

DEUTSCHE ●●● Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

07-08/2014

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



C13703

125 JAHRE „NATIONAL GEOGRAPHIC“

Meilensteine der Fotografie

46

PARLAMENTARISCHER ABEND

VDR und maritime Wirtschaft fordern Rückenwind für LNG als Schiffsbrennstoff

14

TOURISMUS

Offshore-Windenergie als Publikumsmagnet

16

MEDIZIN

Training: Spezialkurs für künftige Schiffsärzte

32



FOUNDED 1862

ABS

www.eagle.org

Advancing **Safety** Driven by **Innovation**

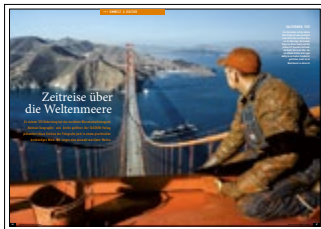
Building on a rich legacy in marine and offshore classification, ABS is driving the next generation of safety standards.

We make the world a safer place, and nothing is more important.



Safety | Service | Solutions

Von harten Zahlen, interessanten Ausflugszielen und faszinierenden Bildern



Ein kompakter Überblick über die Branche: Das sind die „**Daten der deutschen Seeschifffahrt 2014**“, die Sie unten auf dieser Seite aufgeklebt vorfinden. Das kleine Heft bündelt die wichtigsten Zahlen und Fakten der maritimen Wirtschaft.

Einen **Eindruck von der Umsetzung der Energiewende** erhalten neuerdings Nordsee-Touristen. Schiffe wie der „Halunder Jet“ kutschieren sie zu Offshore-Windparks. Dort können sie etwa die Rotoren von „Meerwind Süd/Ost“ bestaunen und bekommen Informationen aus erster Hand (ab Seite 16). Worauf es an Bord ankommt, lernen Mediziner **bei speziellen Seminaren für Schiffsärzte**. Sie bereiten sich damit auf ihren Einsatz auf Kreuzfahrtschiffen vor. Merke: Auf See warten besondere Herausforderungen (ab Seite 32). Damit sehen sich deutsche Reeder in Sachen Schiffsfinanzierung konfrontiert – und gehen deshalb wie **die Reederei Hartmann** neue Wege (s. Interview Seite 38).

125 Jahre „National Geographic“ verbinden Neues und Altes auf unvergleichliche Weise. Wir zeigen (ab Seite 46 und auf dem Cover) faszinierende Fotos mit maritimem Bezug aus dem gewaltigen Fundus des Magazins. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und – bis zur nächsten Ausgabe, die zur wichtigsten Branchenmesse SMM Anfang September erscheint – einen schönen Sommer.

Dr. Dirk Max Johns, Chefredakteur

Sollten hier die „Daten der deutschen Seeschifffahrt 2014“ fehlen, können Sie Ihr Exemplar beim VDR anfordern:

Verband Deutscher Reeder
Claudia Ebeling
Burchardstraße 24
20095 Hamburg

oder einfach per Mail an
ebeling@reederverband.de

Daten der deutschen Seeschifffahrt
Ausgabe 2014

VDR Verband
Deutscher
Reeder

Inhalt 07-08/2014



... 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 PARLAMENTARISCHER ABEND**
Der VDR und weitere maritime Verbände
werben bei der Politik um Unterstützung
für LNG als Schiffstreibstoff

- ▶ **16 TOURISMUS**
Energiewende mit eigenen Augen
erleben: Die Offshore-Windparks in
der Nordsee entwickeln sich
zur Attraktion
- 23 BRANCHE**
Der Bremer Rhederverein zieht Bilanz
- 24 MESSE**
Wichtigstes Event der maritimen
Wirtschaft: SMM 2014 mit
neuem Konzept

... LOGISTIK & FINANZEN

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 28 NAVIGATION**
Das Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie (BSH) in Rostock ist
Deutschlands erste Adresse
für nautische Karten
- ▶ **32 MEDIZIN**
Training: Spezielle Seminare
bereiten Ärzte auf den
Einsatz an Bord von
Kreuzfahrtschiffen vor

... LOGISTIK & FINANZEN

- 40 INTERVIEW**
Niels Hartmann und Michael Hoppe,
Top-Manager der Reederei Hartmann,
über Trends in der Schiffsfinanzierung
- 40 VERSICHERUNGEN**
Schadensverhütung zahlt sich aus •
Namen und Nachrichten
- 42 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 44 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur •
Nautische Redensarten
- ▶ **46 FOTOKUNST**
125 Jahre „National Geographic“:
Ein Buchprojekt hebt die Schätze aus
dem Archiv des renommierten Magazins
- 53 FORSCHUNGSSCHIFF**
Die neue „Sonne“ ist am Start
- 54 SERIE I: MARITIME MUSEEN**
Teil 16: Das Museum der
Zivilisationen Europas und des
Mittelmeers (MuCEM) in Marseille
- 56 SERIE II: DIE AUSTRÜSTER**
Deerberg-Systems: Marktführer in
Sachen maritimer Abfallentsorgung
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
Ingenieur mit Ausdauer:
der Emden Hafenchef Berend Snippe
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



32



46



56



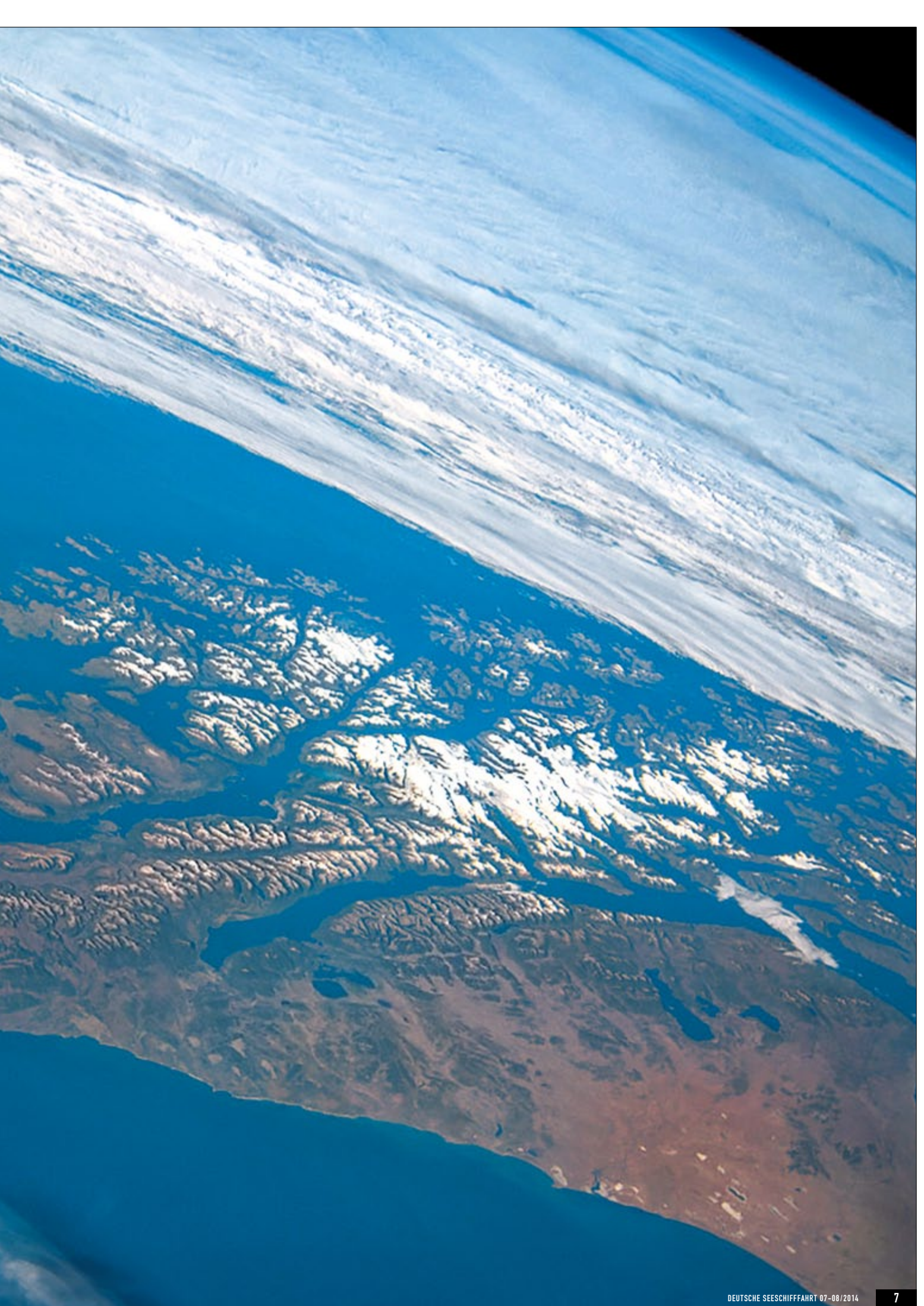
Schiffsfriedhof Kap Hoorn

Das 1616 vom Niederländer Willem Schouten entdeckte Kap Hoorn gehört zur chilenischen Felseninsel Isla Hornos und ist der südlichste Punkt im Feuerlandarchipel.

Seine Umrundung gehörte zu den gefürchtetsten Schiffspassagen. Davon zeugt auch die Gründung der Gemeinschaft der Kap Hoorniers. Kapitäne, die das Kap auf einem Frachtensegler ohne Hilfsmotor bezwangen, wurden Ehrenmitglieder der internationalen Gemeinschaft. Bis zur Fertigstellung des Panamakanals 1914 war die Umschiffung des Kaps die etwas günstigere Möglichkeit, vom Atlantik aus zur südamerikanischen Westküste zu gelangen. Die gleichfalls infrage kommende, weiter nördlich verlaufende Magellanstraße wies ihrerseits schwierige Wetter- und Strömungsverhältnisse auf.

Wo der Wind an 300 Tagen im Jahr mit Sturmstärken tobt, wo ein Tiefdruckgebiet sich ans andere reiht, war vor allem die Passage vom Atlantik zum Pazifik gegen die Westwinddrift diffizil. Sie erforderte ein ständiges Kreuzen bei hoher See, Regen, Kälte, schlechter Sicht und Eisbergen. Schätzungen zufolge wurde die See vor Kap Hoorn über 800 Schiffen und mehr als 10.000 Menschen zum Verhängnis. Das Satellitenbild zeigt in bemerkenswerter Klarheit Kap Hoorn und die noch südlicher gelegenen Diego-Ramírez-Inseln.

Foto: NASA



VDR



In der Geschäftsstelle des Verbands Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg sind zwei wichtige Positionen neu besetzt worden: **Julian Matzner** hat die Bereiche internationale Schifffahrtspolitik, Logistik, Wettbewerb und Marktanalysen übernommen. **Johannes Peters** kümmert sich um die Sicherheitspolitik, die neben dem Schwerpunkt Piraterie auch die Themenfelder Terrorismus und Sanktionen umfasst.



Hapag-Lloyd



Angesichts des Abgangs von Vorstandschef Michael Behrendt ist ein wenig in den Hintergrund getreten, dass auch das langjährige Vorstandsmitglied Ulrich Kranich in den Ruhestand tritt. Kranich war 38 Jahre bei der Hamburger Linienreederei, zuletzt (seit 2008) als COO zuständig für die operative Leitung des weltweiten Schifffahrtsgeschäftes.

Zu seinem Nachfolger wurde **Anthony J. Firmin** bestellt, der seit 18 Jahren bei Hapag-Lloyd ist. Firmin war bisher Mitglied des Executive Committees, des erweiterten Führungskreises unterhalb des Vorstandes, und verantwortlich für Yield Management & Network.

Hansa Heavy Lift



Steven Neuendorff ist zum neuen Amerika-Chef der Schwergutreederei Hansa Heavy Lift (HHL) ernannt worden. Er ist für die beiden Niederlassungen in Houston/Texas und São Paulo/Brasilien zuständig. Neuendorff hat mehr als 30 Jahre Erfahrung im Projektladungs-geschäft und war zuletzt Amerika-Chef von Clipper und Thorco. HHL verfügt außerdem

über Büros in Perth (Australien) und Singapur. Die Zentrale ist in Hamburg.

Rickmers-Linie



Waldemar (Val) Poulsen ist neuer Präsident der Rickmers-Linie (America) Inc. Er folgt auf Robert Sappio, der seit September 2012 an der Spitze der US-Tochter des Hamburger Spezialisten für weltweite Projekt- und Schwer-gutliniendienste stand. Vor seinem Wechsel zur Rickmers-Linie war Val Poulsen Director/Country Manager bei Safmarine in Houston und zeichnete dort für die Multipurpose-Aktivitäten in Amerika verantwortlich. Sein Vorgänger Sappio bleibt dem Unternehmen als Mitglied des Boards verbunden.

HSV



Neuer Aufsichtsratschef des Hamburger Sportvereins wird der Chef des Logistikunternehmens Kühne + Nagel Group, **Karl Gernandt**. Er folgt auf Jens Meier, Chef der Hamburg Port Authority (HPA), der den Posten nur wenige Monate bekleidete.

DGzRS



VORSTAND: DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder (M.) mit seinen beiden Stellvertretern Ingo Kramer (r.), der auch BDA-Präsident ist, und Michael Schroiff.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) hat in Wilhelmshaven ihren ehrenamtlichen Vorstand mit dem Vorsitz **Gerhard Harder** und seinen beiden Stellvertretern bestätigt. Nun bereitet sich die DGzRS auf ihr 150-jähriges Bestehen im kommenden Jahr vor.

Deutscher ReiseVerband



Der Ausschuss Schiff des Deutschen ReiseVerbandes (DRV) hat **Felix Eichhorn** zum neuen Vorsitzenden gewählt. Eichhorn ist Senior Vice President bei der Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises. Er ist dort für Sales, Yield Management & Flight Operations sowie den gemeinsamen Vertrieb von AIDA und Costa Kreuzfahrten in Deutschland verantwortlich.

M. M. Warburg & Co.



Neuer Sprecher der Partner der Warburg Bank in Hamburg wird **Joachim Olearius**. Nach rund drei Jahrzehnten an der Spitze des 1798 gegründeten Bankhauses wechseln sein Vater Dr. Christian Olearius (bisher Sprecher der persönlich haftenden Gesellschafter) und dessen Kompagnon Max Warburg als Chef und Vize in den Aufsichtsrat. Ihnen gehören mehr als 80 Prozent der Anteile des Unternehmens, das auch in der Schifffahrt aktiv ist.

Hafen Hamburg



„Marktentwicklung Ostseeregion/Sonderprojekte Vorstand“ heißt das neue Aufgabengebiet von **Marina Rimpo** bei Hafen Hamburg Marketing e.V. Rimpo arbeitet seit 2008 für den Verein und war zuvor mit internationalen Kooperationsprojekten betraut.

DVB Bank



Leiter der Containerschiffsfinanzierung bei der DVB Bank wird **Felix Ulbricht**. Bisher war er als Chef der Deutschen Shipping Asia für die Schiffsfinanzierung der Deutschen Bank in Asien verantwortlich.



Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Leidenschaftlich für den Standort kämpfen

Unternehmen, die vom Standort Deutschland aus auf weltweiten Märkten agieren, sind auf wettbewerbsfähige Bedingungen angewiesen. Das gilt nicht nur für die Schifffahrt. Die deutsche Automobilindustrie etwa hat mittlerweile ihre wesentlichen Umsatzzuwächse außerhalb Europas. Das liegt auch an den unterschiedlichen Kostenstrukturen an deutschen und ausländischen Produktionsstandorten. Kosten am Standort Deutschland zu senken, um die Wertschöpfung hier zu halten, ist schwierig. So führte schon die Abschaffung bisher bezahlter zusätzlicher Frühstückspausen bei BMW zu heftigen Protesten.

Auf den deutschen Reedereien lastet im sechsten Krisenjahr ein weitaus größerer Kostendruck. Die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland ist mehr denn je gefährdet. Das wird auch in der jüngsten Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) deutlich. Die Auslastung der Schiffe ist nach wie vor völlig unbefriedigend. Die Erlöslage bleibt äußerst schwierig. Die Unternehmen sind gezwungen, alle Möglichkeiten zur Kostensenkung zu nutzen, um im Markt zu bleiben. Der Wechsel in andere europäische Qualitäts-Flaggen, die bessere Rahmenbedingungen bieten, ist für eine Vielzahl von Unternehmen deshalb eine zwingende Maßnahme, die im Übrigen von den Geldgebern häufig gefordert wird.

Aber es geht um mehr. Wie die PwC-Studie zeigt, fassen immer mehr Reedereien aufgrund des hohen Kostendrucks am Standort Deutschland eine Verlagerung von Unternehmensaktivitäten ins Ausland ins Auge. Besonders betroffen davon sind der Personaleinsatz, das Organisieren von Ladung für die Schiffe und die Instandhaltung der Flotte – alles sensible Bereiche für die Beschäftigung in Deutschland. Wir müssen jetzt – wie andere europäische Länder auch – mehr tun, um unseren maritimen Standort besser zu unterstützen.

Das maritime Cluster in Deutschland braucht das nautische und technische Know-how der mehr als 7.000 deutschen Seeleute – etwa im Spezia Schiffbau, in der Schifffahrtsverwaltung oder bei maritimen Dienstleistern. Rund 480.000 Arbeitsplätze hängen von der Seeschifffahrt in Deutschland ab. Unsere Unternehmen kämpfen leidenschaftlich darum, im Markt zu bleiben. Genauso leidenschaftlich sollte die Politik um den Erhalt des maritimen Standortes kämpfen.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



VDR dankt den 1,5 Mio. Seeleuten weltweit für ihren unverzichtbaren Einsatz

Zum Tag des Seefahrers der UNO am 25. Juni hat der Verband Deutscher Reeder (VDR) auf den Beitrag der Schiffsbesatzungen für Wirtschaft und Verbraucher hingewiesen.

„Ob Rohstoffe, Lebensmittel oder Konsumgüter – der Warentransport über See ist unverzichtbar für den Wohlstand in Deutsch-

land und überall auf der Welt. Wir danken den 1,5 Mio. Seeleuten, die für die meisten Menschen unsichtbar jeden Tag Waren und Passagiere sicher über die Meere befördern. Dabei sind sie oft über Monate von ihren Familien getrennt und setzen sich Gefahren wie heftigen Unwettern oder der Bedrohung

durch Piraten aus“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. An Bord der 3.500 deutschen Handelsschiffe arbeiten 71.000 Seeleute. Zusammen mit den 24.000 Beschäftigten an Land tragen sie allein in Deutschland jährlich 11,1 Mrd. Euro zum BIP bei. www.reederverband.de

Foto: ILO



STANDORT:
Deutsche
Seeleute
weiter
fördern.

Foto: Ferlemann

Ferlemann: Know-how sichern

Um das maritime Fachwissen in Deutschland zu sichern, gehe es im Maritimen Bündnis für die Bundesregierung in erster Linie nicht um die finanziellen Fragen.

Darauf wies Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, bei der Eröffnung eines Neubaus an der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven hin.

www.fs-seefahrt-cuxhaven.de

China kippt Allianz zwischen Containerlinien

Die geplante Zusammenarbeit der drei größten Containerschiff-Reedereien, die sogenannte „P3-Allianz“, ist am Widerstand Chinas gescheitert.

Das chinesische Handelsministerium als zuständige Kartellbehörde hat dem Netzwerk nicht zugestimmt. Die dänische Reederei Maersk Line, die italienisch-schweizerische MSC und die französische CMA CGM haben daraufhin die Vorbereitungen für ihre Zusammenarbeit beendet. „Die drei weltgrößten

Containerlinien-Reedereien haben schon heute einen Marktanteil von über 36 Prozent“, sagte Robert Völkl, Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins. „Wenn diese Reedereien ihre Schiffe im Konsortium P3 hätten betreiben dürfen, wäre der Marktanteil noch einmal gestiegen.“

Aus Sicht des Marktes und des freien Wettbewerbs sei eine derartige Konzentration nicht wünschenswert. Negativ könnten aber die Folgen für den JadeWeserPort sein.



Neunter Mittelständler an Bord: HSM wächst weiter

Die HSM Hanse Ship Management AG in Stade, durch die Reedereien Becker, Heinrich, Kahrs und Rambow Ende 2013 gegründet, ist mittlerweile der größte Reedereiverbund Niedersachsens.

Mit fast 50 Schiffen hat die HSM AG ihre Wunschgröße bereits erreicht. Neben den Gründungsreedereien sind die Reedereien Corleis, Ehler, Vöge, Lubeca/Boehe und Meyer

dem Verbund beigetreten. Durch die Einstellung eines gemeinsamen Corporate Planners wird ein professionelles, einheitliches und bankkonformes Reporting gewährleistet – in Zeiten der Krise ein grundlegendes Entscheidungstool für alle Beteiligten. Der Auftritt als starke Gemeinschaft gegenüber Lieferanten und Geschäftspartnern konnte erste Erfolge in der Kostensenkung generieren. So

konnten u.a. die Versicherungsprämien bei einigen Reedereien signifikant reduziert und Serviceverträge mit erheblichen Rabatten geschlossen werden. „Sowohl Banken als auch Geschäftspartner signalisieren, dass die Zukunft des Reederei-Mittelstandes in größeren Einheiten liegt. Dieser Forderung sind wir nachgekommen und haben sie professionell umgesetzt“, heißt es vonseiten der HSM.

Foto: HSM



KOOPERATION: Hintere Reihe (v.l.): Malte Rambow (Reederei Rambow), Thomas Rogalla (Solanos), Marcel Meyer (Reederei Meyer), Arnd Becker (Reederei Becker) Mittlere Reihe (v.l.): Carola Vöge (Reederei Vöge), Jan Kahrs (Reederei Kahrs), Bernd Becker (Reederei Becker), Heinz Ehler (Reederei Ehler). Vordere Reihe (v.l.): Petra Heinrich (Reederei Heinrich), Oliver Zimmer (Hanse Ship Management AG), Max Gottwald (Lubeca, Reederei Boehe), Robert Vöge (Reederei Vöge). Nicht im Bild Heinz Corleis (Reederei Corleis).

Premiere mit ClassNK

Die japanische Klassifikationsgesellschaft ClassNK, nach der Fusion von DNV und GL weltweit Nr 2. im Markt, hat das erste Schiff unter deutscher Flagge klassifiziert.

Der 6.668-BRZ-Mehrzweckfrachter „Bremer Fortuna“ der Reederei Rörd Braren soll im Mittelmeerraum eingesetzt werden. Neben Kostengründen habe auch die hohe Flexibilität und Serviceorientierung der japanischen Klassifikationsgesellschaft eine Rolle bei der Wahl der Klasse gespielt, so Geschäftsführer Kapitän Rörd Braren. Er plane, bis Jahresende mindestens ein weiteres Schiff dort registrieren zu lassen. Class NK darf jetzt auch Zertifizierungen im Rahmen des ISPS-Codes durchführen. www.classnk.com

Foto: ClassNK



NK-KLASSE: Die „Bremer Fortuna“ der Reederei Rörd Braren.

Hafenstaatkontrolle: Frankreich vorn

Frankreich vorn, Deutschland unter den Top Ten.

Das ist das Ergebnis der aktuellen Auswertung der Hafenstaatkontrollen im Rahmen des Paris Memorandum of Understanding (s. Tab.).

Die sogenannte Weiße Liste umfasst insgesamt 46 Flaggenstaaten, auf der grauen stehen 19, und von den zehn auf der Schwarzen Liste ist Tansania

(Mängelfaktor 3,58) das Schlusslicht. Die deutschen Reeder setzen ausschließlich auf Flaggen der Weißen Liste.

Unter den Klassifikationsgesellschaften landeten ABS, Lloyd's Register und DNV mit einem Wert von -1,89 gleichauf auf dem ersten Platz. Der inzwischen mit DNV fusionierte GL landete auf Platz 8. Letzter (Platz 37) wurde INCLAMAR. www.parismou.org



Rang	Flagge	Inspektionen	Auslaufverbote 2011-2013	Schwarz, Grenze zu Grau	Grau, Grenze zu Weiß	Mängelfaktor
1	Frankreich	278	0	27	12	-1,92
2	Norwegen	1.470	16	119	86	-1,79
3	Schweden	476	4	91	63	-1,69
4	Dänemark	1.099	14	91	63	-1,68
5	Italien	1.243	17	102	72	-1,66
6	Hongkong	1.583	23	128	94	-1,66
7	Großbrit.	1.513	23	123	89	-1,62
8	Finnland	421	4	39	20	-1,61
9	Deutschland	881	12	75	49	-1,61
10	Kroatien	147	0	16	5	-1,59

Foto: Hepag-Lloyd

Briese und Harren & Partner gründen Heavy-Lift-Pool

Die Reedereien Briese (Leer) und Harren & Partner (Bremen) haben einen Erlöspool für Schwergutschiffe im Rahmen eines Joint Ventures initiiert.

Der zunächst 15 Einheiten zählende Pool wird über die jeweils verbundenen Befrachtungsunternehmen BBC Chartering und Combi Lift vermarktet. Unter dem Namen „BHS Pool Weser-Ems“ ist dieser nunmehr aktiv. In den

unabhängigen Pool bringt BBC Chartering sein weltweit führendes Befrachtungsnetzwerk für die Mehrzweck- und Schwergutfahrt sowie Combi Lift seine Projektkompetenz ein. Die Poolschiffe sollen insgesamt sowohl von einer überdurchschnittlichen Basisauslastung als auch von hochrentablen Einzelreisen profitieren. Ziel sind auskömmliche Frachtraten. www.harren-partner.de

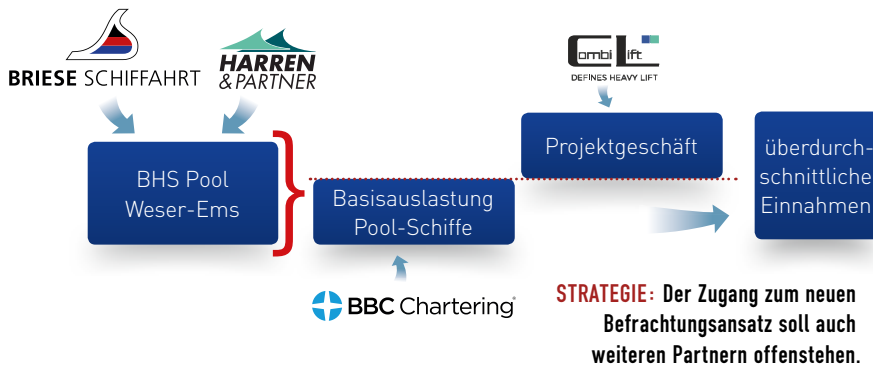


Foto: HSBA

VDR vergibt Stipendium

Ein wichtiges Signal für die Zukunftsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland sendet der Verband Deutscher Reeder (VDR) aus.

Gemeinsam mit der HSBA Hamburg School of Business Administration vergibt der VDR ein Vollstipendium für einen MBA-Shipping-Studienplatz im Wert von 18.000 Euro. Studienbeginn ist am 1. Oktober 2014. Zusätzlich bietet die HSBA Stipendien in Höhe von 25 bis 50 Prozent der Studiengebühren für besonders engagierte Mitarbeiter der maritimen Wirtschaft an. www.hsba.de www.reederverband.de

DNV GL mit Innovation Day

Die weltgrößte Schiffsklassifikationsgesellschaft lud Ende Juni zu Fachvorträgen über die künftigen Schifffahrtstrends.

Rund 300 Fachleute aus dem In- und Ausland ließen sich am Standort der maritimen Sparte von DNV GL HafenCity über die großen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des deutsch-norwegischen Konzerns unterrichten. Auf der Agenda standen u.a. Schifffahrt in der Arktis, alternative Brennstoffe, innovative Schiffsdesigns und andere Faktoren für Nachhaltigkeit und Effizienzsteigerung. www.dnvgl.com

CHEFS:
Henrik Madsen, CEO der DNV GL Group, und Tor Svensen, CEO der maritimen Sparte.



Foto: DNV GL

Foto: NSB

NSB erwägt Abschied von deutscher Flagge

Die Buxtehuder Reederei NSB plant, alle unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe auszulaggen.

Auf den aktuell 42 unter deutscher Flagge fahrenden NSB-Schiffen sind bislang immer fünf bis sechs Offiziere aus Europa. Bei einer Ausflagung und mit nautischem Personal aus anderen Kontinenten würde die Reederei viel Geld sparen. „Die Marktsituation zwingt uns zu diesen Überlegungen“, so NSB-Sprecherin Bettina Wiebe.

„Wir haben angesichts der anhaltenden Krise in der Seeschifffahrt Verständnis für diesen Schritt“, so der maritime Beauftragte der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Eckhardt Rehberg. Die Kostennachteile gegenüber anderen europäischen Flaggenstaaten, die teilweise sämtliche Sozialabgaben und Steuern tragen, könnten bis zu 500.000 Euro pro Schiff betragen. „Wenn die deutsche Flagge eine Zukunft haben soll, müssen diese Nachteile ausgeglichen werden.“



UNSERE ANGEBOTE ERREICHEN SIE ÜBERALL.



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975

Aus über 200.000 Artikeln finden wir für Sie das benötigte Ersatzteil. Und liefern es innerhalb von 48 Stunden an fast jeden Ort der Welt. Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

MaK, Pielstick, MAN B&W, Bergen, Crepelle (Dieselmotoren),
Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (Kompressoren),
Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka (Pumpen),
Alfa Laval, B+V/HDW Turbulo, DVZ, RWO, Westfalia (Separatoren), **Boll & Kirch, Moatti** (Filter),
Alfa Laval/Nirex, Sondex (Frischwasser-Generatoren)

Qualität, die sich rechnet.



MEINUNGSUSTAUSCH: Beim Parlamentarischen Abend diskutierten hochkarätige Vertreter aus Politik und Wirtschaft – darunter der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, VDR-Präsident Michael Behrendt und Henrik O. Madsen, CEO von DNV GL, der den LNG-Einführungsvortrag hielt.

Vorfahrt für grüne Schiffe

Volle Kraft voraus für und mit LNG. Die maritime Industrie setzt auf umweltfreundliche Schiffsantriebe – und sucht beim Parlamentarischen Abend in Berlin den Schulterschluss mit der Politik.

Reeder, Werften und Zulieferer setzen immer stärker auf umweltfreundliche Schiffsantriebe. Ein wichtiger Bestandteil für den grünen Kurs der Branche ist LNG („Liquified Natural Gas“). Das bekräftigten Anfang Juni der Verband Deutscher Reeder (VDR), der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und der Verband Deutscher Maschinen und

Anlagenbau (VDMA Fachverband Motoren und Systeme) auf einem gemeinsamen Parlamentarischen Abend in Berlin. Rund 160 Gäste aus Wirtschaft und Politik waren dabei.

„LNG hat als alternative Treibstoffoption großes Potenzial in der Seeschifffahrt, um die Schadstoffemissionen der Schiffe wesentlich zu senken“, sagte Reeder Her-

mann Ebel. Um LNG als Alternative zum Schweröl zu etablieren, fordern die Verbände international einheitliche Rechtsvorschriften durch verbindliche Schiffssicherheitsstandards, die Verbesserung von Finanzierungsbedingungen für innovative Pilotprojekte von Reedereien und Werften sowie den Aufbau einer ausreichenden LNG-Versorgungsinfrastruktur.



Foto: Hapag-Lloyd

ANLIEGEN: VSM-Vorsitzer Harald Fassmer mit dem Maritimen Koordinator Uwe Beckmeyer.



POSITION: VDR-Präsident Michael Behrendt wünscht sich wirksame Förderprogramme.



STATEMENT: Dr. Michael Haidinger, Vorstand des Motorenherstellers Rolls-Royce Power Systems.

EXPERTISE: Beim Parlamentarischen Abend von VDR & Co. war nahezu alles vertreten, was in Deutschlands maritimer Industrie Rang und Namen hat. Unter den Gästen: Uwe Beckmeyer (SPD, 4. v. l.) und Eckhardt Rehberg (CDU, 6. v. l.).

Fotos: Eckhard-Herbert Arndt



„Zentrale Voraussetzung für die Schiffsbetreiber ist, dass Einbau und Nutzung der LNG-Technologie durch wirksame Förderprogramme für die Schifffahrt unterstützt werden“, erklärte Michael Behrendt, VDR-Präsident und Vorstandsvorsitzender der Reederei Hapag-Lloyd. Europäische Staaten wie Finnland oder Frankreich unterstützen Pilotprojekte bereits durch Kofinanzierungen. In Deutschland fehle ein entsprechendes Programm bislang, so Behrendt.

Anreiz für Innovationen

Bernard Meyer, Geschäftsführer der Meyer Werft aus Papenburg, bekräftigte aus Werftsicht die Notwendigkeit, technische

und wirtschaftliche Risiken von Pilotprojekten abzusichern und so die hohen Investitionshürden zu überwinden: „Förderprogramme und marktwirtschaftliche Anreizsysteme für die Umsetzung hoher Umweltstandards sind geeignete Instrumente für die Marktetablierung innovativer Antriebs- und Energieversorgungssysteme.“

Für die Zulieferindustrie stehen die rechtlichen Rahmenbedingungen im Vordergrund. „Die Hersteller gehen mit ihrer Forschung und Entwicklung in enorme Vorleistung“, so Dr. Michael Haidinger, Vorstand von Rolls-Royce Power Systems und Repräsentant der im VDMA organisierten Motorenhersteller. „Unsere Industrie ist daher auf einen zuverlässigen,

internationalen Rechtsrahmen angewiesen. Nur dann ist es möglich, Hightech made in Germany erfolgreich global zu vermarkten.“ VSM-Vorsitzer Harald Fassmer resümierte, die maritime Industrie stehe hinter den Aussagen des Koalitionsvertrages zu alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Es bestehe ein breiter Konsens, dass technologischer Vorsprung für grünere Schiffe Arbeitsplätze in Reedereien, bei Schiffbauzulieferern und auf Werften sichern kann.

Die drei einladenden Verbände vertreten den größten Teil der maritimen Wirtschaft mit mehr als 400.000 Beschäftigten am Standort Deutschland. In vielen Bereichen nehmen die Mitgliedsfirmen international eine Spitzenstellung ein. ***

Neue LNG-Initiative stellt konkrete Roadmap vor

Ende Juni wurde in Hamburg die nationale LNG-Initiative „Maritime LNG Plattform“ vorgestellt.

Um LNG als umweltfreundlichen und sicheren Kraftstoff auch in Deutschland zu etablieren, wurde nach niederländischem Vorbild diese LNG Plattform von Industrieunternehmen, Reedereien, Häfen und Initi-

ativen gegründet, um als Dialog-, aber auch Sparringspartner der Politik die erforderlichen Schritte zur Markteinführung von LNG aktiv mitzugestalten und voranzubringen.

Die AG „EMS“ unterstützt die Plattform und liefert mit ihrem Umbauprojekt MS „Ostfriesland“ und ihrem Neubauprojekt eines Helgoland-Schiffes bereits einen

Beitrag zu den Forderungen der „Maritimen LNG Plattform“. VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel ist Mitglied im Sachverständigenrat der Initiative: „Damit sich LNG breiter durchsetzen kann, müssen Politik und Wirtschaft sich gemeinsam anstrengen. Wir brauchen eine flächendeckende Infrastruktur, weltweit einheitliche Vorschriften sowie flankierende Förderprogramme der Bundesregierung. Andere Länder in Europa sind bereits auf diesem Weg.“ Eine der Forderungen: binnen fünf Jahren mindestens fünf deutsche Häfen mit LNG-Versorgung.



OFFENSIVE: Die Initiatoren, darunter AG „Ems“-Manager Gerdes (5. v. r.) und Ole v. Beust (2. v. l.).



Offshore Sightseeing

Windenergie auf hoher See ist ein wichtiger Baustein der Energiewende. Reedereien sind als Dienstleister vor Ort – und Fahrten zu den Windparks auch für Touristen spannend. Text und Fotos: Peter Andryszak

Die Nutzung der Kraft des Windes zur Stromproduktion ist ein wichtiger Baustein der Energiewende – weg vom Verbrauch fossiler Rohstoffe und von Uran hin zum Einsatz regenerativer Energien. Menschen an Land haben sich an den Anblick der langen Masten mit den riesigen Rotoren gewöhnen müssen – in Reihe, in kleinen Gruppen oder als Einzelanlage. Grundsätzlich erfreuen sich die Anlagen mittlerweile einer hohen Akzeptanz in der Bevölkerung. Aber der Platz für noch effizientere Neuanlagen wie auch die Möglichkeiten zur Leistungssteigerung bestehender Anlagen werden immer geringer.

Da bleibt nur noch die hohe See. Zwar gab es hier auch immer wieder Rückschläge, insbesondere, was den Netzanschluss betrifft. Dennoch werden in jüngster Zeit die Erfolge von Offshore-Windparkplannern, -finanzierern, -bauern und -betreibern weltweit, insbesondere aber in →





ANDRANG: Für die Mitfahrt zum Offshore-Windpark bilden sich am „Halunder Jet“ immer wieder lange Schlangen.

→ der Nordsee, zunehmend sichtbar. Die ersten Erfahrungen scheinen schon jetzt zu belegen, dass eine der wesentlichen Chancen für eine umweltgerechte Stromerzeugung auf dem Meer liegt. So erreichte der erste kommerzielle deutsche Offshore-Windpark „alpha ventus“ in seinem ersten Betriebsjahr fast dreimal so viele Volllaststunden wie eine durchschnittliche Windenergieanlage an Land.

Auch nach Meinung der wichtigsten Umweltverbände muss die Offshore-Windkraft ihren Beitrag zur Energiewende

leisten – wichtig sei aber, dass der weitere Ausbau so naturverträglich wie möglich gestaltet werde.

Infos aus erster Hand

Anders als an Land ist den nicht direkt an den Projekten beteiligten Interessierten wegen der Entfernungen meist ein eigener Eindruck von dem Geschehen vor Ort verwehrt – erst recht vor der deutschen Küste. Hier leistet VDR-Mitglied Flensburger Förde Reederei Seetouristik (FRS) nun mit seinem Katamaran Abhilfe.

Schon im Sommer 2012 bot die FRS-Tochter Helgoliner erstmals Ausflüglern die Möglichkeit, mit dem 45 Kilometer vor Borkum liegenden Offshore-Pilotprojekt „alpha ventus“ einen Windpark aus der Nähe zu betrachten. An vier Donnerstagen fuhr dazu der „Halunder Jet“ in rund eineinhalb Stunden von Helgoland zum Park und wieder zurück. Auf der Tour berichteten fachkundige Mitarbeiter der drei Betreibergesellschaften E.ON, EWE und Vattenfall den Passagieren über den Bau und den Betrieb des im April 2010 →



Helgoland-Cluster mit drei Windparks

Jeder der drei Offshore-Windparks („Nordsee-Ost“/RWE Innogy, „Meerwind“/WindMW und „Amrumbank West“/E.ON) verfügt über eine eigene Umspannplattform (z.B. „Der dicke Malte“ von WindMW), an die alle installierten Anlagen angeschlossen sind. Hier wird der produzierte Drehstrom auf ein höheres Spannungsniveau transformiert und über ein Seekabel zum nächsten Netzknotenpunkt, hier die Konverterplattformen „HelWin 1“ und „HelWin 2“, übertragen. Sie wandeln den Drehstrom zu Gleichstrom (Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungs-

technologie HGÜ) und leiten ihn verlustarm über ein Seekabel zum nächsten Netzknotenpunkt an Land bei Büsum. Die drei Offshore-Projekte sollen jeweils eine Gesamtleistung von fast 300 Megawatt haben. Probleme beim Bau – etwa die Anbindung ans Festland – hatten für Verzögerungen gesorgt.

Die Arbeiten an „Meerwind Süd/Ost“ sind laut Betreiber WindMW am weitesten fortgeschritten. „Ich gehe davon aus, dass bis Ende 2015 alle drei am Netz sind“, sagt Helgolands Bürgermeister Jörg Singer. www.windpark-helgoland.de



ANNÄHERUNG: Die Windparks sind eine attraktive Sehenswürdigkeit auf See – nicht nur für Technikfans.

→ fertiggestellten Pionierprojekts mit seinen zwölf Test-Windrädern.

Ende August des folgenden Jahres veranstaltete die Reederei dann eine öffentliche Sonderfahrt mit begrenztem Kartenkontingent zum 23 Kilometer nördlich von Helgoland entstehenden Windpark „Meerwind Süd/Ost“, der mit seinen 80 Anlagen zu dem drei Windparks umfassenden Helgoland-Cluster gehört (s. Kasten S. 18). Allein „Meerwind Süd/Ost“ kann künftig 360.000 Haushalte mit Strom versorgen.

Dadurch werden gegenüber Kohlekraftwerken eine Mio. Tonnen CO₂ jährlich eingespart. Reederei und Kurverwaltung zeigten sich begeistert über den Zuspruch zur Tour. „Die erste Ausflugsfahrt war ein voller Erfolg“, sagte Helgolands Tourismusdirektor Klaus Furtmeier.

Insel im Offshore-Fieber

In diesem Jahr bietet FRS zwischen Mai und September gleich acht Touren an, die sowohl von Hamburg aus als auch von

Wedel, Cuxhaven und Helgoland angetreten werden können – auch von kurzfristig Entschlossenen. „Unser ‚Halunder Jet‘ ist das einzige Schiff, das regelmäßige Ausflugsfahrten zum Windpark anbietet. Das Interesse an dem Thema Offshore-Windenergie und somit auch die Nachfrage nach diesen Ausflugsfahrten ist groß“, freut sich FRS-Geschäftsführerin Birte Dettmers.

Auch auf der Insel selbst ist das Thema Offshore-Windenergie mittlerweile für jeden Besucher unmittelbar erlebbar. Nicht



BLICKFANG: Der Anblick der Seehundfamilien bewegt traditionell die Herzen der Fährpassagiere.



Windpark „Meerwind Süd/Ost“

Das Projekt „Meerwind Süd/Ost“ des Windpark-Betreibers WindMW aus Bremerhaven besteht aus den beiden Offshore-Windparks „Meerwind Süd“ und „Meerwind Ost“, die 23 km nördlich der Insel Helgoland liegen. Der Windpark besteht aus insgesamt 80 mit Namen versehenen Windenergieanlagen mit einer Leistung von je 3,6 Megawatt und einer Gesamtleistung von 288 Megawatt. Die Bauarbeiten am Windpark haben auf einem Areal von 42 Quadratkilometern in einer Wassertiefe von 22 bis 26 Metern mit dem Setzen der ersten „Monopiles“ im September 2012 begonnen und waren mit der Installation der 3.500 Tonnen schweren Offshore-Umspannstation „Der dicke Malte“ im April 2014 abgeschlossen.

www.windmw.de



nur die auffallend vielen, überwiegend in Leuchtfarben gekleideten Männer in den Straßen, die am frühen Morgen meist in Gruppen Richtung Südhafen ziehen und am Abend die Gegenrichtung einnehmen, fallen auf, sondern auch die Schiffe, die von ihnen genutzt werden.

Mit diesen überwiegend in Katamaranform gebauten und für Tourismusgebiete eher unüblich lackierten Windpark-Tendern werden Arbeiter und Material zu den Windanlagen im Park transportiert, zwischen den Türmen versetzt und auch wieder zurückgebracht. Offensichtlich ein „Seh“-Erlebnis für viele Helgoland-Besucher, die sich erste Informationen in einer Windpark-Dauerausstellung im Rathaus

holen können. Gewisse Einschränkungen hat das neue Business für Touristen aber auch mit sich gebracht: So hat das komfortable Hotel „Atoll Ocean Resort“ Ende 2012 seinen Betrieb vorerst eingestellt – es ist für zehn Jahre komplett an den Windparkbetreiber WindMW vermietet.

Interessante Perspektiven

Am Südhafen fallen mittlerweile die Neubauten auf, wo unter anderem die drei Windparkbetreiber WindMW, RWE und E.ON auf einer Gesamtfläche von rund 10.000 m² ihre Servicegebäude platziert haben. Diese Betriebsgebäude sollen über einen Zeitraum von 20 Jahren dazu dienen, den Betrieb und die Wartung der →



Windpark-Tender „Gesa“

Der 2013 in Semi-SWATH-Bauweise entstandene Windpark-Tender „Gesa“ steht in direktem Eigentum von WindMW und wird vom VDR-Mitglied AG Ems bereedert. Er wird in der Betriebsphase als einziger Tender die Servicetechniker und Spezialisten in den Windpark „Meerwind“ bringen, damit sie dort ihre Wartungs- und Unterhaltsarbeiten ausführen können.

Das Schiff ist mit 194 BRZ vermessen und hat 55 t Tragfähigkeit. Es ist 29,5 m lang, 9,9 m breit und hat einen Tiefgang von 2,2 m. Mit einer Geschwindigkeit von 24 kn können bis zu 24 Personen an ihre Einsatzorte gebracht werden. www.ag-ems.de



NEUBAU: Große Lagerhallen und Servicegebäude dienen u.a. dazu, Ersatzteile für die Windparks vorzuhalten.



→ Offshore-Windparks im Helgoland-Cluster mit relativ geringem Aufwand zu ermöglichen. Das vor wenigen Wochen fertiggestellte und bezogene Servicegebäude des Unternehmens WindMW zum Beispiel verfügt über eine große Lagerhalle, mehrere Werkstätten sowie Büro-, Konferenz- und Sozialräume.

Aber auch die Windparks selbst sind bei gutem Wetter mit klarer Sicht vom Oberland aus sichtbar – dank ihrer Signallichter erst recht auch nachts. Zwar sorgen sich einige Touristiker an der deutschen Küste um negative Folgen eines „zugestellten Horizontes“. Doch viele Inselbesucher scheinen an den Offshore-Perspektiven eher interessiert zu sein und nutzen zunehmend die Gelegenheit, sich die Windparks einmal aus größerer Nähe anzusehen und sich damit einen eigenen Eindruck zu verschaffen.

Und die bietet sich zum einen jeden Mittwoch und Sonntag per Flugzeug von der Helgoländer Düne aus mit dem Ostfriesischen Flug-Dienst (OFD) aus der Vo-

gelperspektive (www.fliegeofd.de) und zum anderen wasserseitig mit dem „Halunder Jet“ (siehe unten).

Einmalige Besichtigungstour

Mit dem Katamaran ist es eine halbe Stunde bis zur 500-Meter-Grenze des am südlichsten gelegenen Windparks des Clusters. Während der Fahrt informiert ein Vertreter von WindMW über die Herausforderungen und Besonderheiten des Baues eines Offshore-Windparks sowie über den Betrieb. Am Park angekommen, fährt das Schiff langsam in die eine Richtung an der Schutzgrenze entlang, wendet und bietet den Fahrgästen ein zweites Mal die Gelegenheit, sich das Geschehen im Park und das Gesamtbild insgesamt rund eine halbe Stunde lang genau anzusehen.

Als kleines Bonbon führt die Rückfahrt entlang der anderen Seite von Helgoland und bietet so nicht nur einen eher seltenen Blick auf den roten Meeresfelsen, sondern auch die Chance, den ein oder anderen Seevogel beim Fischfang zu beob-

achten. Wieder zurück, bleibt den Gästen noch Zeit für einen kleinen Spaziergang über Deutschlands einzige Hochseeinsel.

Vielleicht hat sich bei ihnen jetzt auch ein etwas größeres Verständnis eingestellt für das Ruhebedürfnis der Offshore-Techniker, die nicht selten als spannendes Fotomotiv dienen. Oder für den Rettungshubschrauber auf der Düne, der nebst hoch qualifizierter Besatzung im Rahmen einer notfallmedizinischen Versorgung der Windparks vorgehalten werden muss. Wie nötig eine solche Sicherung ist, zeigte im Mai der Brand im Maschinenraum des Windpark-Tenders „Sea Gale“.

Die zunehmende Etablierung des Wirtschaftssektors Windkraft auf Helgoland wird zumindest von offizieller Seite eher positiv gesehen. Bürgermeister Jörg Singer verspürt jedenfalls eine positive Grundstimmung für die „erste Offshore-Service-Insel der Welt“. Vor allem der Hafen werde im kommenden Jahr viele Gäste anlocken: „Hier gibt es viel Hightech auf dem Wasser und an Land zu sehen.“

Helgoland-Fähre „Halunder Jet“

Der 2003 gebaute „Halunder Jet“ ist zurzeit die einzige Katamaran-Fähre im Helgoland-Verkehr. Sie verbindet die Hochseeinsel von Mai bis Oktober direkt mit Hamburg, Wedel und Cuxhaven. Das 52 m lange Schiff ist 36 kn schnell und bietet 579 Passagieren Platz.

www.helgoline.de



Bremer Mischung

VORSITZER:
Michael Vinnen,
Chef der fast 200 Jahre
alten Bremer Reederei
F. A. Vinnen.

Foto: Bremer Rhederverein



Der Bremer Rhederverein hat seinen Jahresbericht vorgelegt. Er skizziert darin die Lage der Branche und gibt einen Ausblick in die Zukunft. Wir dokumentieren die wichtigsten Aussagen.

Die maritime Wirtschaft (...) kann davon ausgehen, dass die Mengen, die über die Meere transportiert werden, weiterhin überproportional, gemessen am Weltwirtschaftswachstum, steigen werden. (...) Mengenzuwächse aufgrund einer weiteren Containerisierung sind so gut wie nicht mehr möglich. Nahezu alle Waren, die in Containern verladen werden können, werden auch in Containern transportiert. (...)

Dabei haben sich die Ursachen für die anhaltenden Ungleichgewichte in der Containerschifffahrt beinahe unmerklich gewandelt. In 2009 und den Folgejahren war zunächst der unerwartete Einbruch in den Containermengen ausschlaggebend für die schwerste Schifffahrtskrise in Friedenszeiten. Die in Fahrt befindliche Containerflotte und die in Erwartung weiterer Mengensteigerungen bestellten Containerschiffe sorgten für Überkapazitäten. (...)

Überkapazitäten sind auch heute noch ausschlaggebend für die Marktungleichgewichte, jedoch werden die neuen Schiffe nicht bestellt, um eine erwartete stark steigende Nachfrage zu befriedigen; sie werden bestellt, um betriebswirtschaftliche Vorteile zu erzielen: Die durch die neue Großcontainertonnage erzeugte Überkapazität hat zur Folge, dass selbst vergleichsweise junge, gut bereederte

Schiffe weiterhin Schwierigkeiten haben, eine angemessene Beschäftigung zu finden. Sie sind angesichts ihrer geringeren Größe und der höheren Verbräuche weniger wettbewerbsfähig als die neuen Schiffe.

Nicht ganz so dramatisch sieht die Lage auf den Bulker-Märkten aus. Diese Märkte sind immer größeren Schwankungen unterworfen. Es konnten aber vielfach auskömmliche Raten durchgesetzt werden.

Vergleichsweise komfortabel bewegen sich die Produktentanker, die zwar nur leicht im Ratenniveau zulegen, aber immerhin circa 75 Prozent des Zehnjahresdurchschnitts erzielen konnten.

Gesunder Mix

Die Bremer Reeder zeigen sich auch im sechsten Jahr der Krise als vergleichsweise robust; die Flotte konnte weitgehend stabil gehalten werden. In Bremen und im Unterwesergebiet werden rund 320 Schiffe bereedert. Dies liegt auch in der Struktur der Flotte begründet: Containerschiffe machen lediglich ein gutes Viertel der Flotte aus. Nur wenige der Einheiten haben eine Kapazität von über 5000 TEU, 65 Prozent eine Kapazität von weniger als 3000 TEU. Der Anteil der Tanker an der Flotte ist mit 25 Prozent fast genauso groß. Multipurpose- und Bulkkarrier machen ein gutes Fünftel der Flotte aus. Ein knappes Viertel ist Spezialtonnage (...).

Der Mix der Bremer Handelsflotte und die vorausschauende Geschäftspolitik der durchgehend mittelständischen Reederschaft haben bislang geholfen, die Krise zu überstehen. Die erzielbaren Raten sind aber selbstverständlich auch für die Bremer Reeder in vielen Fällen völlig unzureichend. Immer noch befinden sich Schiffe in der Restrukturierung. Nach wie vor gehören die Gespräche mit schiffsfinanzierenden Banken über Tilgungsaussetzungen zum Alltag vieler Reeder. (...)

ROLAND: Bremen erweist sich als recht robuster Schifffahrtsstandort.

Foto: Amarco90



Spannende Themen, hochkarätiges Publikum, bemerkenswerte Innovationen: Die SMM, die weltweit führende maritime Messe, setzt auch in diesem Jahr wieder neue Maßstäbe. Text: Sebastian Meißner

Es wird ein Jahr der Rekorde: Mit rund 90.000 m² Ausstellungsfläche, mehr als 2.000 Ausstellern aus 60 Ländern und über 50.000 Fachbesuchern wird die SMM auch in diesem Jahr wieder Maßstäbe setzen. „Wir sind bereits seit Wochen komplett ausgebucht. Die Nachfrage und das Interesse zeigen die hohe Bedeutung, die die SMM bei Teilnehmern und Besuchern hat“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH.

Neues Konzept

Zum ersten Mal werden in diesem Jahr die wichtigsten Themenfelder den einzelnen Messtagen zugeordnet. Das macht die Sache für Aussteller und Besucher übersichtlicher und gewährleistet die notwendige Fokussierung. Am Vortag des eigentlichen Messeauftakts treffen sich Experten zum Ship Finance Forum, um aktuelle Fragen der Schiffsfinanzierung zu diskutieren. „Das SMM Ship Finance Forum ist ein attraktives Format mit international renommierten Experten, das den Blickwinkel der herstellenden Industrie einschließt und so Anregungen und Antworten für die Aussteller und Besucher der SMM anbietet“, sagt VSM-Chef Dr. Reinhard Lünen.

Der erste Messtag (Dienstag, der 9. September) ist dem maritimen Umweltschutz gewidmet: Beim gmec, global maritime environmental congress (Motto: „Setting the Green Course“), werden neueste Lösungen und Technologien diskutiert, die zum Erreichen der Umweltziele in der Schifffahrt beitragen werden. „Es gibt Anzeichen einer Erholung, aber sie unterscheiden sich von Segment zu Segment und von Region zu Region erheblich.“

SMM 2014: Startschuss für die Zukunft





Wir müssen uns in Europa noch mehr anstrengen, um mit anderen Regionen der Welt mithalten zu können.

Patrick Verhoeven, Generalsekretär der European Community Shipowners' Associations (ECSA)

Wir sind bei der ECSA entschlossen, dafür zu sorgen, dass Europa in der Schifffahrt wettbewerbsfähig bleibt. Das bedeutet aber, dass wir uns noch mehr anstrengen müssen, um mit anderen Regionen der Welt mithalten zu können, nicht zuletzt Asien“, sagt Patrick Verhoeven, Generalsekretär des europäischen Reederverbands ECSA.

Zukunft im Blick

Um Sicherheit und Verteidigung geht es am Mittwoch: Unter anderem steht das Thema Piraterieabwehr auf dem Programm. Außerdem werden hochrangige Marine- und Coastguard-Delegationen erwartet. Der Donnerstag gehört dem aufstrebenden Offshore-Segment: Neben Tiefseeforschung und Projekten der Öl- und Gas-Exploration steht dabei die Windenergie im Fokus – und die Synergieeffekte zur WindEnergy Hamburg, die zwei Wochen nach der SMM am gleichen Ort stattfindet. Klar ist: Ob Öl, Gas oder

Wind – in die Energiegewinnung auf hoher See fließen in den nächsten Jahre Milliardeninvestitionen. Was braucht die Branche, welche Werften profitieren? Wie steht es um die Marine-Equipment-Zulieferer? Diese und andere Fragen werden eingehend erörtert. Ebenfalls am letzten Messtag steht das Thema „Recruiting“ auf dem Plan.

Dabei stehen die Themen Aus- und Weiterbildung sowie Personalgewinnung für deutsche Unternehmen im Fokus. Beim Maritime Career Market treffen Absolventen und Fachkräfte auf Unternehmen mit Personalbedarf – ein wichtiger Beitrag zur Zukunftssicherung der Branche. Zusätzlich zum Kongressprogramm erwartet die Fachbesucher aus aller Welt ein umfangreiches Rahmenprogramm mit mehr als 150 Programmpunkten (Workshops, Symposien etc.).

Das maritime Großevent erstreckt sich auf dem gesamten Hamburger Mes-

segelände, in elf Hallen (Hallen B1–B7 sowie A1–A4, zusätzlich einer weiteren Halle (B8) auf dem Freigelände). Halle A1 etwa zeigt Ship Operation Equipment, Environmental Technologies sowie Deck Equipment und Cargo Handling Systems. Zu den Ausstellern dort zählt unter anderem Becker Marine Systems. „Die SMM ist für uns die wichtigste Messe. Sowohl Werft- als auch Reedereikunden nutzen die Messe zur Information über Neuigkeiten und zur Kontaktpflege“, sagt Dirk Lehmann, Geschäftsführer Becker Marine Systems.

Top-Event für die Branche

Auch SKF/Blohm + Voss Industries wird in diesem Ausstellungsbereich vertreten sein. „Wir freuen uns darauf, unsere Kunden zu treffen, das Netzwerk zu pflegen und unsere verstärkte Marktpräsenz seit der Zugehörigkeit zu SKF zu zeigen“, sagt Martin Johannsmann, Geschäftsführer von SKF Blohm + Voss Industries. Die Hallen A3 und A4 beherbergen Aussteller aus den Bereichen „Prime Movers and Propulsion Systems“ sowie „Lubrication“. Zu ihnen zählen etwa Caterpillar, Rolls Royce oder MAN.

In den Hallen B2 bis B8 sind unter anderem Aussteller aus den Bereichen Schiffbau, Produktionsanlagen, Schiffsausrüstung, Sicherheitsausrüstung, Navigation und Kommunikation sowie Maritime Sicherheit und Verteidigung anzutreffen. Kein Zweifel: „Die SMM ist das wichtige Ereignis für die maritime Industrie weltweit“, sagt Bernhard Meyer, Chef der Meyer Werft und Vizepräsident von SEA Europe. ■

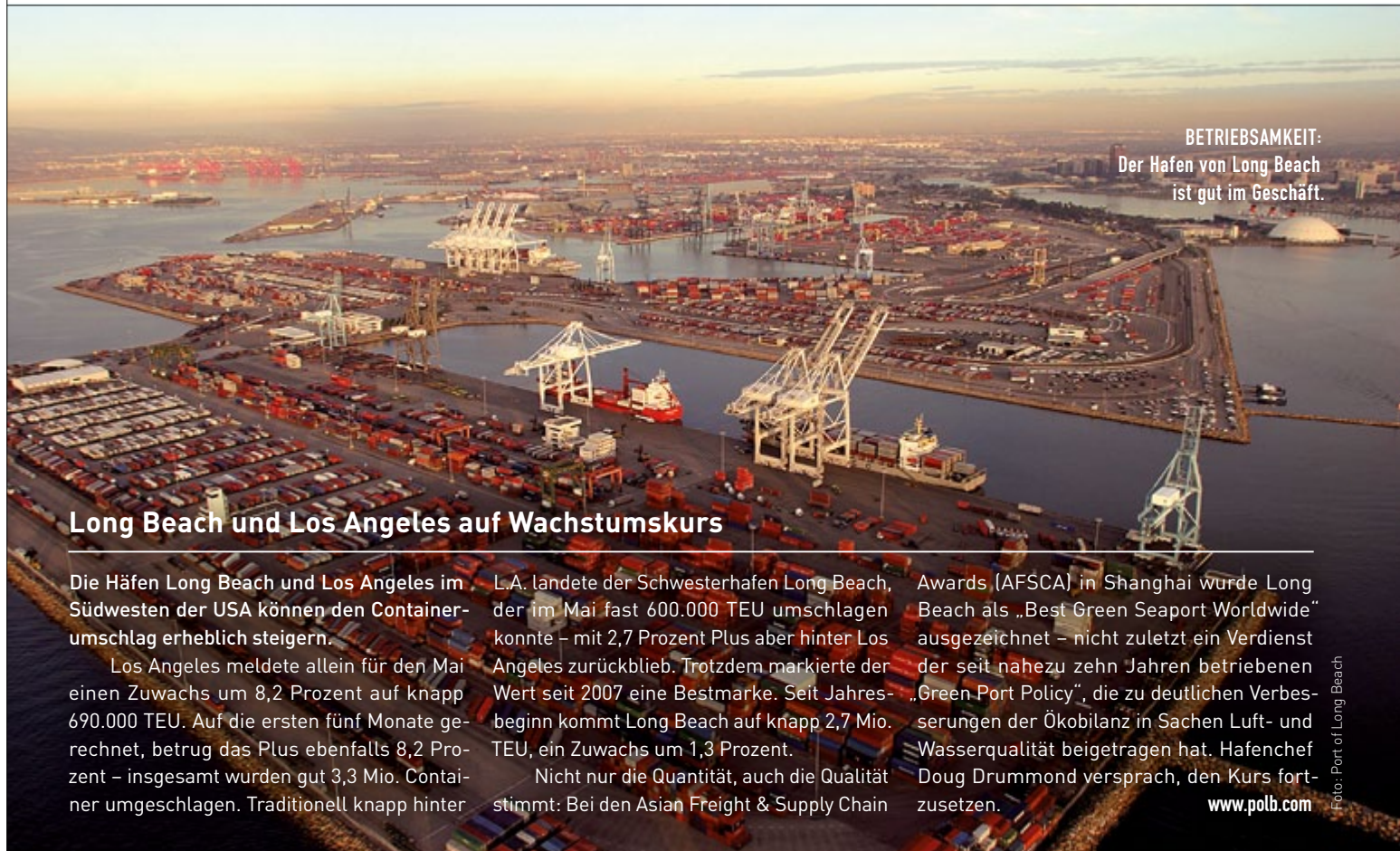
Weitere Informationen:
www.smm-hamburg.com



PRÄSENTATION: Dr. Herbert Aly (Blohm + Voss), Patrick Verhoeven (ECSA), Dr. Reinhard Lükens (VSM), VDR-Geschäftsführer Dr. Max Johns, Govert Hamers (SeaEurope), Gastgeber Bernd Aufderheide (v.l.).

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



BETRIEBSAMKEIT:
Der Hafen von Long Beach
ist gut im Geschäft.

Long Beach und Los Angeles auf Wachstumskurs

Die Häfen Long Beach und Los Angeles im Südwesten der USA können den Containerumschlag erheblich steigern.

Los Angeles meldete allein für den Mai einen Zuwachs um 8,2 Prozent auf knapp 690.000 TEU. Auf die ersten fünf Monate gerechnet, betrug das Plus ebenfalls 8,2 Prozent – insgesamt wurden gut 3,3 Mio. Container umgeschlagen. Traditionell knapp hinter

L.A. landete der Schwesterhafen Long Beach, der im Mai fast 600.000 TEU umschlagen konnte – mit 2,7 Prozent Plus aber hinter Los Angeles zurückblieb. Trotzdem markierte der Wert seit 2007 eine Bestmarke. Seit Jahresbeginn kommt Long Beach auf knapp 2,7 Mio. TEU, ein Zuwachs um 1,3 Prozent.

Nicht nur die Quantität, auch die Qualität stimmt: Bei den Asian Freight & Supply Chain

Awards (AFSCA) in Shanghai wurde Long Beach als „Best Green Seaport Worldwide“ ausgezeichnet – nicht zuletzt ein Verdienst der seit nahezu zehn Jahren betriebenen „Green Port Policy“, die zu deutlichen Verbesserungen der Ökobilanz in Sachen Luft- und Wasserqualität beigetragen hat. Hafenchef Doug Drummond versprach, den Kurs fortzusetzen. www.polb.com

Foto: Port of Long Beach



EHRE:
Peter Zielinski
(L., Eurogate)
bei der
Verleihung.

Eurogate ausgezeichnet

Der Eurogate Container Terminal Hamburg wurde in Shanghai als „Best Container Terminal Europe 2014“ mit dem Asian Freight & Supply Chain Award ausgezeichnet.

Kriterien: Vielfalt des Leistungsspektrums, Kranproduktivität im seeseitigen Umschlag, Effizienz in der Truck-Abfertigung, Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau der Terminalkapazitäten und Zuverlässigkeit der IT-Systeme. www.eurogate.de

Foto: Eurogate

Chile plant neuen Großhafen

Den Bau eines Hafens „im großen Maßstab“ will die chilenische Regierung voranbringen.

Nach Angaben von Präsidentin Michelle Bachelet soll der Hafen in der Mitte des Landes entstehen, das derzeit der größte Kupferproduzent der Welt ist. Gleichzeitig präsentierte Bachelet eine Reihe von Vorhaben, die das Wachstum in dem Andenstaat stimulieren sollen – voraussichtlicher Gesamtumfang: rund eine Milliarde Dollar innerhalb der nächsten vier Jahre.

Schwächere Investitionen und eine nachlassende Binnennachfrage machen der Präsidentin Kopfschmerzen: „Wir stehen vor einer großen Herausforderung: der Herausforderung, in einem guten Rhythmus zu wachsen und gleichzeitig unsere Produktivität zu er-



INVESTITION: Chiles Präsidentin Michelle Bachelet steckt Geld in Infrastruktur.

höhen, wettbewerbsfähiger zu werden, unsere Wirtschaft zu diversifizieren und weniger anfällig für Schwankungen der Weltkonjunktur zu werden.“ Kurz zuvor hatte Bachelet bereits den Bau eines LNG-Terminals angekündigt, um Energie-Engpässe zu vermeiden.

Foto: Antônio Cruz/ABr - Agência Brasil



CCH: Auf die HHLA-Hauptversammlung kamen mehr als 800 Aktionäre und Gäste.

HHLA bedenkt Aktionäre

Die HHLA schüttet für das Geschäftsjahr 2013 insgesamt 31,5 Mio. Euro an die Aktionäre aus.

„Auch im vergangenen Jahr haben wir unsere Marktposition sowohl beim Containerumschlag als auch beim Containertransport weiter ausgebaut. Angesichts der nicht einfachen konjunkturellen und infrastrukturellen Rahmendaten ist das eine bemerkenswerte Leistung“, so HHLA-Vorstandschef Klaus-Dieter Peters. Pro dividendenberechtigte Aktie gibt es 0,45 Euro (Vorjahr 0,65 Euro). www.hhla.de

Foto: HHLA



SKYLINE: Shanghai bleibt weltweite Nummer 1 bei Containern.

Containerrekord in Shanghai

Der weltgrößte Containerhafen Shanghai hat ein neues Rekordhoch erreicht.

Mit 3,02 Mio. TEU gingen im April 6,9 Prozent mehr Container über die Kaikanten als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. 1,4 Mio. TEU entfielen auf den Wasser-zu-Wasser-Umschlag. Der chinesische Hafen fertig-

te insgesamt 67,6 Mio. Tonnen Ladung ab – ein Plus von 2,1 Prozent. Waren ausländischer Händler machten mit 34,5 Mio. Tonnen (+ 9,5 Prozent) mehr als die Hälfte des Umschlags aus. Im März hatte das Gütervolumen noch etwas höher gelegen – ein Minus beim Massengut dämpfte die Bilanz. www.portshanghai.com

Foto: oskar_c – Fotolia



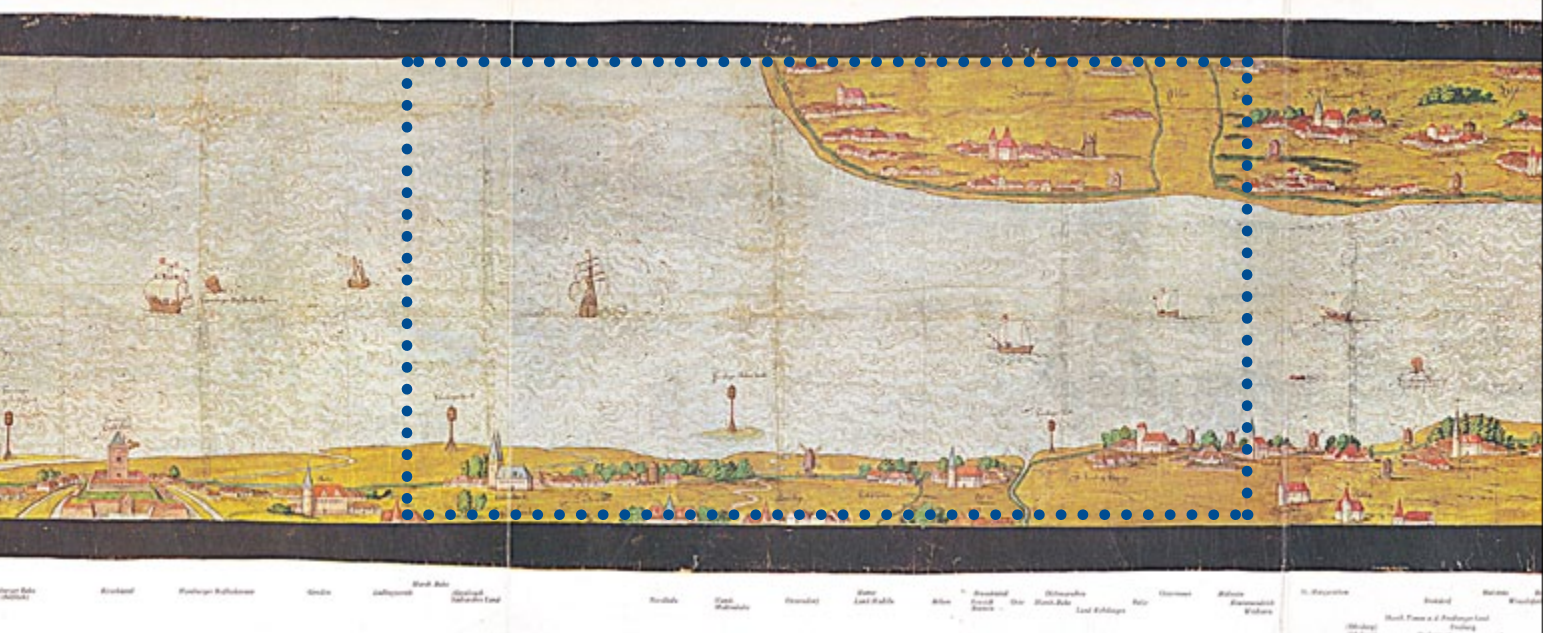
Seefahrt tut not. Und ClassNK liefert Lösungen dazu.
Aus Hamburg und an vielen Orten weltweit.

Wir sind Klasse. Mit 20% Marktanteil an der Welthandelsflotte verstehen wir die Bedürfnisse unserer Kunden. Für sie und eine sichere Zukunft der Schifffahrt entwickeln wir heute technologische Lösungen von morgen. In Hamburg treffen wir alle Entscheidungen für unsere deutschen Reeder, rund um die Uhr. Sprechen Sie mit uns persönlich. Wir sind nur einen Anruf entfernt: 040-233032.

Global Authority in Maritime Standards

ClassNK

ClassNK Hamburg Office, Überseeallee 1, 20457 Hamburg
www.classnk.or.jp



1910

KUPFERSTICH: Ca. 1 1/2 Jahre Arbeit stecken in dieser Karte der Elbmündung.



1955

ABLÖSUNG: Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Offset-Druck Standard.



1978

VORGABE: Die Darstellung von Seekarten wird international einheitlich.



2014

21. JAHRHUNDERT: Digitale Karten vom Meer läuten eine neue Ära ein.

Bleistift, Zirkel und Kursdreieck sind bald Geschichte: Elektronische Systeme (s. Kasten) haben die Brücke erobert. „Papierkarten werden eigentlich nur noch als Back-up gebraucht“, sagt Dr. Mathias Jonas, Vizepräsident des BSH. Der Leiter der Abteilung „Nautische Hydrographie“ vergleicht die Situation gern mit der beim Autofahren: „Es ist in etwa so wie der Wechsel vom Straßenatlas zum Navi.“

Formatkuddelmuddel

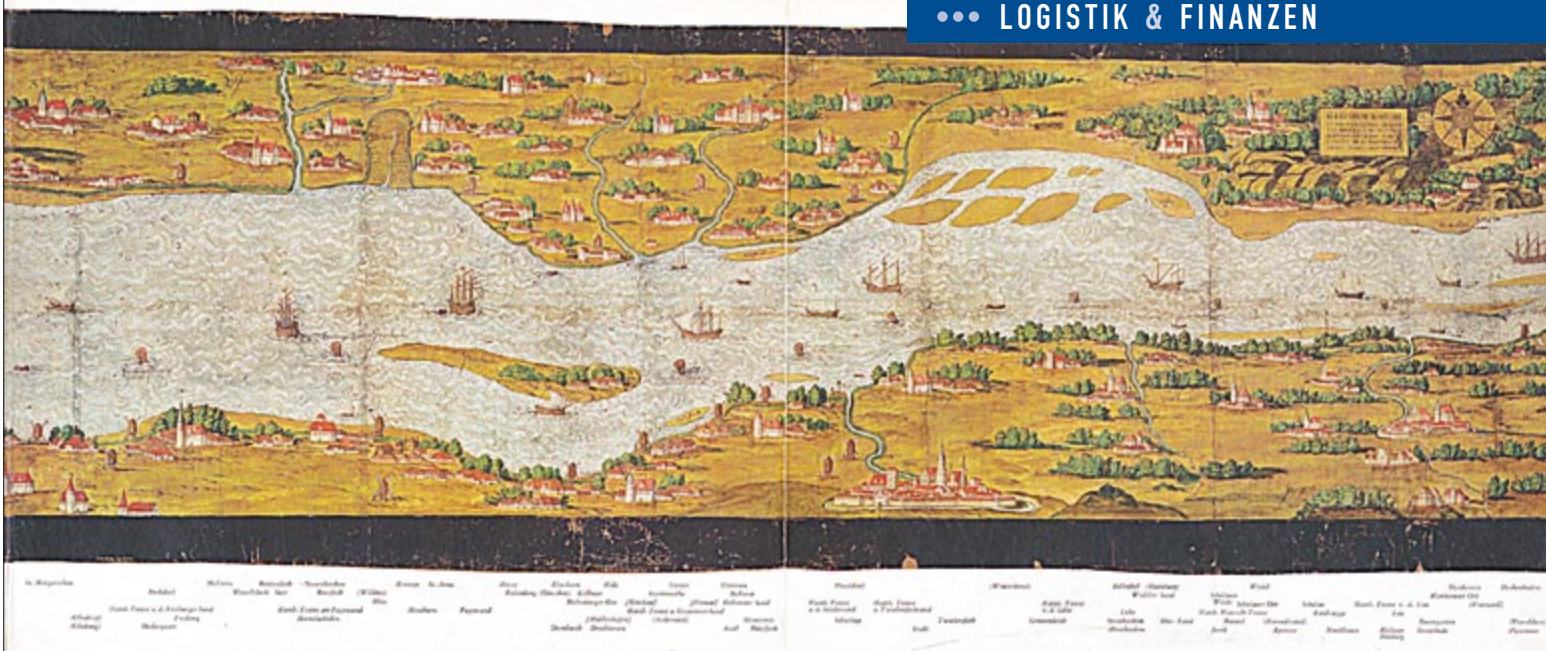
Während im Auto das Navi schon fast zur Standardausstattung gehört, ist die Schiff-

fahrt noch zu Papierseekarten verpflichtet. Der Grund: Hardware ist ausfallsicher. Außerdem sind derzeit zu viele Anlagen im Einsatz, die nicht den Vorgaben der Weltschiffahrtsorganisation (IMO) entsprechen. „Nur wer zwei amtlich zugelassene ECDIS-Geräte an Bord hat und den S-57-Standard benutzt, kann sich freistellen lassen“, sagt Jonas. Angebote privater Kartenhersteller und Systeme, die mit Rasterkarten fahren, reichen dazu nicht aus. Die durch Scannen von gedruckten Karten gewonnene Rasterkarte lässt sich auf kleinen Bildschirmen nicht gut able-

sen. „Mit amtlichen S-57-Karten ist man auf jeden Fall auf der sichereren Seite“, sagt der Fachmann. Denn die haben nicht nur den Vorteil, aus ein und derselben Quelle zu stammen. Es sind auch regelmäßige automatische Updates und Zusatzfunktionen verfügbar – zeitraubende Aktualisierungen per Hand entfallen.

Seekarte 2.0

Ein Service, der die Seekartografen vor neue Herausforderungen stellt: „Die Ansprüche der Nutzer in Sachen Aktualität und Qualität sind viel höher als vor →



→ zehn Jahren“, sagt Jonas. Neue Karten, technische Upgrades und Aktualisierungen werden in viel kürzeren Abständen erwartet. Außerdem hat sich das Kunden- und Aufgabenspektrum des BSH erweitert: Neben der Seeschifffahrt interessieren sich mittlerweile auch Meeresbergbau, Offshore-Industrie, Küsten- und Umweltschutz sowie der Tourismus für die Karten und Dienste des BSH. Schifffahrtsrouten, Schutzgebiete und Bauprojekte, etwa für Offshore-Windenergieanlagen, sollen sich schließlich nicht in die Quere kommen.

Keine leichte Aufgabe: „Bei manchen Entscheidungen stehen wir vor einem Dilemma. Aber wir haben eben die Aufgabe, einen Mittelweg zu finden, der dem Zweck gerecht wird, Sicherheit für die Beteiligten schafft und die Meeresumwelt so gut wie möglich schützt“, sagt Jonas. Interessierte könnten sich online per Continental Shelf

Information System (CONTIS) über die derzeitige und zukünftige Nutzung der Meeresumwelt informieren.

Prioritäten setzen

Komplexe Abwägungen sind auch das A und O im Messbetrieb: Die fünf Schiffe der hauseigenen Flotte sind nämlich ganzjährig im Feld. Bei einem Einsatzgebiet, das größer ist als Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen zusammen, müssen Prioritäten gesetzt werden: „Unsere Messungen konzentrieren sich auf die Küstengebiete, die Schifffahrtsrouten der Nord- und Ostsee“, sagt Jonas. Seekarten weniger stark frequentierter Regionen und mit geringerem Veränderungspotenzial würden in größeren Intervallen von zwei bis sieben Jahren neu aufgelegt.

Sonderprojekt Antarktiskarten

Als Partner des Antarktisvertrages hat sich Deutschland 1974 u.a. zur Erstellung dreier Karten aus dem Weddellmeer verpflichtet. Zusammen mit dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) konnten bisher zwei Karten fertiggestellt werden. Die dritte ist noch in Arbeit: „Da wir dort unten nicht selbst vermessen können, sind wir auf Daten von Satelliten und Forschungsschiffen wie der ‚Polarstern‘ angewiesen“, sagt Jonas. Hinzu kämen die besonderen Verhältnisse der Region: „Während in der Arktis der Eispanzer schmilzt, wächst er in der Antarktis. Außerdem ist das Meer dort über 4.000 Meter tief und die Umgebung extrem kalt. Da stoßen Mensch und Technik schon einmal an ihre Grenzen“, sagt er.

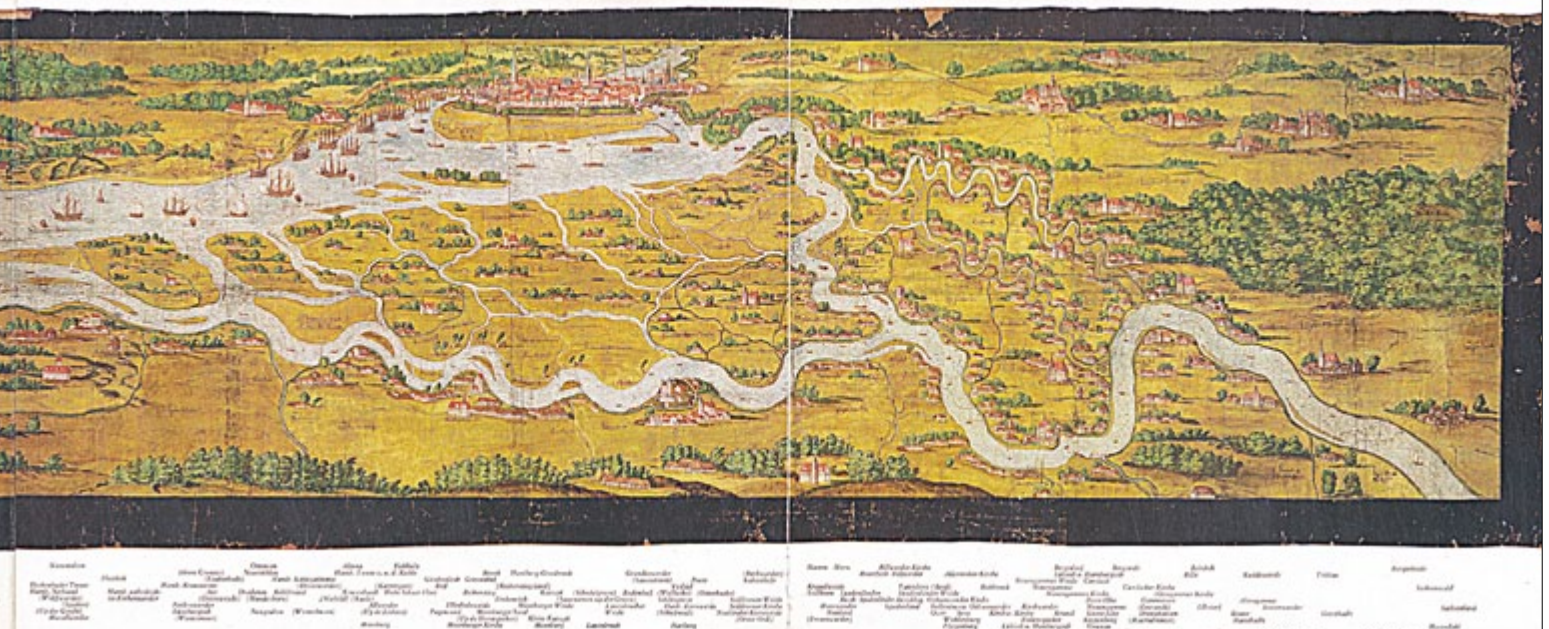
Doch die Arbeit lohnt sich: Das Projekt trägt dazu bei, das unzureichende Kartenmaterial der Südpolregion zu vervollständigen – und kommt obendrein dem



ZEITREISE: In den 1990er-Jahren mussten die Seekarten zunächst auf Folie bearbeitet werden (Bild oben), bevor sie von der einzigen deutschen Druckerei mit Lizenz auf Papier gebannt wurden. Digitalisiert wurde anschließend per Handscan (Bild unten).



BORDBESPRECHUNG: Dr. Mathias Jonas geht am Kartentisch den Einsatz durch.



gewachsenen Interesse aus Seeschifffahrt und Tourismus entgegen. Denn die Karten schaffen mehr Sicherheit beim Navigieren und bieten faszinierende Einsichten in diesen exotischen Teil der Erde. So sind darin nicht nur sichere Routen und mittlere Eisverhältnisse verzeichnet, sondern auch der Landweg von der „Neumayer-Station III“ an der Atka-Bucht zur südafrikanischen Polarstation „Sanae IV“.

Sammler und Forscher

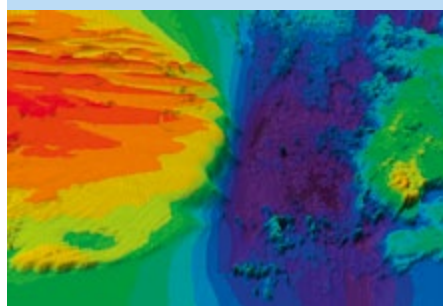
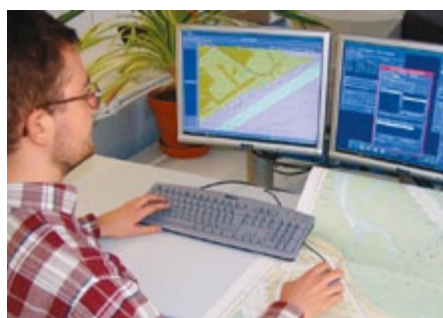
Damit das BSH seinem Pensum in der Vermessung hinterherkommt und um zu-

kunftsweisende Strukturen zu erarbeiten, wurden schon früh Kooperationen mit anderen Staaten (z.B. seit 50 Jahren mit Polen) und Institutionen (Deutscher Wetterdienst, AWI) vereinbart. Darüber hinaus ist das BSH in mehr als 20 internationalen Organisationen (u.a. IHO, IMO) vertreten.

„Die Hauptaufgabe der Hydrografie ist es, aussagekräftige Daten zur Topografie und dem Zustand des Meeres zu liefern. Dafür sind nicht nur extensive Datensammlungen wichtig. Wir müssen auch den Schulterschluss zu den benachbarten Disziplinen Ozeanografie und

Meteorologie schaffen“, sagt BSH-Vize Jonas. Kernaufgabe dabei sei es, eine technische Standardisierung und ein universelles Datenmodell zu erarbeiten.

Seine Mitarbeiter gehen mit gutem Beispiel voran: Derzeit tüfteln sie in mehreren internationalen Arbeitsgruppen an einer neuartigen Geodatensystematik, die die wissenschaftlichen Datenmengen sinnstiftend zusammenbringen soll. „Die Verknüpfung schafft Wissen. Je mehr wir herausfinden, desto besser lassen sich Gefahren für die Seeschifffahrt und Meeresumwelt vermeiden“, sagt er. ■■■



ECDIS-Electronic Chart Display Information System

Das ECDIS basiert auf ENC's (Electronic Navigational Charts) in Vektordatentechnologie. Kartendaten werden dazu digital in Zellen organisiert, die ein durch geographische Koordinaten festgelegtes Seegebiet abdecken. **In verschiedenen Maßstäben und Detaillierungsgraden** angelegt, fassen die rechteckigen Zellen alle wichtigen nautischen und hydrografischen Zeichen. Die dazu passenden Infos sind wiederum in einer Datenbank hinterlegt, die sich wesentlich leichter aktualisieren lässt als Papier.

Es ist ein „intelligentes“ System, das weit mehr fassen kann als eine klassische Seekarte: ECDIS bildet die Kurslinie in Echtzeit ab. Dabei wird der Standort mit mindestens 25 % des Kartenbildes in Vorausrichtung angezeigt. Das System „kennt“ auch **Tiefgang, Breite und Geschwindigkeit** des Schiffs und kann die Infos mit eingetragenen Objektdaten sowie AIS-Infos koppeln, um bei einer Annäherung Alarm auszulösen. Wichtige Kursdaten werden regelmäßig ge-

speichert. Die Anzeige kann außerdem mit Radarbildern überlagert werden. So sind auch Bewegungen anderer Schiffe auf nur einem Bildschirm sichtbar. Darüber hinaus sind Teile aus Seehandbüchern und Infos des Nautischen Funkdienstes zusammen mit Wetterberichten und Daten aus dem Leuchtfeuerverzeichnis abrufbar.

Wichtig: Die Ausrüstung mit ECDIS wird mit **SOLAS Kapitel V** Regel 19 Nr. 2.10 stufenweise verpflichtend. Bis spätestens 1. Juli 2018 müssen alle größeren Seeschiffe umgerüstet sein. Ein Ausbildungsnachweis nach 2.2.1 und 2.2.3 genügt bis Ende 2016 den Anforderungen bei Hafenstaatkontrollen. Allen Kapitänen und Offizieren empfiehlt das BSH jedoch dringend, schnellstmöglich Befähigungszeugnisse nach den Regeln II/1 und II/2 (Nautischer Wachoffizier, Erster Offizier, Kapitän) mit einer Gültigkeitsdauer über den 01.01. 2017 hinaus zu erwerben.

www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Zeugnisse_fuer_Seeleute

ZUKUNFT: Die Kartografen (Bild oben) können mit moderner Fächerecholot-Technik ein Gebiet in 3-D erfassen (Bild unten) und diese Daten mit Spezialsoftware in Seekarten einarbeiten.

Arzt-Trainees an Bord



TEST: Unter Schwarzlicht zeigt sich, wie effektiv die Händedesinfektion durchgeführt wurde.

Behandlung auf schwankendem Boden: Beim Kieler Schiffsarztlehrgang trainieren Mediziner für den Einsatz an Bord.

Text und Fotos: Jakob Börner

Alle halten den Atem an, als Dr. Guido Wölk, Schiffsarzt der Marine, von seinen Erfahrungen vor der somalischen Küste berichtet. „Diese leeren Augen werde ich nie vergessen“, so der Mediziner über seine Begegnung mit einer über Monate als Geiseln gehaltenen Schiffsbesatzung. Den Soldaten bot sich an Deck ein Bild des Chaos. Die Piraten hatten alles durchsucht und mitgenommen, was für sie irgendwie von Interesse war. „Kaum vorstellbar, aber selbst die Zahnbürsten hatten sie geklaut.“ In entsprechend schlechtem Zustand waren die Zähne der traumatisierten Schiffsbesatzung, wie er bei der Untersuchung nach der Befreiung feststellen musste. Die Crew hatte sich über Wochen ihre Zähne nicht putzen können.

Intensiver Einblick

Mit anschaulichem Video- und Bildmaterial und seinen Erfahrungen aus erster Hand fesselt Wölk die Aufmerksamkeit der Zuhörer. Dass eine Fortbildung nicht einschläfernd und langweilig sein muss, demonstrieren seit nunmehr drei Jahren der Diplom-Ingenieur Christoph Sevenich und der Mediziner Dr. Frank Hebllich beim von ihnen initiierten Kieler Schiffsarztlehrgang im Marinestützpunkt der Bundeswehr an der Kieler Förde. Hier erfahren Ärzte im Rahmen mehrerer jeweils fünftägiger Lehrgangsmodule, was es heißt, auf einem Schiff als Arzt zu arbeiten. Und



DOZENT:
Marine-
Schiffsarzt
Dr. Guido Wölk.

das hat mit der im Fernsehen verbreiteten Traumschiff-Romantik – Sommer, Sonne, Cocktails – meist wenig zu tun.

„Das Seminar soll dem künftigen zivilen Schiffsarzt einen verlässlichen Einblick in seine späteren Aufgaben an Bord von Kreuzfahrt- und Forschungsschiffen geben“, sagt Sevenich. Dazu gehöre es, auch einmal über die weniger erfreulichen Aspekte zu berichten, so Sevenich, der hauptamtlich beim Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf arbeitet. „Denn was bringt Besatzung, Passagieren und Reederei am Ende ein Schiffsarzt, →

NOTRATION: Probieren geht über Studieren – auch beim Essen für Schiffbrüchige.



ANSCHAUUNG:
Dr. Frank Heblich
demonstriert eine
Rettungssituation.



→ der nach einer Woche demotiviert ist und absteigen möchte, weil ihm vorher niemand erklärt hat, dass sein neuer Job auch Schattenseiten haben kann?“ Dies zu vermeiden ist eines der Ziele des Lehrgangs, den Sevenich und Heblich mit Unterstützung einer Vielzahl von Institutionen, Behörden und Experten seit 2011 anbieten. Neben den versierten Stammreferenten waren bereits Praktiker von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, AIDA Cruises und vom Alfred-Wegener-Institut zu Gast.

Hygiene im Fokus

„Es geht darum, dem angehenden Schiffsarzt ein Gespür für den Unterschied zu seiner Tätigkeit an Land zu vermitteln“, so Sevenich. Im Vordergrund der ersten Lehrgangswochen stehen zunächst eher maritime als medizinische Fragen: Wie ist ein Kreuzfahrtschiff organisiert? Was macht ein Hafeningenieur, ein Hafeningenieur, ein Lotse? Was muss ich als Arzt an Bord wissen, um nicht in die dicksten Fettnäpfchen zu treten? Denn die Entscheidungswege an Bord sind anders als an Land. Der Arzt muss viele zusätzliche Faktoren berücksichtigen, damit die Zusammenarbeit mit der Schiffsführung reibungslos funktioniert.

Neben theoretischem Input erwartet die Lehrgangsteilnehmer viel praktisches Anschauungsmaterial – zum Anfassen, Entdecken und Spüren. So wird in der Übungseinheit zu Infektionskrankheiten unter Schwarzlicht getestet, wie effektiv die Teilnehmer ihre Hände desinfizieren. „Das ist an Bord extrem wichtig“, so Sevenich. Denn jedes Jahr ereignen sich weltweit an Bord von Kreuzfahrtschiffen Ausbrüche des gefürchteten Noro-Virus mit oft Hun-

derten Erkrankter. So ein Ereignis kann ganze Schiffe lahmlegen – mit enormen wirtschaftlichen Schäden. Die wichtigste Gegenmaßnahme: Hygiene an Bord!

Oder: Wie schmeckt eine Seenotation, mit der man sich im Ernstfall auf dem Rettungsboot begnügen muss? Zur Anschauung werden ein paar Packungen verteilt. Ein Teilnehmer beißt in das keksartige Gebäck, das süß und salzig zugleich schmeckt, von Kalorien nur so strotzt und ein wenig an schottisches Short Bread erinnert. Beim Kauen des trockenen Kekses verzieht er das Gesicht. Schließlich spült er die lebensrettende Nahrung – um eine Erfahrung reicher – mit einer 50-ml-Trinkwassernotation hinunter.

Ein neuer Vortrag beginnt. Eine Rettungstrage wird hereingeschoben, wie sie in der Luftrettung mit dem Helikopter eingesetzt wird. Die Teilnehmer scharen sich im Halbkreis um Dr. Frank Heblich. Wie fühlt es sich für den Patienten an, in der Trage zu liegen, festgezurrt, unbeweglich dem Schicksal überlassen? Ein Freiwilliger wagt den Selbstversuch. In die Gruppe kommt Bewegung, da können sie mithelfen, das kennen sie: den Patienten in die richtige Lage bringen, Gurte festziehen. Heblich wirkt zufrieden, als das Werk vollbracht ist. „Die Trage bietet einige Raffinessen, so kann sie dank eines Luftpolsters schwimmen“, sagt der Mediziner. „Durch die intelligente Konstruktion wird der Patient in einer Schräglage immer über Wasser gehalten.“

Ärzten an Bord von Kreuzfahrt- und Forschungsschiffen steht hochmoderne medizinische Ausrüstung bis hin zu Ultraschalldiagnostik und digitalem Röntgengerät zur Verfügung. Die →



AUSRÜSTUNG:
Alle wichtigen medizinischen
Hilfsmittel in
kompakter Form.



→ Reederei erwartet, dass der Arzt damit vertraut ist. Denn er ist, unterstützt von Pflegekräften, je nach Schiffsgröße allein bzw. teilweise mit einem weiteren Kollegen oder einer Kollegin verantwortlich für die Versorgung Hunderter Passagiere und Besatzungsmitglieder.

Vielfältige Aufgabe

Besonders für die Besatzung ist er nicht nur Notarzt, sondern auch Hausarzt, Psychologe, Gynäkologe, Internist, Pädiater usw. „Schiffsärzte müssen Generalisten sein“, sagt Sevenich. Hinzu kommt der Umgang mit den verschiedensten Nationalitäten, diversen Behörden und Regularien – das alles integriert in den Mikrokosmos Schiff, an dessen Spitze (und damit über dem Arzt) der Kapitän steht. Um sich hier zurechtzufinden, sollte man wissen, wie das Ganze funktioniert.

Dem dient auch der Höhepunkt des heutigen Programms: Der Seenotkreuzer „Berlin“, der eigens für das Seminar seine



HIGHLIGHT: Der DGzRS-Seenotkreuzer „Berlin“.



BESICHTIGUNG: Die Ärzte entern das Schiff.

Station auf der anderen Fördeseite verlassen hat, läuft in den Stützpunkt ein. Kapitän Gerhard Fries schaut skeptisch, als sich die Truppe von 30 Ärzten dem Schiff nähert, begrüßt sie aber herzlich. Es ist in einem tadellos gepflegten Zustand. Mit drei Kollegen in wechselnden Schichten wohnt Fries jeweils zwei Wochen an Bord – immer auf Abruf bereit, wenn ein Boot oder Schiff in Seenot geraten sollte.

Wie schwierig es sein muss, bei einer Rettung mit heftigem Seegang auf hoher

See die Notversorgung zu leisten, können die Teilnehmer wohl nur erahnen. Umso wichtiger ist es, Schiff und Besatzung einmal aus der Nähe kennenzulernen. Denn es wird gern gesehen, wenn der Schiffsarzt den Patienten begleitet, der von Bord eines Kreuzfahrtschiffes an den Rettungskreuzer übergeben wird. Die Messe, in der Fries sonst mit seinen Kollegen isst, Karten spielt oder fernsieht, dient im Notfall als Krankenstation. Alles, was herumfliegen könnte, ist fixiert oder in kleinen Schränk-

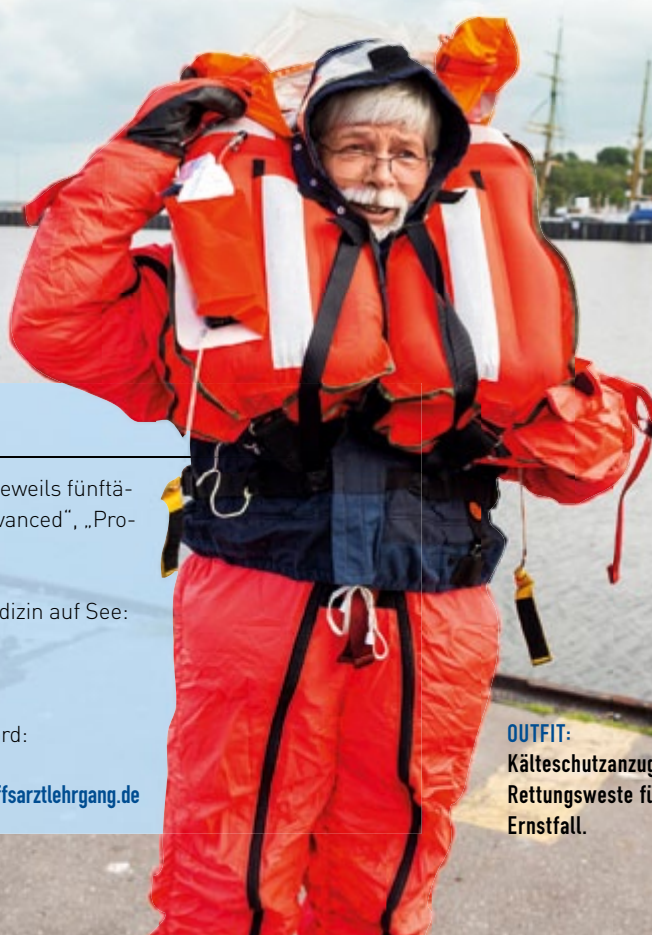
Kieler Schiffsarztlehrgang

Der Kieler Schiffsarztlehrgang besteht aus drei jeweils fünftägigen, einzeln buchbaren Modulen („Basic“, „Advanced“, „Professional“), die jedes Jahr angeboten werden.

Die nächsten Seminare

- **Advanced Course** – Spezielle Themen der Medizin auf See:
25.08. bis 29.08.2014
 - **Praxis Workshop** – Notfall-Zahnmedizin:
19.09. bis 20.09.2014
 - **Professional Course** – Intensivmedizin an Bord:
03.11. bis 07.11.2014
- Ort: Marinestützpunkt in Kiel

www.schiffsarztlehrgang.de



OUTFIT: Kälteschutzanzug und Rettungsweste für den Ernstfall.



PRAXISBEISPIEL:
Dr. Stephan Rusitska
erläutert Besonderheiten
an Bord der „Berlin“.

chen verstaut, denn bei schwerer See rollt und stampft das Schiff auch mal stärker.

Komplexe Abläufe

Dr. Stephan Rusitska, in Notfällen als freiwilliger Arzt auf der „Berlin“ im Einsatz, erklärt den interessierten Kollegen die Marschrichtung: „An Bord kann nur die Erstversorgung erfolgen, um den Patienten dann schnellstmöglich in eine Klinik an Land zu bringen“, so Rusitska. So gibt es ein Beatmungsgerät, einen Defibrillator und das übliche Equipment, mit dem an Land auch ein Rettungswagen ausgestattet ist.

Es geht in den chromblitzenden Maschinenraum. Die überwiegend männliche Teilnehmerschaft ist begeistert. Die Motoren brummen, es herrschen tropische Temperaturen. So langsam kommen die Mediziner ins Schwitzen und erhalten einen Eindruck davon, wie komplex ein Schiff ist. Auf der „Berlin“ leben auf kleinstem Raum nur vier Personen – wie viel difiziler sind dann die Abläufe auf einem Kreuzfahrtschiff mit mehreren Tausend Passagieren?

Dies werden die Teilnehmer am Ende der Lehrgangswochen noch erleben. Denn dann geht es auf ein großes Passagierschiff – auch in Bereiche, die dem normalen Passa-

gier verschlossen bleiben. Schließlich ist es für den Schiffsarzt unverzichtbar, die besonderen Gefahren im Maschinenraum zu kennen, zu wissen, wie man sich auf der Brücke verhält, und zu erfahren, welche medizinischen Möglichkeiten es an Bord gibt.

Schließlich geht es von der „Berlin“ wieder an Land, und manch Teilnehmer ist wohl froh, wieder festen Boden unter

den Füßen zu haben. Die Maschinen der „Berlin“ röhren, als sie die Heimfahrt auf die andere Seite der Förde antritt. Just in dem Moment ertönt das tiefe Horn eines Kreuzfahrtschiffes. Wenig später ist zu sehen, wie es sich gemächlich im warmen Licht der Abendsonne die Kieler Förde entlang gen Küste schiebt – ein wenig Romantik bietet eine Kreuzfahrt eben doch auch. ...

Medizin an Bord – weitere Angebote

- **Uniklinik Hamburg-Eppendorf:** „Wahlpflichtfach Maritime Medizin“ – die Lehrveranstaltung für Medizinstudenten findet im Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin (im alten Hafenkrankehaus) statt, der ältesten zivilen schiffahrtsmedizinischen Forschungseinrichtung in Deutschland und dem weltweit einzigen WHO Collaborating Center for the Health of Seafarers. Das Schiffsahrtsmedizinische Ausbildungszentrum führt sechsmal pro Jahr einen jeweils

einwöchigen medizinischen Wiederholungslehrgang für Schiffsoffiziere (Medical Refresher Course) durch.

- **Uni Greifswald:** Maritime Medizin für Studenten als freiwilliger Bestandteil des Medizinstudiums.
- Eine Liste weiterer in Deutschland zugelassener Ausbildungseinrichtungen für Schiffsoffiziere bietet die Seite www.deutsche-flagge.de
- **Jobvermittlungen** wie **Schiffsarztbörse** bieten vereinzelt Kompaktkurse in Maritimer Medizin z.B. an Bord von Kreuzfahrtschiffen an.

Neue Wege im Blick

Dr. Niels Hartmann, CEO der Reederei-Gruppe Hartmann, und Finanzvorstand Michael Hoppe über Trends in der Schiffsfinanzierung.

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Dr. Hartmann, Herr Hoppe: Welche Trends beobachten Sie in der globalen Schiffsfinanzierung?

DR. NIELS HARTMANN: Ein Hauptthema ist die sogenannte „Corporatization“. Das bedeutet in erster Linie Professionalisierung: Wer eine Finanzierung braucht, muss mit seinem Unternehmen internationale Anforderungen erfüllen und seine internen Prozesse an professionelle Standards anpassen. Dies betrifft zum Beispiel Datenverarbeitung, Reporting, Transparenz etc.

In der globalen Wirtschaft ist das längst gängige Praxis. Die Schifffahrt beginnt nun auch, dieselben Regeln anzuwenden, wie alle anderen Industrien es weltweit bereits tun. Nur professionelle Unternehmen werden in Zukunft in der Lage sein, neue Projekte zu realisieren.

DS: Nutzt auch die Hartmann-Gruppe das Modell der „Corporatization“?

MICHAEL HOPPE: Wir haben bereits vor einigen Jahren begonnen, unsere Prozesse den gestiegenen Anforderungen anzupassen – übrigens noch vor der globalen Finanzkrise. Dies betraf unter anderem die Einführung einer Controlling-Abteilung, die Schaffung eines Gruppen-Reportings, die Einrichtung eines Risiko-Management-Systems und so weiter. Es umfasste auch die Rationalisierung von IT-Systemen und internen Verfahren.

Aufgrund des enormen Wachstums des Unternehmens – wir haben unsere Flotte in nur sechs Jahren nahezu verdoppelt – liegt immer noch viel Arbeit vor uns. Aber wir sind auf dem richtigen Weg. Wenn die Märkte sich endlich wieder erholen und auf einem vernünftigen Level stabilisieren, werden wir in

der komfortablen Situation sein, Gelegenheiten zu ergreifen, wenn sie sich bieten.

DS: Wie funktioniert Schiffsfinanzierung generell?

HARTMANN: Traditionell finanzieren deutsche Reeder neue Schiffe mit Bankkrediten. Der Zinssatz ist vergleichsweise gering, und nach Jahrzehnten im Geschäft kennt man seine Geschäftspartner. Bankkredite waren (und sind es mit einigen Einschränkungen immer noch) ein etabliertes und relativ günstiges Instrument der Schiffsfinanzierung.

Heute aber müssen auch Banken höhere Auflagen erfüllen, etwa was ihre Eigenkapitalausstattung betrifft. Es ist deshalb deutlich schwieriger für sie, Darlehen für neue Projekte bereitzustellen.

Deshalb muss eine Reederei heutzutage neue Wege der Finanzierung in Betracht ziehen. Wer ein starkes Unternehmen, ein überzeugendes Geschäftsmodell und eine entsprechende Erfolgsbilanz vorweisen kann, für den gibt es bewährte und funktionierende Alternativen. Ein gutes Beispiel ist der norwegische Anleihen-Markt.

DS: Wie bewerten Sie denn die Tauglichkeit eines neuen Finanzierungsinstruments?

HOPPE: Die Höhe der fälligen Zinsen ist definitiv ein ausschlaggebendes Argument bei der Beurteilung neuer Finanzierungsmöglichkeiten. Was die Kosten angeht, sind traditionelle Schiffshypothekendarlehen ziemlich attraktiv, weil die Zinsauf-



MANAGEMENT: Reeder Niels Hartmann (rechts) und Finanzchef Michael Hoppe.

wendungen hier vergleichsweise gering sind.

Wenn man diese Finanzierungswege verlässt und nach alternativen Methoden Ausschau hält, ist man als Neuling unterwegs – als jemand, der unbekannt ist, als jemand, der die Gewohnheiten und Anforderungen des jeweiligen Marktes noch nicht kennt. Folglich wird ein Newcomer immer mehr zahlen müssen.

Außerdem ist es wichtig, den richtigen Finanzierungspartner für ein Projekt zu finden: jemanden, der sich Zeit nimmt, die Branche und das Projekt im Detail zu verstehen. Grundsätzlich sind Schiffsprojekte nicht geeignet, einen schnellen Dollar zu machen. Dies gilt besonders für Neubauvorhaben, wo es während des Baus eines Schiffs eine lange Phase der Vorfinanzierung ohne Erlöse gibt.

DS: Wie sehen hier Ihre Pläne für die Hartmann-Gruppe aus?

HARTMANN: Für künftige Projekte prüfen wir derzeit verschiedene Methoden der Finanzierung und befassen uns mit einer Vielzahl von Möglichkeiten – dazu zählen etwa Unternehmensanleihen oder Schuldscheindarlehen.

Einige Finanzierungsmethoden können wir ausschließen, etwa einen Börsengang der gesamten Unternehmensgruppe oder Kooperationen mit Private-Equity-Unternehmen in großem Maßstab. Diese Instrumente entsprechen nicht unserem Prinzip, unabhängig zu

bleiben und unsere eigenen Entscheidungen zu treffen.

In kleinerem Umfang mag das allerdings durchaus eine Alternative sein. Mit Private-Equity-Unternehmen zusammenzuarbeiten etwa kann eine vorteilhafte Finanzierungsmöglichkeit sein. Unsere Erfahrungen mit „Blackstone“ waren hier sehr positiv. Der Deal erwies sich als echte Partnerschaft auf Augenhöhe und Win-win-Situation.

DS: Hat sich die Haltung der Schiffsindustrie in Sachen Finanzierung gewandelt?

HOPPE: Ja, es ist eine regelrechte Kehrtwende um 180 Grad. Es gibt ein gutes Beispiel aus eigener Erfahrung, das die Haltung der „guten alten Zeit“ vor der globalen Finanzkrise widerspiegelt, als der Markt nicht nur oben auf war, sondern regelrecht explodierte. Wir hatten damals ein Treffen mit einer Bank und diskutierten über die Finanzierung einer neuen Serie von Schiffen, die mehrere Hundert Millionen Dollar kosten sollte. Nach längerer Verhandlung sagte einer der Banker: „Warum bestellen Sie nur eine Handvoll Schiffe? Warum nehmen Sie nicht doppelt so viele?“ Dieser Vorschlag ließ uns einen Moment sprachlos zurück – er meinte es vollkommen ernst! Um es kurz zu machen: Wir blieben bei der Handvoll Schiffe.

Heutzutage hat sich die Haltung in Sachen Schiffsfinanzierung komplett gewandelt:

Die Finanzierung für jedes einzelne Schiff muss hart verhandelt werden. Reedereien müssen enorme Anstrengungen unternehmen und einen hohen Professionalisierungsgrad vorweisen, um die Finanzierung durchzubekommen – geschweige denn eine ganze Serie von Schiffen. Aber das ist keine Ausnahmesituation. Das geht fast allen Branchen so.

DS: Wie steht die Hartmann-Gruppe heute da?

HARTMANN: Wir sind ein großer, ernst zu nehmender Player im Markt. Unsere breit aufgestellte Flotte macht uns stark und weniger

verwundbar durch Fluktuationen in einzelnen Märkten. Wir werden geschätzt für unsere hohen Qualitätsstandards, unsere professionelle Kompetenz und unsere Zuverlässigkeit.

Wie jede andere Reederei in diesen Zeiten müssen wir unsere Kämpfe ausfechten, aber wir sind in einer sehr guten Position und arbeiten daran, unser Standing bei den Banken und Finanzierern zu festigen. Wir danken allen Mitarbeitern an Land und an Bord unserer Schiffe, die einen großen Anteil daran haben, dass unsere Unternehmensgruppe sich dieses exzellente Renommee erarbeitet hat. ...

Hintergrund: Reederei-Gruppe Hartmann

Das Unternehmen mit Hauptsitz im ostfriesischen Leer wurde 1981 von Reeder Alfred Hartmann gegründet. Mittlerweile ist die Gruppe breit aufgestellt: Sie beschäftigt weltweit etwa 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf See und an



Land und bereedert eine Flotte von rund 200 Schiffen: Gastanker, Produktentanker, Bulker, Containerschiffe, Mehrzweckfrachter und Offshore Support-Schiffe (AHTS). Zur Hartmann-Gruppe gehören spezialisierte Reedereien und Befrachtungsunternehmen, Crewing-Agenturen und Ausbildungseinrichtungen. Als Dachgesellschaft gibt die Hartmann AG die strategische Ausrichtung für die ansonsten unabhängigen Unternehmen der Gruppe vor und koordiniert die Investitionen.

www.hartmann-ag.com

Fotos: Hartmann

POWER PACKAGE PIENING PROPELLER

Design and Manufacturing of complete Propulsion Systems with Fixed-Pitch Propeller or CPPs > 800 mm Ø



- high degree of efficiency
- low noise level
- minimized vibrations

Piening Propeller

specialist Plant for propellers and stern gears

Otto Piening GmbH • Am Altendeich 83 • 25348 Glückstadt
Tel.: +49.4124.9168-0 • Fax: +49.4124.3716
pein@piening-propeller.de • www.piening-propeller.de



VERSICHERUNGEN



Foto: Michael Holtmann

SORGFALT: Ein Seecontainer wird beladen. Durch korrektes Packing lassen sich Unfälle entlang der Transportkette weitgehend vermeiden.

Fast alle Schäden sind vermeidbar Text: Michael Holtmann

Alle am Containertransport Beteiligten – von den Packbetrieben, Speditionen und Trucking-Firmen bis zu Terminals und Linienreedereien – sind in den kommenden Jahren gefragt, ihre Prozesse besser abzusichern. Nach Einschätzung des Container- und Verkehrshaftungsversicherers TT Club (Through Transport Mutual Insurance) hinkt die Containerlogistik-Branche anderen Industrien in puncto Unfallsicherheit und Schadensverhütung noch hinterher.

In einer umfangreichen Analyse der Schadensentwicklung der vergangenen Jahre hat der in London ansässige Gegenseitigkeitsversicherer ermittelt, dass 71 % der Schadenskosten in der Containerlogistik direkt durch menschliches Versagen bedingt sind. Bei diesen „operationellen“ Schäden handele es sich „um Fehler, die von Management und Mitarbeitern gemacht werden“, sagte Laurence Jones, Director Global Risk beim TT Club. 26 % der zertifizierten Schäden seien durch Instandsetzungsmängel oder Feuer verursacht worden, wovon ein Großteil wiederum auf Fahrlässigkeit oder Schlampe in den Betrieben zurückzuführen sei. Nur in 3 % der Fälle war schlechtes Wetter ausschlaggebender Faktor.

Subunternehmer kontrollieren

Besonderes Augenmerk legte Jones, der vor seiner Zeit beim TT Club in der australischen Hafendindustrie gearbeitet hat, auf Diebstahl,

Störungen bei der Ladungskühlung (verderbliche Ware) und Staufehler. Weit mehr als die Hälfte aller „operationellen“ Claims fielen in eine dieser drei Kategorien. Um die Ware besser vor Langfingern zu schützen, müssten Linienreeder und Spediteure vor allem die von ihnen eingesetzten Subunternehmer im Trucking strenger kontrollieren.

Denn mehr als die Hälfte aller Diebstähle fänden während des Transits in der Obhut von Subunternehmern statt. Auch in westlichen Industriestaaten komme es wieder vor, dass kriminelle Banden Mitarbeiter von Transportfirmen bestechen, um an Container mit teuren Hightech-Produkten heranzukommen. Die einfachste Methode: Ein korrupter Mitarbeiter hebt den Container mit einem Greifstapler einfach über den Zaun des Terminals auf einen schon wartenden Lkw mit Chassis. Nach zahlreichen Fällen dieser Art gingen Containerterminals rund um die Welt dazu über, ihre Anlagen mit Gräben oder Wällen zu umschließen.

Bei Container-Nachlauftransporten in der Dritten Welt stünden Logistiker oder Carrier, die den Transport vom Hafen bis zum Empfänger organisieren, immer wieder vor dem Problem: Woher weiß ich, dass ich diesem oder jenem Frachtführer trauen kann? Hier kommt es auf die sorgfältige Prüfung (Due Diligence) der Firmen mithilfe aller öffentlich zugänglichen Quellen an. Hat das Unternehmen eine Historie im Markt? Ist es offiziell registriert? Ist es Mitglied eines Bran-

chenverbands? Solche Checklisten müssten Routine werden, auch wenn sie Zeit kosten.

Investitionen zahlen sich aus

Meist lohnt sich der Aufwand für Schadensprävention oder die Überwachung von Sicherheitsbestimmungen in den Umschlagfirmen – angesichts der enormen Schäden, die sich dadurch vermeiden lassen. Jones kennt dafür viele Beispiele. Einen Containerkran mit einem Antikollisionssensor auszustatten, koste ungefähr 15.000 US\$. Zum Vergleich: Die Kollision von Kran und Schiff habe in einem Fall Kosten von 8,5 Mio. US\$ nach sich gezogen.

Gurte und Bohlen für ein paar Euro hätten in einem Fall in Großbritannien schon ausgereicht, eine Reihe von Paletten im Container vor dem Verrutschen zu sichern. Dann hätte sich die Ware im Containerblockzug nicht in einer Kurve verselbstständigt und einen ganzen Zug zum Entgleisen gebracht. „Alles nur, weil einer die Box nicht ordnungsgemäß beladen hat“, so Jones, der Versicherte in aller Welt berät.

Unbegreiflich für ihn, dass Transport- und Umschlagfirmen das Thema Schadensprävention häufig als Last empfinden. Nach dem Motto: „Warum soll ich mich darum kümmern, ich bin doch dafür versichert?“ Er entgegnet dann, was ein Top-Manager des Terminalkonzerns DP World einst sagte: „Die produktivsten Anlagen sind die, die auch die geringsten Schäden aufweisen.“

In Kürze

Rahul Khanna leitet Allianz-Schadensprävention. Der Seekaskoversicherer Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) hat Kapitän Rahul Khanna zum neuen Global Head of Marine Risk Consulting ernannt. Damit übernimmt er die Leitung des Risikobewertungs- und Schadenspräventionsservice der AGCS im Bereich See weltweit. Khanna folgt auf Tim Donney, der in den Ruhestand geht.

Neues Klassezeichen reizt Containerkapazität aus. Die größten Containerschiffe können mithilfe eines neuen Klassezeichens von Bureau Veritas künftig mehr schwere Container mitschiffs stauen. Das Zeichen Lashing WW erlaubt es Reedereien auf Basis entsprechender Sicherheitsberechnungen, das Gesamtgewicht der einzelnen Containerstapel an Deck um 22 t zu erhöhen.

Euro-Flaggen sind Musterknaben. Bei der Hafensanktionskontrolle in den Ländern des Paris MOU haben im Vorjahr europäische Flaggen wieder am besten abgeschnitten. Die jüngste „White List“ der Organisation wird angeführt von Frankreich, gefolgt von Norwegen, Schweden, Dänemark und Italien. Schiffe aus diesen Registerstaaten wiesen am seltensten schwere Defizite bei den Kontrollen auf.

Gard begrüßt erste Stipendiaten. Der P&I Club hat im Gedenken an seinen im Vorjahr verstorbenen Vorstandschef Claes Isacson ein Stipendium für die maritime Ausbildung aufgelegt. Die ersten Auszeichnungen gingen an Wang Wenhao aus Singapur und Daniela Gladun aus Schweden. Wang studiert Maritime Studies an der Nanyang-Universität in Singapur und Gladun Shipping & Logistics an der Chalmers-Universität in Göteborg.

P&I-Marktführer mit soliden Ergebnissen

Foto: Hpschaefter



Die Berichtssaison der P&I Clubs hat sich weiter positiv entwickelt.

So konnten auch die beiden größten Anbieter Gard und North P&I mit ordentlichen Ergebnissen aufwarten. Marktführer Gard meldet für 2013 einen Nettogewinn von 89 Mio. US\$ (Vorjahr: 99 Mio. US\$) und kündigte eine Beitragsentlastung um 35 Mio. US\$ für die Mitglieder an. So soll die Nachschussprämie (Deferred Call) für 2013 von 25 auf 15 % der Vorschusseinlage abgesenkt werden. Das Versicherungsgeschäft aus P&I-, Kasko- und Energiedeckungen schnitt deutlich besser ab als im Vorjahr. Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote bei Gard verbesserte sich von 101 auf 97 %. Dass der Nettogewinn trotzdem um rund 10 % sank, ist den gesunkenen Kapitalerträgen geschuldet. Die Investmentrendite sank von 6,1 auf 4,3 %.

nen Kapitalerträgen geschuldet. Die Investmentrendite sank von 6,1 auf 4,3 %.

Der im britischen Newcastle ansässige North P&I Club schloss das vergangene Jahr (per 20.02.2014) mit einer schwarzen Null ab. Im Vorjahr stand ein leichter Verlust unterm Strich. Das Ergebnis wäre deutlich besser ausgefallen, hätte eine Umstellung der Bilanzierung auf IAS 19 den Club nicht zu massiven Pensionsrückstellungen infolge des Zinsverfalls gezwungen. Die Versicherungssparten hätten ein technisches Ergebnis von 20 Mio. US\$ abgeliefert, das Investmentportfolio einen Ertrag von 13,1 Mio. US\$ (1,9 % Rendite). Im P&I-Bereich konnte North seinen Bestand eigenen Angaben zufolge im vergangenen Jahr um 4 % auf 131 Mio. BRZ ausweiten.

Gewichtszertifizierung für Container gebilligt

Speditionen und Verlader müssen künftig dafür sorgen, dass das Gewicht ihrer beladenen Container vor der Verladung überprüft und bestätigt wird.

Eine entsprechende Bestimmung hat das Maritime Safety Committee der IMO bei seiner letzten Sitzung in London durch-

gewinkt. Offiziell angenommen werden soll die Regelung durch eine Ergänzung zur SOLAS-Konvention bei der nächsten MSC-Sitzung im November. Der Gewichtsnachweis wird ab Juli 2016 bei allen Containertransporten Pflicht. Dadurch sollen Unfälle beim Umschlag vermieden werden.



DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Stolpmünder Weg 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

Telefon 04503 - 70 26 60 - 0
Fax 04503 - 70 62 60 - 15
E-Mail info@DirectCrewing.com
Web www.DirectCrewing.com

INDIZES



IPO, Follow-On und Umbau

Während die einen zusätzliches Geld an der Börse einsammeln, sind die anderen mit Restrukturierungen beschäftigt. Und die Besten planen einen IPO.

Der Merger zwischen der Hapag-Lloyd AG und CSAV ist noch nicht ganz vollzogen, da zeichnet sich noch Größeres ab: Eigentümer und Aufsichtsrat halten einen IPO Ende 2015 für möglich – zweifellos der wichtigste Termin im maritimen Börsenkalender des kommenden Jahres.

Routiniert strebt derzeit Navios Maritime, der Bulker-Outfit aus der Frangiou-Firmenfamilie, ein Follow-On Offering an (NYSE: NMPRH). Rund 100 Mio. US\$ sollen weitere Neubauten finanzieren helfen.

Wenig erfreuliche Themen treiben Firmen um, die sich in Chapter 11 befinden oder anderweitig neu aufgestellt werden müssen.

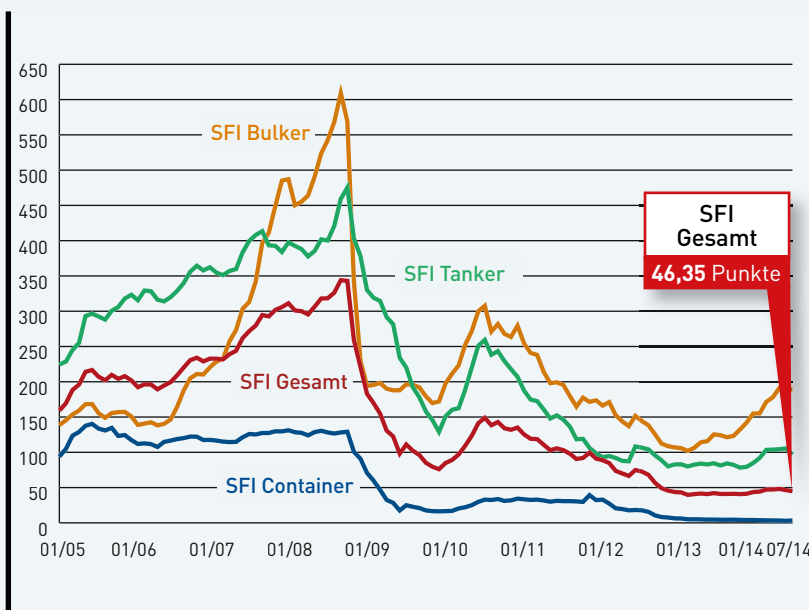
Bei Genco (NYSE: GNK) geht es darum, wie und nach welchen Methoden Schiffe und Reedereien zu bewerten sind. Vieles deutet hier darauf hin, dass der Hamburger LTAV

künftig immer mehr genutzt wird. Eine letzte Frist hat unterdessen Eagle Bulk (NASDAQ: EGLE) bekommen, um die Schulden neu zu sortieren. Eine wahrhaft titanische Aufgabe.



Quelle: Structured Solutions AG; Stand: Juli 2014
Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.Ship: Moderate Einbußen in allen Segmenten drücken Gesamtindex



Der SFI Gesamtindex ging – trotz des etwas stärkeren Dollars – um 3,88 % zurück.

Die Charraten innerhalb der Containerschiffahrt stagnierten oder verzeichneten einen Rückgang. Lediglich für 4.400-TEU-Containerschiffe lagen sie im Plus. Die Neubau- und Second-Hand-Preise stiegen in einigen Größenklassen leicht, blieben jedoch zumeist konstant.

Bei den Tankern sanken die Charraten in fast allen Größenklassen. Die Neubaupreise dagegen legten zu – außer bei Panamax-Tankern. Die Second-Hand-Preise zeigten sich uneinheitlich: Während sie bei Handymax- und Panamax-Tankern fielen, blieben sie in den Größenklassen Aframax und Suezmax konstant. Bei den VLCC-Tankern verzeichneten die Second-Hand-Preise sogar einen leichten Anstieg.

Bei den Bulkern sanken die Raten in allen Größenklassen. Die Neubaupreise stiegen moderat. Die Second-Hand-Preise blieben konstant oder fielen leicht.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

Quelle: TKL-Fonds; Stand: Juli 2014

New ConTex: Rückgänge bei kleineren Einheiten

Der New ConTex verharrte zuletzt bei 366 Punkten. Dabei wird die Stabilität von einigen negativen Trends eingetrübt.

So war es insbesondere das Segment der Schiffe mit Ladegeschirr, das weiter verlor. Bei allen im Index erfassten Größen (1.100, 1.700, 2.500 TEU) waren in dieser Woche erneut Verluste zu beobachten. So verlor das 2.500-TEU-Segment auf der Basis einer 24-Monatscharter 0,4 %. Bei einer unterstellten Charterperiode von 12 Monaten waren es 0,2 %. Obwohl diese Zahlen recht moderat erscheinen, bedeuten sie eine weitere Schwächung des ohnehin schwachen Ratenniveaus.

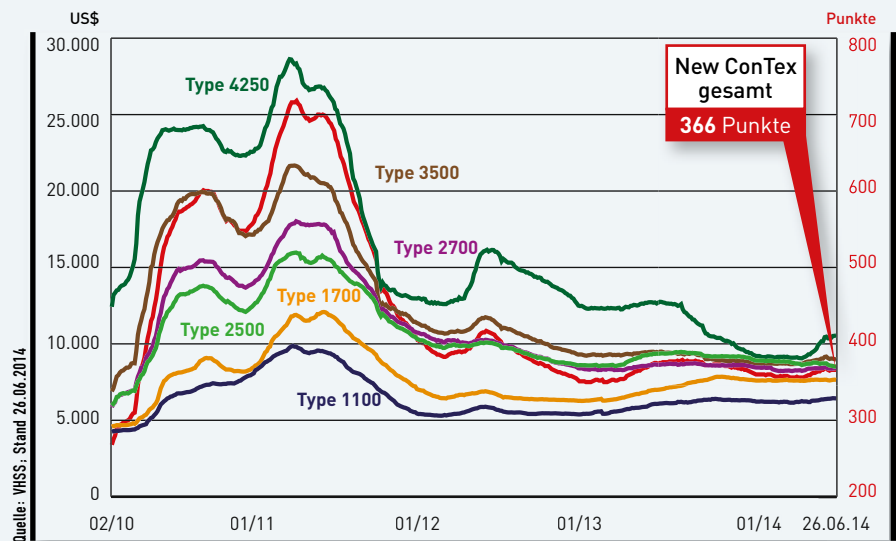
Positiver entwickelten sich dagegen die Einheiten ohne Ladegeschirr. Ausnahme: die 3.500-TEU-Einheiten, die aktuell die größten Rückgänge (-0,5 % bei 12 Monaten und -0,6 % bei 24 Monaten) zu verkraften haben. Deutlich im Plus lag zuletzt die Größenkategorie 4.250 TEU: Gegenüber dem Vormonat machte sie auf 24-Monats-Basis 3,8 % gut, für die kürzere Periode sogar 5,1 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist hier bei den 24-Monats-Chartern allerdings das Minus mit 16,2 % am größten. Bei der 12-Monats-Charter tragen im Vergleich zu 2013 die Schiffe der 2.500-TEU-Klasse (-6,1 %) die rote Laterne. www.vhss.de

Containerumschlag-Index: Welthandel schwächelt

Die Frühjahrsbelebung beim Containerumschlag in den Welthäfen fiel in diesem Jahr schwächer aus als üblich.

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat sich im Mai von (korrigiert) 122,6 auf 121,3 verringert. Er bewegt sich damit immer noch auf hohem Niveau, der verringerte Wert deutet aber darauf hin, dass der Welthandel an Schwung verloren hat.

Die Angaben für April wurden gegenüber der Schnellschätzung vor einem Monat lediglich um 0,1 Punkte nach oben korrigiert. Die aktuelle Schnellschätzung für Mai stützt sich auf Angaben von 39 Häfen, die insgesamt rund 68 % des im Index abgebildeten Containerumschlags abdecken. Sie dürfte daher wenig revisionsanfällig sein. www.isl.org



Powerful cargo hold cleaning solutions

Some cargoes can cause problems. Cargo rotation between cement, coal/petcoke and grain/ pulp can easily result either in costly cleaning by contractors or several days off-hire.

Stromme fits all types of bulk carriers, complies with top European standards and is engineered for a long life at sea.

- Cleaning and protection chemicals
- Applicators
- Cleaning Equipment / Systems
- Working air compressors
- Diaphragm pumps
- Submersible pumps



CONTACT US:

EMS Seven Seas (Germany) GmbH
 Friesenweg 1, 22763 Hamburg, Germany
 Phone: +49 40 30 97 880
 Fax: +49 40 30 97 8840
 E-mail: stromme@stromme.com

STROMME

www.stromme.com

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN

Boat People feiern 25-jähriges Rettungsjubiläum

Vor genau 25 Jahren rettete die von NSB be-reederte „Ville De Pluton“ im Chinesischen Meer insgesamt 120 vietnamesische Boots-flüchtlinge. Nach ihrer Rettung wurden die Flüchtlinge in aller Herren Länder verstreut.

Nun feierten sie mit ihrem Kapitän Helmut Lorenz und der Reederei NSB in Lünen (NRW) den 25. Jahrestag ihrer Rettung.

Im Juni kamen dazu über 200 vietna-mesische Familienangehörige aus ganz Deutschland zusammen. Sie nennen sich seit ihrer Rettung „Familie Ville de Pluton“ nach dem Namen des Schiffes, das sie gerettet hat. Ihr Kapitän ist für sie zu ihrem „Papa Lorenz“ geworden, die Reederei NSB zu einem vor-bildlichen Beispiel für humanitäres Handeln.



Das Motto der Feier folgte einem vietnamesi-schen Sprichwort „Die Familie Ville de Pluton sagt ‚Danke Deutschland!‘ Wer Wasser trinkt, sollte auch an die Quelle denken.“

Die Reederei NSB hat seit ihrer Grün-dung im Jahre 1982 mehrere Hundert Men-schen aus Seenot gerettet, darunter zuletzt im September 2013 mit der MS „Buxsailor“ 284 afrikanische Flüchtlinge im Libyschen Meer. „Für uns ist es seit jeher ein absolutes Selbst-verständnis, dass Flüchtlinge und generell jeder in Seenot Geratene gerettet wird“, sagt NSB-CEO Helmut Ponath. www.reederei-nsb.de

FEIER: Die von der Reederei NSB geretteten Flüchtlinge und ihre Angehörigen sagten Danke.



Fotos: NSB

Blindenhund auf Kreuzfahrt

Barrierefreiheit wird an Bord von AIDA Cruises großgeschrieben. Im Mai begleitete erstmals ein Blindenhund ein Paar auf ihrer AIDA Kreuzfahrt.

Normalerweise sind Haustiere an Bord der AIDA-Schiffe nicht erlaubt. Damit sich Gäste mit eingeschränkter Sehfähigkeit jedoch auch im Urlaub an Bord barrierefrei bewegen können, ermöglicht die Kreuzfahrt-reederei die Mitnahme zertifizierter Blinden-führhunde. Nahezu alle öffentlichen Bereiche der AIDA-Schiffesind barrierefrei erreichbar. www.aida.de/barrierefrei

HILFE: Die neunjährige Alfa unterstützte ihr blindes Herrchen bei der Orientierung an Bord.



Foto: AIDA Cruises

Containerriesen rettet Einhandsegler

Die „Kuala Lumpur Express“ der Ham-burger Reederei Hapag-Lloyd hat vor der US-Ostküste einen Segler aus See-not gerettet.

Anders als die großen Container-frachter in dem Film „All is Lost“ mit Robert Redford fuhr die „Kuala Lumpur Express“ nicht achtlos an dem Schiff-brüchigen vorbei – im Gegenteil: Sie leistete tatkräftige Hilfe. Ein belgischer Skipper hatte rund 450 Meilen südöst-

lich von Cape Cod wegen Wasserein-bruchs in seine 42-Fuß-Yacht „Vagrant“ SOS gefunkt.

Die von Norfolk kommende „Kuala Lumpur Express“ erreichte als erstes Schiff die Yacht, die mit zerrissenen Segeln mit 40 Knoten Wind und fünf Meter hohen Wellen kämpfte. Im zweiten An-lauf gelang es der Besatzung, ein Boot auszusetzen und den Segler unversehrt zu bergen. www.hapag-lloyd.de



HELFER: Der 8.749-TEU-Frachter „Kuala Lumpur Express“ ist 336 m lang.

Foto: Hapag-Lloyd



FOLGE 4 Eine Breitseite abfeuern

Wer im Alltag auf seinen Gegner eine Breitseite abfeuert, hat die Hoffnung auf eine gütliche Einigung aufgegeben und verleiht dem wortgewaltig Ausdruck – zwar ohne Pulverdampf, aber ähnlich wirksam.

Mit Kanonen bestückte Schiffe feuern bei einer Breitseite mit allen Geschützen einer Schiffseite gleichzeitig, was wirksamer ist als eine Reihe von Einzelschüssen; zudem behinderte dann – zumindest auf Kriegsschiffen früherer Tage – kein Geschützrauch die übrigen Kanoniere beim Zielen.

Die Kapitäne von Segelschiffen bevorzugten den Angriff auf der dem Wind zugewandten Seite des Beschossenen, weil das attackierende Schiff sich so in rascher Fahrt auf Schussdistanz bringen konnte. Das hingegen war dem gegen den Wind segelnden Gegner nur mühsam möglich, denn er musste allmählich aufkreuzen, sich also im Zickzack nähern. Nachteile der Breitseite gab es allerdings auf Holzschiffen auch: Sie wurden durch den enormen Rückstoß ordentlich durchgeschüttelt und hielten das auf die Dauer nur schwerlich aus. Weniger zermürend für das eigene Schiff war das Kabelfeuer, bei dem zum Beispiel die bugnächste Kanone zu schießen begann und alle anderen in Richtung Heck, jeweils mit geringem Zeitverzug, folgten.

DS-Autor Walter Schmidt beschreibt, wie maritime Ausdrücke den Weg in unsere Alltagssprache gefunden haben – und was sie bedeuten.

Foto: Erica Guilane-Nachez - Fotolia

Hapag-Lloyd neuer „Duckdalben“-Pate

Jetzt gehört auch die Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd zu den Paten des international seamen's club „Duckdalben“ der Seemannsmission Hamburg-Harburg.

„Seeleute sind oft monatelang von ihrer Familie und ihren Freunden getrennt, was die Arbeit von Einrichtungen wie dem Seemannsclub „Duckdalben“ wertvoll und unverzichtbar macht. Viele unserer Seeleute nutzen den „Duckdalben“ regelmäßig, wenn unsere Schiffe Hamburg anlaufen“, sagte VDR-Präsident Michael Behrendt, designierter Aufsichtsratschef von Hapag-Lloyd. Die Patenschaft ist zunächst auf fünf Jahre angelegt. www.duckdalben.de



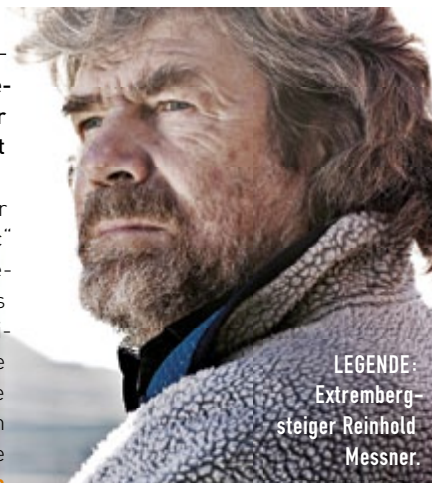
PATENSCHAFT: Michael Behrendt (2. v.r.) mit den Verantwortlichen der Seemannsmission.

Foto: Duckdalben

Abenteurer an Bord

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten bietet eine Südamerika-Kreuzfahrt auf der „Hanseatic“ an. Der Clou: Expeditionsexperte Reinhold Messner ist mit von der Partie.

Exotische Tiere, fremde Kulturen, üppiger Dschungel: Auf der Expedition der „Hanseatic“ von Callao nach Belem im Frühjahr 2015 erleben die Passagiere das grüne Herz Südamerikas hautnah. In Begleitung des bekannten Expeditionsexperten Reinhold Messner erwarten sie zahlreiche Zodiakanlandungen in abgelegene Dschungelgebiete, paradisische Inselwelten sowie das Highlight der Reise: die Tagespassage durch den Panamakanal. www.hkkf.de



LEGENDE:
Extrembergsteiger Reinhold Messner.

Foto: Andreas_Panzenberger



Foto: Brunsbüttel Port

Umweltpreis für LNG-Versorgung in Brunsbüttel

Der „Baltic Sea Clean Maritime Award“ in der Kategorie Infrastrukturentwicklung geht an die Brunsbüttel Ports GmbH.

Mit der Entscheidung würdigte die Jury das Entwicklungskonzept zur Errichtung einer LNG-Bunkerstation. Bereits seit 2011 bietet Brunsbüttel die Option, Schiffe über LNG-Tankfahrzeuge zu be-bunkern. www.brunsbuettel-ports.de

Echolot-Ausstellung

Dem Erfinder des Echolots, Alexander Behm, ist eine Ausstellung in Kiel gewidmet.

Gemeinsam mit dem GEOMAR würdigt die IHK Kiel in der Merkur-Galerie noch bis zum 22.08.2014 Leben und Wirken Behms, der die Schifffahrt ein Stück sicherer machte. Öffnungszeiten: Mo - Do: 8 - 17 Uhr, Fr bis 15:30 Uhr. Eintritt frei.

Zeitreise über die Weltenmeere

Zu seinem 125. Geburtstag hat das berühmte Wissenschaftsmagazin „National Geographic“ sein Archiv geöffnet. Der TASCHEN-Verlag präsentiert diese Schätze der Fotografie jetzt in einem prachtvollen dreibändigen Werk. Wir zeigen eine Auswahl maritimer Motive.

KALIFORNIEN, 1955

Der Anstreicher auf der Golden Gate Bridge hat einen fantastischen Blick über das blaue Wasser der Meerenge, die braunen Hügel von Marin County und den kleinen Ort Sausalito am Rande der Bucht. Die in der 30er-Jahren erbaute Brücke wird regelmäßig im vertrauten Zinnoberrot gestrichen, damit sie im Nebel besser zu sehen ist.





ILLINOIS, UM 2010

Bei Nacht ist der Michigansee pechschwarz und Chicago so hell erleuchtet, als stünden alle Straßen in Flammen.



Fotos: National Geographic/TASCHEN

Mehr als elf Millionen Bilder lagern in den Washingtoner Archiven der National Geographic Society. Die amerikanische Gesellschaft zur Förderung der Geografie wurde 1888 gegründet – vor allem das von ihr herausgegebene Magazin „National Geographic“ hat mit seinen eindrucksvollen Fotoreportagen unser Bild von der Erde maßgeblich geprägt – und verändert. Denn die Reporter und Fotografen reisten zu den entlegensten Flecken der Welt, unternahmen waghalsige Expeditionen und tauchten tief in andere Länder und Gebräuche ein.

Mit seiner Kombination von Reise, Tierleben, Wissenschaft, Geschichte, Kultur und Naturschutz hat das Magazin Millionen Menschen dazu inspiriert, sich des Planeten, auf dem wir leben, anzunehmen und ihn zu entdecken – und das seit nunmehr fünf Generationen.

Faszinierendes Gesamtkunstwerk

Das Magazin erscheint mittlerweile in 63 Sprachen und erreicht eine weltweite Auflage von 8,3 Millionen Exemplaren. Bis heute ist es seinem Prinzip treu, spannende bis spektakuläre Fotos in den Mittelpunkt zu rücken. Atemberaubende Fotografien, lehrreiche Abbildungen, packende Fotostories aus allen Ecken der Erde – im Laufe von 125 Jahren ist da ein wahrer Schatz zusammengekommen.

Den durfte jetzt der auf großartige Bildbände spezialisierte TASCHEN- ➔



KANADA, 1952

In Montreal fotografieren Touristen die „Empress of Canada“, einen der Luxusdampfer, die für die Überfahrt von Kanada nach Großbritannien eingesetzt werden. Wenn Eis den Sankt-Lorenz-Strom blockiert, endet die Fahrt bereits in Saint John.



POLARMEER, 1903

Mitglieder der Ziegler-Polar-expedition rudern hinaus zu ihrem Versorgungsschiff, der „S.S. Amerika“. Den Teilnehmern gelingt es später nicht, den Nordpol zu erreichen – sie werden aber nördlich des Polarkreises bis auf einen alle lebend geborgen.



KALIFORNIEN, 1941

Nach dem Frühjahrsregen ist das kalifornische San Joaquin Valley ein paar Wochen lang von einem Teppich aus Wildblumen bedeckt. Allein diese Blauen Lupinen übersäen Tausende Hektar Land – durch die industrielle Agrarwirtschaft Vergangenheit.



→ Verlag heben: „National Geographic“ gewährte den TASCHEN-Herausgebern uneingeschränkten Zugang zum Fotoarchiv mit seinen Millionen Bildern aus über zwölf Jahrzehnten.

Die TASCHEN-Macher haben daraus eine ultimative Weltreise in drei opulent ausgestatteten Bänden kreiert – mit vielen nie zuvor veröffentlichten Fotografien,

die so vielseitig, bunt und üppig sind wie die Welt selbst. „TASCHEN hat diese Fotos aus unseren Archiven und den Seiten unserer Zeitschrift entnommen und sie in den Rang von Kunst erhoben“, sagt Declan Moore, Executive Vice President der National Geographic Society.

Die drei Bände sind in Kontinente gegliedert. Die „Deutsche Seeschifffahrt“

folgt dieser Gliederung und zeigt hier Bilder aus Band 1 (Nord- und Südamerika & Antarktika), ergänzt um Bilder aus Band 2 (Europa). In der nächsten Ausgabe sind Afrika (ebenfalls Band 2) und Asien & Ozeanien (Band 3) an der Reihe. Auch um der Fülle des Materials Herr zu werden, haben wir uns dabei weitgehend auf einen kleinen Ausschnitt fokussiert: auf Auf- →



Fotos: National Geographic/TASCHEN



⊙
MEXIKO, 2008

Wie Zwerge erscheinen Menschen, die die Höhle der Kristalle in den Minen von Naica erkunden. Die riesigen Marienglasformationen sehen aus wie Landschaftselemente eines fremden Planeten; sie zählen zu den größten Kristallen dieser Art auf Erden.

∟
NEW YORK, 1957

Unter dem Jubel einer Begrüßungsflottille läuft die „Mayflower II“, ein maßstabsgetreuer Nachbau des berühmten Originals, in den Hafen von New York ein. Den Atlantik hat sie wie ihr historisches Vorbild vollständig unter Segeln überquert. Die letzten Meter wird sie geschleppt.

◀◀◀
HAWAII, 1937

Surfbretter unterschiedlicher Größe überragen diese jungen Damen am Waikiki Beach. Vor der Zeit des glasfaserverstärkten Kunststoffs wurden die Bretter aus Rot- oder Zedernholz gefertigt. Dank der lang gezogenen „Wellenbrecher“ gilt Waikiki als Nabel der Welt für Wellenreiter.

◀◀
MEXIKO, 2001

Ungewöhnliche Szene in einem mexikanischen Einbaum: Zwei gefangene Jaguare haben sich in dem Boot breitgemacht und begrüßen den „National Geographic“-Fotografen mit einem Knurren – oder ist es nur ein Gähnen? Spektakuläre Tierbilder sind eine NG-Spezialität.

◀
ANTARKTIS, 1961

Die Matrosen an Bord des US-Eisbrechers „Staten Island“ gönnen sich eine seltene Pause während der Monate dauernden, beschwerlichen Fahrt ihres Schiffes durch das Eis der Bellingshousen-See zur „Phantomküste“ von Antarktika, die bis dahin kein Schiff erreicht hat.



^
TÜRKEI, 1950

Fähren stehen am Landungssteg der Galata-Brücke an der Einfahrt zum Goldenen Horn bereit. Die berühmte Bucht trennt das alte Stambul vom westlicher geprägten Teil der Stadt.

∨
ILLINOIS, 1960

Eine Sekretärin der R. R. Donnelley Company, der damals größten industriellen Druckerei der USA, zeigt stolz die „National Geographic“-Ausgabe von September 1960, die erste in neuer Gestalt.

→ nahmen mit maritimem Bezug. Denn die Bilderwelten, die sich hier entfalten, sind gewaltig: Das Opus Magnum „National Geographic“ – in 125 Jahren um die Welt“ enthält auf insgesamt mehr als 1.400 Seiten Fotos von mehr als 250 Fotografen, die jeweils mit kleinen Texten eingeordnet werden (s. Kasten unten).

Welt- und Zeitreise zugleich

Bemerkenswert ist nicht allein die Fülle des Materials und das außergewöhnliche thematische und geografische Spektrum des Werks – sondern auch die historische Spannweite. Schließlich sind die ersten Bilder noch im vorletzten Jahrhundert

entstanden. Und so spiegelt sich in dem Werk auch die Entwicklung der Fotografie – in technischer, aber auch in künstlerischer Hinsicht. Einer der beteiligten Fotografen, Steve McCurry, bringt die Sache auf einen einfachen Nenner: „In 125 Jahren um die Welt ist das beste Buch, das jemals aus den ‚National Geographic‘-Archiven veröffentlicht wurde.“



Weitere fantastische Bilder zeigen wir in der nächsten Ausgabe der „Deutschen Seeschifffahrt“.



National Geographic. In 125 Jahren um die Welt

Das 3-bändige Werk im XL-Format (28 x 39 cm) enthält Fotos von Steve McCurry, Frans Lanting, James Stanfield, William Allard, Jodi Cobb, Thomas J. Abercrombie, George Rodger und über 250 anderen Fotografen. Biografien der Fotografen und einführende Essays von Douglas Brinkley ergänzen die prachtvollen Bildbände.

Die Auflage ist weltweit auf 125.000 Exemplare limitiert. Jeder der drei Bände kommt im eigenen Schubert, der sich in einen Buchständer verwandeln lässt.

Der Preis für alle drei Bände mit insgesamt 1.404 Seiten beträgt 399 Euro.





INNOVATION:
Der Antrieb ist
auf niedrige
Unterwasserschall-
werte optimiert.

Foto: Meyer-Werft

Forscher, zur „Sonne“...!

Mitte Juli wird das modernste Forschungsschiff der Welt getauft: Die neue „Sonne“, die nach 35 Jahren ihre legendäre gleichnamige Vorgängerin ersetzt, ist ein Hightech-Forschungslabor auf See.

Das neue Forschungsschiff „Sonne“ das im Auftrag des Bundesforschungsministeriums und der Küstenländer von der Neptun-Werft und ihrem Schwesterunternehmen Meyer-Werft gebaut wird, hat bei der technischen und nautischen See-Erprobung eindrucksvoll seine Seetauglichkeit unter Beweis gestellt.

Das besonders umweltfreundliche und sehr energieeffiziente Schiff liegt derzeit an der Pier der Neptun-Werft in Warnemünde, wo Spezialisten die Ausrüstung ergänzen und weitere Tests durchführen. Im Anschluss an die Taufe durch Bundeskanzlerin Angela Merkel am 16. Juli beginnen dann die wissenschaftlichen Probefahrten.

Die neue „Sonne“ ist 116 m lang und knapp 21 m breit. Sie bietet Platz für eine 35-köpfige Besatzung und bis zu 40 Wissenschaftler. Das 124 Mio. Euro teure Schiff soll ab 2015 seinen gleichnamigen

Vorgänger ablösen, der seit 35 Jahren im Einsatz ist.

Tiefseeforschung im Fokus

Heimatinstitut der „Sonne“ wird das Institut für Biologie und Chemie des Meeres (ICBM) der Universität Oldenburg sein, Heimathafen ist Wilhelmshaven. Haupteinsatzgebiet soll die Tiefsee im In-

dischen und Pazifischen Ozean sein. Dabei geht es darum, die Einflüsse dieser Meere auf das Klima zu erforschen. Mit dem Schiff werden auch Fragen zu Rohstoffen aus dem Meer und zum Eingreifen des Menschen in die Ökosysteme untersucht. Bereedert wird die „Sonne“ wie ihre Vorgängerin von RF Forschungsschiffahrt in Bremen. ■

TESTFAHRT:

In der Rostocker Neptun-Werft wird weiteres Equipment installiert.



Foto: Neptun-Werft



Schoß und Wiege Europas

Foto: CC BY-SA 3.0/Freddo

Das MuCEM in Marseille präsentiert einzigartig die Charakteristika, Entwicklungen und Konfrontationen der mediterranen Gesellschaften über mehrere Tausend Jahre. Deren zentraler Schnittpunkt sind das Mittelmeer, die Seefahrt und der Handel zur See. Text: Ines Lasch

Dieses Mittelmeer bei uns zu Haus, bei dem ich meine Augen, mein Herz und meine Gedanken verschleiße – bleibt der einzige Ort, an dem ich fühle, dass ich lebe“, schrieb der Krimi-Autor Jean-Claude Izzo kurz vor seinem Tod. „Der Mythos hat nur einen Sinn, wenn man ihn beim Wort nimmt. Wenn er zum Projekt wird. Marseille deklamiert stolz seine Welterfahrung. Man könnte hinzufügen: seine mediterrane Erfahrung.“

Genau das hat Europas Kulturhauptstadt 2013 auf 40.000 Quadratmetern an drei Standorten mit dem „Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée“, kurz MuCEM, geschafft. Es entstand auf der künstlich vorgelagerten Halbinsel „J4“ des ehemaligen Industriefahenareals und gehört mittlerweile zu den 50 meistbesuchten Museen der Welt. In den ersten sieben Monaten seit der Eröffnung am 7. Juni 2013 zählte es 1,8 Mio. Besucher.

Das MuCEM wurde seit 2002 von den Architekten Rudy Ricciotti und Roland Car-

ta geplant und 2013 abschließend realisiert. Die „Galerie des Mittelmeers“ an der „J4-Mole“ schuf Stefano Boeri. Der Kubus aus Glas und Beton scheint trotz seiner Größe gleichsam über dem Wasser zu schweben, Licht, Luft und Wind durch seine filigrane Betonfassade anzuziehen. Letztere erinnert an ein Korallenriff oder Fischernetz.

Laboratorium der Menschheit

Im Ensemble mit dem innerstädtischen Alten Hafen, der ehemaligen Festung Saint-Jean und der riesigen „Cathédrale de la Major“ symbolisiert das MuCEM an der Wasserfront vor den historisch am meisten geschundenen Vierteln der Stadt das neue Selbstbewusstsein des heute fast 900.000 Einwohner zählenden Marseille.

Allen auf Dauer angelegten Präsentationen in der „Galerie de la Méditerranée“ ist eine Idee vorangestellt: Das Mittelmeer als Laboratorium der Menschheit, die durch Handel und Schiffsverkehr, beginnend mit dem Austausch von Wissen

über Agrarwirtschaft, ihre Zivilisierung im westlichen Sinne entscheidend voranbrachte. Die Ursprünge und Früchte kann man auch in den Gärten des Fort Saint-Jean besichtigen, das durch eine Fußgängerbrücke den Bogen zur Moderne schlägt und sich zum angrenzenden Panier, dem



ZIVILISATION: Die Landwirtschaft war der Katalysator.



SKULPTUR: Architekt Ricciotti nannte sein Gebäude eine „vertikale Kasbah“.



Fotos: Ines Lasch, MuCEM



VIELFALT: Skulpturen, Keramiken, Gemälde – das mediterrane Leben spiegelt sich im MuCEM in einer Fülle unterschiedlichster Ausstellungsgegenstände.

ehemaligen Rotlichtviertel am Alten Hafen, öffnet. Gleich am Beginn der „Galerie des Mittelmeers“ verblüfft ein ausgestopfter Pinguin die Besucher. Pinguine bevölkerten nämlich schon rund 20.000 Jahre vor den Menschen die Küste vor Marseille.

Als Zweites kommt die Entwicklung dreier großer monotheistischer Religionen, hier herausgehoben die besondere Rolle Jerusalems als Referenzsymbol und konfliktbeladene Verkehrskreuzung, hinzu. Ein dritter Abschnitt der Galerie befasst sich mit der Entwicklung der Bürgergesellschaften und Menschenrechte im me-

diterranen Dreieck Europa – Vorderasien – Nordafrika. Einmalig ist hier die gleichberechtigte historische Darstellung und Wertung des Beitrages der Herrschaftssysteme rund um das Mittelmeer und ihrer Gegenbewegungen zur Entwicklung diplomatischer Beziehungen und Demokratie, und zwar in Politik und Wirtschaft, Handel und Seeverkehr, Wissenschaft und Kultur.

Der vierte Abschnitt der Dauerausstellung befasst sich mit den Eroberungen und Entdeckungen der Mittelmeeranrainer „jenseits der bekannten Welt“, die auf diese Weise die Ozeane miteinander verbanden und die Vorstellung von der Unendlichkeit des Mittelmeeres aufhoben.

Die allerersten Exponate, von einem Eselswagen aus Palermo über antike Schiffe im Original bis zu Olivenmühlen aus allen Zeiten, nehmen die Besucher mit auf eine fesselnde Zeitreise, in der sie begreifen, welchen großen Beitrag alle Gesellschaften um das Mittelmeer zum Aufstieg des europäischen Westens geleistet haben.

Aufregend sind neben den ständigen Ausstellungen im Neubau, dem Fort Saint-Jean und dem Conservation and Resources Centre wechselnde Expositionen, zum Beispiel „Auf den Spuren von Odessa“ (ab 22. Oktober), und begleitende wissenschaftliche maritime Konferenzen. ...

MuCEM – Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée

ADRESSE

1, esplanade du J4, 13002 Marseille
Der Zutritt ist barrierefrei.

ÖFFNUNGSZEITEN

von Mai bis Oktober täglich außer Dienstag 11 bis 19 Uhr; von November bis April 11 bis 18 Uhr, freitags bis 22 Uhr geöffnet. Dienstags, am 25. Dezember und am 1. Mai geschlossen

EINTRITT

Erwachsene: 8 Euro, ermäßigt 5 Euro
Familienticket: zwei Erwachsene und max. fünf Kinder: 12 Euro

www.muцем.org



HANDEL: Schifffahrt befördert eine kosmopolitische Kultur.

Foto: The High Fin Sperm Whale



Das nächste Mal gehen wir im Titanic Experience im irischen Cobh vor Anker.



Die Müll-Minimierer



Früher wanderten sämtliche Schiffsabfälle einfach über Bord – frei nach dem Motto „Aus den Augen, aus dem Sinn“. Ob Bilgenwasser oder die Reste vom Buffet – die Benutzung des „blauen Regals“, wie die Entsorgung via Reling genannt wurde, war allgemein üblich.

1972 erschien „Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome – Start eines neuen Umweltbewusstseins, das auch die Schifffahrt nachhaltig veränderte. So ist seit dem Marpol-Abkommen von 1988 Verklappen von umweltschädigenden Stoffen verboten. Das kam der Umwelt zugute, löste aber nicht das Problem. Die wichtigste Frage blieb: Wohin nur mit dem Müll?

Auf einem mittelgroßen Kreuzfahrtschiff (3.000 Passagiere + Crew) kommen pro Tag rund sieben Tonnen Biomüll, sechs Tonnen sonstige Abfälle, zwei Tonnen Schlammöle, 960.000 Liter Abwasser und mehrere Tonnen recycelbares Material

zusammen. Das sind rund 975 Tonnen Abfall, die täglich verarbeitet und anschließend entsorgt werden müssen.

An dieser Stelle kommen Waste-Management-Systeme wie die von Deerberg-Systems ins Spiel. Sie reinigen, verbrennen und bündeln, was anfällt – und stehen dabei modernen Stadtwerken an Land in nichts nach. „Die Botschaft, dass wir unsere Meere schützen müssen, ist angekommen. In unseren 35 Betriebsjahren haben wir weltweit über 1.000 Schiffe, davon 183 Kreuzfahrtschiffe, ausgerüstet“, sagt Geschäftsinhaber Jochen Deerberg.

Pionierarbeit mit Gemüseschäler

Die Idee zum Waste-Management an Bord kam Deerberg 1979 bei seinem ersten Beratermandat für die Deutsche Gerätebau, die damals Mercedes-Legende Prof. Joachim Zahn gehörte – und dem er Kläranlagen für die Seeschifffahrt empfahl.

Fotos: panalot, il-fede - Fotolia.com, Hapag-Lloyd-Kreuzfahrten, U.S. Navy, Deerberg



Experte in Sachen Abfall an Bord: Deerberg-Systems entwickelt seit 1979 innovative Waste-Management-Systeme für Schiffe jeder Größenordnung. Mit einem Marktanteil von 70 Prozent belegt das Unternehmen die Spitzenposition in der Branche. Text: Petra Scheidt



Eine Geschäftsidee, die 1982 in dem Aufbau einer eigenen Firma mündete – mit Erfolg. Der war anfangs allerdings nicht abzusehen. Denn das Startkapital ging schnell zur Neige: „Die erste Dekade war schwierig und frustrierend, da die Idee eines Waste-Management-Systems ihrer Zeit um zehn Jahre voraus war“, sagt Deerberg.

Nicht gewillt, sein privates Vermögen anzutasten, gab der Sohn einer alten Handwerker- und Handelsfamilie zu-

nächst wieder Waren den Vorzug, die besser in die Produktpalette der familieneigenen Kaufhauskette passten. Artikel wie Gemüseschäler „Rosy“, ein „Fireprint“-Gasfeuerzeug, Kabinenteppiche („Nordic Empress“) und Tafelsilber brachten dann auch genug für ein zweites Start-up ein.

Volle Orderbücher

Und das wurde ein Hit: „Fünf von sechs der 2013 ausgelieferten Kreuz- →



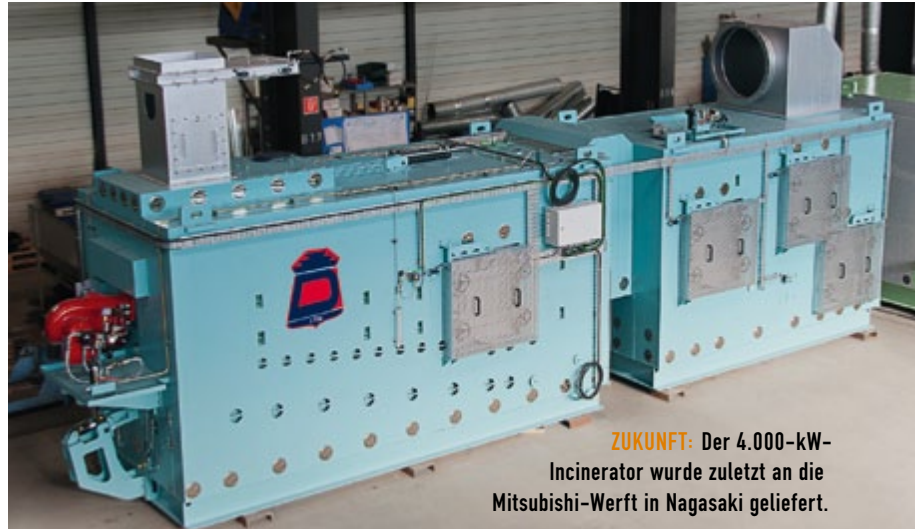
PRAKTISCH: In der Vakuum-Aufgabestation (o.r.) ist ein Metalldetektor integriert.

KOMPAKT: Speisereste wandern zunächst in den Trockner (r.), bevor sie in die Verbrennungsanlage (l.) eingespeist werden.





VERNETZT: Die verschiedenen Stationen und Komponenten des Müll-Management-Systems sind über mehrere Decks – unter anderem durch Vakuum-Leitungen – effektiv miteinander verbunden.



ZUKUNFT: Der 4.000-kW-Incinerator wurde zuletzt an die Mitsubishi-Werft in Nagasaki geliefert.

→ fahrtschiffe gingen mit einem System von uns an den Start“, sagt Jochen Deerberg. Bis 2014/15 sollen 17 weitere Kreuzfahrtschiffe einen hocheffizienten Verdauungstrakt bekommen. Im Orderbuch der Oldenburger stehen aber auch noch andere Großprojekte: Neben einem Innenleben für das Offshore-Spezialschiff „Pieter Schelte“ von Allseas gibt es auch Projekte für die britische und russische Marine.

Innovative Technik ist dabei nur die halbe Miete: „Unsere Anlagen sind Maßanfertigungen und sehr komplex. Die kann man nicht einfach so reproduzieren und einbauen“, sagt Deerberg.

Das Know-how haben sich die Oldenburger Experten gemeinsam mit Reedern und Werften über Jahrzehnte hinweg erarbeitet.

Ausgefeiltes Zusammenspiel

Deerbergs Multi-Purpose-Waste-Management-System (MPWMS®) zieht sich durch das gesamte Schiff. Von Meerwasserentsalzungsanlagen, Biogeneratoren, Vakuum-Pumpen und Zerkleinerern ist alles dabei.

Herzstück des Systems, ob im Kreuzfahrtschiff, Frachter oder in einer Megayacht, ist eine Verbrennungsanlage, die neben festen Abfällen auch getrockneten Klärschlamm verbrennt. So wird

zum Beispiel das Tagesaufkommen eines Kreuzfahrtschiffs von ca. 45 Tonnen Bioschlamm zu nur 200 Kilogramm keimfreier, ungiftiger Asche umgewandelt. Auch 13 Kubikmeter vorsortiertes Glas, Pappe und Plastik werden sauber zerkleinert. In Ballen gepresst, erreichen sie nur noch ein Drittel ihres ursprünglichen Volumens.

Auf diese Weise lässt sich der Müll nicht nur platzsparend lagern, sondern auch leichter an zertifizierte Entsorger an Land zum späteren möglichen Recycling weiterreichen.

Schmutzwasser geht ebenfalls nicht unbehandelt von Bord. Es wird zunächst

Innovationen für eine deutlich saubere Meeresumwelt

Der Durchbruch kam 1986 mit der ersten Kläranlage für die P&O's Princess-Linie. Eine Technologie, die den üblichen Abflussschacht ablöste. Kein Einzelfall: Auch andere Innovationen aus dem Hause Deerberg machten Schule:



PIONIER: Jochen Deerberg ist seit 1979 im Geschäft.

- 1989 bekommt die „Nordic Empress“ eine Anlage, die erstmalig Nass- und Trockenabfälle verbrennt.
- Noch im gleichen Jahr wird das MPWMS® standardmäßig mit Vorsortierungsoptionen versehen.
- ab 1990: Das System umfasst alle Bereiche mit Abfallaufkommen und ist als erstes seiner Art unter anderem mit einem Biomüll-Trockner und einem Vakuum-Leitungssystem ausgestattet.
- 1992: Der erste private Umwelt-Workshop der Kreuzfahrtschiffsindustrie, organisiert von Jochen Deerberg, tagt in Miami.
- 2002 Deerberg initiiert den 2. Workshop der Cruise-Industrie sowie eine Arbeitsgruppe für Abwasserbehandlung in Hamburg.
- ab 2005: Das Vakuum-Müllschluckersystem DEVATEC® bekommt einen integrierten Schredder. In Hinblick auf zukünftige Emissionsvorschriften wird das MPWMS® um eine Neuauflage des Flue Gas Economizer erweitert.
- 2007 Deerberg bringt einen



DEERBERG SYSTEMS

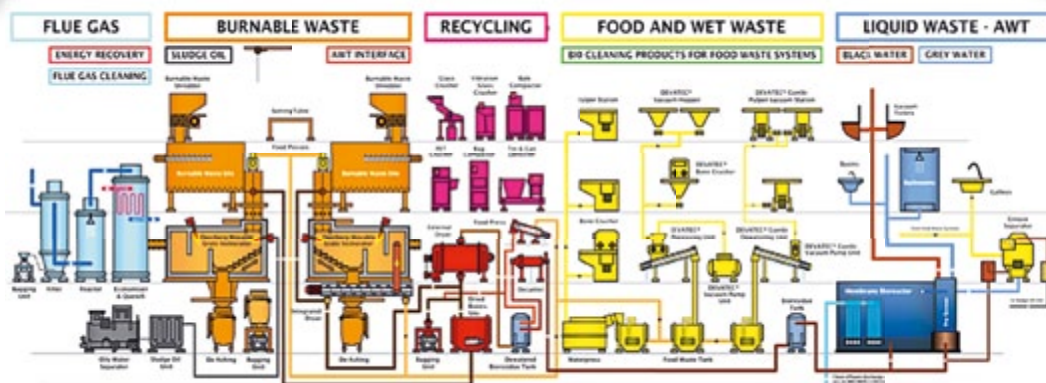
Integrated Dryer heraus, der mit der Abwärme von Randgasen Bioabfälle trocknet.

- 2010 geht DEVATEC®-Combi an den Start. Die neue Speisereste-Aufgabestation kombiniert die Vorteile von Pulpersystemen mit denen der Vakuum-Technologie.
- 2012 Deerberg entwickelt einen Metalldetektor für Besteck in Speiseresten.
- 2014: MPWMS Flex®





Abfall-Management auf der AIDAstella



Flue Gas

■ Economizer und Rauchgaswäscher sind an Land schon Standard – an Bord noch eine technologische Herausforderung. Sie könnten die Emissionen von Schiffen weiter senken.

Burnable Waste

■ Sämtliche Abfälle, von der Serviette über Küchenabfälle bis zum Ölrest kommen in die Verbrennungsanlage. Übrig bleibt trockene, ungiftige Asche.

Recycling

■ 2.300 Kilo Metall, Altpapier, Plastik und Glas fallen im Schnitt pro Tag an. Sie werden sortiert, gereinigt, zerkleinert und in handliche Einheiten fürs Onshore-Recycling vorbereitet.

Food and Wet Waste

■ Küchenabfälle werden zunächst geschreddert, gepresst und getrocknet. Flüssige Reste werden extra gefiltert und entwässert, bevor sie der Verbrennung zugeführt werden können.

Liquid Waste

■ Spülwasser und Flüssigkeiten aus dem Müllschluckersystem laufen durch einen externen Fett-Separator, bevor sie in die Kläranlage gelangen.

aufbereitet und dann erst streng kontrolliert abgeleitet. „Die Abwässer haben nach der Behandlung fast Trinkwasserqualität und erfüllen alle Umweltauflagen“, sagt Dipl.-Ing. Claus Altenberg, Deerbergs Leiter der Entwicklungsabteilung.

Umweltfreundlichere Zukunft

Jedes Teil des Waste-Management-Systems hat seinen Platz und ist effektiv in das Gesamtkunstwerk eingebunden. Ein

gutes Beispiel dafür ist die energetische Nutzung von Abgasen aus der Verbrennungsanlage. Die 950 °C heißen, kontinuierlich produzierten Abgase können nämlich zur Erzeugung von Dampf genutzt werden. Eingeleitet in das Schiffs-Dampfsystem, würde der genug Energie für die Verbrennungsanlage selbst und diverse andere Anwendungen produzieren. Das spart Energiekosten. Eine technische Entwicklung, die seit 1989 serienreif ist, sich

aber erst unter den aktuellen Marktbedingungen auszahlen könnte. „Heute haben Energie- und Rohstoffeffizienz einen viel höheren Stellenwert in der Seeschifffahrt“, sagt Branchenpionier Jochen Deerberg.

Um Rauchgas-Filter steht es ähnlich: Die Technik an Land ist vorhanden. Nun kommt es darauf an, sie für große Schiffsmotoren umzusetzen – nicht nur künftiger MARPOL-Normen wegen, sondern auch der Umwelt zuliebe. ...

Neue Schiffe



RHL CALLIDITAS	
IMO-NUMMER	9495777
REEDEREI	Hamburger Lloyd
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	April 2013
TYP	Containerschiff
TONNAGE	45.000 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	58.014 TDW
LADEKAPAZITÄT	4.620 TEU (600 Reefer)
WERFT	Jiangnan, Shanghai (CHN)
LÄNGE	259,95 Meter
BREITE	37,30 Meter
TIEFGANG	12,50 Meter
MOTOR	MAN B&W 8K98MC
LEISTUNG	45.762 kW
GESCHWINDIGKEIT	23,1 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

LUDWIGSHAFEN EXPRESS	
IMO-NUMMER	9613018
REEDEREI	Hapag-Lloyd
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	2014
TYP	Containerschiff
TONNAGE	142.295 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	142.092 TDW
LADEKAPAZITÄT	13.167 TEU (800 Reefer)
WERFT	HHI, Ulsan (ROK)
LÄNGE	367,0 Meter
BREITE	48,20 Meter
TIEFGANG	15,50 Meter
MOTOR	MAN 12K 98ME-C7
LEISTUNG	66.220 kW
GESCHWINDIGKEIT	23,6 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd





CAP ARNAUTI

CHARTERNAME	-	TYP	Containerschiff	BREITE	43,0 Meter
IMO-NUMMER	9629380	TONNAGE	74.000 BRZ	TIEFGANG	14,55 Meter
REEDEREI	Eastern Pacific Shipping, Sing.	TRAGFÄHIGKEIT	80.578 TDW	MOTOR	MAN B&W Zweitakter
CHARTERER	Hamburg Süd	LADEKAPAZITÄT	6.612 TEU (600 Reefer)	LEISTUNG	-
FLAGGE	Liberia	WERFT	HHIC Subic, Olongapo Bay (PH)	GESCHWINDIGKEIT	21 Knoten
ABLIEFERUNG	Juli 2013	LÄNGE	270,90 Meter	KLASSE	Class NK

Fotos: Hasenpusch



Dem Ingenieur ist nichts zu schwör

Im Juli 2016 soll Berend Snippe, Chef des Emdener Hafens, in Pension gehen. Ob bis dahin die „Nesserlander Schleuse“ endlich wieder in Betrieb ist? Es wird ein Wettlauf mit der Zeit.

Text und Foto: Bernd Ellerbrock



OPTIMIST: Berend Snippe sagt, man sei inzwischen „aus dem Größten raus“.

Was mutt, dat mutt!“ Kaum im Amt, schon hatte der neue Leiter der Niederlassung Emden von „Niedersachsen Ports“ eine folgenschwere Entscheidung zu treffen: Die 118 Jahre alte und arg sanierungsbedürftige „Nesserlander Schleuse“ musste geschlossen werden; der Bruch eines Halslagers am Binnenhaupt war ihr Exitus. Das war 2006.



Damals hoffte man noch auf eine Sanierungszeit von lediglich zwei Jahren. Inzwischen ist ein kompletter Neubau erforderlich, der voraussichtlich 2017 fertiggestellt sein soll. Dafür, so Snippe vorsichtig, würde er immerhin „einen kleinen Finger ins Feuer halten“. Jedenfalls hat der

gebürtige Nordhorner sich seinen trockenen Humor bewahrt.

Stoische Gelassenheit

Berend Snippe ist vom Fach: Studiert hat er Bauingenieurwesen mit Schwerpunkt Wasserwirtschaft in Suderburg und Hannover, arbeitete zunächst in der Privatwirtschaft, um 1984 in die Landesverwaltung zu wechseln, wo er sich ein ganzes Berufsleben lang um diverse Hafenprojekte kümmerte. In den 90ern zum Beispiel wurde das Projekt Hafenneubau am Rysumer Nacken vorangetrieben. Als Snippe den Abschlussbericht vorlegte, war das Vorhaben freilich längst gestorben. Der neue Tiefwasserhafen JadeWeserPort hingegen wurde nicht für den Papierkorb geplant. Als Prokurist der Entwicklungsgesellschaft in Wilhelmshaven half der inzwischen zum Baudirektor aufgestiegene Snippe dem ehrgeizigen Infrastrukturprojekt in den Anfangsjahren auf die Beine.

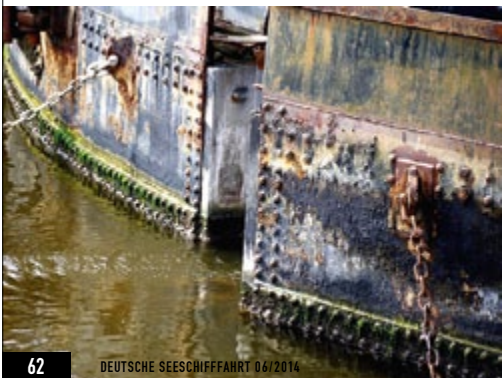
Mit der Berufung zum Emdener Hafenboss vor knapp zehn Jahren habe er seinen „Traumjob ergattert“, schwärmt er. Stets gut gelaunt, scheint Snippe gegen die Probleme

in Emden – sei es der Niedergang der Werftindustrie oder die jüngsten Sorgen um die Offshore-Branche – irgendwie immun zu sein. Und mit der Nüchternheit eines Ingenieurs und der stoischen Gelassenheit eines Küstenmenschen erträgt er die immer neuen Schwierigkeiten, die eine Schleuse aus dem 19. Jahrhundert bereiten kann – die Schleuse „wehre sich“, heißt es vor Ort.

Zunächst zwang der Küstenschutz durch Anhebung der Deichhöhe zur Umpflanzung, dann explodierten die Stahlpreise. Später führte die bittere Erkenntnis der Statiker, dass der alte Baubestand nicht nutzbar war, zu einer Verlegung des Schleusenaußenhauptes in den Außenhafen. Als die Baugrube trockengelegt wurde, kam es zum Baustopp: Die Grundwasserabsenkung erforderte Maßnahmen zum Schutz von Dückern im Binnenhafen.

Eine unendliche Geschichte, in deren Verlauf die kalkulierten Kosten von ursprünglich 16 Mio. auf inzwischen rund 120 Mio. Euro answollen. Da musste Snippe schon mal höchstpersönlich im Keller nach uralten Bauzeichnungen suchen – zum Glück verstand er sie auch noch. Gelöst wurden die Probleme allesamt, denn „dem Ingenieur ist nichts zu schwör“, grinst der Wasserbauer. ...

EXODUS: Nach knapp 120 Jahren musste die „Nesserlander Schleuse“ geschlossen werden.



Vor fünfzig Jahren...

AUS „KEHRWIEDER“ 7+8/1964

Paddelkästen und Qualmkotzer

Gegen solch verbale Munition der Konkurrenz verteidigen sich die Pioniere der Hamburger Dampfschiffahrt – Motto: „Wagen un Winnen“.

Die Witwe Philippine Kleudgen übernimmt 1825 tapfer die Dampfschiffahrt zwischen Hamburg und Harburg. Über Robert Miles Sloman sagt die Hamburger Börse 1839, er habe „nicht alle Spatzen unterm Hut!“. Sein Bestreben, eine Aktienreederei zwischen Hamburg und England ins Leben zu rufen, sei „aufgelegter Schwindel“! – „Paddelkästen und Qualmkotzer“, ätzen Konkurrenz und Börsianer. – Die Häfen Liverpool und Miami mit ihrer enormen Wirtschaftskraft und Bedeutung werden porträtiert. – Washington und Kreml werden unter dem Motto „Atom und Blut im Patt“ in äußerst fragwürdiger Polemik gegeneinander abgewogen; auf den Atomtrieb des US-Passagierfrachters „Savannah“ und des deutschen Forschungsschiffes „Otto Hahn“ wird dagegen das Hohelied „Zu friedlichen Zwecken“ gesungen.

Ein Hauch von Frieden zieht auch in die Hauptstadt ein – „Bonn und die Küste rücken sich näher“: Der Bundestag hat endlich den Kurs in der Schifffahrtspolitik geändert und bekennt sich zu einem langfristigen, gesetzlich untermauerten Förderprogramm für die deutsche Seeschiffahrt. – Wesentlich unkomplizierter nähern sich der tierliebe Schiffkoch und die erschöpfte Brieftaube an Deck des MS „Nübel“ an (Foto u.). Der Schwergutfrachter „Treuenfels“ (Foto M.) hebt mit bord-eigenem Geschirr zwei in Bremen und Lemwerder neu gebaute Flussfähren für Pakistan an Deck. Apropos heben: Bestgelaunt bahren schwedische Taucher vier Flaschen Champagner aus dem Wrack der schwedischen Korvette „Neman“, die 1853 vor der heimischen Küste gesunken war. Urteil: „Schmeckt gut!“



Die ganze (erhaltene) Ausgabe:
www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach den QR-Code scannen



Aus dem Inhalt

- Küste, Seeschiffahrt, EWG
- Kalter Krieg und Entspannung
- Zeit ist Geld
- Flottenumschau
- Liverpool: 1. Welthafen mit Radar
- Atomfrachter in Bremerhaven und Hamburg
- Landgang mit 100 Sachen
- Unser Heim an Land
- Von den ersten Dampfern im Elbverkehr
- Atom und Blut im Patt
- Schmunzelauge
- Sport an Bord

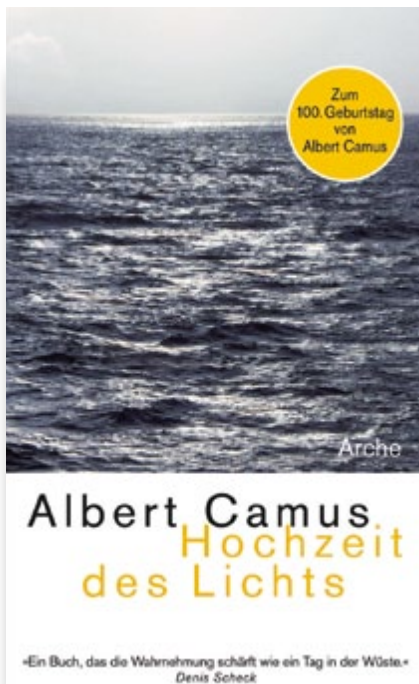


Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Umarmung von Himmel und Erde

Alle mediterranen Zivilisationen verehren ihre Chronisten und Künstler. Das neu eröffnete Museum der Zivilisationen Europas und des Mittelmeers (MuCEM) in Marseille (s. Seite 54) gibt das ausdrucksstark wieder. Es ist auf zwei herausragende Chroniken beschränkt – beide ergänzen sich ideal. Aber selbst Historiker Fernand Braudel gestand bei allem Wissen: „Der Meeresspiegel, so wie wir ihn wahrnehmen und lieben, ist über der Tiefe seiner erstaunlichen Vergangenheit das leuchtendste und beredteste aller Zeugnisse.“ Dem ist nichts hinzuzufügen. Außer, dass es etwas ungerecht ist, dass nicht alle Autoren aus dem östlichen und afrikanischen Mittelmeerraum zu Wort kommen können. Mit einer Ausnahme: In der „Hochzeit des Lichts“ schuf Albert Camus eine der sprachlich berauschendsten Liebeserklärungen an das Mittelmeer, dessen Kräfte auf seiner Haut er als „Umarmung von Himmel und Erde“ empfand.



Das ertrunkene Meer

„Alles hier lässt mich gelten, wie ich bin; ich gebe nichts von mir auf und brauche keine Maske“, schreibt Albert Camus. Die schonungslose Darstellung und das Nachdenken über die Welt und das Ich darin erklärt die Wirkung dieser frühen Texte aber nicht allein.

Er formuliert bereits 1938, dann 1954 diese seine Liebeserklärungen an Algerien mit der sinnbildlichen Kraft antiker Dramen: „Das Mittelmeer hat seine sonnenhafte Tragik“, die „Fluten des Sonnenlichts ... vom Scheitel des Himmels herniederfallend ...“, (werden) hart von der Landschaft um uns zurückgeworfen“. Er verleiht seinen Schilderungen damit eine enorme Wärme und Dynamik. Jede Betrachtung, jeder Gedanke ist ein sinnliches Bild – wie in der Erzählung „Heimkehr nach Tipasia“: „Seit fünf Tagen regnete es in Algier. Sogar das Meer wurde nass ...man schien Wasser einzuatmen, als trinke man Luft.“ Camus lässt keinen Gedanken ohne sinnlichen Kommentar. Selbst Gerüche sind so wichtig wie Sonne und Licht, Wasser und Wind.

Das Buch fasst Camus' schönste Texte zusammen. Es ist ein poetischer Grenzgang zwischen den Kulturen Frankreichs und Algeriens – kraftvoll, ernsthaft und kompromisslos. Mirko Bonné hat ihn kongenial ins Deutsche übertragen.

Albert Camus: Hochzeit des Lichts. 192 S., geb. ISBN: 978-3-7160-2706-6. 18,00 Euro.

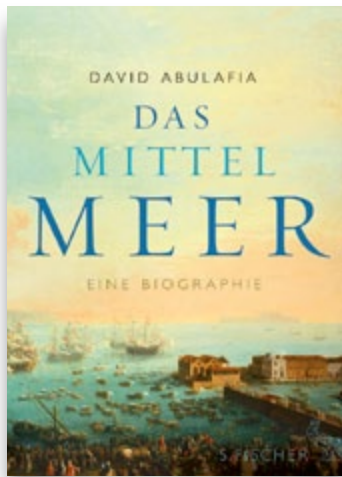
Auf den Grund der Zeitalter

Das Autorentrio gilt als die Crème de la Crème der neueren französischen Geschichtswissenschaft – Fernand Braudel speziell als Pionier der Geschichte des Mittelmeerraums.

Das schmale Büchlein schafft nicht weniger als „die Wiedereröffnung des Austauschs zwischen Vergangenheit und Gegenwart, der Grenzübergänge von der einen (Zeit) zur anderen und wieder zur einen“. Inhaltlich dicht und facettenreich, klar und glänzend formuliert, tauchen die Autoren „auf den Grund der Zeitalter ab“. Die mediterranen Welten mit ihrem westlichen, östlichen und afrikanischen Gesicht, von jeher reichlich beschenkt mit Gaben aus der gesamten Welt, diese „tausend Dinge auf einmal ... Zivilisationen“ werden miteinander verglichen – und mit großem Respekt vor den Akteuren aus heutiger Sicht in Zusammenhang gebracht. Das Meer als Schnittpunkt ist das „Zivilisationsbecken“, wo seit Jahrtausenden „alles zusammenströmt, die Geschichte durcheinanderwirbelt und sie bereichert“, so Braudel. Faszinierender Blick auf die Wiege Europas!

Fernand Braudel, Georges Duby, Maurice Aymard: Die Welt des Mittelmeeres. 192 S. Taschenbuch. ISBN: 978-3-59616-853-8. 8,95 Euro.





Europäische Zivilisationsgeschichte

Der Cambridge-Professor David Abulafia schlägt mit seiner opulenten Chronik im klassisch-gelehrten Sinne den Bogen durch Raum und drei Jahrtausende mediterran zivilisierter Zeit.

Abulafia liefert mit diesem Buch – mit einem Seitenhieb auf die französischen Kollegen (der Annales-Gruppe) – „keine Mikrogeschichte der Randgebiete“, sondern eine Biographie „des Mittelmeeres (und seiner Menschen) als der Länder in seinem Umkreis“. In seinem historischen Streifzug durch das Mare Nostrum unterscheidet der Autor fünf Zeitalter zwischen Untergang und Integration. Angefangen bei den ersten Siedlern bis zu den heutigen Migrantenströmen, beleuchtet er Prozesse und Umstände, die den Lebensraum der Gegenwart geprägt haben.

David Abulafia: *Das Mittelmeer.* 960 S. geb.; zahlreiche Abb. ISBN: 978-3-10-000904-8. 34,00 Euro

Ligurischer Halbmond

„Riviera di Ponente“ heißt die italienische Halbmondküste à la Côte d’Azur im Westen, „Riviera Levante“ die verträumte Seite im Osten.

Künstler, Politiker, Literaten überschlagen sich seit jeher in Begeisterung für diese Sehnsuchtsorte, die sie zum Übermut und Nichtstun zugleich verleiteten – und mit ihrem milden Klima selbst russische Anarchisten sedierte. Ideal zu einem Glas Rosé in der Hängemattel!

Anne Goebel (Hg.): *An südlichen Gestaden. Die italienische Riviera der Künstler u. Literaten.* 125 S., ISBN: 978-3-86915-065-9. 25,00 Euro.



Seeraub im Mittelmeer



Der Band versammelt die Vorträge der fünften internationalen Konferenz „Gefährdete Konnektivität. Piraterie im Mittelmeerraum“.

Die Texte sind in deutscher, englischer, französischer und italienischer Sprache. Epochenübergreifend wird die Rolle und die Bekämpfung von Piraterie, Korsarentum und maritimer Gewalt als Legitimation der Imperien in den muslimisch-christlichen Konfrontationen dargestellt.

Nikolas Jaspert, Sebastian Koldert (Hg.): *Seeraub im Mittelmeerraum. Mittelmeerstudien, B. 3,* 501 S., geb. ISBN: 978-3-506-77869-7. 59,00 Euro.

Epochen-Kommunikation



Das Deutsche Historische Museum beleuchtet die politische und kulturgeschichtliche Bedeutung der Rolle Karls des Großen.

Den Rahmen bildet ein übergeordneter Vergleich der Großmächte des Mittelmeerraums und Vorderen Orients – vom jungen Frankreich und Spanien über Byzanz bis hin zum arabischen Reich.

Archäologisch, historisch, islam-, kunst-/kulturwissenschaftlich.

Stiftung DHM (Hg.): *Kaiser und Kalifen. Karl der Große und die Mächte am Mittelmeer um 800.* 400 S., geb.; zahlreiche Fotos und Abb. ISBN: 978-3-8053-4774-7. 39,95 Euro.



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Stolpmünder Weg 5 | 23669 Timmendorfer Strand / Germany

Telefon +49 (0) 4503 702 660 - 0
Fax +49 (0) 4503 702 660 - 15

E-Mail info@freiereedereiinspektoren.com
Web www.freiereedereiinspektoren.com

Kalender

JULI/AUGUST/SEPTEMBER 2014



Foto: chensiyuan

Auch Asiens Schifffahrt denkt grüner

Umweltverträgliche Technologien sind längst nicht nur in Europa ein Thema. Auch in Fernost und Südostasien muss sich die Schifffahrt angesichts zunehmender internationaler Regularien umstellen. Wobei sich Umweltschutz und wirtschaftliches Handeln gar nicht ausschließen. Ganz im Gegenteil: Beim Brennstoffverbrauch gehen Einsparungen bei Emissionen und Transportkosten Hand in Hand. Dies und andere Themen rund um nachhaltige Schifffahrt stehen Mitte August beim Asia Green Shipping Forum in Singapur auf dem Programm.

19.-22.08. SINGAPUR

Asia Green Shipping
www.greenshippingasia.com

JULI

21.-24.07. LAGOS (Nigeria)
**Combating Piracy:
West Africa Maritime Security**
www.piracy-westafrica.com

AUGUST

19.-22.08. SINGAPUR
Asia Green Shipping
www.greenshippingasia.com

26.-28.08. IGUAZÚ FALLS
(Argentinien)
**Conference: XXII Latin American
Congress of Ports**
www.aapa2014argentina.com

SEPTEMBER

02./03.09. MUMBAI (Indien)
GreenPort South Asia
www.greenportasia.com

02./03.09. RIO DE JANEIRO (Brasilien)
Seatrade Latin America
www.latinamerica-cruise.com

03./04.09. COVENTRY (Großbritannien)
Marine Design 2014
www.rina.org.uk

03./04.09. ISTANBUL (Türkei)
Black Sea Ports and Shipping
www.transportevents.com

03./04.09. LONDON (Großbritannien)
**4th Maritime Salvage &
Casualty Response**
www.wplgroup.com

04./05.09. HAMBURG
ISIS 2014
www.dgon-isis.org

08./09.09. BATUMI (Georgien)
Black Sea Freight 2014
www.viva-consult.com.ua/en

09.09. OSLO (Norwegen)
Offshore Marine Forum 2014
www.tradewindsevents.com/events

09.-12.09. HAMBURG
SMM
www.smm-hamburg.com

10.09. HAMBURG
Maritime Security & Defence
www.msd-smm.com/en

10.09. LONDON (Großbritannien)
**ICS International Shipping
Conference**
www.ics-shipping.org

10./11.09. SINGAPUR
Global Liner Shipping Asia
www.informamaritimeevents.com

15.-19.09. CASABLANCA (Marokko)
**Port Finance International
Morocco**
www.portfinanceinternational.com

15.-19.09. LONDON (Großbritannien)
**LPG – Supply, Economics,
Markets and International
Trading**
www.richardsonlawrie.com

16./17.09. SINGAPUR
Salvage & Wreck Asia
www.informamaritimeevents.com

16.-18.09. BARCELONA (Spanien)
Seatrade Med Cruise Convention
www.cruiseshippingevents.com

16.-19.09. LONDON (GB)
LNG Global Congress
www.lnggc.com

17.09. BREMEN
**50 Jahre Neustädter
Hafen Bremen**
www.blg.de

17./18.09. SINGAPUR
**Ballast Water Management
Summit**
www.wplgroup.com

18./19.09. AMSTERDAM (Niederlande)
**European Ports & Shipping
Conference**
www.umievents.com

19.-27.09. BREMEN
Maritime Woche
www.maritimewoche.de/bremen

Impressum

www.reederverband.de

Herausgeber:
Verband Deutscher Reeder
e. V., Burchardstraße 24,
20095 Hamburg

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

Redaktion (VDR):
Christof Schwaner,
Tel.: 040 – 350 97 238,
schwaner@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 Hollmann
(Versicherungen)

Anzeigen:
JDB Media GmbH
Janina Kummerfeldt
Tel.: 040 – 46 88 32-35,
kummerfeldt@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 2014

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

Feldstraße 23
23858 Reinfeld
Tel.: 04533 – 2077 - 12
Fax: 04533 – 2077 - 21
E-Mail: abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie:
Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg,
info@58vier.de

Titelbild: TASCHEN/
National Geographic/
David S. Boyer

Druck:
Druckzentrum
Neumünster,
info@druckzentrum-
neumuenster.de

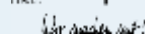
Abonnementpreis:
60,50 EUR, für Schüler, Stu-
denten und Senioren 35,20
EUR jährlich, inkl. MwSt. und
Zustellgebühr, Einzelheft
6,00 EUR inkl. MwSt.

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

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers
wieder. Sie entsprechen

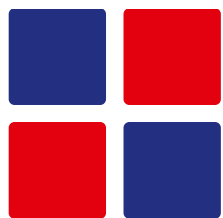
nicht unbedingt der Auffas-
sung der Redaktion.

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



gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE Seeschifffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder



Trauthoff GMBH

Infrarot- &
Sicherheitstechnik

8°O 53°N

IHR SPEZIALIST FÜR INFRAROT- / WÄRMEBILDKAMERAS

- Festinstallierte maritime Wärmebildkameras
- Ihre Navigationsunterstützung in der See- und Binnenschifffahrt
- Ihre Früherkennung bei Piratenangriffen

- Alles sehen bei Tag und Nacht bis zu 15 km
- Optimale Navigationsunterstützung
- Radarkopplung, Tracking und Alarmfunktion bei MU/MV und Voyager
- Gekühlte und ungekühlte IR-Kameras
- Hohe Infrarotauflösung, optischer Zoom
- Kreiselstabilisierung
- und vieles mehr!



TECHNISCHE INSTANDHALTUNG AN BORD

- Sie sind ein Profi in Ihrem Arbeitsbereich – wir auch!
- Sie wollen/müssen zuverlässig arbeiten – wir auch!
- Sie brauchen Profi-Arbeitsgeräte – können wir bieten!

Mit Hilfe unserer Premiumprodukte arbeiten Sie effizient, schnell und genau!



Wir sind FLIR-Händler in Deutschland für kommerzielle und private See- und Binnenschifffahrt, On- und Offshore, Anlagen- und Hafenüberwachung, Security, Brandschutz, elektrisch-technische Instandhaltung und Überwachung, Spezialanwendungen!

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik GmbH

Eichenkamp 16 · 27628 Hagen im Bremischen · Tel.: (0 47 46) 93 17 22 · Mobil: (0178) 34 13 178

www.trauthoff.de · info@trauthoff.de



SMM

smm-hamburg.com



keeping the course

9 - 12 september 2014

hamburg

**the leading international
maritime trade fair**

buy your SMM ticket
online – save 10%
and waiting time at
the cash desk

smm-hamburg.com/visit

8 sept

finance day

9 sept

environmental protection day

10 sept

security and defence day

11 sept

offshore day

12 sept

recruiting day

Looking for a career in the maritime business? Gather all of the information that you need and discuss it under one roof – SMM!

FREE ADMISSION
for pupils and
students



Hamburg Messe

