche Küsten-Wirtschaftsregion und die Nördliche Korridor-Wirtschaftsregion.

Im Staat Sabah auf Borneo wird das Palmöl-Industriecluster und in Sarawak der Sarawak-Korridor für erneuerbare Energien aufgebaut. Diese Korridore setzen auf die existierenden Industriegebieten in den entsprechenden Regionen und sollen nachgeschaltete, wertschöpfende Aktivitäten in diesen Industrien ermöglichen und gleichzeitig neue einkommensstarke Industriezweige schaffen.

DS: Vor welchen Herausforderungen steht die Schifffahrtsbranche in Malaysia?

KHALID: Malaysia hängt von ausländischen Liniendienstbietern ab, die einen Großteil des Containerhandels abwickeln. Die nationale Reederei MISC hat sich nach großen Verlusten kürzlich vom Containergeschäft verabschiedet. Das hinterlässt ein Vakuum in diesem essenziellen Markt, das unbedingt gefüllt werden muss. Diese Situation hat für Malaysia zu einem hohen Abfluss von ausländischen Devisen geführt, was die Zahlungsbilanz belastet.

Einerseits resultiert das aus der Abhängigkeit von ausländischen Liniendiensten und andererseits aus Zahlungen für Schiffsversicherungen, die durch ausländische Versicherungsträger unterschrieben werden. Lokale Schiffseigner beklagen den Mangel an Unterstützung durch örtliche Banken und fordern, dass malaysische Unternehmen mehr Aufträge an heimische Reedereien vergeben sollten.

DS: Wie wichtig ist die Halal-Nahrungsmittelindustrie für die Schifffahrtsindustrie und die Häfen Malaysias?

KHALID: Malaysia hat verschiedene Vorteile, um ein Halal-Hub zu werden. Es besitzt eine große muslimische Bevölkerung und befindet sich in einer Region mit großer muslimischer Bevölkerung. Zudem verfügt das Land über eine gut ausgebaute Infrastruktur wie Häfen und Straßen. Die Regierung unterstützt den Ausbau der Halal-Industrie stark und hat große Pläne, um ein globaler Hub nicht nur für den Halal-Markt, sondern auch für andere Produkte zu werden. MISC bietet spezielle Halal-Dienste, wie den Halal Express von Port Klang in den Nahen Osten. Ein weiterer Service (H2) verbindet den Fernen Osten mit Indien, China, Singapur und dem Nahen Osten.

DS: Wie haben sich die europäische Krise und die Abschwächung der chinesischen und amerikanischen Wirtschaft auf die malaysischen Häfen und die Schifffahrtsindustrie ausgewirkt?

KHALID: Malaysia zählt China und die USA zu seinen Haupthandelspartnern und ist natürlich nicht gegen die globale Rezession gefeit. Die Umschlagvolumina in den Häfen, sanken und die lokalen Reedereien litten in den letzten Jahren in vielen Bereichen, wie bei Containern, Schüttgut und chemischen Produkten. Trotzdem haben die malaysischen Häfen eine extreme Widerstandsfähigkeit bewiesen und erwirtschafteten trotz eines geringeren Handlungsvolumens ein Rekordwachstum.

Ich führe dies auf die Fähigkeit zurück, adäquate Kapazitäten, eine hohe Produktivität und Effizienz anzubieten und zudem wertschöpfende Dienste und Einrichtungen wie z. B. Freihandelszonen bereitzustellen. Dadurch konnten nicht nur existierende Kunden gehalten, sondern auch neue hinzugewonnen werden. ...



Hintergrund: Malaysia



■ **Staatsform:** Föderale parlamentarische Wahlmonarchie

■ **Staatsoberhaupt:** König Abdul Halim Mu'adzam Shah

■ **Regierungschef:** Premierminister Najib Razak

■ **Einwohnerzahl:** rund 28 Millionen

■ **Haupthäfen:** Klang, Tanjung Pelepas, Penang, Johor, Bintulu, Kemaman, Kuantan, Kuching, Kota Kinabalu

■ **Sekundäre Häfen:** Niaga, Lumut, Tanjung Langsat, Dermaga Tanjung Lembung, Teluk Ewa Jetty, Melaka, Dickson u.a.

Ladetechnik mit System

Seit 75 Jahren ist die Marke MacGregor überall da ein Begriff, wo Seefracht umgeschlagen wird. Ob Schiffskrane, Ladeluken, Materialförderlösungen oder Schiffsumbauten – auch im finnischen Mutterkonzern Cargotec bleibt der Name MacGregor präsent.

Der Name MacGregor machte in der Branche erstmals in den 1920er-Jahren von sich reden: Die Brüder Joseph und Robert MacGregor, beide Ingenieure, entwickelten im nordenglischen Whitley Bay den ersten stählernen Lukendeckel. 1929 erhielten sie dafür ein Patent. Dieser

Erfolg führte im Jahre 1937 zur Gründung der Firma MacGregor & Company, die Lukendeckel vermarktete. „Dieses Jahr feiern wir bei Cargotec das 75. Jubiläum von MacGregor, unserer weltweit führenden Marke für Seefracht- und Offshore-Lastenumschlaglösungen“, sagt Pekka Vauramo, Executive Vice President des Unternehmensbereichs Marine.

Zwar habe sich seit der Firmengründung vieles verändert, aber nach wie vor sei diese Marke gleichbedeutend mit kundengerechten Innovationen für Schifffahrt und Offshore. „Heute hat die Hälfte aller

Seeschiffe der Welt MacGregor-Ausrüstung an Bord“, so Vauramo.

Innovative Lösungen

Durch Eigenentwicklungen, Akquisitionen und Fusionen wuchs das Produktangebot unter der Marke MacGregor stetig an. 2005 übernahm das finnische Unternehmen Kone die MacGregor International; noch im gleichen Jahr wurden die Sparten von Kone entflochten, und unter dem Namen Cargotec entstand ein neues Unternehmen, die Cargotec Corporation, dem außer MacGregor auch die beiden →

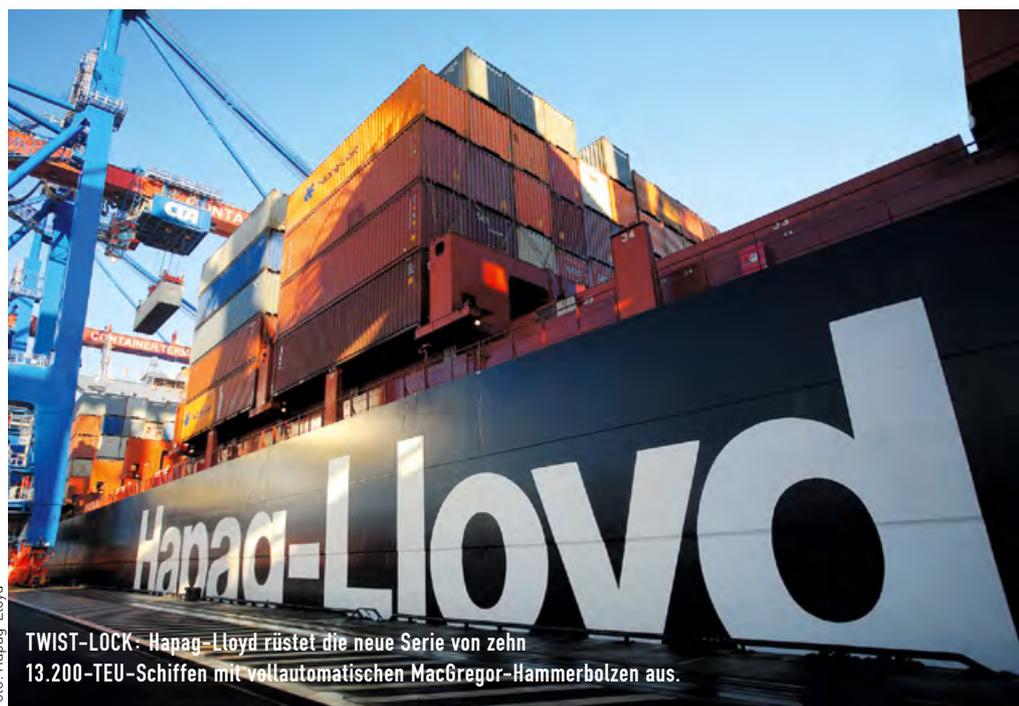


Fotos: Cargotec

GEGENWART UND HISTORIE: Effizienter elektrisch betriebener Falllukendeckel und einer der ersten Falllukendeckel von MacGregor.



Foto: Hapag-Lloyd



TWIST-LOCK: Hapag-Lloyd rüstet die neue Serie von zehn 13.200-TEU-Schiffen mit vollautomatischen MacGregor-Hammerbolzen aus.

MacGregor: Die Meilensteine

- 1929** Erstes Patent für einen Stahl-Lukendeckel von MacGregor
- 1937** Gründung von MacGregor & Company
- 1949** Montage des ersten Single-pull-Lukendeckels
- 1952** Erster bündiger Zwischen-deckslukendeckel
- 1954** Erster bündiger Wetterdeckslukendeckel
- 1958** Erster Rampenlukendeckel
- 1959** Erstes hydraulisch betätigtes Hecktor läutet Ära des Kurzstrecken-RoRo-Fährverkehrs ein
- 1961** Einführung mechanisch bewegter Decks für Fähren
- 1967** Montage mechanischer Lift-and-Roll-Deckel für Containerschiffe mit Staugerüsten
- 1968** Erster Einbau einer Quarterrampe
- 1973** Einführung schwenkbarer Rampen
- 1977** Fertigung von Lukendeckeln mit Nantong OISCO in China
- 1977** Erster Auftrag für das Stack-Beam-Containerkonzept
- 1998** MacGregor Flexipads gewinnt begehrten Innovationspreis
- 2004** Markteinführung der MacGregor-Bordkran-Services
- 2005** Kone Cargotec Corporation erwirbt die MacGregor Group
- 2007** Erste MacGregor Trichter-Gelblase-Schüttgutförderanlage für Offshore-Versorger
- 2007** Erste Prototypen elektrischer MacGregor-Krane mit Stellantrieb installiert
- 2008** Erster Auftrag für eine komplette, elektrisch betriebene MacGregor-RoRo-Ausrüstung von PCTC-Schiffen
- 2009** Innovatives MacGregor-Ultratiefwasser-Lastenhebeseystem für Offshore-Krane
- 2009** MacRack: elektrisch betriebenes Betätigungssystem für seitlich verschiebbare MacGregor-Lukendeckel
- 2011** Ferngesteuerter MacGregor-Manipulator für Ankerkettenräder (CWM)
- 2011** Erste vollautomatische MacGregor-Twistlocks





FORTSCHRITT: Hölzerne Lukendeckel 1949 (Foto links) und stählerne Lukendeckel nach der Umrüstung 1963 (siehe Foto unten). Sie lassen sich in einem Arbeitsgang öffnen, was enorm viel Zeit spart.



→ marktführenden Marken Hiab und Kalmar angehören. Cargotec ist heute Weltmarktführer für Frachttumschlaglösungen.

Alleine in den vergangenen zwölf Monaten konnte Cargotec mehrere bedeutsame Errungenschaften unter dem Namen MacGregor verbuchen: die Einführung des ersten vollautomatischen MacGregor-Twistlocks, des CA8; die Prämierung des MacGregor-Ankerkettenrad-Manipulators als Innovation des Jahres durch das Offshore Support Journal; die Gründung des Joint-Venture-Unternehmens Rainbow-Cargotec Industries Co Ltd (RCI) in China zur Erweiterung des Angebots an Offshore-Kranen der Marke MacGregor; und die Einführung einer neuen Baureihe elektrisch angetriebener Offshore-Ankerbergungs- und Schleppwinden.

Ladung in Bewegung

Elektrische Antriebe sind sowohl wirtschaftlich als auch wettbewerbsfähig – und sie sind einfach zu installieren, zu überwachen und zu warten. Das Angebot von Cargotec an elektrisch angetriebenen Frachttumschlagssystemen wächst daher ständig: von MacGregor-Ladungszugangseinrichtungen für RoRo-Schiffe wie Quarterrampen, Innenrampen und Autodecks über seitlich verschiebbare MacRack-Lukendeckelsysteme bis hin zu MacGregor-Kranen und Winden mit frequenzgestellten Antrieben. Elektrisch angetriebene Ausrüstung ist umweltfreundlich, denn sie spart Energie ein und vermeidet das Risiko von Öllecks, die das Meer verschmutzen und Ladung beschädigen können.

Die Elektroantriebstechnik von Cargotec ist jedoch nur ein Aspekt des

umfangreichen Produktangebots von Cargotec für den Schiffs- und Offshore-Ladungsumschlag. Unter der Marke MacGregor werden Lukendeckel, Laschsysteme, Krane, RoRo-Beladungs- und Passagierzugangssysteme sowie Selbstentladungsanlagen hergestellt.

Für Häfen und Terminals liefert Cargotec MacGregor-Fähranleger, Uferrampen und Passagier-Gangways sowie Siwertell-Umschlaganlagen für Massenschüttgut. Das Angebot für die Offshore-Branche umfasst eine Vielzahl moderner Lösungen für die Bewegung von Lasten unter Wasser sowie für Ankerbergung, Schleppbetrieb

und Vertäuung. Zur Philosophie von Cargotec gehört es, sich nicht mit der bloßen Lieferung funktionstüchtiger Produkte und auftragsgerechter Dienstleistungen zufriedenzugeben. Ein ambitioniertes, weltumspannendes Qualitätssicherungssystem und eine dezidierte Service-Mentalität seien für das Unternehmen Schlüssel zur Werterhaltung, Zuverlässigkeit und Kosteneffektivität seiner Produkte. „Cargotec verfolgt auch für die Zukunft einen konsequenten Wachstumskurs in den beiden Sparten Seefrachttumschlag und Offshore-Lastenbewegung“, sagt Manager Vauramo. ***

Hintergrund: Cargotec

Unter dem Dach von Cargotec vereinigen sich die Traditionsmarken Hiab, Kalmar und MacGregor, allesamt weltweit anerkannte Anbieter von Fracht- und Lastenumschlaglösungen.

Dank eines weltumspannenden Niederlassungsnetzes ist Cargotec seinen Kunden stets auch geografisch nahe. Die breite Palette an Serviceleistungen sorgt dafür, dass die installierten Anlagen zuverlässig ihren Dienst versehen. Cargotec

verbuchte 2011 einen Umsatz von 3,1 Mrd. Euro und hat rund 10.500 Mitarbeiter.

MacGregor ist die weltweit führenden Marke für Seefrachttumschlag- und Offshore-Lastaufnahmelösungen. Lösungen für die Seetransportbranche und den Offshore-Lastenumschlag- und Logistikmarkt werden gemeinsam mit Kunden entwickelt. Von Handelsschiffen, Offshore-Hilfsschiffen, Häfen und Terminals sind sie nicht mehr wegzudenken. www.cargotec.com



NACHGEFRAGT: Gastgeber und HANSA-Chefredakteur Nikos Späth (rechts) im Gespräch mit Björn Nullmeyer von der Bremer Landesbank.

Die Schifffahrtszeitschrift HANSA hatte Mitte November zum 16. HANSA-Forum Schiffsfinanzierung nach Hamburg eingeladen. Rund 600 Teilnehmer aus der Branche diskutierten im Saal und am Büfett lebhaft über Zahlen, Zinsen und Zukunftsaussichten. Text: Max Johns

Der Kreis war etwas kleiner geworden als in den Boomjahren – dafür wurden spürbar mehr Anwälte und Berater als Vertreter der Reedereien gesehen. Das Hansa-Forum, der größte Treffpunkt und Marktplatz der Meinungen zu Themen der deutschen Schiffsfinanzierung, hat sein Gesicht verändert. Und das liegt nicht nur an dem bereits 2011 eingeleiteten Generationswechsel bei den Moderatoren. Die Doppelkrise der Branche beherrschte die Diskussionen, sie war zwischen Bühne und Büfett in jeder Hinsicht spürbar.

Einen starken Startpunkt setzte Berthold Brinkmann, der an der Küste eigentlich als Insolvenzverwalter maritimer Assets bekannt ist. Wer jedoch eine morbide Anekdotensammlung erwartete, lag falsch. Brinkmann zeichnete ein Bild, wie Insolvenzen – von ihrem Stigma befreit – eine Chance für Mitarbeiter und Geldgeber bieten. Eindringlich warnte er die anwesenden Geschäftsführer davor, den Kopf in den Sand zu stecken: „50 Prozent der Insolvenzen werden zu spät angemeldet.“ Neu war für viele Anwesende auch, dass sich in Deutschland aufgrund sinnvoller

neuer Gesetzgebung ein Paradigmenwechsel bei den Insolvenzen anbahnt. Zunehmend kann bei guter Gestaltung auch die bisherige Unternehmensleitung die Firma weiterführen, wenn die Aussichten positiv sind. „Die Eigenverwaltung in der Insolvenz wird zum Standard“, so Brinkmann.

Zweite Sanierungswelle

Das anschließende Panel, auf das sich in diesem Jahr nur noch zwei Bankenvertreter getraut hatten, betrachtete die Lage bei Eigen- und Fremdkapital in Schiffsanlagen. Markant hatte sich HCI-Chef Ralf

Friedrichs mit dem Satz „Sanierung ist wie Häuserkampf“ in die Debatte geworfen. Er wusste trotz der zweiten Sanierungswelle, die durch die Schiffs-KGs rollt, bereits von einer ganzen Reihe erfolgreicher Beispiele zu berichten.

„Durchaus bemüht“, seien die Banken, auch weiterhin an der Seite der Reeder und Anleger zu stehen, sagte Björn Nullmeyer von der Bremer Landesbank. Nullmeyer weiß, wie lange Schifffahrtskrisen dauern können und was man in einem solchen Zyklus aushalten können muss. Er riet dringend davon ab, das Heil jetzt →

ZUGEHÖRT:
Ordentliche
Präsenz im
Hamburger
Hotel Grand
Elysée.



Fotos: HANSA/Christian Stelling



ENGAGIERT:
VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel sprach sich für den Einsatz der KfW aus.



ENTWARNT:
Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann öffnete den Blick auf Chancen der Krise.

Fotos: HANSA/Christian Stelling

→ in Notverkäufen zu suchen: „Wer seine Verluste maximieren will, der muss jetzt schnell sein Portfolio bereinigen.“

Wenig Unterstützung bekam er von Matthias Pohl, der die Position der Commerzbank zu vertrat. Die zum Teil in Staatsbesitz befindliche Bank hatte sich völlig überraschend im Juni zu einem dramatischen Strategiewechsel entschlossen und die gänzliche Abkehr aus der Schiffsfinanzierung erklärt. „Wertschonend“ solle der Abbau des Portfolios von rund 20 Milliarden Euro vonstattengehen.

Maritimes Unwort des Jahres

Der Begriff, der es längst zum maritimen Unwort des Jahres gebracht hat, umschreibt nichts anderes als den Versuch der Bank, mit möglichst wenig Verlusten der Schifffahrt den Rücken zu kehren. Reeder wussten denn auch zu berichten, dass gerade die Schiffe zuerst unter Druck gesetzt werden, die bislang gut performen und nicht im Rückstand sind. Eine deutsche Großbank betreibt hier also eine Finanzstrategie, die den kleinen und mittleren Reedereien mit den wenigsten Problemen den Boden entzieht – aus Mittelstandsförderung wird Mittelstandszerstörung.

Genau an diesem Punkt setzte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder, die Akzente für das zweite Panel. Hier ging es um Politik, die Nagel mit gleich drei Bundestagsabgeordneten diskutierte. Nagel beschrieb, dass die derzeitige Dop-

pelkrise sehr ungewöhnlich sei. Zu dem starken Ausschlag des Schifffahrtszyklus, der schon schwer genug zu verkraften sei, komme eine strukturelle Krise der Banken, die durch regulatorische Anforderungen geradezu gezwungen seien, den Mittelstand weniger mit Krediten zu versorgen. Hier müsse die staatliche KfW, zeitlich begrenzt und natürlich rückzahlbar, in Projekte mit guter Perspektive einsteigen.

Höchst erstaunt zeigte sich der Verbandschef, dass er ausgerechnet am Morgen der Konferenz einen Brief von Wirtschaftsminister Rösler (FDP) erhalten habe, in dem dieser jegliche Unterstützung der Branche ablehne. „Nach der enttäuschenden und unverständlichen Absage des Bundeswirtschaftsministers an einen befristeten, gezielten und besicherten Einsatz

der KfW für Unternehmen mit Zukunftsperspektive werden wir nicht lockerlassen“, so Nagel. Es könne nicht sein, dass alle Beteiligten eine außerordentliche Bedrohung des maritimen Standorts Deutschland sähen, von der Politik aber keine Maßnahmen zur Krisenbewältigung für diese wichtige Industrie ergriffen würden.

Beitrag der Reeder

Eine neue Bedrohung machte Nagel bei den überraschenden Steuerbescheiden für Pools aus: Mitten in der schweren Schifffahrtskrise sehen sich nun auch noch die weltweit seit Jahrzehnten üblichen Schifffahrtspools erstmals mit erheblichen Versicherungssteuerforderungen konfrontiert. „Diese Bestrebungen sind in keiner Weise nachvollziehbar und gefährden den Schifffahrtsstandort Deutschland grundlegend“, betonte Nagel. Gegebenenfalls müssten gesetzliche Klarstellungen erfolgen.

Großes Lob dagegen zollte Nagel den Abgeordneten des Deutschen Bundestages, die es trotz des Widerstandes aus der Bundesregierung unternommen hatten, das Maritime Bündnis zu stärken und die Schifffahrtförderung weiterzuführen und zukunftsfähig zu machen. Die Reeder steuern dazu selbst einen erheblichen Beitrag bei und sammeln insgesamt über 30 Millionen Euro für die Ausbildungsförderung ein. Eckhardt Rehberg (CDU) konnte zu Recht mit Stolz berichten, wie der Bundestag seine häufig unterschätzte Selbstständigkeit bewiesen habe. Erschrocken zeigte



BEWÄHRT:
Eckhardt Rehberg hob die positive Wirkung der Tonnagesteuer hervor.

sich der Maritime Koordinator der CDU/CSU-Fraktion von der Absage Röslers an Banken, Anleger und Reeder: „Zum möglichen Einsatz der KfW zur Flankierung der deutschen Schifffahrt in dieser außerordentlichen Krise ist das letzte Wort noch nicht gesprochen“, sagte er und bat die Länder, hier ebenfalls aktiv zu werden. „Die Unterstützung aus dem Bundestag ist Ihnen dann sicher“, so Rehbergs Appell.

Völlig unumstritten war auf dem politischen Panel die Tonnagesteuer. Uwe Beckmeyer (SPD) nannte sie ein bewährtes Instrument, das in erheblichem Maße Arbeitsplätze geschaffen habe. Man dürfe sie nicht zur Disposition stellen. Auch Rehberg verwies auf den volkswirtschaftlichen Hebel der Tonnagesteuer, den das ZIW detailliert nachgewiesen habe, als im Rahmen einer kritischen Überprüfung die deutsche Förderpolitik untersucht wurde. Nur Valerie Wilms (Grüne) fragte vom Podium, ob man die Schifffahrt nicht erheblich mehr belasten könne – was im Publikum für heiteres Staunen sorgte.

Zu einem Thema, das die meisten Panels durchzog, entwickelte sich die Diskussion um Abwrackungen, eine mögliche „Abwrackprämie“ und die Behandlung des Unterschiedsbetrages. Angeregt hatten die Diskussion die Abgeordneten des Deutschen Bundestages. Sowohl bei Politikern wie auch bei Praktikern gab es hier interessante Ansätze, die sicherlich die Debatten der kommenden Wochen bestimmen werden – nicht das einzige Agenda-Setting des diesjährigen Hansa-Forums. ...

01 Geschlossene Fonds weniger gefragt

Der VGF Verband Geschlossene Fonds e.V. hat die Platzierungszahlen seiner 41 Vollmitglieder für das 3. Quartal 2012 veröffentlicht. Die Anbieter haben von Juli bis September **insgesamt 529,1 Mio. Euro Eigenkapital platziert**. Das sind 445,4 Mio. Euro bzw. 46 % weniger als im Vorjahresquartal (3. Quartal 2011: 974,5 Mio. Euro). **Auf Schiffsbeteiligungen entfielen im 3. Quartal 39,1 Mio. Euro** – ein Minus von 29 % gegenüber dem Vorjahresquartal. Davon waren 22,8 Mio. Euro (minus 12 %) Eigenkapitalerhöhungen.

„Die Umstellung auf die neuen gesetzlichen Regelungen, wie beispielsweise das seit dem 1. Juni 2012 **auch für den Vertrieb von geschlossenen Fonds** geltende Wertpapierhandelsgesetz, hat **deutliche Spuren im Markt** hinterlassen. Hinzu kommt die Verunsicherung über das neue regulatorische Marktumfeld aus dem Diskussionsentwurf zum AIFM-Umsetzungsgesetz. Gerade die **Unklarheit bei den Übergangsvorschriften führte bei Vertrieben und Anbietern zu starker Zurückhaltung**. Vor diesem Hintergrund sind die in der letzten Woche bekannt gewordenen Änderungen im Entwurf zum Umsetzungsgesetz sehr wichtig für den Markt. Dies gilt vor allem für **die Produktregelungen und die Übergangsvorschriften**“, so Eric Romba, Hauptgeschäftsführer des VGF Verband Geschlossene Fonds. www.vgf-online.de

02 HCI: Zweite Restrukturierungsrunde

Laut HCI-Chef Dr. Ralf Friedrichs wurden seit Beginn der Krise bei **etwas mehr als der Hälfte der HCI-Schiffe Restrukturierungsmaßnahmen** durchgeführt. Für 29 Schiffe habe sich eine Insolvenz nicht vermeiden lassen. Bei der Hälfte der Restrukturierungen ist nun **abermals ein Finanzierungskonzept** erforderlich. Seit 1985 hat HCI 435 Schiffsfonds mit 537 Schiffen platziert und bis Ende 2011 208 Schiffe verkauft. www.hci.capital.de

03 Direkt in Container investieren

Buss Capital bietet **erstmalig Container-Direktinvestments** an und rundet damit sein Angebot bei Containerinvestitionen ab. Vertriebsgeschäftsführer Marc Nagel: „Viele Anleger wollen **möglichst einfache Produkte**. Das bekommen sie mit Container-Direktinvestments.“ Die Anleger kaufen Container von einem Unternehmen der Buss-Capital-Gruppe in Singapur, dem Zentrum des weltweiten Containergeschäfts. Durch **die Vermietung der Container** erhalten die Käufer regelmäßige Einnahmen. Die Vertragslaufzeit von „**Buss Container 22**“ liegt bei sechs Jahren, die **Rendite bei rund 6,1 Prozent vor Steuern (IRR)**. Der Stückpreis für die neuen 20-Fuß-Standardcontainer beträgt 2.525 US\$, die Mindestabnahme liegt bei vier Stück. www.buss-capital.de

ANZEIGE

INDIZES



Horizontales Gewerbe

Bestenfalls horizontal bewegt sich der Shiplnx seit Wochen. Der Höhenflug vom Jahresbeginn ist vergessen.

Praktisch seit Jahresmitte mäandert der Shiplnx auf derselben Höhe – eine klare Tendenz ist nicht auszumachen. Allein das ist allerdings in Anbetracht der nicht geraden rosigen Prognosen maritimer Institute und Auguren schon eine gute Nachricht.

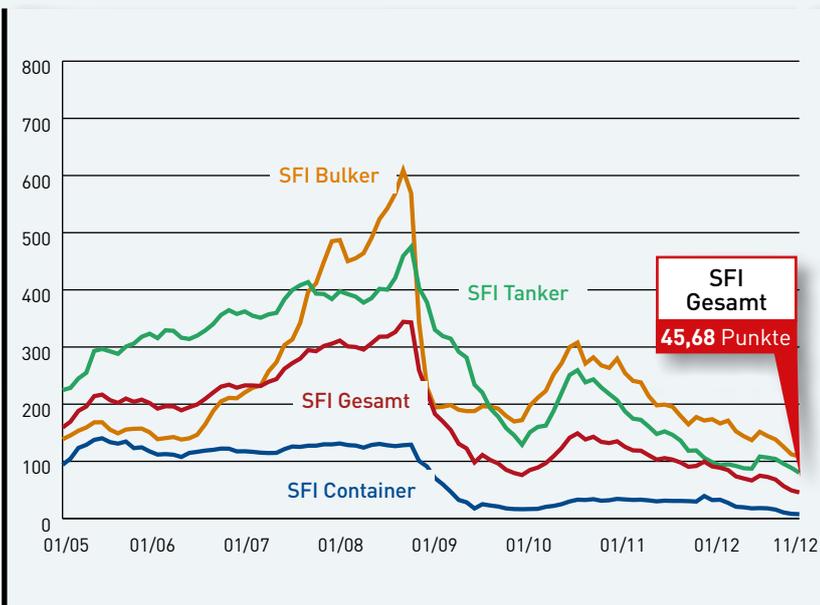
Die wohl positivsten Meldungen kommen aus dem Kreuzfahrtsektor. Urlaub auf See bleibt unverändert populär, auch wenn der Unfall der „Costa Concordia“ der Branche einen Dämpfer versetzt hatte. Die Gäste haben sich offenbar solide informiert und befinden Kreuzfahrten weiterhin für sicher und umweltfreundlich. Das lässt sich an der positiven Entwicklung des Aktienkurses der Carnival Corporation ablesen, der in sechs Monaten



um 25 Prozent zulegen konnte. Nicht belohnt wurde AP Moeller Maersk dagegen für die Ankündigung, weniger Geld in die Schifffahrt zu investieren. Investoren quittierten das mit

einem Abschlag. Abgetaucht ist auch die Aktie von Dryships am 15. November, als die Analystenprognosen trotz gesteigertem Umsatz verfehlt wurden.

SFI TKL.Ship: Erneuter Indexrückgang in allen Sparten



Im Oktober ging der SFI Gesamtindex gegenüber dem Vormonat um ca. 7,1 Prozent zurück.

Die Charraten für Containerschiffe blieben, von einem leichten Rückgang bei 2.000-TEU-Schiffen abgesehen, stabil. Ähnliches galt auch für die Neubaupreise. Allerdings sanken die Second-Hand-Preise in den Größenklassen ab 2.500 TEU weiter.

Bei den Tankern verzeichneten die Charraten in fast allen Segmenten einen leichten Anstieg oder blieben mehr oder weniger stabil. Einen größeren Abschlag gab es bei den Suezmax-Raten. Die Neubaupreise blieben nahezu unverändert. Die Second-Hand-Preise fielen erneut fast durchgängig.

Bei den Bulkern fielen die Charraten für die kleineren Größensegmente. Einen leichten Anstieg verzeichneten die Panamax-Bulkern, bei den größeren Klassen fiel der Anstieg stärker aus. Die Neubaupreise blieben weitgehend stabil. Ausnahme: leichtes Minus bei Second-Hand-Panamax-Bulkern. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

Foto: iStockphoto/craftvision

Quelle: RWI/ISL, Stand November 2012

Quelle: TKL-Fonds, Stand 23.11.2012

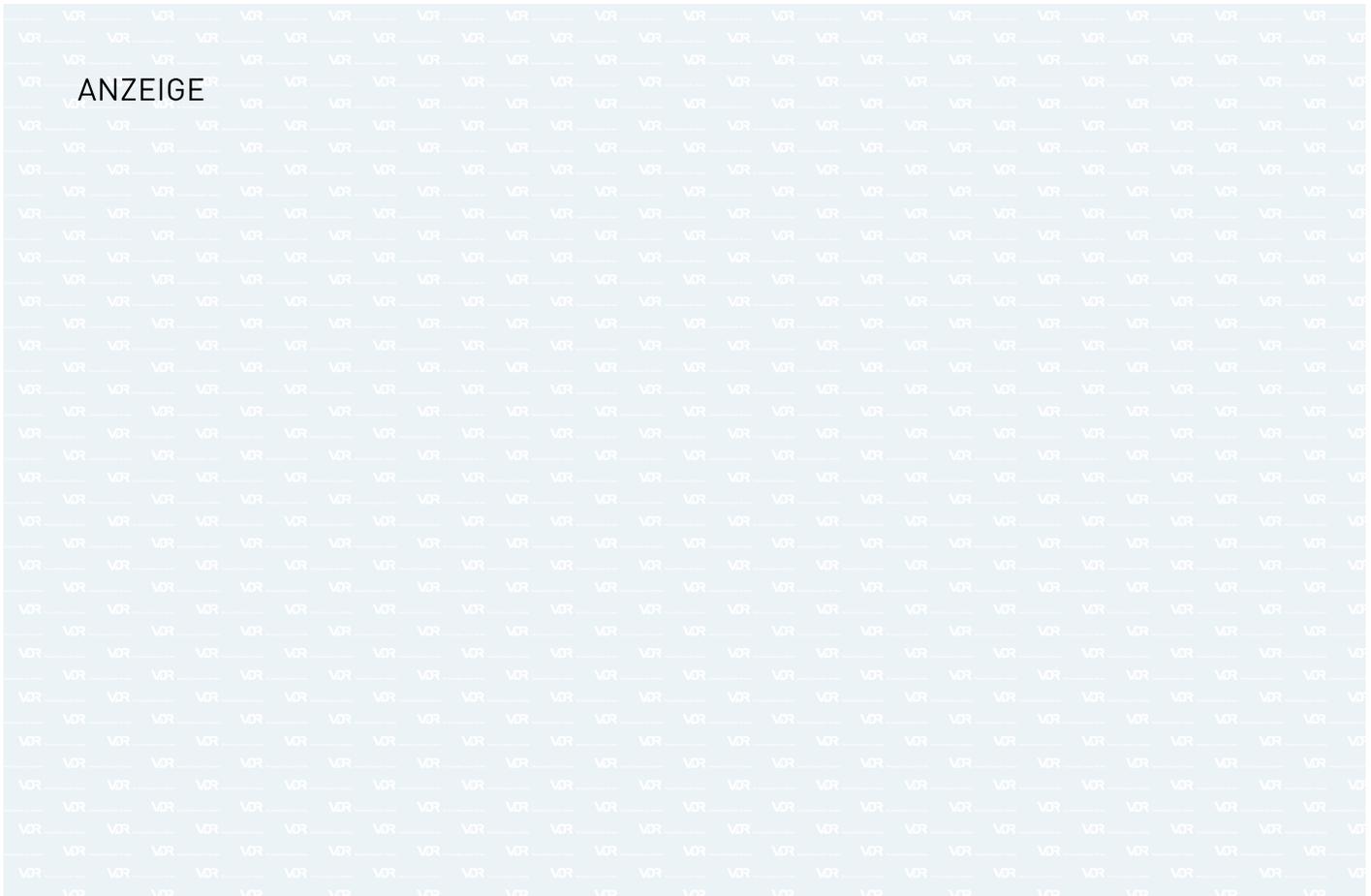
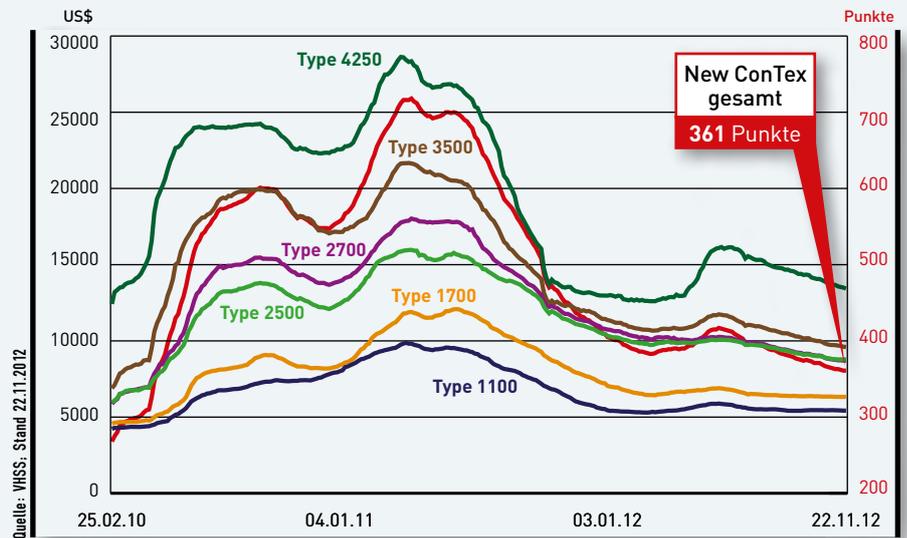


New ConTex: Branchenindex liegt 14,6 Prozent unter Vorjahresniveau

Die Charrterraten für Containerschiffe bleiben auf einem relativ niedrigen Aktivitätsniveau weiterhin unter Druck.

Der NewConTex gab Ende November erneut um einen Punkt auf nunmehr 361 Punkte nach; im Monatsvergleich summiert sich der Verlust auf 8 Punkte – das entspricht einem Rückgang um 2,2 Prozent.

Zum wiederholten Male sind die größten bewerteten Schiffe (die 4.250-TEU-Klasse) auch die größten Verlierer: Das Minus betrug 108 US-Dollar (oder 0,8 Prozent) auf 13.428 US-Dollar bei einer 24-Monats-Periode bzw. 115 Dollar (minus 1,2 Prozent) auf 9.528 US-Dollar in der 12-Monats-Bewertung. Sie lagen aber als Einzige über dem Vorjahreswert. Alle anderen zu bewertenden Klassen folgten derzeit einem Seitwärtstrend. www.vhss.de



Arktis-Passage nur mit Extraprämie

Von Michael Hollmann



EISFAHRT: Wegen der höheren Risiken sind mehr Vorsichtsmaßnahmen gefragt.

Die Transportversicherer stellen sich auf eine deutliche Zunahme des Schiffsverkehrs in der Arktis ein. Trotz des Eisrückgangs bergen Nordost- und Nordwestpassagen aber erhebliche Risiken. Für deren Deckung verlangt die Assekuranz Sonderprämien und erhöhtes Risikomanagement von den Reedern.

Trotz schwierigster Bedingungen nimmt das Verkehrsaufkommen im Nordpolarmeer stetig zu. Die wirtschaftlichen Vorteile liegen auf der Hand: Auf der Strecke Rotterdam/Tokio lassen sich 3.800 Seemeilen einsparen, wenn man die Abkürzung um die Nordküste Russlands statt die Sueskanal-Route nimmt. Nicht nur als Transitstrecke gewinnt

die Arktis an Bedeutung, sondern auch als Ladungsmarkt. Bei den geplanten Explorationsvorhaben müssten bald gewaltige Mengen Rohstoffe aus der Arktis verschifft werden. Für die Förderung von Bodenschätzen werden in großem Umfang Projekttransporte erforderlich. „Wir bekommen immer mehr Anfragen dazu“, erklärte Reidun Haahjem, Underwriterin des Seeversicherers Gard. Die meisten Reedereien, die ihre Schiffe heute in die Arktis schicken, seien gut vorbereitet und könnten jahrelange Erfahrungen vorweisen, so die Expertin. Auch in der Offshore-Schiffahrt gebe es viel Know-how zu dem Thema. „Wir sehen aber auch immer mehr

Handelsschiffe in der Arktis, die weniger Expertise haben“, erklärte Haahjem. Gute Hardware – Schiffe mit hoher Eisklasse – reichten nicht aus. Genauso wichtig seien zusätzliche Vorsichtsmaßnahmen in Navigation und Schiffsbetrieb, damit es nicht zu Kollisionen, Steckenbleiben oder technischen Ausfällen komme. Das Transportaufkommen entlang der Nordostpassage dürfte dieses Jahr auf über eine Million Tonnen steigen.

In die operative Planung solcher Verkehre müssen die Versicherer einbezogen werden. In Seekaskopolicen stellt die Arktis ein Ausschlussgebiet dar – für die Deckung werden Extraprämien und höhere Selbstbehalte gefordert, die auf eine Verdopplung der jährlichen Versicherungskosten hinauslaufen können. P&I-Deckung gilt generell auch in der Arktis, trotzdem sollte man sich mit dem P&I Club abstimmen. Damit der Extraaufwand für Nordostpassagen nicht die Budgets sprengt, empfiehlt Haahjem Durchfahrten im Konvoi mit Eisbrecherunterstützung. Mit solchen – nicht gerade billigen – Eskorten etwa durch die russische Reederei Atomflot – ließen sich die Schadensrisiken begrenzen. Entscheidender Faktor: Atomflot biete den Schiffen eine kostenlose Bergung bei Schadensfällen während des Transits an. Eine Mobilisierung kommerzieller Bergungsschlepper in die entlegenen Gefilde wäre in vielen Fällen wohl teurer als die zu rettenden Werte.

Das hat auch die russische Regierung erkannt: Sie plant den Aufbau einer Infrastruktur mit Notschleppern und Verkehrszentralen.

US-Versicherer verabschiedet sich aus dem Kaskomarkt

In Nordamerika zieht ein weiterer Seekaskoversicherer die Reißleine. Das American Hull Insurance Syndicate in New York gab bekannt, dass die Zeichnungsaktivitäten ab 19. November vollständig eingestellt wurden.

Das Bestandsgeschäft soll vertragsgemäß fortgesetzt und in Eigenregie abgewickelt werden. Das American Hull Syndicate war 92 Jahre aktiv, zuletzt aber ein eher kleinerer Player. Das Seekasko-Prämienaufkommen der Firma liegt nach Schätzungen aus Wettbewerberkreisen im unteren zweistelligen Millionenbereich. Der Vorstandschef des Syndikats, Harry Yerkes, erklärte, dass Bemühungen um einen Verkauf des Portefeuilles zu keinem Erfolg geführt hätten. Die Gesell-



ABLÖSUNG: Verlässt ein Versicherer den Seekaskomarkt, kommt meist ein neuer hinzu.

schaft sei auch als Folgeversicherer auf Policen deutscher Kunden zu finden. Laut Brancheninsidern hatten in den USA zuvor bereits die Gesellschaften CV Starr und AIG/Chartis das Seekaskogeschäft zurückgefahren.

Allerdings hat sich das weltweite Angebot an Deckungskapazität in dem Sektor bislang nicht ausreichend verknappt, sodass die Ver-

sicherer die Prämienraten anziehen könnten. Trotz der schlechten Versicherungsergebnisse bei Seekasko herrscht weiterhin ein scharfer Wettbewerb – vor allem um große Flotten. „Wenn ein Versicherer den Markt verlässt, kommt mindestens ein neuer dazu“, sagte ein Hamburger Makler. Einer der neuen Anbieter sei die Swiss Re Corporate Solutions.

Foto: Bernardbreton | Dreamstime.com

Foto: Jennyt | Dreamstime.com



In Kürze

Neuer Makler. In Hamburg hat kürzlich eine neue Maklerfirma für Schiffsversicherungen den Betrieb aufgenommen. Die Edge Versicherungsmakler GmbH – eine Tochterfirma des britischen Maklers London Special Risks – wird von Regina Heesch und Knut Remhof geleitet, die zuvor für den inzwischen insolventen Makler Clausius tätig waren. Heesch war dort für die Platzierung von P&I- und Strike-Deckungen verantwortlich, Remhof für die Platzierung von Kasko- und Cargo-Deckungen. Edge hat acht Mitarbeiter.

Daumen hoch für UK P&I. Standard & Poor's hat den Ausblick für das AA-Rating des UK P&I Clubs von „stabil“ auf „positiv“ hochgestuft. Damit unterstreiche man die Erwartung, dass der Verein seine verbesserte Performance aus dem Vorjahr bis 2015 fortsetzen könne. In den vergangenen vier Jahren hat UK P&I eigenen Angaben zufolge durchweg ein positives technisches Ergebnis erzielt. Zum Halbjahr konnte der Club 8 Mio. US\$ Überschuss seinen Rücklagen zuführen.

DNK mit neuem Direktor. Der norwegische Gegenseitigkeitsverein für Kriegsversicherung Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) hat den Schweden Göran Skuncke zum Insurance Director ernannt. Er ist derzeit noch als Assistant Vice President beim norwegischen Versicherer P&I- und Kasko-versicherer Skuld tätig und startet im März.

RSA baut Haftpflichtgeschäft aus. Der britische Versicherer RSA hat sich mit der Rotterdamer Zeichnungsagentur Charterama zusammengetan, um Haftpflichtdeckung für Befrachter auf Festprämienbasis anzubieten. RSA bietet dabei Deckungskapazität bis 100 Mio. US\$ an. Die Gesellschaft arbeitet im ähnlichen Stil auch mit dem britischen P&I-Underwriter Lodestar zusammen.

Bessere Noten für Shipowners P&I. Der P&I-Versicherer für Spezialschiffe hat gleich zum Auftakt von den Ratingfirmen Standard & Poor's und A.M. Best die Note „A-“ erhalten. Vor der offiziellen Beauftragung der beiden Firmen war Shipowners nur auf Basis öffentlich zugänglicher Daten bewertet worden. Das Rating war im Zuge der Finanzkrise auf „BBB“ herabgesetzt worden.

Mehrheit der P&I Clubs strebt Plus von 7,5 % an

Wie erwartet pendeln sich die Prämienhöhungen der P&I Clubs für die Renewals am 20. Februar auf einem höheren Niveau als im Vorjahr ein.

Mit +12,5 % hat der London P&I Club die Latte am höchsten gelegt, Gard und der Shipowners Club liegen mit +5 % am unteren Ende der Spanne. Skuld nennt keine Generalerhöhung, dafür aber eine Reihe von Kostentreibern, die bei individuellen Anpassungen zu berücksichtigen seien. Die Spanne liege demnach wohl bei +7 bis +11 %, schreibt der Versicherungsmakler RFIB.

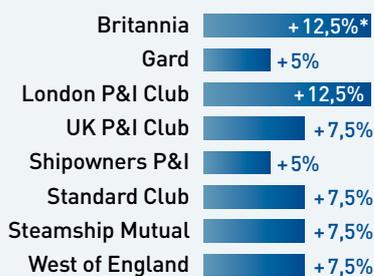
Hauptgründe für die Beitragsanhebungen: der allgemeine Kostendruck und das hohe Großschadensaufkommen, das zwischen den Clubs gepoolt wird. Einige Vereine haben ihre Forderungen mit Zugeständnissen an die Mitglieder verknüpft, um deren schwieriger Ertragslage Rechnung zu tragen. So gewährt Britannia den Reedern für kommendes Jahr einen einmaligen Rabatt auf die erhöhten Prämien, während West of England die

Anhebung schwerpunktmäßig auf den im August fälligen Nachschuss („additional“ bzw. „deferred call“) verlegt.

Während einige Clubs mit den Erhöhungen auf ein ausgeglichenes technisches Ergebnis abzielen, signalisiert Marktführer Gard klar seine Bereitschaft zur Subventionierung des P&I-Geschäfts aus Kapitalerträgen und anderen Versicherungssparten. Ziel sei eine kombinierte Schaden-Kosten-Quote (Verhältnis von Schäden und Verwaltungskosten zu Prämienaufkommen) von 105 %, „womit wir das P&I-Buch unter Kostenniveau fahren“, erklärte Vorstandschef Claes Isacson.

Ab kommendem Jahr müssen die Clubs Großschäden stärker selbst absorbieren: So wird der Selbstbehalt pro Schaden von 8 auf 9 Mio. US\$ angehoben – erst ab dieser Grenze werden die Kosten gepoolt. Darauf haben sich die Vereine im Rahmen der International Group geeinigt. Schon seit Jahren drängen die größeren Clubs auf eine Erhöhung der Grenze auf 10 Mio. US\$.

P&I-/PRÄMIENERHÖHUNGEN 2013/14



* -7,5% Rabatt

Stand: 20.11.2012

P&I-VERSICHERUNGSKOSTEN



Quelle: Opcost 2012 Report, Moore Stephens, London

Erleichterung beim Schutzverein

Trotz des erneuten Markteinbruchs in wichtigen Schifffahrtssegmenten entwickeln sich die beim Schutzverein Deutscher Rheder gemeldeten Rechtsschutzfälle rückläufig.

Die Anzahl der Streitfälle sei in den ersten zehn Monaten dieses Jahres auf 423 gesunken, gegenüber 452 im entsprechenden Vorjahreszeitraum, berichtete der Verein anlässlich seiner Mitgliederversammlung Ende Oktober in Hamburg. Erfreulich fiel auch die

Bilanz für 2011 aus: So konnte die Geschäftsführung einen Überschuss von gut 604.000 Euro der Rücklage zuführen – gut ein Viertel mehr als im Jahr 2010. Während die Erledigungsquote bei den Fällen von 30 % auf 34 % stieg, fiel der Gesamtumfang der für die Mitglieder durchgesetzten bzw. abgewehrten Ansprüche von 16,85 Mio. Euro auf 11,07 Mio. Euro. Offenbar sind die durchschnittlichen Streitwerte spürbar gesunken.

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



Weihnachtsgrüße an die Seeleute

Heiligabend – traditionell ist das beim Norddeutschen Rundfunk auch der Abend für die Sendung „Gruß an Bord“. Sie ist eine der ältesten Sendungen im deutschen Rundfunk und längst eine Institution des NDR.

Nicht nur für Seemannsfamilien gehört sie zum Weihnachtsfest dazu wie die Bescherung oder der Gottesdienst. Seit nunmehr 59 Jahren – mit Unterbrechungen – wird „Gruß an Bord“ an Heiligabend ausgestrahlt: auf NDR Info und NDR

90,3 von 20.05 bis 22 Uhr und auf NDR Info Spezial von 23 Uhr bis Mitternacht. Per Livestream im Internet können die Seeleute die Grüße jedes Jahr an Heiligabend weltweit empfangen. Am Mikrofon: Annemarie Stoltenberg, Andrea Christina Furrer und Urgestein Herbert Fricke

Die Grüße werden am 9. Dezember in Leer (Kulturspeicher, 16 bis 18 Uhr) und am 16. Dezember in Hamburg (Radiohaus, Haus 12, 16 bis 18 Uhr) aufgezeichnet. In der Hansestadt ist als Star-gast Michy Reincke mit dabei.

Sie können Ihre Grüße auch an die Redaktion schicken (gruß-an-bord@ndr.de). Ausgewählte Grüße werden während der Sendung vorgelesen. www.ndr.de

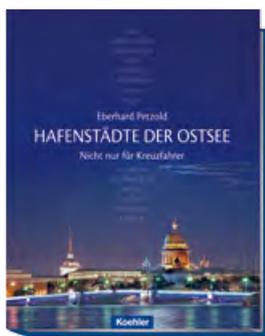
Foto: Cammeraydave | Dreamstime.com

Ostseehäfen: die Favoriten

Die drei Gewinner des Bildbands „Hafenstädte der Ostsee“ (Gewinnspiel in DS 10/2012) stehen fest.

Für Leserin Petra Petersen aus Celle war Stockholm der Favorit bei der Rundreise. Sie lobt „die Lage am Ende des Schärenhofs und am Beginn des Mälars“ und die zahlreichen Sehenswürdigkeiten. „Das Virus Ostsee lässt mich seit meiner Geburt nicht los“, schreibt Claus Bockermann aus Bochum und hebt Tallinn hervor: „Der Blick auf die Türme und Dächer in diesem Rotton, einfach toll!“ Brigitta Malm aus Covington im US-Bundesstaat Louisiana ist von Visby als UNESCO-Weltkulturerbe besonders angetan.

Wir gratulieren den Gewinnern! www.reederverband.de



Fleißige Unterwasserbiene

Innovativer Roboter von GEOMAR beim Ideenwettbewerb 2012 ausgezeichnet

Mitarbeiter des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel haben ein Modell einer kleinen und wendigen Beobachtungsplattform entwickelt, die besonders in beengten und gefährlichen Umgebungen in bis zu 500 Metern Wassertiefe für vielfältige Überwachungs- und Messaufgaben eingesetzt werden könnte. Das „ROMP“ (Remotely Operated Measurement Plattform) wurde jetzt beim von der Wirtschafts-



UNTERWASSERMESSUNG: Modell des ROMP im Maßstab 1:2

förderung Schleswig-Holstein initiierten Ideenwettbewerb 2012 mit dem zweiten Preis ausgezeichnet. www.geomar.de

Foto: J. Steffert/GEOMAR



Neues Kreuzfahrtportal

Die Kreuzfahrtverbände Cruise Lines International Association (CLIA) und European Cruise Council (ECC) sind mit einem Kreuzfahrt-Informationsportal online gegangen.

Die neue Webseite liefert allgemeine und länderspezifische Zahlen, Daten und Fakten über die Kreuzfahrtindustrie – sowohl für Urlauber und Reisevermittler als auch für Regierungsbehörden, Dienstleister und die Branche selbst. Die Webseite wird regelmäßig von den Verbänden mit neuen Informationen aktualisiert und soll es allen Nutzern ermöglichen, sich in ihrer jeweiligen Landessprache über die globale Kreuzfahrtbranche und den heimischen Kreuzfahrtmarkt zu informieren.

<http://global.cruising.org/de/de-germany>

Schüler als Forscher

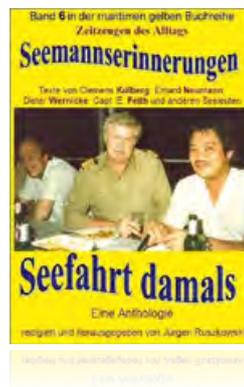
Im SEASIDE-Schülerlabor des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung fand der erste „Helmholtz-Tag“ statt.

„Es kommt darauf an, die richtigen Fragen zu stellen“, war das Motto von Namenspatron Hermann von Helmholtz. Am AWI standen für die Schüler vor allem Experimente zur Meeresströmung im Fokus.



Foto: Kristina Bär/AWI

EXPERIMENT: Der Helmholtz-Tag soll künftig einmal im Jahr stattfinden.



Seemanns-E-Book und -kalender

Seefahrerromantik kann auch modern und digital sein: Das zeigt das gerade bei Amazon erschienene E-Book „Seefahrt damals – Seemannserinnerungen“.

Herausgeber Jürgen Ruszkowski ging vor 15 Jahren als Heimleiter des Seemannsheims am Krayenkamp in Ruhestand, das er zuvor 27 Jahre lang betreut hatte. Das Heim kann man mit dem Kauf des Maritimen Adventskalenders unterstützen. Preis: 8 Euro. Es winken 300 Gewinne.

info@seemannsheim-hamburg.de

ANZEIGE



E

ÄLTERE DAME: Die 96,4 Meter lange „Emma“ wurde 1985 auf der Brand-Werft in Oldenburg gebaut – die schon vor 15 Jahren den Betrieb eingestellt hat.





Im Fjord mit der

EMMA

Dunkle See, illuminierte Industrieanlagen: Auf einem altgedienten Containerschiff entdecken die Passagiere Norwegens Westküste einmal anders – und die Route hält immer Überraschungen bereit. Text/Fotos: Bernd Ellerbrock

Sie sei eine „knackige alte Dame“, heißt es im Begrüßungsschreiben der Nordenhamer Reederei Baum an die Passagiere. Die Beschreibung wird dem Schiff gerecht. Die „Emma“, vor 27 Jahren gebaut, wird seit einer gefühlten Ewigkeit im Pendelverkehr zwischen deutschen oder niederländischen Häfen und Norwegens Westküste eingesetzt. Normalerweise transportiert der Frachter Container – in den Sommermonaten werden aber auch Passagiere befördert.

Die siebentägige Reise beginnt dieses Mal in Moerdijk, dem südlichsten Seehafen der Niederlande, wo das Schiff mit

Standardcontainern, aber auch mit Highcube-Behältern für Röhren, mit Tankcontainern für Gefahrgut, seitlich offenen Flat Racks oder Leercontainern beladen wird. Es ist schon dunkel, als endlich der Lotse an Bord kommt, der auf der nun folgenden vierstündigen nächtlichen Revierfahrt durch die Wasserstraßen südlich von Rotterdam das Steuer übernimmt.

Wer beim Auslaufen schläft, verpasst eine wahre Lichtorgie: Terminals, Raffinerien, Chemieanlagen, Krane, Bürogebäude, Brücken, Kraftwerke, Straßen und Werften scheinen die Nacht zum Tag machen zu wollen. Gelbe Lichterketten und -kaskaden,

giftgrüne Scheinwerfer, blaue Halogen-Spotlights – alles, was leuchten und blinken kann, erhellt kilometerweit die Dunkelheit.

Bei Hoek van Holland hat das Spektakel ein Ende, auch der Lotse geht von Bord. Die „Emma“ dampft nun mit 13 Knoten durch die graue Nordsee, wo sie nach 36 Stunden ihren Zielhafen Risavika nahe Norwegens Ölmetropole Stavanger erreicht. Ein Kapitänswechsel steht an.

Anspruchsvolle Reviere

Kaum an Bord, gibt es schon schlechte Nachrichten für den 53-jährigen Kjell Knutsen. Das Schiff, das der aus →



ROTTERDAM



KISTE: Nicht nur in den Häfen kommt es auf schnelle und präzise Arbeit an.



KOMBÜSE: Auch die Passagiere kommen in den Genuss der leckeren Seemannskost.



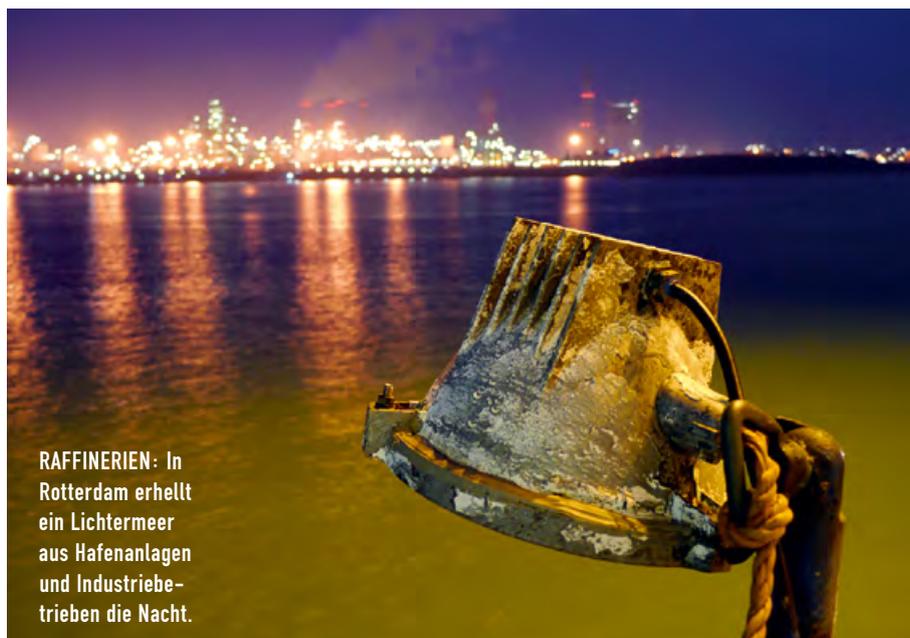
KOLLEGEN: Die Crew-Mitglieder müssen sich immer wieder auf neue Situationen einstellen.



ROUTE: Die Streckenführung zwischen den kleinen Häfen an Norwegens Westküste ist anspruchsvoll.



RECYCLING: Auch an Bord werden die Abfälle sorgfältig getrennt.



RAFFINERIEN: In Rotterdam erhellt ein Lichtermeer aus Hafenanlagen und Industrietrieben die Nacht.

→ Kristiansund stammende Kapitän von seinem Kollegen Inge Hatle übernimmt, wird zwei Stunden warten müssen, bevor es in den Sandsfjord einlaufen kann. Der Liegeplatz ist noch nicht frei, dort oben in Sauda, ganz am Ende des sich hinziehenden Fjordes.

Es heißt also erst mal warten für Knutsen, der verärgert vor sich hin brummt und Undefinierbares in sein groß kariertes Norwegerhemd und sein angedeutetes Kinnbärtchen hineinnuschelt. Wie so oft bei diesen Fahrten zu den kleinen Häfen

im Westen Norwegens läuft mal wieder wenig nach Plan.

Natürliche Häfen

Die beiden Kapitäne Knutsen und Hatle lösen sich alle sechs Wochen auf dem Schiff ab. Sie kennen diese Region hier mit ihren unzähligen Schären, engen Durchfahrten, gefährlichen Felsformationen und tückischen Strömungen. Da, wo Lotsenpflicht besteht, verfügen die beiden Seebären über hart erarbeitete Freistellungsbescheinigungen, sodass sie die „Emma“

selbst durch die nautisch anspruchsvollen Reviere steuern dürfen.

Als Knutsen in der Abenddämmerung endlich in den Sandsfjord einfährt, muss er sein Können unter Beweis stellen. Wie ein Bandwurm, an den engsten Stellen nur 200 Meter breit, windet sich streckenweise der Fjord ins Landesinnere. Knutsen ist hoch konzentriert. Mit nur wenigen Knoten schiebt das Schiff sich vorsichtig in das Gewässer hinein. Zu hören ist nur das monotone Brummen der Schiffsmotoren. Eine gespenstische Stimmung. →



LEISTUNG:
Der norwegische Bulker
„Wilson Reef“ hat schon stolze
37 Jahre auf dem Buckel.

→ Es wird immer dunkler, die Nacht bricht an. Hat das Frachtschiff eine Biegung hinter sich gelassen, scheint es auf einem einsamen, dunklen See gelandet zu sein, aus dem es auf den ersten Blick für den knapp 100 Meter langen und 16 Meter breiten Containerfrachter nun kein Entrinnen mehr gibt. Irgendwann leuchten jedoch wieder rote Lichter auf. Sie markieren den Weg. Und so schleicht sich die „Emma“ nach Sauda, links und rechts steil aufsteigende Berge von mehr als 1.000 Metern Höhe, unterm Kiel mehrere Hundert Meter Wasser.

Wie in Sauda wird der Aufenthalt auch in den anderen kleinen Hafenstädten nicht lang sein, wenige Stunden nur. Ein paar Container abladen, ein paar neue aufladen, und schon geht es weiter beim Hafen-Hopping über Husnet, Husoy, Egersund, Floroe, Skutevika, Knarrevik und Sunndalsoera. In den abgelegenen Orten finden sich zwar meist nur wenige Häuser, aber dafür Hafenanlagen, an denen die dicksten Pötte der Welt abgefertigt werden

können. Es sind Dörfer mit von der Natur erschaffenen Tiefwasserhäfen.

Weit ausladende Containerbrücken stehen hier allerdings nicht bereit. Deshalb ist die „Emma“ mit einem eigenen Ladeschirr ausgestattet: zwei auf der Backbordseite hoch aufragende 40-Tonnen-Krane, mit denen die Blechboxen schaukelnd aufgenommen und abgesetzt werden. Das ist Präzisionsarbeit für die beiden Kranführer Oleksandr Dzhugan und Viaceslav Stolaras – und auch für den 35-jährigen Zweiten Offizier Sergiy Gagalinsky. Dieser ist bisweilen der Verzweiflung nahe. Immer wieder muss er neue Staupläne entwickeln, um die Boxen optimal und vorschriftsmäßig an Bord zu platzieren.

Intensive Atmosphäre

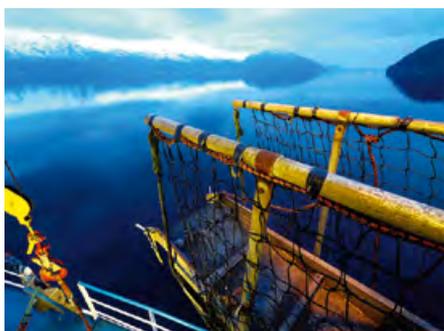
In Husoy gehen weiße Kühlcontainer an Bord, die eiligst an die schiffseigene Stromversorgung angeschlossen werden. Beladen sind sie mit 15 Tonnen tiefgefrorenem Fisch. Die Crew hat deshalb jetzt eine Aufgabe mehr am Hals: Die vorgeschriebene



LADUNG: Präzisionsarbeit für die Decksleute.

Kühltemperatur muss penibel eingehalten und alle sechs Stunden bei Wind und Wetter kontrolliert werden.

Norwegen ist der drittgrößte Fischexporteur der Welt, 62 Prozent davon stammen allerdings aus einer der über 800 Aquakulturen, die hier in den Schären und Fjorden im Laufe der vergangenen Jahre angelegt wurden: kreisrunde, etwa 30 Meter tiefe Netzgehege. Auf der Weiterfahrt nach Bergen kommt auch die „Emma“ an



LICHT: Die Landschaft ist in ein geradezu mystisch anmutendes Blau getaucht.



LANGSAMFAHRT: Begegnung mit dem Offshore-Versorger „Edda Fauna“ bei Nebel.

Dutzenden dieser Fischfarmen, die Tier- schützer spöttisch „Hühnerbatterien des Meeres“ nennen, vorbei. Die aus dem Was- ser springenden Lachse sind mit bloßem Auge zu erkennen.

In Bergen ändert sich ein siebtes Mal während der Reise der Fahrplan. Kapitän Knutsen stöhnt und hängt einen Aus- druck der neuen Route an die Pinnwand. Die „Emma“ soll durch den Hardanger- fjord bis nach Alvik. Das sind zusätzliche sechs Stunden Fahrt hinein und sechs Stunden wieder hinaus. Ein halber Tag für ein paar Container! Doch als wolle Alvik sich entschuldigen, hält es einen beson-

ders imposanten Dämmerabend für den ankommenden Frachter mit seinen weit aufragenden ockergelb gestrichenen Bord- kranen bereit.

Windstill liegt der ganze Fjord mitten in den stattlich auf über 1.500 Meter Höhe aufragenden Bergen, deren Schneedecke sich weiß glänzend bis tief hinunter zum blauen, glatt gestrichenen Wasser zieht. Alles ist in ein fast mystisch anmutendes blaues Licht getaucht. Der Erste Offizier Jurij Logutenkov, ein 28-jähriger aus Litauen, blickt verzaubert aufs Wasser: „Solche intensive blaue Stunden gibt es nur hier“, sagt er. ☐

Frachtschiffreisen

Bei der Nordenhamer Ree- derei Baum hat die Mitnahme von Passagieren während der Sommermonate Tradition. Der Schwerpunkt liegt auf dem nordeuropäischen Verkehr. Das Unternehmen verfügt über eine Flotte von acht Schiffen mit 323 bis 822 TEU Ladekapazität. Die „Emma“ von 1985 ist mit 96,4 Metern Länge das kleinste, die Schwesterschiffe „Annamarie“ und „Lisa“ von 2003 sind mit 137,50 Metern die größten.

Infos: www.baumco.de

Partner für Reisen nach Norwe- gen und Finnland: www.hamburgsued-frachtschiffreisen.de



BUCHTIPP:
Bernd Ellerbrock:
Auf Frachtschiffen
unterwegs, über
Amazon.de (Nr.
1477504958),
Preis: 8,50 Euro.



SAMMLUNG: Neben Gemälden und historischen Seekarten sind auch zahlreiche nautische und wissenschaftliche Instrumente ausgestellt.



Foto: spain.info/de

Die Route zur Neuen Welt

Bedeutende Pioniere der Seefahrt, stolze Armadas: Im Museo Naval in Madrid wird die turbulente Geschichte der spanischen Marine der letzten fünf Jahrhunderte präsentiert. Einer der Höhepunkte der Ausstellung ist eine Entdeckerkarte von Christoph Kolumbus. Text: Sebastian Meißner



Foto: Tupungato | Dreamstime.com

BLICKFANG: Sehenswerter Museumsbau.

Waffen, Karten, Münzen: 1792, 300 Jahre nach der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus im Auftrag des spanischen Königshauses, beginnen Antonio de Valdés und Fernández Bazán, Ausstellungstücke aus allen Teilen des Landes zusammenzutragen. Schnell haben die beiden Sekretäre der königlichen Marine genügend interessante Objekte zusammen, um ein Museum zu gründen. Doch es dauert noch bis 1843, ehe Königin Isabel II. das Museo Naval de Madrid, das Marinemuseum im Palacio de los Consejos an der Calle Mayor, eröffnet. In den Folgejahren zieht das Museum immer wieder um. Erst 1932 findet es seinen festen Platz am jetzigen Standpunkt. Es untersteht dem spanischen Verteidigungsministerium und wird von der spanischen Kriegsmarine, der Armada Española, gemanagt.

Das Gebäude wird im späten 18. Jahrhundert durch einen Marine-Staatssekretär des spanischen Königs Karl III.

entworfen. In seinem Inneren zeigt es die markanten Punkte der Geschichte der spanischen Marine, von den katholischen Königen (1474–1517) bis in die heutige Zeit. Ausgestellt sind Navigationsinstrumente, Kanonen, Landkarten, Schiffsmodelle und Gemälde mit Darstellungen von Schiffen, Persönlichkeiten und historischen Szenen.

Die Exponate sind thematisch sortiert. Es gibt insgesamt 24 Themenräume – von „Die Habsburger Monarchen (1517–1700)“ und „Nautische Wissenschaft (16. bis 18. Jahrhundert)“ über „Geografische Entdeckungen“ (vom 15. bis 18. Jahrhundert) bis hin zu „Die Herrschaft von Alonso XIII. (1902–1931)“ und „Die Herrschaft von Juan Carlos I. (seit 1975)“.

Beeindruckende Exponate

Rund 650 Schiffsmodelle, 550 Uniformen, 1.100 Waffen, ebenso viele Münzen und Medaillen, 320 Flaggen, 665 nautische und astronomische Navigationsgeräte:



EXPONATE: (v.o.n.u.) Porträt des spanischen Königs Ferdinand VI. (1713–1759) und des Marineoffiziers José de Solano y Bote (1726–1806), die Entdeckerkarte von Juan de la Cosa aus dem Jahr 1500 sowie altertümliche Bordwaffen mit Steinschloss.



Foto: Tamerlan



MALEREI: Auf zahlreichen Gemälden sind die Seeschlachten der spanischen Marine zu sehen.

Die Zahl der Exponate im Museo Naval ist beeindruckend. Ein absolutes Highlight ist das Modell der „Nuestra Señora de la Concepcion y de las Animas“ – vermutlich der erste Dreidecker der spanischen Marine, der 1688 vom Stapel lief. Das Schiff und seine komplizierte Konstruktion sind dokumentiert in dem Schiffbau-Manuskript „Arte de Fabricar Reales“ von Antonio de Gaztañeta Yturribalzaga, das ebenfalls im Museum ausliegt.

Dokument der Entdeckung

Absoluter Mittelpunkt der Ausstellung ist aber die Weltkarte des berühmten Entdeckers Christoph Kolumbus. Die Karte wurde von seinem Kartografen Juan de la Cosa auf Pergament angefertigt und zeigt die Neue Welt nach der Entdeckung Amerikas 1492. Es ist vermutlich die erste Karte, auf der Süd- und Nordamerika abgebildet sind. Neben dieser gibt es noch weitere historische Navigationskarten, die über die spanischen Entdeckungsreisen und die kolonialisierten Länder Südamerikas aus der Zeit der katholischen Könige und späteren Epochen berichten.

Der Reiz des Museums besteht in seiner großen thematischen und zeitlichen Bandbreite. Hier werden alle Schlachten aus der spanischen Geschichte ausführlich gezeigt. Außerdem kann man sehen, wie sich nautische, wissenschaftliche und astronomische Instrumente über die Jahrhunderte hinweg entwickelt haben.

Ebenfalls sehr interessant sind die vielen Porträts ehemaliger Könige und berühmter Seefahrer. Unter anderem ist Federico Gravina dargestellt, der Befehlshaber der spanischen Flotte 1805. Viele persönliche Gegenstände – etwa Kriegssäbel und Waffen – liegen hier aus. Beliebt ist auch die Museumsbibliothek in der nahe gelegenen Calle Juan de Mena 2. ...



Das nächste Mal gehen wir im Musée national de la Marine in Paris vor Anker.



Foto: Luis Garcia

Museo Naval Madrid

ADRESSE

Paseo de Prado 5, Madrid

EINTRITT kostenlos

ÖFFNUNGSZEITEN

Dienstag bis Sonntag von 10 bis 14 Uhr, Achtung: Im August geschlossen!

INTERNET www.museonavalmadrid.com

Form vollendet

**Mehr Sicherheit auf hoher See:
Der neue Bewegungssimulator der TUHH
erlaubt genauere Berechnungen.**

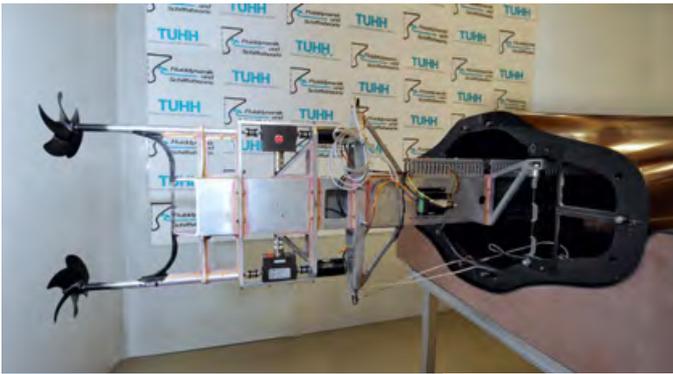
Einer der weltweit größten Bewegungssimulatoren ist im Windkanal der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) installiert worden. Das Großgerät ermöglicht experimentelle Untersuchungen, die helfen sollen, Schiffe sicherer und energieeffizienter zu konstruieren. Dazu werden große Rumpfmodelle aus Kunststoff realitätsnahen Bedingungen wie auf hoher See ausgesetzt. Der Bewegungssimulator wurde im Rahmen eines vom Bundeswirtschaftsministerium mit knapp einer Million Euro finanzierten Forschungsvorhabens entwickelt und eröffnet neue Perspektiven im Schiffbau.

Erstmals kann das Verhalten moderner Schiffe mit ihren an Bug und Heck flacheren Schiffsböden genauer vorhergesagt werden. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden sowohl für den Schiffsentwurf in den Werften als auch beim Manövrieren auf See eingesetzt. Bislang fehlten für moderne Schiffsrumpfformen wichtige, durch solche Untersuchungen ermittelte Daten. Die detaillierten Messungen sind zur Validierung von Ergebnissen aus der numerischen Simulation erforderlich.

„Kluge Wissenschaft ist Voraussetzung für eine starke Wirtschaft“, sagte Hamburgs Wissenschaftssenatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt. Die Hansestadt stehe hier unter anderem mit der Technischen Universität Hamburg-Harburg, die als einzige technische Universität in Deutschland ein grundständiges Schiffbaustudium anbiete, sehr gut da. „Erstklassige Forschung



RUMPFMODELL: Im Luftstrom des Windkanals wird das Versuchsobjekt von acht dünnen Seilen gehalten, mit deren Bewegungen sich Wellengang simulieren lässt.



Fotos: TUHH/Jupitz



Bewegungssimulator im Windkanal

Der neue Bewegungssimulator erfüllt die speziellen Anforderungen für schiffstechnische Untersuchungen.

Im Luftstrom des Windkanals wird das Rumpfmödel von acht Seilen gehalten. Diese Seile sind jeweils an von kleinen Elektromotoren bewegten Schlitten befestigt. Durch eine gezielt gesteuerte Bewegung dieser Schlitten werden Wellenbewegungen wie auf hoher See nachgeahmt. Im Innern des Modells sind bis zu 48 Messkanäle untergebracht. Die Steuerung der Schlittenbewegungen ist extrem genau: Eine zeitliche Verzögerung im Testablauf von nur einer Hundertstelsekunde genügt, um Seile reißen zu lassen.

Die technischen Möglichkeiten des Systems in Bezug auf Modellgröße, Bewegungsamplituden und -frequenzen sind weltweit einmalig. Die Konstruktion, die Bewegungen in allen sechs Freiheitsgraden erlaubt, ermöglicht sowohl höhere Traglasten als auch eine stärkere Dynamik bei gleich dimensionierten Antrieben. Da die Seile nur 4 mm dünn sind, ist eine Störung der Strömung lokal begrenzt.

Windkanal in Zahlen: 42 m Länge, 10,50 m Höhe, 400 kW Leistung, 5 bis 35 m pro Sekunde Windgeschwindigkeit (also bis Windstärke 12).

MESSKANÄLE: Das Rumpfmödel des Bewegungssimulators an der TUHH steckt voller Technik.

braucht außer hoch qualifizierten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern auch eine erstklassige Infrastruktur“, so Stapelfeldt. Der neue Bewegungssimulator sei hierfür ein anschaulicher Beleg.

Der Vizepräsident für Forschung an der TUHH, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Grabe, sagt: „Unsere internationale Expertise im Schiffbau und generell auf dem Gebiet der maritimen Systeme wird mit diesem neuen Großgerät gestärkt. Gerade auch im Offshore-Bereich, der an der TUHH im Kompetenzfeld Green Technologies wachsende Bedeutung in der Forschung einnimmt, sind die Ergebnisse der Untersuchungen von großer Bedeutung.“

Unterschätzte Rollbewegung

Erste Messungen mit dem Bewegungssimulator wurden bereits durchgeführt. Im Fokus standen Passagier-, Container- und Ro-Pax-Schiffe sowie im Offshore-Bau eingesetzte Unterwasserfahrzeuge und Hubschrauber-Landungen auf Errichter-

schiffen. „Dabei hat sich gezeigt, dass die bisher beim Bau von Schiffen verwendeten Koeffizienten Ergebnisse lieferten, die dazu geführt haben, die Rollbewegung von Schiffen zu unterschätzen“, sagt Professor Moustafa Abdel-Maksoud, Leiter des Instituts für Fluidodynamik und Schiffstheorie.

Je heftiger sich ein Schiff um seine Längsachse bewegt, also „rollt“, desto größer die Gefahr des Kenterns. Das gefährdet Menschenleben, ganz abgesehen vom drohenden Verlust der Fracht bis hin zum Totalausfall des Schiffes. Noch ist das Phänomen der gefährlichen Rollbewegung von Schiffen nicht vollständig erforscht. Mithilfe des Bewegungssimulators im Windkanal können erstmals die strömungstechnischen Ursachen von Rollbewegungen detaillierter untersucht und damit die Grundlagen für Computersimulationen verbessert werden. Sie bilden die theoretische Basis für den Entwurf von Schiffen.

Ziel der Untersuchungen ist die Dämpfung der Rollbewegung. Die spezifische Form des Schiffsrumpfes einschließlich des Ruders und des Propellers erzeugt während der Bewegung des Schiffes ein charakteristisches Strömungsfeld im Wasser. Die besondere Herausforderung besteht in der Beschreibung und Modellierung der starken Wirbelbildung. Die in die Strömung und besonders in die Wirbel übertragene Energie aus der Rollbewegung des Schiffes führt dabei gleichzeitig zu ihrer Reduzierung.

Die vom Schiffsrumpf in die Strömung übertragene Energie wird in einen Wellen- und Reibungsanteil getrennt. Mithilfe des Bewegungssimulators kann der Reibungsanteil und damit die Wirbelbildung erstmals separat untersucht werden. ...

FORSCHUNGSZIEL: Die Dämpfung der Rollbewegung soll Schiffe sicherer machen.



Foto: Andrejs Polivanovs | Dreamstime

Baum über Bord!

Es ist mittlerweile ein echtes vorweihnachtliches Highlight im Hamburger Hafen: An jedem Donnerstag vor dem dritten Advent werden in einer spektakulären Aktion Schiffe, die dort festgemacht haben, mit Weihnachtsbäumen versorgt. Text: Gunther Meyn

Ganz klar: Das Schönste an Weihnachten ist das besinnliche Zusammensein im Familienkreis. Doch es gibt auch Menschen, die die Feiertage fernab von ihren Liebsten verbringen müssen. Ein Schicksal, das alljährlich Tausende Seeleute rund um den Globus teilen. Um diesen Menschen eine kleine Freude zu machen, hat das Nordmann Informationszentrum vor 15 Jahren erstmalig Weihnachtsbäume an Besatzungsmitglieder von Schiffen verteilt, die in der Adventszeit im Hamburger Hafen liegen. „Was ursprünglich als einmalige Aktion

gedacht war, hat sich inzwischen als feste jährliche Zeremonie etabliert“, erzählt Initiator Werner Koop (64) nicht ohne Stolz

Auch in diesem Jahr machen sich Koop und sein Team mit der gecharterten Barkasse „Hamburg“ wieder auf die etwas andere Hafenrundfahrt. Dann werden Frachtschiffe, Marineboote und Kreuzfahrtdampfer angesteuert. „Wollt ihr einen Tannenbaum?“, halts es den Besatzungsmitgliedern aus dem Megafon entgegen.

Und jeder Kahn, an den die „Hamburg“ andockt,

erhält vom Weihnachtsmann höchstpersönlich einen Christbaum. Bei kleineren Schiffen wirft er den mit bloßen Händen und ordentlich Schwung über die Reling. „Ein echter Kraftakt“, bestätigt Volker Barczynski (40), der sich unter dem rot-weißen Kostüm verbirgt. „Die robusten Nordmannantennen sind immerhin 1,80 Meter groß und wiegen bis zu 20 Kilogramm.“ So geht denn auch mindestens ein Baum pro Jahr beim Flug über Bord baden – angesichts von 60 Tannen ist das allerdings eine verschmerzbar Verlustquote. Bei größeren Pötten





wie der „Queen Victoria“ kommt ohnehin der Schiffskran zum Einsatz. Im Laufe der Jahre hat sich die Zahl der Schiffe im Hafen und damit der Bedarf an Bäumen jedoch deutlich reduziert. „Im ersten Jahr hatten wir noch 100 Bäume“, erzählt Koop. Grund für diese Entwicklung: Kleinere Frachter sterben aus, die Waren werden von immer größeren Schiffen mit gigantischer Tonnage transportiert.



INITIATOR: Nordmann-Aktivist Koop.

Familien zu Hause auf dem Festland feiern, befinden sich die Mannen irgendwo auf hoher See in den Weiten der Ozeane. „Der Tannenbaum sorgt dann für ein bisschen Heimat und Feiertagsatmosphäre“, so Koop.

Übrigens: Dass bei der Verteilaktion keine Fichten, Kiefern oder Blautannen, sondern ausschließlich Nordmann-tannen auf Deck landen,

Dankbare Seeleute auf jedem Schiff

Gestiegen ist dagegen die Zahl der Mitfahrer auf der „Hamburg“, die dem spektakulären Ereignis beiwohnen. „Auch dieses Mal sind wieder rund 200 geladene Gäste aus der maritimen Branche mit an Bord“, so Koop. „Bei der ersten Tour waren wir gerade mal eine Handvoll Leute.“ Unter der illustren Gesellschaft befinden sich nun Reeder, Journalisten und Mitarbeiter von Hafenpolizei, Hafenfeuerwehr und Wasser- und Schifffahrtsamt. „Auch Fernsichtteams begleiten uns regelmäßig.“

Doch trotz der beachtlichen Entourage: „Im Mittelpunkt stehen nach wie vor die Seeleute“ betont Koop und schildert deren einsames Bordleben. „Früher hatten die Besatzungsmitglieder wenigstens ein paar Tage Landgang, konnten mal auf die Reeperbahn. Heutzutage kommen die Männer häufig nicht mal mehr von Bord.“ Entsprechend begeistert sind die Crews von der Tannenbaum-Spende. „Die Männer sind froh, dass jemand an sie denkt. Und egal welche Nationalität oder Konfession – bei allen ist die Freude über die Geste groß.“ Als Dankeschön gibt's nicht selten ein Ständchen. So erinnert sich Koop gern, wie sich seinerzeit die Besatzung der „Maxim Gorki“ an Deck versammelt und russische Weihnachtslieder gesungen hat.

An den Feiertagen werden die Schiffe samt Crew dann längst den Hamburger Hafen verlassen haben. Und während die

ist kein Zufall. Gespendet werden die Bäume nämlich von der dänischen Henningsen-Group. Die ist einer der größten Produzenten von Nordmantannen – dem mittlerweile beliebtesten Christbaum der Deutschen.

Wenn nach drei bis vier Stunden alle Nordmantannen verteilt sind und sich die letzten Gäste von Bord machen, kümmern sich Koop und sein Team darum, dass auch wirklich kein Schiff leer ausgeht. „Sollte eine Besatzung keinen Baum abbekommen haben, sorgen wir selbstverständlich für Nachschub – zur Not auch auf dem Landweg.“

www.nordmann-informationszentrum.de



ZEREMONIE: Glückselig hält ein Matrose der „Frederik“ seinen „Fang“ in die Höhe (oben). Mit viel Schwung wirft Weihnachtsmann Volker Barczynski die Nordmantanne über die Reling (mitte). Marinesoldaten singen zum Dank ein Ständchen (unten).

Fotos: Nordmann-Informationszentrum



TRADITION: Der nächste Baum steht schon für den „Abflug“ über die Reling bereit.

Neue Schiffe

SANTA URSULA	
IMO-NUMMER	9430387
REEDEREI	Hamburg Süd
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	03/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	93.430 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	86.601 TDW
LADEKAPAZITÄT	7.100 TEU (1.600 Reefer)
WERFT	Daewoo, Geoje (ROK)
LÄNGE	299,9 Meter
BREITE	42,8 Meter
TIEFGANG	13,5 Meter
MOTOR	Wärtsilä 8RT-flex96C
LEISTUNG	45.760 kW
GESCHWINDIGK.	22,2 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



Fotos: Hasenpusch



BBC RUSHMORE (EX-„WILTSHAUSEN“)			
IMO-NUMMER	9508469	WERFT	Xingang, Tianjin (CHN)
REEDEREI	Briese Schifffahrt	LÄNGE	125,80 Meter
FLAGGE	Antigua & Barbuda	BREITE	22 Meter
ABLIEFERUNG	7/2012	TIEFGANG	7,60 Meter
TYP	Mehrzweck-Schwergutfrachter	MOTOR	MaK 7M43C
TONNAGE	8.255 BRZ	LEISTUNG	7.000 kW
TRAGFÄHIGKEIT	9.282 TDW	GESCHWINDIGKEIT	16,5 Knoten
LADEKAPAZITÄT	660 TEU	KLASSE	Germanischer Lloyd





CPO VALENCIA

CHARTERNAME	MSC Coruna	TYP	Containerschiff	BREITE	40 Meter
IMO-NUMMER	9480215	TONNAGE	61.870 BRZ	TIEFGANG	13,50 Meter
REEDEREI	Claus-Peter Offen	TRAGFÄHIGKEIT	74.506 TDW	MOTOR	MAN-B&W 7K98MC-C
CHARTERER	MSC/SWI	LADEKAPAZITÄT	5.550 TEU (600 Reefer)	LEISTUNG	39.970 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Daewoo, Mangalia (ROM)	GESCHWINDIGKEIT	23,2 Knoten
ABLIEFERUNG	12/2011	LÄNGE	270,40 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd



UBC ONSAN

IMO-NUMMER	9463645
REEDEREI	Hartmann Schifffahrt
CHARTERER	United Bulk Carriers (USA)
FLAGGE	Niederlande
ABLIEFERUNG	07/2011
TYP	Massengutfrachter
TONNAGE	65.976 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	118.590 TDW
WERFT	Dayang, Yangzhou (CHN)
LÄNGE	260,50 Meter
BREITE	43 Meter
TIEFGANG	14,50 Meter
MOTOR	MAN-B&W 6S60MC-C
LEISTUNG	13.560 kW
GESCHWINDIGK.	14,5 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



HANJIN SOOHO

IMO-NUMMER	9501239
REEDEREI	Peter Döhle
CHARTERER	Hanjin Shipping, Korea
FLAGGE	Isle of Man
ABLIEFERUNG	02/2012
TYP	Containerschiff
TONNAGE	141.754 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	126.048 TDW
LADEKAPAZITÄT	13.102 TEU (800 Reefer)
WERFT	Hyundai Heavy Ind., Ulsan (ROK)
LÄNGE	366 Meter
BREITE	48 Meter
TIEFGANG	15,50 Meter
MOTOR	Wärtsilä 12RT-flex96C
LEISTUNG	68.640 kW
KLASSE	Germanischer Lloyd

ÜBERBLICK: Von der Plattform des Funkturms Wilhelmshaven aus überwacht Dietmar Czech den Schiffsverkehr.



Foto: Wiese



Foto: Chaospaddler

Schützender Blick von oben

Dietmar Czech ist Leiter der Verkehrszentrale Wilhelmshaven. Er und seine Mitarbeiter überwachen Manöver von Schiffen und warnen die Besatzung, wenn Gefahr droht. Von Eigel Wiese

Von der Plattform in halber Höhe des 114 Meter hohen Funkturms Wilhelmshaven hat Dietmar Czech einen weiten Blick über „sein“ Revier. Er reicht vom Tonnenhof über die Kaiser-Wilhelm-Brücke in die Hafenanlagen der Jadestadt, dann nach Westen weit über die Deutsche Bucht und weiter südlich über den Marinehafen bis zum Jade-Weser-Port. Es gibt natürlich auch eine Landseite – aber für die hat der Leiter der Verkehrszentrale Wilhelmshaven kaum einen Blick.

Czech und seine Mitarbeiter überwachen den Schiffsverkehr. Dafür sitzen sie vor einer Vielzahl von Bildschirmen mit elektronischen Seekarten, in die Symbole für Seezeichen eingeblendet sind, ebenso wie Position und, wenn erforderlich, auch Fahrtrichtung und Geschwindigkeit der Schiffe. Die erfahrenen Nautiker haben selbst Schiffe geführt, bis sie beim Wasser- und Schifffahrtsamt anheuerteten. Mit fachmännischem Blick verfolgen sie die Schiffsmanöver in ihrem Revier.



Zeichnet sich eine Kollision ab, rufen sie über Funk das ausweichpflichtige Schiff an und machen dessen Brückenwache auf die drohende Gefahr aufmerksam.

Arbeitsplatz und Aufgabe erinnern zwar an die von Fluglotsen, aber die Arbeitsweise unterscheidet sich. Während der Lotse der Luft dem Piloten Ansagen zu Flughöhe und Kurs macht, die er befolgen muss, berät die Verkehrszentrale die Schiffsführungen lediglich und warnt bei Gefahr. Nur selten muss der Nautiker vom Dienst, wie es im Behördendeutsch heißt, „schiffahrtspolizeilich eingreifen“, also verpflichtende Anweisungen geben.

Der Leiter der Verkehrszentrale hatte eigentlich Bürokaufmann gelernt. Die Erzählungen eines Nautikers, der in der Westafrikafahrt unterwegs war, faszinierten Czech so sehr, dass er sich „einfach mal“ ans zuständige Arbeitsamt in Hamburg wandte und nach einem Ausbildungsplatz fragte. Die schnelle Antwort überraschte ihn – seine Bewerbung war schon an die

Reederei Schulte & Bruns weitergeleitet worden. Das war 1975. Es begannen erste Lehrgänge an der damaligen Seefahrtsschule Finkenwerder. Anschließend ging er in Rotterdam aufs erste Schiff, einen Bulker mit Ziel Kuwait. Nach dem Nautik-Studium übernahm er Verantwortung als Dritter und Zweiter Offizier, dann folgten die Jahre, die Czech rückblickend „als die schönsten in meinem Berufsleben“ bezeichnet. An Bord wurde er Ausbilder für den nautischen Nachwuchs. „Da hatte ich immer mit jungen Leuten zu tun und konnte Wissen vermitteln.“

In die neue Aufgabe bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an Land wuchs er ab 1985 hinein, lernte Schifffahrts- und Verwaltungsrecht. Sein Know-how als Ausbilder konnte er als Instruktor im Maritimen Simulationszentrum Warnemünde einsetzen. Knapp zwei Jahre war er Kapitän auf dem Mehrzweckschiff „Mellum“. Die Berufung zur Leitung der Verkehrszentrale folgte im Jahr 1992. Dort sind Czechs vielseitige Erfahrungen täglich gefragt.

Abenteuer in der Senkrechten

Mit Beginn der Luft- und Raumfahrt steigt das Interesse nicht nur für die Höhen, sondern auch für die Tiefen der Erde: Die Ozeanografie expandiert.

Die Proportionen des menschlichen Wissens verschieben sich: Aus den Einzelbeobachtungen und Überlieferungen der Seefahrer hat sich vor allem mit dem Aufschwung der Luft- und Raumfahrt die Meereskunde zu einer komplexen, integrativen Wissenschaft entwickelt. Deren Erkenntnisse holen die über die Landmassen unseres Planeten ein. Die Meere sind fortan nicht mehr nur „Flächen für Schifffahrtslinien und riesige Fischbottiche“. Das Deutsche Hydrographische Institut spielt hier eine Pionierrolle.

Die Schiffbautechnische Gesellschaft referiert auf ihrer Hauptversammlung 1962 mit Begeisterung über den technischen Fortschritt und dessen Katalysatorfunktion für den Schiffbau und die deutsche Handelsschifffahrt. Man liebäugelt mit der angenommenen Omnipotenz der Atomkraft und schwärmt für das „zukünftige ‚voll automatisierte Schiff‘“. Der Bauvertrag für einen ersten deutschen atomgetriebenen Massengutfrachter (16.000 t) zwischen der Gesellschaft für Kernenergieverwaltung für Schiffbau und Schifffahrt m.b.H., Hamburg, und den Kieler Howaldtswerken A.G. wird denn auch am 28. November 1962 unterzeichnet.

Die Politik kommentiert ausführlich den Himalaja als „rotchinesische Drohung und Ausfallposition“ an der Grenze zwischen Indien und China sowie die Spiegelaffäre in Deutschland. Lloyd's Register of Shipping vermeldet in seinen statistischen Angaben über die Welthandelsflotte: Deutschlands Anteil beträgt 3,5 Prozent mit 140 Mio. BRT, das Land belegt damit den zehnten Platz unter den führenden Handelsflotten der Welt – nach Frankreich und vor Russland.

Die ganze Ausgabe: www.reederverband.de



Aus dem Inhalt

Die Zukunft von Schifffahrt und Schiffbau-technik werden Techniker, Nautiker und Reeder gemeinsam meistern müssen Politik unter der Lupe

Welthandelsflotte jetzt 140 Mio. BRT Flottenumschau

Schoner, SS, NS, „Savannah“

Die ersten Ozeanographen waren Seefahrer

Die Stille Nacht: daheim – auf See

Seefahrt in der Kunst und Seefahrer als Künstler

„Napoleon“, das Weihnachtsschiff

Weihnachten auf dem Konsulat, auf See und im Hafen

Klar bei Schmunzelaugen

Sport an Bord



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...



Krane in der friesischen Wüste: ein poetisches Puzzle

Heinrich Hecht ist der Meister für den berühmten einen Augenblick. Zusammen mit einem Team angehender Medienwirte hat er die Entstehung von Deutschlands erstem Tiefwasserhafen seit 2010 mit künstlerischem Auge begleitet. Das passt perfekt. Aus Fotografensicht.

Friesland: platt, endlos, weit, wohin man schaut – ja gut. Aber hier? Das könnte eine Großbaustelle für ein Kraftwerk oder eine kulturelle Ausgrabungsstätte im Nahen Osten sein: Berge von Sand allüberall, Wüste, wohin man schaut. Und diese dunklen Pyramiden! Wie kommt die Möwe dorthin?

Ein Boot am Strand, im Hintergrund verschwommen ein Kran erkennbar. Erde aufgebrochen wie eine gehende Brotkruste, einzelne Wasserlachen erkennbar. Vielleicht doch der Aralsee in Kasachstan? Immerhin bohren sich Pflanzen strotzend grün durch die harten Krumen. Der einsame WC-Container im Nebel holt uns in hiesige Breiten zurück. Die nachfolgenden Nachtaufnahmen entführen uns hingegen in amerikanische Breitwand-Roadmovies. Ja, was denn nun?

Den Baufortschritt nimmt der Betrachter zwar in thematisch geordneten Abschnitten wahr, aber er muss schon eine

ungefähre Vorstellung vom Ablauf der Errichtung eines Hafens haben, um das poetische Puzzle zu einem realen Ganzen aus all den „-heit“s und „-keit“s zusammenzufügen: Farbigkeit, Natürlichkeit, Wandelbarkeit, Beschaffenheit, Dunkelheit und – endlich! – Tätigkeit. Fazit: Schöne Idee, tolle Bilder! Und am 21. September wurde der Hafen ja auch endlich eröffnet.

Heinrich Hecht (Fotos), Oskar Baumann (Text): JadeWeserPort Wilhelmshaven. Fotobildband über die Entstehungsgeschichte. ISBN: 978-3-7822-1056-0. 29,95 Euro.



STANDORTVORTEIL: Eine 1.725 Meter lange Stromkaje und 16 Containerbrücken für Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 16,50 Metern und 430 Metern Länge.



Geschichte der Seefahrt für kleine Leser

„Spektakuläre Schiffe auf Ausziehtafeln“, verspricht der Untertitel ein wenig lehrerhaft. In Wahrheit gibt es nicht weniger als die Geschichte der Seefahrt zu begreifen und zu bestaunen.

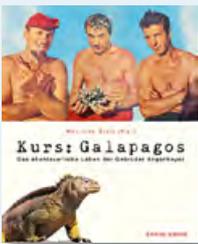
Entlang der geschichtlichen Zeitleiste können kleine Leser ab 8 Jahren von den ersten Kriegsschiffen der Ägypter und den Kanus der Polynesier bis zu modernsten Frachtschiffen und Luxuslinern die Hauptbeweggründe

für die Menschen, aufs Meer hinauszu-
fahren, nachvollziehen. Die wichtigsten
Schiffstypen mit ausziehbaren und
ausklappbaren Panoramaelementen
für die Detailansicht, kompakte, ver-
ständlich formulierte Informationen
und ausgezeichnete Farbbildungen
machen große Lust auf Me(e)hr.

Brian Lavery (Text): Giganten zum Staunen.
SCHIFFE. 32 S., mit Ausziehtafeln. Fester Einband.
Ab 8 J. ISBN: 978-3-831-02198-7. 16,95 Euro.



Kurs Galapagos



Die Eltern Angermeyer kaufen ein Segelschiff und schicken ihre fünf Söhne 1935 weg aus Nazi-Deutschland.
Kurs: Galapagos.

Die Eltern hatten gehaut, dass eine Katastrophe bevorstand. Auf Plattdeutsch, Englisch und Spanisch erzählt Karl Angermeyer, einer der fünf Jungen, 1988 dem Herausgeber (einem Verwandten) die Lebensgeschichte, an deren Anfang große Entbehrungen standen. Bewegend!

Matthias Stolt (Hg.): Kurs: Galapagos.
152 S., geb., viele Fotos u. Abb.
ISBN: 978-3-86108-381-8. 19,90 Euro.

Osmose in Versen

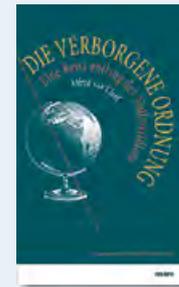


Jeffrey Yang ist Journalist und Dichter sowie Übersetzer aus dem Chinesischen, lebt in Beacon, New York.

Dieses Debüt sei eine Flucht in eine Art idyllische Elegie unter den Wellen, so der Essayist Eliot Weinberger. In Yangs Gedichten ist die Welt von Abalone bis Zooxanthelle ein Aquarium „als Ozean feinsten Intelligenz“. Sehr poetisch, geistreich und humorvoll. Auf Deutsch und Englisch. Zum Abtauchen.

Jeffrey Yang: Ein Aquarium. Gedichte. engl. Beatrice Faßbender (Übers.) eng./dt. 95 S., Broschur. ISBN: 978-3-937834-57-3. 19,00 Euro.

Verlangen Nullmeridian



Autor van Cleef entdeckt den Nullmeridian für sich als „Inbegriff menschlichen Verlangens nach Ordnung“.

Ein Halbkreis als willkürlich definiertes Eichmaß für die Antwort auf unsere Urfragen: „Wo sind wir? Wie spät ist es?“ Er begibt sich auf eine fünfmonatige Reise über 4.800 Kilometer entlang dieser unsichtbaren Naht vom englischen Tunstall im Regen bis nach Tema an Ghanas Küste. Sprühend, selbstironisch, persönlich.

Alfred van Cleef: Die verborgene Ordnung.
Eine Reise entlang des Nullmeridians. 400 S., geb.
ISBN: 978-3-86648-150-3. 24,00 Euro.

ANZEIGE

Kalender

DEZEMBER 2012



Foto: Michael Holtmann

Ballastwasser: Kampf den invasiven Arten

Bald dürften genügend Schifffahrtsstaaten das internationale Ballastwasser-Übereinkommen ratifiziert haben. Tritt es in Kraft, kommen auf viele Reedereien mitten in der tiefsten Krise erhebliche zusätzliche Investitionen zu: Neubauten und teilweise auch Schiffe der fahrenden Flotte müssen mit Systemen zur Ballastwasserbehandlung ausgerüstet werden. So soll sichergestellt werden, dass fremde Arten, die mit dem Ballastwasser an Bord gelangen, nicht in andere Regionen eingeschleppt werden. Technologien und Markttrends werden auf der Ballast Water Management Technology Conference in London erörtert.

10./11.12. LONDON (Großbritannien)
Ballast Water Management Technology Conference, www.informaglobalevents.com/event/BallastWater

DEZEMBER

06./07.12. LONDON (Großbritannien)
Coatings & Corrosion Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

07.12. ATHEN (Griechenland)
Lloyd's List Greek Shipping Awards 2012
www.greekshippingawards.com

10./11.12. LONDON (Großbritannien)
Salvage Law & Practice Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

10./11.12. LONDON (Großbritannien)
Ship Arrest Course
www.lloydsmaritimeacademy.com

10./11.12. DUBAI (Ver. Arab. Emirate)
Port Finance International Middle East
www.portfinanceinternational.com

10./11.12. LONDON (Großbritannien)
Ballast Water Management Technology Conference
www.informaglobalevents.com

10.-12.12. LONDON (Großbritannien)
Offshore Renewables World Summit
www.offrenworld.com

11.12. SASSNITZ
Nautisches Essen NV Sassnitz-Rügen
www.dnnev.de

11./12.12. PENANG (Malaysia)
Emerging Airports Asia Pacific
www.emergingairportsasiapacific.com

11./12.12. SAO PAULO (Brasilien)
Port Finance International Brazil
www.portfinanceinternational.com
12./13.12. LONDON (Großbritannien)

Salvage & Wreck Removal Conference
www.informamaritimeevents.com

18.12. HAMBURG
LNG-Schiffshauptantrieb – reif für den Weltmarkt?
www.nautischer-verein-hamburg.de

JANUAR 2013

11.01. BREMEN
Neujahrsempfang/VHT
www.vht-online.de

15.01. HAMBURG
Generalversammlung Nautischer Verein Hamburg & Vortrag: Reedereien der Unterelbe Region und ihre Sorgen und Nöte
www.nautischer-verein-hamburg.de

17.01. HAMBURG
CFDA Global Container Freight Forum
www.cf-da.com

17.01. LÜBECK
Vom Winde verweht: Schiffsemissionen auf der Nord- und Ostsee
www.nautischer-verein-luebeck.de/vortraege.htm

17.01. SINGAPUR (Singapur)
Offshore Finance Forum
www.marinemoneyoffshore.com

23./24.01. LONDON (Großbritannien)
Coaltrans Global Thermal Coal Outlook
www.coaltrans.com

23.-24.01. ISTANBUL (Türkei)
Container Handling Technology Turkey
www.portfinanceinternational.com

24.01. LONDON (Großbritannien)
London Ship Finance Forum
www.marinemoney.com/forums/LON13/index.htm

28.-30.01. AMSTERDAM (Niederlande)
LNG Bunkering Summit 2013
www.lngbunkeringsummit.com

28.01.-01.02. DURBAN (Südafrika)
Maritime Week Africa
www.petrospot.com

30.01. KIEL
Nautisches Essen NV Kiel
www.nautischer-verein-kiel.de

30.-31.01. MANILA (Philippinen)
Philippine Ports & Shipping
www.transportevents.com

30.-31.01. LONDON (Großbritannien)
Maritime Piracy & Security Summit
www.wplgroup.com

30.-31.01. LONDON (Großbritannien)
Vessel Efficiency & Fuel Management Summit
www.wplgroup.com/aci/conferences/eu-mbf6.asp

30.-31.01. KAPSTADT (Südafrika)
IHS McCloskey South African Coal Exports
www.ihs.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, laschi@reederverband.de,

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

Hanns-Stefan Grosch GbR
info@print-projekt.de
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Mitarbeit:
Michael Holtmann (Versicherungen)

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 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: Robert Zehetmayer/Volodymyrkrasyuk | Dreamstime.com

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 mit!

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE ● ● ●
Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder